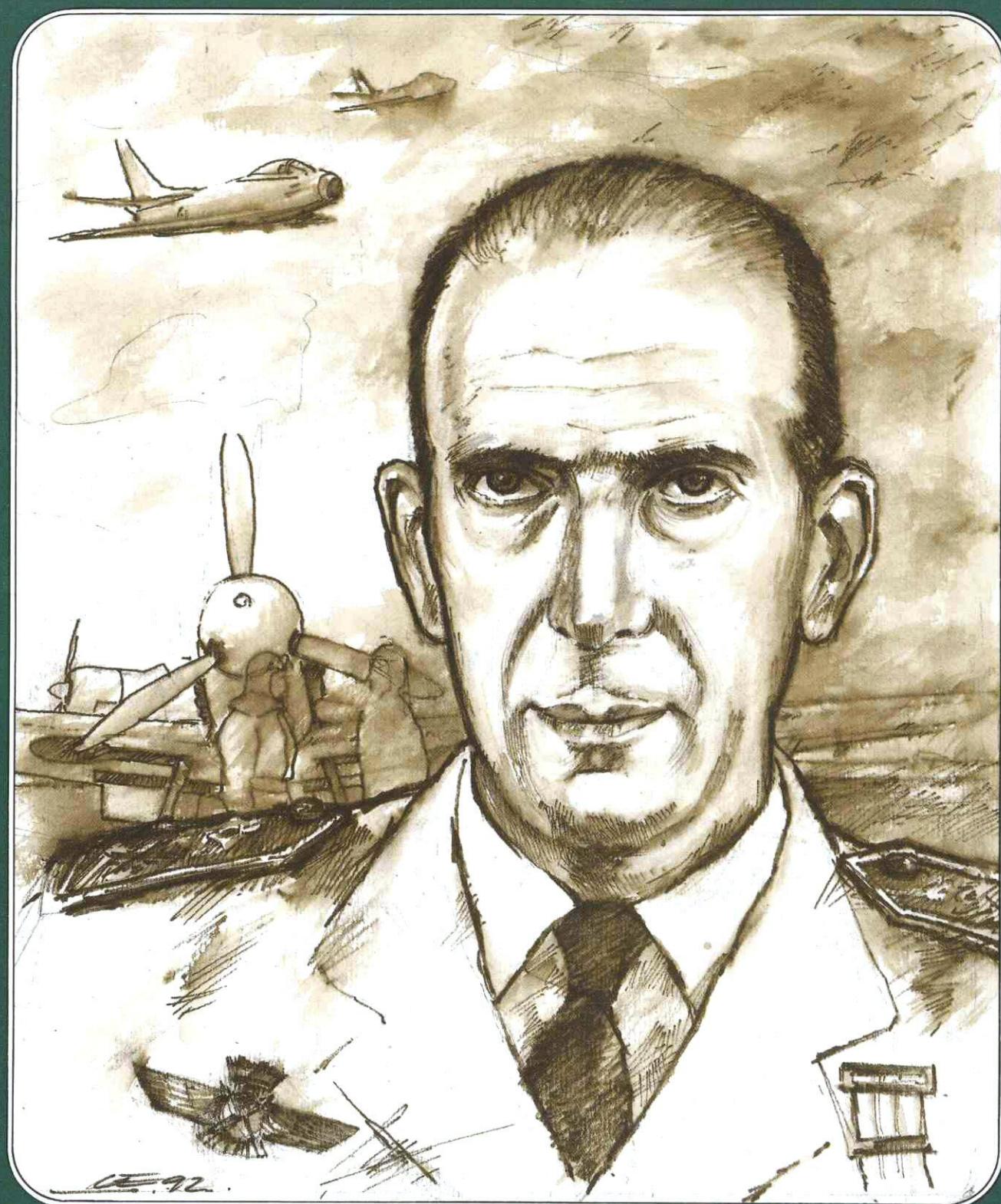
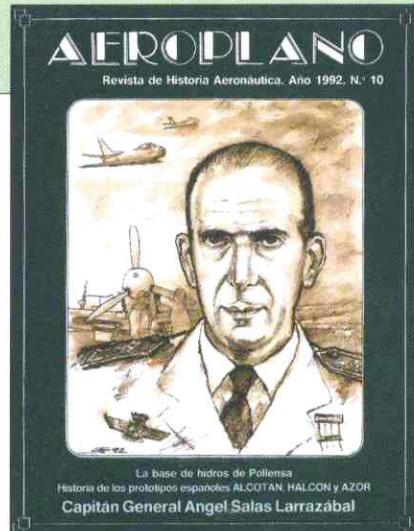


AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 1992. N.º 10



La base de hidros de Pollensa
Historia de los prototipos españoles ALCOTAN, HALCON y AZOR
Capitán General Angel Salas Larrazábal



3 PRESENTACION

HISTORIA DEL CAPITAN GENERAL ANGEL SALAS LARRAZABAL. Por Jesús Salas Larrazábal **5**

12 ALAS. Por Jose Luis Martorell Guisasola

DOS SIGLOS DEL PRIMER VUELO DEL HOMBRE SOBRE MADRID. Por Ricardo Fernández de Latorre. **17**

27 EL ATLANTICO Y LOS AVIADORES HISPANOS. Por Emilio Herrera Alonso

EL HISTORICO VUELO DEL "DRAGON RAPIDE". Por Antonio González-Betes **37**

49 LOS CHATOS EN ESPAÑA III. Por Abellán Estanislao Agius

MARINO, AVIADOR Y... NAUFRAGO. Por Luis Ignacio de Azaola Reyes. **63**

71 112 GRUPO: AQUEL DESCONOCIDO. Por Antonio Gutiérrez Padilla

FRANCISCO VALIENTE, LA ULTIMA VICTORIA DE LA ESCUADRILLA AZUL. Por Antonio Zárraga Llorens. **77**

82 AQUELLAS PROMOCIONES... Por Luis Ignacio de Azaola Reyes

LA BASE DE HIDROS DE POLLENSA. Por Emilio Herrera Alonso **84**

100 HISTORIA DE LOS PROTOTIPOS ESPAÑOLES ALCOTAN, HALCON Y AZOR. Por Jose Luis López Ruiz y Jose Luis Tejo

EL HILO DE LA HISTORIA. Por Ignacio Martínez Eiroa **117**

121 LA PRENSA Y LA AVIACION. Por Jaime Aguilar Hornos

MAGNETISMO TERRESTRE Y SOLAR: HISTORIA DE SUS DESCUBRIMIENTOS. Por Manuel Palomares Casado **134**

140 UN DIA EN LA VIDA DE 100 PILOTOS DE SABRES. Por Rafael de Madariaga

LORENZO GOÑI. **156**

158 COMIC: LA RENDICION DEL CID. Por Angel Flores y J.M. Cicuéndez

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Edita: INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICAS

Princesa, 88 — 28008-MADRID — ESPAÑA

Teléfonos: 544 26 12 — 544 28 19

Depósito legal: M-00.000-0000 — ISSN 02 12-4556

NIPO: 099-92-006-9

Fotocomposición e impresión: Cristal, S.A. — Pol. Ind. Vallecas — 28031-MADRID

Precio: España 848 pesetas; Extranjero: 12\$

Dirección: Rafael González-Granda Aguadé

Redacción y Diseño: Antonio M.^a Alonso Ibáñez, Juan A.
Rodríguez Medina y Maite Dáneo
Barthe

Ilustraciones: Goñi, Fernando de la Cueva, José F. Clemente
Esquerdo y Cic.

El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas agradece
su colaboración a todas aquellas personas que han cedido
desinteresadamente fotografías para la elaboración de los
artículos que se recogen en este número de AEROPLANO.

PRESENTACION

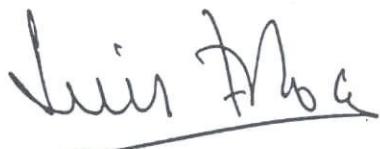
CON la publicación de este número 10 de la Revista AEROPLANO, llegamos también al décimo aniversario de aquel primer número de 1983, que se editó como un apartado más de la conmemoración del cincuentenario del vuelo del "Cuatro Vientos".

Durante estos diez años se ha tratado de mejorar en cada número de la revista, el contenido de ella, incluyendo la mayor variedad posible y calidad de temas que ayuden a enriquecer y aumentar los conocimientos de nuestra Historia Aeronáutica.

Continuando con la serie abierta en nuestro número anterior, presentamos hoy la semblanza del Capitán General Angel Salas Larrazábal, ejemplo de buen hacer para todos los aviadores militares que hemos tenido la satisfacción y el honor de servir a sus órdenes; y de la cual es autor su hermano, General de Ingenieros y notable estudioso de nuestra Historia Aero-náutica, Jesús Salas Larrazábal.

Se completa el número con otras series ya iniciadas en nú-meros anteriores, como son la de prototipos de aviones espa-ñoles, hechos notables o historia de bases y aeródromos, así como otros sueltos que se han considerado de interés.

La plantilla del Instituto de Historia y Cultura, necesita el apo-yo y el aliento de los estudiosos de la Historia de la Aeronáuti-ca Española, tanto civiles como militares, que hasta el mo-mento nos han brindado siempre su colaboración y que espe-ramos continúen en el futuro, en beneficio de un mejor conoci-miento de nuestra historia y cultura aeronáuticas.



El General Director del IHCA
LUIS FERNANDEZ ROCA
Madrid, diciembre 1992.

Historial del Capitán General Angel Salas Larrazábal

JESUS SALAS LARRAZABAL

Angel Salas Larrazábal nació el 1 de octubre de 1906 en la muy noble y muy leal ciudad de Orduña, única del señorío de Vizcaya, y cumplió en 1991, por tanto, 85 años de edad y 70 de vinculación a las Fuerzas Armadas, pues ingresó en la Academia de Artillería de Segovia el 27 de agosto de 1921, cuando en África se vivía la dolorosa etapa del hundimiento de la Comandancia General de Melilla.

Promovido a teniente el 10 de julio de 1926, fue destinado al 2.º Regimiento de Artillería Pesada y allí le sorprendió la primera disolución del Cuerpo de Artillería. Reintegrado al servicio el 10 de diciembre, volvió a Mérida, esta vez al Primer Regimiento de Artillería a Pie, de donde pasó en mayo de 1927 al 11 Regimiento Ligero, de guarnición en Burgos, solar de su familia paterna, y en agosto del mismo año a la Agrupación de Artillería de Campaña de Melilla, en donde hizo su presentación el 5 de septiembre, incorporándose a la 3.ª batería, en el Jemis de Tensaman.

A finales de diciembre compareció al concurso para poder optar al 2.º Curso de Oficiales Aviadores, que superó, siendo nombrado alumno del citado curso por Real Orden Circular del 26 del mismo mes, que le dejaba en situación de disponible en la 1.ª Región Militar y en comisión en el Servicio de Aviación.

Comenzaba este curso en la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos, de donde se pasaba a la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. Angel Salas terminó esta primera parte del curso en el verano de 1928 y obtuvo el título de observador de aeroplano con antigüedad del 14 de julio.

Las prácticas reglamentarias de esta especialidad, de un año aproximado de duración, debían realizarse en alguna unidad aérea, como paso previo a la incorporación a las escuelas de pilotaje.

Los componentes del primer grupo Morato (2-G.3) en junio de 1937. De izquierda a derecha: Muntadas, Allende, Salas, García Morato, García López-Rengel, Salvador, Bermúdez de Castro, Senra, García Pardo, Ansaldi (Joaquín), Rubio Paz, Guerrero, Mazarredo y Vázquez Sagastizábal.



El capitán Salas junto al capitán Guerrero García

Salas estuvo destinado en 1928, y hasta el 24 de enero del año siguiente, en el Grupo 33 de la Escuadra de León, mandado por el comandante Gómez Jordana, que residía en el burgalés aeródromo de Gamonal, no lejano a la Cartuja de Miraflores, cuyos monjes solían pasear por los alrededores de la base aérea.





García Morato impone la insignia del grupo al popular literato y conferenciante Federico García Sanchiz. De izquierda a derecha: Serra (Carlos), x, Salvador, García Sanchiz, García López, Senra, Bengo, García Morato, Simón, Salas y García Pardo.

El 31 de enero de 1929 Salas se incorporó al Grupo 3 de Tetuán, dotado de aviones "Breguet XIV", en donde permaneció hasta el 11 de septiembre. En esta época seguían los enfrentamientos de los artilleros con el dictador, quien por segunda vez disolvió el Cuerpo en febrero de 1929, lo que no afectó mucho a Salas por estar destinado en África y en comisión en el Servicio de Aviación.

Las enseñanzas de pilotaje las recibían parte de los alumnos en Alcalá de Henares (Escuela Elemental militar) y el resto en Albacete (Escuela civil contratada), pasando luego todos a la Escuela de Clasificación de Guadalajara. Ángel Salas se incorporó el 17 de septiembre a la Escuela de Alcalá, en la que voló el Avro hasta marzo de 1930, pasando en abril a Guadalajara, cuando ya había dimitido Primo de Rivera; aquí voló en De Havilland "DH-9", "Breguet XIX" y Avro hasta finales de octubre de dicho año, siéndole reconocido el título de piloto por Real Orden del 21.11.1930 (Diario Oficial 265), que incluía una lista por él encabezada. Huarte Mendiola, uno de los nueve oficiales que terminaron el curso dos meses después, igualó la puntuación de Salas, pero el título le fue reconocido después de que el Decreto de 8 de enero de 1931 hubiese disuelto el Arma de Aviación y fue escalafonado por su antigüedad en Artillería y no como Oficial Aviador.

Parecía que Salas no comenzaba con buen pie su carrera militar, al haber sufrido tres disoluciones en tres años y medio y haber perdido, por la tercera, varias decenas de puestos en el escalafón, retrocediendo por detrás de los capitanes y tenientes más antiguos de su promoción (una treintena, el 60% del total del curso), a los que había adelantado por su mejor puntuación, y de los que cursaban en las promociones 3.^a y 4.^a.

La mala suerte que le acompañaba en el plano orgánico se vio compensada por la gran fortuna en el ámbito personal, que se comprobó ya en la Escuela, al salir ilesos el 13 de febrero de 1930 de un choque con el avión de otro alumno, y que no le fallaría nunca a lo largo de su dilatada carrera.

La calificación del curso le valió ser seleccionado para la aviación de caza y destinado a la Escuadrilla Martinsyde de Getafe, la única de la especialidad con material de vuelo en aquel entonces, y no en muy buen estado. Pocos días después de que Salas abandonase Getafe el teniente Esparza

se mató con el Martinsyde que había volado allí normalmente.

Después de la disolución del Arma de Aviación, en febrero de 1931, Salas fue destinado a Tetuán, a la Plana Mayor de lo que se denominó 4.^º Batallón de Aviación Militar, hasta que la II República, proclamada el 14 de abril, restableció el nombre de Escuadra, que más adelante cambió por el de Fuerzas Aéreas de África. Los aviones existentes entonces en Tetuán eran los "Breguet XIV y XIX", el "Loring R.III" y el Avro.

En marzo de 1932 la Jefatura de Aviación designó a Salas para asistir en La Marañosa a un curso de gases y enmascaramiento, quedando afecto al Servicio Central de Armamento y luego al de Guerra Química, de nueva creación; en febrero de 1933 se le reconoció el derecho preferente para cubrir vacantes en las Unidades de Caza y en febrero de 1934 representó a la Aviación Militar en la Comisión interministerial encargada de realizar los estudios y experiencias precisos para la elección de un modelo de máscara contra gases.

De estos períodos de residencia en Madrid, Ángel Salas recuerda su participación con un "Breguet XIX" en el festival conmemorativo de la proclamación de la República, en abril de 1933, en el que efectuó un "looping" con salida al ras del suelo, que le valió una fuerte reprimenda, y el proyecto con Jiménez Ugarte de un viaje trasatlántico con uno de los "Breguet XIX" de gran raid, y su preparación concienzuda para la navegación astronómica, sin que la propuesta fuese autorizada por la Jefatura de Aviación Militar.

En agosto de 1934 fue destinado a la Escuadrilla Mixta del Sahara, incorporándose el 14 de septiembre a Ifni (ocupado cuatro meses antes) y Cabo Juby, y volando a Smara, la ciudad santa, el día 28.

Con motivo de los sucesos revolucionarios en Asturias, en los que participó con el primer Fokker-VII militar y los EC-AMA y PPA de LAPE, se trasladó en Breguet XIX de Cabo Juby a Tetuán y Cuatro Vientos en los días 4 y 5 de octubre, siguiendo el 8 a León, en donde permaneció hasta el 28 del mismo mes, fecha de su retorno a Cuatro Vientos, camino de Tetuán y Cabo Juby. De su estancia en el Sahara en 1934-36 rememora la gran abundancia de marisco en sus aguas costeras, especialmente de percebes, que podían capturar en cantidades impensables.

Un nuevo ejemplo de su suerte personal se produjo el 8 de noviembre de 1934, cuando tuvo que lanzarse en paracaídas en la segunda parte del viaje a Cabo Juby-Ifni-Tetuán, en la forma que él mismo nos relata:

"Hasta Ifni volé en el puesto principal del "Breguet XIX", pasando luego a ocupar el del observador. Llevábamos más de dos horas de vuelo, nos encontrábamos sobre zona francesa, cerca de Mogador, e iba comiéndome un bocadillo, cuando sentí una fuerte trepidación y comprobé que se estaba rompiendo el timón de dirección. Ordené al piloto, brigada Moreno, que se lanzara en paracaídas, pero, antes de que lo hiciese, el avión entró en barrena y quedamos pegados al asiento, situación en la que permanecimos algún tiempo, dando la muerte por inevitable. Inesperadamente se partieron las puntas de los planos, se invirtió el sentido de la barrena y nos encontramos despedidos en el aire. Moreno sufrió una lesión de tobillo, que le dejó una leve cojera permanente, pero yo salí ileso, a pesar de que, por mi altura, rocé con las rodillas en el tablero."

El 2 de febrero de 1935 fue designado por la Jefatura de Aviación para asistir en Cuatro Vientos a un curso de Meteorología, que empalmó con otro de Armamento en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, retornando a África el 2 de mayo. En septiembre volvió a Cuatro Vientos para probar, recepcionar y transportar al Sahara el avión 20-2, segundo de los Fokker "F-VII" militares y primero construido en España por la antigua Loring, llamada ya AISA.

Por orden circular de 21.10.31 (DO n.º 244) se le concedió la Cruz del Mérito Militar de 1.ª clase con distintivo rojo, en premio de su distinguido comportamiento y méritos contraídos en la ocupación de Smara (Sahara español) y labor desarrollada en la ocupación de Ifni. Previamente se le había reconocido el derecho al uso del distintivo de la Medalla Militar concedida a la Escuadra n.º 1, como agregado a la misma durante las operaciones de octubre de 1934.

En este año 1935, Ángel Salas voló 366 horas con 31 minutos, que, unidas a las casi 1.000 horas anteriores, elevaban su total general a 1.352 horas.

Ascendido a capitán de Artillería en abril de 1936, con antigüedad de 17 de febrero, es destinado a eventualidades y agregado a la Escuadrilla Mixta del Sahara. En el primer semestre de 1936 se mostró aún más activo que en 1935, totalizando en seis meses 273 horas de vuelo.

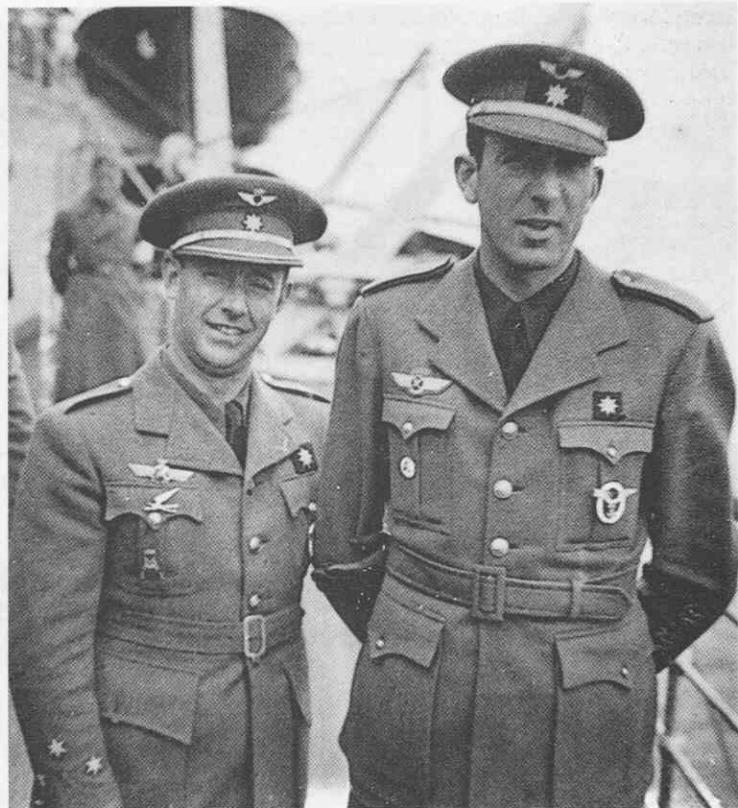
El 25 de junio se traslada por el aire de Cabo Juby a Larache y de allí sigue a Madrid para disfrutar de dos meses de licencia colonial, con autorización para desplazarse a Alemania (con motivo de los Juegos Olímpicos), Dinamarca, Checoslovaquia, Austria, Suiza, Italia, Holanda, Bélgica y Francia.

El 17 de julio aún no había emprendido el viaje a Berlín y por la noche se presentó en el aeródromo de Getafe. Nombrado para bombardear Melilla con una patrulla de "Breguet XIX", se puso de acuerdo con los otros dos pilotos en la madrugada del día 18 para no cumplir este servicio y dirigirse los tres a Pamplona, donde fueron arrestados y sus aviones temporalmente inutilizados, pues Mola aún no se había sublevado.

Sus primeros servicios fueron de enlace de Pamplona con Burgos, Tetuán y Sevilla, en "Breguet XIX", avión que simuló en estas primeras jornadas con el Dragon Rapide capturado en Zaragoza y otro civil, a los que incorporó una ametralladora frontal para usarlos como cazas, llegando a combatir contra un Nieuport "Ni-52" el 27 de julio y frente a un Hawker "Fury" y algunos Nieuport entre el 7 y el 10 de agosto.

El 17 de este mes trasladó a Villafría y Gamonal (Burgos) el primer Fokker "F-XII" llegado a España, que había sido dejado en Vitoria por el piloto polaco que lo trajo a nuestra patria, sin manuales ni instrucción alguna de su manejo.

A partir del día siguiente comenzó a volar en los cazas Nieuport "Ni-52", primero en Burgos y luego en Olmedo, Zaragoza y Calamocha, consiguiendo el 23 de agosto su prime-



José Muñoz "El Corto", y Salas en un viaje a Alemania, en mayo de 1939.

ra victoria aérea en el frente de Teruel. Su actividad aérea y terrestre había sido tan intensa en el primer mes de contienda (50 servicios de guerra, 116 horas de vuelo y muchos trabajos nocturnos en el Parque de Artillería de Burgos para mejorar los aviones o su armamento), que este mismo día hubo de ser hospitalizado por agotamiento físico. El 27 de agosto se incorpora de nuevo a Olmedo, del 31 de este mes al 4 de septiembre vuela en "Junkers52" y el 11 de septiembre comienza a hacerlo en Fiat "CR-32".

Ante la insistencia italiana en las dificultades de manejo de este avión de caza, Salas tuvo que aceptar cinco días de aprendizaje, que terminó efectuando por su cuenta y riesgo un "looping" invertido sobre Tablada, lo que dispuso todas las dudas, a cambio, según él mismo nos dice, "de quedar impregnado de aceite por completo, pues el avión no estaba preparado para esta maniobra".

Incorporado al frente del Tajo el 21 de septiembre, cuatro días después derribó el "Potez-54" pilotado por Mellado (el más activo hasta aquel momento), el 29 de octubre un "Katiuska", el 5 de noviembre un "Chato" y el 13 de este mes otro "Katiuska", llegando con ello a su quinta victoria, lo que le incluía en la lista de los ases. En este momento eran ya tres las escuadrillas Fiat italianas y en diciembre se crearían dos más, pasando Salas a ejercer el mando de una de ellas, por poco tiempo.

En febrero de 1937 la Jefatura del Aire le encomendó la organización de una escuadrilla española con unos anticuados cazas polacos "PWS-10", que pronto cambió por "Heinkel 51" alemanes, superiores a los polacos, pero muy inferiores a los Fiat italianos y a los "Chatos" enemigos.

Con los "He 51" operó diez días desde León, del 5 al 15 de marzo y a partir de esta última fecha desde Navia. Los 25 días de estancia en esta localidad asturiana condicionaron su vida futura, pues en ellos conoció a una bella joven evacuada de Oviedo, Rosario Collantes, con la que contraería matrimonio poco después de finalizar la guerra.

El 10 de abril se trasladó desde Navia a Zaragoza, con escala en Burgos, y el 13 de abril ensayó por primera vez en combate el procedimiento que luego se llamaría "cadena" y que fue normalizado en el mes de julio. Ángel Salas nos aclara que anteriormente se habían hechos muchos ametrallamientos al suelo, pero sin que después de la pasada, siste-

máticamente, el primero de la formación se situara por detrás del último y se repitiera este proceso cuantas veces fuera necesario. El 13 de abril el apoyo fue tan próximo que se ametralló pocos metros por delante del legionario que avanzaba en cabeza portando la bandera nacional, para levantar el asedio a una posición propia cercada por gran cantidad de fuerzas enemigas en trincheras rectas, muy fáciles de batir; los partes gubernamentales reconocieron que la mayor parte de las numerosas bajas propias fueron debidas al ametrallamiento aéreo.

El 16 de abril Salas abatió un "Chato" y el 17 combatió, al frente de sus cinco "He 51" y de otro agregado, contra diez "Chatos", que luego fueron reforzados por otras dos formaciones del mismo tipo de avión. He aquí como describe Salas su actuación:

"Estando a 4.000 metros de altura encontré diez "I-15" que volaban a mayor altitud. Nos atacamos de frente hasta salir casi chocando y luego disparé a otro frontalmente, después de ver chocar un "He 51" y un "I-15", que hicieron explosión. En el largo combate que siguió ametrallé a otros tres "I-15" en cola y recibí 18 impactos, sin abandonar la lucha hasta que las formaciones enemigas se retiraron. Luego me dirigí a Calamocha, donde aterricé cuando ya lo habían hecho otros tres "He 51" de mi escuadrilla, igualmente acribillados a balazos; el restante se vio forzado a tomar tierra cerca del frente, en líneas propias". Para Angel Salas éste fue, sin duda, el combate más duro de todos aquellos en que participó a lo largo de la guerra, apreciación compartida por algunos de sus oponentes, como Juan Comas Borrás o el norteamericano Tinker.

Dada la acometividad de la Escuadrilla Salas en este combate, García Morato la reclamó en bloque para integrarla en el Grupo Fiat que estaba organizando en Sevilla, el 2-G-3, al que se incorporó como su segunda escuadrilla. Al frente de esta unidad, Salas actuó en Aragón y en las batallas de La Granja, de Huesca, de Brunete, de Santander y de Belchite, batalla esta última en la que derribó dos "Chatos".

Emplazado García Morato para la jefatura de Operaciones de la 1.^a Brigada Aérea, Salas tomó el mando del Grupo el 10-9-37, que conservaría durante el resto de la contienda y en los primeros meses de la postguerra. A su frente demostró su buen hacer en el ataque al suelo en la campaña de Asturias y en la lucha contra la caza enemiga en la batalla de Teruel.

En la ofensiva de Aragón protagonizó varios sucesos singulares, dos de los cuales, hacer prisionero a un "I-15" enemigo en el aire y a tres Caudron en el suelo, que se produjeron el 24 y el 25 de marzo de 1938, nos los relata él mismo:

"El 24 de marzo de 1938, cuando terminé una misión de acompañamiento a unos "Heinkel 51", vi una docena de caza "I-15" y conseguí ametrallar a uno de ellos durante mu-

cho tiempo. El piloto, seguramente herido, huyó hacia nuestras líneas, defendiéndose cada vez menos y siguiendo luego por derecho y a muy baja altura. Formé a su lado para ver donde caía y empujarle más al interior, pero, de improviso, el Messerschmitt "Bf-109" n.^o 51 lo ametralló cuando era prácticamente prisionero y lo incendió, cayendo cerca de Quinto, muy próximo al Cuartel General de Yagüe". Esta victoria, que evidentemente correspondería a Angel Salas, se la apuntó la Legión Cóndor, que ese día reclamó el derribo de tres "Chatos", a cargo del 1^{er} teniente Schellmann, el teniente Awe y el suboficial Stark.

El apresamiento en tierra de tres aviones lo recuerda así Angel Salas:

"El 25 de marzo, volando al frente de 17 Fiat, ametrallé una columna de camiones más allá de Aguaviva hasta terminar mis cartuchos. Al regreso vi tres aviones enemigos que tomaban tierra en el aeródromo de Mas de las Matas, ya abandonado por sus ocupantes, pero aún no alcanzado por las tropas atacantes. Aterricé de inmediato, para evitar que pudieran escapar, dejando a mis subordinados en el aire en misión de protección, que me fue necesaria, pues los infantes de la primera avanzadilla no querían distinguir entre amigos y enemigos."

Días después de estos hechos Salas fue habilitado a Comandante ("BOE" n.^o 531, de 5 de abril), tras siete meses de mando efectivo y brillante de un Grupo de Caza.

El 8 de abril, finalizada la escolta a una formación de "Junkers 52" y "Heinkel 45" y cuando ametrallaba concentraciones enemigas en retirada, el avión de Salas fue alcanzado por fuego enemigo que le hizo perder todo el aceite del motor, no obstante lo cual pudo tomar tierra en una carretera de montaña a dos kilómetros al norte de Morella. Angel Salas "pensó en lanzarse en paracaídas, dado lo abrupto del terreno, y llegó a soltarse del asiento, pero al divisar una pequeña pradera practicable optó por intentar el aterrizaje y se volvió a atar". Logró posar el avión cuesta arriba con tal maestría que

sólo sufrió el tren y el plano inferior izquierdo. Esta fue una de las cuatro veces que durante la Guerra Civil su avión fue descendido por fuego enemigo; a lo largo de esta guerra recibió 117 impactos y tres de las balas quedaron incrustadas en su avión o en su traje de vuelo; una que lo hizo en el radiador de agua sirvió de tapón estanco hasta la terminación del vuelo.

Una semana más tarde, el 15 de abril de 1938, una formación de 15 Fiat mandada por Salas obligó a una embarcación a volver a puerto, poco antes de su ocupación por las fuerzas terrestres. Morato relató así el suceso:

"... la capitana Cala Morlanda, ante la metralla bien dirigida al puente, perdía su gobierno y amenazaba con embarcar... El ataque cesó. El barco recuperó el mando y, de nuevo, cuando estaba a la altura de Benicarló, la presencia de los cazas le obligó a entrar en el puerto... Arrojo e inteligencia



Angel Salas junto a su Fiat.

guiaron al jefe; supo hábilmente conducir a puerto seguro aquel barco de motor... para custodiarlo ha quedado un piñete de soldados de Aviación. Presa legítima del 2-G-3..."

La campaña de Levante fue ingrata y dura para la Aviación. Salas, como otros muchos, la sufrió directamente y así el 5 de mayo tuvo que aterrizar en Aguilar, por fuego de tierra, con el motor parado y la hélice calada, y el 31 de dicho mes su avión recibió ocho impactos de caza enemiga que le rompieron una diagonal, pero pudo regresar a su base, a pesar de la trepidación consiguiente.

Otro signo tuvo para Angel Salas la campaña de Extremadura del verano de 1938, que culminó con su hazaña del 2 de septiembre, día en el que, en un sólo combate, abatió tres "Katiuskas" de la 4.^a Escuadrilla y al jefe de la 1.^a Escuadrilla de cazas "I-16" de escolta, pilotado por el hijo de un ex-alcalde accidental de Madrid, dato que naturalmente ignoraba. Salas nos relata así los hechos:

"Al cabo de 50 minutos de patrullar por el frente vi nueve "Katiuskas" que venían hacia nuestras líneas a una altitud algo superior a la nuestra y decidí iniciar un vuelo ascendente hacia las posiciones enemigas, para poder dominarlo en altura y cortarles la retirada. Bombardearon en Monterrubio y a la vuelta caí sobre ellos, ametrallando al punto izquierdo de la primera patrulla e incendiándole el motor del mismo lado; disparé luego sobre el motor izquierdo del jefe de la patrulla, que comenzó a arder y, por último, hice lo mismo con el tercero, que siguió la misma suerte. Al salir del picado ataqué de abajo hacia arriba al jefe de la segunda patrulla, que dejó una estela de humo blanco. Vi entonces a los "I-16" y combati con uno de ellos largo rato, hasta que echó un poco de humo y se lanzó el piloto en paracaídas al norte de Belalcázar. Le acompañé en el descenso y le saludé al llegar a tierra, contestándome de la misma manera."

Al llegar al aeródromo de Mérida, Salas se enteró de que aquella misma mañana, de madrugada, su hermano Ignacio había muerto en Bot (Tarragona), víctima de un bombardeo de otra escuadrilla de "Katiuskas".

La batalla del Ebro tampoco se dio mal a Salas, que la superó indemne, al contrario que sus compañeros desde principios de la lucha, Morato y Salvador, derribados ambos el 3 de octubre de 1938, aunque salvaron la vida.

El fuego enemigo le respetó en estos meses, pero el 27 de noviembre, a la vuelta de un servicio de rutina, se le presentó una repentina hernia estrangulada y tuvo que ser trasladado urgentemente al hospital de Zaragoza, donde fue operado.

El 12 de enero, aunque la herida seguía supurando, tomó de nuevo el mando de la fracción del 2-G-3 que permanecía en Escatrón, que el día 17 se trasladó a la base más avanzada de Balaguer (Lérida) en donde permaneció hasta el final de la campaña de Cataluña, y el 15 de febrero a Posadas (Córdoba), donde se reunió todo el Grupo.

El 26 de marzo Salas se agregó al aeródromo de Griñón (Madrid), para ser uno de los primeros que entrasen en Madrid, el 28 de este mes, donde su padre pasó toda la guerra refugiado en una embajada.

Durante la guerra, Salas efectuó 618 servicios bélicos, cifra superior a la de cualquier otro aviador (el que le seguía, capitán García Pardo, totalizó 600 y murió al cumplir el que hacía ese número), y en su realización invirtió 1.215 horas de vuelo. Finalizó la contienda de capitán como la había comenzado, habilitado, eso sí, para el mando de comandante.

Poco después de su terminación, el 25 de julio, contrajo matrimonio en Oviedo con Rosario Collantes Alvarez-Buylla, con la que ha tenido siete hijos.

En septiembre de 1939 se le dio el mando del recién creado 21 Regimiento de Caza Fiat, heredero de la Escuadrilla conducida por Morato hasta su muerte en accidente, que se produjo días después de finalizada la contienda, y por José Muñoz ("el Corto") en los primeros meses de postguerra. Salas simultaneó dicho puesto con el de jefe de la 4.^a Sección de Estado Mayor del Ministerio del Aire, hasta que el 30 de marzo de 1940 pasó a la Escuela Superior del Aire, en la que



Angel Salas ascendió a Comandante en febrero de 1940.

fue nombrado profesor y alumno de la primera promoción de Estado Mayor.

Promovido a Comandante de Aviación el 16 de febrero de 1940 ("BOE" n.º 50), con antigüedad de 26-12-39, posteriormente se le ascendió al mismo grado por méritos de guerra, modificándose su antigüedad a 18-3-38, que finalmente quedó fijada en la del primer día de la paz, el 1-4-39. Fue condecorado, asimismo, con una Medalla Militar individual y dos colectivas (aparte de la que tenía anteriormente) y otras muchas cruces y medallas no tan destacadas.

Cuando el 22 de junio de 1941 Alemania comenzó su ofensiva contra la Unión Soviética, España decidió enviar al frente ruso una División de Infantería y una Escuadrilla de Aviación y abrió de inmediato oficinas de reclutamiento de voluntarios.

La primera expedición de la que se llamaría División Azul salió hacia Alemania el 13 de julio y la Escuadrilla Expedicionaria partió de Madrid, por tren, el 24 del mismo mes, cruzando la frontera francesa el día de Santiago. Según el plan preparado por el Ministerio del Aire español esta unidad debería ser relevada cada seis meses, previéndose que los primeros jefes sucesivos fueran los comandantes Salas, Muñoz y Salvador.

Angel Salas permaneció al frente de la Escuadrilla Expedicionaria siete meses y medio, desde julio de 1941 hasta el 1.^o de marzo de 1942, período que se subdividió en tres, de una duración similar, de los que sólo el intermedio fue de participación activa en operaciones bélicas.

El centenar largo de miembros de la Escuadrilla, entre personal volante y de apoyo, fue destinado inicialmente a la Escuela de Caza de Werneuchen, cercana a Berlín por su parte oriental, en la que estuvieron hasta finales de septiembre.

A partir del 2 de octubre la Escuadrilla participó en la ofensiva hacia Moscú, encuadrada en el 27.^o Grupo de Asalto (comandante Weiss) del VIII Cuerpo Aéreo, cuyo mando era ejercido por von Richthofen, antiguo jefe de la Legión Cón-dor.

Salas consiguió sus dos primeras victorias aéreas el 4 de octubre y las 4.^a y 5.^a el 14 de este mes, antes de que se cumplieran las dos semanas de actuación en el frente de combate. La suerte empezo a no ser tan favorable algo después y así, del 19 al 24 de octubre la Escuadrilla estuvo cercada en el aeródromo de Kalinin y el 4 de noviembre Salas fue alcanzado por los disparos de la caza enemiga y tuvo

que tomar tierra entre líneas, de donde pudo ser rescatado con una "Cigüeña", lo que le permitió regresar a su base al día siguiente.

Esto no arredró a Salas, quien voló sobre Moscú el 14 del mismo mes al frente de una patrulla de Messerschmitt "Me-109" españoles, en momento en que la temperatura en tierra era ya de 22 grados centígrados bajo cero, y poco después conseguiría su 7.^a victoria. A principios de diciembre comenzó la contraofensiva rusa y el día 10 la Escuadrilla fue de nuevo cercada, esta vez en Klin, de donde pudo salir a pie el 12, excepto dos pilotos que lograron poner sus aviones en marcha y despegar con ellos hacia aeródromos de retaguardia.

En diez semanas de operaciones, con muchas jornadas de inactividad forzosa por mal tiempo, o por el frío excepcional de uno de los inviernos más gélidos del siglo, Angel Salas efectuó 70 servicios de guerra y derribó siete enemigos, lo que eleva sus victorias a 24.

El 6 de enero la Escuadrilla recibió la orden de repatriación, el 12 de febrero inició el regreso hacia Alemania, el 17 llegó a Werneuchen, el 28 a la frontera española y el 1.^o de marzo a Madrid.



A su vuelta a España fue ascendido a teniente coronel por méritos de guerra, y este segundo ascenso extraordinario le permitió recuperar, sensiblemente, la posición que había perdido en 1930 por la disolución del Arma de Aviación.

En 1942 ocupó la Jefatura de Estudios de la Escuela Superior del Aire y cuando la guerra cambió de signo se le envió a Berlín como Agregado Aéreo, acreditado también ante los gobiernos de Budapest, Estocolmo y Helsinki. Al caer Berlín terminó el período reglamentario en Berna y Lisboa, ciudades ambas en las que coincidió con D. Juan de Borbón, al que cumplimentó oficialmente. Cuando cesó en Lisboa, para volver al Estado Mayor del Aire, el corresponsal de la Agencia EFE en Portugal enjuició así su labor:

"Se nos va de Lisboa después de haber dado lección constante -sin pretenderlo- de modestia, de españolismo, de sencillez y buen hacer... Sin simpatías estudiadas, sin afectaciones ni vanidades, Angel Salas ha servido a España -en la diplomacia- con igual sencillez y reciedumbre que en las armas... El prestigio de Salas en tierra firme ha sido tan útil a España como en el aire..."

El éxito conseguido en esta misión diplomática hizo que se pensase en el ya coronel Salas para acompañar al Ministro del Aire en su viaje de 1951 a los Estados Unidos, precursor del acuerdo de 1953, y cuando se pretendió la primera apro-

ximación española a la OTAN, cuya sede central residía entonces en París, adonde Salas fue enviado como Agregado Aéreo, aunque con la misión superior de representante del Jefe del Alto Estado Mayor, Teniente General Vigón, anterior Ministro del Aire, bien conocedor de las cualidades del elegido.

En París permaneció desde 1952 a 1956 y llegó a ser el decano de los Agregados, lo que le permitió organizar un acto comunitario, para cuya preparación escogió una terna que incluía un representante ruso. En el discurso que Angel Salas pronunció expuso los siguientes conceptos, que aún hoy día parecerían atrevidos:

"Faisons donc des voeux pour que les dirigeants sur lesquels retombe l'écrasante responsabilité des destins du monde, voient leurs esprits éclairés et trouvent les solutions bénéfiques et pacifiques à tous les problèmes qui leur sont posés."

"Si, sur cette route de la concorde Universelle, que tous nous souhaitons, les hommes politiques trouvant un jour une formule pour rendre inutile l'existence des Forces Armées que nous représentons, je ne doute pas qu'elle serait cordialement accueillie par nous tous, en dépit de l'amour que nous portons à notre carrière..."

Con motivo de su cese, el Embajador de España en París, Conde de Casas Rojas, informó al Ministro de Asuntos Exteriores lo siguiente:

"Rara vez he encontrado un Agregado Militar tan completo por su competencia, por su celo, por su discreción, por sus buenos modales, por su eficacia profesional. Siempre hallé en él un colaborador leal que tuvo la atención de tenerme al corriente de todas sus actividades y que llevó a cabo cuantas misiones le encomendé con el mayor tino y acierto."

Al volver a España efectuó el curso preciso para pilotar los cazas reactores "F-86" y alcanzó la aptitud de profesor de vuelo en este modelo de avión, ya cumplidos los 50 años, y fue nombrado Jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa,

Angel Salas a bordo de un avión F-5, en la Base Aérea de Morón.

puesto que desempeñó como coronel hasta 1959 y de general de brigada hasta 1963.

Salas acometió con gran entusiasmo su reencuentro con la Caza española, cuyo estado de operatividad fue mejorando a pasos agigantados y permitió que el 3 de mayo de 1959 desfilara sobre Madrid una formación cerrada de 88 "F-86" (Sable), encabezada por él mismo, que despegó en bloque desde la Base Aérea de Torrejón de Ardoz. Salas piensa hoy en día que se afrontó un riesgo excesivo y que el público apenas pudo apreciar aquella importante hazaña, bien valorada, eso sí, por los entendidos.

En noviembre de este mismo 1959 tuvo lugar en el polígono de tiro de Las Bardenas el ejercicio "Milano" y en 1962 se celebró el primero Concurso Nacional de Tiro, en las modalidades aire-aire, aire-tierra, bombardeo y cohetes, y con dos clasificaciones: individual y por Unidades (patrullas de cuatro aviones, de los Escuadrones 11, 12, 21, 41 y 61).

Preocupado Salas por la indefensión aérea de Canarias, quiso demostrar personalmente que los "F-86" podían desplazarse en vuelo a Gando y, para ello, voló desde Morón a dicha Base, acompañado por su ayudante, teniente coronel Azqueta, invirtiendo dos horas justas en el viaje, tiempo máximo de vuelo hasta aquel momento en una misión con este tipo de avión. El vuelo de ida se efectuó el 8 de abril de 1961

y el de vuelta dos días después; en la jornada intermedia volaron a Smara, en el Sahara.

Desde 1956 a 1963 las Fuerzas Aéreas de la Defensa pasaron de la nada a ser "un conjunto vigilante y dispuesto para el combate, con los medios y el personal apto para servirlos, capaz de detectar y no dejar fácil acceso al espacio aéreo nacional, a quien tratará de hacerlo con fines agresivos", como Salas escribió al cesar en su mando.

No todo fueron satisfacciones en estos años. En una ocasión, Angel Salas estuvo más cerca de perder la vida volando el "Sabre" en tiempo de paz que en sus siete centenares de servicios de guerra. En un vuelo instrumental entre nubes que llegaban a poca altura del suelo, salió de ellas en una postura tan comprometida que, para evitar estrellarse contra el terreno, hubo de tirar de la palanca de mando con todas sus fuerzas, hasta superar el factor de carga última del avión. Tuvo la fortuna de que, a pesar de su edad, su organismo soportara mejor esta aceleración extrema que la estructura del aparato.

En el segundo semestre de 1963, Salas organizó la Subsecretaría de Aviación Civil, que no quiso ejercer en titularidad. El 28 de diciembre de este año se le concedió la Medalla Aérea y fue promovido a General de División y destinado a la Jefatura de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, que ejerció sólo unos meses, pues, al crearse el CESEDEN, se le nombró Segundo Jefe de este Centro y Jefe de Estudios de ALEMI (Escuela de Altos Estudios Militares).

Ascendido en 1966 a Teniente General, ocupó la Jefatura de la Región Aérea del Estrecho y de la Aviación Táctica, cargos que desempeñó hasta el 1.º de octubre de 1972, en que por imperativo de la edad pasó a la situación B.

Uno de sus antiguos subordinados, Jesús Sáiz, le despedía con un artículo en el "ABC" de Sevilla titulado "De Sevilla se nos va un señor", en cuyo texto decía lo siguiente:

"Se nos va de Sevilla y de la situación en activo, dejando el legado, magnífico, de una hoja de servicios, militar y aviatoria, difícil de superar. Serio pero amable, callado pero expresivo. Ejemplo de mesura. Sabiendo mandar con un gesto, hacer cumplir la disciplina con una mirada. Bien lo sabemos quienes tuvimos la suerte y el honor de volar tras él, en la guerra y en la paz. A él podría aplicarse la frase de Saint-Exupery: Ama el mando, pero sin decirlo."

En 1974, en cumplimiento de la legislación vigente, fue nombrado miembro del Consejo del Reino en su calidad de Teniente General en activo de mayor antigüedad y, como tal, del Consejo de Regencia, que estaba constituido por el Presidente de las Cortes, el Prelado de mayor jerarquía entre los que eran procuradores y el militar más representativo de los tres Ejércitos.

Lo eran en aquel momento Don Alejandro Rodríguez de Valcárcel, monseñor Don Pedro Cantero Cuadrado, Arzobispo de Zaragoza, y el General Don Angel Salas Larrazábal; estos tres hombres asumieron por dos días la Jefatura del Estado, en noviembre de 1975, correspondiéndoles transmitir sus poderes al Rey Don Juan Carlos.

Continuó como miembro del Consejo del Reino hasta el 1.º de octubre de 1976, fecha en la que, por cumplir los 70 años, pasó a la situación de Reserva y se retiró a vivir a Majadahonda, donde reside.

Como reconocimiento a su destacada trayectoria, en la legislatura 1977-79 de las Cortes Generales, que habrían de ser Constituyentes, fue uno de los 50 Senadores de nombramiento real, que se unieron a los de representación popular para dar a España su Constitución democrática. Al cesar en el cargo, por supresión del estamento de Senadores de nombramiento real, se apartó de toda actividad pública.

Al cumplirse los quince años de la transmisión de Poderes a Su Majestad D. Juan Carlos I, previa deliberación del Consejo Superior Aeronáutico, el Jefe de Estado mayor del Aire propuso a la Superioridad su ascenso a Capitán General "en atención a los méritos personales excepcionales" que reunía. Dicha frase se recoge en el Real Decreto 657/1991, de 26 de



El general Salas durante una visita a la Escuela de Reactores de Talavera, saludando al entonces comandante Mora Bañó.

abril, por el que fue promovido a la citada dignidad.

Se halla en posesión de una Medalla Militar individual y de tres colectivas, de la Medalla Aérea, de siete Grandes Cruces (las de los tres Ejércitos y las de San Hermenegildo, Cisneros, Isabel la Católica y Carlos III), de la Legión de Honor francesa y del Mérito de los Estados Unidos, ambas en su grado de oficial, de la Cruz de Oro de Alemania, de las Cruces de Hierro de 1.ª y 2.ª clase, de la Orden de la Corona italiana, de la Orden Militar de Avis en su grado de comendador y de otras muchas condecoraciones nacionales y extranjeras.

Su trayectoria en paz y en guerra ha sido en todo momento ejemplar y tanto amigos como adversarios han resaltado su comportamiento caballeroso y veraz.

Su humildad, su prudencia, su discreción, su parquedad de palabra, su pulcritud en su vestir y en el actuar, su falta de ambiciones y su capacidad y eficacia, le han hecho acreedor a la admiración y el afecto de superiores, compañeros y subordinados, y al respeto de todos.

A pesar de sus prolongados silencios, es hombre con fino sentido del humor y exquisita cortesía, y ambas cualidades le permitieron triunfar en las tres difíciles misiones diplomáticas que se le encomendaron: defender los intereses españoles en Alemania después de la retirada de la "División Azul", cuando nuestras relaciones con Berlín eran tensas; mantener un trato correcto y cordial con el entonces Jefe de la Casa Real Española, el Infante Don Juan, en Berna y Lisboa, en momentos en los que no eran precisamente fáciles ni amistosas las existentes entre su entorno y las autoridades de Madrid; y, por último, preparar la aproximación entre España y Francia y, a través de esta potencia, con la OTAN, muy reñuentes y hasta hostiles con el régimen español.

Estos rasgos de su personalidad ponen de manifiesto la enorme calidad humana de un hombre que, habiendo escalado los más altos puestos de la milicia, se negó siempre a ocupar cargos políticos, salvo aquéllos que por imperativo de la Ley le correspondían. Preconizado Subsecretario de Aviación Civil, únicamente consintió en realizar el trabajo oscuro de organizar la Subsecretaría, pero en la sombra, y sin aceptar el nombramiento, y la misma conducta observó cuando se le quiso hacer Consejero nacional, Procurador en Cortes e incluso Ministro. Esta norma la quebró únicamente cuando consideró un deber indeclinable su nombramiento como Senador por Su Majestad el Rey en los cruciales años 1977-79.

ALAS

seres alados, máquinas voladoras y ejércitos aéreos

JOSE LUIS MARTORELL GUIASOLA
General de Aviación

*"La verdad de los hechos que se refieren,
va sobre la fe de los autores que los escribieron....."
(Macabeos II, 29)*



N los primeros capítulos de cualquiera de los libros que narran la epopeya de la conquista del Aire por el hombre no falta la mención de aquellos precursores de los que se poseen datos, más ó menos fidedignos, que con

ingenio y audacia en proporciones variables, acoplándose simples alas o encaramándose a complicados artilugios supuestamente voladores, intentaron escalar los cielos. Es frecuente también, que el historiador, invadiendo el campo de la leyenda, cite a los que se podrían considerar precursores de ma-



yor antigüedad; los que han dejado constancia de sus hazañas en los mitos, que perdurando en la memoria colectiva, confirman la tesis universalmente compartida de que el hombre fué acuciado por el deseo ardiente de volar tan pronto como observó al primer pájaro evolucionar allá en lo alto, echó su atribulada mirada atrás y vió las alas del ángel a las puertas del ya irremediablemente perdido Paraíso Terrenal.

De los precursores reales pocos fueron los que consiguieron ver realizado su sueño, por lo menos antes de la fecha tan próxima en la Historia como el 17 de Diciembre de 1903 en la que los hermanos Wright sobrevolaron, casi rozándose, las arenas de Kitty Hawk durante doce segundos. Los más de los que lo intentaron antes que ellos, vieron hechos trizas su máquina y su amor propio, cuando no perdieron la vida, como les sucedió a los precursores legendarios.

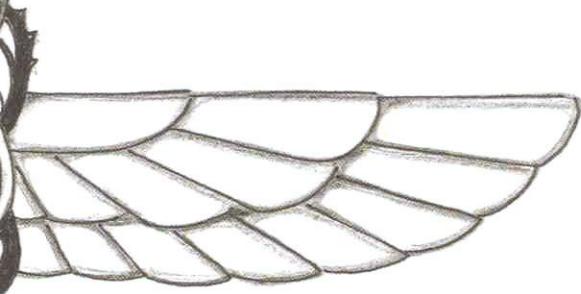
Icaro y su fallido vuelo es lo que antes acude a la memoria, no por ser el primero, sino porque de todas las mitologías, la griega, la que llamamos clásica, es la que está más incrustada en nuestra sociedad.

Curiosamente la figura del aeronauta fracasado es más recordada entre los aviadores que la de Dédalo, su padre, que al fin y al cabo culminó con éxito su empresa. Certámenes aéreos, trofeos, revistas etc, llevan su nombre y su iconografía inunda el ámbito aeronáutico. ¿Por qué?

Se ha dicho que "Icaro voló con más audacia de la que le permitía su máquina". Este es el corolario que se desprende cuando se interpreta el mito a la luz de una concepción racionalista. Se da por supuesto siempre, que la leyenda tuvo su origen en un hecho real, posteriormente magnificado y adornado por la fantasía de los poetas griegos y latinos que sobre él trataron. En este caso aceptando que "Dédalo fué un artífice ingenioso que si no con las alas, de otra forma técnica y poco conocida en su época procuró salir de su encierro" (Se dice, en algunas versiones que no inventó las alas, sino la aplicación de las velas a los navíos) (1). También se ha querido ver en el trágico desenlace



(1) Esta especie le ha propalado, sin duda, la competencia. ¿Será por eso por lo que algunas embarcaciones han llevado y llevan el nombre de Dédalo?.



de la aventura el símbolo del fin que merece todo orgullo tecnológico.

Pero "los mitos no se inventan, se heredan" y conservan siempre una lección de ejemplaridad. El héroe volador que fracasa en su intento, sea éste un hombre, un semidios y aún un dios menor lo encontramos en todas las culturas históricamente conocidas, es decir en aquellas que supieron plasmar en tablillas de barro, papiros y pergaminos ó en la piedra de sus templos y monumentos la expresión gráfica de ideas y creencias que ya existían antes en las sociedades prehistóricas y que transmitidas oralmente de generación en generación fueron más tarde elaboradas por escritores, pintores y escultores.

El fracaso de Icaro no fué debido ni a un "error de pilotaje" ni a la "fatiga de material" ni siquiera a "indisciplina de vuelo" como cree ver una mente actual. **ICARO COMETIO UN PECADO.** Y como todos los pecados fué, en último término, de lesa divinidad. El hijo de Dédalo, quien sabe si embriagado por la alegría de haber escapado del laberinto, o por la exaltación que experimenta todo aquel que vuela por primera vez, intentó profanar la residencia de los dioses: el Cielo. Mientras voló a prudente altura sobre el mar, la suficiente para no mojar sus alas (siguiendo el consejo y ejemplo de su padre) los dioses desde lo alto lo contemplaron con indiferencia, pero cuando quiso igualarse a ellos ó al menos gozar de su compañía, lo castigaron. El más visible y radiante de todos ellos, el Sol, fué el ejecutor de una sentencia de las que ya existía jurisprudencia desde muchos siglos atrás, quizás milenios.

Los dioses sea cual fuere la religión que los sustenta y adora, ó la época en la que hayan ocupado las moradas celestiales, nunca han permitido que, sin su consentimiento, los seres inferiores lleguen hasta ellos y cuando el profanador de su retiro así lo ha intentado no ha tardado en sufrir su castigo, no importa el medio del que se ha valido el intruso. Artes mágicas, carro volador, artílugo mecánico, ó animal legendario, tarde ó temprano, más temprano que tarde, lo despeñan al abismo. Los "casos constatados" por generaciones sucesivas de sacerdotes y poetas son numerosos pero recordaremos tan solo unos pocos, procurando que quepan en el reducido espacio que ofrece esta re-

vista y sobre todo que no rebasen los límites de la paciencia del posible lector.

Etana, héroe legendario caldeo-babilónico se remontó sobre un águila, en busca de una hierba que ayudase a dar a luz a su mujer. Pensaba encontrarla en los jardines celestiales de la diosa Istar. Pero tanto él como el águila se marearon y cayeron al mar. ¿Hipoxia ó vértigo de altura?. No, castigo decretado por la diosa.

Beleroonte intenta escalar el Olimpo cabalgando a Pegaso, el caballo alado, pero un tábano picó en la grupa a la montura que, encabritándose, desmontó al jinete, haciéndole caer al río Po donde halló la muerte, según unos, aunque otros aseguran que quedó ciego y mutilado y que vivió ocultándose a la vista de los dioses y de los hombres. Sin embargo a Beleroonte, le había sido antes permitido surcar los aires a los mos de Pegaso, por cierto, regalo de la diosa Atenea. Luchó contra los turbulentos solimanos y sus aliadas las amazonas a quienes venció "elevándose sobre la llanura de Janto y fuera del alcance de sus flechas, dejaba caer grandes piedras sobre sus cabezas". De la misma forma atacó a los piratas de Quimarro mientras navegaban.(2)

Y es que, en ocasiones, los inmorta-

les consienten en primera instancia, como diría un comentarista de fútbol televisado, pero siempre terminan mostrando la tarjeta roja, con la consiguiente expulsión del infractor.

Faetón era hijo de Helios, el mismo Sol que castigó a Icaro. Helios tanía por misión recorrer a diario el firmamento en su carro de fuego tirado por cuatro caballos. A Faetón como a cualquier hijo de papá, se le antojó conducir el deslumbrante carro de su progenitor y ante la negativa de éste, tanto porfió que obtuvo permiso, no sin escuchar antes paternales consejos. Pero cuando emprendió la carrera, fué incapaz de dominar a los "fogosos" corceles, que tan pronto se elevaban a grandes alturas y dejaban helada a la humanidad como bajaban tan cerca de la tierra (¿vuelo rasante?) que quedaban abrasados los campos y meses. Entonces Zeus, "el padre de los dioses y de los hombres", "el que goza con el rayo", no pudiendo tolerar tal desorden cósmico, envió uno de sus rayos sobre el carro que arrastró al aúrga al fondo del mar.(3)

Prometeo subió secretamente al cielo con el permiso y la ayuda de Atenea, con la intención de robar el fuego que desprendía el carro que ya conocemos, para entregárselo a los hombres. Así lo

(2) ¡Qué tentación, para el aviador, la de asociar esta parte del relato con conceptos como "Bombardeo de alta cota" y "acción sobre el mar"!.

(3) En este mito, como en el de Icaro, se ejemplifica el castigo de quien desoye los consejos paternos.



hizo, pero parece ser que también consiguió encender la cólera de Zeus, quien ordenó que encadenaran a una roca a Prometeo, donde acudía un buitre voraz que le desgarraba el hígado por el día, víscera que al crecer de nuevo cada noche, hacía que el suplicio fuera eterno.

Ya estamos advertidos que lo que no toleran los dioses es el intrusismo, porque hay veces en que a los mortales se les concede el privilegio de alcanzar las sagradas estancias, pero siempre con el consentimiento del dios de turno. El

mismo Zeus que puso un fin tan trágico al hijo de otro dios, no dudó en enviar un águila (otros dicen que era él mismo cubierto de plumas) para que raptara al hermoso Gamínedes y lo transportara al cielo para darle el cargo de copero mayor de los dioses. Se rumorea que además de compartir la mesa con Zeus, compartía cama pues es "vox pópuli" que el Olímpico era un tanto queridón.

Tambien al escita Abaris se le prometió surcar los cielos. Lo hizo en una flecha de oro, regalo de Apolo (otra personificación del Sol) y con ella dió la vuelta al mundo, sin probar bocado. Esto último quiere explicar que la flecha era muy veloz, no que Abaris fuera un asceta, ya que sabemos por Herodoto que intentó raptar a Andrómeda el mismo día de su boda con Perseo.

A otro que se le permitió volar, esta vez para salvarle la vida, fué a Acalio, sobrino de Dédalo, quien le arrojó desde un torreón, envidioso de sus dotes de inventor. Atenea lo transformó en perdiz antes de llegar al suelo, permitiéndole escapar volando. Si se tiene en cuenta que a Atenea se la consideraba diosa de la Sabiduría y patrona de las Artes y los Oficios y que Acalio era un ingenioso inventor, este mito bien pudiera querer decírnos en forma encubierta que éste se salvó gracias a su ingenio por medio de unas alas no necesariamente naturales.

En todo lo anterior, excepto Dédalo y su hijo, que se adornaron unas alas artificiales, ninguno de los actores de las leyendas se había servido de este medio para alcanzar los cielos, más bien de carros ó criaturas voladoras.

El carro que no pudo guiar Faetón, era tirado por cuatro caballos que recorrían el firmamento de este á oeste y que una vez desenganchados pacían durante la noche en las Islas de los Bienaventurados.

Los dioses a pesar de disfrutar del don de la omnipresencia, gustaban a veces de pasear por sus dominios en vehículos voladores ó como Apolo hizo con Abaris y Zeus con Gaminedes proporcionaban los medios para que otros disfrutaran del paseo.

En el Edda de Soenunder, la colección de cantos sobre las mitologías nórdicas y germánica, se lee que "habiéndose creado el Señor a Dang y a Nott (el día y la noche) les dió un carro y dos caballos para recorrer alternativamente la Tierra. Otra mitología, en este caso la griega, nos cuenta que la Aurora aparece brevemente, entre la noche y el día, en un brillante carro de plata. Hasta el momento no se han presentado reclamaciones sobre incidentes de tráfico aéreo.

Zeus se sube de cuando en cuando en un vehículo parecido tirado también por caballos alados.

Sin embargo al dios supremo de Egip-

to, Ra, personificación otra vez del Sol, no se le concede para su viaje cotidiano alrededor de la Tierra, ningún artilugio volador, sino una suntuosa barca solar, sin duda por que la mentalidad de los antiguos egipcios estaba fuertemente influida por el tráfico fluvial de un Nilo (a su vez deidificado) que tanto significaba para la supervivencia del país.

Mucho más modestamente y en tiempos recientes hay quien ha visto a brujas y trasgos transitar la noche del sábado y acudir a los aqualares montados en sus escobas ó sobre machos cabríos. Y no vale sonreír, que haberlas haylas.

A los señores de las alturas, a los dioses superiores ó principiantes, la imaginación de los pintores, escultores y poetas no los ha visto como seres alados. Ellos no necesitan volar, aparecen y desaparecen cuando les place, sin más ayuda que su voluntad y sin embargo alguna vez se les ha querido traducir en imagen gráfica ó literaria la esencia y atributos de la divinidad, expresando con las alas las ideas de espiritualidad, dignidad y protección. De estas tres formas encontramos el simbolismo en la Biblia.

Como protección del Creador a sus criaturas lo dice claramente el Salmo 16. 9. "Tú me protegerás a la sombra de tus alas". Aquí se pide la protección divina concebida como la que otorga el ave a sus polluelos. Y en el Salmo 60. 5. "...habitaré para siempre en tu Tabernáculo; me acogeré bajo la sombra de tus alas". También está escrito en Rut 2. 12. "...y recibas un cumplido gallardón del Señor Dios de Israel, a quien has recurrido y debajo de cuyas alas te has amparado".

A la representación antropomórfica de los dioses egipcios no se le añadían alas ni aún en aquellos casos en que la figura de hombre ó mujer aparecía rematada por una cabeza de ave. Cuando se les dotaba de estos miembros, como se hacía con el disco solar ó el escarabajo sagrado, que se situaban en el centro de unas grandes alas extendidas, era para que al pintarse ó esculpirse sobre el dintel de una puerta, proyectaran su benéfica influencia en forma de protección a todos los que permanecían en la estancia.

Los toros alados con cabeza humana que en Babilonia se erguían a ambos lados de las puertas, eran genios benéficos, que impedían la entrada tanto a los enemigos como a los espíritus malignos. Pero aquellos pesados toros, como centinelas estáticos, no necesitaban esas alas para desplazarse. Estas eran un símbolo de la dignidad de los seres que las portaban, símbolo reforzado, a veces, con los cuernos que coronaban sus cascos, que no eran armas sino expresión de grandeza y poderío.

Josefo en sus "Antigüedades judías" nos habla de los querubines de oro que



a ambos lados del Arca de la Alianza, estaban en el Santasantorum del primer Templo de Jerusalén. Medía cada uno diez codos de altura, tenían la cabeza de un ser humano, cuerpo de animal y alas de ave. Estas alas estaban extendidas para dar protección al Arca de la Alianza.

Volviendo a la Biblia, encontramos otra simbología de las alas; la dignidad y el poder. En Isaías 7. 2. nos dice el profeta: "Alrededor del solio estaban los serafines; cada uno de ellos tenía seis alas; con dos cubrían su rostro y con dos cubrían sus pies y con dos volaban".

En las esculturas antiguas orientales se les daba este papel a las alas. Según Sanchoniaton el fenicio "cuando Tot hizo el retrato de Saturno y de Dagon, dió al primero cuatro alas mientras

que el cine ha divulgado los grandes penachos de plumas que cayendo en forma de alas a los costados de la imperturbable figura del gran jefe dan testimonio de su rango entre los suyos.

Abriendo por tercera vez el Libro Sagrado podemos escuchar al salmista "¡Oh, quien me diera alas como a la paloma para echar a volar y hallar reposo!". Aquí se toman las alas como expresión de la condición espiritual de quien las lleva, ó las desea, ó bien como elevación de ese mismo espíritu de la tierra al Cielo.

En un Brahama hindú se dice "El que comprende tiene alas" y en este ciclo mitológico se asegura que el arquitecto celestial Vishvakarma con ayuda de sus brazos "guarnecidos de plumas" realiza la obra de la creación y también que "La inteligencia es la más rápida de las aves".

Entre griegos y romanos a la Imaginación se la representa como una doncella con alas en las sienes, confirmando que lo primero que el hombre echó a volar fueron la imaginación y la fantasía. Así mismo la victoria y la Gloria se esculpían con grandes alas desplegadas, lo que, por cierto, sirvió de modelo a posteriores artistas para la imaginería angélica.

La parte del cuerpo en la que nacen las alas tiene su significación. Si entendemos el mensaje que nos transmiten cuando surgen de las sienes, cuando aparecen en los pies, las llamadas "alas talares", debemos interpretarlas como alegoría de la prontitud y diligencia con que los mensajes de los dioses deben cumplir su cometido. En los comienzos del arte cristiano así se representaba a los ángeles (de latín

ploración y el transporte de mensajes en tiempo de guerra" los espíritus del aire amplían sus cometidos y forman en las filas de los ejércitos combatientes, en la eterna lucha entre la Luz y las Tinieblas, entre el bien y el mal.

En la guerra que le hizo Senaquerib el asirio, a Ezequías el rey de Judá, se nos dice en Reyes que para salvar la ciudad santa, Yhaveh envió a uno de sus ángeles que con la espada mató a 185.000 asirios.

En tal ocasión bastó para lograr la victoria un solo ángel del Señor, quizás

LAS LEGIONES DE SATAN

REGINAL Scott, al que se debe una obra fundamental para la historia de las ciencias ocultas, "The discoverie of Witchcraft", en 1584, trazó la lista de revista de las fuerzas infernales. según Scott los ángeles rebeldes están organizados en legiones de 6.666 individuos cada una, haciendo un total de 14.198.580 sin contar los comandantes, cuyos nombres se dan a continuación, con expresión de las legiones que manda cada uno de ellos.

Amagares	31	Forneus	29
Marbas	36	Ronone	19
Amon	40	Berith	26
Barbatos	30	Astaroth	40
Buer	50	Foras	29
Gusoin	40	Furfur	26
Botis	60	Marchosias	30
Bathin	30	Malphas	40
Pursor	22	Vepar	29
Eligor	60	Salmac	50
Leraie	30	Sidonay	72
Valefar	10	Gaap	36
Morax	36	Shax	30
Ipos	36	Procel	48
Naberius	19	Furcas	20
Glaiv	36	Mumur	30
Zepar	26	Raum	30
Bileth	35	Halphas	26
Sitri	60	Focolor	3
Paimon	20	Vine	ninguna
Belial	ninguna	Orobas	20
Bifrons	26	Vapula	36
Gamingin	30	Cimeries	20
Zagan	33	Amy	36
Orias	30	Flamuros	20
Orac	30	Balam	40
Gomory	26	Allocer	36
Carabia	30	Vuall	37
Amduscias	30	Saleos	ninguna
Ose	ninguna	Haagenti	33
Ayun	26	Phoenik	20
Bune	30	Stolas	26

que a éste solo dos. A la efigie de Cronos le puso otras dos en la cabeza, para indicar su rango supremo".

La terrorífica imagen de Odin, la más alta divinidad guerrera del mito nórdico, Jefe del Wallhalla, el paraíso de los héroes muertos en combate, aparece cabalgando por los brumosos celos de Escandinavia, con su eterna escolta de dos lobos y dos cuervos. Ni el caballo ni los lobos son alados pero el dios se protege con un casco, del que surgen rayos, que se adorna con un par de gigantescas alas. No es de extrañar que los jefes de las tribus del Norte europeo, lleven en sus cascos este distintivo de autoridad y sin duda tiene el mismo significado en el Norte americano del

angelus, mensajero). Por ese Zeus entregó a Hermes, el Mercurio de los romanos, un báculo de heraldo y unas sandalias con alas "que le llevarían de un lado al otro con la rapidez del viento". Previsoramente y como se suponía que la misión del heraldo era una "misión todo tiempo" en el lote iba incluido un sombrero de oro "para resguardo de la lluvia". Un poco pesado para volar, pero indudablemente, inoxidable.

Pero a genios, ángeles y otros seres alados no solo se les encomiendan tareas mensajeras. Al igual que milenarios después, las expectativas de los hermanos "Wright, se vieron dramáticamente rebasadas cuando ofrecían su máquina voladora a varios gobiernos para "la ex-



porque el enemigo era humano, pero los ejércitos celestiales, en previsión de adversarios más poderosos, son nutridos. Según el Seudo Aeropaguita cabalista, los efectivos de esta armada del aire consta de 365.000 ángeles mandados por Kokhabiel; los talmudistas elevan esta cifra hasta 301.655.172. Como comandante de la cohorte celestial, en el libro de Daniel se menciona a Miguel, siempre en defensa del pueblo de Israel.

En el campo de enfrente (¿o mejor sería decir en el de abajo?), tampoco las huestes de Lucifer se quedan cortas en número; quien sienta curiosidad por conocer sus unidades, jefes y efectivos, puede consultar el cuadro adjunto. La batalla entre estos ejércitos está narrada por Milton en su obra "El paraíso Perdido", cuando el gesto de orgullo del bellísimo y rebelde Lucifer hizo necesario arrojarlo a los abismos.

No parece existir una relación tan completa del ejército del bien; la Biblia solo menciona a tres: Gabriel, Miguel y Rafael. En el libro apócrifo de Henoch se cita a Raguel, Saraquiel, Zutel, Rufael y Fannuel.

Si se ha visto como para defender Jerusalén intervino anónimamente un ángel, también anónimamente hicieron sentir su presencia estos combatientes en contiendas entre cristianos e infieles. Gonzalo de Berceo en su Vida de San Millán, refiriéndose a la victoria obtenida por Fernán González en la batalla de Simancas, versifica:

Mientras en esta dubda sedien las buenas yentes abuso contral cielo fueron parando mientes vieron dues personas, fermosas y lucientes mucho eram mas blancas que las nieves relucientes vinien en dos caballos plus blancos que cristal... avien caras angelicas, celestial figura descendian por el aer a una gran presura catando a los moros con torva catadura espada sobre mano, un signo de pavura



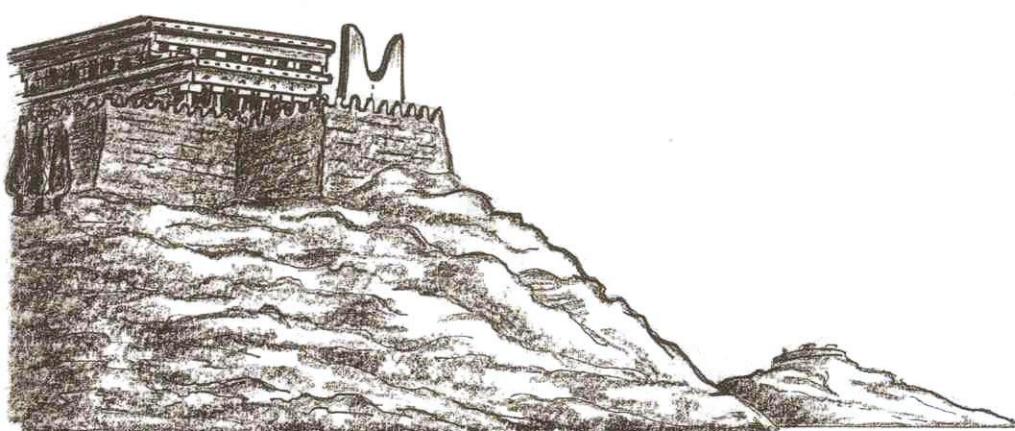
Es posible que estos jinetes fueran los mismos que ayudaron a los judíos en la batalla contra Timoteo. "Mientras se estaba en lo más recio de la pelea, vieron los enemigos descender cinco varones montados en caballos enjaezados con frenos de oro que servían de capitanes a los judíos; dos de dichos varones, tomando en medio al Macabeo, lo cubrían con sus armas, guardándole de recibir daño y lanzaban dardos y rayos contra los enemigos, quienes envueltos en oscuridad y confusión, y llenos de espanto, iban cayendo por tierra". (Macabeos II. 29, 30).

Los paganos tenían también quienes les ayudase en sus lides. Las Walkirias eran vírgenes guerreras que acompañaban a los héroes y elegían en combate a los que debían morir gloriosamente, no sin recorrer el campo de batalla hiriendo e inutilizando a los enemigos durante la lucha. Concluida ésta conducían a los muertos, sobre sus caballos alados al Walhalla donde repartían besos resucitadores, sirviendo a los héroes hidromiel y carne de oso.

Si este trabajo que publica "Aeroplano", considerándolo benevolamente como protohistoria aeronáutica, ha comenzado con el sempiterno mito del Dédalo griego parece oportuno terminarlo con la versión moderna del mismo mito. Moderna, en comparación con el clásico, pues su resurrección ocurrió en Plasencia de Extremadura durante el reinado de Felipe III.

D. Julio Caro Baroja, estudia en su libro "El señor inquisidor y otras vidas por oficio" la obra de A. Ponz, quien a su vez recoge el relato del padre J.L. de la Cerda en el que se narra un suceso que ocurrió en Plasencia en fecha algo indeterminada. El padre de la Cerda cuenta que existía una tradición, constante en la ciudad, de la que queda dos versiones, aunque aquí se reproduce una sola, no sin hacer constar que el protagonista del "hecho" no se le da otro nombre que "avechicho".

"Dicen unos (y son los del populocho) que, lleno de vanidad el artífice de la sillería (de la catedral) prorrumpió en la blasfemia de que Dios no podría ni sabría hacerla mejor; que habiéndole puesto preso por tal disparate en una de las torres de la fortaleza, aguzó el ingenio hasta encontrar el modo de salir volando, como lo ejecutó en mitad del día. Pasmados todos cuantos lo vieron, le conjuraron, y cayó, haciéndose pedazos en la dehesa de los Caballlos, no habiendo permitido Dios que tal blasfemo quedase sin castigo." ■



Dos siglos del primer vuelo

En agosto de 1792, el italiano Vicenzo Lunardi cruzó los cielos de la capital en un portentoso viaje aerostático.

RICARDO FERNANDEZ DE LATORRE

TODO estaba dispuesto en la tarde madrileña del 12 de agosto de 1792 para la elevación del globo aerostático de Lunardi. En el lugar elegido para la fascinante experiencia, el llamado parterre, en el Buen Retiro, se había congregado una verdadera multitud —se habían vendido nada menos que 12.365 entradas— atraída por el anuncio que publicaba el día 5 el “Diario de Madrid”: “El Rey nuestro Señor (que Dios guarde) se ha servido señalar la tarde del domingo 12 del presente mes de agosto de 1792 (si el tiempo lo permite), y conceder el jardín del Real Sitio del Buen Retiro, para que en él se pueda echar el Globo Aerostático, que su Real piedad ha dado a los Reales Hospitales General y de Pasión de esta Corte, con el piadoso fin de que el producto de la venta de boletines se emplee en la curación de los pobres enfermos de dichos Hospitales. La maniobra a vista del público de llenar de gas el globo con el aparato chímico, se comenzará después de las 4 de la tarde; y entre 5, y 6, rompiendo cables y tremolando vanderas, volará en el citado Globo el Luquenense D. Vicente Lunardi, práctico en estos vuelos, que exercitó varias veces y con felicidad, en las Cortes de Nápoles, Londres y otras partes...” En el recinto se habían reunido las tres bandas de música de los regimientos de Infantería de guarnición en la Capital, que amenizaban la espera del acontecimiento con la interpretación “juntas y alternativamente” —decía el “Diario de Madrid”— de piezas variadas, “con la circunstancia de que al momento en que arrancara por los ayres el celebre aeronauta, tocarían una marcha de gusto, compuesta en Londres, alusiva al objeto del vuelo, por el famoso Samuel Westley, de manera que los sentidos de la vista y oido, lograran a un tiempo de sensaciones agradables, compitiendo la armonía de la música, con la novedad de un espectáculo tan apreciable...”

En la víspera del acontecimiento, tras anunciar que el Príncipe Don Fernando, heredero de la Católica Majestad de Don Carlos IV, iba a honrar la fiesta con su presencia, la misma publicación describía las diferentes partes y elementos del globo, a la vez que explicaba “la razón porque se sostiene en el ayre atmosférico, para que “los no inteligentes —decía— tengan alguna noción de un experimento nunca visto en los siglos anteriores...”

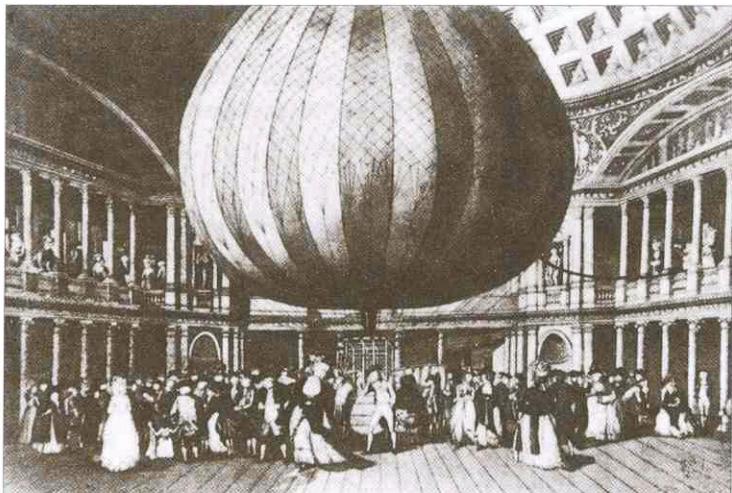


Grabado de Burke que nos presenta a Vicente Lunardi en uniforme de capitán de Artillería del ejército inglés. Ciudadano de honor de Edimburgo, el aeronauta italiano fue nombrado también arquero de Escocia, un preciado galardón de aquel reino.

EL CAPITAN LUNARDI

VICENZO Lunardi era un muchacho de mente despierta y gran fuerza de voluntad. Había nacido en Lucca (Toscana), el 11 de enero de 1759. De familia con raíces aristocráticas, pero con escasos bienes de fortuna, intentó hacer carrera en el ejército, donde alcanzó el grado de oficial de Ingenieros del Reino de Nápoles. Pero aquello significaba bien poco para las prisas del ambicioso joven. Tras algunas fallidas tentativas en el campo de los negocios, Vicenzo entra en el servicio diplomático y, en 1782, pasa a formar parte de la secretaría del príncipe de Caramanico, embajador de Nápoles en la corte británica. Pronto se granjeó Lunardi, por su simpatía y don de gentes, el aprecio de la buena sociedad londinense, cuyos salones no tardaron en abrirse para él. Interesado, desde que conoció el suceso de Annonay, por la naciente aerostación, y seguidor apasionado de Charles, Pilâtre y Blanchard, concibió el proyecto de llevar a cabo una ascensión en globo ante los habitantes de la capital inglesa. La carencia de medios económicos no fue obstáculo para la realización de su propósito. Una suscripción pública permitió a Lunardi reunir enseguida la cantidad necesaria para la construcción de un aerostato. Entre los donantes se hallaban el famoso botánico Sir Joseph Banks, uno de los acompañantes de Cook en sus expediciones, y al joven y rico aristócrata Mr. Biggins, que había de realizar después con el joven italiano algunas ascensiones. Construido el globo con inspiración en los patrones de los Montgolfier, fue exhibido, con extraordinaria afluencia de público, en el Lyceum londinense, lugar consagrado a exposiciones

de pintura y escultura. El hospital militar de Chelsea cedió su jardín para que se celebrase la elevación. No pudo ésta, para general consternación, llevarse a cabo allí porque, durante aquellos mismos días, otro proyecto de ascensión aerostática, el de un francés apellidado Moret, que quiso elevar un globo desde un lugar muy próximo, produjo, por su fracaso, un enorme tumulto. Sir George Howaerd, goberna-



El globo construido por Lunardi en Londres, en los días en que fue exhibido en el Pantheon de la capital británica, según grabado de Green. El aerostato que el luquense utilizó para sus ascensiones de Madrid fue mostrado al público en el Coliseo del Buen Retiro, por especial concesión del Rey Carlos IV.

dor del hospital, temió que se repitiera en sus jardines la grave alteración del orden público producida, tan cerca de allí, por la frustrada tentativa de Moret. Pero la inquietud de Lunardi por la falta de un espacio para iniciar su ascensión, duró poco, porque otro de sus amigos, un alto jefe militar, le ofreció para su experiencia la gran plaza del Artillery Ground, en el corazón de la ciudad. Y allí se realizó aquélla, el 15 de septiembre de 1784. Se produjo la elevación con toda felicidad, a las dos de la tarde, y en presencia del príncipe de Gales, al que rodeaban cortesanos, militares y multitud de curiosos de toda edad y condición que aplaudieron frenéticamente la ascensión de aquel hombre de veinticinco años. *“El globo, al elevarse casi a veinte pies –dice Tiberio Cavallo en su “Historia de la Aerostación (1785)– siguió en línea horizontal y descendió poco después. Pero cuando la barquilla rozó la tierra, Lunardi arrojó el lastre y ascendió rápidamente entre aclamaciones de los presentes, la mayor parte de los cuales acudió a la elevación con escepticismo, tras contemplar las referencias aerostáticas venidas del exterior como “fantásticas”. El viento llevó al globo en dirección nor-noroeste, elevándolo a gran altura. Cuando aquel sobrepasó la de la catedral de San Pablo, dejó caer Lunardi una bandera que había estado agitando desde el momento del despegue. Otra corriente de aire lo llevó entonces hacia el norte. A las 3 descendió Lunardi en la comunidad de North-Mimms, donde dejó un gato que llevaba en la barquilla, que estaba medio muerto de frío, y volviendo a ascender, continuó su viaje aéreo...”* A las 4,20, el globo descendió definitivamente en Herdforshire, viéndose enseguida rodeado de curiosos, algunos de los cuales lo habían venido siguiendo desde Londres. El éxito de la ascensión de Lunardi en la capital británica tuvo extraordinarias repercusiones. El aeronauta fue presentado al Rey Jorge III que le elogió ampliamente su hazaña, reteniéndolo hasta que el aeronauta le hubo relatado con minuciosidad todas las incidencias del vuelo. Como el globo no había sido pagado en su totalidad, se abrió una nueva suscripción para completar su importe. Expuesto, esta vez en un local immenseo llamado Pantheon, miles de personas pasaron por el recinto para admirar el aerostato y conocer, de labios del protagonista, algún rasgo curioso de la hazaña. Entre los visitantes abundaban las mujeres. *“Es difícil –dijo Lunardi– imaginarse nada más delicioso paramí que la solicitud con que aquellas damas, las más atractivas y bellas, se infor-*

maban de las noticias de mi viaje y de los peligros que yo me había visto obligado a afrontar. Para mí –añade el aeronauta– era admirable conocer el valor de alguna de ellas que me proponía acompañarme en alguno de mis próximos vuelos...” Como consecuencia del éxito, el jefe de la Artillería Real, que era la personalidad que le había cedido la plaza de un acuartelamiento para su elevación, lo nombró capitán del Cuerpo, con derecho a uso del uniforme. (Es curioso resaltar que, desde entonces, se llamó siempre el aeronauta italiano “el capitán Lunardi”, denominación que pasó en el siglo XIX a sus sucesores en este hermoso deporte, llamados así –el capitán Orlando, el capitán Dardé, el capitán Martínez, e, incluso, la capitana Mercedes Corominas– mas, creemos, por herencia de este apelativo del luquense que por el hecho de “capitanear” una aeronave.) Lunardi volvería a ascender el 16 de octubre, esta vez en compañía de un profesor de Anatomía de la Academia Real, Mr. Sheldon, que fue, por ello, el primer inglés que subió en globo, y el 30 del mismo mes con el Dr. Jeffries, médico norteamericano que al año siguiente cruzaría el Canal de la Mancha en globo junto al famoso Jean-Pierre Blanchard, uno de los grandes de la historia aerostática. Construyó después Lunardi otro globo de mayores proporciones, con el que hizo un nuevo viaje. Partiendo otra vez del Artillery Ground –en esta ocasión, ante unas 150.000 personas–, descendió en las proximidades de Londres. Fue el 12 de mayo de 1785. Más adelante, el 29 de junio, se elevaría en compañía de Mr. Biggins, que ya pretendió ascender con Lunardi en su primera experiencia y que no lo logró porque su peso, sumado al del aeronauta italiano, resultaba excesivo para el aerostato. A la expedición se unió una joven de gran belleza, la Sra. Sage, actriz. Partió el aerostato de la plaza de San Jorge a las 4,25 del día más arriba señalado. Una pintura de J. R. Rigaud dejó constancia del histórico momento. El descenso se produjo, después de un viaje muy hermoso, cerca de Harrow, en el Middlesex, tras recorrer 48 km. en tres horas. Voló Lunardi en otras ciudades británicas, especialmente en Edimburgo, donde sería nombrado ciudadano de honor y Arquero de Escocia.

Más tarde viajó Lunardi a Francia, donde dio a conocer un salvavidas de su invención para los casos de descenso del globo sobre el mar. Se trataba de un cinturón de metal, hueco, lleno de aire. Lunardi lo experimentó en Calais, ante una enorme multitud que lo aclamó entusiasmada al alcanzar el aeronauta, sano y salvo, el puerto desde un lugar alejado de la costa. Marchó después a París y, más tarde, a Italia, realizando una ascensión en Palermo y dos en Nápoles, en presencia del Rey Fernando, hermano de Carlos IV.

MADRID, ANTE EL GRAN ACONTECIMIENTO

DURANTE su estancia en Nápoles es presentado Lunardi al duque de la Roca, importante personaje de la Corte de España, Grande de Primera Clase, Caballero del Toison y del Hábito de Santiago, y Capitán General, que conviene con él diversas elevaciones en Madrid a beneficio de los Hospitales General y de Pasión, de los que el aristócrata era Hermano Mayor (presidente). Según documentos que hallamos en el Archivo de Palacio, el duque entregó a Lunardi la cantidad de 5.000



Composición alegórica de las hazañas del aeronauta Lunardi en Inglaterra. Vincenzo Lunardi había nacido en Lucca (Toscana), el 11 de enero de 1759. Por la época en que realiza sus primeras ascensiones se encontraba en Londres y formaba parte de la secretaría del príncipe de Caramanico, embajador del Reino de Nápoles en la Gran Bretaña.

Jean-Pierre Blanchard, el famoso aeronauta francés, hizo una gran amistad con Lunardi con motivo de su viaje a Inglaterra. Juntos proyectaron el cruce del Canal de la Mancha en globo, vuelo que luego realizaría Blanchard en compañía del médico con norteamericano Jeffries.

pesos fuertes como adelanto de sus actuaciones, a la vez que se comprometía a pagarle 10.000 más tras las funciones, y a gestionar de S.M. que éstas se celebraban en el recinto del Buen Retiro. La alta tapia que aislaba el Real Sitio y sus vigilados accesos serían garantía de un riguroso control de la entrada. El carácter humanitario del espectáculo –y, como no, la curiosidad de los madrileños– aseguraba una asistencia multitudinaria al acontecimiento. El día 13 de julio recibe don Manuel de Alcocer, Intendente del Retiro, una orden del Primer Secretario de Estado, el poderoso conde de Aranda, para que se ponga de acuerdo con el duque y facilite los medios para la celebración de las funciones aerostáticas que se proyectaban.

Por fin llegó el gran día. Como estaba anunciado, a las 4 de la tarde empezaron las operaciones de inflación del globo, que dirigió personalmente Lunardi, a quien todos los madrileños llamaban ya, por cierto, Don Vicente. Los espectadores, que empezaron a entrar muy temprano en el regio recinto, formaban ya de por sí un auténtico espectáculo. *“Fue innumerable y muy lucido el concurso de ambos sexos y todas clases –relataría el “Diario”–, que ofrecía por todos lados un espectáculo hermosísimo a la vista...”* Los operarios empezaron a retirar los toldos que cubrían el aerostato, dejando al descubierto, junto a éste, las cuerdas que lo sujetaban. A las 5,30 horas llegó S.A.R. el Príncipe de Asturias, acompañado de varias personas de su familia: su hermano don Carlos y sus tíos los Infantes doña Josefa y don Antonio. A una señal del duque de la Roca, los operarios levantaron a pulso el globo y, desde el lugar en que fue llenado de aire, se le trasladó al centro del jardín, donde Lunardi procedió a instalarle la barquilla. Acto seguido, y llevado por el duque de la Roca, el aeronauta fue a besar la mano del Príncipe Fernando. Sube después Lunardi a la barquilla –por cierto que, al hacerlo, rompe una baranda, lo que produce gran susto en la concurrencia–, manda soltar las cuerdas, y el globo empieza a subir mientras el aeronauta agita una bandera con la mano izquierda, y con la derecha se quita el sombrero en señal de despedida. En días precedentes, la prensa, al anunciar la presencia del Príncipe y otras personas reales en la función, había pedido a los asistentes que se produjeran con moderación y respeto. De poco serviría, no obstante, la indicación, pues lo que allí se organizó pueden conocerlo nuestros lectores por el grabado que recoge el momento del despegue. Damas y caballeros de empolvadas pelucas confunden su desbordado entusiasmo con el de majas y chisperos de redecilla. Todos parecen como enloquecidos por aquel espectáculo de un hombre ascendiendo desde la tierra como si



de un ser sobrenatural se tratara. *“La magnitud y pompa con que penetró los ayres esta máquina aerostática –dice la antedicha publicación madrileña–, y la arrogancia del aeronauta, presentaron el objeto más patético y grato, que si estimulaba por una parte el temor, identificándonos con un individuo de nuestra misma especie, que superior al peligro, cedía al impulso que lo arrebataba, también selló la gratitud de todos los espectadores con el colmo de la alegría que produjo, cuando a medida que se elevaba, completaba el buen éxito del experimento, y parece que iba más seguro. Este contraste del temor luchando con el más íntimo regocijo y gratitud pública, es la mayor gloria a que puede aspirar este aeronauta.”*

Tomó Lunardi luego, con la mano derecha, otra bandera y tremoló ambas para indicar que todo iba correctamente a bordo del aerostato. Cuando éste se encontraba a unos 2.000 metros, arrojó el capitán una de las enseñas, y, al cabo de un rato, hallándose ya a considerable distancia, hizo lo mismo con la otra, que –era tanta la altura alcanzada– tardó cinco minutos en llegar a tierra. A las 7 menos cuarto, la nave de Lunardi *“solo se representaba como una manchita negra en el espacio”*. Pero abajo, por los empolvados caminos, un coche *“con tiro de colleras”*, propiedad de un amigo del aeronauta, don Carlos Ridolfi, había seguido el vuelo del globo y observado, aunque de lejos, el punto de caída. Era éste la villa de Daganzo de Arriba, a cinco leguas de Madrid.

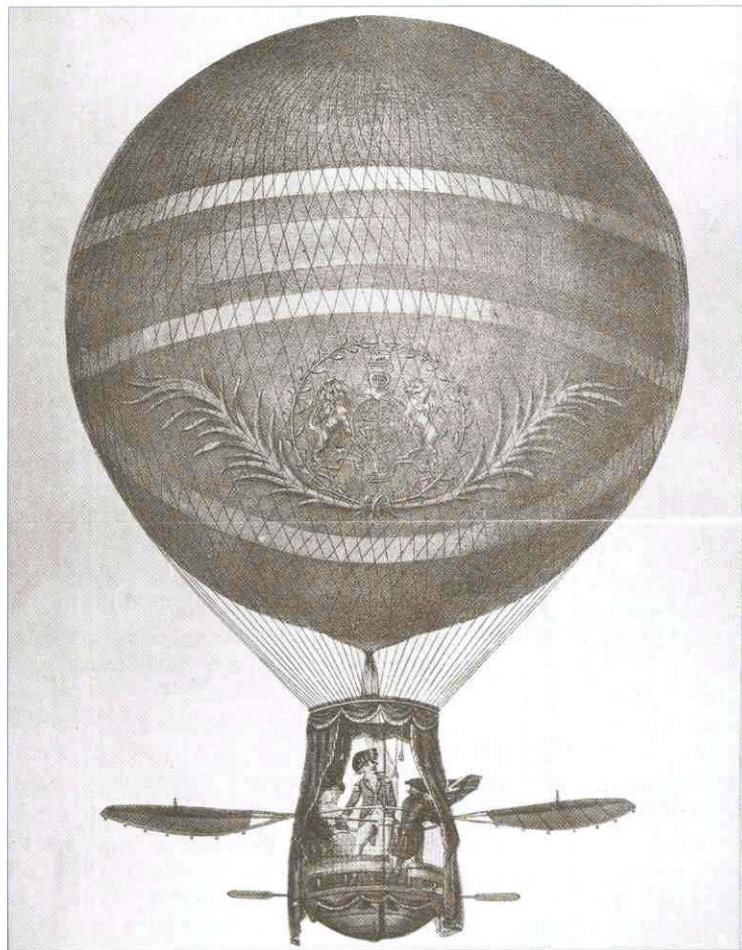
El Intendente del Buen Retiro cursaría la misma tarde del 12 una comunicación al conde de Aranda, dándole cuenta del feliz desenlace del espectáculo. Decía en ella: *“..SS.AA. han estado muy contentos y divertidos; el pueblo, muy gozoso, sin la menor quimera ni desavenencia, pues aunque en la Puerta de Povar hubo a cosa de las cuatro bastante apertura y algunas voces para su entrada, no pasó de ésto, y el resto de la tarde ha seguido con la mayor tranquilidad...”*

LUNARDI, EN DAGANZO

UE a descender Lunardi en un lugar denominado *“El Naipe”*, a menos de un kilómetro de Daganzo. Al ver pasar el globo sobre la localidad de El Fresno, los campesinos habían echado a correr llenos de temor *“y las mujeres llorando a lágrima tendida, se iban corriendo a sus casas, y un guarda de viñas echó mano a la escopeta y le iba a tirar un balazo, y no lo hizo porque el mismo susto se lo estorvó.”* Así escribía el improvisado cronista, Manuel de las Heras, vecino de esta localidad, que nos dejó un curioso relato del arribo del globo a la villa. Comenzaba diciendo: *“El domingo 12 del corriente, á las 7 de la tarde, poco mas o menos, llegó a divisar en el alto del Lugar, una cosa que por el pronto no vino a conocimiento*



Oleo del pintor italiano-ingles Juan Francisco Rigaud (Turín 1742-Paddington 1810) que representa la ascension efectuada por Lunardi en Londres, el día 29 de junio de 1785, en compañía de la actriz Leticia Sage y del joven y acaudalado aristócrata George Biggins, apasionado de la naciente aerostación.[



El globo que Lunardi construyó en Inglaterra —fue el tercero— para su ascensión con la señorita Sage y el señor Biggins. Lunardi llevaba en sus elevaciones alas y remos con los que trataba de conseguir, sin éxito, el dominio direccional del globo.



Don Pedro Abarca de Bolea, conde de Aranda, Primer Secretario de Estado de S.M. el Rey Carlos IV, quien, en nombre del Monarca, autorizó la elevación del globo de Lunardi desde el Real Sitio del Buen Retiro, de Madrid. Aranda fue un entusiasta de la aerostación con fines militares como lo demuestran la protección y aliento que prestó a las experiencias llevadas a cabo con un globo, aquel mismo año, por profesores y alumnos del Real Colegio de Artillería de Segovia.

de lo que era, hasta que de allí a un rato conoció ser un globo, y que caminaba ácia Alcalá, y le siguió con otros paisanos que le acompañaban hasta que el globo llegó a caer a tierra, y á él se llegaron todos llamados por Lunardi, el qual sacó unas botellas de vino y bizcochos y dió a todos de beber y bebió tambien él: acabado esto lo combidaron para que se fuese con ellos al lugar, y Lunardi les dixo que iría al mas inmediato, como lo hizo sin bajarse de la barquilla, y sosteniendo el globo unos 16 hombres para que no se remontase...” (...). “Luego que llegaron con el globo á la plaza de la Villa de Daganzo, vino la Justicia, y dio las providencias necesarias para evitar que las gentes le atropellasen, hasta que Lunardi le sacó el gas, y luego le recogió en la Casa de la Villa: hecho ésto se puso á escribir Lunardi dando quenta de todo al Excmo. Sr. Duque de la Roca...” Un sacerdote, don Pedro Fernández Gasco, ofreció a Lunardi su casa para que cenase y durmiese. El propio Manuel de las Heras, nuestro flamante cronista, saldría de Daganzo a las 11 de la noche para llevar la carta del aeronauta al duque. Decía ésta: “Excmo. Sr. Tengo la honra de informar a V.E., que a las 7 hor. y 5 min. he descendido felizmente en Daganzo de Arriba, y con mucha complacencia; después de haberme anclado con las dos anclas, me vi cercado de una infinidad de paysanos, que antes que me aproximase al pueblo crecían de modo que toda la población me ha seguido. (...) Mi viaje ha sido, pues, de solo 5 leguas; mi mayor elevación, de 4 millas y media, en la que he sufrido un frío grandísimo, lo cual era señal cuando he escrito una carta a V.E., de que estaba en mi mayor elevación; era tal que apenas podía mover las manos: e embiado a V.E. esta carta escrita en los ayres por medio de una paloma que llevaba con migo, la qual presumo me habrá sido fiel...” En esto se engañaba el buen Lunardi. Parece que el ave cayó, falta de fuerzas por la baja temperatura sufrida, entre una piara de cerdos, y que, pese a los esfuerzos del mozo que los guardaba, fue casi deshecha por los animales. Lo que quedó de la paloma y la carta que llevaba fueron entregados en la Villa. Decía el mensaje: “Excmo. Sr. Me hallo muy bien, aunque con tanto frío que apenas puedo articular las manos. Estoy muy agradecido a V.E. Son ahora en mi reloj las 6 hor. y 45 min.-Vicente Lunardi.”

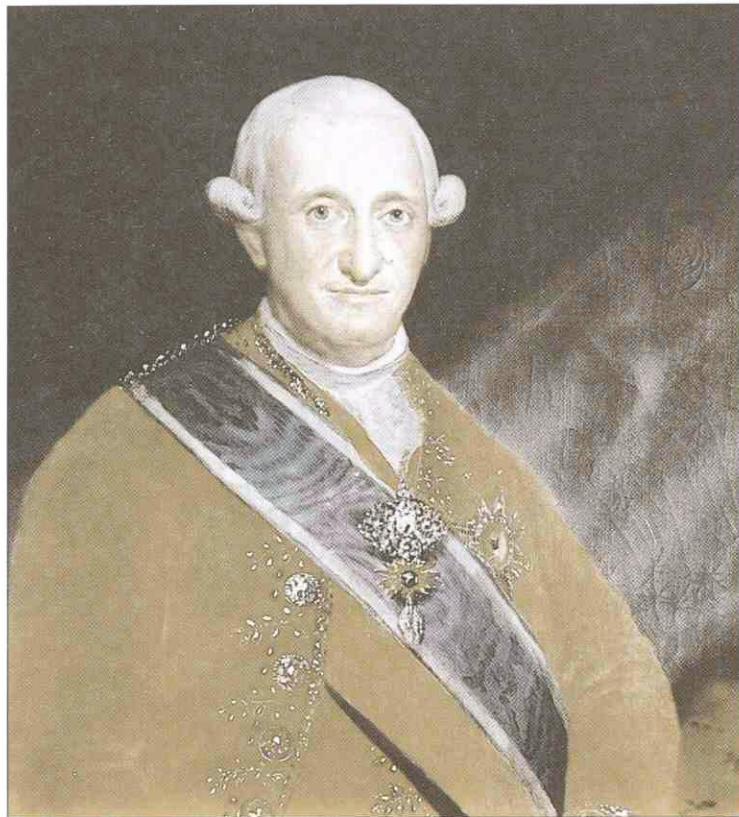
Los Alcaldes de Daganzo, Pedro Martínez Azcuero y Víctor Fernández requirieron al Escribano del pueblo, Gabriel Estevan Fernández de Sotomayor, para que diese fe del descenso del globo y de su perfecta conservación en la Casa de la Villa hasta su salida para Madrid en un carro enviado al efecto desde la capital.

Lunardi llegó a Madrid a las 2 de la tarde del día 13, a tiempo para almorzar con el duque de la Roca.

Muchos fueron los poetas que cantaron la hazaña de Lunardi en aquel Madrid de agosto de 1792. Valga como ejemplo este soneto, rebosante de pintoresco entusiasmo:

“Las ocho maravillas celebradas,
El descenso del mar, y su incremento,
De las plantas lo vario, y nutrimento,
Y el cantar de las aves matizadas:
De las flores lo hermoso, y coloreadas
De los Astros el curso, y movimiento,
De las naves el gran descubrimiento,
Y el imán, y sus causas ponderadas.
De la ciencia hoy un rasgo solamente
a tanta maravilla, de contado
Aventaja sin duda el gran desvelo;
Y al Químico, Filosofo, y la gente,
Tu valor, ¡o Lunardi! ha embelesado,
Porque elevas tu fama al mismo Cielo.”

También se compusieron páginas musicales, entre ellas “una tonada con letra alusiva al globo, puesta en música con su baxo y dos seguidillas de las que comúnmente se usan con letras tambien alusivas a lo mismo y su acompañamiento para toda suerte de instrumentos...” Las vendían en las libre-



S.M. el Rey Don Carlos IV, en cuyo reinado se realizaron las ascensiones aerostáticas de Lunardi en Madrid y, más tarde, en Barcelona. Presenció el Soberano, junto con su familia, la segunda elevación del luquenense en la capital de España. Se celebró aquella en la plaza del Palacio Real, hoy de la Armería. También fue excepcional testigo, en El Escorial, de una de las experiencias de los artilleros.

rías de Fernández, frente a San Felipe y en la de Julián del Campo, calle Angosta de Peligros. Nada faltaba a Lunardi para que su fama llegase a todos los rincones de la España de fines del XVIII.

COMPAS DE ESPERA

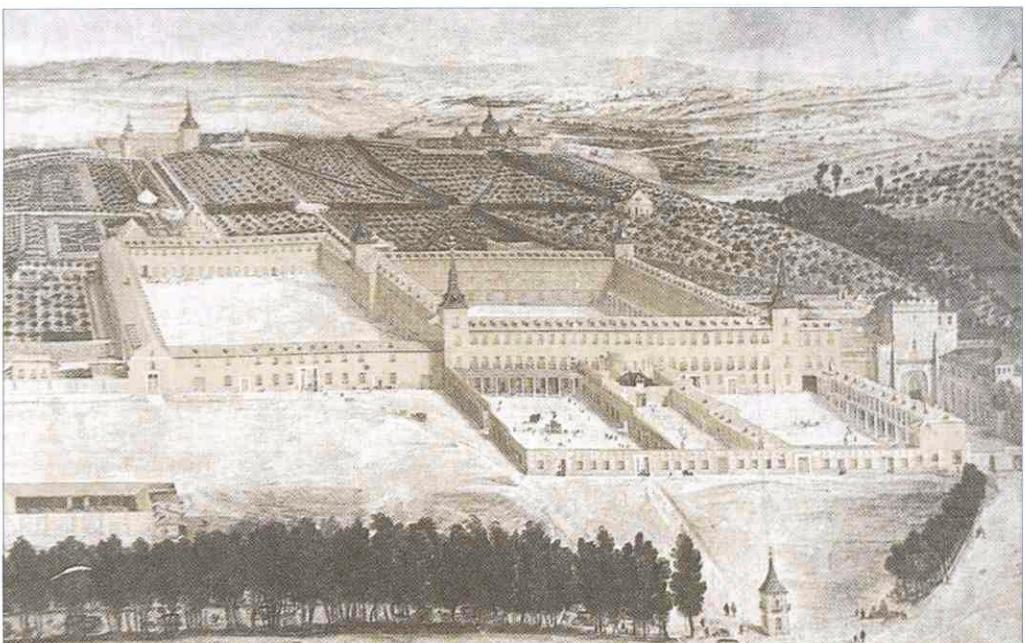
LOS resultados económicos del espectáculo aerostático de Lunardi fueron inmejorables. Los precios de los boletines (billetes) habían sido bastante elevados, pues las sillas "mas inmediatas" valían 24 reales, 20 las instaladas en el parterre, 16 los asientos de bancos, las de unos que se colocaron en el último momento en la sombra, 18, y 4 "para los que estarán de pie". La recaudación se elevó con ello, y con el importe de los boletos vendidos para visitar el globo y "el aparato chimico" en el propio lugar de la ascensión, desde el día 6 al 11, a la cantidad de 104.372 reales de vellón, lo que supuso una considerable ayuda para el sostenimiento de los hospitales. Así lo proclamaba una anónima décima hecha pública por aquellos días:

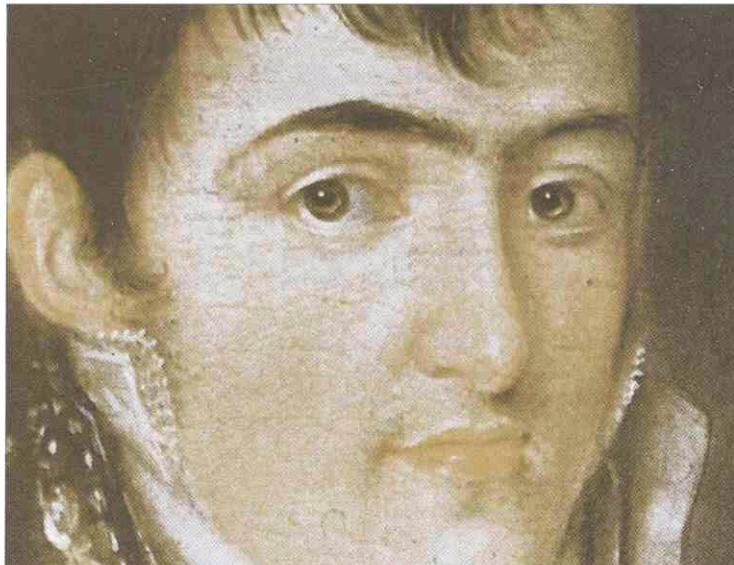
**"Dió Lunardi en esta acción
De su valor evidencia,
Testimonio de su ciencia,
Y pruebas de su atención,
A la Corte, diversión,
A las aves susto y zelo,
A la phisica desvelo,
A la chimica certeza
A lo grave ligereza,
Y a los enfermos consuelo."**

El Real Sitio del Buen Retiro, de la Capital de España, lugar donde se celebraron dos de las ascensiones aerostáticas de don Vicente Lunardi, en 1792 y 1793, y muchas de las efectuadas en el Madrid del siglo XIX.

Ante el éxito de la experiencia, el duque de la Roca vuelve a solicitar permiso del Intendente del Retiro, el día 14, para repetir la ascensión de Lunardi, petición que es autorizada por S.M. el Rey. Pocos días después, el 28, el aristócrata pide que sea permitido a Lunardi colocar su globo en el Coliseo del Buen Retiro "para poder(lo) conservar libre de las injurias del tiempo", a la vez que ruega a la Intendencia del Real Sitio permiso para que, aquellos que deseen contemplarlo, puedan entrar en el recinto "por la Puerta de las Heras, frente a la plaza de toros, y por la glorieta", si vienen en carroajes, y para los que entran a pie, la del Angel, Avanzada y Hierro. Lunardi, que acaba de construir una nueva barquilla, más amplia y mejor decorada, considera que ello puede suponer un atractivo con excelentes repercusiones económicas para la obra de su amigo y protector el duque de la Roca, y solicita permiso del de Alcudia, Godoy –ya había caído Aranda–, para que se cobren dos reales por visitar el Coliseo. Los motivos que expone Lunardi en su memoria al Primer Secretario de Estado, del 13 de febrero de 1793, son bastante singulares: "... con motivo de no haber podido satisfacer la curiosidad del público el día que practicó su vuelo desde la Plaza del Real Palacio, en orden a la ymbención que habían dispuesto por adictamiento al globo, esto es, la transformación o Prespectiva pintada que se representa por una parte Un Templo o Pagoda, y por otra un Vergel. Y no ignorando V.E. l'esquisito gusto del Publico de Madrid que apetece ver la cosa hasta el extremo y quedar perfectamente informado, y siendo muy facil darle esta satisfacción, con evidente provecho de los pobres del Sto. Hospital..." Para ello solicita Lunardi que se cobren dos reales a los visitantes. Ambas peticiones son aceptadas y el globo pasa al Coliseo, donde su exposición obtiene un extraordinario éxito. Miles de personas acuden a contemplar la nueva barquilla. Entre los visitantes figura S.A.R. el Príncipe de Asturias que se muestra muy interesado por las novedades que ofrece esta parte renovada del globo de Lunardi, que se exhibe junto a la antigua, para que todos puedan establecer comparaciones. "S.A.R. se dignó dar una vuelta alrededor del aparato chimico" –dice el "Diario de Madrid"– y manifestó sumo gusto en verlo". La fama de Lunardi ha hecho obligada la importación de estampas y grabados con imágenes del aeronauta y sus hazañas. Los textos vienen en inglés e italiano, y el precio a que se vende es 4 reales.

Los preparativos para el siguiente vuelo de don Vicente Lunardi, previsto para el 30 de diciembre se encontraban muy avanzados. Se había proyectado nuevos adornos y distinta colocación de los asientos en el parterre del Buen Retiro. Y muchos de los madrileños que no habían podido asistir a la elevación del pasado 12 de agosto vieron con gran satisfacción los anuncios de la siguiente, que iba a permitirles cono-





S.A.R. el Príncipe Fernando presidió, junto a su hermano Don Carlos y sus tíos Doña Josefa y Don Antonio, la primera ascensión madrileña de Lunardi.

cer el prodigo. Bastantes eran también los que se preguntaban si SS.MM. los Reyes Carlos IV y María Luisa acudirían esta vez al Real Sitio para presenciar la nueva elevación del arriesgado luquenense. ¿Por qué no habían asistido los Monarcas a la primera función? La respuesta estaba probablemente –lo apunta con gran agudeza Isidre Vallés i Rovira– en que los recelos de la época, de cara a esta novedad, retraían a los Monarcas a dar por bueno con su presencia lo que muchos juzgaban todavía una locura, o lo que era peor, un desafío a las leyes de la naturaleza, creadas por Dios. Lo mismo ocurrió, como vimos, en Inglaterra, donde, a la experiencia de la Artillery Ground, asistió el Príncipe de Gales, como aquí Fernando. La juventud de ambos herederos justificaba su alegre presencia en un espectáculo quasi circense, en el que la dignidad real no debía verse comprometida. Pero como todos hablarían a los Reyes del acontecimiento y del entusiasmo con que la gente lo presenció, es muy probable que las augustas personas sintieran una gran curiosidad por ver aquello, y que ésta pudiera más que los convencionalismos de la época. ¿Irían entonces Carlos y María Luisa al Buen Retiro el próximo día 30 de diciembre? Parecía, incluso después del éxito obtenido el 12 de agosto, una concesión excesiva. Se decidió entonces –pensamos– buscar un pretexto para que los Monarcas pudieran presenciar una ascensión. Y debió combinarse así: para que al pueblo llano, a los madrileños que no podían permitirse la compra de boletos de entrada al Buen Retiro les fuese posible presenciar gratis una elevación aerostática, ésta debería realizarse en un lugar público, abierto. ¿Y qué espacio ofrecía mejores condiciones en Madrid para una concentración multitudinaria que la gran plaza del Palacio Real, la que hoy llamamos de la Armería? La difusión social del invento permitiría, “de paso”, que los Soberanos pudieran contemplar el prodigo que tanto se les había ponderado. ¿Cómo se justifica, sino, que en el segundo viaje de Lunardi se renunciara a los altos ingresos que percibirían los hospitales con la venta de estas entradas para el Retiro?

EL SEGUNDO VIAJE DE LUNARDI

El día 7 de enero de 1793, don Juan de Morales, Corregidor de la Villa de Madrid, hacía público un bando, en el que anunciable el acontecimiento con las típicas directrices para impedir problemas de orden. Entre otras cosas se mencionaban prohibiciones como las de que “*las mujeres entren en el recinto con niños en los brazos ni pequeños de la mano, ni los hombres con palos...*” Así, pues, durante la noche del 7 al 8 fueron trasladados desde el Buen Retiro a la Plaza de Palacio el globo y todo el equipo para la producción del hidrógeno. Pero el frío de la estación heló el agua, y el globo

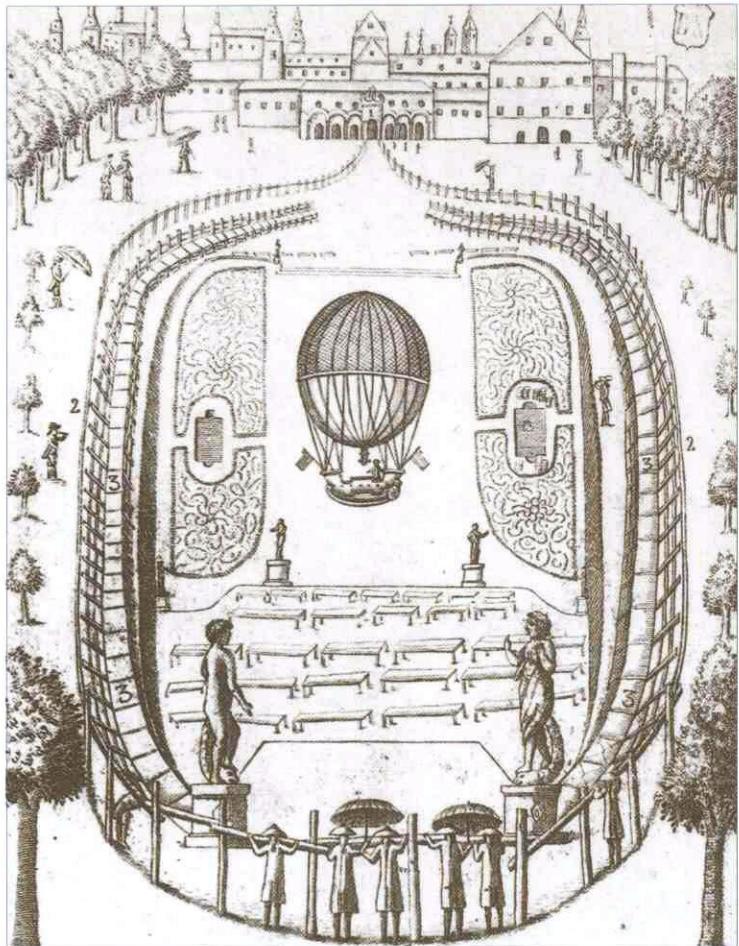
no pudo quedar lleno hasta las 12 y cuarto de la mañana. A esa hora, la Plaza y sus inmediaciones aparecían ya completamente llenas de público. “*A las doce y media del día –relataría después Lunardi– se dignaron SS.MM. y AA. de salir a los balcones del Palacio...*” Llevado el globo ante el balcón principal, subió el aeronauta a la barquilla y, previa petición de la venia al Rey por el duque de la Roca, dio éste a Lunardi la señal de partida. Soltó el aeronauta el lastre y empezó la elevación. Lunardi, de pie en la barquilla, dejó caer una bandera al momento de alcanzar la altura del balcón donde se hallaban SS.MM., la cual quedó colgando de la máquina, perfectamente desplegada, mostrando, en toda su belleza, el escudo real. Cuando superó la altura del edificio, el globo fue llevado por el viento hacia la fachada norte, donde se encuentran hoy los jardines de Sabatini. Los soberanos y sus hijos, familiares y servidores, viendo desaparecer a Lunardi por encima del Palacio, atravesaron a todo correr salones y aposentos hasta alcanzar los balcones y ventanas del lado opuesto del edificio. Desde allí, el globo se dejó ver de nuevo. Pero fue cosa de un instante. Una pícara corriente de aire, como queriendo divertirse a costa de los regios espectadores, se llevó ahora el aerostato hacia el lugar desde el que partió. Y aquí tenemos otra vez Carlos IV y los suyos corriendo por pasillos y estancias para asomarse, de nuevo, a los balcones de la fachada principal. Allí pudieron gozar, al fin, de la majestuosa elevación del globo, que les ofreció, además, un cursioso espectáculo añadido. “*El globo –dice el “Diario”– representaba una zona, que rodeaba su equador o conmedio, la qual se desplegó á cierta altura, quedando transformada toda la máquina por una parte, en un pórtico ó templo, que coronaba el emisferio superior del globo, y que lo presentaba como una rotunda, y por otra presentando un jardín, habiéndose observado todo éste espectáculo con anteojos, por medio de los cuales se hacía muy visible...*”



La primera elevación de Lunardi desde el parterre del Buen Retiro produjo una verdadera explosión de entusiasmo entre los presentes. Vemos aquí como espectadores de todas las clases sociales dan rienda suelta a una incontrolable euforia al ver asender el globo del luquenense.

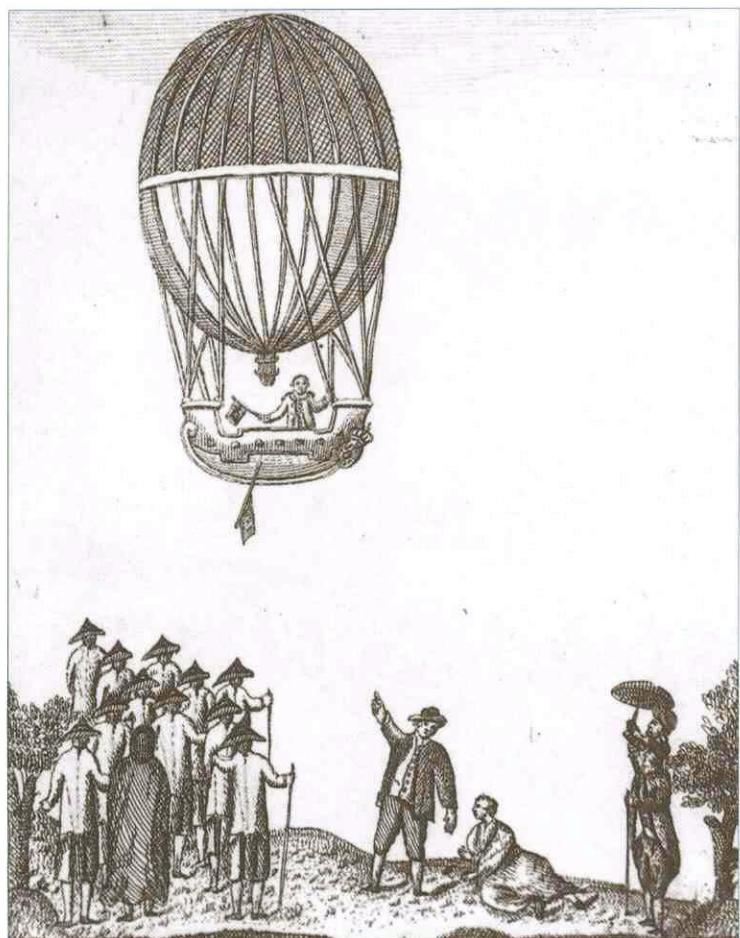
UN VUELO CON TRES DESCENSOS

Alas dos de la tarde descendió Lunardi en Pozuelo del Monte del Tajo, a unas siete leguas de Madrid. Requirió al cura párroco para que se hiciera cargo de unas pesas de lastre que allí dejaba, así como de una carta que dirigía al duque de la Roca, y cuyo envío a Madrid encomendaba al sacerdote. Decía aquella: "Pozuelo del Monte Tajo, alias de la Soga=Excmo. Sr: = A las dos de la tarde baxé a este lugar, para quitar dos cuerdas que habían impedido baxase bien la Metamorfosis; yo estoi bueno podría quedarme aquí, pero como siempre carminé a poca altura no he podido servir a V.E. trayendo la botella de Ayre = Voy ahora expresamente a llenarla y después baxaré de nuevo. Humilde servidor de V.E. = D. Vicente Lunardi". El aerostato llevaba, junto a su barómetro, termómetro y brújula, una botella llena de agua para vaciarla en el punto más alto de su ascensión, que cerraría herméticamente a fin de que el aire que en ella se introdujese pudiera ser examinado en los laboratorios de la Corte. Era un encargo del duque que el aeronauta no quería dejar de cumplimentar. volvió Lunardi a ascender y voló durante un par de horas en dirección sur-este, para caer, a las 4 de la tarde en el término de Fuente de Pedro Narro, cercano a la Cañada larga de Santa Cruz de la Zarza, a 14 leguas de Madrid, después de haber cumplido su propósito de llenar de aire la botella. Así lo participa al duque: "Baxé a este Lugar, y he tenido el honor de servir a V.E. trayendo una botella de ayre que la he llenado a la mayor elevación (...) Deseo hacer todavía mayor viage, en cuya atención me despido de V.E., á quien ardientemente ruego me ponga a los pies de SS.MM." Se elevó Lunardi de nuevo, y durante su trayecto, siendo su vuelo bajo, pudo el aeronauta hablar animadamente con viajeros que, en carroaje o a caballo, transitaban por los caminos. Incluso se permitió el capitán alguna broma con ellos, como lanzarles el ancla, y cuando la iban a coger, tirar de la cuerda para alejar aquella de sus manos, con lo que,

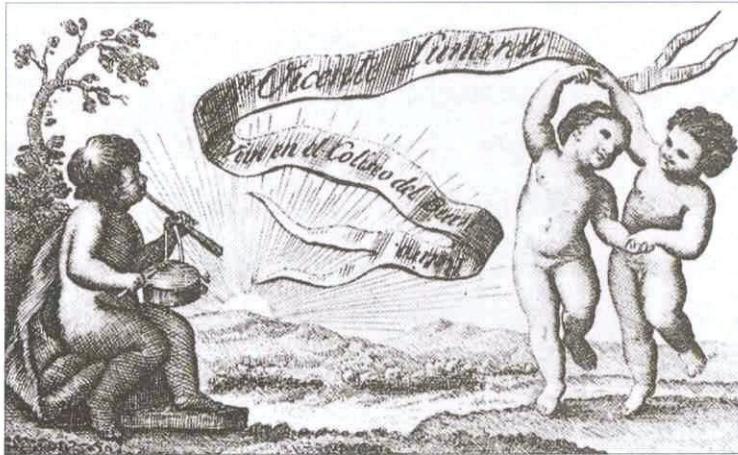


Disposición de los distintos espacios destinados a los espectadores de la primera ascension de Lunardi en el Retiro. El precio de las entradas era muy elevado: 24 reales de vellón valían las sillas "más inmediatas", 20 las instaladas en el parterre, 16 los asientos de bancos, 18 las de unos que se colocaron en la sombra a última hora, y 4 "para los que estarán de pie".

tanto Lunardi como los viajeros, se divirtieron mucho. No se regocijó menos el aeronauta al escuchar a uno de aquellos hombres decir a voces a los demás que no se fiaran, que se trataba "de enemigos que venían por el aire a hacer la guerra a España". Al descender –era el tercer aterrizaje del día– en Horcajo de las Torres, Lunardi fue conducido con el globo por los mozos, como ocurrió en Daganzo, hacia la plaza mayor de la localidad. Al dejar la barquilla eran las 5 y media de la tarde. Contaba el aeronauta que se vio inmediatamente rodeado por todos los habitantes del pueblo, "a excepción de las mugeres, que se habían encerrado en principio en sus casas porque habían oido decir que venía el demonio a llevárselas..." Entre los presentes se hallaba el alcalde de Horcajo, don Juan Sebastián de Haro y Lodeña, que dispuso ayudaran a Lunardi a sacar el aire del globo, doblar el aerostato y almacenarlo. El párroco, entusiasmado, ordenó que se efectuase un repique de campanas. El escribano dejó constancia del aterrizaje: "Yo, Julián Ponce de León, Escribano Real Público y del Ayuntamiento de esta Villa de Horcajo, Provincia de la Mancha, en el Partido de Ocaña, certifico y doy fe..." El alcalde se llevó a su casa a Lunardi, dispensándole todo tipo de atenciones. Y allí pudo escribir el aeronauta con tranquilidad su habitual carta al señor de la Roca. Con tranquilidad relativa, pues, por aquella casa debieron desfilar muchísimos habitantes del pueblo para felicitar a nuestro héroe. No quiere ésto decir que la totalidad del vecindario aceptara sin temor al capitán. Dice una curiosa relación de aquellos días que entre los escépticos los había "que formaban mil cuentos e historias, y hasta llegaron a desconfiar de la ciencia no siendo poca su admiración cuando la vieron santiugarse, y que oyó Misa al otro día de su llegada, pues no podían comprender como una persona que cumple con estos deberes, podía tambien volar por los ayres..." Bien mediada la mañana del día 10 hizo cargar Lunardi el globo en una galería, y acomodado en un birlocho emprendió el camino hacia



El aerostato de Lunardi se ha elevado desde el Retiro. Su majestuoso vuelo es contemplado por numerosos habitantes de la capital desde el exterior del recinto.



Con esta tarjeta de visita que dice "Don Vicente Lunardi Vive en el Coliseo del Buen Retiro", se franqueaba la entrada en el recinto donde se exhibía el globo de Lunardi a las amistades y compromisos del aeronauta.



Don Manuel Godoy, sucesor de Aranda en la Secretaría de Estado de S.M., firmó, en nombre del Rey, la autorización para la celebración de las dos siguientes elevaciones de Lunardi en el Retiro. Como se sabe, la segunda cambió aquel escenario por la plaza de Palacio, a fin de que los Reyes pudieran contemplar el prodigo de una ascension aerostática.

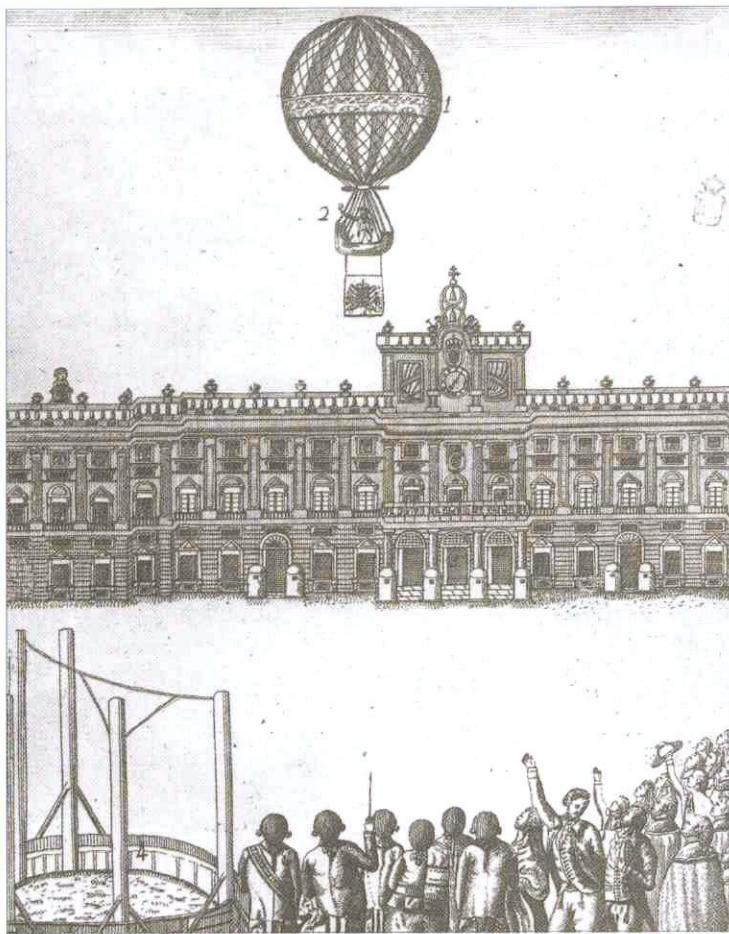
Ocaña, a donde llegó a las 9 y media de la tarde. Tras descansar en una posada, "tomó la posta" a las 4 de la mañana, y llegó a Madrid siete horas después, y también a tiempo de almorzar con el duque de la Roca, como ocurriera después de su primer vuelo.

TERCERA Y ULTIMA ASCENSION DE LUNARDI

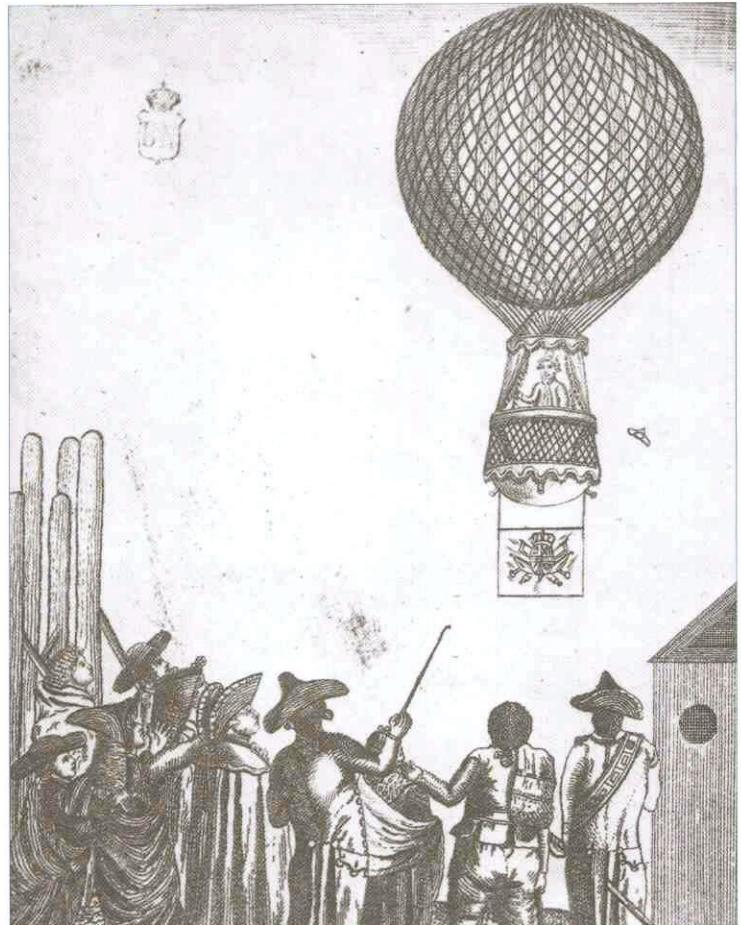
ANunciado a bombo y platillo como los anteriores, el día 3 de marzo de 1793 se efectuó en Madrid, también desde el parterre del Retiro, el tercer y último vuelo del aeronauta italiano. Tenía Lunardi esta vez el propósito de efectuar una exhibición espectacular: conducir el globo atado de una cuerda para dar una vuelta completa al jardín y realizar después con el aerostato una ascensión cautiva hasta alcanzar los 400 pies, haciendo bajar desde esa altura, con una cuerda accionada por cierta "máquina precautoria", un perro y un gato, "que caerán en el jardín sin hacerse daño ni poder hacerlo a nadie..." Pero estas experiencias, que hubieran constituido un extraordinario espectáculo para el público, no pudieron llevarse a cabo por haberse prolongado en exceso las operaciones de inflación del globo. Así, terminadas éstas, Lunardi decidió efectuar la ascensión para que no le alcanzara en el aire la puesta del sol. Subió sin problemas el aerostato y el viento lo llevó en dirección a Vicálvaro. Hacía mucho frío en la barquilla y Lunardi soltó aire para volar a menor altura, escuchando al navegar algunos disparos, con toda seguridad dirigidos a su globo, que habría que anotar, probablemente, en la cuenta de algún campesino supersticioso o atemorizado. Manteniéndose en el aire mientras hubo luz, descendió Lunardi en la ermita de Nuestra Señora de la Torre, cercana a Vicálvaro. Los alcaldes don Gregorio Pérez y don Manuel Triguero acudieron al punto de descenso, donde ya se hallaban dos militares, vecinos de Vicálvaro, que habían seguido a caballo el final del recorrido del globo, así como varios campesinos que ayudaron a Lunardi a apearse. Acto seguido se trasladó el aeronauta a casa del alcalde, a la que acudieron varios sacerdotes y personas destacadas de la localidad.



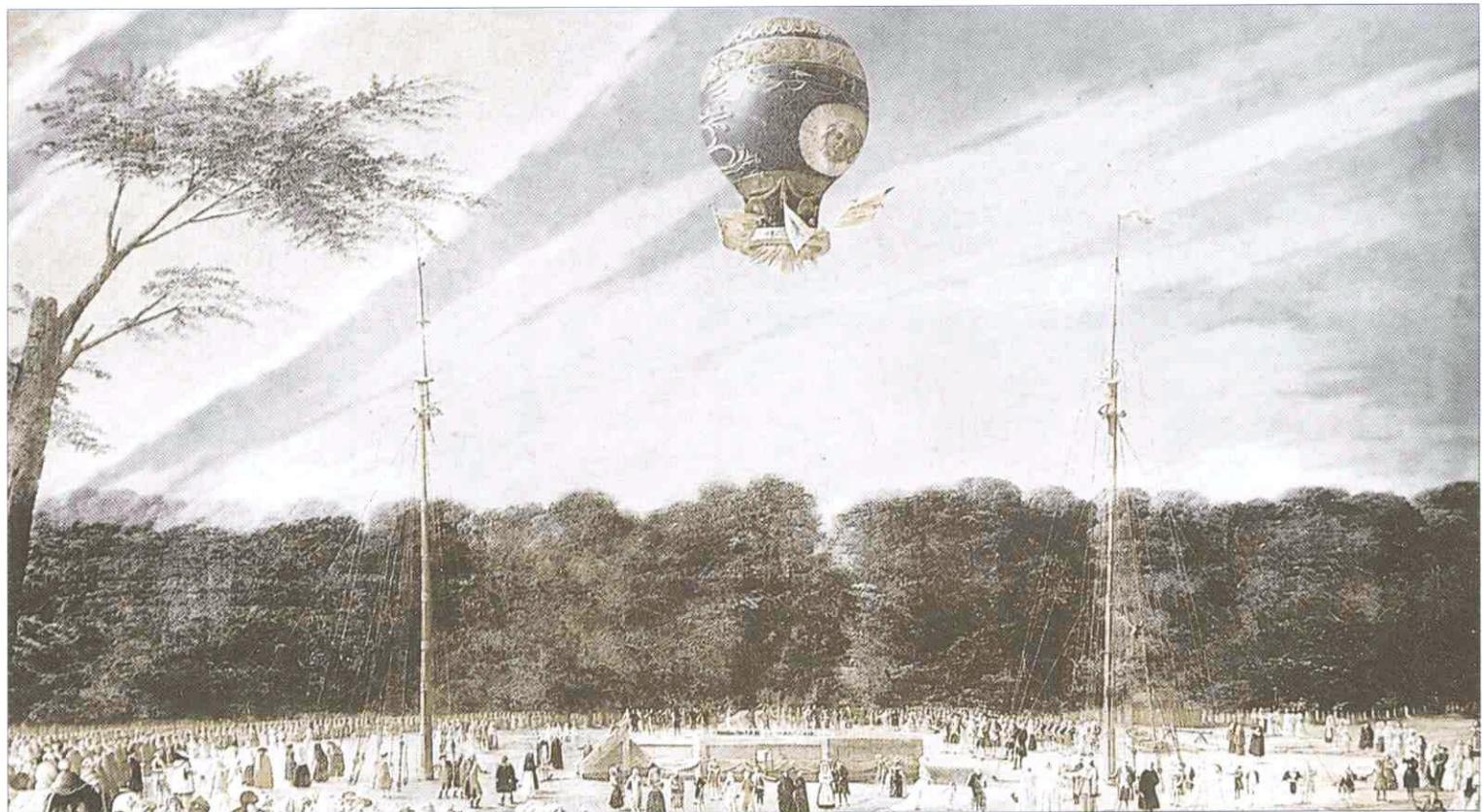
La familia de Carlos IV contempló una ascensión de Lunardi en la mañana del 8 de enero de 1793 desde los balcones de Palacio. El globo gastó una inocente broma a las reales personas, pues, al sobrepasar la altura de las azoteas del alcázar, se dejó llevar por una fuerte corriente de aire hacia las caballerizas (hoy, Jardines de Sabatini), y todos tuvieron que salir corriendo por galerías y salones para continuar presenciando la ascensión. Cambió el viento y el aerostato fue llevado otra vez hacia la plaza desde la que había ascendido. De nuevo tuvieron los Reyes, su familia y servidumbre que recorrer estancias y pasillos para regresar a los balcones de la fachada principal, a fin de no perderse el hermoso espectáculo de la subida de aquel globo juguetón.



Grabado que recoge la ascensión de Lunardi desde la Plaza de Palacio, el 8 de enero de 1793.



Otro grabado de la ascensión de Lunardi ante el Palacio Real de Madrid. Gentes de todas clases asisten maravilladas al prodigo. Durante muchos meses no se hablaría en la Capital de otra cosa que de estas elevaciones y sus peripecias.

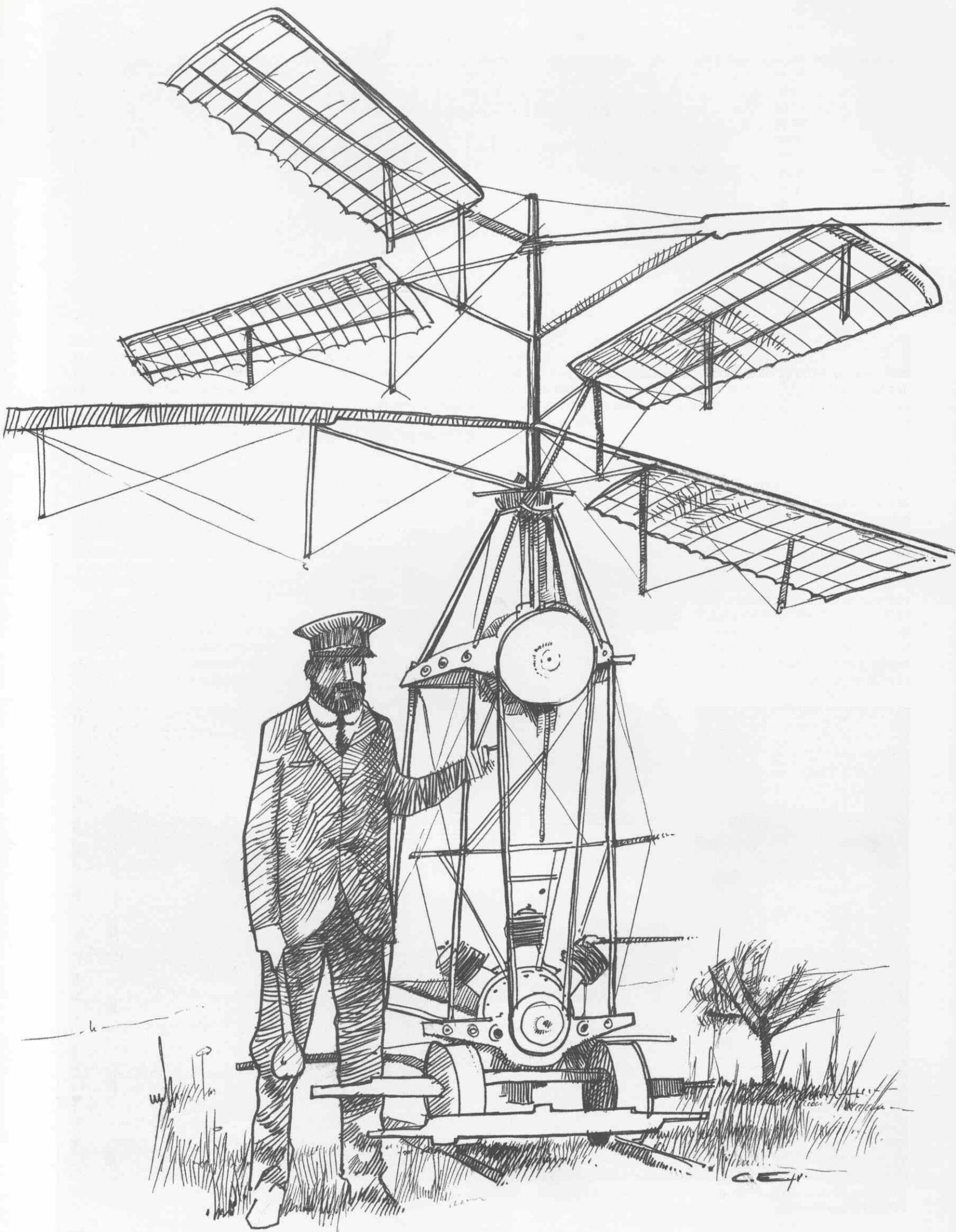


Oleo de Antonio Carnicero, titulado "Ascension de un globo montgolfier", que se conserva en el Museo del Prado. Algunos han querido ver, erróneamente, en este lienzo una de las elevaciones de Lunardi en el Buen Retiro. En realidad se trata de una fantasía del artista, aunque quizás pudiera estar inspirada en la elevación del aeronauta italiano. El globo es una recreación del primero que, ocupado por Pilâtre de Rozier y el marqués de Arlandes, hizo una elevación libre en París, en 1783.

Las visitas se prolongaron durante largo rato, como en otros lugares, y Lunardi aplazó su vuelta a Madrid hasta el siguiente día. "Estaba en mi ánimo trasladarme a Madrid esta misma noche –escribía al duque de la Roca–; pero las atenciones que merezco a este Sr. Alcalde, y que han sido muy completas, me obligan a quedarme aquí esta noche, además

de que también me obliga a ello el mucho cansancio que siento..."

Así terminaron las exhibiciones de don Vicente Lunardi en el Madrid de fines de 1792 y comienzos de 1793, que trajeron a la Capital de las Españas el espectáculo fascinante de los vuelos aerostáticos ■



El Atlántico y los aviadores hispánicos

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

DESDE el nacimiento de la Aviación en 1903, rondaba por la mente del Hombre, que se veía ya libre de los obstáculos naturales con que desde el comienzo de los tiempos había tropezado -el agua para los medios terrestres y para los acuáticos la tierra-, la idea de unir los países por la vía del cielo, ya que, pese a lo tremadamente limitadas que eran las máquinas voladoras de los comienzos, intuía lo que pronto llegarían a ser.

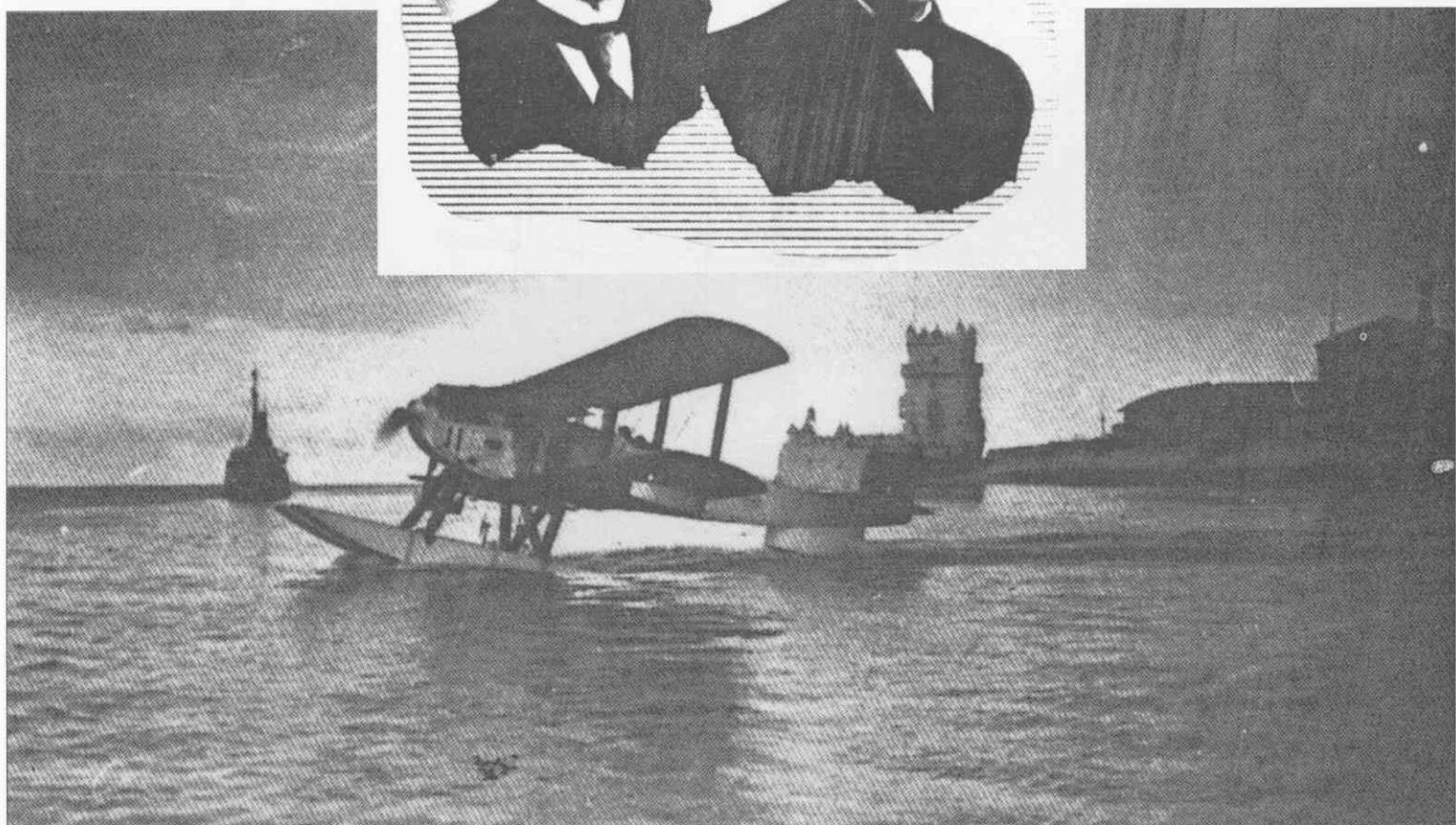
La guerra que durante cuatro años -de 1914 a 1918- asoló Europa, impidiendo lo bastante a naciones de otros continentes como para que se conozca como "Primera Guerra Mundial", impidió desarrollar los proyectos más o menos ponderados de travesías oceánicas, pero apenas terminada la contienda se iniciaron aquéllos, siendo el primer aeroplano que lograra cruzar el océano Atlántico, un hidroavión norteamericano, trimotor y biplano, *Navy-Curtiss NC-4*, componente de una patrulla de tres aparatos que, en mayo de 1919, voló de Terranova a Lisboa y apenas dos semanas después, el 14 de junio, los británicos Alcock y Brown, tripulando un biplano bimotor, terrestre, *Vickers Vimy*, volaron sin escalas desde San Juan de Terranova a Clifden, en Irlanda.

Estos dos éxitos, entreverados por otros tantos fracasos, constituyan toda la historia aeronáutica del Atlántico cuando entraron en la "carrera de los raids" los aviadores hispánicos: los de las naciones nacidas de lo que en la Antigüedad había sido la Hispania, y las de aquellas americanas, que hijas de ellas, de ellas habían recibido la religión, la cultura y las lenguas.

LOS PORTUGUESES ROMPEN LA MARCHA

CON el mismo espíritu con que, "a caballo" de las edades Media y Moderna, los nautas portugueses, Cabral, De Gama, Alburquerque y Díaz, llevaron por mares ignotos la cruz de Cristo en las velas de sus carabelas y naos, dos aviadores de corta estatura física y enorme talla espiritual se dispusieron a llevarla a través del océano Atlántico en las alas de su hidroavión al que orgullosamente bautizaron, *Lusitania*, en 1922.

Eran estos dos audaces oficiales de la Aviación Naval portuguesa, el almirante Gago Coutinho y el comandante Sacadura Cabral que proyectaron y realizaron la primera travesía



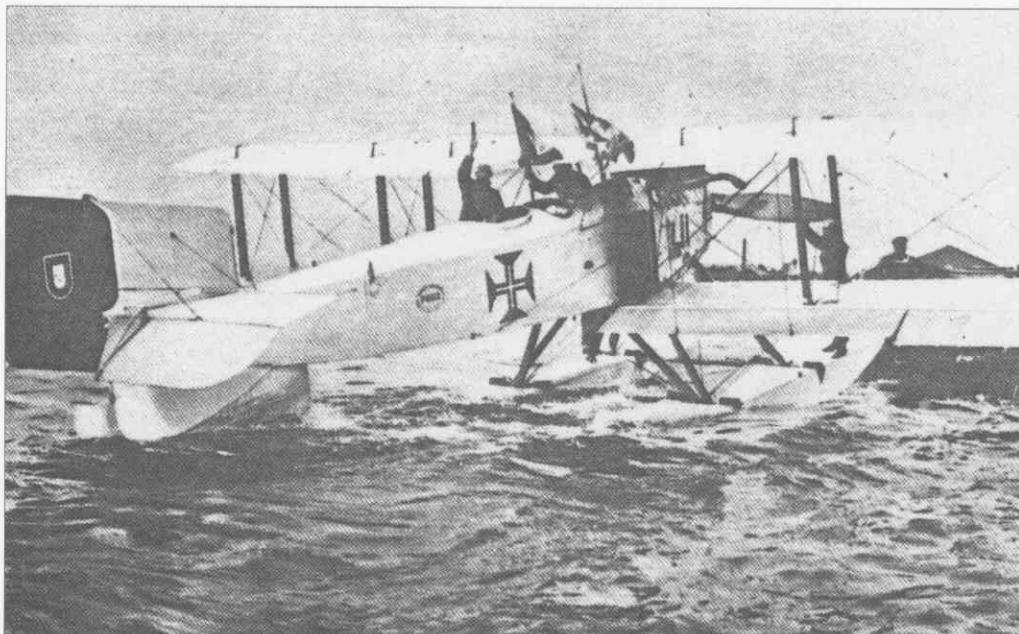
El "Lusitania" despegando en el estuario del Tajo, frente al Centro de Aviación Naval del Buen Suceso. Al fondo, la torre de Belém. Arriba, Arthur Sacadura Cabral y Gago Coutinho.

aérea del Atlántico Sur, primera asímismo de este océano siguiendo el curso del Sol.

El avión elegido para aquella aventura fue el biplano biplaza, *Fairey F-III*, transformado en hidro de flotadores, y dotado de un motor *Rolls Royce* de 350 c.v. El raid, de Lisboa a Río de Janeiro, se realizaría en ocho etapas, y para realizarlo, Gago Coutinho, afamado navegante y hombre de fértil ingenio, ideó un sextante y construyó unas tablas para la navegación astronómica, y para la "a estima", un derivómetro para determinar la deriva. El piloto sería Sacadura Cabral que ya había probado su habilidad en las travesías anteriores de Calshot-Lisboa, en 1920, y Lisboa-Funchal en 1921; en esta última había sido navegante Gago Coutinho.

Para apoyar el vuelo del hidro y prestarle la ayuda que fuera necesaria, el Gobierno portugués designó a los cruceros *República* y *Cinco de Outubro*, y al cañonero *Bengo*.

El *Lusitania* despegó de la Boca del Buen Suceso, en la ría de Lisboa, a primeras luces del 30 de marzo de 1922, iniciando el raid con la etapa Lis-



El tercer hidro de la travesía aérea del Atlántico Sur, "Santa Cruz", llega a Recife.

boa-Las Palmas de Gran Canaria a donde llegaría en poco más de ocho horas y media de vuelo. El 2 de abril se trasladó en vuelo a la bahía de Gando, ya que a plena carga no podría despegar en el Puerto de la Luz.

El 5, con buena mar y viento flojo, al tercer intento se fue al aire el *Lusitania* para cubrir las 849 millas que separan la bahía de Gando de San Vicente, en el archipiélago de Cabo Verde, a donde llegó con mala visibilidad y mar rizada, amarando en el puerto. A la vista de los datos de consumo de combustible, Cabral decidió hacer escala en los Penedos de Sao Pedro y Sao Paulo.

El 18, pese a que la total ausencia de viento en Porto Praia, a donde había volado por considerarlo más adecuado para el despegue, el *Lusitania* se dispuso a cubrir la etapa más larga del raid -908 millas- yéndose al aire tras una maniobra difícil y arriesgada. El viento, que en la ruta sería de cola, se iba debilitando, haciendo ver a Sacadura cada vez más difícil llegar a los Penedos, y dudar entre continuar o regresar a Porto Praia; nunca olvidaría aquellas horas de las que decía que fueron *o bocado mais amargo da viagem aérea Lisboa-Río*. Con el combustible prácticamente agotado, divisaron los aviadores los islotes y, a poca distancia de éstos, el *República*, dirigiéndose Sacadura a amarar junto a éste, a lo largo de las olas de una mar tendida, pero apenas tocada el agua, una ola mayor que las demás arrancó y se llevó el flotador derecho; el hidro se inclinó sobre el plano y metió el morro en el mar, hundiéndose; una embarcación del *República* recogió a los aviadores que apenas lograron salvar los libros, el sextante y otros instrumentos antes de que el avión se fuera a pique.

Al conocerse en Portugal la mala noticia, el Gobierno comunicó que envía otro avión para que prosiguiera el raid, ordenando al *República* que se dirigiera a esperar órdenes a Fernando de Noronha.

El 8 de mayo llegaría a esta isla otro *Fairey*, embarcado en el vapor brasileño *Bagé*, y en la madrugada del 11 despegaron los aviadores en el *Lusitania II*, dirigiéndose a los Penedos para sobre ellos virar y regresar a Noronha, completando así el tramo no realizado, pero cuando ya de regreso se hallaban a menos de dos horas del final de la etapa, una parada del motor forzó

una toma de agua que Sacadura realizó con toda felicidad, pero al no poder reparar la avería, hubieron de esperar a ser descubiertos y recogidos, mientras el hidro se iba hundiendo lentamente por hacer agua los flotadores; avisado por el mercante norteamericano *Paris-City* solo se pudo salvar el motor.

Estos contratiempos habrían dado al traste con el raid si se hubiera tratado de hombres menos tenaces y entusiastas que Coutinho y Sacadura que, sobreponiéndose a los infortunios, y apoyados incondicionalmente por su Gobierno que, consciente de la importancia de la empresa, envió inmediatamente el último *Fairey* que quedaba en Portugal, con él despegaron de Fernando de Noronha el 5 de junio con rumbo a Recife a donde llegarían tras cuatro horas y media de vuelo, amarando en el puerto artificial, dando así cumbre a la proeza de atravesar por el aire el Atlántico Sur.

La última parte del raid, de Recife a Río de Janeiro, se dividió en cuatro etapas, llegando el 17 a la bahía de Guanabara y posándose en Santa Cruz, frente a la isla de las Enxadas, dando por terminado el raid en el que habían cubierto 4.376 millas (8.105 kilómetros) en 60 horas de vuelo.

El recibimiento en Río de Janeiro fue indescriptible y muy emocionante para los aviadores. El pueblo brasileño vibró de entusiasmo ante la llegada de sus hermanos del otro lado del Atlántico. Comentando el recibimiento, diría Sacadura Cabral: *A travesía aérea Lisboa-Río, parecendo ter sido realizada só por dois portugueses, foi na realidade o resultado do concurso de muitos e a consequencia natural do intenso desejo que todos manifestaram de que ela se completasse*.

Hoy que el Atlántico se cruza en apenas tres horas, puede parecer curioso que se diera importancia a una travesía que requirió sesenta y nueve días y tres aeroplanos para completarla, pero no se puede olvidar que aquella hazaña se realizó en 1922, y aunque el material falló repetidamente, principalmente por que el *Fairey F-III* era un aparato frágil, poco apto para operaciones en mar abierto, los hombres brillaron a gran altura, el pilotaje y la navegación fueron realizados con gran perfección, y Gago Coutinho y Arthur Sacadura Cabral demostraron que formaban un extraordinario equipo con méritos sobrados para entrar -como entraron- en la Historia de la Aviación mundial, por la puerta grande.

El *Santa Cruz*, reliquia histórica de valor indudable, se exhibe en Lisboa, en el Museo de la Armada, en Los Jerónimos, y una magnífica réplica del bravo hidroavión se puede contemplar en Alverca, en el Museo del Aire, instalado en el más antiguo aeródromo de Portugal.

SALTA A LA ARENA LA AVIACIÓN ESPAÑOLA

A Aviación Militar española, nacida en 1911, por la guerra y para la guerra, y empeñada en la de Marruecos desde 1913, se incorporó con retraso a la "carrera de los raids", ya que hasta 1926, cuando ya la suerte de la guerra se inclinaba decididamente hacia las armas españolas, y el desarrollo de las últimas operaciones en el macizo central de Yebala daba poca oportunidad al empleo de los hidroaviones, no se llevó a cabo el primer raid trasatlántico realizado por aviadores españoles.

La idea, que estaba en el ánimo de muchos, tomó cuerpo cuando, deseosos de conquistar laureles para España, y demostrar la capacidad de su Aviación Militar, el capitán Ramón Franco y otros oficiales, tras "estudiar detenidamente el glorioso raid portugués Lisboa-Río de Janeiro" -como en la solicitud para realizar su propósito, exponían-, propusieron al Mando realizar un vuelo que uniera España con las naciones hispánicas de la otra orilla del Atlántico.

La travesía elegida fue la del Atlántico Sur, que enlazaría a nuestra patria con la República Argentina; para realizarla se eligió el hidroavión de canoa *Dornier Wal* y la tripulación estaría formada por el comandante Franco, el capitán Ruiz de Alda y el mecánico Rada, a los que se unió unos días antes de la partida, el piloto de la Aeronáutica Naval, teniente de navío Juan Manuel Durán, que les acompañaría en todo el vuelo excepto en la etapa más larga, Porto Praia-Fernando Noronha.

El raid se inició en la ría de Huelva el 22 de enero de 1926, cubriendo el *Plus Ultra* -que este nombre recibió el hidro- la primera etapa, de 1.300 kilómetros, entre Palos y el Puerto de la Luz, en Las Palmas, sin complicaciones.

Trasladado el *Plus Ultra* a la bahía de Gando, despegó de aquélla y voló a la isla de São Tiago, en el archipiélago de Cabo Verde, el día 26, con navegación astronómica, amarando en Porto Praia con mar bastante agitada; para la etapa siguiente -la más larga y comprometida del raid- se descargó al hidro de todo el material no indispensable.

El día 30 se volaron los 2.303 kilómetros de la etapa a Fernando de Noronha, isla que se avistó en el crepúsculo, amarando el hidro en mar abierto, yendo a pasar la noche amarrado a una boyá, con mar muy agitada. En la mañana del 31, habiendo ya embarcado Durán en el *Plus Ultra*, despegó éste y voló a Pernambuco, en un vuelo accidentado de 540 kilómetros, en el que la rotura de la hélice posterior obligó a arrojar al agua herramientas, víveres y equipajes para, a duras penas, mantenerse volando a pocos metros de las olas hasta llegar a tomar agua en el magnífico puerto de Recife, culminando así la travesía del Atlántico.

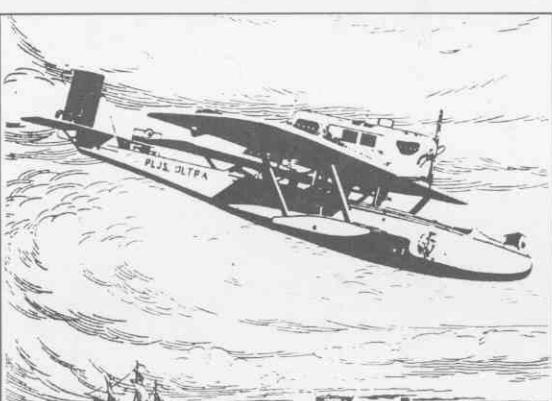
Cambiada la hélice en Recife, el 4 de febrero voló el *Plus Ultra* a Río de Janeiro, donde el recibimiento a los aviadores españoles fue apoteósico, el 9 lo hizo a Montevideo, y por la mañana del día siguiente, 10, despegó para cubrir la última etapa del Raid, amarando en Buenos Aires donde el entusiasmo con que fueron recibidos fue indescriptible.

La hazaña estaba realizada: el *Plus Ultra* había enlazado a la Madre Patria con una de sus más queridas hijas, en una travesía de 5.531 millas (10.270 kilómetros) realizada en cincuenta y ocho horas y treinta y nueve minutos de vuelo.

El *Plus Ultra*, glorioso hidroavión que tanto mérito tuvo en el éxito del raid, regalado por el Gobierno español al de la Argentina, descansa en el Museo Aéreo de Luján, en la capital bonaerense, del que es una de las máspreciadas joyas, y una magnífica réplica de la gloriosa aeronave, se exhibe en Cuatro Vientos, en el Museo del Aire español.

AVIADORES BRASILEÑOS VUELAN DE GENOVA A SAO PAULO

QUIERIENDO los aviadores brasileños que el nombre de su patria tuviera sitio entre el de las naciones realizadoras de raids aéreos transatlánticos, el 18 de octubre de 1926 despegaba del puerto de Génova, en Italia, el



España despide al "Plus Ultra".

hidroavión *Jahú*, dispuesto a llegar a São Paulo, en el Brasil.

Era el *Jahú* un hidroavión de doble canoa, monoplano, *Savoia-Marchetti S-55*, equipado con dos motores *Isotta-Fraschini Asso Ri*, de 500 c.v., propiedad del estudiante de Derecho, piloto civil y próspero agricultor paulista, Joao Ribeiro de Barros; quien lo había comprado al conde de Casagrande.

Se iniciaron los preparativos en las primeras semanas de 1926, por el capitán observador de la Aviación Militar, Newton Braga que actuaría como navegante del *Jahú* -nombre que se le dio al avión por ser el de un pececillo de la zona de São Paulo-, el teniente de la Aviación Militar, Arthur Fernandes da Cunha sería el piloto, y como mecánico iría Vasco Cinquini, civil a la sazón pero que había pertenecido a la Aviación Militar.

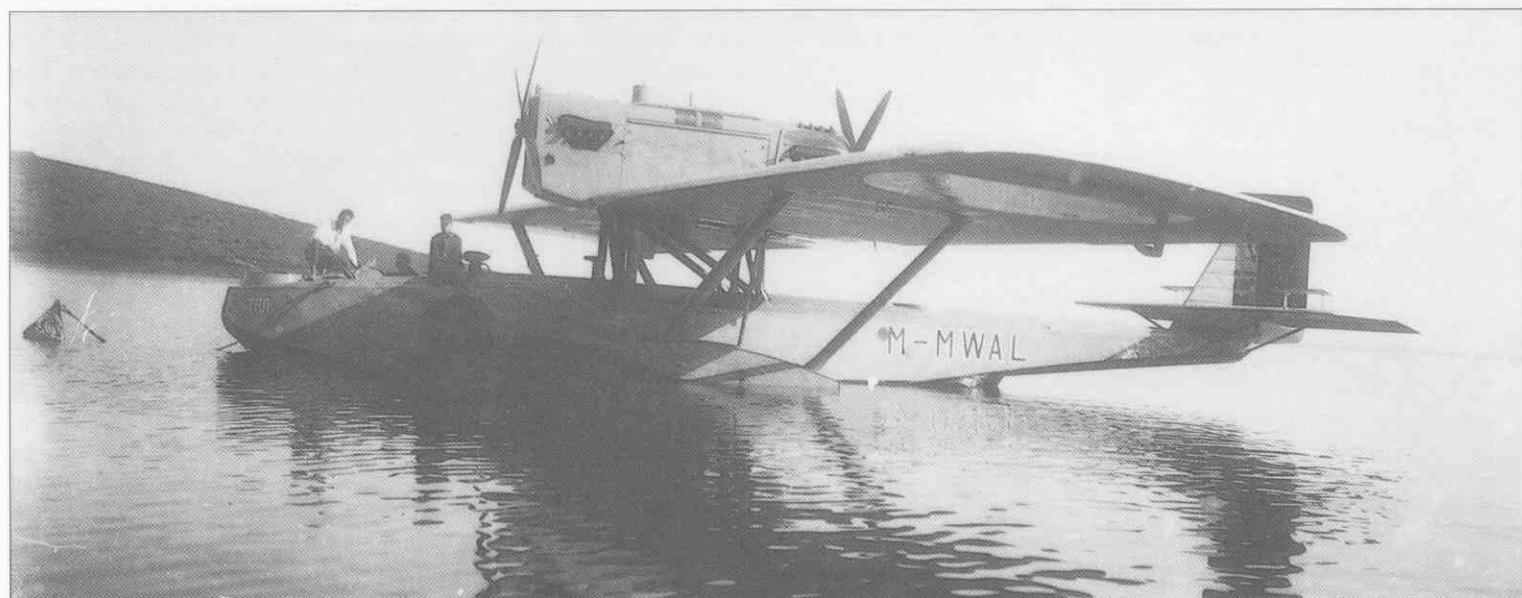
El 18 salió el *Jahú* de Génova con el propósito de llegar a Gibraltar, pero unos fallos de motor, les hizo tomar agua en el puerto de Alicante, para continuar a Gibraltar, el 19, tras una sencilla reparación.

Al desmontar las bombas se vio que había en los filtros, jabón, arena y agua, por lo que se dedujo que se habían "saboteado" en Génova, aunque no se supo quién lo había hecho.

El 25 voló el *Jahú* de Gibraltar a Las Palmas de Gran Canaria, y en este trayecto se vio que las hélices no daban las revoluciones debidas, por lo que fueron desmontadas y vueltas a montar una vez revisadas.

Siguiendo la pauta de quienes anteriormente habían realizado un raid similar, el hidro se trasladó a la bahía de Gando y allí se le cargó de combustible a tope para afrontar la etapa que lo llevaría al archipiélago de Cabo Verde, etapa que se cubrió el 8 de noviembre.

En Porto Praia se sacó a tierra el hidro para raspar los cascos y librarios de las adherencias marinas que eran abundantes, pero se produjo averías al ponerlo en seco. El 28 de abril, terminadas las laboriosas reparaciones, seis meses después de haber salido de Génova, y con un nuevo piloto, el teniente Jóao Negrão despegó de Porto Praia el hidroavión brasileño con destino a Natal, pero cuando llevaba trece horas de vuelo, a una de distancia de Fernando de Noronha, una avería en la hélice delantera, forzó a tomar agua en pleno océano, en una mar tendida que no causó daños al avión. Remolcado a Fernando de Noronha y sustituida la hélice, el 14 de mayo, tras un vuelo sin dificultades, llegó el *Jahú* a Natal, tomando



Hidroavión Dornier Wal "Plus Ultra"

agua en Potenji. Una semana después voló a Recife, donde dejó la tripulación el mecánico Cinquini, siendo sustituido por el suboficial de la Aviación Naval, Antonio Machado Mendonça, que había participado en las dos últimas etapas del raid del hidroavión portugués *Argos*.

Con la incorporación de Machado, la tripulación del *Jahú* estaba compuesta por personas de diferente procedencia, ya que Da Cunha pertenecía a la Aviación Militar, Barros era piloto civil, Negrão procedía de la Fuerza Pública de São Paulo, y Machado de la Aviación Naval.

El resto del raid se realizó sin complicaciones, volando el *Jahú* el 25 de junio, de Recife a Salvador, a Río de Janeiro el 5 de julio, de Río a Santos el 29, y el 1 de agosto a São Paulo, amarando en el embalse de Santo Amaro.

En este vuelo los fallos debidos al material fueron muchos, pero el hecho de haberlos superado sin dejarse caer en el desaliento, dice mucho en favor del capitán Newton Braga y de Joao Ribeiro de Barros que supieron en todo momento sobreponerse al infortunio.

El *Jahú* fue conservado con cariño, y actualmente se encuentra expuesto en el Museo de Aeronáutica, en el Parque Ibirapuera, de São Paulo.

PRIMERA TRAVESIA AEREA, NOCTURNA, DEL ATLANTICO SUR

EN 1926, la Aviación Militar portuguesa estudió y proyectó una vuelta aérea al Mundo, cruzando el Atlántico hasta El Brasil, contorneando América del Sur y, desde Talcahuano, en Chile, volar a través del Pacífico, vía



5 de abril de 1926. En la cubierta del crucero "Cataluña", en la ría de Huelva, con S.M. el Rey, el embajador de la República Argentina y el comandante del Crucero "Buenos Aires", Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada.

del aeródromo militar de Alverca, en Ribatejo.

Cuatro días más tarde, descargó un violento temporal sobre el área de Lisboa, y el hidro rompió las amarras y fue arrastrado por el viento y lanzado contra tierra, resultando con averías de importancia.

Terminada la reparación, y tras ser solemnemente bendecido por el obispo auxiliar de Lisboa, quedó listo el *Argos* -que este nombre recibió el hidroavión- para emprender su raid, que tuvo lugar el 2 de marzo, despegando en el Tajo frente a Alverca, y con escalas en Casablanca y en Villa Cisneros, llegó a Bolama, en la Guinea portuguesa.

Juan Fernández, Pascua, Tahití y Timor hasta Batavia, para por Singapur, Ceilán, Goa y Karachi, llegar al Mediterráneo en Alejandría y, con escalas en Bizerta y Cádiz, llegar a Portugal.

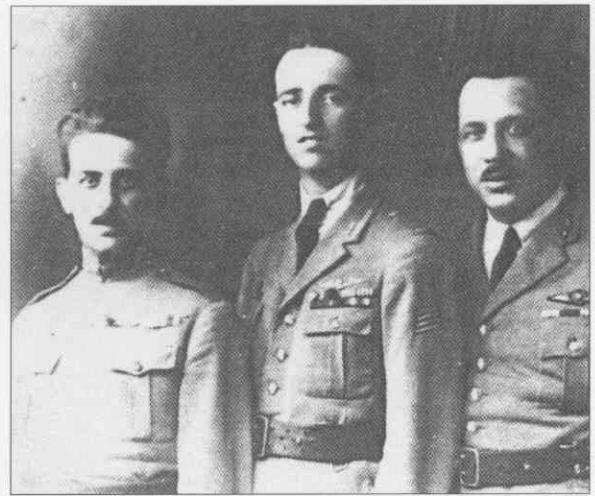
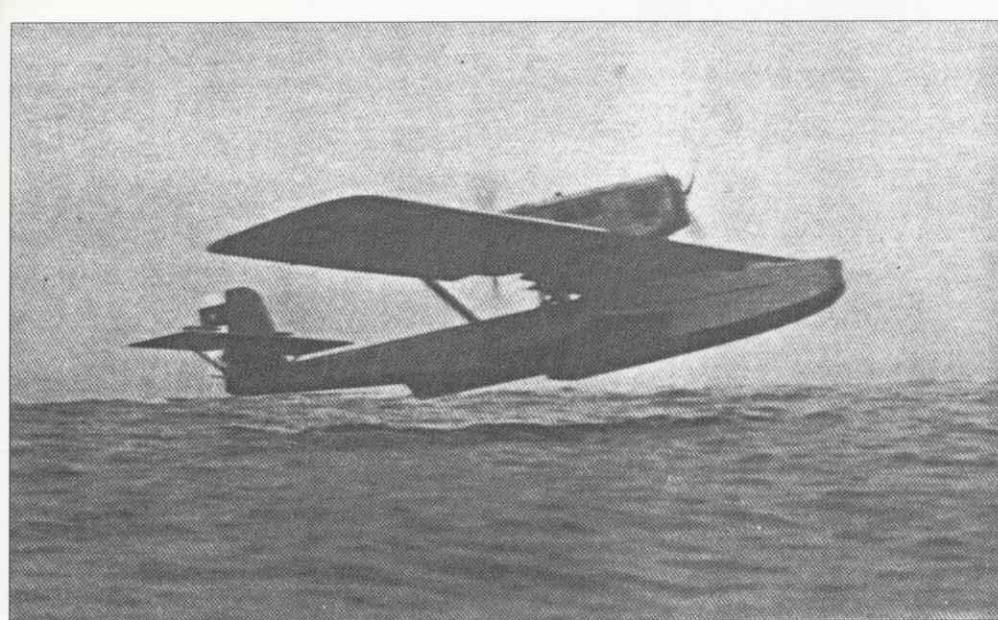
Dado el éxito -a la sazón, reciente- del raid del *Plus Ultra*, el avión elegido fue el *Dornier Wal*, dotado con dos motores *Lorraine-Dietrich* de 450 c.v.

La tripulación la formaron, el mayor José Sarmento de Beires -veterano en estas lides, ya que había formado parte del intento de raid Lisboa-Madeira en 1920, y de la travesía Lisboa-Macau en 1924-; le acompañaría, como navegante, el capitán Jorge Castilho Barreto, el capitán Alfredo Dovalle Portugal sería el copiloto, y como mecánico iría el alférez Manuel Gouveia que había acompañado a Sarmento de Beires en el raid a Macau.

Trasladado en vuelo al *Dornier* desde Marina di Pisa, en Italia, a Lisboa, con escalas en Barcelona, Los Alcázares y Málaga, llegó al estuario del Tajo el 11 de enero de 1927, dejándolo amarrado a una boya, frente a la pista principal



El "Argos" en la ría de Lisboa



El "Argos" despegando en el Tajo. A la derecha, el Capitán Castilho, mayor Sarmento de Beires y alférez Gouveia.

El 11, luego de un laborioso despegue en el que logró irse al aire al quinto intento, el Argos fue a tomar agua a 150 kilómetros de Bolama, en Sogú, pequeña isla del archipiélago de Bissagos, ya que el fuerte consumo de combustible en los intentos de despegue, hacía muy dudoso el poder alcanzar la costa brasileña. Ya en aquel momento se vio que era forzoso renunciar a la vuelta al Mundo, dado que la autonomía del Argos no permitiría cubrir las 1.662 millas (3.084 Km.) de la etapa más larga del raid, entre las islas chilenas de Juan Fernández y de Pascua.

Ante la decepción que tal descubrimiento suponía, se hizo esencial realizar la travesía nocturna del Atlántico y tratar de llegar al continente americano, aunque esto mismo resultaba problemático. Dovalle, entonces, en un gesto patriótico y caballeroso, decidió renunciar a continuar en la tripulación para disminuir su peso y poderlo añadir en combustible al hidroavión, y así, la noche del 16 al 17 de aquel marzo, en un magnífico vuelo relatado por el coronel Sarmento de Beires cincuenta años más tarde en la revista "Mais Alto", se realizó por primera vez la travesía nocturna del Atlántico Sur.

La llegada al despuntar el día a los Penedos de São Pedro y São Paulo, la relataría Beires:

O rochedo eremita do Atlântico, ao surgir sob o esvoaçar das gaivotas indiferentes -acostumadas já a ver passar a Cruz de Cristo!- transfigura-se de minúsculo que é, em gigante que abraça o mar inteiro, evocador monumental, como se fosse a própria voz das aguas glaucas, cristalizada em pedra, murmurando preces por Sacadura, gritando hosannas a Gago Coutinho! E uma página da História de Portugal que alí perdura, batida pelas vagas do "mare Nostrum".

A las 10 de la mañana se vio que el remanente de combustible no daba para llegar a la costa brasileña, viéndose obligados los aviadores a recalar en Fernando de Noronha, en cuya bahía de Santo Antonio tomaría agua el Argos tras dieciocho horas y doce minutos de vuelo en que había recorrido 1.398 millas (2.595 Km.).

El 18 voló el hidro portugués a Natal, y el 20 a Recife donde permaneció hasta el 7 de abril en que cubrió la etapa Recife-Bahía, para volar el 10 a Río de Janeiro, dando allí por terminada la primera parte del raid en el que había volado, desde su partida de Alverca, 4.863 millas (9.025 Km.) en cincuenta y ocho horas y cinco minutos.

Cuando el Argos se posó solemnemente en las tibias aguas de la bahía de Guanabara, las embarcaciones que le rodearon fueron tantas que parecían una manjúa de peces; en los muelles se apiñaba casi medio millón de personas entre las que se encontraba, agitando alborozado los brazos, el almirante Gago Coutinho que no había querido estar ausente en el recibimiento triunfal a sus compatriotas.

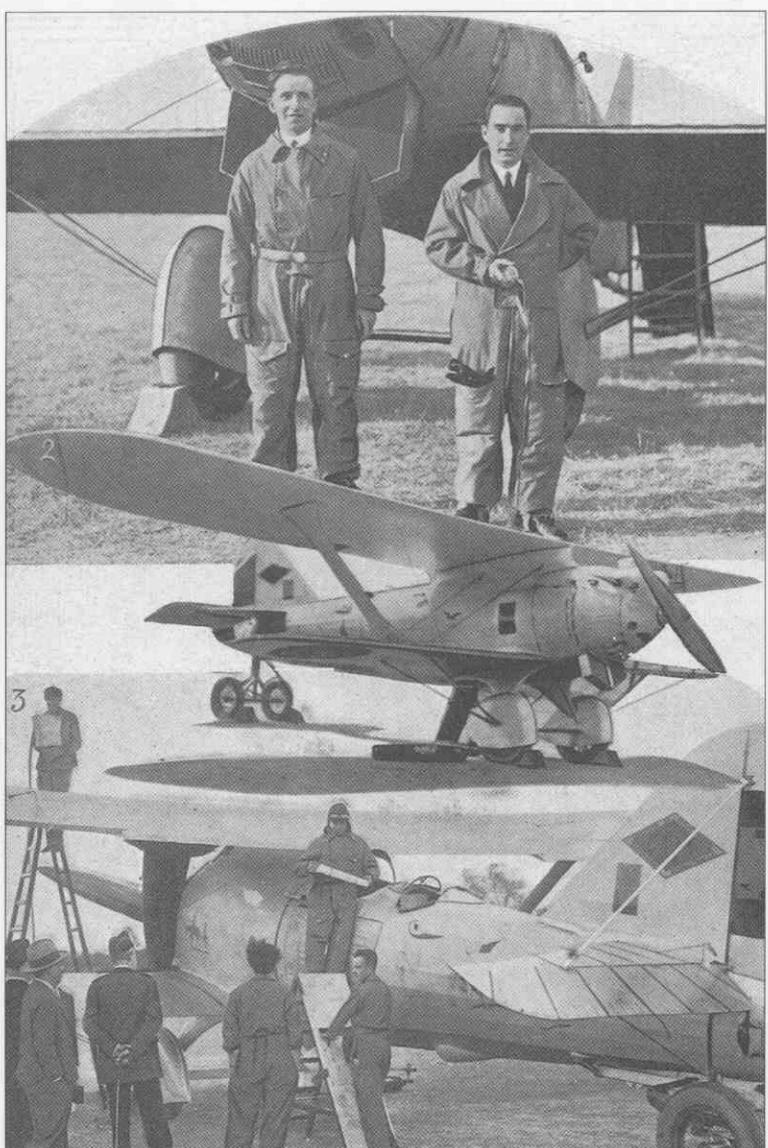
El mayor Sarmento de Beires quería regresar a Portugal volando a lo largo de la costa atlántica de América del Sur, hasta los Estados Unidos para, por Terranova y Azores, cruzar el Atlántico Norte hasta Lisboa. Pero no lograron su propósito los héroes lusitanos, ya que, una parada de motor, cuando el Argos marchaba a lo largo de la costa de Clevelandia, forzó a tomar agua, con muy mala mar, a varias millas de la costa, perdiéndose el Argos y siendo salvados "in extremis" los aviadores por un pesquero brasileño.

Pero el éxito de la travesía nocturna de Atlántico y la llegada a Río de Janeiro no pueden quedar empañados por este desgraciado accidente, pues como Sarmento de Beires diría, *Tudo lo que passou depois da chegada ao Río de Janeiro, não interessa!*

EL MAGNÍFICO VUELO DEL "JESÚS DEL GRAN PODER"

COMO consecuencia del vuelo transatlántico de Charles A. Lindbergh en 1927, se habían puesto de actualidad los raids de larga distancia. En España, los capitanes de la Aviación Militar, Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brage, estudiaron y pidieron autorización para realizar un intento de batir la marca de distancia, a la sazón en 3.385 millas (6.284 Km.).

Para llevarlo a cabo, de los dos aviones "gran raid" -12-71 y 12-72- que se construyeron en la factoría de Getafe, se asignó el segundo, bautizado *Jesús del Gran Poder*, sesquiplano Breguet, con depósitos de combustible para un



EL VUELO DEL "JESÚS DEL GRAN PODER": 1. los aviadores Jiménez (a la izquierda) e Iglesias, protagonistas de la nueva proeza aérea. 2. El aparato dispuesto para levantar el vuelo. 3. los últimos preparativos.

alcance teórico de 3.880 (7.200 Km.) equipado con un motor Hispano Suiza de 600 c.v.

Tras un intento de batir el record de distancia volando hacia Oriente, frustrado por una tormenta de arena cuando llevaban recorridos 5.100 kilómetros, se decidió realizar un nuevo intento, esta vez hacia América del Sur, de Sevilla a Río de Janeiro, pero mientras se ultimaban los necesarios preparativos, los aviadores italianos, C. del Prete y A. Ferrarín, pusieron el listón más alto al volar, en julio de 1928, 4.466 millas (7.188 Km.).

El vuelo se inició en Tablada el Domingo de Ramos, 24 de marzo de 1929, y se desarrolló sin incidentes notables, con navegación astronómica y a la estima, yendo Jiménez como piloto y, como navegante Iglesias. El tiempo fue bueno, pero un viento contrario redujo la velocidad sobre el suelo del *Jesús del Gran Poder* que luego de cuarenta y tres horas y cincuenta minutos de vuelo, muy fatigados ambos aviadores y con la gasolina agotada, tomaban tierra en Cassamary, (6.550 Km.) sin haber podido batir la marca de los aviadores italianos. No obstante, el vuelo era muy notable, y Jiménez e Iglesias recibieron felicitaciones de todo el Mundo.

El *Jesús del Gran Poder* voló a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, cruzando luego los Andes para llegar a Santiago de Chile, y desde aquí, llevando los documentos que el Presidente de este país enviaba al de Perú, zanjando el contencioso de Tacna y Arica, volaron a Lima, y por Colón, Managua y Guatemala, llegaron el 17 de mayo a La Habana, dando allí por terminado el raid.

El regreso a España lo hicieron aviadores y aeroplano, embarcados en el crucero *Almirante Cervera*. A la llegada a Cádiz, donde el recibimiento fue apoteósico, fue desembarcado el avión, y montado, volando el 8 de junio a Tablada donde le esperaba una gran formación de más de cien aviones que le escoltaron durante veinte minutos.

El *Jesús del Gran Poder*, cuidadosamente conservado durante muchos años, pasó al Museo del Aire al crearse éste, y en él se halla expuesto, siendo una de sus máspreciadas piezas.

CRUZA EL ATLÁNTICO UN AVIADOR URUGUAYO

Y a terminando la década, en los últimos días de ella, un aviador uruguayo cruzaría el Atlántico en un magnífico vuelo que, aunque terminó en desastre, no estuvo éste, afortunadamente, cargado de tragedia.

Los protagonistas de este raid franco-uruguayo, fueron el capitán francés Léon Challe, que había tomado parte en varios raids y en 1926 había batido el record de distancia, que iría de piloto, y el teniente coronel uruguayo, Ty-

deo Larre Borges, a cuyo cargo iría la navegación, muy conocido en los medios aeronáuticos por haber protagonizado en 1927 un intento de raid trasatlántico, con el hidroavión *Uruguay* que por fallo de un motor hubo de tomar agua, y naufragó, cerca de la desembocadura del río Chebeika, en la costa del Sáhara español.

El avión con que realizarían la hazaña, que se conoceía como el *Pájaro Blanco*, era un sesquiplano *Breguet* "superbidón", equipado con un motor *Lorraine* de 450 c.v. fabricado en Barcelona, tenía depósitos de combustible para cuarenta y tres horas de vuelo, y estaba dotado de equipo de radiotelefonía y radiogoniómetro.

El 15 de diciembre de 1929 despegaron con el flamante sesquiplano, en el aeródromo de Tablada, de la pista de Jesús del Gran Poder, apenas pasadas las 12 del mediodía. El *Pájaro Blanco*, tras rodar unos 800 metros, se fue al aire con facilidad, dio un viraje de despedida sobre el aeródromo y, envuelto en la luminosidad del día andaluz, se alejó con rumbo sur. Una hora después del despegue sobrevolaba el *Pájaro Blanco* el puerto de Tánger y, bordeando la costa africana, continuó el vuelo que fue transcurriendo con normalidad, pasando sobre Rabat a las 3 de la tarde y, 20 minutos después, sobre Casablanca.

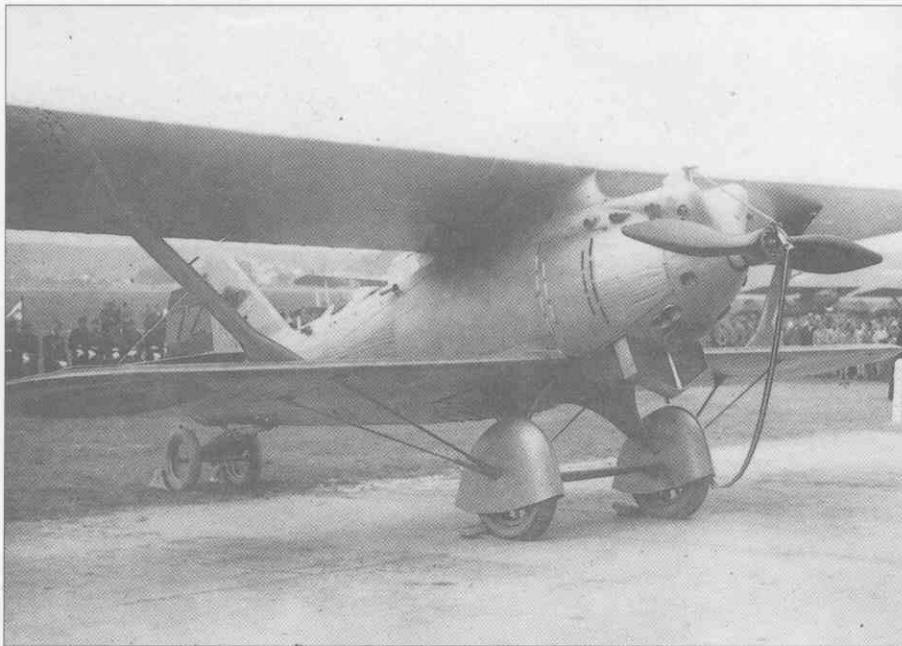
No habían recibido los aviadores comunicación radio alguna desde el despegue, pese a llevar la antena extendida, hasta que comprobaron que una conexión estaba rota, avería que logró reparar Larre.

Volaban a 500 metros de altitud cuando sobrevolaron el aeródromo de Cabo Juby, y con dificultades, por la gran cantidad de arena levantada por el viento, a las 10 de la noche avistaban Port Etienne donde pusieron rumbo a la isla de Santiago, en el archipiélago de Cabo Verde.

Entre Port Etienne y Santiago, establecieron comunicación radio con el trasatlántico francés *Lutecia* que navegaba algo al norte de la ruta del sesquiplano, pero Larre Borges no logró obtener marcación radiogoniométrica alguna, ni tampoco enlazar con el único barco que sobrevolaron. Divisada la isla de la Sal y corregida la deriva observada, pusieron rumbo a la isla de Santiago. Esta fue avistada a las 7, internándose ya de lleno en el Atlántico el avión.

Al mediodía del 16 encontraron un cielo amenazador y las primeras tormentas, viéndose forzados a ascender a 3.800 metros, nivel que pronto hubieron de abandonar para descender a 2.500 y volar entre dos capas de nubes, hasta las 6 de la tarde que el mal tiempo quedó a la derecha de la ruta.

Un mensaje de la isla de Fernando de Noronha engañó a los aviadores que creyeron estar ya cerca de Natal, viendo pasar las horas sin avistar la tierra, recibiendo una descarga en la antena de la radio que quedó inutilizada.



El Breguet XIX y Jiménez e Iglesias a bordo del "Jesús del Gran Poder" en Sevilla.



Momentos antes de la medianoche avistaron la costa, comprendiendo entonces que iban muy retrasados sobre lo que esperaban, y descendiendo a 600 metros trataron de localizar Natal. Hubo un momento de angustia cuando, por falta de gasolina, se paró bruscamente el motor, pero Challe conectó el depósito de reserva y el "Lorraine" arrancó de nuevo. Quedaba únicamente combustible para poco más de dos horas, y aquél, decidió elegir un punto de toma de tierra teniendo aún gasolina. Aterrizó con gran habilidad, sin capotar, pero rompiendo el tren y frenando bruscamente. Eran las 4 y 15 del día 17. El *Pájaro Blanco* había volado cuarenta horas y recorrido unas 3.100 millas (5.753 Km.). No habían batido ningún record pero habían realizado, sin duda, una importante hazaña aeronáutica.

En el brusco choque, Leon Challe se golpeó la cabeza con la brújula, produciéndose una brecha que le hizo perder el conocimiento. Larre, que no había sufrido daño de importancia, pidió auxilio a unos nativos que habían acudido al ruido del avión. Challe y Larre se repusieron durante tres días en un sanatorio de Natal, y el 21, ya totalmente repuesto el herido, volaron en un avión de línea a Río de Janeiro donde fueron calurosamente homenajeados; así como al día siguiente en Montevideo. En la capital fueron recibidos por el Presidente de la República, doctor Campisteguy, y el Gobierno en pleno, el 24, proclamando aquél en un sentido discurso, el orgullo de todos los uruguayos por la hazaña de su compatriota.

Indudablemente, pese a lo incidentado del vuelo, y a su accidentado fi-



El Breguet XIX Super TR Superbidón "Cuatro Vientos" protagonista del vuelo Sevilla-Cuba-Méjico.

nal, el raid del *Pájaro Blanco* se ganó un puesto entre los vencedores del Atlántico.

SEVILLA-CAMAGÜEY: EL ULTIMO RAID EN BIPLANO

EN 1933 se realizó el último raid transatlántico con biplano -más exactamente, con sesquiplano- y el primero de Este a Oeste, del Atlántico Norte por su parte más ancha.

Realizaron la travesía los oficiales de la Aviación Militar española, capitán Mariano Barberán Tros de llarduya y teniente Joaquín Collar Serra, con el *Cuatro Vientos*, un sesquiplano *Breguet* "superbidón", construido en Getafe, en la factoría de CASA, al que se había dotado de depósitos de combustible que le dieran un alcance teórico de 4.580 millas (8.500 Km.), y equipado con un motor *Hispano-Suiza* H.S.-12 Nb de 650 c.v., fabricado en

Barcelona, que le daba una velocidad de crucero de 190 kilómetros por hora.

El estudio del vuelo que trataba de unir a España y Méjico, con escala en Cuba, contó con la ayuda sin tasa de los organismos con él relacionados, y se inició en Tablada a las 5 de la mañana del 10 de junio de 1933, abandonando la tierra española por la costa de Huelva, realizando un magnífico vuelo, llevado con una navegación astronómica de precisión extraordinaria, a cargo del capitán Barberán, uno de los especialistas más cualificados de todos los tiempos. A la hora exacta, prevista por aquél con tres de anticipación, recaló el *Cuatro Vientos* en la bahía de Samaná, en la isla de Santo Domingo, y siguiendo la costa septentrional de ésta, continuaron el vuelo hacia la de Cuba. El tiempo era malo sobre la mayor de las Antillas, y en los depósitos del *Cuatro Vientos*

VUELOS TRASATLANTICOS DE AVIADORES HISPANICOS

Fechas	País	Aparato	Recorrido
1922 30 mar./17 jun.	Portugal	Hidro, Fairey F-III "Lusitania" "Lusitania II" "Santa Cruz"	Lisboa-Río de Janeiro seis etapas, 8.105 Km.
1926 22 ene./10 feb.	España	Hidro, Dornier "Wal" "Plus Ultra"	Palos-Buenos Aires siete etapas, 10.270 Km.
1926/27 18 oct./1 ago.	Brasil	Hidro, Savoia S-55 "Jahú"	Génova-Sao Paulo nueve etapas, 7.845 Km.
1927 2 mar./7 abr.	Portugal	Hidro, Dornier "Wal" "Argos"	Lisboa-Río de Janeiro nueve etapas, 9.025 Km.
1929 24/26 mar.	España	Breguet "gran raid" "Jesús del Gran Poder"	Sevilla-Bahía directo, 6.550 Km.
1929 15/17 dic.	Uruguay Francia	Breguet "gran raid" "Pájaro Blanco"	Sevilla-Natal (capotaje) directo, 5.753 Km.
1933 10/12 jun.	España	Breguet "superbidón" "Cuatro Vientos"	Sevilla-Camagüey directo, 7.845 Km.
1935 12 may/16 sep.	España	British Klemm "Eagle II" "Santander"	Santander-México veinticinco etapas, 15.970 Km.
1936 13 ene/14 feb.	Cuba	Lockheed "Sirius" "4 de septiembre"	Camagüey-Sevilla nueve etapas, 12.606 Km.
1992 9/14 feb.	España	globo "Ciudad de Huelva"	Hierro-Maturín directo, 5.000 Km.

apenas quedaban cien litros de gasolina, por lo que Barberán decidió aterrizar en Camagüey en cuyo aeródromo se posaba el avión español tras haber permanecido en el aire cuarenta horas y treinta y nueve minutos y haber recorrido 4.250 millas (7.895 Km.), de ellas, 3.395 (6.300 Km.) sobre el mar, la mayor distancia recorrida hasta aquella fecha.

A primeras horas de la tarde del día siguiente, 12, despegó el *Cuatro Vientos* de Camagüey para trasladarse a La Habana, volando el trayecto entre Matanzas y la capital de la República escoltado por aviones militares. Faltando pocos minutos para las 5 de la tarde, aterriza en Campo Columbia aclamado por el entusiasmo de más de diez mil personas allí congregadas para recibir a los aviadores de España.

La llegada a Cuba del avión español constituyó un acontecimiento de gran importancia, tanto por la enorme magnitud de la hazaña, como por lo que tenía de símbolo y de muestra de afecto de España a las naciones hermanas de allende el Atlántico. La prensa de toda Hispanoamérica -y muy especialmente "El Diario de la Marina", de La Habana- llenó sus primeras páginas, durante varios días, con relatos más o menos exactos del vuelo del *Cuatro Vientos*, realzando siempre la gesta de los aviadores españoles.

Barberán y Collar despegaron el día 20 de La Habana para cubrir las

1.035 millas (1.920 Km.) que separan a la capital de Cuba de la México, último tramo del raid. Nunca llegaría el *Cuatro Vientos* a su destino, y los miles de personas que esperaban en el aeródromo de Balbuena la llegada del avión español, hubieron de abandonar el campo sin poder aclamar a los héroes. Luego de unos días de intensa búsqueda, se dio el avión por perdido y el misterio cayó sobre él. El secreto de lo que había ocurrido fue desvelado, pasados ocho años, por un periodista, redactor de la revista "Hoy", que averiguó y sacó a la luz pública el trágico final de los aviadores españoles.

Ese trágico final de Barberán y Collar y el *Cuatro Vientos* no aminora un ápice el valor de la hazaña, llevada a cabo con un aparato que era muy acabado producto de la técnica del momento, y desarrollada con la gran precisión que correspondía a hombres preparados técnicamente a tan gran altura.

En lo político, además de constituir el germen de un nuevo enlace entre España y América, sirvió para llevar en las alas del *Cuatro Vientos* el abrazo de la Madre Patria a las naciones de Hispanoamérica.

DE SANTANDER A MEXICO, EN AVIONETA

UNO de los últimos raids transatlánticos, el primero realizado por un aviador hispánico en solitario, y tal vez el más osado de ellos fue el realizado por Juan Ignacio Pombo, en el verano de 1935, cruzando el Atlántico Sur.

El héroe de la hazaña, joven piloto civil de veintiún años de edad, era hijo de un aviador de los primeros tiempos, Juan Pombo Ibarra, que resultaría fundador de una estirpe de aviadores que, caso único en el Mundo, ya va por la cuarta generación.

La *Santander*, avión con que se realizó la hazaña, era una avioneta monoplano, British Aircraft Klemm "Eagle II", equipada con un motor de cuatro cilindros en línea, y 130 c.v., a la que se modificó dándole una capacidad de 694 litros de combustible que le proporcionaría un alcance teórico de 3.800 kilómetros.

El raid se inició el 12 de mayo de 1935 en el aeródromo santanderino de La Albericia, y con etapas cortas -la más larga, de 900 kilómetros-, cruzando España de norte a sur y bordeando luego la costa occidental de África, llegó la *Santander* a Bathurst, en a la sazón colonia británica de Gambia.

De Bathurst -trampolín sobre el Atlántico desde que el aviador español se habría de lanzar para su etapa principal, de 3.160 kilómetros- despegó Juan Ignacio Pombo a las 20:28 Z del 20 de mayo, y aprobado al tenebroso Océano, se internó en la noche iniciando la verdadera aventura.

Cuando llevaba tres horas volando comenzaron las primeras dificultades al verse envuelto el pequeño aparato por los primeros chubascos de una fuerte tormenta que zarandearon los escasos 1.000 kilos de su peso total, mientras gruesas gotas de lluvia tamborileaban en la cubierta de la estrecha cabina.

El amanecer encontró a la *Santander* rodeada de espesas nubes negras que cubrían el horizonte en todos los rumbos, de las que salían chubascos intermitentes; estaba cruzando la depresión formada por el choque de las diferentes presiones de los alisios y contraalisios, zona de grandes perturbaciones que Jean Mermoz había bautizado *le pot au noir*.

Hacia el centro del día, llevaban ya el aviador y la *Santander* catorce larquísimas horas sobre sus fatigados organismos, cuando el piloto divisó en el horizonte una línea oscura que pronto identificó como la isla de Fernando de Noronha; a pesar de la tormenta, no se había desviado de su ruta y no tardó en sobrevolar tierra americana.

Avistado Natal e identificado su aeródromo, en él aterrizó Pombo, tras haber cruzado el Atlántico, en solitario, con un avión de 12 metros de envergadura y poco más de 600 kilos de peso, con un motor de 130 c.v. cubriendo en dieciseis horas y cuarenta y siete minutos, 3.160 kilómetros. En los depósitos de la *Santander* quedaba combustible para veinticuatro minutos de vuelo.

Refiriéndose a aquel momento, diría Juan Ignacio Pombo: *Me recibieron clamorosamente. No me esperaban. Las escasas dimensiones del aparato les produce la sensación de lo imposible. ¡Si esto es un mosquito! -dicen-. Cuando consigo parar el mo-*



Juan Ignacio Pombo y su avioneta "Santander".



Antonio Menéndez, a la izquierda, acompañado del coronel González, Jefe de la Marina Constitucional. En la foto inferior, el "4 de Septiembre", listo para iniciar la empresa.

tor y me lanzo a tierra, llego a sentir por España y por mí la más honda satisfacción de mi vida.

En España, al conocerse la llegada de Pombo a Brasil, se produjeron manifestaciones de júbilo en todas las ciudades, especialmente en Santander. La hazaña estaba realizada con la travesía del Atlántico, aunque el raid debía continuar hasta rematarse en la ciudad de México, y aunque ahora las adversidades retrasaron la culminación de la empresa, Juan Ignacio Pombo fue recibido con gran entusiasmo por la colonia española de México que le ofreció en Balbuena un clamoroso homenaje. Lo mismo ocurrió en el puerto de Santander a donde llegó embarcado en noviembre y fue apoteosicamente aclamado.

La Santander sería regalada por el aviador al Gobierno mexicano, y permanecería expuesta en el aeródromo de Balbuena hasta que un día, un "entusiasta" decidió volarla, y la destruyó aplastándola contra el suelo.

EL VUELO CAMAGÜEY-SEVILLA, DE UN AVIADOR CUBANO

DESDE que los aviadores portugueses abrieran la ruta del Atlántico Sur en 1922, en ocho ocasiones habían realizado travesías entre ambos continentes ribereños, aviadores hispánicos de diversos países, pero todas ellas se habían llevado a cabo desde Europa hacia América; no se había llevado a cabo, sin embargo, ningún raid en sentido contrario, partiendo de algún país hispanoamericano, con destino a la península ibérica, aunque, especialmente desde el vuelo de Barberán y Collar con el *Cuatro Vientos*, se habían estudiado -en mayor o menor grado- varios raids transatlánticos de oeste a este, pero por unas u otras causas no habían llegado a realizarse, aunque alguno, como el proyectado en México por Francisco Sarabia, contara con un avión construido para la empresa, pero tal vez por pretender batir con él el record de distancia, se malogró la idea y el vuelo no llegó a realizarse.

En Cuba, con un planteamiento más realista, tratando de cruzar el Atlántico pero sin la menor ambición de superar marcas, el teniente de la Aviación Naval, Antonio Menéndez Peláez, preparó la travesía, siguiendo una ruta muy similar a la que Pombo con la *Santander* había recorrido en 1935, pero en sentido contrario, cruzando el Atlántico por su parte más estrecha, desde el punto más oriental de América al más occidental de África.

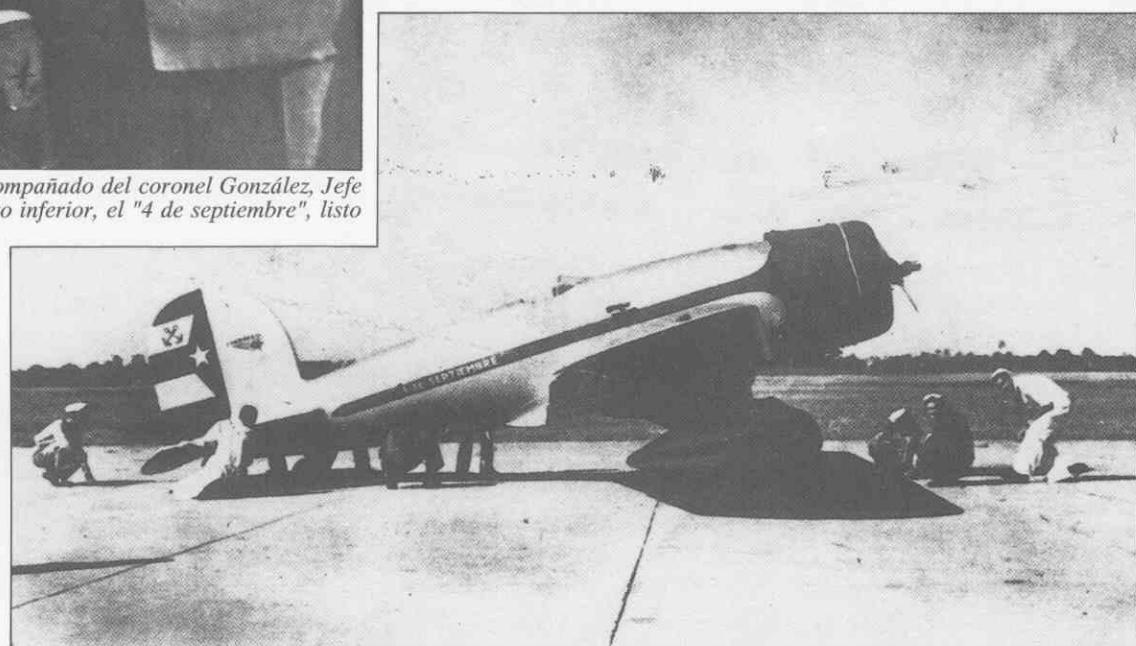
Contaba para ello con un monoplano de ala baja, metálico, *Lockheed*

"Sirius", equipado con un motor en estrella, *Pratt and Whitney*, de 450 c.v., al que se le introdujeron algunas importantes modificaciones. El avión quedó listo en los primeros días de enero de 1936, y el 9, en una ceremonia austera pero solemne, en Rancho Boyero, fue bendecido y bautizado con el nombre *4 de Septiembre*.

El 11, Antonio Menéndez voló de La Habana a Camagüey, pues de allí quería partir para terminar en Sevilla, puntos de llegada y partida, respectivamente, del *Cuatro Vientos* cuya visita quería corresponder.

Luego de despedirse de aquéllos que se habían reunido para asistir a su partida, despegó Menéndez con el airoso monoplano a las 7 de la mañana del lunes, 13, dirigiéndose a Natal, a través de varias etapas, demorándose su llegada hasta el 2 de febrero debido a una serie de incidencias. En ese momento llevaba recorridas, desde su partida de Camagüey el 13 de enero, 3.533 millas (6.558 Km.) en veintinueve horas y veinticinco minutos de vuelo.

A las 23 horas y 10 minutos del domingo, 9, el *4 de Septiembre*, con los depósitos de combustible a tope, se echó al aire en Natal impulsado por los 450 c.v. de su *Wasp* y el entusiasmo de su piloto, y se internó en la noche atlántica dispuesto a dejar bien puesto el pabellón de Cuba o perecer en la demanda.



A las 3 de la madrugada del 10, encontró una fuerte tormenta que le forzó a perder altura y navegar a ciegas durante cuatro horas, ya que la intensidad de la lluvia hacia nula la visibilidad exterior. Coincidio el amanecer con el final de la zona tormentosa que había tenido que cruzar -el "port au noir" de Mermoz-, y aunque no en todo el resto de la ruta encontró el tiempo bueno, las condiciones fueron bastante aceptables. Luego de quince horas y treinta minutos de vuelo, el *4 de Septiembre* se posaba en el aeródromo de Bathurst, habiendo vencido al Atlántico con un vuelo de 1.703 millas (3.160 Km.).

Se tomó Menéndez dos días de descanso en Bathurst, y el 12 voló a Cabo Juby, en la entonces colonia española de Río de Oro, a donde llegó en un salto de 964 millas (1.789 Km.), habiendo volado durante más de dos horas envuelto en una tormenta de arena que, según sus propias palabras, chocaba en mi avión como balas, en un tipo de meteorología que no conocía.

La tormenta retuvo a Menéndez hasta el 14 en Cabo Juby donde recibió la cordial hospitalidad de los aviadores españoles, y este día, aún con el tiempo bastante revuelto, voló a Sevilla. Al aterrizar en Tablada, dando por terminado el raid, llevaba voladas 6.792 millas (12.606 Km.) desde que despegara en Camagüey un mes antes. Con su vuelo rendía homenaje a Barberán y Collar que en 1933 habían volado de Tablada a Camagüey, devolviendo el *4 de Septiembre* la visita que entonces hiciera a Cuba el *Cuatro Vientos*.

El Gobierno español condecoró a Antonio Menéndez con la Orden de la República, y en Cuba, sendos decretos de la presidencia de la República, le ascendieron a 1^{er} teniente y le concedieron la Cruz Naval Militar. El entusiasmo en aquella nación ante el triunfo de su aviador, fue enorme; en La Habana se ofició un solemne *Te Deum* en acción de gracias, al que asistieron, formadas, fuerzas del Ejército, la Marina, Policía y Bomberos, evolucionando durante el acto, sobre la basílica, una escuadrilla de aviones militares.

Agasajado en todas las regiones españolas que visitó, entre las que no faltó Asturias de donde era oriundo el aviador, terminó su recorrido por nuestra patria en Santander en cuyo puerto embarcó en el trasatlántico español *Cristóbal Colón*, que el lunes, 27 de abril, zarpó con destino a La Habana.

EL ATLÁNTICO VENCIDO POR UN GLOBO ESPAÑOL

En 1992, a quinientos años del Descubrimiento, cuando ya podía pensarse que las travesías aéreas transatlánticas habían quedado relegadas a los prosaicos vuelos de los aviones comerciales, dos aerosteros españoles, Jesús González Green, periodista y Director de la Escuela de Aerostación de Villafranca del Castillo, y Tomás Feliú, saliendo de la isla de El Hierro, la más occidental del archipiélago canario, tras mantenerse en el aire ciento treinta horas, se posaban en la localidad de La Esperanza, en el venezolano estado de Monagas, a un par de docenas de kilómetros de Maturín, la capital de éste.

La travesía, minuciosamente preparada durante casi tres años, requirió un profundo estudio meteorológico del Atlántico meridional, especialmente del régimen de alisios, en el que en el Instituto Nacional de Meteorología se formó un equipo de tres meteorólogos dirigidos por José Luis Camacho, que trabajó con entusiasmo y precisión. Fue necesario buscar patrocinador para la empresa, cuyo coste pasó de setenta millones de pesetas, encontrándolo en una conocida marca de goma de mascar.

Para llevar a cabo la empresa se construyó un globo mixto -de helio y aire caliente- en el que el helio, encerrado en una esfera elástica, mantendría la flotabilidad del conjunto, modificándose ésta con el frío de la noche o los rayos del sol, influyendo en ella no solo lo nublado del cielo, sino incluso la sombra de una nube, utilizándose los quemadores de propano para mantener el nivel de vuelo deseado. La barquilla era una verdadera cápsula de plástico de 2 x 1,65 x 1,35 metros, que podía cerrarse herméticamente y así flotar en el agua, indefinidamente.

Iba provisto el *Ciudad de Huelva* -que este nombre recibiría el globo- de modernos sistemas de comunicación que, a través de satélite, le enlazarían con las bases españolas y americanas y, a través de la Onda Pesquera podrían hablar en todo momento con la Telefónica y con numerosos radioaficionados; esto permitió que el Instituto Meteorológico diera oportunos consejos a los aerosteros, a la vista de las imágenes recibidas del "Meteosat".

Llevarían González Green y Feliú comida especial para siete días, facilitada por el Ejército del Aire, además de raciones de "emergencia" para veinticuatro días más.

En la madrugada del domingo 9 de febrero de 1992, los aeronautas que desde hacía varios días se encontraban listos para el "despegue inmediato", cuando recibieron del Servicio Meteorológico la información de que se preveían para las próximas horas, vientos que impulsarían al *Ciudad de Huelva* hacia la zona de Cabo Verde, se elevó éste en Valverde, en la isla de El Hierro donde se encontraba desde varias semanas antes. Eran las 04 10 Z cuando el globo, separándose suavemente del suelo, ganaba altura internándose en el mar con rumbo sur, perdiéndose en las tinieblas de la noche que ya empezaban a retirarse derrotadas por el alba que apuntaba.

La primera parte de la travesía transcurrió con toda normalidad, mante-

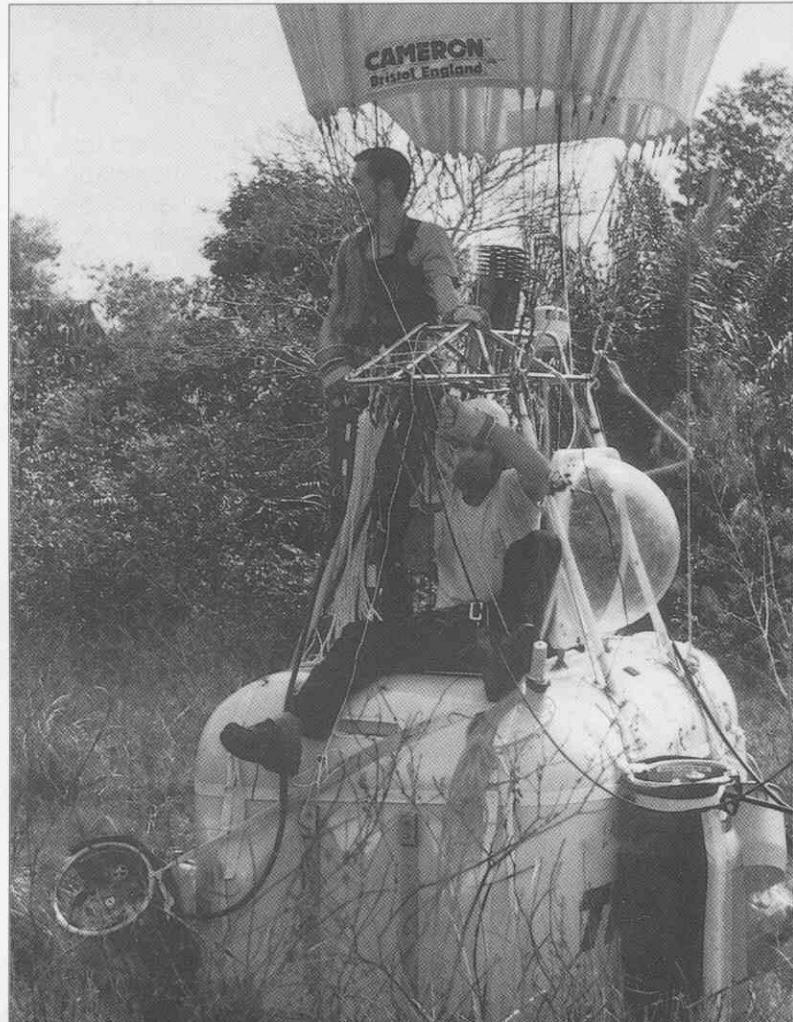
niendo ambos aerosteros los turnos de guardia programados con anterioridad. Cuando llevaban recorridos 500 kilómetros, ya fue cogido el globo por los alisios, los mismos vientos de medio milenio antes llevaron a la nao de Juan de la Cosa y las carabelas de los hermanos Pinzón a protagonizar el más importante acontecimiento de la Historia, y se internó en el Atlántico lo mismo que lo hicieran las naves castellanas.

La primera noche que pasaron en el aire, la del 9 al 10, sufrieron los aerosteros las peores horas del raid, cuando fue cogido el *Ciudad de Huelva* por una tormenta que lo arrastró durante casi 1.200 kilómetros, y en la que tan pronto estaban a pocos metros de las olas, oyendo su feroz rugido, como ascendían sin poder evitarlo, llegando en algún momento a alcanzar 17.400 pies (5.300 m.) de altitud, donde por el enrarecimiento del aire experimentaron algunas molestias que, dado que fue por un corto espacio de tiempo, no tuvieron consecuencias. Durante la tormenta, hubieran de permanecer ambos aerosteros pendientes de los instrumentos y mandos del globo, sufriendo la fuerza del viento y los desagradables efectos de la fuerte lluvia que entraba en la barquilla; esta circunstancia alteró completamente el plan de guardias previsto, fatigando mucho a ambos aerosteros que, a partir de esa noche, apenas pudieron dormir cuatro horas seguidas.

De la tormenta lograron salir cuando, siguiendo la sugerencia del Servicio Meteorológico, descendieron al nivel mínimo de seguridad, escapando así de la fuerte perturbación, ya en el centro del Atlántico. Dentro de aquélla, llegó a alcanzar el *Ciudad de Huelva* una velocidad "sobre el suelo" de 190 kilómetros por hora.

En la medianoche del miércoles, a través de un radioaficionado de Las Palmas, recibirían los aerosteros un mensaje de S.M. el Rey, que decía: *Sigo puntualmente las vicisitudes del globo, os felicito efusivamente por la gesta que estáis realizando y deseo de todo corazón que lleveis a buen fin vuestro viaje*.

Al mediodía del jueves, 13, cuando ya llevaban en el aire los aeronautas noventa y ocho horas y recorridos casi 4.000 kilómetros, faltando aún algo más de 1.000 para alcanzar la costa americana, surgieron serias dificultades que hicieron temer la necesidad de posarse



El globo "Ciudad de Huelva" en el que Jesús González Green y Tomás Feliú hicieron la travesía del Atlántico en 1992 quinientos años después del descubrimiento de América.

en el agua. Ya en aquel momento el *Ciudad de Huelva* había batido tres marcas mundiales de la clase *Rozier AM-7*; por fortuna pudieron los aerosteros superar el difícil momento, continuando ya con pocas incidencias la travesía hasta avistar, con las primeras luces del viernes, 14, la isla de Trinidad, sobrepasándola y entrando en Venezuela por el delta del Orinoco, siendo allí empujado el globo por un viento suave hacia el interior de la selva donde, de haberse tenido que posar, incluso en alguno de los claros existentes, no habrían podido recuperar el globo, ya que aquéllos son verdaderos pozos de verdor, rodeados de árboles de gran altura. Pero el viento roló algo y los llevó hacia un terreno despejado donde se posaron. Eran las 14 30 Z del día 14 de febrero de 1992. González Green y Feliú, con el *Ciudad de Huelva*, habían permanecido en el aire ciento veinte horas y veinte minutos, y recorrió más de 5.000 kilómetros. El Atlántico Sur había sido cruzado por vez primera en globo, y los aerosteros españoles habían batido dieciseis records mundiales.

En contraste con la importancia que a la enorme proeza se dio fuera de España, en nuestra patria la prensa apenas se hizo eco de la gran hazaña deportiva, técnica y humana, producto de la seriedad con que se había preparado la travesía, y del coraje y decisión de dos aerosteros españoles que supieron poner muy altos los colores de la Patria ■

El histórico vuelo del “Dragón Rapide”

ANTONIO GONZALEZ-BETES
Doctor Ingeniero Aeronáutico

INTRODUCCION

En la penumbra del hangar del Museo del Aire (Madrid), que alberga una valiosa colección de aviones históricos sobresale un biplano bimotor, un avión que cambió el curso de la historia de España. Nos referimos al D. H. 89 “Dragón Rapide”, matrícula G-ACYR, que trasladó en julio de 1936 al General Francisco Franco, desde el aeropuerto de Gando (Isla de Gran Canaria) hasta el de Sania Ramel (Tetuán) en el Marruecos español.

El vuelo fue excepcional, importante y transcendental; actualmente después de una investigación de 15 años puede decirse que está ya esclarecido casi por completo. Los resultados han sido publicados en edición de bolsillo (1) y se está preparando una edición más completa con una valiosa información gráfica (2).

El historiador Ramón Salas, que me animó mucho en las

investigaciones sobre este suceso, comenta que el teniente coronel Yagüe, destinado en Marruecos, para decidir que el general Franco se incorporase al alzamiento no encontró mejor argumento que poner a su disposición un avión. De esta forma -copiamos a Salas- se inició una curiosa aventura, mezcla de improvisación, audacia, imaginación y desconcierto que asombrosamente saldría bien.

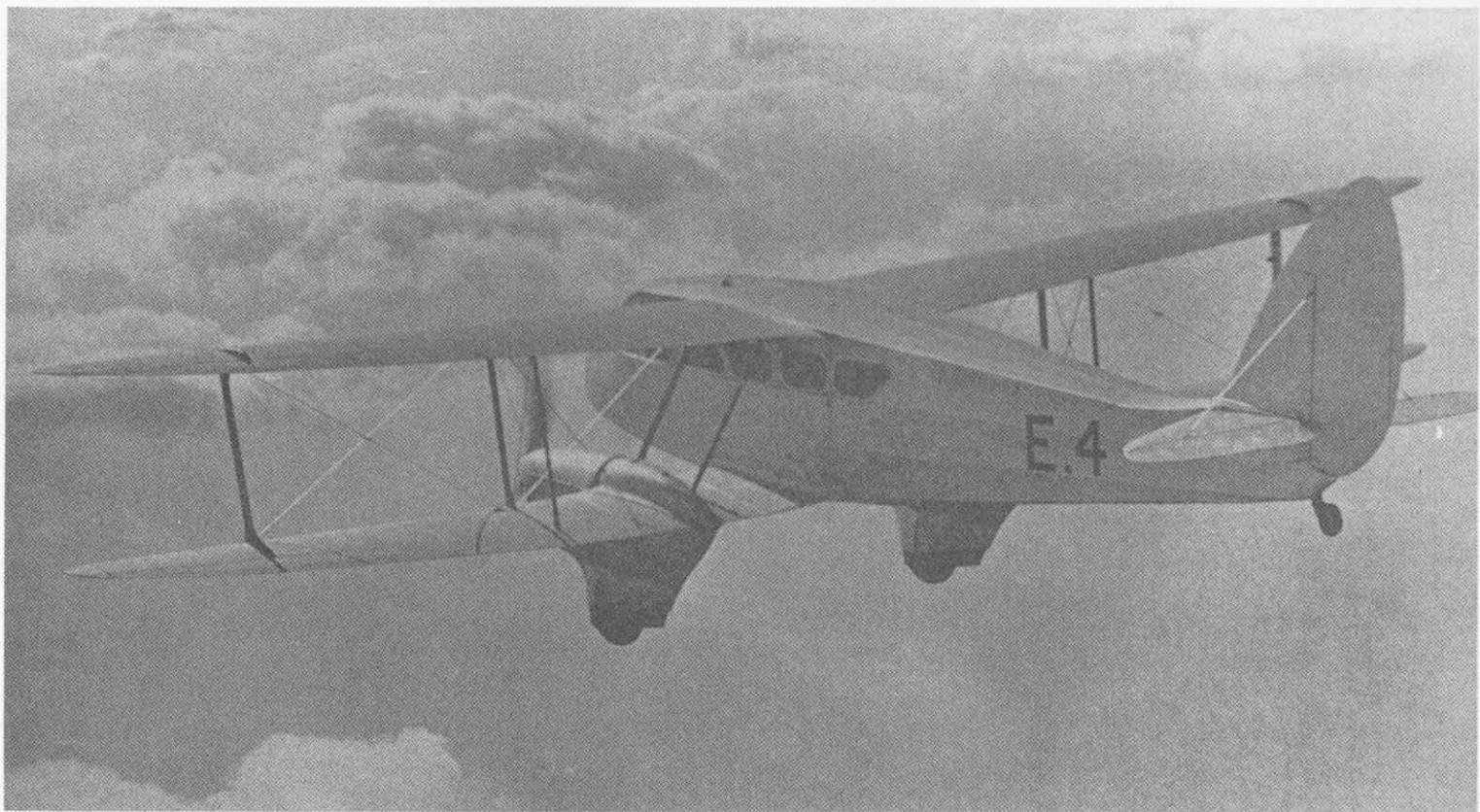
El avión salió del aeropuerto de Croydon (Londres) el 11 de julio de 1936, llegó al de Gando (Las Palmas) el 14 y despegó de nuevo el 18 hacia Tetuán, aterrizando en las primeras horas de la mañana del día 19 de julio en el aeródromo de Sania Ramel (Tetuán) después de dos escalas técnicas en Agadir y Casablanca.

Cuando el avión comenzó su periplo, nadie en Gran Bretaña ni en España, ni aún los promotores del vuelo, pudieron suponer su enorme importancia histórica.

Veamos cómo ocurrieron los hechos.



El ingeniero Arthur E. Hagg que diseñó el H. H. 89 “Dragón Rápido” con la maqueta del “Ambassador”, uno de los aviones más elegantes de la época. (Revista Aeroplane-mayo 1985).



Prototipo E. 4 del D. H. 89 "Dragon", en vuelo en abril de 1935. A los mandos H. S. Broad, piloto de prueba de la D. H.

ANTECEDENTES.

En febrero de 1936 se produjo en España el triunfo del Frente Popular y se admite, actualmente, como el comienzo de la preparación del alzamiento militar que condujo a una larga y cruenta guerra civil. Como consecuencia de aquel triunfo el General Franco fue destinado a las Islas Canarias.

El 24 de junio se dio curso por el General Mola, director de la conspiración militar, a la "Directiva" que se refería a Marruecos, donde se nombraba a un "prestigioso general" que habría de tomar el mando de las fuerzas de Marruecos.

Franco en Canarias no estaba convencido de que el alzamiento militar fuese la mejor solución por varias razones: la

tibiaza de los altos cargos militares, las dificultades de su realización y las posibles consecuencias. El más impaciente era el teniente coronel Yagüe, "que estaba desesperado por las cavilaciones y la parsimonia del general".

Yagüe se encontraba en Ceuta a finales de Junio de 1936 y allí nació la idea de utilizar un avión para trasladar a Franco desde Canarias a Marruecos. En efecto Francisco Herrera Oria visitó a Yagüe por orden de Mola. En la entrevista se acordó enviar a Franco "una avioneta en la que pudiera llegar sin peligro a Marruecos". (3)

Herrera Oria salió de Ceuta el 29 de junio y se entrevistó con Mola el día 1 de julio en Pamplona. Le expuso el problema de la "avioneta" que Mola acogió con muchas reservas pues veía dificultades para la financiación y porque estaba

TABLA 1
"FLOTA AEREA MERCANTIL" 1936

	Airspeed "Courier"	Airspeed "Envoy"	Avro 642	Avro 652	Armstrong Whitworth "Argosy"	Armstrong Whitworth "Argosy"	Boulton Paul 71A	D.H. 84	D.H. 86	D.H. 89	D.H. "Hércules"	D.H. "Fox Moth"	H.P. 42	Monospar	Saro "Cloud"	Saro "Windhover"	Short "Scion"	Short "Calcutta"	Short "Kent"	Short "Scylla"	Spartan "Cruiser"	Miscellaneous	TOTAL
Imperial Airways	-	-	-	2	1	6	2	-	5	-	4	-	8	-	-	-	-	4	3	2	-	-	41
Aberdeen Airways	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Atlantic Coast Airways	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Blackpool and West Coast Air Services	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
British Continental Airways	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Commercial Air Hire	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Crilly Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Higland Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5
Hillman's Airways	-	-	-	-	-	-	-	4	3	7	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
Jersey Airways	-	-	-	-	-	-	-	1	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
North Eastern Airways	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Northern and Scottish Airways	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Olley Air Services	-	1	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Portsmouth, Southsea, and I.O.W. Aviation	3	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Provincial Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Railway Air Services	-	-	-	-	-	-	-	6	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Southend Flying Services	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Spartan Air Lines	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	8
United Airways	-	-	-	-	1	-	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Western Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
TOTAL	3	5	1	2	1	6	2	36	16	22	4	8	8	5	1	1	3	4	3	2	9	23	166

aburrido con la indecisión de los generales, entre ellos Franco. El viernes 3 de junio, Herrera en una nueva entrevista con Mola, le propone consultar con los "exiliados" de Biarritz la posibilidad de financiar el avión. Mola le contestó: "Bien, a otra cosa", lo que quería decir, ¡Adelante!.

LA FINANCIACION Y BUSQUEDA DEL AVION.

HERRERA llegó a Biarritz el 4 de julio y comenzó unas acciones trepidantes, debidas a la urgencia; se entrevistó rápidamente con Juan March, el millonario, en el café Royalty. March aceptó financiar el vuelo y le pidió a Juan Ignacio Luca de Tena que le ayudase. Este se puso en contacto telefónico con Luis Antonio Bolín, corresponsal de ABC en Londres. Bolín llamó inmediatamente a Juan de La Cierva, prestigioso ingeniero inventor del autogiro, que vivía también en Londres. Las palabras de Luca de Tena a Bolín habían sido:

"Necesito que contrates en Inglaterra un hidroavión capaz de volar directamente desde las Canarias a Marruecos, si es posible a Ceuta. Si no consigues un hidro, alquila un avión corriente que ofrezca seguridad absoluta. Un español llamado Mayorga te facilitará el dinero preciso; trabaja en la banca Kleinwort. El aparato tiene que estar en Casablanca el sábado próximo, 11 de julio. Dile al piloto que se hospede en el hotel Carlton y que espere allí la llegada de un emisario que se dará a conocer pronunciando la contraseña GALICIA SALTADA A FRANCIA y le comunicará instrucciones suplementarias. Es posible que el avión tenga que seguir hasta las Canarias para recoger un pasajero y llevarlo a Ceuta. Para identificar al pasajero, el piloto establecerá contacto en Tenerife con un médico llamado Gabarda, que vive en Viera y Clavijo 52; le dará la contraseña diciendo: EL AVION HA LLEGADO. Si el emisario aludido en primer término no apareciera en Casablanca antes del 31 de julio, el piloto regresaría a Londres con su avión, sin volar a las Canarias. ¡Date prisa y muchas gracias!".

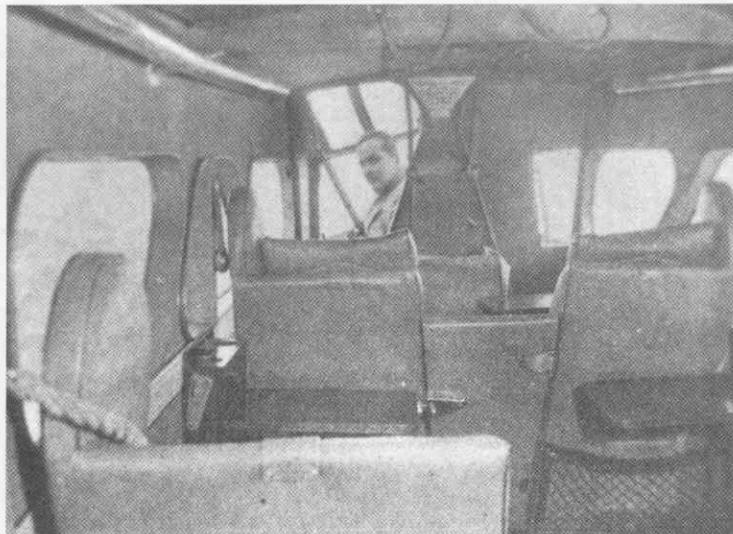
La Cierva tenía su despacho en la calle de "La media Luna" (Half Moon) e inmediatamente se puso a estudiar la forma de conseguir un avión y creemos que utilizó la información que disponía de la revista "Flight". En dicha publicación aeronáutica aparecía la Flota Aérea Mercantil (4). La composición de dicha flota se reseña en la Tabla I "Flota Aérea Mercantil". Puede observarse que existían 20 compañías que utilizaban 21 tipos de aviones, entre ellos 6 hidros. Los hidros no se podían alquilar y entre los aviones terrestres figuraban: el Airspeed "Envoy", 5 unidades en 3 compañías; D. H 84 "Dragón", 34 en 14 compañías; 16 D. H. 86 en 4 compañías; D. H. 89, 36 unidades en 8 compañías y por último 8 D. H. "Fox Moth" en 6 compañías. Después se puso en contacto con una compañía de seguros y le consultó el problema del alquiler. Esta le recomendó la "Olley Air Services" con base en Croydon.

La Cierva llamó por teléfono a su director Gordon P. Olley y apalabró el alquiler de uno de sus aviones. Sin demora llamó por teléfono a Bolín -corría el 6 de julio- y le dijo que había encontrado un avión que lo podrían alquilar en la compañía Olley y que se encargase él de las gestiones.

La Cierva que viajó a París para entrevistarse con Luca de Tena, le comunicó a este que había encontrado un avión terrestre, no un hidro. Este quedó en consultar si servía. (5). Luca de Tena contestó al día siguiente que valía la solución propuesta.

La elección del hidro había tenido su origen en un informe solicitado por Mola a Alfredo Kindelán. Aquel le habló de buscar un aeroplano para hacer el vuelo desde Canarias a Ceuta, donde no existía aeródromo, pero sí un magnífico puerto. No es menos cierto que Kindelán propuso como alternativa un avión terrestre, caso de no ser posible el hidro. (6).

El siguiente paso nos sitúa a La Cierva y Bolín en la campiña inglesa, en Whiteland, residencia rural del comandante Pollard. Bolín había pensado que era necesario darle al vuelo



Interior del avión D. H. 89 "Dragón Rápido", G-ACYR. En la cabina el director de la compañía OLLEY AIR SERVICES LTD, Gordon P. Olley en febrero de 1936.

"OLLEY AIR SERVICES LIMITED"

La compañía Olley Air Services Ltd, había sido creada en Enero de 1934, con un capital de 6. 015 libras esterlinas repartidas en 6. 000 acciones de 1 libra y 300 de 1 chelín. Tenía el domicilio social en el número 10 de Smith Square, Westminter, SW1, Londres. Su objeto era establecer, operar, y mantener servicios aéreos; realizar contratos para vuelos individuales y disponer el transporte de pasajeros, bienes y mercancías por el aire. En la época de su creación, su director Gordon Pierce Olley (nacido en 1. 893) era un veterano piloto de las líneas aéreas "Imperial Airways", que había volado mas de un millón de millas, buen empresario y mejor deportista. Tenía en su haber mas de 11. 000 horas de vuelo. Prestó sus servicios en las Reales Fuerzas Aéreas desde 1914 a 1919 y después trabajó en las compañías Handley Page, KLM y en la Imperial Airways.

Pequeño de estatura y con unas energías fuera de lo común había conseguido en 1936 desarrollar una próspera compañía de alquiler (charter), uno de los negocios mas difíciles del mundo. En la época que nos ocupa la flota de la Olley estaba compuesta de los siguientes aparatos:

- 1 Airspeed "Envoy", matrícula G-ABDA
- 1 D. H. 84 "Dragon", idem G-ACNA
- 3 D. H. 89 "Dragon Rapide", idem G-ACYR, G-ACYM y G-ACTT.

1 D. H. "Fox Moth", idem G-AAYD.

El G-ACYR fue adquirido en diciembre de 1934; el AYCM en enero de 1935 y el ACTT en abril de 1936. Este último había pertenecido a la flota real y lo utilizó el Príncipe de Gales.

Existe un libro sobre Olley, figura mítica de la aviación civil inglesa que es autobiográfico y se titula: Un millón de millas en el aire". Su secretaria Muriel escribió los datos de su quehacer diario en una agenda y entre ellos reseña de los días en que fue alquilado el G-ACYR.

un carácter festivo para no despertar sospechas. La Cierva con esa rapidez mental que le caracterizaba, encontró la solución ideal, buscar dos o tres súbditos de su Majestad británica que sirvieran de "sombras".

A través del editor Douglas Jerrold se pusieron en contacto con un comandante retirado de nombre Pollard. Consultado éste, aceptó el volar a África y propuso le acompañasen su hija Diana y una amiga de ésta, Dorothy Watson, ambas muy jóvenes y a las cuales el viaje les pareció unas estupendas vacaciones.

Resuelto esto Bolín quedó pendiente de ir a Croydon a formalizar el contrato del avión. La noche cerró las gestiones pero los hilos todavía no estaban bien atados.

El día 9 a las dos de la tarde se encontraba Bolín en las oficinas de la "Olley" donde le enseñaron los aviones disponibles. Le ofrecieron un bimotor plateado, el hoy famoso D. H. 89 "Dragón Rapide", matrícula G-ACYR y le presentaron al

piloto capitán Bebb. Con el cheque de 2.000 libras (unas 67.500 pesetas de 1936) pagó el alquiler del "Dragón Rapide" y otros gastos no previstos por un total de 1.015 libras. (7).

El tema de la financiación del avión ha sido investigado para averiguar quien puso el dinero. Se han encontrado muros de silencio y lo que es cierto que hasta ahora nadie ha admitido la tutoría distinta a la de March. La banca Kleinwort tenía relaciones comerciales con March y se ha comprobado por documentos archivados en el Ministerio de Asuntos Exteriores (8). Los descendientes de March manifestaron desconocer las actividades del patriarca de la familia.

En el recuadro, "OLLEY AIR SERVICES LTD" podrá encontrar el lector datos sobre esta compañía. En un artículo de próxima publicación en esta revista se describe con detalle el avión, la historia de su nacimiento, descripción técnica, características y actuaciones, incluido el grupo propulsor.

Bolín una vez cumplidos los trámites del alquiler del avión regresó a Londres. Se investigaron las andanzas de Bolín consultando los recuerdos y relatos de varios autores. En lo esencial todos coinciden e incluso el de Bebb no difiere sustancialmente de lo que hemos escrito (9).

Hay dos detalles que conviene tener en cuenta: Bolín insistió ante Olley que quedase claro que por ningún motivo se aterrizaría en territorio español; el segundo detalle lo ha repetido Bebb varias veces y es que en el momento de la conversación de Bolín con Olley no le dio más importancia al vuelo



Luis Antonio Bolín y Bidwell, malagueño y corresponsal de ABC en Londres. Luca de Tena le encargó las gestiones para situar un avión en Canarias. Realizó unas gestiones impecables junto con La Cierva.

que iba a realizar; se trataba para él de otro vuelo más, a los que ya estaba acostumbrado. ¡Que ajeno estaba de que iba a participar en el primer vuelo y el más importante de la guerra civil española y que sería testigo excepcional de hechos tan trascendentales!. El vuelo quedó fijado para el día 11 de julio de 1936.

Los datos del piloto capitán Bebb se recogen en un recuadro con el título: "EL PILOTO DEL DRAGON RAPIDE".

Bolín la tarde del 9 informó a La Cierva de un seguro adicional de alto coste -diez mil libras- y no previsto. Este le dijo que lo consultarían con el duque de Alba, el cual accedió a garantizar el 50% de su coste.

Todo preparado se le comunicó a Luca de Tena, con lo que se puso en marcha una cadena de información que llegó hasta Madrid y Canarias, donde respiraron tranquilos sabiendo que en unos días se tendría en Las Palmas o en Santa Cruz de Tenerife un aeroplano para el transporte de Franco a Marruecos.

Es admirable como las gestiones de un grupo de personas habían conseguido hacer posible lo imposible.

Muchas personas me han preguntado si se podía haber encontrado otra solución. El análisis de todas las posibilidades con medios marítimos o aéreos aparece en las páginas del libro citado (10).

Ahora ya estamos en condiciones de pasar a otros escenarios y la acción se va a trasladar desde las frías brumas de la

EL PILOTO DEL DRAGON RAPIDE

Cecil Williams Henry Bebb (en adelante Bebb) nació el 27 de setiembre de 1905 y después de realizar sus estudios primarios, entró a servir en la RAF (Reales Fuerzas Aéreas) en 1921, donde alcanzó el grado de sargento-piloto.

En 1931 efectuó el curso de instructor de vuelo y posteriormente prestó sus servicios como piloto civil en la "Southern Aircraft Ltd". En 1933 fué contratado por Alan Cobham el celebre piloto británico y con el "circo" viajó a numerosos países entre ellos, África del Sur.

En 1935 fué contratado por la Olley Air Services Ltd, donde fue elegido para el importante vuelo del Dragón Rapide. La revista "Flight" del 16 de julio de 1936, dio cuenta de la salida del vuelo de Croydon rumbo a las Islas Canarias, calificándolo de "misteriosa misión".

Tenía una gran experiencia pues había realizado en la fecha que nos ocupa numerosos vuelos por toda Europa e incluso estuvo en Madrid, donde le ayudó el Marqués del Merito a solventar ciertas dificultades de su plan de vuelo.

Interesado por este vuelo tan singular, el autor de este artículo se desplazó a Londres en 1980 y concertó una entrevista con el capitán Bebb, pues se había carteado con él varias veces.

Vivía en un hotelito cerca del aeródromo de Croydon donde tantos años había prestado sus servicios. Estaba retirado pero se mantenía en un excelente estado de salud.

Llegado a las proximidades de su casa, un perro nos recibió con unos ladridos y poco entusiasmo. Bebb nos presentó

a su esposa Dods y le entregamos una botella de vino de mi tierra, manzanilla.

Su sala de estar atiborrada de libros y recuerdos daba a un jardín lleno de flores. Nos enseñó la foto que le había dedicado el general Franco, cuando le concedieron la medalla del mérito aeronáutico.

Le relaté mis investigaciones y me manifestó que era digno de felicitación. Al interrogarle sobre algunos detalles se evadió con el pretexto de estar escribiendo sus memorias.

"Yo no supe que era un vuelo tan importante -me dijo- hasta que volví a Inglaterra a finales de Julio. Para mí era un vuelo más. Siempre me sorprende el interés que despierta este vuelo."

"No confié demasiado en el libro de Bolín, es dramático y fantástico y entiendo que no debe dejarse llevar por su fluida prosa".

"Los datos técnicos, avión ruta, cronología... que me presenta creo que son correctos".

"Desde el año 1957, no he vuelto a tener contacto con las autoridades españolas, excepto cuando el agregado aéreo en Londres, en 1969, me solicitó un resumen del vuelo."

El autor mantiene desde hace años correspondencia con este famoso piloto y poco a poco me ha ido contando su versión del vuelo. Debido a esto hoy se puede disponer de una historia del vuelo muy acercada a la realidad".

Su última carta es un resumen del vuelo que refleja lo que él pudo captar. Es muy de agradecer.





El avión "Dragon Rapide", G-ACYR, el gran protagonista del histórico vuelo. Esta es una de las escasas fotografías del avión en vuelo

"pérvida Albión" hasta llegar a las ardientes arenas de un aeródromo perdido en el desierto, y así continuar hasta el ventoso aeródromo de Gando.

Para ayudar al lector a seguir las incidencias habidas hasta el 11 de julio en un recuadro titulado "DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS" se resumen las mismas.

DESPEGUE .

El día 11 de julio de 1936, el avión "Dragón Rapide" se encontraba estacionado cerca de la puerta de salida del edificio terminal del aeropuerto de Croydon. Se empezaba a notar la actividad a pesar de que el reloj marcaba las 6:30 de la mañana.

El mecánico John Rice repasaba en el avión los últimos detalles y el radiotelegrafista, Bryers (?), probaba la radio. El piloto Bebb se encontraba en las oficinas centrales completando el plan de vuelo. Miraba de vez en cuando al "hall" para ver si habían llegado los pasajeros. Volvió a comprobar las cartas de navegación y meteo.

La carta meteo que el lector puede contemplar como documento único -gracias al meteorólogo Sanz Vega- señalaba una zona de bajas presiones centrada en el mar del Norte. Llovía en el centro y sur de Francia, así como en la costa inglesa. El centro de altas presiones se encontraba en Azores. En España llovía en el Cantábrico. Vientos del NO. y mucha fuerza en el Golfo de Vizcaya. Santander y San Sebastián daban lluvia. El vuelo hasta Burdeos no sería bueno.

En un recuadro se indican los cálculos de pesos y actuaciones del G-ACYR para el vuelo.

A las 6:30 se presentaron en el aeropuerto Juan de La Cierva, Luis Antonio Bolín y su esposa Mercedes Saavedra. Esta última se encargó de atender a los Pollard y a Dorothy Watson.

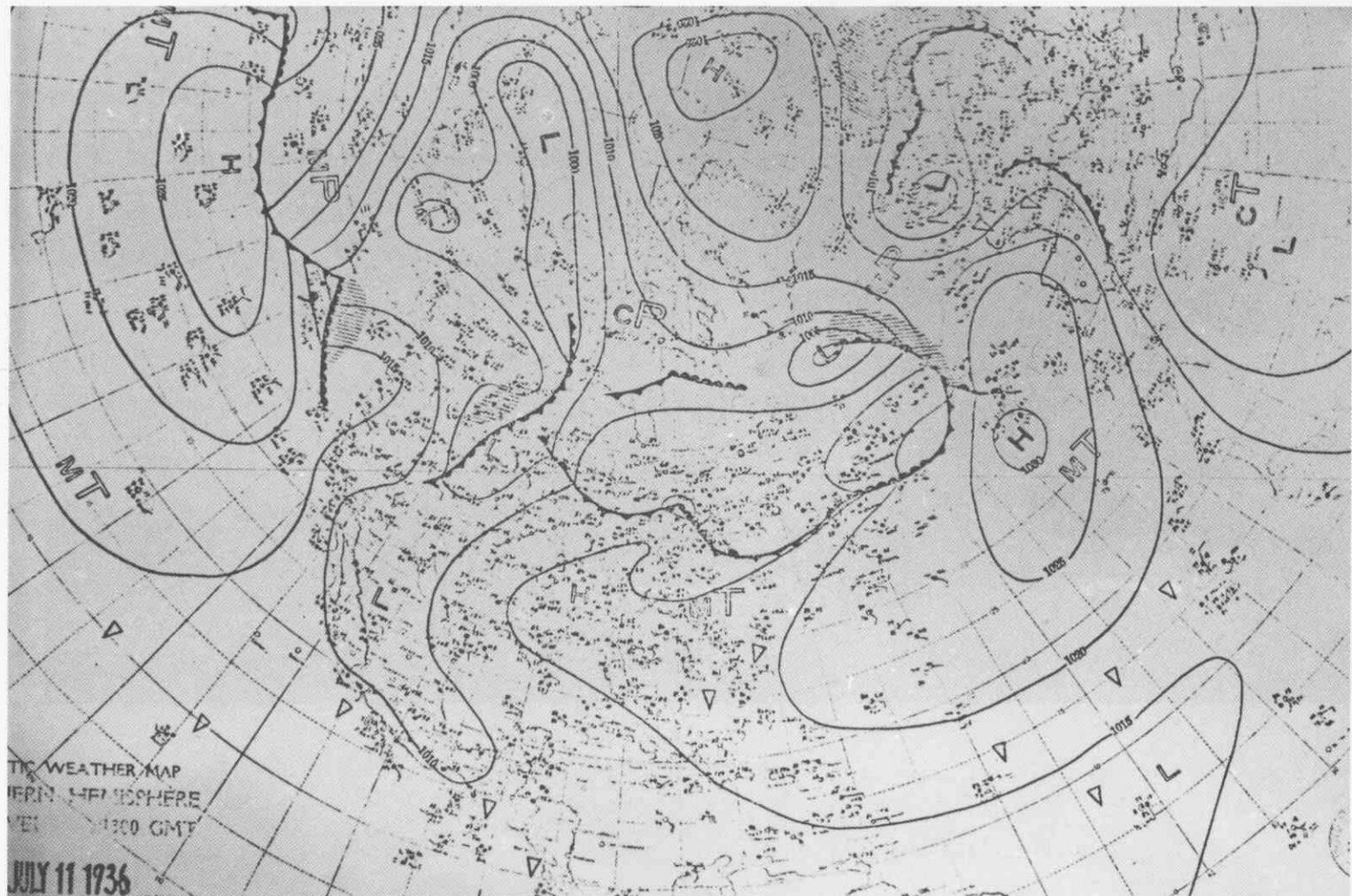
Bolín permaneció en el coche charlando con La Cierva. A las 7 el piloto avisó a los pasajeros de que todo estaba preparado.

Pasados los trámites reglamentarios se dirigieron al plateado bimotor y se acomodaron en los asientos. La mujer de Bolín y el ingeniero La Cierva, se despidieron de ellos.

Los motores se pusieron en marcha y las hélices se convirtieron en dos discos plateados. ¡Fuera Calzos!. La torre dio pista libre y el avión tambaleándose empezó a moverse. Una pausa para comprobar motores y el aparato comenzó a correr por la hierba llena de rocío. A poco el campo se convirtió en una mancha verde. Hora 07:15.

DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS

Fechas (Julio)	Lugar	Acontecimiento
4	Biarritz	Entrevista de Herrera con March.
4	Biarritz	March encarga gestión a Luca de Tena.
5-16:00	Biarritz	Luca de Tena telefona a Bolín.
5-17:00	Londres	Bolín telefona a Juan de La Cierva.
5-18:00	Biarritz	Luca de Tena habla con Bolín.
5-20:00	Londres	Bolín habla con La Cierva.
5-21:00	Londres	Reunión La Cierva/Bolín.
6	París	Luca de Tena habla con La Cierva.
6-12:00	Londres	La Cierva encuentra avión y se lo dice a Bolín. Este visita Olley en Croydon.
7	París	Reunión La Cierva/Luca de Tena.
8	Madrid	Herrera Oria comunica a Luca de Tena avión terrestre vale.
8	Londres	Luca de Tena comunica a La Cierva aceptación avión.
8-20:00	Londres	Reunión con Pollard en casa de este.
9-09:00	Londres	Bolín visita la banca Kleinwort.
9-11:00	Londres	Entrevista Pollard-Bolín..
9-14:00	Londres	Bolín visita a Olley en Croydon
10-17:00	Londres	Entrevista La Cierva-Bolín con el duque de Alba.
11-06:00	Londres	La Cierva lleva a Bolín a Croydon.
11-07:15	Londres	Despegue del G-ACYR con Bolín, Bebb y dos tripulantes.



Carta meteorológica del día 11 de julio de 1936 donde puede observarse el área de bajas presiones (L) y que dio lugar a lluvia intensa y escasa visibilidad en la etapa Londres-Burdeos.

El avión viró hacia la derecha y puso rumbo a la costa francesa. Empezó a llover y el agua a golpear con fuerza el parabrisas. La visibilidad se redujo. El radio comunicó a Bebb que llovía en Burdeos y la visibilidad era muy reducida. A las 10:30 el avión se posó en el aeropuerto de destino, Teynac en Burdeos, levantando las ruedas grandes sábanas de agua. Un grupo de personas se dirigió con presteza al avión. Al bajar los pasajeros se vieron rodeados por Luca de Tena, el marqués del Mérito y el duque de Santona, acompañados por Fernando Zarco y el aviador Gandara, este último francés y casado con la hija del marqués de Ivanroy. Vivía en Biarritz y era miembro del aeroclub Vasco.

Ocuparon varias mesas de la cafetería y Bebb fue consultado por si podía llevar otro pasajero, ya que el marqués del Mérito-en adelante Mérito-tenía que volar a Casablanca. Se arregló el asunto mandando el mecánico por vía aérea a aquella población.

Las instrucciones de Luca de Tena a Bolín no habían cambiado y debían esperar en Casablanca un emisario que tomaría la decisión de continuar el vuelo a Canarias para recoger un pasajero y llevárselo a Marruecos.

Terminado el frugal refrigerio y reposado el avión, éste despegó rumbo a Portugal-recuérdese que se había estipulado que no se aterrizaría en territorio español-a Oporto. La meteo no era buena, soplaban vientos fuertes del NO. y la ruta de 800 kilómetros, no se presentaba fácil.

El ruido de los motores se mezcló con los adioses y el avión tomando altura se dirigió a su destino en Portugal.

SEGUNDA ETAPA: BURDEOS-OPORTO.

A primera hora de vuelo transcurrió sobre un mar azul y un cielo claro pero cuando avistaron la costa española, vieron con sorpresa las negras nubes que cubrían esta. Bebb aumentó la altitud de vuelo, ya que la carta señalaba montañas-Picos de Europa de 2500 metros de altitud. El parte daba lluvias en Santander. Después de pasar esta población el avión encontró condiciones de vuelo muy desfavorables; nubes, lluvia y fuerte viento lo que les desvió hacia la llanura castellana. Bebb no lo dudó y como no sabía exactamente donde estaba puso rumbo a Biarritz.

Bolín aprovechó este incidente 21 años más tarde, para emocionar al lector con todos los ingredientes de una novela de terror, con el añadido del peligro de choque con el Naranco de Bulnes-era el Naranco, el otro monte se encuentra al lado de Oviedo-una inocente fantasía para los que hayan volado por esa zona.

El capitán Bebb demostró, no cabe duda, un gran sentido común teniendo en cuenta que le habían impuesto la condición de que por ningún motivo debía aterrizar en España y desconocía exactamente dónde estaba. Debió tomar la decisión a las 13:30 horas y alcanzó Biarritz sin problemas a las 14:45.

Los pasajeros fueron objeto de grandes



El marqués del Mérito, José López de Carrizosa, que se unió a los pasajeros del 'Dragon Rapide' en Burdeos. Hombre clave en las gestiones posteriores en Tánger. Financió una avioneta por si el avión inglés no podía aterrizar en el Marruecos español.



El mal tiempo obligó al G-ACYR, en ruta a Portugal, a volver a Biarritz donde aterrizó para repostar el 11 de julio. Reginald Jouhaud encontró esta foto del avión en el aeropuerto de Parma.

atenciones por parte del personal del aeropuerto e invitados por el Aeroclub Vasco en cuyo restaurante les atendió Alan Pierre.

Mis investigaciones naturalmente me condujeron a visitar el aeropuerto de Parma (Biarritz) y el personal que me atendió no recordaba nada del vuelo. Fue uno de paso sin más historia. Las cosas se aclararon cuando conocí a Reginald Jouhaud, que es la persona que ha contribuido a aclarar el paso del G-ACYR por Biarritz. Fué confirmado el paso por un testigo y el archivo del aeroclub y además envió una foto del avión en el aeropuerto, en el mes de julio, una de las pocas que existen.

Dos horas después del aterrizaje el avión puso rumbo a Oporto, hora 16:45.

TERCERA ETAPA: BIARRITZ-ESPINHO.

MÉRITO, que había cursado nociones de pilotaje en Francia, adquirió unas cartas aeronáuticas en Biarritz para ayudar en la navegación. El vuelo transcurrió esta vez sin incidentes dignos de mención hasta el final del mismo. Bebb

estuvo buscando el aeropuerto de Oporto en condiciones muy precarias pues casi había anochecido. En uno de los viajes acertó a ver un campo de aviación y sin pensarlo dos veces, con las últimas luces aterrizó. Eran las 20:15 horas. Pronto se dieron cuenta del error pues fueron cercados por personal militar. Habían aterrizado en el campo de Espinho perteneciente a la Fuerza Aérea portuguesa. Este campo estaba situado a 18 kilómetros de Oporto y a 3 de Paramos, había sido inaugurado en 1932. El jefe era el capitán Oliva. Como una de las cosas que hacía bien Bolín era negociar, no sabemos cómo, pero se las arregló para que los militares los dejaran marchar a la mañana siguiente.

Este campo fue visitado por el autor de este trabajo siguiendo las huellas del avión. Con el jefe del Aeroclub repasamos los archivos y la prensa local; poco a poco fuimos conociendo la historia de este enclave, otrora militar y en 1982, un magnífico campo civil de gran importancia turística.

No nos sorprendió la falta de huellas del paso del avión y por tanto las únicas evidencias son el relato de Bolín y la cartilla de vuelo del capitán Bebb.

En la luminosa mañana del 12 de Julio el avión despegó de Espinho y se dirigió al sur.

CUARTA ETAPA: ESPINHO-ALVERCA (LISBOA).

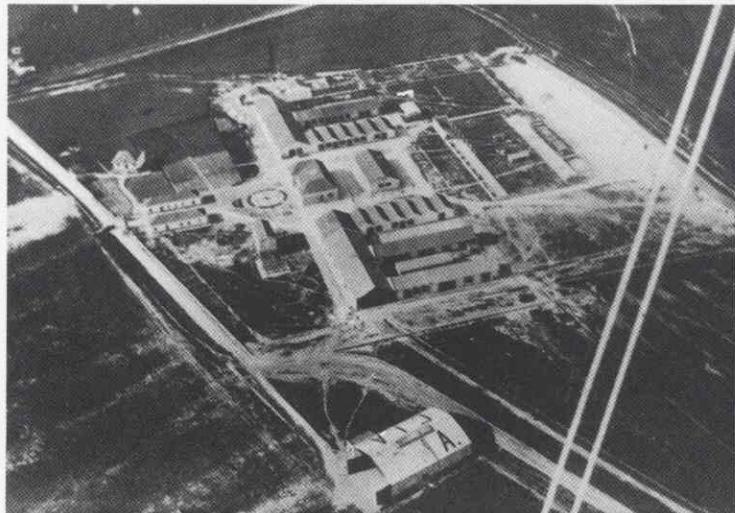
EL tiempo era perfecto para volar y el aire estaba tranquilo pues eran las nueve cuando las ruedas abandonaron la tierra. El mar a la derecha de la ruta era como un cristal azul verdoso. La ría de Aveiro pasó lentamente bajo las alas del bimotor y los pasajeros se distraían con el soberbio paisaje. Bolín y Mérito comentaban el pasado y planeaban el futuro. Al pasar sobre Figueira da Foz fué inevitable buscar la dulce Coimbra, que había merecido el nombre de la "Atenas portuguesa".

Cuando faltaban 20 minutos para el aterrizaje vieron el río Tajo y sin apenas transición, las típicas colinas que rodean Lisboa, la "última ciudad mediterránea a orillas del océano".

A las 10:10 apareció inconfundible el aeropuerto de Alverca bien conocido por Bebb. El avión puso las ruedas en el suelo y siguiendo lo que era costumbre habitual, fué cargado de combustible y aceite y preparado para el próximo despegue.

Acompañados de las chicas y Pollard, Mérito y Bolín salieron para Lisboa dejando a Bebb y al radio al cuidado del pre-

DATOS DE RUTA Y ESCALAS. CANARIAS-MARRUECOS ESPAÑOL			
Julio de 1936			
FECHAS	18	18	19
DISTANCIA (KM)	630	290	325
DATOS AVIÓN:			
Peso vacío (kg)	1510	1510	1510
Combustible (kg)	262	262	262
Aceite (kg)	30	30	30
Pasaje (kg)	385	385	462
Equipo (kg)	47	47	47
Equipajes (kg)	100	100	120
Peso despegue	2134	2134	2211
Aterrizaje	16:55	21:00	07:00
Tiempo en ruta		2:05	2:00
Piloto	Bebb	Bebb	Bebb
Mecánico	Bryers	Bryers	Bryers
Pasajeros	Franco	Franco	Franco
	Salgado	Salgado	Salgado
	Villalobos	Villalobos	Villalobos
			Bolín



Aeropuerto de Alverca (Lisboa), el segundo portugués por donde discurrió el avión Dragon Rapide. En Lisboa, Mérito y Bolín se entrevistaron con el jefe del Movimiento, general Sanjurjo, en su villa de Estoril.

ciado avión. Merito y Bolín querían hablar con el jefe del futuro alzamiento, el general Sanjurjo, informarle del vuelo y sus objetivos.

El general se encontraba exiliado en Portugal y vivía con su familia en Villa Leocadia, en Estoril. En esta finca se entrevistaron los españoles con Sanjurjo, le pusieron al corriente de la situación y recibieron la conformidad del general que creía importante que Franco se pusiese al frente de las tropas de Marruecos.

Cumplidos estos extremos volvieron al aeródromo donde ya estaban esperando Pollard y las chicas. Al capitán Bebb en un aparte le comunicaron que seguirían a Casablanca, probablemente continuaría a Marruecos con Pollard y ayudaría a identificar al misterioso emisario.

RUMBO A CASABLANCA.

Alas 16:15 de la calurosa tarde despegó el infatigable avión y pronto apareció la costa española. Huelva fué pronto una mancha y siguió un desfile, el de las blancas arenas de Sanlúcar donde moría el río Guadalquivir, el Estrecho de Gibraltar y las costas de África.

Cuando la tarde declinaba el avión sobrevoló Larache una de las ciudades más misteriosa y evocadora. Las torres blancas de los morabes rompían la monotonía de las murallas

dormidas desde hacía siglos. Pronto en el horizonte apareció Casablanca con sus 200.000 habitantes y su fisonomía europea. Su aeródromo, Cazes, se encontraba a 6 kilómetros al sur. Al filo de las 20:30, tras tres horas y media de vuelo, el avión se posó en el suelo.

Bien protegido el avión en uno de los hangares, pasajeros y tripulantes se dirigieron en unos "taxis" a la ciudad para alojarse en el hotel Carlton donde tenían reservadas unas habitaciones. A la mañana siguiente Merito, Bolín, Pollard y Bebb se reunieron para desayunar y preparar planes. Las chicas se fueron a hacer turismo y el mecánico a Cazes a revisar el avión.

Bebb manifestó que quería prescindir del radio y Pollard lo arregló con el cónsul y lo enviaron a Londres. (11). Según Bebb, "el radio había sido contratado para este vuelo pues normalmente no lo necesitaba. Fué una persona totalmente inútil y les comuniqué a Bolín y Pollard que le relevaría de su trabajo. Le enviamos al consul británico que lo devolvió a Inglaterra".

En la tarde del 13 de julio le llegó al grupo la noticia del asesinato de Calvo Sotelo, lo que hizo cambiar todos los planes, pues los acontecimientos se precipitaban. Decidieron que el avión no podía esperar al emisario y debía seguir a Canarias. Le entregaron escrita la contraseña a Pollard y a Bebb le dijeron que saldría el 14 para Canarias. Mérito se marcharía a Tanger para actuar de enlace y Bolín se quedaba inexplicablemente en Casablanca, cosa que nunca se entendió y su explicación no resiste un análisis serio. Bolín, no cabe duda, con su conocimiento del inglés y su habilidad de gestión, hubiese resuelto numerosos problemas. Así lo piensan los que intervinieron en el vuelo y el autor de este trabajo.

En Tenerife, Franco enterado de lo de Calvo Sotelo ya no tuvo un momento de duda y por medio de su enlace envió a Mola un comunicado, aceptando sin más su participación en el movimiento. La decisión rápida e irrevocable fué acompañada por órdenes de sacar dos billetes para su esposa e hija para El Havre (Francia) (12) y que se indagase dónde estaba el misterioso avión, que le llevaría a Marruecos.

A la mañana siguiente cumplidos en el aeropuerto de Casablanca los trámites de rutina, el "Dragon Rapide" despegó a las 7:55 de la mañana con rumbo sur. Mérito salió en línea regular aérea hacia Tanger, desde el mismo lugar.

El paisaje desde el avión fué cambiando gradualmente hasta alcanzar las desoladas extensiones del desierto. La Alcazaba de Agadir rompió la monotonía y la vida volvió a extinguirse después. Unas colinas anunciaron la llegada del enclave español de Sidi Ifni y otra vez la terrible desolación de las arenas, se enseñoreó de la vista de los pasajeros. En el interior de la cabina parecía percibirse la sensación de absoluto silencio de la tierra muerta. Eran cerca de la doce cuando se avistó Cabo Yubi con su aspecto desolado y triste, su fuerte y sus edificaciones, así como varios centenares de mugrientas "jaimas". La torre del radiofaró daba una nota de civilización. (13).

Casi toda la guarnición acudió al pie del avión, un acontecimiento que rompía la terrible monotonía diaria. El cabo Guevara atendió el abastecimiento. Hoy capitán retirado en Canarias, recordaba la llegada del avión:

"..... en cuanto al Dragon Rapide pude decirle que yo mismo le suministré la gasolina para continuar el vuelo a Las Palmas. No se habían tenido noticias de su llegada y este detalle al no cumplirse pudo alertar al capitán Burguete, jefe de la guarnición y recelase algo anormal.".

"La tripulación y pasajeros estuvieron invitados en el pabellón de oficiales y tomaron un pequeño refrigerio y en este corto intervalo hasta el despegue no creo se alertase a Madrid-como relató Bolín- y se diese orden de detener el avión en Canarias. lo probable era que se hubiese retrasado el mensaje preceptivo desde Casablanca.". (14).

Bebb comenta en su carta (15) que el jefe de la guarnición le pidió el permiso de aterrizaje y que contestó que no lo ha-

bía solicitado por creer que Cabo Yubi era aeropuerto abierto al tráfico civil. La verdad es que este campo de aviación tenía un "status" especial que hacia necesario dicho permiso. Bebb le contestó que lo arreglaría en Las Palmas, lo cual fue aceptado.

El avión despegó a las 13:30 y después de una travesía sin incidentes, aterrizó en el aeropuerto de Gando a las 14:40 horas.

Bebb describió la llegada. "pedí a las autoridades si se podía reabastecer el avión y guardarlo en el hangar. Esta era la práctica normal, pues se pasaba la policía y aduanas y podíamos despegar de nuevo en unos quince minutos. Pedimos un taxi y nos dirigimos a Las Palmas, al hotel Metropole".

Al día siguiente Pollard y las dos chicas se encontraban en Tenerife, habiendo realizado el viaje nocturno en el "correíllo".

AVENTURAS EN CANARIAS.

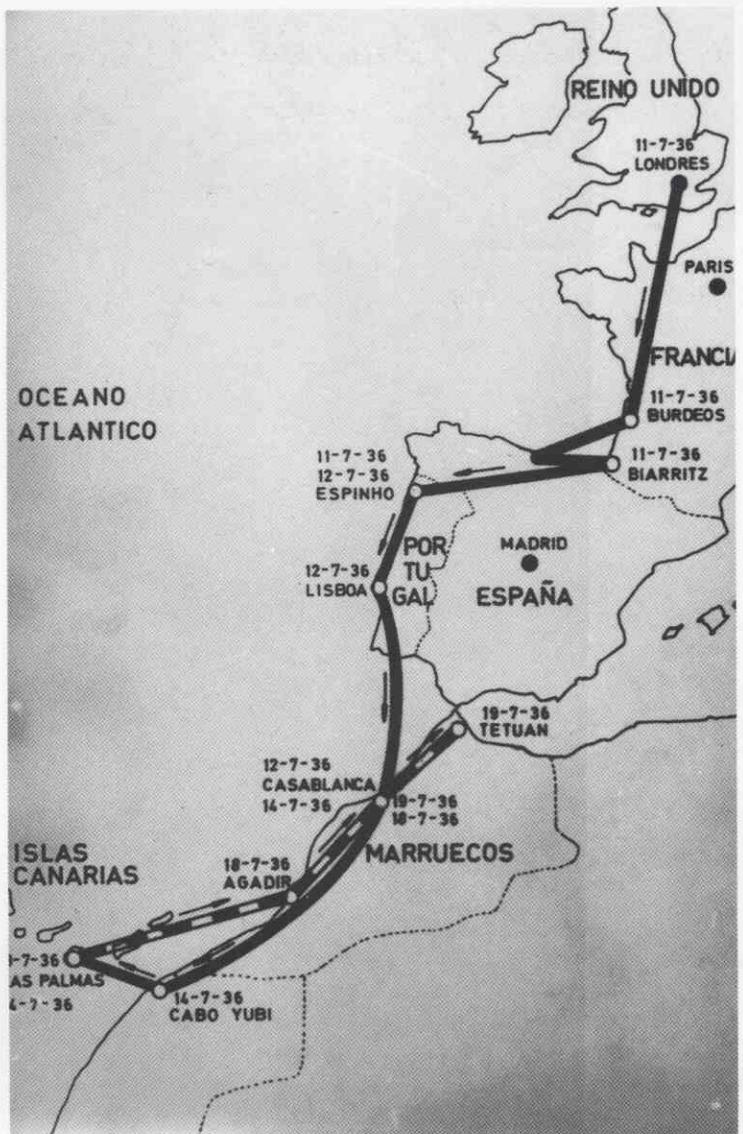
OLLARD y las chicas tomaron un taxi y dieron la dirección de la clínica Costa, en Viera y Clavijo 52, donde debían entregar el mensaje que les había dado Bolín. A las 7:30 fueron recibidos por el teniente coronel médico Gabarda que recogió el mensaje-no sin dificultades idiomáticas- y lo entregó al teniente coronel Franco Salgado-Araujo, -en adelante Salgado-ayudante de Franco y primo de este. (16) .

Pollard estuvo alojado en el hotel "Pino del Oro", donde le visitó un oficial español, al que informó que el avión esperado estaba preparado desde el día anterior en el aeropuerto de Gando para despegar en cualquier momento. No se eligió Los Rodeos por sus frecuentes nieblas que entorpecían los vuelos.

Salgado comenta en su libro (17) la retención de la documentación del avión en Cabo Yubi. Este punto lo aclaró Bebb posteriormente, pero en ese momento Salgado lo aprovechó para no despertar sospechas. Un avión sin documentos no podía volar.



El teniente piloto Antonio Villalobos Gómez, con muchas horas de vuelo por nuestras posesiones, fue seleccionado por el general Orgaz para acompañar al general Franco en el vuelo de Las Palmas a Tetuán. Murió un año después combatiendo en el frente de Asturias. Se había presentado a Orgaz en la madrugada del 18 de julio.



Recorrido del avión Dragon Rapide. Despegó a las 14:00 de Gando rumbo a Agadir el 18 de julio de 1936. De pasajeros iban el general Francisco Franco, el teniente coronel Salgado y el teniente piloto de aviación español Villalobos.

Salgado pensó en otros problemas. El primero era cómo podía Franco trasladarse a Las Palmas sin despertar sospechas. La muerte por accidente del general Balmes, gobernador militar de Las Palmas, resolvió el problema. Se ha especulado sobre lo providencial de este suceso al cual incluso se le tachó de asesinato. Nada más lejos de la realidad y se puede demostrar sin lugar a dudas que el General Balmes se hirió de muerte en el campo de tiro de la Isleta donde había ido para hacer ejercicios con armas (18) .

Franco solicitó permiso a Madrid, al Ministerio de la Guerra, para presidir los funerales del general Balmes y así se pudo encontrar el 17 de Julio a las 8:30 en Las Palmas.

El segundo problema era la documentación para un viaje por el extranjero-Marruecos francés-. Este extremo se resolvió con la colaboración de un diplomático español, Sangroniz, que le prestó su pasaporte.

En Las Palmas, Franco la mañana de su llegada revistó la compañía de honores en el puerto de la Luz, donde había atracado el vapor "Viera y Clavijo", el "correíllo", en el que había viajado con su familia y séquito. En el mismo barco viajaron Pollard, su hija Diana y su amiga Dorothy.

Terminado el sepelio del general Balmes, Franco y su séquito volvieron al Hotel "Madrid", situado en la plaza de Cai-rasco. Mientras, el alzamiento estaba en marcha desde la madrugada del mismo día (19) .

En Madrid el 18 de julio se desarrolló de una manera poco habitual y lo resumió Constancia de la Mora, nieta de Romanones, separada de un hermano de Bolín y casada por lo civil con Hidalgo de Cisneros. (20) . Este le dijo : "los traidores

ENCUENTRO DE AVIONES

El Fokker 20-1 se encontraba el 18 de julio en misión de abastecimiento al pozo de Auhaifrit, en donde acampaba una sección nómada. En vuelo recibieron un radio de Cabo Yubi ordenándoles se dirigiesen a Villa Cisneros para repostar y volver rápidamente a aquel aeródromo. El alférez Arija piloto del avión aterrizó en Cabo Yubi a las 11 horas. Las órdenes eran repostar y salir para Madrid. Los Fokker 2 y 3 habían ya salido con el mismo destino. Estos últimos aterrizaron en Agadir a las 11:30, repostaron y a las 12 despegaron. Llegaron a Sevilla al caer la tarde.

El alférez Ureña, jefe accidental de Cabo Yubi le comunicó a Arija que volaría en el avión. Arija aceptó aunque continuando de primer piloto. Ambos jefes intentaron sumar Cabo Yubi al movimiento pero por la premura del tiempo no lo consiguieron. La guarnición, se supo después, había sido alertada por el capitán Burguete que se vigilase a Ureña por sus ideas, favorables a un alzamiento.

De mecánico fue en el avión Angel González y de tripulantes, aparte de Arija y Ureña, el sargento piloto Ananias San Juan y el sargento radio Marcos. Al alférez Lopez Garro le negó el permiso Ureña, porque no le ofrecía confianza.

Según uno de los tripulantes, cuyo nombre silencio a petición suya, el avión despegó a las 12:30 rumbo a Agadir, aterrizando a las 15:00 aproximadamente, teniendo en cuenta su velocidad de crucero de 180 kms/hora y el viento dominante.

En Agadir Ureña y Arija fueron al barracón de tripulaciones que conocían de sus frecuentes viajes. Los demás permanecieron ayudando al reabastecimiento del avión, que había que hacerlo a mano. Se tardaba en esta tarea una hora.

El avión despegó hacia las cuatro y cuarto. No se recordaba que hubiese aterrizando un avión inglés y se colocase al lado porque hubiese despertado mucho interés. Tampoco lo comentaron ninguno de la tripulación.

El G-ACYR pilotado por Bebb aterrizó en Agadir a las 16:55 y Bebb no recuerda nada de que hubiese un avión español.

Dado el horario de los dos aviones, no es extraño que 20 años después se especulase sobre ello.

de Marruecos habían sido detenidos". Eran las cuatro de la tarde y el calor intenso había dejado vacías las calles. El pueblo seseaba.

La acción en Las Palmas fue tan trepidante y tan llena de pequeños sucesos que infinidad de historiadores se perdieron en esa intricada selva de acontecimientos. . . . , la verdad salió con enormes esfuerzos y como resultado de unas investigaciones contrastadas.

El día 15 el piloto Bebb se dedicó a descansar. El 16 a las tres de la tarde le interrumpieron la "siesta" y el capitán Lucena, enviado del general Orgaz, le interrogó sobre el avión llegado a Las Palmas. Bebb le dijo que venía con unos turistas. Lucena le conminó que se vistiera y fuese a la Catedral donde le esperaría un coche porque la autoridad militar le quería hablar. Bebb fué llevado a Tafira donde conoció al general Orgaz. Este le dijo que estaba esperando un avión de Londres. Bebb le contestó que no podían ser ellos porque sus clientes venían a estudiar el cultivo del tomate. Era asunto de ellos el decidir los vuelos del avión. Esto confirma como el general Orgaz, al no estar seguro de la disposición del avión inglés, requisase un "Junkers" y así tener preparado otro medio de transporte para el general Franco. Este extremo se documenta en el libro (19) .

Bebb el 17 por la mañana le explicó a Pollard las incidencias habidas durante su ausencia y decidieron visitar al cónsul británico, Mr. Head. Este quedó en aclarar las cosas con Franco. Por la tarde nuevamente visitó a Bebb otro militar y le enseñó el mensaje que estaban esperando. Se lo comunicó a Pollard y decidieron visitar al general Orgaz. Junto con el emisario se trasladaron de nuevo a Tafira, al chalet de Bonny, que avisó al general que se alojaba en el hotel "Los Frailes". Se aclaró la situación, se discutieron las alternativas del vuelo a Canarias, entre ellas que a pesar de los depósitos suplementarios el avión no tenía autonomía suficiente para ir sin escalas a Marruecos. Pollard y las chicas no tenían cabida en el vuelo y se acordó que regresasen por vía marítima a Inglaterra. Este extremo se comprobó y efectivamente volvieron a Inglaterra el 24 de julio.

La noche del 18 de julio fué trepidante y a Bebb le desataron unos insistentes golpes en la puerta de su habitación. Al abrir se encontró a Bonny, al capitán Gil de León y al teniente Logendio, ambos del séquito de Franco. En correcto inglés le dijo Bonny:

- ¡ Be prepared!, ¡It is time!. (Preparese , ha llegado el momento).

"Avisé a Pollard y al mecánico-cuenta Bebb- y salimos con prisa en auto a la comandancia militar. Nos dejaron en una habitación. Hubo muchas idas y venidas de gente y alguien de vez en cuando abría la puerta y miraba. El consul inglés oportunamente nos proporcionó el desayuno que ya tardaba".

En Tenerife se había recibido a altas horas de la noche por telegrama que las tropas de Marruecos se habían alzado en armas e inmediatamente se comunicó a Las Palmas y el comandante Garcia Gonzalez se personó en el hotel Madrid y entregó una copia del telegrama a Franco. Este se trasladó rápidamente a la comandancia con su esposa, su hija y su séquito. Allí se hizo cargo de la situación y empezó a dar órdenes a fin de sumar Las Palmas al alzamiento, extremo que no se produjo hasta mediada la mañana del día siguiente porque la guardia civil, la de asalto y el gobernador civil no estaban conformes con la sublevación militar.

El general Orgaz y Franco comentaron el vuelo a Marruecos y el primero le propuso incorporar un piloto español en el avión para ayudar en el vuelo. El teniente Villalobos que se había presentado a primeras horas fué avisado. Este marchó rápidamente a su casa, recogió la maleta y se despidió de su esposa para una misión de transporte de correo a Tenerife. El teniente Antonio Villalobos Gomez conocía como nadie el territorio que tenían que sobrevolar. (20) .

Dos compañías de tropas intervinieron en esos momentos tan difíciles. Una ocupó los centros neurálgicos de Las Palmas y la otra se desplazó a Gando para proteger el preciado bimotor. Ramon Pando destituido jefe del aeropuerto fué restituido en su cargo. En Gando el personal militar estuvo como dos horas incomunicado.

Bebb y el mecánico , a las 12 horas fueron llevados con escolta al aeropuerto donde encontraron el avión fuera del hangar y preparado para despegar en cualquier momento.

A las 13:30 el remolcador "España", en el cual se había embarcado Franco en Las Palmas, apareció en la bahía de Gando y largando un bote se aproximó a la rampa varadero. Un marinero sacó a Franco en hombros (21) .

En Casablanca Bolín recibió una comunicación de Mérito desde Tanger, que le informó del alzamiento y de los posibles campos de aterrizaje del Dragon Rapide, que se esperaba despegaría de Gando el 18 de julio. Bolín decidió que el aeropuerto de Cazes era el mejor lugar donde esperar los acontecimientos. Se despidió del hotel, arregló el alojamiento para los pasajeros del avión en un lugar más discreto y en taxi se dirigió al aeropuerto.

DESPEGUE HACIA LA HISTORIA.

OS mapas meteo del 18 y 19 de julio nos muestran la situación de esos días; vientos flojos del NO. y el anticiclón normal en Canarias. El plan de vuelo preparado por Bebb incluía una escala técnica en Agadir para repostar y continuar a Casablanca donde pernoctarían. El peso de despegue sería de 2. 408 kilogramos, con tres pasajeros, Franco, Salgado y Villalobos.

Después de las despedidas protocolarias y con Bebb algo inquieto porque quería llegar con luz a Casablanca, Franco y los dos pasajeros subieron al avión. Se acordó que podían cambiarse a paisano durante el vuelo.

El mecánico ocupó el primer asiento de la izquierda; el te-



Una de las escasísimas fotografías del histórico avión Dragon Rapide proporcionada especialmente para la revista Aeroplano por el capitán Bebb.

niente Villalobos el de la derecha; el general Franco detrás de Villalobos y el teniente coronel Salgado a su izquierda.

El avión despegó a las 14:05, pasó por encima de la playa "Ojo de Garza" y con un suave viraje dejó a la derecha la punta del Ambar y la península de Gando. (22). Cuando alcanzó los 800 metros de altitud se niveló y con los gases ajustados a 1950 RPM, Bebb se dedicó a lo que sabía hacer bien, pilotar el avión rumbo a Agadir.

Franco consultó con Villalobos el tiempo en ruta y este le informó que llegarían a Casablanca hacia las nueve de la noche. La punta de Jandía en Fuerteventura pasó por el ala derecha y a las 14:40 sobrevolaron la cadena montañosa de esa isla. El general Franco y los otros dos pasajeros se cambiaron a paisano. No arrojaron los uniformes al mar como dicen algunos historiadores, uno de tantos mitos que nadie se tomó el trabajo de destruir. Sobre las vestimentas existen tres versiones, una de ellas, la más fantástica es que Franco iba vestido de jeque árabe. (23).

El G-ACYR aterrizó en Agadir a las 16:55 horas. El piloto estacionó el avión cerca de los depósitos de la "Shell". Las crónicas cuentan que aterrizó un avión militar español al mismo tiempo y el general Franco hizo señas de que se alejasen rápidamente de allí. A este suceso se le prestó la debida atención y se trató de aclararlo, como todos los sucesos relacionados con el histórico vuelo. Bolín se refiere a 3 aviones militares; Salgado a un avión y Bebb no menciona el suceso.

Examinados los movimientos de los aviones en aquella zona y día, se llegó a la conclusión que el único que pudo coincidir con el YR fué el Fokker 20-1, en ruta hacia Madrid, desde Cabo Yubi.

En un recuadro titulado "ENCUENTRO DE AVIONES", se aclara hasta donde es posible el suceso de los Fokker.

El G-ACYR, después de repostar, no sin dificultades, despegó hacia Casablanca a las 18:55 y tomó la ruta que se indica en la carta que se acompaña. Bebb pidió al encargado del aeropuerto que enviase el preceptivo telegrama a Casablanca. Este decía -"Father left Agadir at 18:55 hours. Hugh".

Al avanzar el avión en su ruta, el sol se fué hundiendo en el horizonte y el silencio pareció invadir la cabina al mismo tiempo que los últimos rayos del Sol. Mogador se vió como una mancha negra y Bebb disminuyó su altitud para poder reconocer el terreno. Villalobos le ayudaba a reconocer el mismo. Cuando se acercaba la ETA (Hora estimada de llegada) de Casablanca, el avión inició el planeo y no pudo encontrar el campo. Bebb metió motores y quedó a la espera. A los pocos minutos se encendieron las luces de límite y el proyector de aterrizaje. El bimotor se acercó a tierra y se posó en el ancho campo. Eran las 21:00 horas.

Bolín se acercó al avión y vió bajar a tres personas. En primer lugar se dirigió a Franco que vestía un traje gris claro y se cubría con un sombrero también gris. Se sentaron en una mesa y pidieron unos "sandwiches" de jamón y unas cervezas. Bebb y el mecánico reabastecieron el avión y lo dejaron guardado en un hangar de la compañía aérea (CAF), después se unieron al grupo.

Se acordó que era mejor pernoctar en Casablanca y salir temprano a la mañana siguiente. Además había una dificultad adicional y era que el aeródromo de Tetuán hacía solo una hora que se había rendido y no estaba preparado para vuelos nocturnos. Esta información se la había comunicado Mérito a Bolín, pero aclarándole que lo podían utilizar al día siguiente.

Bolín había reservado habitaciones en un apartado hotelito y un taxi les llevó allí. A las cuatro en punto de la madrugada el sereno les despertó. Franco no había dormido mucho, preocupado por el desarrollo de los acontecimientos. El mismo taxi de la noche anterior les dejó en el aeropuerto. El encargado Mouchenino y unos moritos sacaron el avión del hangar, a la luz difusa del amanecer.

EL FINAL DEL HISTÓRICO VUELO.

A intervención de Mérito, al que tuvimos el gusto de tratar, fué crucial para el final de la operación. Nunca se ha valorado debidamente su actuación y aquí se trata de paliar este



Entrevista del capitán Bebb con el general Franco en junio de 1957 con ocasión de la imposición al piloto de la medalla del Mérito Aeronáutico de primera clase. Esta foto ha sido proporcionada por el capitán Bebb especialmente para la revista Aeroplano

olvido. Por su hija, la condesa de Chastel, pude obtener datos de la actuación de este caballero del aire.

El marqués se alojó en uno de los hoteles de Tanger y allí estableció su red de enlace. Teniendo en cuenta que el Dragon Rapide pudiese aterrizar en Tanger, adquirió de su bolsillo una avioneta Cuadron, francesa, con motor Renault y se puso en contacto con Rodriguez de Lecea-que fue después ministro del Aire-para que estuviese preparado para llevar a Franco a Llano Amarillo. El marqués voló varias veces la avioneta.

Comunicó a Bolín la sublevación de Melilla y todos los días le comentaba las novedades. Fue el marqués del Mérito una pieza esencial del vuelo del G-ACYR. (24).

Con la avioneta "Cuadron", el "Junker" de la Lufthansa y el "Dragon Rapide", se completa el trio de aviones que se consideraron para transportar a Franco.

En Ceuta la tensión era grande pues se desconocía el 18 de julio el paradero de Franco y se mantenía una constante vigilancia en los puestos fronterizos para captar los movimientos aéreos. Se conocía el vuelo de un Breguet a Melilla que llevó al general Gomez Morato, donde fué hecho prisionero; el aterrizaje del Fokker 20-1 en Larache que se incorporó a Tetuán a la mañana siguiente y por último el bombardeo de aviones republicanos sobre Ceuta y Tetuán.

Volvamos al despegue del G-ACYR de Casablanca. Bebb avanzó los gases y el avión al filo de la cinco de la mañana se dirigió al extremo del campo. El dia se presentaba ideal, uno de "sol y moscas", como dicen los aviadores. Bebb frenó, alineó el avión frente al viento, probó los magnetos, esperó un momento para otear el campo y avanzó los gases; soltando los frenos y cuando el anemómetro alcanzó las 80 millas de un suave tirón se fué al aire, penetrando una vez más en ese mundo tan diferente donde la vida y la muerte adquieren otras dimensiones. El reloj de a bordo señalaba las 5.

Franco empezó a dar cabezadas y no era para menos. Su resistencia era increíble, no podía olvidarse que durmió mal la noche del 17, casi nada la del 18 y según Bolín durmió poco las horas antes.

A su paso por Rabat el avión modificó el rumbo y se dirigió en linea recta a Tetuán según las instrucciones de Villalobos. A este encargó Franco que le avisase del paso por la frontera. Hizo Villalobos unos pequeños cálculos y le dijo que cruzarían la frontera hacia las seis y media.

La hora prevista de llegada (ETA) eran las siete de la mañana y todo había rodado bien, no hubo problemas pues no podía haberlos a pesar de las especulaciones de que el avión no tenía la documentación en regla. La frontera a 240 kilómetros de Casablanca y 85 de Tetuán, la pasó el avión por Arbaoua y allí en la altura sobre ese puesto se cambiaron de paisano a uniforme los tres militares.

En el puesto fronterizo el teniente Manjón oyó el ronroneo de unos motores y sin perder tiempo lo comunicó a Ceuta. Saenz de Buruaga tuvo el tiempo justo de personarse en Sáenz Ramel.

Villalobos a la vista de Tetuán le fué indicando a Bebb la maniobra de aproximación:

-Hacia el este, 90 grados-

Le señaló la entrada de Rio Martín y la ruta por el valle rodeado de altas montañas. El campo de vuelo de 700 por 350 metros apareció a la vista; al norte de él un terraplén y la carretera y el ferrocarril a Tetuán; al oeste los hangares y otras edificaciones limitando con la carretera de rio Martín a Tetuán. La "T" de aterrizaje indicaba un rumbo de aterrizaje de 70 grados. El avión dejó a la izquierda las edificaciones y se alejó, hizo un viraje para enfilar el campo y a las 7 en punto de la mañana, con exactitud británica, posó sus ruedas en el suelo. Sacudidos por las irregularidades del terreno, el general Franco y sus acompañantes no cesaban de mirar a todos lados algo inquietos. El avión por fin paró sus motores, el mecánico abrió la puerta, colocó la escalera en el borde del ala y los allí presentes que se habían ido acercando vieron enmarcada en la puerta la figura del general Franco.

¡EL HISTÓRICO VUELO HABIA TERMINADO!

NOTAS.

- (1) . Antonio. G. Betes. "FRANCO Y EL DRAGON RAPIDE". Rialp. S. A. Madrid 1987.
- (2) . En preparación.
- (3) . José María Gil Robles. "NO FUE POSIBLE LA PAZ". Barcelona 1968. Página 780.
- (4) . Flight. Agosto 1935.
- (5) . Juan Ignacio Luca de Tena. "MIS AMIGOS MUERTOS". Barcelona. 1971. Página 162.
- (6) . Félix Maíz. "MOLA, AQUEL HOMBRE". Barcelona. 1976.
- (7) . Luis Antonio Bolín. "LOS AÑOS VITALES". Madrid. 1967. Página 37.
- (8) . Datos proporcionados por Cecilio Yuste.
- (9) . Se consultaron todos los documentos y se buscaron los testimonios que más podían aportar datos o sucesos.
- (10) . Antonio G. Betes. Op. cit. Páginas 74 a 78.
- (11) . Carta del Capitán Bebb al autor de fecha 20-1-92. "Breve resumen del plan y vuelo para transportar un jefe Riff de Las Palmas a Tetuán".
- (12) . El buque utilizado fue el "Wadai" de la Woermann. La esposa de Franco y su hija embarcaron el día 19 de julio y efectivamente rindieron viaje en Le Havre (Francia). En setiembre de 1936 se trasladaron a Salamanca.
- (13) . Antonio G. Betes. "Cabo Yubi. Su historia aeronáutica". Aeroplano. Número 8. 1990.
- (14) . Entrevistas con el Capitán Guereta.
- (15) . Carta de Bebb al autor, ya citada.
- (16) . Relato de Gabarda en ABC. Jueves 27 de agosto de 1953.
- (17) . Franco Salgado-Araujo, Francisco. "MI VIDA JUNTO A FRANCO". Barcelona. 1977.
- (18) . Prensa local canaria y documentos de Archivo.
- (19) . Angel Viña. "LA ALEMANIA NAZI Y EL 18 DE JULIO". Madrid. 1974.
- (20) . Entrevista con la viuda de Antonio Villalobos Gómez.
- (21) . Relatos de Querol Muler y del teniente Cardona.
- (22) . Antonio G. Betes. "Primer vuelo comercial a Canarias" y "El Aeropuerto de Gando", publicados en la Revista de Aeronáutica en Mayo y Abril de 1980 respectivamente.
- (23) . Sobre la vestimenta de Franco el lector puede consultar el libro de Salgado, citado en (17); el de Descola, Jean-Joh, Espagne! y por último los varios relatos de Bebb.
- (24) . Correspondencia de Mérito, proporcionada por su hija la condesa de Chastel.
- (25) . Andrés García Lacalle. "MITOS Y LEYENDAS". Ediciones Oasis S. A. Méjico. 1973. Páginas 71 y ss.

Los “Chatos” en España

III

ESTANISLAO ABELLAN AGIUS
Capitán de Aviación (R)

YA vimos (1) como fueron creadas las tres primeras Escuadrillas de “Chatos” con los Polikarpov I-15 llegados al puerto de Cartagena y Bilbao en octubre y noviembre de 1.936, que empezaron mandando los soviéticos Pavel V. Richagov (“Palancar”), Sergei F. Tarkov (“Antonio”) y Boris A. Turmanskii (“Maranchov”).

Vimos también como las dos primeras se trasladaron al frente de Madrid para cooperar en su defensa, y su actuación a lo largo de las batallas de Málaga, Jarama y Guadalajara, como hechos más importantes, hasta que la de Richagov o “Palancar”, después mandada por Ivan Kopets (“José”) y finalmente por Andrés García Lacalle, fué disuelta y sus aviones integrados, en mayo de 1.937, en la que se conoció como Escuadrilla “Vasca” (2), que combatió en el frente cántabro hasta la cancelación del mismo en octubre siguiente.

En dicho mes de mayo entró en vigor la reorganización de la Fuerza Aérea republicana, dándose numeración lógica a las Escuadrillas y encuadrándolas en Grupos según al tipo de avión.

Por lo que respecta al material soviético, los Grupos fueron: 21 “Moscas” (I-16), 24 “Katiuskas” (SB.2) y 26 “Chatos” (I.15), cuyas Escuadrillas de “Chatos” quedaron así:

- Escuadrilla “Vasca”... Sin numeración.
- 1^a Escuadrilla..... (La que empezó mandando Anton Kovaleski “Casimiro”) de IVAN ERYOMENCO.
- 2^a Escuadrilla..... ROBERTO ALONSO SANTAMARIA.

(1).- “Aeroplano” número 7, página 109.

(2).- “Aeroplano” número 8, página 51.

- 3^a Escuadrilla..... (la que empezó mandando Sergei Tarkov) de BORIS KOSAKOV.

- 4^a Escuadrilla..... En cuadro. Se activaría en septiembre con LADISLAO DUARTE ESPES como jefe.

- Una 5^a Escuadrilla se creó hacia marzo de 1938, pero pronto fue disuelta, sin llegar a operar, y sus aviones repartidos entre las otras escuadrillas.

LA GRANJA DE SAN ILDEFONSO Y HUESCA

El Ejército Popular, con el fin de retraer efectivos nacionales del frente cántabro, atacó por el sector de La Granja de San Ildefonso el 31 de mayo de 1937, para lo que desplegó en el sector central a las 1^a y 3^a Escuadrillas de “Chatos”, con el apoyo de los “Moscas” y R-5 “Rasantes” y R-Z “Natachas”, aviones de cooperación que perdieron este mismo día 31 el tripulado por el voluntario norteamericano Eugene Finnich, y, en Alicante, el “Chato” de protección de costas tripulado por el voluntario alamán Herman Feld (“Germán Pérez Lopez”).

El 2 de junio, las FARES desarrollaron una gran actividad aérea en este sector. Los “Natachas” y “Rasantes”, con fuerte protección de “Chatos” y “Moscas”, llevaron a cabo diversos servicios y en los combates que se originaron, el voluntario norteamericano Frank G. Tinker, que ahora volaba en los “Moscas” con su compratriota Albert G. Baumler (“Ajax”), señalaba que su escuadrilla derribó tres FIAT sin tener pérdidas, olvidando que su compatriota “Ajax” apenas si pudo llegar a su base por las graves roturas en la cola de su “Mosca”. Por su parte, los cazadores nacionales Vázquez Sagastizábal y



Rubio Paz se adjudicaron dos y un "papagayos" (3) respectivamente, y Rubio Paz, además, un "Mosca", alcanzando un "Chato" Vázquez Sagastizábal.

Al amanecer del día 3, la 3^a Escuadrilla de "Chatos" y la 2^a de "Moscas", dieron protección a los aviones de cooperación, atacando las posiciones nacionales de La Granja. Por la tarde, estos mismos aviones encontraron sobre La Granja los CR-32 y He-51 nacionales, originándose un duro combate, durante el cual, muchos aviones se vieron obligados a abandonar la lucha alcanzados por los disparos, lo que, sin duda, indujo a pensar que habían sido abatidos. De otro modo no se comprende los aviones derribados reclamados por ambos bandos: 10 "Chatos", 2 "Moscas" y 3 "Douglas" (?), por parte nacional, mientras que Tinker (4) señala nueve caças nacionales los abatidos. La realidad fué que solo se perdió el "Mosca" de Gregori Pleschenkov, que se vió obligado a abandonarlo en vuelo, lanzándose en paracaidas.

El 4 siguiente, dos FIAT de vigilancia (el comandante García Morato y Rafael Mazarredo Trenor) descubrieron a los aviones republicanos. Este día escribió Morato en su "Diario" que combatió con 3 "Moscas" derribando uno según vió su compañero". Tinker, por su parte, dice que Valentín Ukhov derribó un FIAT que volaba en solitario.

Días después, el 10 de junio, habiéndose dado por finalizadas las operaciones en La Granja de San Ildefonso, la 3^a Escuadrilla de "Chatos" (Kosakov) se trasladó al aeródromo de Balaguer (Lérida) para operar durante el ataque diversivo gubernamental sobre Huesca, como refuerzo de la 2^a Escuadrilla (Alonso Santamaría), junto a las 1^a y 3^a de "Moscas" que desplegaron en Barbastro.

Por su parte, el grupo de Caza 2-G-3 se trasladó al aeródromo zaragozano de Sanjurjo (Garrapinillos) para dar protección a los He-46 de José Pérez Pardo y He-51 de Luis Corsini Beca, que el día 11 siguiente interceptaron una formación de "Chatos" y "Moscas" que daban protección a los "Natachas". Los cazadores nacionales se adjudicaron el derribo de 5 aviones republicanos, entre ellos un Potez y 2 "Katiuskas", de los que solo aparecen 2 "Natachas", los tripulados por Luis Alonso Vega y José Mateo León.

El día 12 fué otra jornada muy activa para la aviación de caza republicana, que realizó cinco servicios de protección a los "Katiuskas" y "Natachas", en el segundo de los cuales tuvo lugar otro combate, en el que la caza nacional volvió a anotarse otros cuatro "Moscas".

El 13 siguiente, los aviones de cooperación gubernamentales, con la protección de "Chatos" y "Moscas", atacaron las defensas de Huesca, mientras los Ju-52, He-46 y CR-32 hacían lo propio en el sector de Azuara.

El 14 tuvo lugar otro importante combate aéreo en el frente aragonés, en el que las dos Escuadrillas de "Chatos" (Alonso Santamaría y Kosakov) y los "Moscas" de Minaiev, interceptaron una notable formación de aviones nacionales. Tras el combate que se originó, el parte gubernamental admitía la pérdida de 3 "Chatos" y un "Mosca", contra el derribo de 6 caças nacionales, cuyos aviadores reclamaron otros 6 aparatos republicanos.

El 15 de junio, los "Katiuskas" atacaron sin oposición los objetivos zaragozanos y, en otro sector del frente aragonés, al piloto nacional Arístides García ametralló a un "Natacha" que, tras una homérica defensa, hirió al piloto del CR-32 y huyó como pudo de la zona.

Al día siguiente, 21 "Katiuskas", con la escolta de los "Moscas", bombardearon Huesca. En el combate que tuvo lugar entre los caças gubernamentales y los FIAT, si hacemos caso al norteamericano Frank G. Tinker, 5 CR-32 fueron abatidos, mientras que el cazador nacional Vázquez Sagastizábal, que consideró este enfrentamiento como "muy duro y difícil", se adjudicó el derribo de un "Mosca", cuyo piloto se lanzó en paracaidas, y sus compañeros Guerrero y Salvador abatieron sendos Aero-101 contra la pérdida de 5 FIAT y He-51.

Dos días después tuvo lugar otro duro ataque a Huesca a cargo de una escuadrilla de "Katiuskas" y tres de "Natachas", con la protección de las dos Escuadrillas de "Chatos" y las dos de "Moscas", mientras que 5 Fokker hacían lo propio en el aeródromo de Garrapinillos donde, según fuentes nacionales, resultó abatido uno de los trimotores. Este día, el bando republicano reclamó el derribo de 5 FIAT y, en Campo Real, cuando realizaba las pruebas en vuelo de su "Mosca", pereció el piloto soviético Lichnikov, de la 3^a Escuadrilla.

A partir del 21 de junio y tras un enésimo ataque de los "Katiuskas" a Huesca, Jaca y Zaragoza, disminuyó la presión de las fuerzas de superficie

(3).- Nombre con el que, de modo genérico, los aviadores nacionales llamaban a los biplanos de bombardeo ligero R-5 "Rasantes" y R-Z "Natachas", sin hacer distinción del tipo de avión, quizás por lo parecido de sus siluetas, sobre todo, en vuelo.

(4).- "L'Aviation Républicaine Espagnole", Patrick Laureau, pág.91.

gubernamentales, con lo que se dió por finalizada la ofensiva sobre Huesca.

No obstante, el 24, los "Chatos" derribaron un He-46 y alcanzaron el He-51 tripulado por Cándido Fernández Pérez, que aterrizó en las proximidades de Gandesa, donde fué hecho prisionero.

Este mismo día, la 3^a Escuadrilla de "Chatos" (Kosakov) se trasladó a Azuqueca, mientras que las 1^a y 3^a de "Moscas" lo habían hecho días antes a El Carmolí.

BRUNETE

POR estas fechas, el bando gubernamental estaba preparando otra ofensiva al oeste de Madrid, que se conoció como batalla de Brunete, que trataba de obligar al nacional a retraer efectivos del frente cántabro y de cercar a las tropas nacionales al SO de la capital.

Las operaciones dieron inicio en la madrugada del 6 de julio de 1.937 a lo largo de la línea comprendida entre Navalagamella y Villanueva del Pardillo, en la que el Ejército Popular rompió el frente con la cobertura aérea de las Escuadrillas de "Chatos" de Ivan Eryomenko (1^a) y Boris Kosakov (3^a) y de las 1^a y 3^a de "Moscas". En los combates aéreos que se produjeron, la caza republicana ametralló a dos FIAT CR-32 y derribó un He-51, perdiendo el I-16 del soviético Gregori N. Khosianov, abatido en las inmediaciones de Villanueva de la Cañada.

El 7 de julio fué un claro ejemplo de la actividad desarrollada en este frente. Los bombardeos republicanos, con fuerte protección de la caza, atacaron un buen número de objetivos nacionales en El Espinar, Navalcarnero, Majadahonda, Retamares, Boadilla del Monte, Sevilla la Nueva, Quijorna, Ciempozuelos, Navalagamella y los aeródromos de Getafe y Ávila.

En los combates aéreos que se originaron, los "Chatos" y "Moscas" derribaron los CR-32 del subteniente italiano Mario Vercellio y de los sargentos Gino Passeri y Alfonso Mattai, hiriendo grave al Comandante Andrea Zotti, Jefe del Grupo XXIII "Asso di bastoni". Se perdió el "Chato" del soviético del Alexis T. Tcharkassov.

Así mismo, los "Moscas" combatieron sin éxito contra los Messerschmitt Bf-109 de la Legión Condor, que el 8 siguiente puso también en juego los bombardeos He-111, cuya velocidad merma notablemente la supremacía que, en este aspecto, podrían tener los I-16 soviéticos, que perdieron el tripulado por Beliekov.

Este día 8, varios "Chatos" que volaban bajo al mando del Jefe del Grupo 26 Eugene Ptukhin, fueron interceptados por 6 caças alemanes Bf-109, que alcanzaron el biplano soviético del voluntario yugoslavo Bozhko Petrovic, de la 1^a Escuadrilla de "Chatos".

Al día siguiente, los Ju-52 de los comandantes González Gallarza y Carrillo Durán, bombardearon Brunete sin oposición aérea, mientras que los "Natachas" y "Katiuskas" hacían lo propio sobre los objetivos nacionales con la protección de los "Chatos" y "Moscas", pese a lo cual, parece que 4 aviones de cooperación fueron abatidos por los Bf-109 que, además, alcanzaron al "Mosca" del piloto soviético Ivan Lakaiev, que capotó en Campo Real resultando herido.

El 10 de julio, los "Katiuskas" bombardearon Escalona y las columnas nacionales que avanzaban desde Villaviciosa de Odón y Navalcarnero, mientras los "Chatos" de la 3^a Escuadrilla acompañaron a los R-Z "Natachas" en sus salidas sobre Cuatro Vientos, Leganés y Carabanchel, derribando en combate al CR-32 3-56, tripulado por Jesús Rubio Paz, que voló este día agragado al Grupo italiano "Asso di bastoni" con Bermudez de Castro y Arístides García, los cuales, acabada la revisión de sus FIAT en Tablada, se habían incorporado a Ávila. Dos de los "Chatos" fueron también alcanzados, aunque pudieron aterrizar.

El día 12, incorporados a Ávila los restantes CR-32 del Grupo español 2-G-3, salieron al frente junto a los del citado Grupo italiano, entablando combate contra cinco Escuadrillas de "Chatos" y "Moscas". En el duro enfrentamiento perdieron la vida, por parte nacional, el capitán Narciso Bermúdez de Castro -uno de los fundadores de la "Patrulla Azul"- cuyo CR-32 cayó a tierra incendiado, y por parte republicana, los soviéticos Karpov y Shelianov además del voluntario yugoslavo Bonhko Petrovic, todos sobre "Chato", y Alexandre Minaiev, Jefe de la 1^a Escuadrilla de "Moscas". Además, resultaron abatidos el I-16 de Albert G. Baumler y el SB-2 "Katiuska" de Enrique Basanta Linares, que se accidentó al aterrizar en Sisante. Los aviadores gubernamentales reclamaron 8 FIAT y un He-51.

En los combates habidos el día 13, las FARE perdieron el "Chato" del voluntario Harold Dahl, que fué hecho prisionero, y dos "Moscas", reclamando el derribo de un Ju-52, dos Ro.37, cinco CR-32 y dos Bf-109 uno de los cuales, por el propio Frank G. Tinker. Fuentes nacionales admitieron la pérdida de dos FIAT, y la Legión Condor se adjudicó un "Chato", único constatado.

Por estas fechas, muchos "Chatos" debieron pesar a revisión tras el duro batallar. No obstante, los que podían volar, lo hicieron el 14 siguiente acompañando a los "Natachas", tres de los cuales, los integrantes de la patrulla mandada por el mexicano Eduardo Verduzco Robles (5), fueron abatidos en Hoyo de Pinares y el "Mosca" de Tinker, alcanzado, capotó fuera de campo.

El 15 de julio tuvo lugar otro gran combate entre los FIAT italoespañoles y las tres Escuadrillas de "Moscas", que daban protección a los "Natachas" y a los "Chatos" de la 1^a Escuadrilla (Ivan Eryomenko).

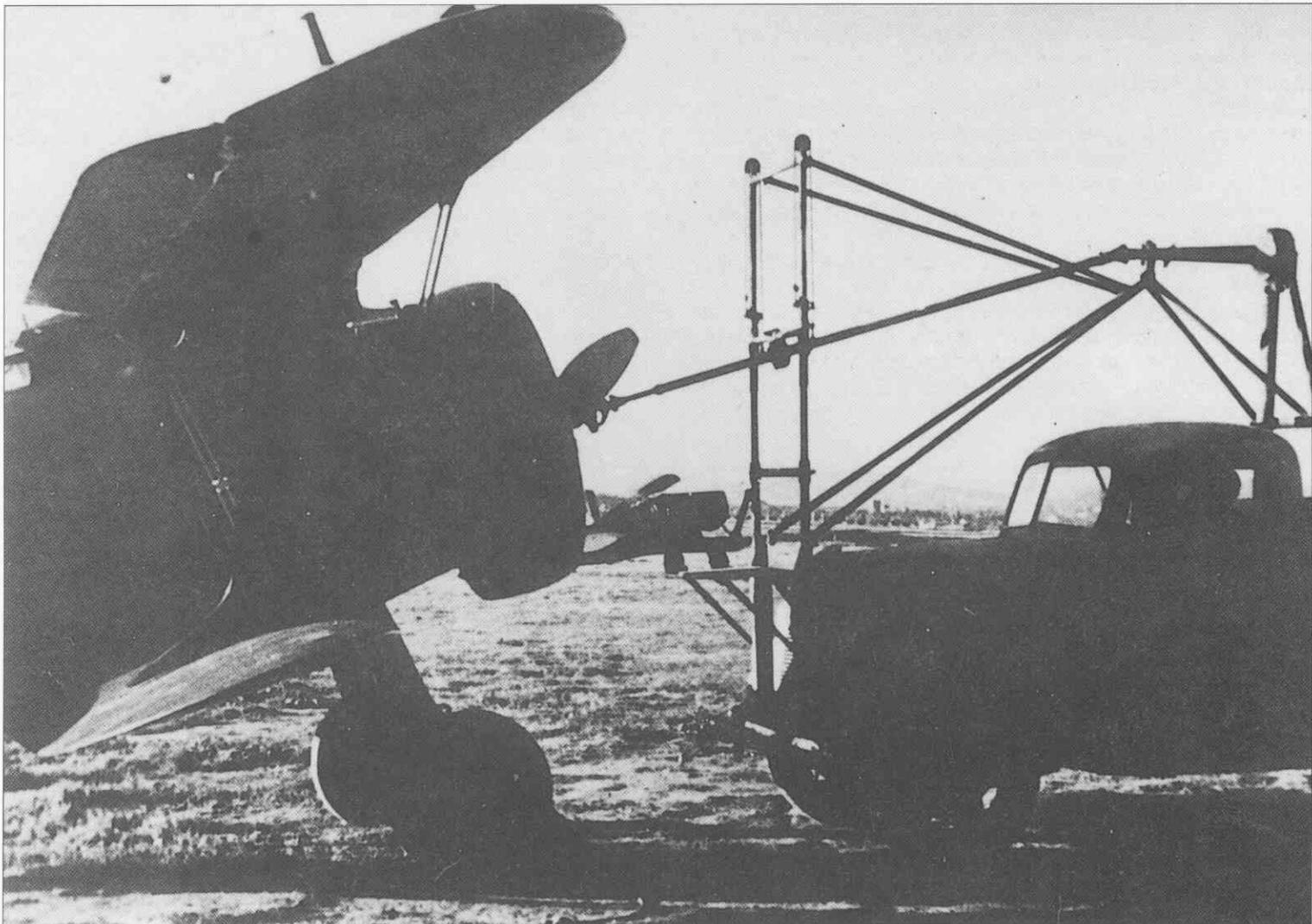
El 16 resultó herido el Alcalá de Henares el Jefe de la Escuadra de Caza Ivan Kopets y muerto el comandante Agustín Sanz Sáinz, jefe del aeródromo, a consecuencia del bombardeo realizado por la Aviación nacional al mismo.

El 17 siguiente, los FIAT de García Morato y los Bf-109 alemanes, combatiieron contra los "Moscas" de la 1^a Escuadrilla, que derribaron el Messer del

El 19 siguiente debieron ser alcanzados un "Mosca" y un He-51, y el 20, los "Natachas" erraron su objetivo, bombardeando las posiciones del Ejército Popular al norte de Brunete, cuyas defensas repelieron el ataque alcanzando un buen número de R-Z. El 22, un "Mosca" de la 1^a Escuadrilla capotó en Alcalá de Henares.

El día 24 caería derribado un Dornier Do-17, cuya tripulación se salvó lanzándose en paracaídas, pero fué hecha prisionera, así como el He-51 del teniente Ernst-Friedrich Reuter y el FIAT del teniente Enzio Mac-cani.

El 25 de julio, los "Moscas" de una patrulla de vigilancia abatieron sobre Brunete el Ju-52 tripulado por Cándido Pardo Pimenter, Andrés Val Núñez, Félix Alvarez Pardo, Eloy Becedas Harina, Mario Ginés y el guardia civil radio Hitos Pulido, aunque otra versión es que hizo explosión en pleno vuelo por fallo del dispositivo eléctrico de las espoletas.



Estraílaria pero efectiva puesta en marcha de los aviones utilizados por las FARE durante la guerra.

subteniente Guido Höness sobre Brunete, derribó que se lo adjudicó el piloto norteamericano Frank G. Tinker.

El 18 de julio, fecha en que se cumplía el primer año de guerra, dió inicio la contraofensiva nacional sobre Brunete y tuvieron lugar cinco enfrentamientos, en los que la Aviación nacional se adjudicó un "Chato", un "Mosca" y un "Natacha", este último derribado por García Morato, mientras que la Aviazione Legionaria perdía al teniente Giuseppe Mollo, que cayó a los mandos de su FIAT, y la Legión Condor el suboficial Harbach, que fué hecho prisionero, y el prototipo del He-112 tripulado por Helmut Schulze, que pereció en Escalona al intentar aterrizar.

(5).- Eduardo Verduzco Robles fue un piloto mexicano voluntario en las FARE, destinado en la Escuadrilla 50 independiente de "Natachas". Opinaba que la maniobra de evasión adoptada por estos biplanos tras bombardear en el frente, picando hasta llegar a ras del suelo y escapar del ataque de los FIAT, perjudicaba al avión, por lo que su patrulla, como ocurrió este día 12, terminado el ataque, en vez de picar, continuó en vuelo de crucero, momento que aprovecharon los cazadores nacionales para incendiar a los tres "Natachas". Solo se salvó uno de los pilotos, pero su cara quedó completamente desfigurada por las quemaduras. (Del Boletín A.D.A.R. núm 17, septiembre-octubre 1981, página 12: "La muerte de un piloto mexicano", de Ricardo Domingo y Bochaca).

El día 26 sería el turno de otro Ju-52, de la Legión Condor, tripulado por el teniente Leo Falk y los suboficiales Walter Brötzmann, Fritz Berndt, August Heyer y Georg Ubelhach, que fué abatido durante la noche por Mijail N. Yakushin, piloto de la patrulla de caza nocturna de la 1^a Escuadrilla de "Chatos".

BELCHITE

A finales de Julio de 1937, este frente quedaría estabilizado, lo que redundó en beneficio de las tripulaciones y, sobre todo, del material que, tras el desgaste sufrido, necesitaba ser sometido a una revisión a fondo, tras la cual, la 1^a Escuadrilla de "Chatos" pasó a Hijar (Teruel), la 2^a de Alonso Santamaría, ahora mandada por Vicente Redondo de Castro, volaría a Figueras (Lérida) y la 3^a de Boris Kosakov quedaría en el aeródromo de Balaguer donde, a finales de agosto, la entregaría al español Juan Comas Borrás, que había regresado del frente cántabro. En Candasnos desplegaría la patrulla de caza nocturna.

El 24 de agosto de 1937 dió comienzo la ofensiva gubernamental por la zona central del frente aragonés, rebasando el Ejército Popular la población



Pilotos de la 3a Escadrilla de "Chatos", entre los que podemos ver a Jacinto Puig, (?), Domingo B. Hueso, José Menéndez (El Viejo), Antonio Briz, Antonio Sánchez, Miguel Zambudio, Ortega, Elías Hernández, Antonio Nieto, Jesús Pérez y Montagut, capitaneados por su jefe Juan Comas Borrás.



de Villamayor de Gállego, avanzando el 26 siguiente, por la zona sur, sobre Quinto y Belchite, pero la actividad aérea republicana sobre retaguardia nacional, a lo largo de este mes, fué muy notable.

Este mismo día 26, en los combates que tuvieron lugar sobre Villamayor de Gállego fueron derribados los CR-32 tripulados por los aviadores italianos Enrico Schiavano y Gilberto Caselli, así como el He-51 del comandante José Pérez Prada -que murió en el Hospital de Fraga, donde sería interrogado por el Coronel Ignacio Hidalgo de Cisneros- y el alférez Salvador Blanco Román. Por parte gubernamental, 4 "Chatos" resultaron gravemente tocados.

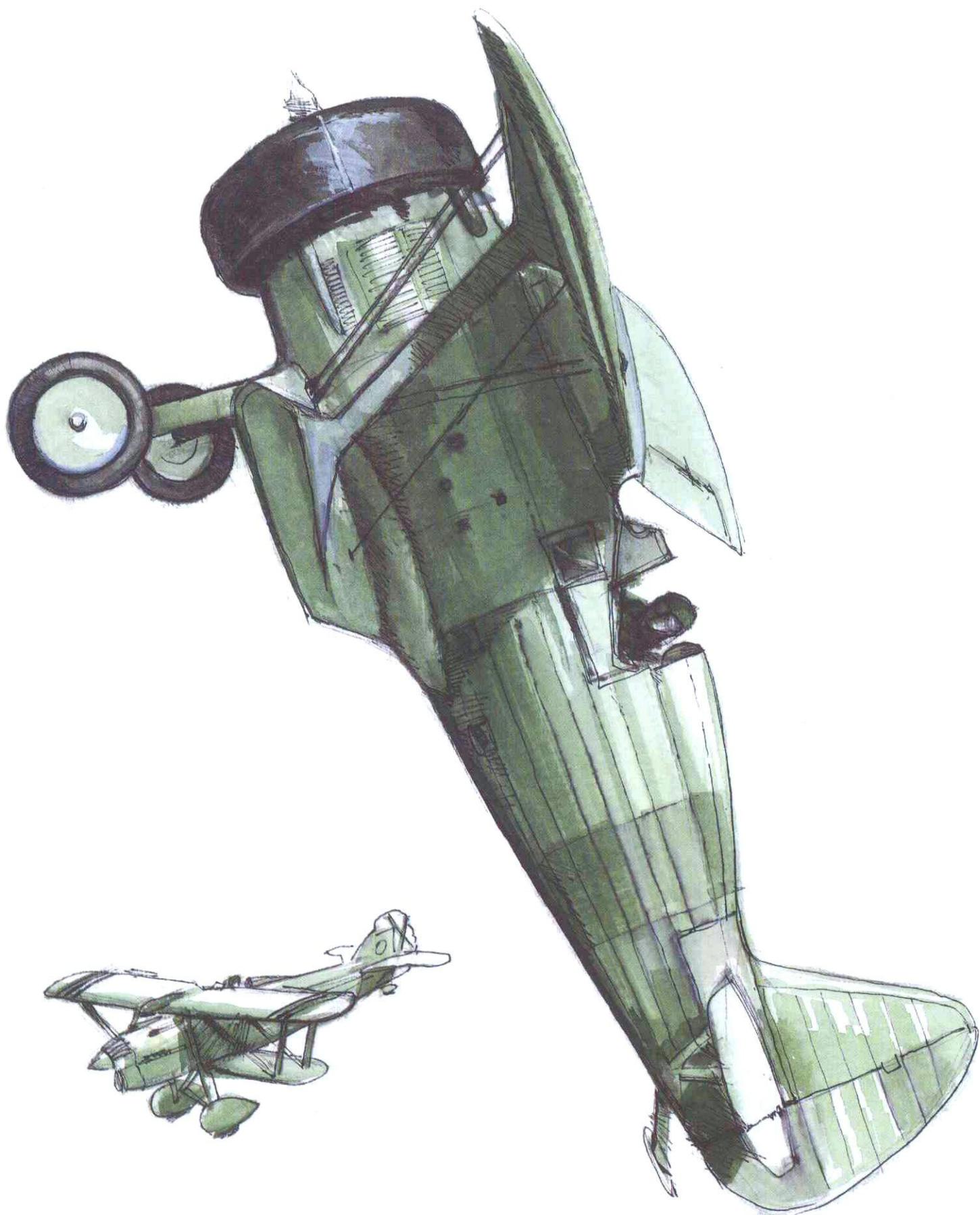
El 28 de agosto, el Grupo italiano "Asso di bastoni" perdió a sus pilotos Ottorino Cappellini, Giuseppe Costantini y Luigi Mariotti, que fueron hechos pri-

sioneros al ser derribados sus CR-32, pero reclamó como abatidos nada menos que 9 "Chatos", 2 Aero-101 y un "Mosca", aviones que no aparecen por parte alguna.

Es de resaltar que durante este mes de agosto, el Servicio de Aviación y Fabricación de Reus (SAF-3) hizo entrega al 26 Grupo de Caza de los 3 primeros I-15 "Chatos" construidos en España (6), que recibieron la nomenclatura de CA.

El 1º de septiembre, los "Chatos" y "Moscas" interceptaron una formación de Ju-52 y He-46, con la correspondiente protección de los CR-32. Los caídas republicanos, en su primera pasada, alcanzaron el He-46 del sargento Luis Teixeira Castillo, hiriéndole mortalmente, mientras que los cazadores naciones reclamaron 7 caídas soviéticas, de los que solo aparece el "Chato" del Capitán Vicente Redondo de Castro, Jefe de la 2ª Escadrilla, que fué sustituido por Gerardo Gil Sanchez.

El 2 siguiente caería abatido en llamas el "Chato" tripulado por Emilio Herrera Aguilera, hijo del prestigioso investigador español general Emilio Herrera Linares, y sería derribado desde tierra, cuando ametrallaba las posiciones republicanas en Belchite, el He-51 de las "cadenas" tripulado por el alférez Ruiz de Alda, hermano del famoso tripulante del "Plus Ultra" Julio Ruiz de Alda, asesinado en las tristemente célebres "sacas" de agosto de 1936.



George Evans.

Días después, el 6 de septiembre sería ocupado Belchite por el Ejército Popular, que el 15 siguiente rompería el frente aragonés por el sector de Alcubierre, por donde llegó hasta las puertas de Zuera.

El día anterior, el 14, los "Chatos" obtuvieron otra victoria en caza nocturna al derribar el Ju-52 22-61 tripulado por José L. Muntadas S. Prim, Vselovod Marchenco (7), abelardo Carazo Calleja, el sargento Romero y los Cabos José Ramón Blanco Lavín, Aparicio y Velasco.

El 24 siguiente, cuando los "Chatos" daban protección a los "Natachas" en Zuera, un ametrallador de éstos alcanzó el CR-32 tripulado por el aviador italiano Luigi Monti que, no obstante, pudo regresar a su base.

Durante este mes de septiembre, el SAF-3 entregó al Grupo 26 otros 6 nuevos I-15 construidos en España, iniciándose la formación de la 4^a Escuadrilla de "Chatos" bajo el mando de Ladislao Duarte Espés.

El 9 de octubre, con la estabilización del frente aragonés, la 1^a Escuadrilla de "Chatos", que ahora mandaba el soviético Anatoli Antonov, interceptó sin éxito una formación de Ju-86, y el 12 siguiente tuvieron lugar dos enfrentamientos entre cazas de ambos bandos sobre Puebla de Albortón y Zaragoza, durante los que fueron derribados los "Moscas" núms. CM-150, 156, 146 y 152, aterrizando fuera de Campo los dos últimos. La Aviazione Legionaria reconoció la pérdida de 5 FIAT, los tripulados por Giuseppe Rigoli, Alessio Neri, Roberto Boschetti (piloto prisionero y avión capturado intacto), Ugo Corsi y Francis Leoncini, que colisionaron en vuelo y se lanzaron en paracaidas, siendo hechos prisioneros. Además, los CR-32 de los Jefes de Escuadrilla Guido Nobili y Ernesto Botto fueron alcanzados y, el último herido grave en una pierna -que le fue amputada-, no obstante lo cual, pudieron regresar a base, donde capotó el Teniente Vincenzo Patriarca (8).

(7).- Vsevolod Marchenco, piloto ruso nacionalizado español que, tras la revolución soviética de 1917, pasó a Yugoslavia y después a la Legión española, ingresando posteriormente en la Aviación Militar, donde prestó servicios en la Base de Hidros de Los Alcázares.

La noche en que fue derribado, se lanzó en paracaidas, siendo hecho prisionero y trasladado al aeródromo de Sarrià donde, tras juicio sumarísimo presidido por el jefe mismo, Comandante Alfonso Reyes y González de Cárdenas, fue condenado a muerte y ejecutado en Albalatillo.

(8).- El teniente Vincenzo Patriarca, fue un aviador italiano llegó a España con el primer contingente de cazadores transalpinos. El 13 de septiembre de 1936 que colisionó en combate con el Nieuport/Hispano Ni-52 del sargento Félix Urtubi Ercilla, piloto que se había pasado a campo gubernamental en los últimos días de julio-36 a los mandos de un CASA/Breguet 19, asesinando en vuelo a su tripulante Juan Castro Carrá. Como consecuencia de este combate, el teniente Patriarca fue hecho prisionero y posteriormente canjeado.

MANUEL ZARAUZA CLAVERO

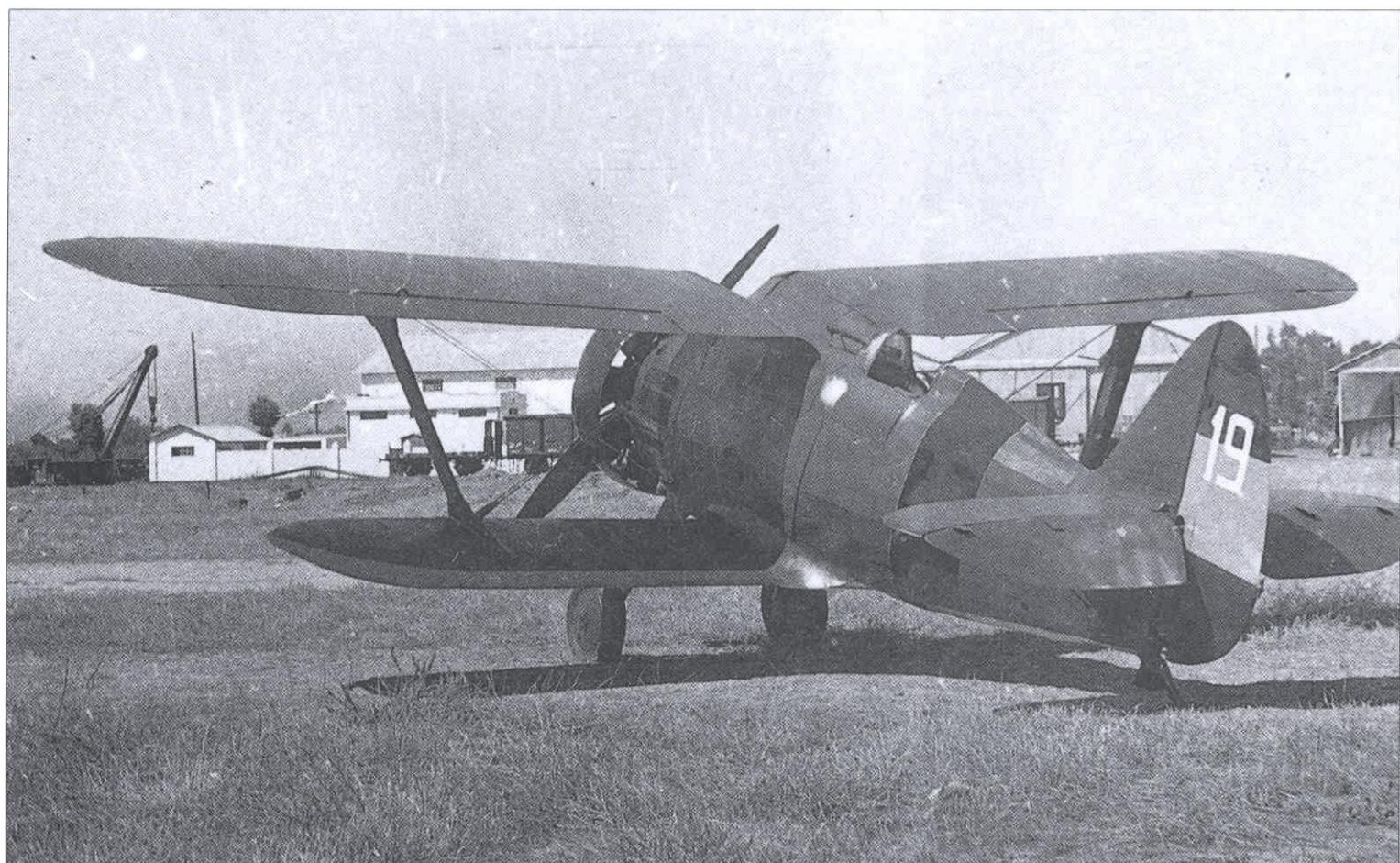


PILOTO militar español que, tras ingresar en Aviación como soldado voluntario, a partir de noviembre de 1936, en plena guerra de España, realizó el correspondiente curso en la Escuela de Pilotos de Santiago de la Ribera, a cuyo término fue ascendido a sargento y destinado a la Escuadrilla de "Chatos" de García Lacalle, con la que combatió hasta mayo de 1937 en que sus aviones pasaron al frente cántabro. Zarauza tripulaba uno de los "Chatos", pero un fallo del motor producido poco después de despegar, le obligó a regresar al aeródromo de partida. A continuación pasó a la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí, donde recibió doble mando en el UTI-4 ("Mosca" biplaza), siendo destinado después a la 3^a Escuadrilla de "Moscas". En noviembre de 1937 fue ascendido a teniente por méritos de guerra y destinado a mandar la 4^a Escuadrilla. Capitán y mayor (marzo y diciembre de 1938) también por méritos de guerra, en julio fue designado Jefe del Grupo 21, puesto que ocupó hasta el final de la campaña catalana en que el mayor Zarauza pasó exiliado a Francia donde fue internado en el campo de Argelés-Sur-Mer.

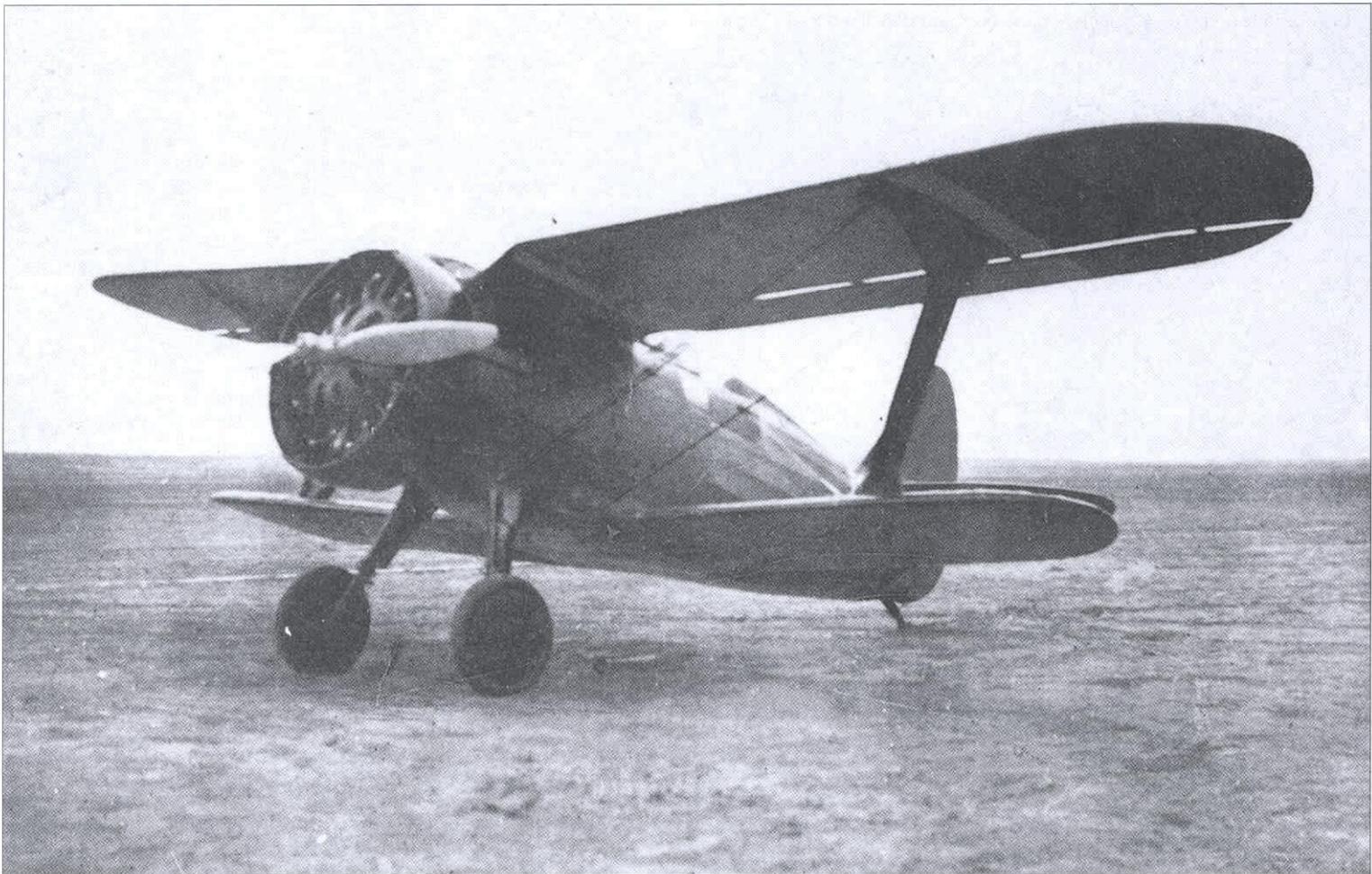
Algún tiempo después, pudo trasladarse a la Unión Soviética fijando su residencia en Jarkov, donde trabajó hasta que, en plena II GM, las tropas alemanas se acercaban a la ciudad, en un avance, siendo evacuado junto a otros pilotos españoles. Zarauza se presentó voluntario en el Ejército Rojo, del que pasó a la Fuerza Aérea soviética, en la que luchó alcanzando el grado de coronel. Pereció el 12 de octubre de 1942, en Bakú, cuando realizaba un simulacro de combate con el sargento Sasha Riápishev, recién llegado a su unidad, colisionando ambos I-16, que cayeron a tierra. Contaba Zarauza con más de 30 victorias aéreas (10 en España) y había participado en un centenar de combates aéreos.

Tres días después, al amanecer del 15 de octubre, las FARE obtuvieron un rotundo éxito cuando, 21 "Chatos" de las tres Escuadrillas (9) y unos 40 "Moscas", llevaron a cabo un audaz ataque al aeródromo zaragozano de Garrapinillos/Sanjurjo, incendiando en el suelo unos 26 aviones nacionales, de los que 6 FIAT CR-32. 3 Ju-52 (números 22-49, 22-54 y 22-62) y 3 He-46

(9).- La 1^a Escuadrilla de "Chatos" estaba integrada por su jefe Anatoli Antonov, Gregori Mastrov, Nicolai Sobolev, Anatoli Serov, Fedor Agaltsov, Eugenii Stepanov, O. Sobolevski, C. Autikov, Finn, Kustov, Popov y Susukalov. ("Los "Chatos" van al ataque. Narraciones y crónicas"), de Sergei Shigarov (1986).



Por el número de cola, puede tratarse de uno de los dos "Chatos" que, tripulados por rusos de la Escuadrilla de Tarkov, "aterrizaron" en Segovia durante los primeros combates sobre Madrid.



"Chato" de la patrulla organizada para la defensa de costas, estacionado en el aeródromo de El Carmolí (Murcia).

POLIKARPOV R-Z "NATACHA"

El R-Z "Natacha" era un anticuado biplano de bombardeo ligero soviético proyectado por los ingenieros Markov y Skarbov, de la Oficina de Andrei Nicolaiev Polikarpov, pero que, a lo largo de la guerra, desempeñó un gran papel encuadrado en las Fuerzas Aéreas republicanas pese a sufrir grandes pérdidas debido, principalmente, a la reducida velocidad máxima que proporcionaba su motor AM-34N, de 750 HP: 290 Km/h (220 de crucero). El R-Z fué un desarrollo del también Polikarpov R-5 "Rasante", que iba armado con una ametralladora SHKAS de 7,62 mm operada por el ametrallador y otra PV-1 de tiro frontal sincronizada con la hélice, y podía transportar ocho bombas de 50 Kg., cuatro de 100, o dos de 250 Kg. aunque estas últimas, si las llegó a transportar en España, debió ser en contadas ocasiones. Sesenta y dos aparatos R-Z llegaron



ron a la zona gubernamental en enero y febrero de 1937, con los que se formaron seis Escuadrillas que fueron mandadas inicialmente por Luis Alonso Vega, Antonio Saluela Lucientes, Crescencio Ramos Pérez, Juan de Vargas Barberá, José María Romero Fernández y José Sabaté Martínez, los cuales empezaron a operar de forma decisiva en la batalla de Guadalajara junto a los "Chatos". Después, en mayo, se recibieron otros 62 aparatos, de todos los cuales, al finalizar la contienda, se recuperaron 26 aviones que el nuevo Ejército del Aire destinaria a las unidades de Marruecos.

"Pavas" (10) quedaron destruidos, pereciendo en el ataque el teniente piloto Francesco Dominici.

El 16 siguiente, sufrió un grave accidente el "Chato" tripulado por el soviético Finn, de la patrulla de caza nocturna.

En los últimos días de octubre de 1937, los bombardeos nacionales atacaron insistenteamente los objetivos de Cataluña, sobre todo, las cadenas de producción de los "Chatos", cuyas entregas al Grupo 26 se redujeron este mes a solo 3 aparatos.

Como consecuencia de esta actividad aérea, el día 25 fueron derribados dos bombardeos SM-81, uno de ellos por la AA, que cayó al mar, y el tripulado por Luigi Bertochi, Sergio Pilvini, Paolo Sola, Mariano Bodoni y Alessandro Amici, resultó abatido en caza nocturna (11) por el piloto soviético Eugenio Stepanov, cayendo en las proximidades de Moncada.

Finalizadas las operaciones en este sector, los bombarderos siguieron operando sobre objetivos de las retaguardias contrarias durante el mes de noviembre, en uno de cuyos servicios, los "Chatos" atacaron el día 19 al hidroavión CANT Z-501 número 62-8, hiriendo al voluntario portugués Joe Caetano Sepulveda Velloso. Uno de los biplanos republicanos resultó también alcanzado.

El 29 de noviembre, el "Mosca" CM-110, tripulado por Pablo Salén, resultó abatido y su piloto herido, y el R-5 "Rasante" de J. Curta, quizás perdido, se internó en Francia aterrizando en St. Giron.

Este mes de noviembre, las Escuadrillas del Grupo 26 recibieron otros 13 nuevos "Chatos".

El último mes del año 1937 comenzó con la misma machacona actividad de los bombarderos, mientras la caza republicana iba tomando posiciones ante la ofensiva que preparaba el mando gubernamental contra la capital turolense en aquel crudo invierno en el que las temperaturas llegaron a bajar a los -15° al sol y a los -50° a 2.000 metros de altura.

TERUEL

PERO antes, siguiendo el plan establecido, la 1^a Escuadrilla de "Chatos", ahora mandada por Eugenio Stepanov, desplegó en Villafranca del Pana-

(10).- J. Salas, "La guerra de España desde el aire", pags. 268 y 269.

(11).- Sergei Shingarov, obra citada

dés, la 2^a, que ahora tenía como jefe a Chindasvinto González García, en Balaguer, y la 3^a de Juan Comas Borrás, lo hicieron en El Toro, mientras que la 4^a de Ledislao Duarte Espés, continuaba en Sabadell en periodo de organización y entrenamiento.

El 5 de diciembre resultó abatido el piloto alemán Siegmund, que fué hecho prisionero, y el 10 siguiente, en un combate sobre el sector de Alcubierre, los "Chatos" perdieron el del soviético Kotekov por colisión en combate con el FIAT tripulado por el piloto italiano Vittorio Barberis.

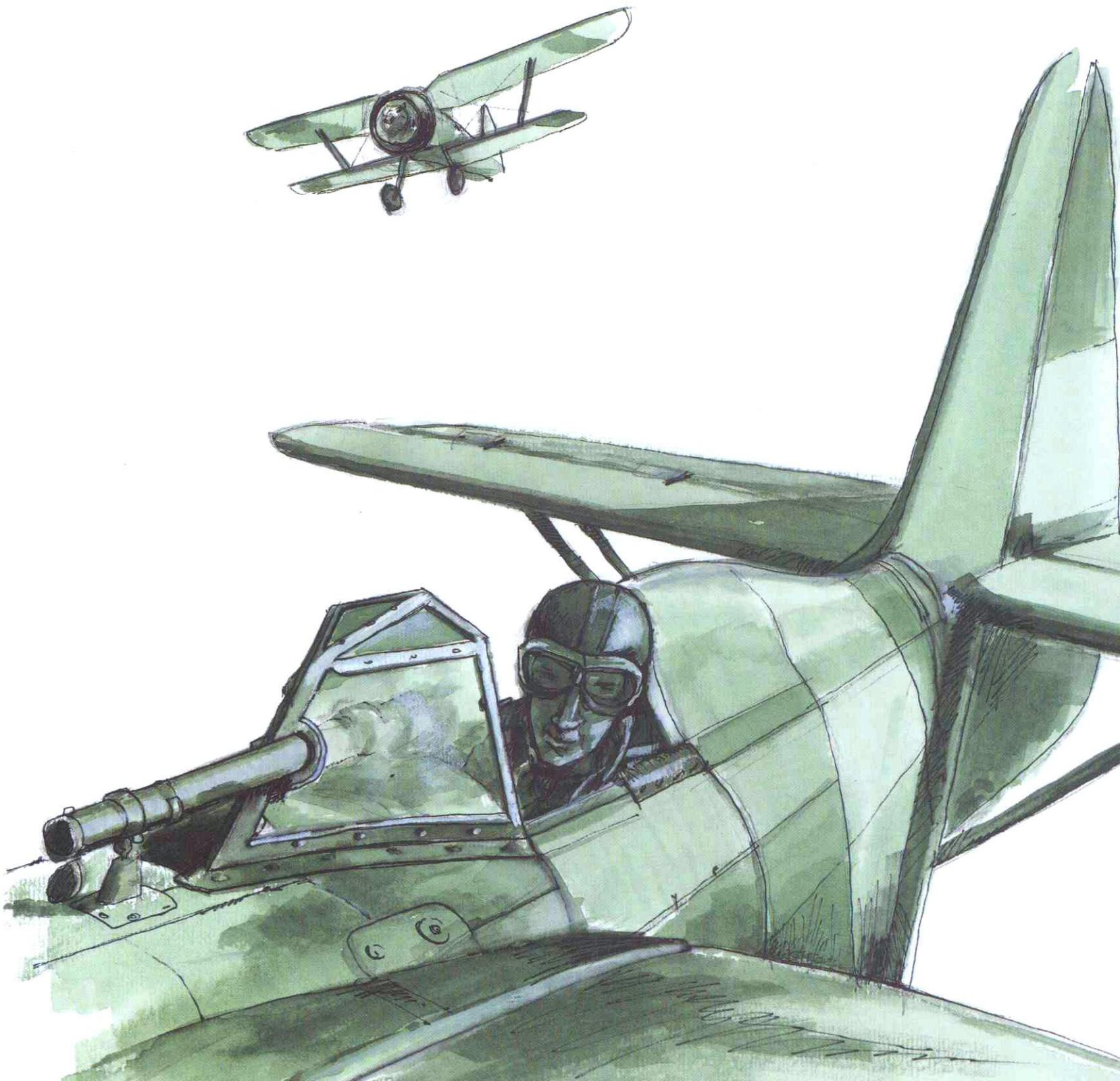
El 15 siguiente, fecha en que dió inicio el ataque gubernamental sobre Teruel, resultó abatido el "Mosca" de Enrique Jornet, de la 4^a Escuadrilla, y dos días después, en un enésimo servicio sobre el frente, los "Chatos" y "Moscas" interceptaron sobre Concud una formación de He-70 y 111, protegidos por los Bf-109 y CR-32, contra los que combatieron, derribando dos de los bombarderos, uno de cada tipo. El He-70 iba tripulado por Pedro Pimental Gallego, Julián Díaz Güemes y Francisco Alvarez Vázquez. El He-111 pudo, no obstante, aterrizar en Alcocer.

Pese a las bajas temperaturas y tras duros combates, el día 22 ocupó Teruel el Ejército Popular sin apenas recibir apoyo aéreo, debido a las mencionadas condiciones climáticas, no obstante lo cual, el 24 siguiente, los "Chatos" ametrallaron las concentraciones nacionales en Bezas, Valdecuenca y Terriente.

El 28 de diciembre, 6 "Chatos" y 15 "Moscas" se enfrentaron al Grupo de Caza español 2-G-3, derribándole el CR-32 nún. 3-87 tripulado por Antonio Lopez Sert, contra la pérdida del "Mosca" del José M^a Campoamor Peláez. La legión Condor también perdió los He-51 de Martin Haupt, Erich Bayer y Lesigkeit (prisionero).

A lo largo del mes de diciembre, el Grupo 26 recibió otros 13 nuevos "Chatos", 11 entregados por el SAF-3 (Reus) más otros 2 montados por el SAF-16 (Sabadell), con los que se alcanzó la cifra de 35, total de los aviones construidos en España durante 1937.

El 1^o de enero de 1938, los nacionales iniciaron su contraofensiva ocupando Arguillo de San Blas, resultando abatido el día 2, sobre el Alto de Celadas el CR-32 de José M. Careaga Uriñen, que fué hecho prisionero.



En otro combate habido en la tarde del 6 de enero, los cazadores nacionales Manuel Vázquez Sagastizábal y Carlos Bayo se adjudicaron el derribo de sendos "Chatos", pero este día, según Andrés García Lacalle (12), en el Diario de Operaciones de la Escuadra republicana figura que despegaron 5 "Chatos" de la 1^a Escuadrilla, 7 de la 2^a y los números CA-35 y CA-38 de la 3^a, que combatieron contra 17 HE-51. El CA-038 resultó con impactos en el depósito de aceite y planos, "regresando todos sin novedad a las 16 horas y 35 minutos".

Días después, el 10 de enero, resultó abatido el "Chato" de Antonio Pérez García, y el 12 siguiente, el Ro-37 del comandante jefe del Grupo XXII "Linci" Alfonso Franciosa, con su compatriota el teniente Angelo Filippi, así como el CR-32 tripulado por el sargento Ernesto Maestrello y, en accidente, caeríael sargento Guerrino Natilini.

El día 13 siguiente, resultó muerto en vuelo sobre Pons Federico Valles Gil-Dolz, tripulante de un Caproni Ca-310 ametrallado, al parecer, por la caza republicana, pereciendo también en las costas levantinas el sargento alemán Harold Kahl, tripulante de un He-59.

El 15 de enero, fecha en que se rindieron al Ejército Popular los últimos reductos nacionales de Teruel, resultó abatido el He-51 de las "cadenas" tripulado por Luis Palacios Vega.

El 17 siguiente, dos Escuadrillas de "Chatos" combatieron sobre Santa Eulalia con los FIAT italianos, en cuya confrontación cayeron los CR-32 tripulados por Angelo Boetti y Bruno Cesana.

El día 18, los "Katiuskas" bombardearon Salamanca y alcanzaron el CR-32 del subteniente Renato Andreani, que pereció al intentar aterrizar en las proximidades de Aldehuela. Esta jornada, la Legión Condor se adjudicó 4 "Chatos" y un "Mosca", de los que solo aparece este último, que iba tripulado por Luis de Frutos Gonzalez. Los germanos perdieron los He-51 de Heinrich Klein, Heinz Runze y Heinrich Torner. Los cazadores republicanos se adjudicaron el derribo del CR-32 tripulado por Pedro Gil Escoain, que cayó en Moncada de Moncayo.

El 20 siguiente, resultó abatido desde tierra, en el sector de Las Pedrizas, el Ro-37 de Manuel Negrón de las Cuevas, y el 24, tras un duro combate sobre Perales, donde 16 "Chatos" y 25 "Moscas" interceptaron una formación de bombarderos nacionales con la escolta de los Grupos de Caza españoles 2-G-3 y 3-G3, resultó derribado por la AA propia, el CR-32 3-95 del Comandante José Ibarra Montis, jefe del último de los Grupos citados, que salvó la vida lanzándose en paracaidas.

Con relación a este enfrentamiento, en el que los cazadores de ambos bandos reclamaron un importante número de derribos, Andrés García Lacalle señala que, según el Diario de la Escuadra de Caza, ese día despegaron de El Toro 8 "Chatos" de la 2^a Escuadrilla (Chindasvinto González) y otros 8 de la 3^a (Juan Comas) para ametrallar las carreteras de Cella y San Blas, observando sus pilotos que dos Escuadrillas de FIAT combatían con los "Moscas" y como en el suelo ardían dos cazas nacionales, añadiendo que los "Chatos" intentaron intervenir en el combate pero que no pudieron por la altura en que tenían lugar el enfrentamiento.

El 29 de enero, cuando los CR-32 de ametrallamiento atacaban a los cañones blindados republicanos en el sector de Singra, fueron interceptados por los cazas gubernamentales, que derribaron el FIAT 3-64 de Luis Herrero de Teresa y alcanzaron los tripulados por Jorge Muntadas Claramunt e Isidro Comas Altadill, no obstante lo cual pudieron aterrizar en Calamocha.

Durante este mes de enero, las FARE perdieron, además, dos "Chatos" en sendos accidentes, y recibieron otros 14 nuevos, construidos por los SAF-3/16.

El 7 de febrero siguiente, las tropas nacionales iniciaron su contraofensiva sobre Teruel con gran actividad aérea, sobre todo por parte de la Legión Condor, uno de cuyos cazadores, el teniente Wilhelm Balthasar, a los mandos de un Bf-109, obtuvo una resonante victoria sobre Alfambra, al derribar en un mismo combate el "Mosca" de Francisco Chumillas y los "Katiuskas" pilotados por Ausiro, Mayoral y Sepúlveda, hecho solo igualado y aun aumentado por el Comandante Angel Salas Larrazábal.

Este mismo día colisionaron en vuelo sobre Oropesa los CR-32 3-93 y 3-99 tripulados por Mariano Varona Trigueros y Progreso Núñez Martín, hecho que se repitió sobre Utrillas el día 16 siguiente entre los FIAT de los aviadores italianos Pasquale Calcagno y Walter Franchino, y el día 21, sobre Puebla de Valverde, entre el CR-32 del capitán Carlos Haya González y el "Chato" del sargento Manuel Orozco Rovira. Otro de los FIAT abatidos este día 21 de febrero fue el del italiano Mario Visconti que, finalmente, pudo aterrizar en campo gubernamental siendo hecho prisionero y el avión capturado.

(12).- García Lacalle: "La aviación de caza en la guerra española 1936/1939, pág. 338.

MESSERSCHMITT BF-109

FAMOSO avión de caza germano de la II GM diseñado por el profesor Willy Messerschmitt que, durante el conflicto español de 1936/39, fué experimentado encuadrado el la Legión Condor que, en los primeros meses de la guerra, recibió los prototipos Bf-109V-3, V-4, V-5 y V-6. A éstos siguieron otros 52 aparatos de las series B-1 y B-2 que sustituyeron a los He-51 en las dos primeras escuadrillas del Grupo de Caza alemán J/88, e hicieron su aparición en julio de 1937, durante la batalla de Brunete. Doce de la serie B-2 fueron sustituidos por otros tantos de la serie C-1, armados con dos ametralladoras MG-17 sobre el motor y otras dos en el borde de ataque del ala.

El Bf-109 fué un monoplano de ala baja cantilever y tren principal retráctil propulsado por un motor Junkers "Jumo" 211Da, de 720 HP, sustituido en la versión B-2 por el "Jumo" 210Ga, de 730, con los que desarrollaba una velocidad máxima de 465 y 470 Km/h (350 y



344 de crucero), su techo operativo frisaba los 8.000 metros y la autonomía era de 690 Km. En junio de 1.938, la 3^a Escuadrilla del Grupo J/88, mandada por el famoso aviador Werner Mölders, fue equipada con los Bf-109E, con motor Daimler Benz 601Aa, de 1100 Hp, y hélice tripala, que alcanzaban los 500 Km/h. de velocidad máxima (483 de crucero). En los últimos meses del conflicto, la Legión Condor entregó una escuadrilla de estos cazas a la Aviación nacional, unidad que fue integrada en el Grupo 5-G-5, con los He-112, pero que no llegó a entrar en combate. Al final del conflicto, el Ejército del Aire destinó a los Bf-109 al Regimiento de Caza núm. 23 y a la Escuela de esta especialidad. En 1942 adquirió otros catorce aparatos de la serie "F" y, dos años más tarde, veinticinco células de la serie "G", contratando con la Hispano Aviación, S.A. la construcción bajo licencia de 200 aviones. El problema de la falta de motores vino a alargar considerablemente su producción, circunstancia que salvó la adquisición del motor Rolls Royce "Merlin" 500/45, con los que se llegó a concluir la serie, conocida bajo el nombre de "Buchones", pero demasiado tarde, aunque algunos aparatos intervinieron en el conflicto sahariano. Cuando se dieron de baja, varios "Buchones" se vendieron al productor cinematográfico que rodó "La batalla de Inglaterra".

El 22 siguiente, fecha en que la capital turolense fue reconquistada por las tropas nacionales, cayó el He-51 tripulado por Andrés Carreras García, abatido desde tierra.

A partir de esta fecha, la actividad aérea en este sector disminuyó sensiblemente, no obstante lo cual, los "Chatos" continuaron su incansable labor donde y cuando se reclamaba su presencia, como fué el día 26 de febrero, en que atacaron a un hidroavión He-59 en las costas mediterráneas, a la altura del cabo San Sebastián, hiriendo a su piloto el capitán alemán Salcher.

Este mes, el Grupo 26 solo recibió 4 "Chatos" del SAF-3 (Reus).

ARAGON-LEVANTE-VINAROZ

EL 9 de marzo de 1937, tras una quincena de relativa actividad, la Aviación nacional inició una serie de ataques a lo largo de tres jornadas, como preparación para que las fuerzas de superficie comenzaran su avance el 12 siguiente en el sector de Alfambra-Belchite, avance que, a la poste, las conduciría hasta el Mediterráneo, dividiendo en dos zonas el territorio gubernamental.

Para hacer frente a estas operaciones, las Escuadrillas de "Chatos" desplegaron: en Escatrón, la 1^a, ahora mandada por el soviético Alexandre S. Ossipenko; en Balaguer, la 2^a que había pasado a ser mandada por Leopoldo Morillas Rubio; en Bujaraloz, la 3^a de Juan Comas Borrás, y en Candasnós la 4^a -por fin operativa- de Ladislao Duarte Espés. Los "Moscas" lo hicieron en Candasnós (1^a); Puig Moreno (2^a); Salou (3^a); Escatrón (4^a), y Bell Puig (5^a).

El 10 siguiente, los cazadores italianos del Grupo "Gamba di ferro" se adjudicaron el derribo de dos "Chatos", mientras sobre Minuesa perdían el CR-32 de Enrico Zuffi, que fué hecho prisionero. También resultó abatido el He-45 "Pavo" tripulado por Juan Emilio Saracho Alfaro y Gabriel M^a Laffita y Bei-

ner, y muerto en acción sobre Ro-37 el cabo ametrallador Luján. La caza republicana perdió este día dos "Moscas": el CM-121, abatido sobre Alcañiz, y el CM-152 destruido en el suelo (Lérida).

El día 11, la Legión Condor sorprendió en tierra en los aeródromos de Bujaraloz y Candasnós, a los "Chatos" de las 3^a y 4^a Escuadrillas, alcanzando gravemente cinco de ellos. No obstante, los cazadores republicanos pudieron derribar el Bf-109 del teniente alemán Graf Zo Dehna y ametrallar a un He-111.

Este mismo día, los "Chatos" tripulados por los soviéticos Ivan Ferskov y Alexandre Ossipov se internaron en Francia y aterrizaron en Cenne-Monestier.

El 12 siguiente tuvo lugar otro importante combate aéreo sobre Puebla de Hijar entre los "Moscas" y "Chatos" que daban protección a los "Katiuskas", y los FIAT del Grupo de Caza español 2-G-3. Según los cazadores nacionales, en la confrontación, derribaron 7 "Chatos", de los que, según el Diario de Operaciones de la Escuadra de Caza, "se desconoce el paradero del "Chato" CA-057 pilotado por Aradín y el CA-034 pilotado por el sargento Ramón Llorente Castro. El CA-040 del sargento Mora, aterrizó en la proximidades de Flix, resultando el piloto con heridas leves y el avión con ligeros desperfectos. El CA-018 pilotado por el sargento Vicente Piner, toma tierra en Caspe con muchos impactos".

El 13 de marzo, los cazadores de la Legión Condor Herbert Ihlefeld y Atting, se adjudicaron el derribo de dos "Chatos", mientras el repetido Diario de Operaciones señalaba que este día, al despegar del aeródromo de Caspe cuando era bombardeado por los Ju-52, el CA-002 capotó pereciendo su piloto, Vicente Piner, al incendiarse el avión.

El 14 siguiente, en otro combate sobre Alcañiz, en el que se enfrentaron 28 "Chatos" y 20 "Moscas" a los CR-32 del Grupo de Caza italiano "Asso di bastoni", resultaron abatidos los FIAT del comandante Ciro Aielo, Jefe del Grupo, del capitán Franco Lucchini, Jefe de Escuadrilla, y de Alberto Brondi, que fueron hechos prisioneros. Los aviadores transalpinos reclamaron el derribo de 5 "Chatos" y 2 "Moscas", aviones que tampoco aparecen por parte alguna como abatidos.

El día 15, Francisco Tarazona Torán, se vió obligado a aterrizar sin tren, tras combatir, a los mandos de su "Mosca", y en las cercanías de Vinaroz, alcanzado por los "Chatos" de la defensa de costas, realizó un aterrizaje forzoso el hidroavión He-59 tripulado por los aviadores alemanes capitán Rücker, alférez Tonolo, sargentos Stromeier y Heinz, y el voluntario portugués Sepulveda Belloso, que fueron hechos prisioneros tras incendiar el aparato.

Días después, el 19 de marzo, resultó abatido en el sector de Caspe-Balaguer, el "Chato" tripulado por Conrado Suazo Gare, y en Candasnós se vió precisado a aterrizar un He-111, cuya tripulación, que fué hecha prisionera, incendió el avión.

El 20 siguiente, los "Chatos" ametrallaron en vuelo una formación de bombarderos FIAT BR-20, del Grupo Autónomo Misto "Cicogne", alcanzando gravemente a uno de ellos que, según parece, pudo aterrizar tras sus líneas, derribando además el Ro-37 tripulado por el sargento Paolo Boccella y el soldado Pietro Santu.

El día 21, en un nuevo combate, los italianos perdieron al sargento Alfredo Sangiorgi al ser derribado su FIAT, y en la costa mediterránea, los "Chatos" de defensa de costas abatieron otro hidroavión He-59, el tripulado por el teniente Hayo Jürgens, alférez Karl Zunker y los sargentos Kurt Werner y Kurt Kaitzel, que perecieron en las cercanías de Cambrils.

Dos días después caería derribado en el sector de Quinto el He-45 tripulado por Fernando Regueral Paz y Juan Adarraga Elizárran, que perecieron.

Al día siguiente, los "Chatos" tuvieron uno de los días más negros de su historia española. Cuando las Escuadrillas de Leopoldo Morquillas (2^a) y Juan Comas (3^a) ametrallaban una caravana de camiones en la carretera de Osera, fueron sorprendidos por los FIAT de los Grupos de Caza españoles 2-G-3 y 3-G-3 que daban protección a los bombarderos Ju-52 y SM-79 en el sector de Quinto; en el combate que siguió, la 3^a Escuadrilla (Comas) perdió los CA-005 tripulado por Antonio Sánchez, CA-037 de Jesús Pérez, CA-032 de Domingo B. Hueso, pereciendo sus tripulantes, así como el CA-027, de Elias Hernández, que parece colisionó con el CA-030 de Francisco Viñals Guarro (13), de la 2^a Escuadrilla, unidad que también perdería el CA-52 de Fernando Villins y el CA-038 de Alfredo Dealbert, el cual rompió el avión al intentar el aterrizaje.

(13).- En el Boletín "Alas" núm. 3-4, de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR), páginas 28 y 29, el mecánico Sebastian Gordi señala que, estando en el aeródromo de Sarriena, llegaron varios "Chatos" después de combatir el 24 de marzo de 1.938. Entre ellos estaba el de Francisco Viñals, que traía roto parte del fuselaje y media ala por colisión, según Viñals, con un CR-32 al que había derribado. Sigue el mecánico Gordi que el FIAT derribado y que colisionó con el "Chato" de Viñals, era el tripulado por el Capitán Carlos de Haya González, circunstancia que no pudo ocurrir en dicha fecha ya que el capitán Haya había muerto el 21 de febrero por colisión con el "Chato" del Sargento Manuel Orozco Rovira.

Los grupos de Caza nacionales perdieron 3 de sus FIAT en este combate, uno de ellos el CR-32 núm. 3-104, tripulado por José Jurado González, que pereció.

El 26 de marzo, la Escuadrilla de Ametrallamiento 3-E-3 y los He-51 de las "cadenas" (Grupo 1-G-2) sufrieron un duro castigo cuando operaban contra posiciones gubernamentales en el río Guadalupe, entre las poblaciones de Caspe y Alcañiz, al perder los CR-32 núms. 3-86 y 3-114 y a sus tripulantes Manuel García Díaz y Alvaro Figueroa Fernández, y resultar herido Francisco Diáquez Rodríguez. Los He-51 por su parte, perdieron los tripulados por Julián Aragón Muñoz y José Jiménez Guerra, además de resultar heridos Luis Güervos Martínez, José A. González del Valle y Ruy Ozores Ochoa.

A lo largo de este mes de marzo, las Escuadrillas de "Chatos" recibieron otros 12 aviones I-15 construidos en España.

El 2 de abril siguiente, en combate con los "Chatos" y "Moscas" sobre Albaracín, fué derribado el CR-32 del piloto italiano Otello Tessitore y herido también sobre FIAT Jorge Muntadas Claramunt.

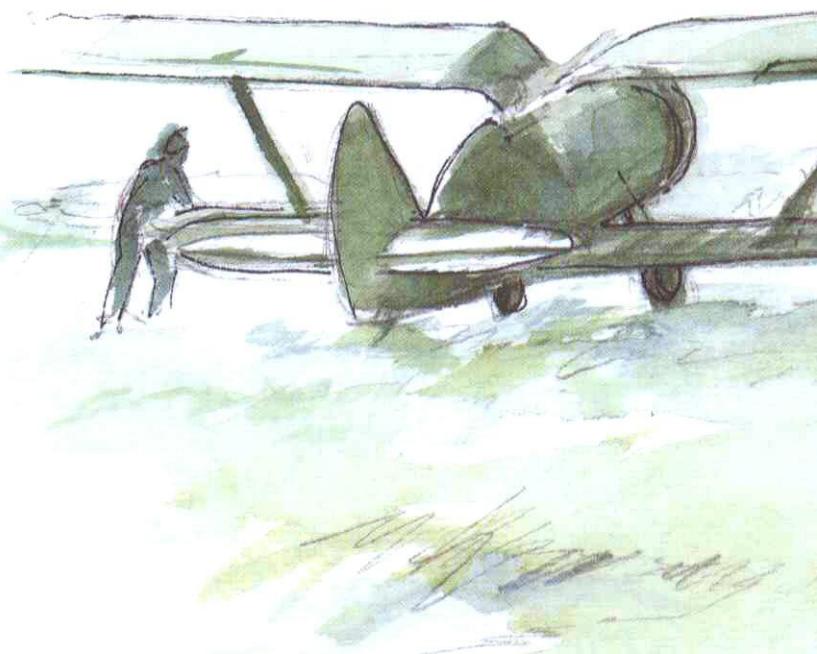
El día 3, los "Moscas" que daban protección a los "Chatos", combatieron contra los Bf-109 alemanes de la Legión Condor, derribando el caza tripulado por el teniente germano Fritz Awe.

El 8 siguiente, en otro servicio de protección a los "Chatos", los "Moscas" alcanzaron el CR-32 núm. 3-61 del comandante Angel Salas Larrazábal, que se vió obligado a aterrizar fuera de campo, a 2 Km. al norte de Morella.

El 9 de abril, un buen número de "Chatos" y "Moscas" intervinieron en un gran desfile aéreo sobre Barcelona, como despedida de los pilotos soviéticos que embarcaron para ser repatriados, haciendo cargo de la 1^a Escuadrilla el soviético Kapuchin y de los aviones de caza nocturna el español Walter Katz.

El día 13, 6 "Moscas" de la 3^a Escuadrilla dieron protección a los "Chatos" que venían hostigando a las tropas nacionales en su avance hacia Vinaroz. Los cazadores republicanos José M^a Bravo, Antonio Calvo y Manuel Montilla (14), de la 3^a Escuadrilla de "Moscas", pronto avistaron a los CR-32, y formando en ala, picaron y ametrallaron a los biplanos italianos alcanzando a dos de ellos, uno de los cuales cayó incendiado y el segundo abandonó la escena echando humo.

(14).- : Obra citada.



El 14 siguiente, los "Chatos" continuaron sus ataques en el sector de Vinaroz, mientras que los "Katiuskas", también con la protección de los "Moscas", hacían lo propio en el sector de San Mateo y la Jana, sobre el que combatieron con los CR-32 y He-51, que se adjudicaron el derribo de tres "Moscas".

El 15 de abril, las tropas nacionales llegaron a las costas mediterráneas, conquistando Vinaroz y Benicarló, resultando abatido desde tierra el Cr-32 del sargento italiano Giuseppe lo Moro mientras ametrallaba las posiciones republicanas. Por su parte, los "Chatos" y "Moscas" atacaron el 16 las posiciones de Aliaga y Allépuz, donde fueron alcanzados dos aviones, uno de cada tipo.

En este punto, el mando nacional decidió orientar el avance de sus tropas, en una segunda fase de su ofensiva, hacia Valencia.

El 17 siguiente, los "Chatos" de la defensa de costas interceptaron sobre Cartagena una formación de He-111, alcanzando al número 25-27 que, en vuelo de regreso a Armilla, parece cayó al agua a lo largo de las costas de Motril.

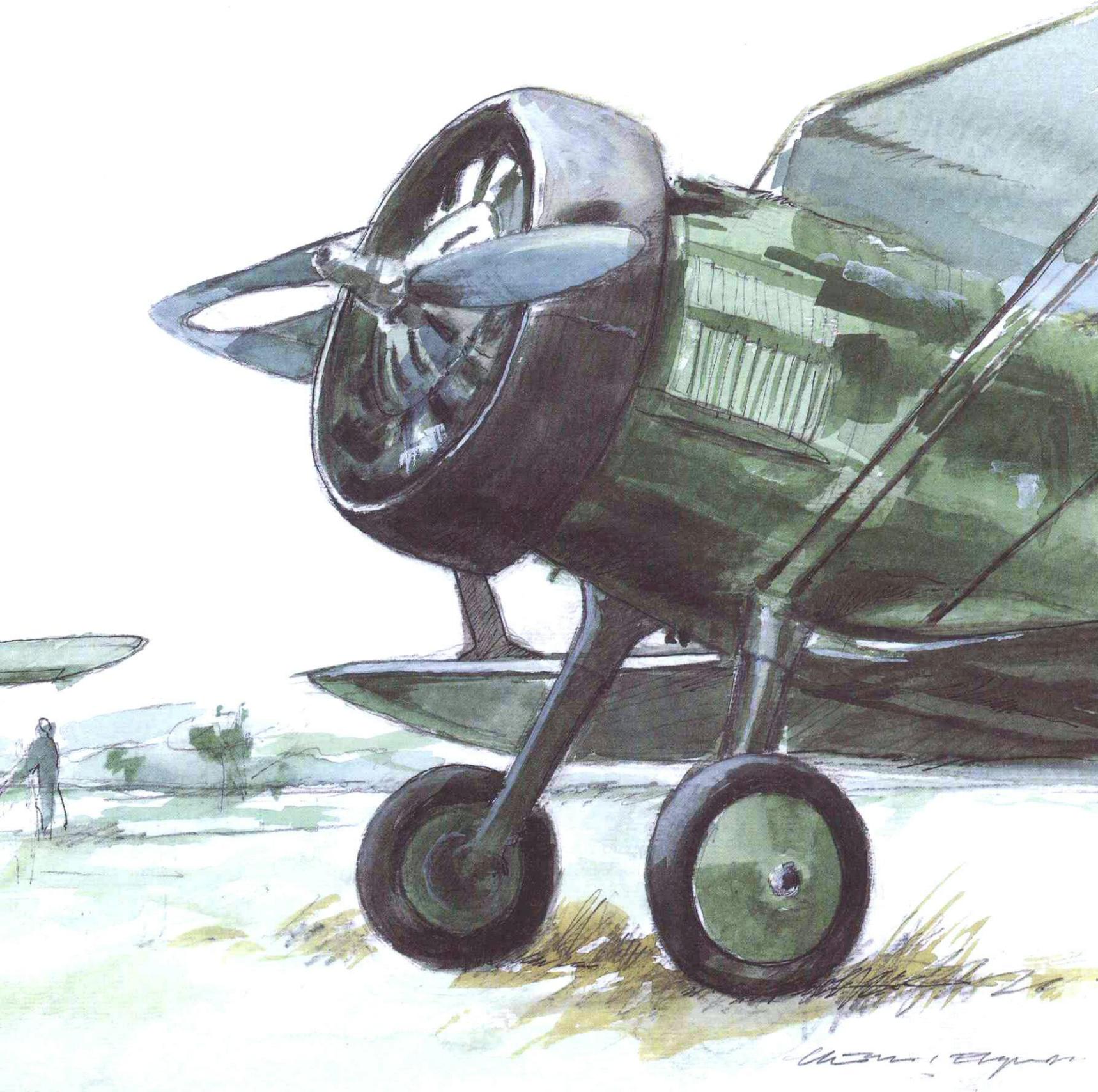
Días después, el 20, en una de las numerosas salidas, los "Moscas" de la

3^a Escuadrilla dieron protección a los "Chatos" y "Natachas" en el frente valenciano, donde las defensas de tierra nacionales alcanzaron a dos de los R-Z, salvándose la tripulación de uno al saltar en paracaídas; el otro volvió a su base pese a ir echando humo.

De regreso a Sagunto, los "Moscas" fueron interceptados por 4 Bf-109, descolgándose dos sobre las patrullas de José M^a Bravo y de José Alarcón Ríos que, según Manuel Montilla (15), esquivaron el ataque y, virando rápidamente, les hicieron frente, entablándose un duelo a muerte, en el que uno de los Bf-109 resultó alcanzado pasando como un bólido sobre los "Moscas" echando humo, haciendo explosión instantes después.

El día 25 de abril, la patrulla de "Moscas" de la 3^a Escuadrilla formada por Francisco Tarazona, Andrés Fierro y Yusta Gorbatón, interceptaron a 6 He-111 de la Legión Condor cuando regresaban de bombardear el puerto de Valencia, atacándoles de frente y alcanzando al punto derecho de la patrulla

(15).- Montilla Montilla: Obra citada, página 100.



del jefe, el cual, cuando los demás picaban para evitar el ataque de los "Moscas", fue rematado por Tarazona (16). De regreso al campo se entera que Yuste y Fierro habían abatido uno de los bimotores alemanes, alcanzando gravemente a otro.

Por estas fechas, una zona de bajas presiones sobre las islas Columbretes, propició varios días de descanso a las tripulaciones que, a causa de los nublados bajos, no pudieron salir al frente, no obstante lo cual, el día 29 fué derribado en este frente levantino el He-45 tripulado por los alfereces Puig y Campos.

A lo largo de este mes de abril, el SAF-3/16 entregó otros 13 nuevos "Chatos", de los que 6 fueron los primeros montados por la factoría de Molins.

El 2 de mayo resultaron abatidos en levante el CR-32 de José Mesia Lessps y el He-45 tripulado por Victoriano Santos Santos y Angel Hernández Díaz, y alcanzado en ametrallamiento el propio comandante Salas Larrazábal, que pudo aterrizar en Aguilar.

El 7 siguiente, los "Moscas" que daban protección a los "Chatos", derribaron un He-51.

Días después, el 11, los "Chatos", junto a las 1^a y 3^a Escuadrillas de "Moscas", ametrallaron una columna nacional que avanzaba por la carretera de la costa hacia Castellón. Después, durante una alarma aérea sobre Nules, interceptaron a los bombarderos de la Legión Condor y su escolta de Bf-109, cuatro de los cuales se descolgaron sobre los "Moscas" de Tarazona, Fierro y Yuste. Durante el combate, uno de los cazas alemanes, perseguido en picado por Tarazona, al tratar de recuperar, perdió un plato, precipitándose sobre la sierra de Espadán. El "Mosca" de Yuste apenas si pudo llegar a Sagunto con el motor parado y unos cuarenta impactos.

El día 12 de mayo sería abatido desde tierra el He-51 del teniente Mariano Cuadra Medina y el He-45 de Félix Bermúdez de Castro y Delgado Valle, que resultaron heridos en El Pobo. El 13 siguiente, cuando los "Chatos" y "Moscas" ametrallaban sobre Allépuz, combatieron contra tres Escuadrillas españolas de CR-32, que reclamaron el derribo de 7 "Moscas" y un "Chato", resultando herido leve el comandante García Morato.

El 14 de mayo caería abatido en Caspe el FIAT CR-32 núm. 3-76 de José Romagosa Durán, que pereció, y las defensas de tierra alcanzarían gravemente el He-51 del Alférez Ruy Ozores Ochoa, que abandonó el avión lanzándose en paracaídas, y el He-45 de Serafín Serra Pujazón y Feliciano Rodríguez Jiménez, que murieron.

El 15, al regreso de un servicio en el frente de Levante, el "Chato" de Juan Comas Borras, Jefe de la 3^a Escuadrilla, sufrió accidente del aterrizaje en El Toro, resultando herido y sustituido por su compañero Miguel Zambudio Martínez. Ladislao Duarte Espés también resultó herido leve en otro accidente.

El día 17 fué abatido el He-51 del alferez Francisco Encinas Rodríguez y, al día siguiente, los FIAT CR-32 de Carlos Serra Pablo-Romero, Javier Allende Isasi y Pedro Martínez de Irujo, que pudieron aterrizar aunque fuera de campo.

En los días que siguieron, los bombarderos nacionales arreciaron sus ataques contra los aeródromos catalanes cuando los "Moscas" estaban en el frente, a cuyo regreso sufrieron accidente el día 22, los CM-167 y 169 en Valls, y el CM-165 en Bellpuig, el 23, día en que el Ejército Popular llevó a cabo un fuerte contraataque en el sector catalán comprendido entre las poblaciones de Tremp y Balaguer, donde tuvo lugar un duro combate aéreo en el que, según Francisco Tarazona (17), que había pasado con su escuadrilla a Vendrell días antes, derribaron al enemigo nada más que 17 cazas FIAT y

5 bombarderos SM-79, aviones de los que solo aparecen como derribados CR-32 del alferez italiano Placido Boschelli, que pereció, y otro que, por colisión, se lanzó en paracaídas su tripulante, cayendo en territorio nacional. Además, resultó herido sobre FIAT el piloto español José Arango López. Tarazona señala la pérdida de 3 "Moscas" y un SB-2.

El 26 de mayo regresó a Sagunto la 3^a Escuadrilla de "Moscas". El 28, los cazadores nacionales reclamaron el derribo de otros 7 "Chatos" y 2 "Moscas", contra la perdida del CR-32 tripulado por el sargento italiano Gastone Picchini, que pereció, y el del comandante Salas Larrazábal que, al ser alcanzado su avión, se vió obligado a abandonar la lucha.

En verdad, parecen muchos los "Chatos" reclamados como destruidos por los cazadores nacionales en solo tres días: 15 aviones... Cifra que, además, superaba a los recibidos a lo largo de este mes procedentes del SAF-3/16, 19 "Chatos" en total, terminados en Reus (uno), Sabadell (once) y Molins (siete).

El 4 de junio, tras el descalabro sufrido por los "Katiuskas" el día 2 sobre



Uno de los "Chatos" capturados por los nacionales, esta vez en Aleaniz, en marzo de 1938.

Cenia, en que perdieron 5 aparatos, los FIAT italianos de la Escuadrilla de Ametrallamiento "Frecce" perdieron el tripulado por el subteniente Duilio Nicchiarelli, abatido en Linares de Mora, y otros dos CR-32, perdidos y sin combustible, aterrizaron en Guadalajara, siendo hechos prisioneros sus tripulantes y capturados intactos los aparatos.

Este mismo día, los "Chatos", con la protección de la 3^a Escuadrilla de "Moscas", atacaron sin oposición las posiciones nacionales al sur de Mosqueruela, y los de defensa de costas interceptaron sobre Valencia una formación de bombarderos SM-79, a los que no pudieron dar alcance.

El 8 siguiente, el Grupo de Caza italiano "Gamba di ferro" se adjudicó el derribo de otros 10 "Chatos" (?) y un "Katiuska", mientras que los He-51 de las "cadenas" perdían otro de sus aparatos.

El día 10, cuando los "Moscas" de la 3^a Escuadrilla daban protección a 12 "Chatos" que volaron a Adzaneta (Castellón) para defender a una brigada que se encontraba cercada, se vieron interceptados por los Bf-109 alemanes, que derribaron los "Moscas" de Utrilla y de Antonio Díaz Pérez, que murieron.

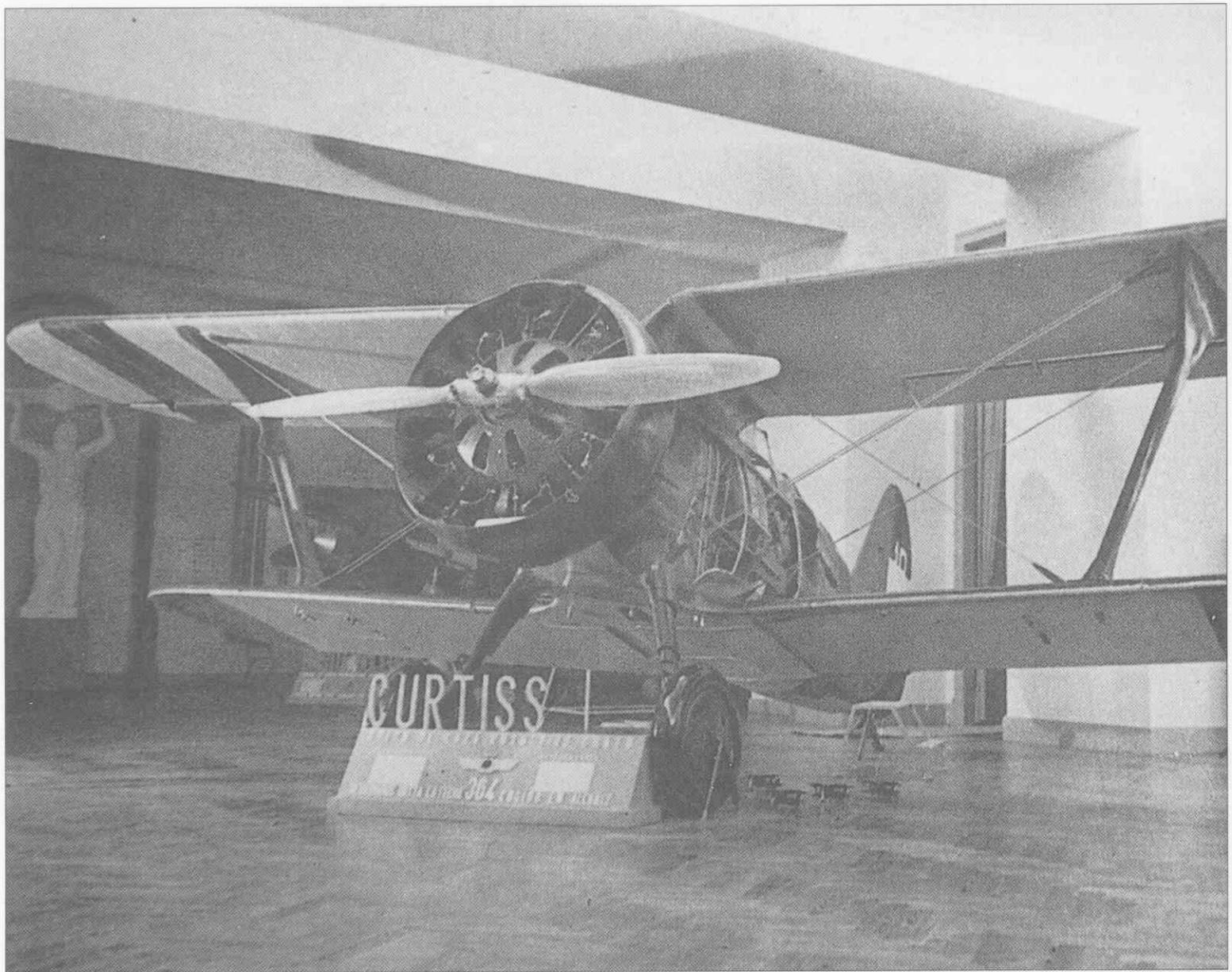
Esta jornada tuvo lugar un violento combate sobre Valencia, cuando la caza republicana interceptó a los bombarderos SM-79 con fuerte escolta de FIAT. Según el bando gubernamental, 4 bombarderos y 9 cazas (?) italianos fueron abatidos, contra la pérdida de un "Chato" y 4 "Moscas".

Otros 5 "Chatos" y 2 "Moscas" fueron reclamados por los cazadores de la Legión Condor el día 13 siguiente, aparatos que no aparecen por parte alguna y sí el Bf-109 del teniente alemán Fuhrhop, que pereció al ser derribado sobre Sagunto.

Durante esta misma jornada, cuando una patrulla de "Katiuskas" volaba en pasada sobre el lago de Bañolas, "chocaron las extremidades de sus pla-

(16).- Tarazona Torán: "Yo fuí piloto de caza rojo", página 128.

(17).- Tarazona Torán: Obra citada, página 143 y siguientes.



Compañero infatigable en la protección de los "Chatos", este Polikarpov I-16 "Mosca", terminó en manos de sus adversarios antes de finalizar el conflicto.

nos y, con gran estruendo, cayó al lago uno, otro en la orilla y, el tercero, en un campo de trigo que ardío en una buena extensión". Así describía el accidente el mecánico de la 2^a Escuadrilla de "Katiuskas" Juan Belenes López (18), que añadía: "El que se precipitó al lago, costó trabajo localizarlo... El capitán Gómez, Jefe de la Escuadrilla, hizo con un avión (que no recuerdo si fué un "Chato" o un "Mosca"), varias pasadas por el lugar del accidente para tratar de localizarlo. Y así fue como indicó el lugar exacto... para arrastrarlo a la orilla, también colaboraron unos buzos". Murieron cinco hombres de las tripulaciones, entre ellos Santiago Ramón Prior (piloto) y Benito Ramos Alarcón (observador).

El 14 de junio, los "Moscas" alcanzaron el Bf-109 del teniente Henz, que se vió precisado a aterrizar de emergencia en la desembocadura del río Mijares, donde fué hecho prisionero y el avión, cuando iba a ser desmontado, ametrallado e incendiado por sus compañeros de vuelo. En el combate resultó herido el piloto alemán Plieber, que pudo regresar a su base.

El 15 siguiente, los "Chatos" y "Natachas", con la protección de los "Moscas", bombardearon sin oposición aérea las avanzadas nacionales que cercaban la capital castellonense que, no obstante, sería ocupada. Los mismos aviones atacarían esta misma jornada en La Puebla de Valverde, donde caerían derribados por las defensas de tierra los "Natachas" tripulados por De Brito y Juarro, Carvajal y Pascual, y S. Arce Vera.

Este día, Francisco Tarazona (19) se trasladó al aeródromo de La Rabasa (Alicante) para recoger uno de los pocos I-16 contruidos por el SAF-15, que pasó destinado a la 3^a Escuadrilla.

Días después, el 19, los FIAT del grupo de Caza 2-G-3, que daban protección a los Ju-52 sobre La Puebla de Valverde, encontraron 9 "Chatos" y 18 "Moscas" que ametrallaban las posiciones nacionales. En el combate que se originó, los aviadores nacionales reclamaron el derribo de 4 "Chatos" -uno pudo ser el de Ladislao Duarte, Jefe de la 4^a Escuadrilla- y 2 "Moscas", mientras que dos FIAT, los del Capitán Julio Salvador y Díaz Benjumea y de Joaquín Asaldo Vejarano, se vieron obligados a abandonar la lucha, el primero alcanzado en el motor y el segundo por desprendimiento del capot (20).

El 29 de junio, el mando nacional desencadenó otra ofensiva en Extremadura, entre Sierra Trápero y Madridejos.

El 23 siguiente, murió durante el descenso en paracaidas, el piloto republicano José Ruiz Gómez (21), posiblemente ametrallado desde tierra, y el soviético Romanov, en Casinos, cuando probaba un "Mosca".

Durante el mes de junio, las Escuadrillas del Grupo 26 recibieron otros 11 nuevos "Chatos" construidos en España.

El 5 de julio, cuando los "Chatos" ametrallaban en el frente de Villet con la protección de los "Moscas", mandados en esta ocasión por el Jefe del Grupo 21 Eduardo Claudio Moncada, éste resultó abatido por "un antiaéreo que le dió de lleno en el avión..." (22). Le sustituyó Manuel Zarauza, pasando Antonio Arias a mandar la 4^a Escuadrilla.

Días después, al intentar aterrizar en el aeródromo de los Isidros, en las proximidades de Requena, tras combatir contra los FIAT, el "Mosca"

(18).- Boletín ADAR núm. 10/11, página 19.

(19).- Tarazona Torán: obra citada, página 163.

(20).- J. Salas. Obra citada página 332.

(21).- F. Tarazona: Obra citada, página 167.

(22).- M. Montilla: Obra citada, página 109

tripulado por José Salinas se incendió, sufriendo su piloto grandes quemaduras.

El 13, los cazadores italianos reclamaron el derribo sobre La Puebla de Valverde de otros 4 "Chatos" y un "Katiuska", contra la pérdida del CR-32 tripulado por Mario Cenzi y el He-51 de las "cadenas" de Rafael Serra Hamilton. El "Mosca" de Herrero sufrió accidente en Camporrobles tras combatir, pereciendo.

El 14 siguiente, José Redondo Martín -hijo del entonces Alcalde de Madrid- colisionó sobre el frente de Teruel con un Bf-109 alemán, estando dos días perdido y, sobre Sarrión tuvo lugar otro combate que enfrentó a los "Chatos" y "Moscas" republicanos contra los FIAT del Grupo 2-G-3 que daban protección a los Ju-52 y Ro-37, perdiendo el CR-32 núm. 3-65 tripulado por José L. Bernal de Mérida. Resultó herido el tripulante de uno de los Ro-37 Juan L. Lartigue Astier. Los "Chatos" perdieron el de Felipe Cirujada Esteve, y el "Mosca" de Pastor, que se lanzó en paracaídas.

El 15 de julio resultaron abatidos sobre Mora de Linares dos SM-79 italianos, pereciendo los tripulantes Giulio Giovine, Umberto Rizzi, Aurelio Pozzi, Mario Faltoni y Brunetto Gori, y en otro punto de la geografía española, el piloto de la Aviación republicana José Luis Aresti, aprovechando una alarma sobre Cartagena, despegó del aeródromo del El Carmolí con el "Mosca" CM-125 y se pasó a zona nacional, aterrizando en Melilla.

El día 16, tres FIAT de la Ecuadrilla de Ametrallamiento "Frecce" resultaron alcanzados desde tierra, logrando aterrizar fuera de campo en territorio nacional.

El 17 siguiente, la patrulla de "Moscas" de Bravo, Tarazona y Toquero, dieron escolta a 4 bombarderos SB-2 "Katiuskas" sobre La Puebla de Valverde, pero al llegar al frente vieron como unos siete "Chatos" y "Moscas" combatían contra mayor número de FIAT, lanzándose a ayudar a sus compatriotas. Ante su llegada, quizás por andar escasos de combustible o creer, en el caso de los cazadores nacionales, que se trataba de refuerzos, optaron por reagruparse y desaparecer (23).

Al día siguiente, en un feroz enfrentamiento sobre Sarrión, cuando unos 16 "Moscas" de cuatro Escuadrillas volaron para dar protección a los "Chatos" en su ataque a las posiciones nacionales de Albentosa, fueron sorprendidos por los FIAT italianos que, en el combate que se originó, perdieron los del capitán Antonio Raffi, Jefe de Escuadrilla, Giovanni Guiducci, Danilo Vestrini (prisioneros) y Giorgio Frattini (muerto), mientras el "Chato" de Felipe Alonso Tobar se dió por desaparecido, y abatidos los "Moscas" de Vicente Yuste Gorbatón, Andrés Fierro Menú y R. Belmonte Vigueras, que pereció en el hospital tras las heridas sufridas al intentar aterrizar en Camporrobles. El comandante Francisco Vives Camino, Jefe del Grupo de SM-79 resultó herido leve.

El 19 de julio, los "Chatos" fueron a ametrallar a las tropas nacionales en la carretera de Albentosa a Mora de Rubielos, con la protección de 9 "Moscas" de las 3^a y 4^a Escuadrillas, que perdieron el tripulado por el piloto novato Eduardo González Casola ("Tito") en su enfrentamiento con la caza nacional, dos de cuyos FIAT, según Tarazona, fueron incendiados en el combate.

El 20, los pilotos de la Legión Condor se adjudicaron el derribo de dos "Moscas", mientras que el piloto italiano Giovanni Spilzi, a los mandos de un CR-32, desertó en el frente del Ebro (24), resultando abatido en Extremadura el FIAT CR-32 3-103 de Pedro Téllez Rivas.

El 22 siguiente, en otro combate aéreo sobre Viver, los "Chatos" y "Moscas" derribaron a los aviadores italiano capitán Franco Lucchini (prisionero), y el subteniente Dino Oliosi (muerto), resultando abatido desde tierra el He-45 de Antonio Olivera Fernández y García Gil en El Toro.

La presión ejercida por el Ejército nacional en este sector de Viver, produjo el día 23 un enésimo combate aéreo que enfrentó a la Legión Condor contra la caza gubernamental, sin que se produjeran derribos. Solo el piloto alemán Boer rompió su Bf-109 al aterrizar en La Cenia.

El Ejército Popular preparaba por entonces su gran golpe en el Ebro, por lo que, para seguir un orden cronológico, antes de continuar con la narración de estos hechos, creemos conveniente retroceder al 20 de julio, en que los Ejércitos nacionales del Centro y del Sur iniciaron su ofensiva en Extremadura, orientada a ocupar el Valle de la Serena, con enlace de ambos en Campillo, circunstancia que sucedió el día 24 siguiente.

EXTREMADURA

La actividad aérea en este sector, en los primeros días, no debió ser muy importante, sobre todo por parte gubernamental. No obstante, ya hemos visto como el mismo día 20 caía en Mérida el CR-32 3-103 tripulado por Pe-

dro Téllez Rivas, y el 23 siguiente, la AA alcanzó un Ha-70, del que saltó en paracaídas el observador.

El 24 de julio, los cazadores nacionales Julio Salvador y Vázquez Sagastizábal, cuyos Grupos de Caza se habían trasladado al aeródromo de Mérida para hacer frente a estas operaciones, interceptaron a 6 "Katiuskas", a los que no pudieron dar alcance; sin embargo, sobre Almadén, vieron una patrulla de estos bombarderos soviéticos a la que atacaron y Salvador alcanzó el punto izquierdo. De regreso a Mérida, interceptaron otra patrulla de SB-2 y Vázquez Sagastizábal alcanzó a uno de ellos en el tren de aterrizaje (25).

El 28 siguiente, 9 "Chatos" y 6 "Natachas" que atacaban las posiciones nacionales en el sector de Castuera, fueron interceptados por los CR-32 de Miguel Guerrero García, adjudicándose el derribo de 4 "Chatos" y un "Papagayo".

A lo largo del mes de julio, el SAF-3/16 entregó a las unidades del Grupo 26 otros 22 nuevos "Chatos" construidos en España.

El 9 de agosto, una formación de 35 "Chatos" (?) y 9 "Natachas" fué interceptada sobre Monterrubio por los FIAT españoles, que volvieron a adjudicarse el derribo de otro "Chato".

El 10, las tropas nacionales conquistaron Almorchón y, el 22 siguiente, Cabeza de Buey, sobre cuyo sector, 25 "Chatos" (?) interceptaron una formación de bombarderos nacionales, a la que protegían dos Escuadrillas de FIAT españoles. En el combate que se originó, los cazadores nacionales reclamaron el derribo de otros 4 "Chatos" seguros y otro probable. Luis Romeo Girón, piloto de uno de los Ju-86, resultó herido en un brazo.

El 15 de agosto, el avance nacional llegó al fondo del recodo del río Zújar, que no pudieron cruzar pero si ocupar el pueblo de Zarza Capilla, sobre cuyo sector tuvieron lugar varias escaramuzas aéreas en las que, aparte de los "Chatos" y "Natachas" republicanos, intervinieron sus oponentes los FIAT, He-70, Ju-86 y Aero.101, escaramuzas que se repetirían con frecuencia a lo largo de las siguientes jornadas, hasta el día 25, en el que se produjo un fuerte contraataque gubernamental en el citado recodo del Zúcar frente a las poblaciones de Peñalsordo, Zarza Capilla y Cabeza de Buey, con la presencia ya de la 1^a Escuadrilla de "Moscas" de José Redondo Martín, los "Chatos" y "Natachas" los cuales prestaron su apoyo a las fuerzas de superficie gubernamentales y combatieron con los Grupos de FIAT españoles, que perdieron el CR-32 3-63 tripulado por José M. Etayo Elizondo y se adjudicaron el derribo de otros 2 "Chatos".

El 26 siguiente, los aviadores nacionales reclamaron 2 "Moscas" y otro "Chato", y el 31 tres "Moscas".

Durante este mes de agosto, el SAF-16 entregó 31 "Chatos" a las Escuadrillas del Grupo 26.

El 2 de septiembre, en una operación sincronizada de los cazas y bombarderos gubernamentales sobre la línea Castuera-Los Blázquez-Valsequillo-Fuente Obejuna, la 4^a Escuadrilla de "Katiuskas" recibió un duro castigo. Mientras los "Chatos" y "Natachas" atacaban las posiciones nacionales del sector, los "Moscas" de la 1^a Escuadrilla, a mayor altura, debían dar protección a los "Katiuskas" en su bombardeo sobre Monterrubio de la Serena, terminado el cual, sin contratiempos, al iniciar el viraje para regresar a su base, el FIAT tripulado por el comandante Salas Larrazabal, ametralló a la patrulla de la izquierda, cuyos eviones, alcanzados en los depósitos, se incendiaron y hicieron explosión. También resultó alcanzado en un motor el SB-2 del Jefe de la Escuadrilla Máximo Ricote Juanas que, no obstante, pudo aterrizar en Almodóvar (26). Después, en el combate que se originó, el comandante Salas derribó el "Mosca" del Capitán Redondo Martín, y otros cazadores nacionales reclamaron otros 4 monoplazos soviéticos.

El 4 siguiente, cuando los "Chatos" y "Natachas" atacaban por Cabeza de Buey con la protección de 15 "Moscas" de la 1^a Escuadrilla, y tras permanecido sobre el frente mientras los primeros bombardeaban y ametrallaban a las tropas nacionales, apareció una Escuadrilla de FIAT mandada por el capitán Julio Salvador, a la que rehuyeron por estar escasos de combustible.

Las operaciones de superficie en este frente extremeño iban de decreciendo. La lucha que tenía lugar el Ebro "reclamaba" la presencia de todos los efectivos posibles, de ahí que retrocedamos nuevamente en el tiempo para narrar como fué el desarrollo de esta importante batalla, que conduciría, no solo a la ocupación de Cataluña, sino al fin de la guerra. Pero ello será en un próximo número de esta Revista "Aeroplano" ■

(23).- F. Tarazona: Obra citada, página 167.

(24).- "Nei Cieli di Spagna", de Angelo Emiliiani y Giuseppe G. Ghergo, página 163.

(25).- J. Salas: obra citada, página 341.

(26).- R. Aresté. Boletín A.D.A.R. núm. 17, página 25.



Marino, aviador y... náufrago

Texto y fotos: LUIS IGNACIO DE AZAOLA REYES



ERAN las primeras horas de la tarde del 1 de agosto de 1938; cuando tras dar cuenta de un respetable bocadillo, con el apetito propio de los 19 años, el sargento piloto Juan Antonio Ibarreche marchaba en compañía de su observador, el sargento Amado Trillo, camino de su avión.

Bajo un sol de justicia, allá a lo lejos, tres grandotes y antiestéticos "Rasantes" (Polikarpov R-5), recibían las últimas y solícitas atenciones del equipo de tierra, ya que en ellos precisamente, habrían de llevar a cabo uno de los rutinarios reconocimientos marítimos, de tanta importancia para el suministro del Ejército de la República. Una misión, que si para aquél mocetón vasco, acostumbrado al vuelo en los rápidos "Vultee", se antojaba harto, pesada y aburrida, luego, pensándolo un poco, incluso se sintió afortunado al realizarla, imaginándose a otros pasándolas "canutas" en las trincheras.

- Juanan, -le advirtió el mecánico, cuando trepaba a la cabina- aunque éste acaba de llegar de revisión de Alcantarilla y allí Chindasvinto se las sabe todas, bueno será que lo controles un poco...

Tras un lento rodaje por el reseco terreno de El Carmolí, alineados ya los aviones en el extremo del campo, Ibarreche sacó el brazo de la cabina y con un gesto que venía a decir adelante, inició la carrera de despegue, seguido de sus puntos.

Tomando altura hasta los 200 m., la formación fluida arribó a la vertical del mar Menor, desde donde, teniendo por límite al norte, el paralelo del Cabo San Antonio, comenzó un monótono circuito.

Llevaban ya más de una hora de vuelo, cuando Ibarreche comprobó alarmado como el humo invadía su cabina; instintivamente miró al termómetro, que ya ni marcaba...; entonces, sin pérdida de tiempo, ante el riesgo de explosión, cortó motor y esforzándose para mantener la serenidad, a través del tubo acústico, notificó la emergencia a su observador, pidiéndole -¡Qué ilusión que tratara de hacerse con los chalecos salvavidas, que por exceso de confianza y el fuerte calor, habían quedado en el compartimento de cola.

Abandonada la formación, el piloto se dispuso a realizar un amerizaje forzoso, orientó el avión en el sentido de las olas y lo dejó desplomarse.

- "El impacto fue brutal, los planos inferiores se partieron y los superiores salieron por los aires, al tiempo que nosotros, despedidos también, nos vimos de pronto en el agua, a pocos metros del destrozado avión, que quedó al paro mecido por las olas.

- Mientras los dos aviones de la patrulla revoloteaban en círculo sobre nuestras cabezas, como pudimos nos despojamos del equipo, dándome cuenta entonces, que me había golpeado en una pierna y roto algún diente. Los infructuosos intentos de acceder al compartimento donde se hallaban los salvavidas, pronto fueron vanos al hundirse el avión.

- Estábamos a unas 12 millas del paralelo del Peñón de Ifach, sin otros medios para lograr la flotabilidad que los brazos y piernas, y allí quedamos, sumidos en la más absoluta soledad, cuando tras la última vuelta, nuestros compañeros se alejaron".

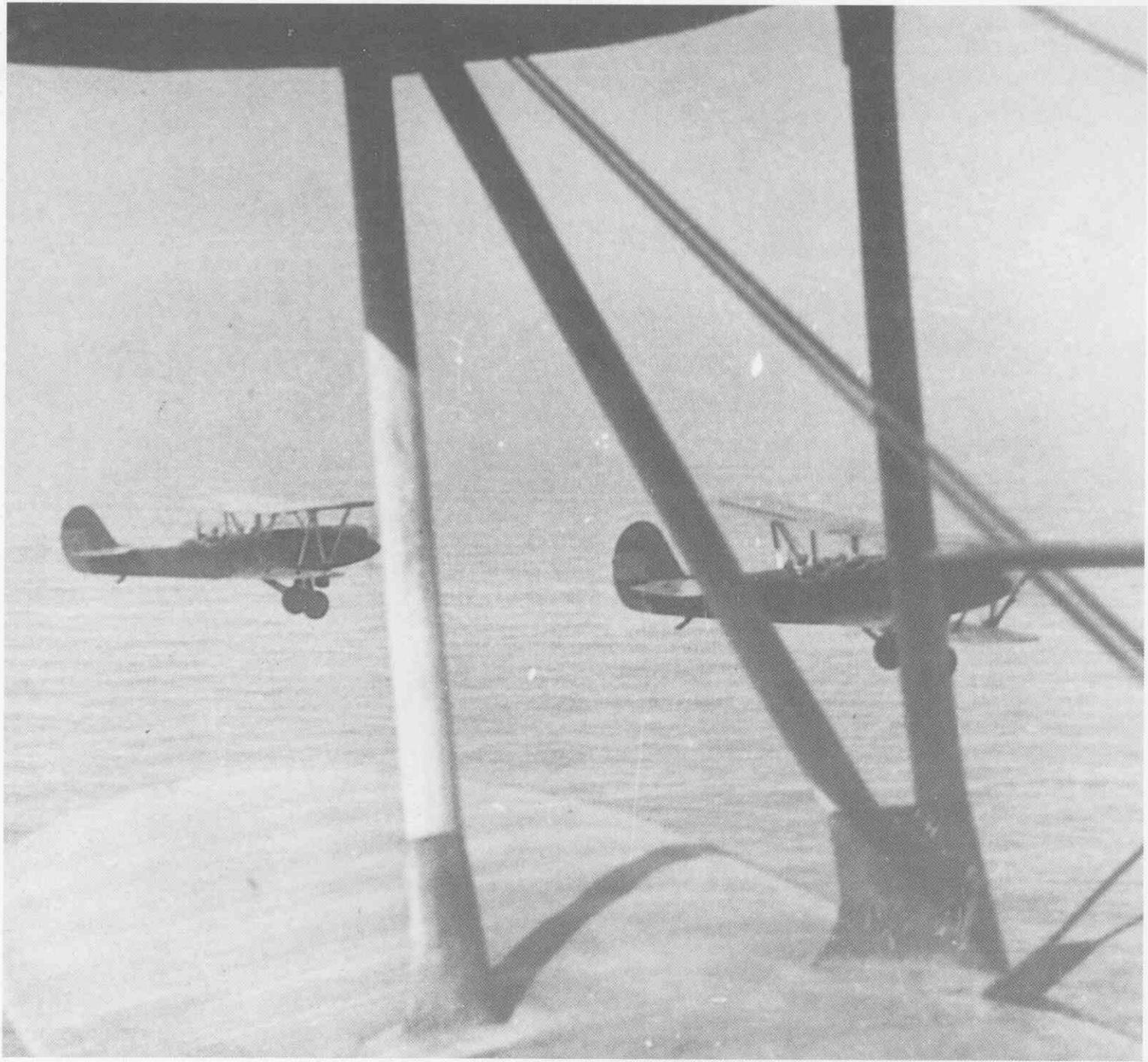
Si el medio no era extraño para Ibarreche, quien desde su nacimiento en Bermeo había vivido de cara a la mar, sí lo era para Trillo, que natural de Úbeda (Jaén) podía ser considerado "de tierra adentro". De todas formas, tanto para uno como para el otro, la situación era ciertamente comprometida. De ahí que las primeras palabras del piloto fueran para imprimir tranquilidad a su compañero, a quién asiéndole por las axilas trataba de mantener a flote; éste, sin dejarse llevar por las circunstancias, enseguida aprendió la lección, logrando mantenerse en la superficie con el mínimo esfuerzo.

Así fueron pasando los minutos y las primeras horas, aferrados los aviadores a la esperanza de que declarada la alarma, al regreso de la incompleta patrulla, numerosas embarcaciones, a las que de un momento a otro avistarian, se habrían hecho a la mar en su búsqueda.

Durante aquellas largas horas, en las que flotar se había convertido en algo puramente mecánico, como si de una película se tratara, por la mente de Ibarreche fueron pasando los más inverosímiles pasajes de su vida, interrumpidos solamente por el frecuente recuerdo de sus seres queridos, que le llenaban de angustia y emoción.

Se veía como estudiante de náutica, cumpliendo los "días de mar"; a bordo del "Cabo Sacratif" de la Cía Ybarra, donde para ganar un dinerito, hacía las funciones de marinero. Y cómo, estando atracado el buque en el puerto de Valencia, al surgir un viaje a la URSS, donde "no se le había perdido nada", acudió a la llamada de aquél cartel, que providencialmente colgado en el vestíbulo de la Comandancia de Marina, solicitaba jóvenes valerosos para combatir con las alas de la República.

El teniente Juan Antonio Ibarreche en la época a que se refiere el relato y con su uniforme de Coronel del Ejército del Aire español, tras la publicación de la Ley que reconocía los derechos de los aviadores de la República.



Los "Rasantes" en formación fluida, comenzaron su monótono circuito por el Mediterráneo...

- ¡Que mal trago! el de decírselo a don Antonio Bilbao, que más que un capitán parecía un padrazo...

Revivió, el reparto de sus ropas náuticas entre sus compañeros y la última emocionada mirada al buque, al desembarcar en Alicante para encaminarse a San Javier, donde le esperaban meses de estudio y machacona instrucción; al recordarlos, surgió la figura de don Alejandro Gómez Spencer -¡Qué gran caballero!- inspector de las Escuelas de Pilotos, con quien él, un modesto aspirante, solía coincidir en las particulares prácticas de gimnasia en pleno campo al amanecer.

Luego, el curso de vuelo en Alcantarilla y la suelta en la "Moth Major" ¡que emoción! ya era cabo piloto; más tarde el cursillo de sargento y la transformación en San Javier. Veía a su profesor, el capitán Piedra, dándole las últimas instrucciones, antes de volar el Nieuport 52, que tanto imponía.

Un ruido lejano que fue creciendo, interrumpió sus recuerdos.

- ¡Amado, un avión! -gritó-. Efectivamente, a una cierta distancia, apreciaron la inconfundible silueta de un hidro Dornier Wal. ¡Estamos salvados, vienen a por nosotros!, exclamó Ibarreche embriagado de emoción. Pero a pesar de las continuas idas y venidas, sobrevolando el mar paralelo a la costa, apenas llegó el hidro a acercarse a los naufragos y ante el profundo desencanto de éstos, al cabo de un rato desapareció.

Aunque omitió comentarlo a su compañero, el piloto supuso que aquello iba a ser el principio del fin.

- No nos han visto, suponen que nos hemos ahogado y se olvidan de nosotros, pensó.

Una vez más, el recuerdo de sus padres y hermanos, le llenó de angustia. ¡Si me vieran en esta situación! Un nudo le ahogó la garganta, por lo que haciendo un gran esfuerzo, volvió a revivir sus recuerdos.

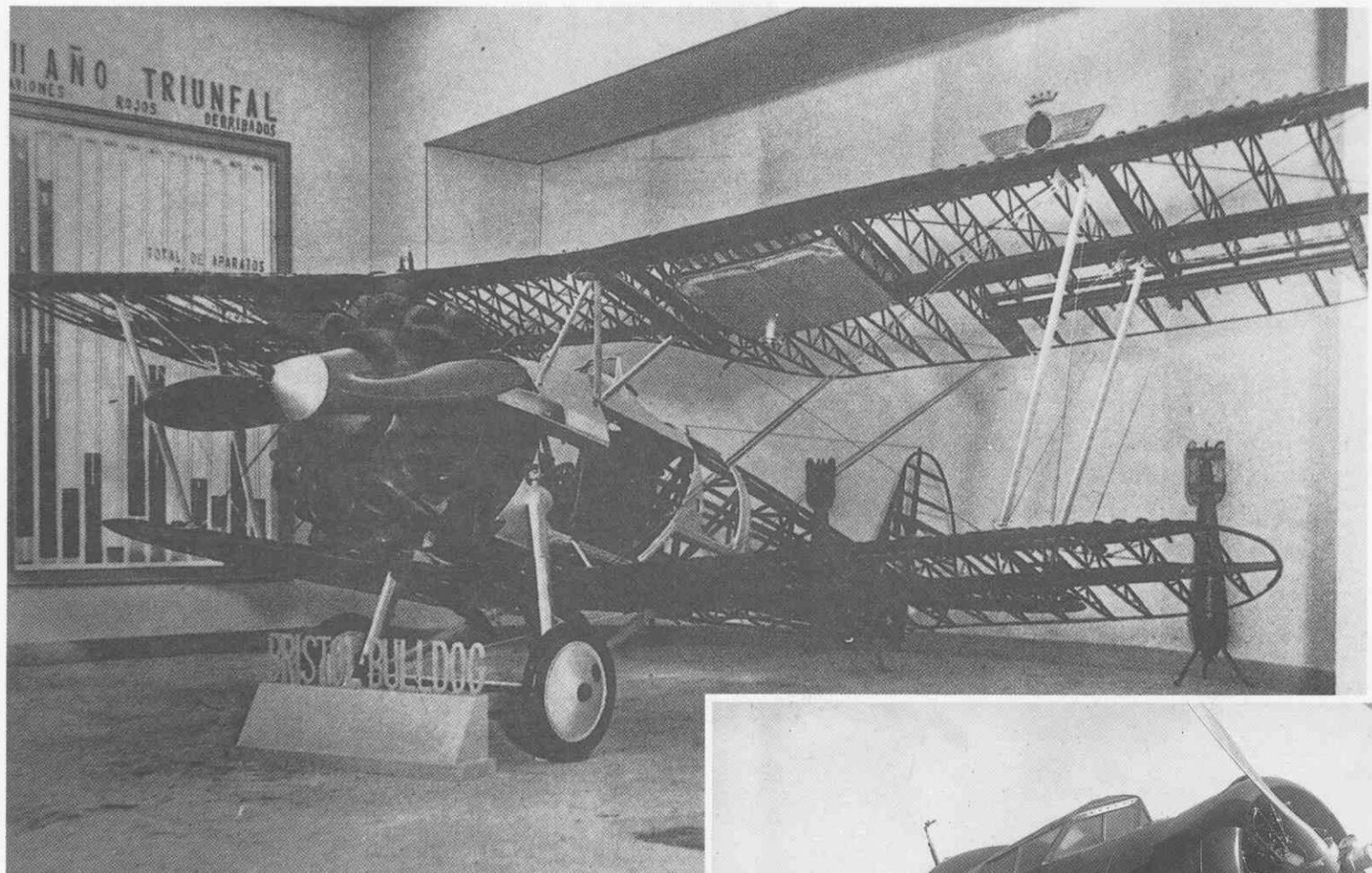
La caída de Bilbao, con la posibilidad de que se derrumbase todo el frente del norte, puso al bando republicano en una difícilísima encrucijada, que trató de salvar incrementando la modestísima aviación en aquella zona; de ahí, que para hacerse cargo de los aviones que habían llegado al puerto gijonés de El Musel, una expedición de pilotos sin apenas experiencia, entre los que se encontraba Ibarreche, viajara precipitadamente desde Valencia a Santander.

El placentero viaje a bordo de un DC-2 de LAPE, no pudo ser más dramático a la llegada al pequeño aeródromo de La Albericia, puesto que, para entrar en ambiente, los viajeros fueron recibidos con un severo bombardeo aéreo.

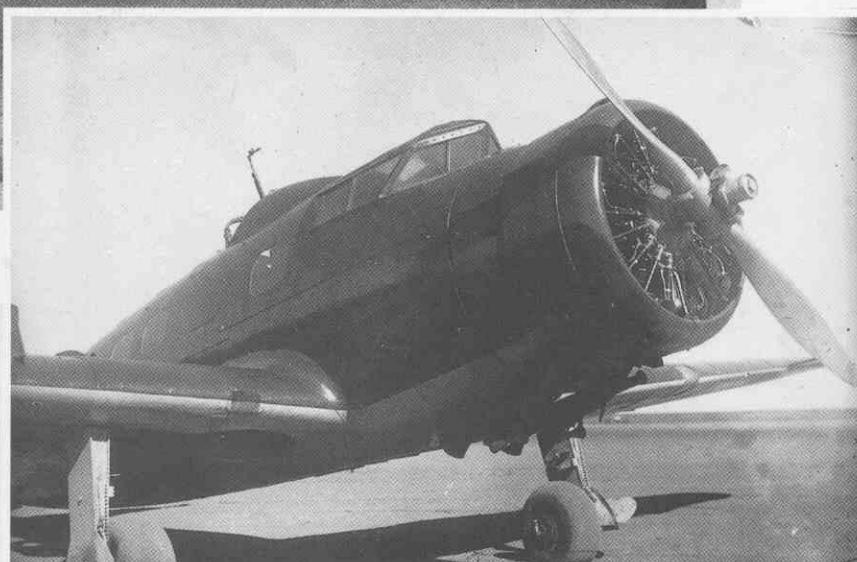
- Todos corrimos, recordaba Ibarreche, a refugiarnos, viendo con sorpresa como el capitán Cascón, demostrando una serenidad poco común, se quedaba fuera, observando el ataque y sus efectos.

Desde allí, los aviadores partieron por carretera para el campo de Colunga en Asturias, donde junto a un par de "Chatos" un tanto baqueteados, encontraron un puñado de impecables Bristol "Bulldog" en fase de montaje.

- Tras unos pocos días de entrenamiento en aquellos magníficos biplanos, desde el cercano campo de La Vega, comenzamos los servicios de hostigamiento.



En un Bristol "Bulldog" como éste, que aparece en la "Exposición de Material de Guerra tomado al enemigo" celebrada en San Sebastián, combatió Ibarreche en la campaña de Asturias.



En el campo de La Señera, ante un Vultee -metálicos, con tren retráctil, un potente motor... una de esas maravillas que tan solo la industria americana era capaz de hacer-, se retratan los componentes de la escuadrilla. A la derecha apoyado en una bomba el teniente Ibarreche.





En la carta náutica de la zona, vemos el lugar donde cayó el "Rasante". Sus tripulantes Sargento Juan Antonio Ibarreche, cuya fotografía acompaña a la cartilla de identificación, y el observador, sargento Amado Trillo, protagonistas de esta historia.

miento a los defensores de Oviedo. En uno de ellos, al realizar la patrulla al mando de González Feo, la tercera pasada, una ráfaga de tierra alcanzó al "Bristol" de Ibarreche; inmediatamente se dio cuenta el piloto que lo habían herido en un brazo, también le molestaba una pierna y alguna herida en la cara le sangraba abundantemente; para colmo, el combustible del tanque situado entre los dos planos superiores, que sin duda había sido impactado, lo estaba empapando... Su reacción fue instantánea, se arrancó las gafas por las que apenas veían, cortó motor y decidió, habida cuenta la altura que se encontraba, intentar el regreso al campo.

Reviviendo aquellos tensos momentos; el planeo y la peligrosa toma, tras salvar los frondosos eucaliptus, nuestro personaje habíase olvidado de su no menos dramática situación presente; perdido con su compañero en un punto del Mediterráneo cuando el sol se ponía ya en el horizonte.

Por fortuna, sin sufrir el tan temido capotaje, el "Bristol" se quedó enterito en los primeros metros de aquella explanada a la que llamaban pista. Recordó, como con la urgencia propia del caso, a la que cabía añadir la no menos importante de un ataque de "La Condor", cuyas bombas explotaban en las inmediaciones, en estado de semiincoscincia, era extraído de la cabina por el médico Ramón Madariaga y algunos soldados. ¡Qué oportunos, después de todo, a ver si me van a matar éstos! recuerda, aún hoy, el médico, como le oyó protestar.

Tras practicársele una cura de urgencia, lo trasladaron al hospital de Gijón, de donde días después, a fin de intervenirle quirúrgicamente en el brazo, fue evacuado el de Valdecilla en Santander.

Las noticias no podían ser más alarmistas, las tropas nacionales estaban ya a las puertas de la capital montañesa, esto, unido a diversos rumores, luego confirmados por alguna enfermera, de que le iban a amputar un brazo, motivaron el que, por las buenas, cogiera el portante y haciéndose pasar por un visitante, abandonara el hospital por la mismísima puerta.

La situación era insostenible, los cañonazos se oían cada vez más próximos, así que tras recoger a su hermano Conrado, que servía en Transmisiones, se encaminó a Puerto Chico.



- "Aquellos era un desmadre, embarcaciones repletas de refugiados se estaban haciendo a la mar y, realmente no sé de qué manera, milagrosamente, nos vimos a bordo del "Gain ganekoa da" ("El de más arriba"), un "bou" cuyo patrón, ante la impaciencia del centenar largo de personas que lo ocupaban, no acababa de llegar. Echándole un tanto de valor, ya anocheciendo y con las tropas de Franco en los arrabales de la capital, ni corto ni perezoso tomé el timón y después de largar amarras, puse rumbo NE con dirección a Burdeos".

La oscuridad se había hecho dueña del Mediterráneo y la pareja de naufragos entró en una fase de decaimiento; Trillo repetía continuamente: "me muero, me muero..." a lo que su piloto para ¿animarle? le respondía: no te apures, no te voy a dejar solo y si te hundes, yo me iré al fondo contigo...

Muy cerca uno de otro, si no abrazados para darse calor, mecánica y suavemente movían los pies y los brazos alternativamente, dosificando el esfuerzo para mantenerse a flote, y de cuando en cuando, para relajarse, se dejaban hundir, para salir enseguida a la superficie; y así, hora tras hora...

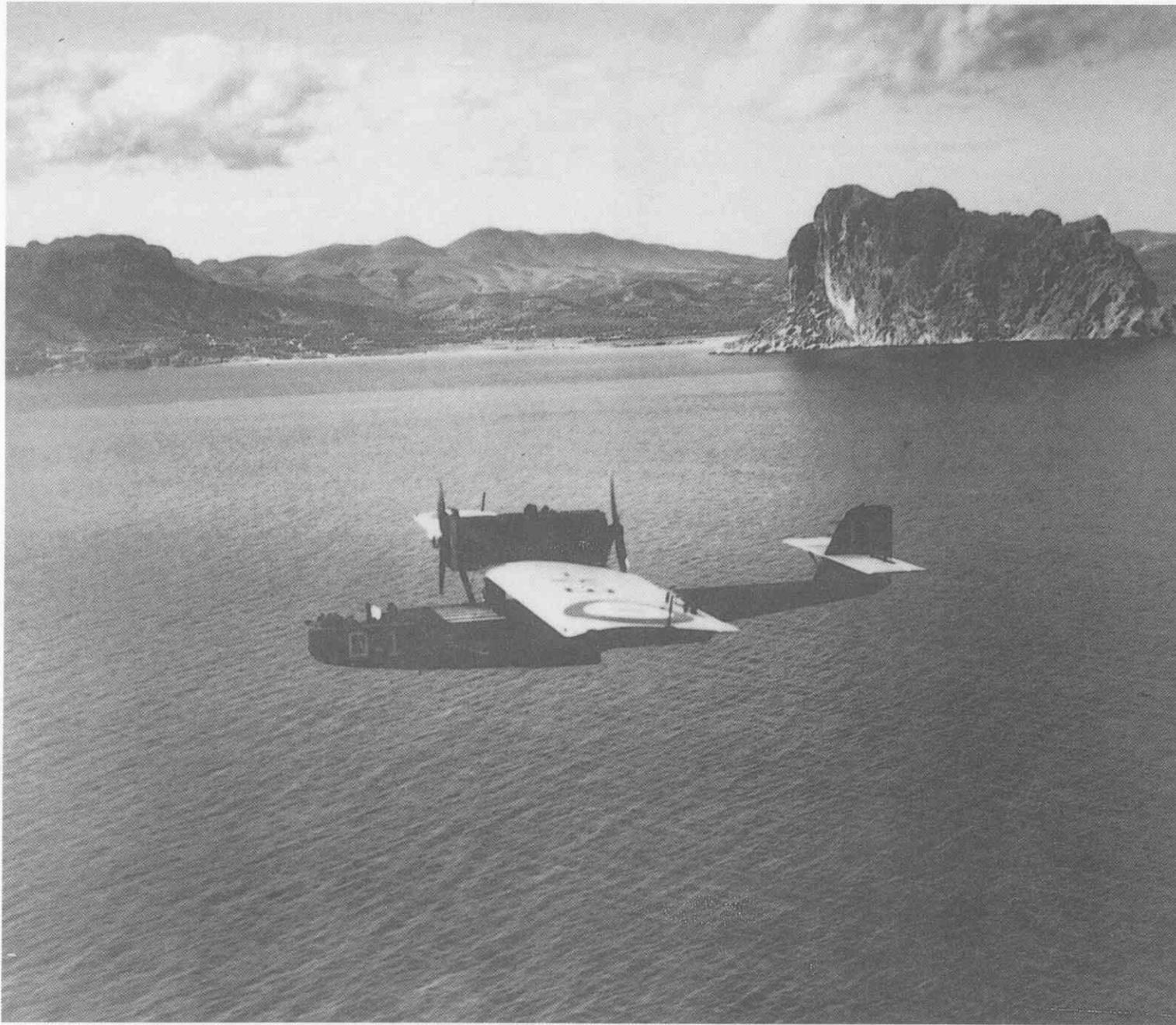
En el horizonte, allá donde de día veían en la lejanía la costa, se apreciaba de cuando en cuando el resplandor de los bombardeos nocturnos; de la guerra... Serían las 12 de la noche, a juzgar por la altura de la luna, según los conocimientos astronómicos de Ibarreche, cuando unas sombras lejanas, denotaron el esperado paso de la flotilla de destructores, que desde Cartagena transportaba la baluja a Barcelona. Fue un momento amargo y una esperanza menos de salvación, tanto, que aquél no pudo reprimir su desencanto al decir a Trillo: Amado, esto se va a acabar... Realmente vio la cosa tan mal, que él, "católico, apostólico y bermeano", resolvió hacer la Recomendación del Alma, y en alta voz, para que su compañero le siguiera, rezó: "Jesús, José y María, asistidme en mi última agonía", "Jesús, José y María, sed la salvación mía...". Luego rezó y rezó, acordándose de aquellas oraciones y jaculatorias que de niño le enseñara su madre.

en poco tiempo lo tienen encima, era un destroyer al Servicio de Su Majestad británica. Pararon máquinas y hubieron de identificarse, antes de que con un cordial "good luck", se despidieron los ingleses y pudieran reanudar la navegación.

Al amanecer, a estribor discurría ya la costa francesa y temprano aún rendían viaje en Burdeos, atracando en el muelle de Pauillac.

Unas gentiles enfermeras de la Cruz Roja les recibieron con un reconfortante café, atendiendoles muy amables, y sin disimular su sorpresa, al ver lo que se encontraron bajo los vendajes, curaron provisionalmente a Ibarreche sus heridas.

La mayoría de los pasajeros se quedaron en Francia, pero él con su hermano y algún otro, pidieron trasladarse a la estación del ferrocarril, a fin de retornar a España por Puigcerdá.



A pesar de las continuas idas y venidas, sobrevolando el mar paralelo a la costa, apenas llegó el hidro a acercarse a los naufragos.

Tras un periodo de abatimiento, las oraciones le imprimieron nuevos bríos y con el autoconvencimiento de que un chicarrón del norte, no podía abandonarse, haciendo un gran esfuerzo trató de distraerse enfrascado en los pasajes de su vida.

Estos, acontecían en otro mar, en el Cantábrico, donde una noche oscura, sin luces para evitar ser descubierto, navegaba "su" bou repleto de refugiados.

Estando en el puente de mando ocupado en la consulta del Libro de Faros para verificar su situación en la carta, un potente foco procedente del exterior, lo deslumbró al iluminar la cubierta y toda la embarcación.

- ¡Ya nos han cazado!, exclamó, convencido de que se trataba de un buque franquista; pero no fue así, ya que el navío que se acercaba a ellos y

Con nuevos ánimos, aún a pesar del disgusto que le produjo, el que aquél pelmazo compañero de tren, le robara la maleta con su magnífica y apreciada cazadora de vuelo, Ibarreche se presentó en Barcelona a las autoridades de Aviación.

Pasaportado a Valencia, en el Sanatorio Torrent fue sometido, al fin, a una intervención quirúrgica para extraerle la metralla del brazo.

Tras su recuperación, pasó a San Javier, donde quedó en expectación de destino; por poco tiempo, ya que cumpliendo el periodo de reentrenamiento en El Carmolí, después de ser probado por el capitán Cristiá, fue elegido para formar parte de una unidad de ataque estratégico, que dotada con aviones norteamericanos, se iba a constituir en Archena a donde se dirigió.

Un profundo ¡Olé!, expresivo de su admiración, se le escapó del alma, cuando al llegar al campo se encontró unos aviones como jamás había visto. Metálicos, con tren retráctil, un potente motor, dotados de varias ametralladoras y ¡hasta WCI, eran, para él una de esas maravillas de la técnica, que tan solo la industria americana era capaz de hacer. Ahora aquellos aviones, que en su día transportaran a magnates yankis, se había transformado en bombarderos, con una capacidad de ocho bombas de 75 Kg., situadas en pozos verticales, en el lugar que otrora ocuparon las butacas y de acuerdo con su nueva función, el pulido aluminio había sido recubierto por un camuflaje en verde oscuro.

Inmediatamente se presentó Ibarreche al comandante Macho, jefe de la escuadrilla y al checoslovaco Ferak, quien haría las veces de instructor.

Completada en Rabasa una breve fase de entrenamiento, en la que pudo poner en práctica sus notables conocimientos de navegación, y operativa ya la unidad, se trasladó a Valdepeñas (Ciudad Real) desde donde los cuatro "Vultee" comenzaron sus misiones de bombardeo y reconocimiento fotográfico (a uno de ellos se le había instalado la correspondiente cámara). Estas, no se ceñían únicamente al frente, sino que frecuentemente rebasándolo, se adentraban en territorio enemigo.

Campillo de Llerena, Retamal, Fuenteovejuna... o más al norte, Puente del Arzobispo, Talavera o Toledo, sufrieron sus incursiones.

Un día, volando el "fotográfico" en compañía de su paisano, el teniente de navío Martínez Arego como navegante, lleva a cabo una misión de bombardeo y reconocimiento del puente y fábrica de electricidad de Toledo. Si ya al cruzar las líneas a 4.000 metros fueron recibidos con una severa reacción antiaérea, una vez cumplido el servicio, ya de vuelta, se descolgó sobre ellos una escuadrilla de caza. A fin de eludirla, metió al avión en un fuerte picado.

De igual forma que el "Vultee" trepidaba del morro a la cola, los ojos del piloto temblaban tanto, que el piloto creyó se le saldrían de las órbitas. De pronto, todo el parabrisa se llenó de aceite anulando por completo la visibilidad frontal.

- ¡Ha reventado un manguito! gritó a su navegante, quien a su vez con grandes aspavientos le decía que había derribado uno.

Recuperado el picado, rascando los campos de Tembleque a más de 400 Km./h vió por la ventana del costado, claro, la desbandada de un montón de caballos desbocados, de algún regimiento que acampaba por allí y también, la superficie que necesitaba para la inevitable toma, a la que, al aproximarse comprobó con sorpresa, que se trataba de uno de los numerosos campos de socorro repartidos por toda la geografía.

¿Será nuestro, o nos meteremos en la boca del lobo? se preguntaba. Con esta incertidumbre aterrizó y acusando sensiblemente los desniveles del terreno, detuvo al fin el avión.

Si la duda sobre la propiedad de aquél campo les preocupaba, pronto iban a despejarla, puesto que montando una desvencijada bicicleta enseguida se les acercó un "guripa".

- ¡Dónde está el jefe!, le gritó Ibarreche desde la cabina.

- En Villamayor de Santiago, volverá enseguida, le contestó.

- ¡Estamos salvados! le comentó a su compañero, sabiendo que aquello era de "ellos". Pertenecía quizás por horas, pensó, cuando al descender del avión unos obuses explotaron no muy lejos.

Puesto en comunicación con su escuadrilla no tardó mucho en llegar una "González Gil" (1) transportando a un mecánico que en unas horas había resuelto la avería y probado el motor, por lo que a media tarde pudieron salir de allí.

De Valdepeñas, los cuatro "Vultee" pasaron a La Señera -un campo secreto al sur de Valencia capital- desde donde actuaron intensamente en todo el frente del Ebro y llevan a cabo el memorable bombardeo del puerto de Vinaroz, que, como pudieron comprobar más tarde en el mosaico fotográfico, lo bordaron. Realmente, la presencia a título de protección, de la 3^a Escuadrilla de "Moscas" solo sirvió para imprimir una mayor espectacularidad al ataque. "A la velocidad que volábamos, nos sobraba la escolta".

Al inicio de 1938, la escuadrilla compartiendo aeródromo con la Escuela de Alta Velocidad, se asentó en El Carmoli y junto con un puñado de "Rasantes" y el solitario Northrop en estrecha colaboración con la Armada asumió la función de la defensa de costas. En uno de aquellos rutinarios vuelos sobre el Mediterráneo, debido a un fallo de motor había caído al mar a la altura de las islas Hormigas el "Vultee" de los sargentos Colina Tissie y Martínez Cubells.

(1) Se trataba de la GP-1 (González Pazó -1) y es curioso, como tras la fuga de Pazó a zona nacional, los gubernamentales eliminaron su nombre como participante con González Gil en el proyecto, quedando solamente el nombre de éste como único autor.

(2) Tiburón perteneciente a la familia de los isúridos.

- "¡Qué impresión nos produjo la noticia y qué alegría, cuando, tras su recuperación, aparecieron en el aeródromo!" Sin embargo él y Trillo, sin la suerte de aquellos, continuaban su tenaz lucha contra el elemento agua y en definitiva contra la muerte, cuando el alba comenzaba a clarear en el Mediterráneo. El momento en el que el sol se asomó en el horizonte tuvo algo de mágico, Ibarreche emocionado no pudo dejar de elevar sus oraciones.

- "Dios omnipotente que nos has hecho llegar al principio de este día, salvávanos con tu poder... Padre nuestro..." Luego, como en tantas ocasiones, tendría palabras de aliento para su compañero, que muy decaído lo estaba pasando mal; el casi continuo movimiento, la tensión nerviosa y la angustia, empezaban a hacer mella en los aviadores, que acusaban síntomas de agotamiento.

Habían pasado ya, una larga noche y ahora -pensaba Ibarreche tratando de autoconvencerse- con luz, a lo mejor algún avión o barco nos encuentra. pero aunque hora a hora el sol iba ascendiendo en el firmamento, la situación continuaba inalterable.

Había alcanzado ya el sol su cenit, e incluso lo había rebasado, cuando unos gritos, para ellos apenas perceptibles, alteró la peligrosa somnolencia en que empezaban a sumirse.

- Amado. ¿Estoy soñando? preguntó sin apenas voz a su compañero.

No; lo que tenían ante sí, no era otra cosa que el pesquero "San Manuel", una modesta embarcación dedicada a la pesca del marrajo (2) cuyo patrón faenando por las cercanías milagrosamente los había descubierto.

Con grandes esfuerzos, por miedo a causarles mal, él y sus hombres trajeron del agua aquellos cuerpos casi inertes, acomodándoles en la cubierta y cubriéndolos con cuantas ropas de abrigo pudieron encontrar.

Mentalmente, puesto que su boca, en carne viva por la acción del salitre apenas podía emitir palabra, Ibarreche dio las gracias a Dios, con el fervor que le dio el convencimiento de que no hubieran podido aguantar una hora más.

Navegando a toda máquina el pesquero se dirigió al pequeño puerto de Ifach donde los naufragos fueron desembarcados.

Traslados a un parador de Calpe, al verse en una cama, nuestro personaje llegó a creer que todo había sido fruto de un sueño, de una tremenda pesadilla; luego, tras unas horas de descanso, recibieron la visita de su jefe el comandante Macho y de todos sus compañeros; incluso la renombrada actriz dramática Margarita Xirgú, al tener noticias de la increíble odisea no quiso dejar de conocer y felicitar, brindando con champán, a los aviadores. Días después el propio comandante Macho, los trasladaba en su coche, al chalet de reposo que poseían las Fuerzas Aéreas en la playa de San Juan, de donde totalmente recuperados, salían una semana después para incorporarse de nuevo a su escuadrilla para reanudar sus vuelos de guerra.

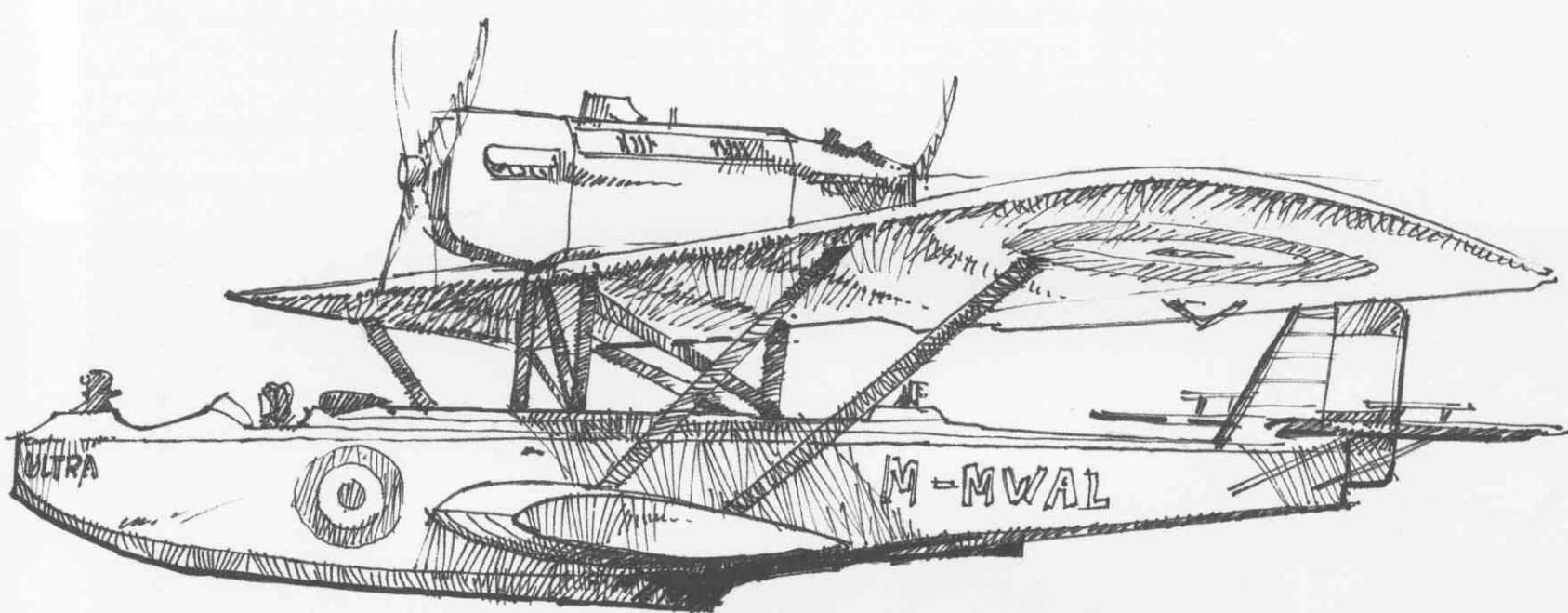
Y llegó el día, en que decidida aquella larga y penosa contienda, a favor de los nacionalistas, al teniente Ibarreche le ofrecieron la oportunidad de exiliarse a Oran, a donde muchos de sus compañeros marcharon; pero él, con la conciencia tranquila, no teniendo miedo a la justicia y confiando en las garantías que ofrecían los vencedores, lo único que deseaba era volver con su familia, por tanto, decidió quedarse y "dar la cara".

Detenido en Los Alcázares, fue trasladado en principio al Castillo del General Fajardo en Cartagena, desde donde, junto a otros aviadores, pasó luego a San Javier. Juzgado en Consejo de Guerra sumarísimo, le fue impuesta una pena de doce años y un día por "auxilio a la rebelión".

Su juez instructor, fue el entonces capitán Luis Serrano de Pablo, con quien le une desde entonces una entrañable amistad. Revisada la condena ésta quedó al fin reducida a seis años y un día que pasó a cumplir en la Prisión Central de Totana (Murcia), donde acogiéndose a la "redención de penas por el trabajo" quedó en libertad condicional a los casi tres años de cárcel.

Ya en su Bermeo natal, Ibarreche fue requerido por agentes del servicio secreto británico para, en excelentes condiciones económicas, marchar a Canadá y tras un periodo de formación, como piloto "ferry", trasladar desde USA hasta el Reino Unido, los bombarderos que habrían de actuar en la guerra que ya se había desatado en Europa. Camino ya de Lisboa, desde donde en un "Clipper" viajaría a Canadá, la "morriña" se apoderó de él; su madre que recientemente había enviudado, se quedaría sola por una larga temporada, si no perdía a su hijo para siempre, así pues resolvió desistir y volver junto a ella.

Tras una vida dedicada plenamente a la mar, patroneando pesqueros en la Gran Sol e Islandia, al frente de su negocio de instrumentos náuticos y agente del Almirantazgo en Bilbao; e incluso, a los 63 años, sobrecargo en el "Monte Toledo", nuestro hombre alcanzó la jubilación ■



RENEA SIGN

112 Grupo: aquel desconocido

ANTONIO GUTIÉRREZ PADILLA

CASI anónimo y a caballo entre Canarias y los áridos enclaves saharianos nace esta Unidad, como una necesidad de acercamiento; un acercamiento difícil, circunstancial, medianero en el cordón umbilical, entre la España Peninsular y la España de las Hespérides.

Inicia su andadura en Cabo Juby, con la doble misión de cubrir, en lo posible, las comunicaciones con los puestos costeros del Sahara, y de controlar el espacio aeroterrestre de nuestra jurisdicción en aquel territorio, que no había de ser ocupado definitivamente, hasta el comienzo de la guerra civil española.

Pero situémonos en el tiempo y las circunstancias en que se gestó, lo que pudiéramos llamar, el embrión de esta Unidad, cuando aún figuraba como núcleo aéreo independiente, de lo que, sólo después de trece años, e integrándose en otro contingente aéreo, llegaría a constituir una Unidad orgánica, componente de otra gran Unidad de FF.AA. de la década de los cuarenta.

Corren los años veinte y los grandes "raids" aéreos entre Europa, África Central y América del Sur, se hallan en pleno apogeo, y en dura competencia, con ánimo de conquistar o batir records aeronáuticos.

La costa N.O. de África, Canarias y Cabo Verde, constituyen obligados puntos de apoyo, tanto logísticos como circunstanciales, para los hidro protagonistas de aquellos "raids". De otra parte, y sin que las islas conocieran aún, vuelos regulares, ni instalaciones aeroportuarias en tierra firme para tal fin, las incipientes actividades aéreas, registran algunos vuelos esporádicos, mayoritariamente militares.

Asimismo; compañías alemanas, como Lufthansa, y francesas, como Lateccore, operando con hidros, se configuran como pioneras de las líneas aéreas, entre un extremo y otro del Atlántico Sur y entre Europa y Centro-África.

Todo lo anteriormente expuesto, unido a la conveniencia de materializar la presencia española en el Sahara, parecer ser motivos más que suficientes para instalar una fuerza aé-



rea -aunque con las limitaciones propias de la época- en el punto geográfico, considerado, entonces, como el más estratégico, en función del apoyo logístico.

11 ESCUADRILLA

En atención a aquellas circunstancias, en 1928, se crea la 1^a Escuadrilla del Desierto, integrada, en cuanto a su material aéreo se refiere, por una patrulla de aviones Breguet XIV y otra de bimotores Fokker; un contingente mixto para reconocimiento y transporte.

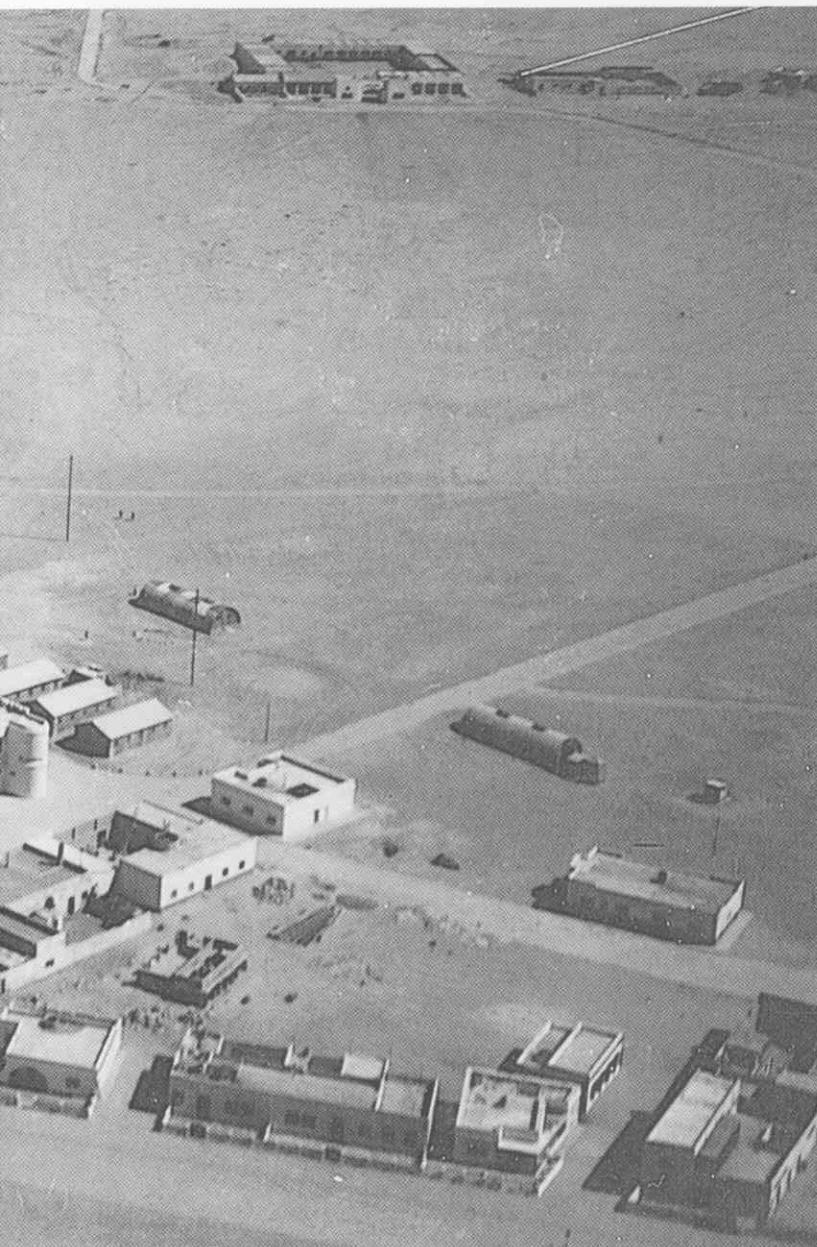
Su Jefe era el Capitán Burguete y entre su personal, figuraba un Cabo Mecánico, quien hoy, aunque algo mermado en sus extremidades inferiores, pero con un espíritu y una jovialidad de 20 años, aún vive en Las Palmas y se encuentra en plenitud de facultades psíquicas. Nos referimos al Capitán don José M.ª Guereta Langarica, estrechamente vinculado, tanto a la Unidad de nuestro relato, como al resto de las actividades aeronáuticas de la Aviación Militar en Canarias.

Analizar las incidencias y vicisitudes de aquella Unidad, hasta principios de la década de los cuarenta, en que pasó a formar parte del 112 Grupo, nos desplazaría muy extensamente del objetivo concreto de este trabajo.

No obstante, destacaremos un episodio que refleja claramente las difíciles condiciones de supervivencia padecidas por el grupo de hombres que dotaban a aquella Unidad:

El 21 de mayo de 1930, el Capitán Núñez, y el Sargento Ferrer, sufren un accidente al tomar tierra en Cabo Bojador. El Capitán Burguete, acude con su avión para auxiliarles y todos son hechos prisioneros por los nativos.

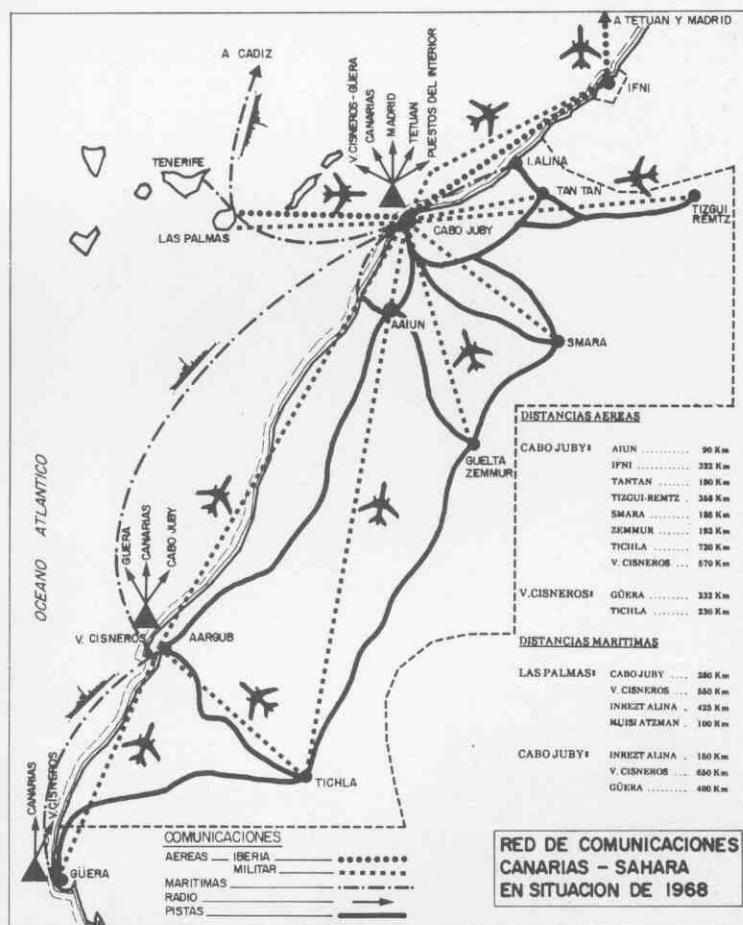
La aviación española, la francesa y un trimotor de CLASSA (que efectúa vuelos de ensayo para establecer una línea co-



Base Aérea de Hidros de Puerto de la Luz, con sus instalaciones demolidas

mercial con Canarias), realizan un reconocimiento aéreo, hasta averiguar que los prisioneros se encuentran sin novedad a unos 200 km. de Cabo Juby y a 40 de Cabo Bojador. Ante la costa, se sitúan los cañoneros "Canalejas" y "Wad Rad", para apoyar las gestiones de rescate, que tuvieron éxito y los aviadores fueron reintegrados a Cabo Juby.

Llega 1931, y la R.O. del 23 de marzo, establece -entre otras-, la línea Larache-Cabo Juby-Gando-Tenerife. Es entonces, cuando la 1^a Escuadrilla cobra más interés; más por cuestiones logísticas, en favor de la línea aérea, que por sí misma, pero las deficientes instalaciones de Cabo Juby determinaron que el gobierno suspendiera todas las actividades de aquella línea, hasta la concesión de los créditos necesarios para construir allí, los alojamientos adecuados para los pilotos y pasajeros.



A la izda. Cabo Juby, sede inicial del 112 Grupo y base de la 11 Escuadrilla.

Transcurren cuatro años y la Escuadrilla experimenta su primera reorganización. Su material aéreo queda reducido a tres aviones Fokker y una avioneta de enlace, con los que se define como unidad netamente de transporte aéreo, y es denominada 11^a Escuadrilla.

Un año después se produce el Alzamiento Nacional y, con la Guerra Civil, la ocupación definitiva del Sahara; pero aún no tiene lugar la organización de las Fuerzas Aéreas en el área Canarias-Africa Occidental. Es al final de aquella contienda, cuando por la amenaza de invasión por parte del Mando Aliado, durante la II Guerra Mundial, se hace necesario dotar a la Región de una fuerza disuasoria ante tal amenaza.

Así, el 1º de agosto de 1940, un grupo de aviones Fiat C.R.32 destacado del Regimiento del Aire nº 21 de Getafe, llega en barco al Puerto de Las Palmas y es estacionado en Gando. Los viejos Fokker de la 11^a Escuadrilla, son sustituidos por cinco Junker-JU-52.

El peligro de aquella invasión queda conjurado, pero la situación estratégica de Canarias-Africa Occidental, aconseja el establecimiento de una fuerza que garantice la cobertura aérea del Archipiélago.

El 30 de mayo de 1941 se crea el Regimiento Mixto del Aire N° 4, integrado por los siguientes grupos:

- El 29, dotado con los Fiat expedicionarios que continúan en Gando.
- El 112, integrado por la 11^a Escuadrilla, que asimismo continúa en el mismo estacionamiento de Cabo Juby; más otra Escuadrilla de la que nos ocuparemos seguidamente.

54 ESCUADRILLA

En los planes de cobertura aérea, ya mencionados, con motivo de la II Guerra Mundial, figuraba -entre otras unidades-, un grupo de hidros a estacionar en el Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria); planes que no llegaron a materializarse por las razones ya expuestas, y el grupo en

cuestión quedó reducido a una patrulla de Hidros Dornier Wal.

Estos aviones llegan a Las Palmas, a bordo del "Almirante Lobo", un día aún no precisado del mes de marzo de 1941, procedentes de la Base del Atalayón (Melilla). No lo hicieron por sus propios medios por cuestiones de seguridad, supuestamente motivadas por aquel conflicto mundial.

Las sucesivas denominaciones de esta Unidad fueron:

- Patrulla de Hidros del Atlántico. diciembre 1940-enero 1941.
- Patrulla de Hidros de Canarias. enero 1941-septiembre 1941.
- 54 Escuadrilla. septiembre 1941-hasta su disolución.

Se advierte pues, que bajo la denominación de Patrulla, no llegó a disponer de material aéreo y sólo existió en ese período, a efectos de organización y acondicionamiento de las instalaciones, previas a la llegada de los aviones.

Pero simultáneamente a la incorporación de aquellos aviones se produce un hecho pintoresco y anecdotico, que habría de incrementar de forma imprevista los efectivos de aquella unidad. Analicemos el hecho:

A las 09:00 horas del día 9 de marzo de 1941, la radio del mercante español "Cabo de Buena Esperanza"; en ruta de Montevideo-Sta. Cruz de Tenerife, capta un S.O.S. del hidroavión británico G-GXMJ, el que, agotado su combustible, hace una toma de emergencia, en el punto geográfico de 22° 12' L.N. y 19° 40' L.O. El buque pone rumbo a la dirección señalada, llegando al anochecer frente a La Güera y avista un biplano con flotadores y distintivos de la Royal Navy. Realizadas las maniobras de rescate, avión y tripulantes (que eran tres) son izados a bordo; operación que finalizó a las 21:00 horas.

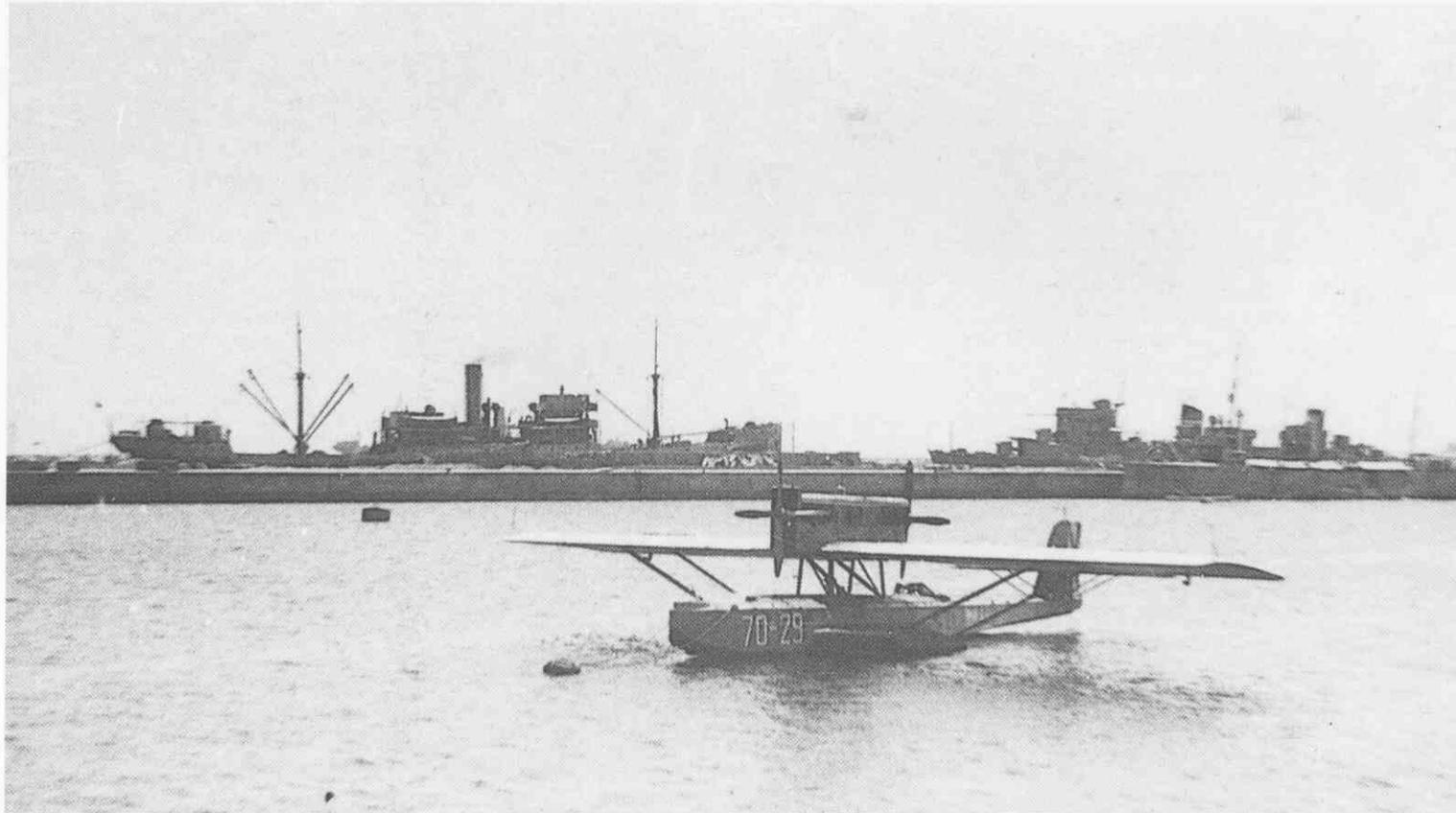
El avión era el P.4073 Fairey "Sword-fish" MK-1 que, supuestamente se encontraba en aquellas latitudes persiguiendo buques alemanes. El buque que lo rescató, lo desembarcó en Sta. Cruz de Tenerife (curiosa coincidencia, con el Ha-



El capitán Pedro González García, último Jefe de la 54 Escuadrilla y único piloto que voló el H.R.6.1, durante la permanencia de este hidroavión en las FF.AA



El legendario Junker, JU-52 dotó a la 11^a Escuadrilla en Cabo Juby. Fue el primer avión militar en la Z.A. de Canarias y A. Occidental.



El Dornier Wal 70-29, amarado en la Base de Hidros del Puerto de la Luz; uno de los dos de su tipo que integraron la 54 Escuadrilla. (Foto gentileza de Andrés Betancor).

rriet, también británico, que fue rescatado hace pocos años por otro barco español). La diferencia estriba en que si bien en el caso del "Swordfish", sus tripulantes fueron también devueltos a su país, no así el avión, que pasó a formar parte de la dotación de la 54 Escuadrilla, con el indicativo de H.R.6.1.

Lamentablemente, su operatividad no pasó de realizar algunos vuelos de pruebas. La carencia de repuestos y las limitaciones en materia de mantenimiento, sólo permitieron que efectuara unos 17 vuelos, con un total de 7,04 horas.

La única singularidad de aquel avión es que fue el único ejemplar de su tipo que ha figurado en las Fuerzas Aéreas Españolas; y las peligrosas incidencias de vuelo, relatadas por el entonces Teniente González García, único piloto que lo voló.

Reseñamos algunas de ellas:

El hidro utilizaba dos clases de combustible; uno especial en un depósito de limitada capacidad llamado "nodriza", para la puesta en marcha y despegue; y el otro en los depósitos principales, para su consumo durante el vuelo.

"En el primer vuelo de pruebas, el piloto nota algo anormal en la alimentación y al regreso requiere al mecánico para que revise el sistema. El informe es: "Ha volado Vd. sólo con la reserva del "nodriza". La llave de paso al otro combustible no ha funcionado". "Es posible que si vuela cinco minutos más, se hubiera ido al agua".

"El último vuelo, lo realizó entre Gando y Puerto de La Luz, con el Coronel Escribano como pasajero. Durante el mismo se produjeron fuertes trepidaciones. Investigadas las causas después de la toma, se observó que dos tuercas de sujeción del motor a la bancada, estaban seccionadas limpia-mente, y las otras dos dobladas. De puro milagro no se perdió el motor; y en aquella ocasión, sí se hubieran ido al agua irremisiblemente. Afortunadamente, por norma, los vuelos programados no excedían de treinta minutos. Esta avería, aunque grave, pudo haberse reparado en la Maestranza, pe-

ro el incidente y el susto consiguiente, determinaron que, aquél fuera el último vuelo del Swordfish H.R.6.1".

No conservamos una fotografía de aquel tan histórico como poco útil avión, pero el Comandante ITA don Carlos Hidalgo Lliso ya fallecido, que lo puso en vuelo después de que fue incorporado a la Escuadrilla, y gran aficionado a la maquetaría, elaboró un modelo a escala 1.7 que actualmente figura en el Museo Aeronáutico del MACAN.

Azarosa fue, también, la odisea vivida por uno de los Dornier de la Escuadrilla, el 80-29, que, previamente a su incorporación a la misma, había actuado en la guerra civil, en misiones de reconocimiento y bombardeo en el Cantábrico:

El día 10 de septiembre de 1936, mientras realizaba una de aquella misiones, sufrió una parada de motor sobre el mar, a la altura de Cabo Vidio, lo que le obligó a efectuar un amaraje de emergencia. La maniobra del Teniente Guil, piloto del avión, fue un modelo de destreza y, sin ningún desperfecto, avión y tripulantes fueron auxiliados, horas más tarde, por el mercante español "Altube Mendi" que, remolcándolos, los llevó a Santander.

Con lo anteriormente expuesto, hemos analizado algunos antecedentes, así como la estructura orgánica del 112 Grupo de Ff.AA.; con dos Unidades tan dispares entre sí, como distanciadas físicamente. Un caso peculiar de dispersión y de funciones divergentes.

MATERIAL AEREO

Dado que la Aviación Militar en Canarias no existió hasta finalizada la Guerra Civil, los antecedentes previos a 1939, de los aviones que dotaron al Grupo, aparecen incompletos en los anales del MACAN, pero sí existe documentación sobre los mismos, a partir del segundo semestre de aquel año, cuando aún las Escuadrillas dependían de las Fuerzas Aéreas del Atlántico, organización previa en las islas, la creación de la Z.A.C. y A.O.



El capitán Juan Antonio Pallarés Martínez, Jefe de la 54 Escuadrilla y experto piloto de hidroaviones. (Foto gentileza de Joaquín Pallarés Rodríguez).

Así, los componentes integradores del 112 Grupo, en el momento de su creación, fueron los siguientes:

11^a Escuadrilla (Cabo Juby). Dentro de esta denominación y a partir de 1939.

Aviones Junker (JU-52)

JU-52	22-27
JU-52	22-67 Pasaron a dotar: primero, al 4º Grupo de FF.AA. por disolución del Rgt. Mixto nº 22-69
JU-52	44 y después al Ala de Transporte nº 36.m
JU-52	22-79
JU-52	22-80
FOKKER-12	45-5.... Procedente de Tetuán (Z.A.M.). Desde noviembre de 1939 hasta marzo de 1940.

54 Escuadrilla (Puerto de La Luz)

Aviones Dornier Wal:

Hidro DW 70-18

Hidro DW 70-29

... Marzo 1940, hasta noviembre 1945.

Avión Fairey Swordfish

HR.6.1 54-1

... Marzo 1940.-Dejó de volar en mayo de 1946, aunque su baja definitiva se produjo en junio de 1948.

ACTIVIDADES:

Está claro que las actividades operativas del grupo fueron mucho más rentables en misiones de transporte, por parte de la 11^a Escuadrilla, que en las misiones de reconocimiento, de la 54.

Los JU-52, de la primera de estas Unidades, constituyeron, prácticamente el único enlace aéreo militar entre Canarias y A.O.E., hasta el otoño de 1952, en el que pasan a formar parte del recién creado 4º Grupo de FF.AA., por disolución del Regimiento Mixto N° 4.

De otra parte sentaron los orígenes del actual 461 Escuadrón, pues aquellos Junkers, más los incorporados a la Base

Aérea de Gando durante la década de los cincuenta, fueron los creadores del Ala de Transporte nº 36 que, a partir de abril de 1965, se denomina Ala Mixta N° 46.

Es de lamentar que de la documentación relativa a la creación de la 1^a Escuadrilla en 1928, que fue remitida al E.M. del MACAN, a raíz de la evacuación de Cabo Juby, sólo se conserva una nota de remisión, componente de otros envíos, pues de ella hubieran podido extraerse muchas secuencias históricas y, probablemente, estadísticas sobre misiones, horas de vuelo, etc. De ahí que no nos sea posible concretar en números y en efemérides destacables su historial, pero sí queda constancia de que fue la unidad de FF.AA. pionera, en el espacio aéreo comprendido entre el Sahara y las islas.

Más claro lo tenemos en cuanto a la 54 Escuadrilla se refiere:

Su misión específica fue la del reconocimiento aéreo-marítimo de las aguas jurisdiccionales dentro de su radio de acción; misión que recayó, casi exclusivamente en los Dornier-Wal, que entre abril de 1941 y mayo de 1946, en que causaron bajas todos los aviones, totalizaron doscientas cuatro horas y diecisésis minutos, distribuidas como sigue:

Dornier 70-18 129:18

Id. 70-29 67:54

Swordfish HR.6.1. 7:04

TOTAL 204:16

De las 7:04 horas voladas por el HR.6.1. sólo 1:05, corresponden a reconocimiento; 1:20, a dos vuelos Pto. Luz-Gando y el resto, a vuelos de prueba.

MANDOS Y OFICIALES

La Jefatura del Grupo, tuvo su sede en Cabo Juby, hasta el 24 de noviembre de 1944, circunstancia lógica si tenemos en cuenta la mayor importancia operativa de la 11^a Escuadrilla, pero con la consolidación del Sector Aéreo de Ifni-Sahara, y el subsiguiente nombramiento de un Jefe Superior para su Jefatura, que asumía también la de las fuerzas aéreas estacionadas en el mismo, se optó por trasladar a Las Palmas, la cabecera del Grupo.

De otra parte, acaso las incómodas y poco halagüeñas condiciones ambientales de su localización, constituyeron un freno a la solicitud de las vacantes a cubrir en la 11^a Escuadrilla.

Claro ejemplo de aquel desinterés, lo demuestra el hecho de que por BOA nº 13, de 30-01-41, fueron destinados cinco oficiales con carácter de urgencia y la Jefatura del Grupo, no tendría su primer titular hasta mayo de 1942.

Los Mados y Oficiales a raíz de la creación del Grupo, fueron los siguientes:

Nombres

Jefe del Grupo

Comandante don Emilio Jiménez Ugarte

Toma de posesión 27-05-42

Asume la Jefatura del Sector Aéreo.

11^a Escuadrilla

Capitán D. Luis Burguete Hasta 18-07-36

id. D. Mario Ureña Jiménez-Coronado

Agosto 1939-julio 1940. Jefe del S.A. Ifni-Sahara, siendo Tte. Coronel.

Capitán D. Mario de Prada Murillo 24-11-44

Jefe Acctal. del S. Aéreo

Oficiales

Tenientes:

D. Aurelio Vázquez Ansoar

D. Ignacio Iglesias López

D. Ubaldo Martínez Cazañas

D. Manuel Fernández López

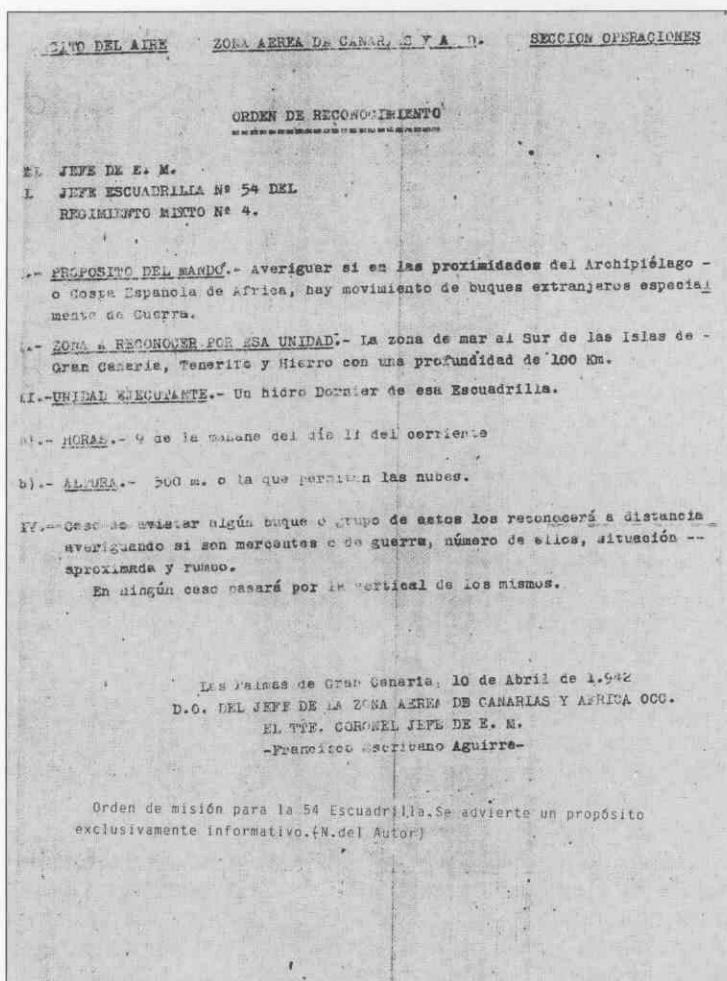
D. Ramón Santiago Luelmo

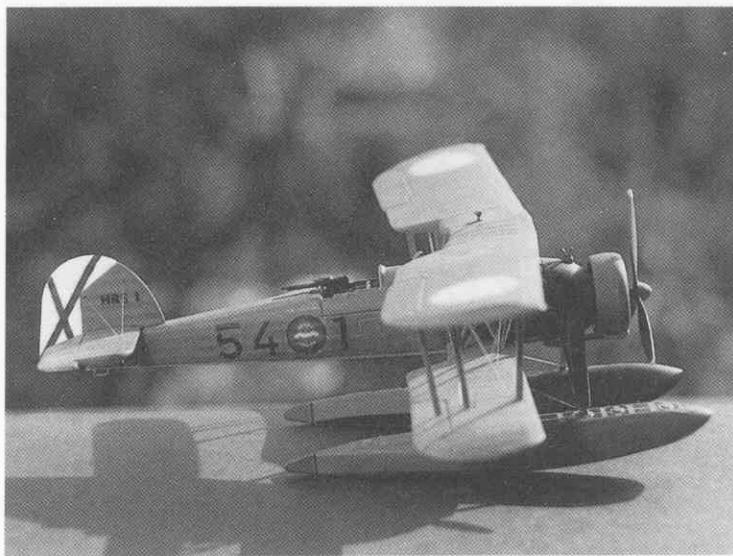
D. Juan Torrens Galván

Alféreces:

D. Manuel Esteban González

D. José M. del Alamo de Frutos





El Fairey Swordfish H.R.G-1, imprevisto componente de la 54 Escuadrilla. (Foto de su reproducción a escala, obra del comandante Carlos Hidalgo Lliso, que obra en el Museo Aeronáutico del MACAN, Base Aérea de Gando).

Destinados con carácter urgente s/BOA nº 13 del 30—01-41:

Tenientes:

D. Joaquín Perurena Labayen
D. Florentino Menéndez González

Alféreces:

D. Anselmo García Ruiz
D. Ricardo Visoso Rodríguez
D. Enrique Urgulo Irabien

54 Escuadrilla

Jefes:

Capitán D. Luis Expósito Herranz 04-02-41 (P.H. Atlántico)
Capitán D. Juan A. Pallarés Martínez 11-03-41 a 02-09-41
17-03-42 a 24-08-43

Capitán D. Pedro González García 11-09-43 a 02-10-47

Oficiales:

Capitán D. Timoteo Valiente Sánchez

Tenientes:

D. Jesús Martínez Rey
D. Manuel Abreu Pérez
D. Santiago Zárate Martínez
D. Pablo Marín Arenzana

Otros Oficiales que, posteriormente a 1942, alternaron en las dos Escuadrillas con marcada permanencia en Canarias:

Tenientes:

D. Juan Torrens Galván
D. Francisco Benítez Góngora
D. José M.ª Barbosa Villar
D. Pedro Fraile Lozano
D. Antonio Soriano Etchecopar

Otros muchos oficiales, con mayor o menor permanencia, figuraron en ambas Escuadrillas. Dado que su mención aquí haría muy extensa su relación, nos hemos limitado a citar los componentes de las mismas en un momento determinado. En todo caso, unos y otros fueron pioneros de la Aviación Militar en las Islas y África Occidental, como lo fueron los integrantes del 29 Grupo, hermano de Regimiento, estacionado en Gando.

Son de destacar en la 54 Escuadrilla, los Capitanes, Pallarés y González García, el primero experto en Dornier y el segundo en diversos tipos de hidros y, en conjunto, los protagonistas de, al menos, el 90% de los vuelos realizados por la Unidad.

INSTALACIONES

La Escuadrilla sahariana, ocupó las instalaciones situadas en el flanco Norte del Fuerte de Cabo Juby, consistentes en un hangar, alojamientos para Jefatura, Oficiales, Subofi-

ciales, Tropa y servicios. Pero la precariedad de medios, en lo que a apoyo logístico se refiere, y las condiciones ambientales propias del Desierto, fueron las notas predominantes en la localización de aquella Unidad que, además, hubo de establecer destacamentos en Ifni y Villa Cisneros; elegido éste como escala de diversas líneas aéreas extranjeras, antes de 1936. Sólo a partir del 17-10-40, en que pasó a formar parte del Grupo, las revisiones de su material aéreo, empiezan a ser realizadas en Gando, con lo que cobra más eficacia y operatividad.

En cuanto a la Escuadrilla Capitalina, se conservan, algunos proyectos de la instalación de la B.A. de Hidros que, poco más o menos, responden a la realidad de lo construido, y que fue suficiente para cubrir las necesidades logísticas de la Unidad.

Su localización, frente a la Base Naval de Canarias, acaso obedeció más a motivaciones históricas y convencionales, que a razones estratégicas. Aunque las condiciones, tanto meteorológicas como de operatividad, eran óptimas, en la época en que fue concebida la Base; resulta un tanto extraño que no se haya elegido la amplia Bahía de Gando, carente de los problemas inherentes a un puerto de mar y con espacios más abiertos, más aptos y de adquisición menos onerosa para las instalaciones en tierra, que las expropiaciones que se llevaron a cabo en el Puerto de La Luz.

Pero la orden telegráfica del Estado Mayor del Aire de fecha 13 de octubre de 1939, fue muy explícita en este sentido; en ella, se expone que "la utilidad y necesidad de la B. de Hidros del Puerto de La Luz, al establecerla dentro de la categoría "A" viene determinada por la importancia de esta Base, bajo el punto de vista militar, como defensa de todas las islas y costa atlántica, y así mismo, bajo el punto de vista civil, como conjunción entre Europa, el Sahara y América".

La superficie a ocupar, según el estudio realizado por el Jefe de Infraestructura de las Fuerzas Aéreas del Atlántico, D. Francisco Armenta, con fecha 3 de enero de 1940, fue de 78.811 m², de los que 20.000 serían ocupados por hangares; 6.000 por edificios y 58.811 por zona descubierta, si bien estas previsiones contemplaban las necesidades de un Grupo de 20 Hidros; previsiones que, como hemos expuesto, no se llevaron a cabo. Por ello, no toda esta superficie, fue ocupada por instalaciones aeronáuticas propiamente dichas, a las que sólo se dedicó un 30% aproximadamente. El resto sirvió de alojamiento a las Unidades de Tropas y Servicios de la Jefatura de la ZAC, que prolongarían su estacionamiento allí hasta bien entrada la década de los setenta, en que fueron devueltas al Estado.

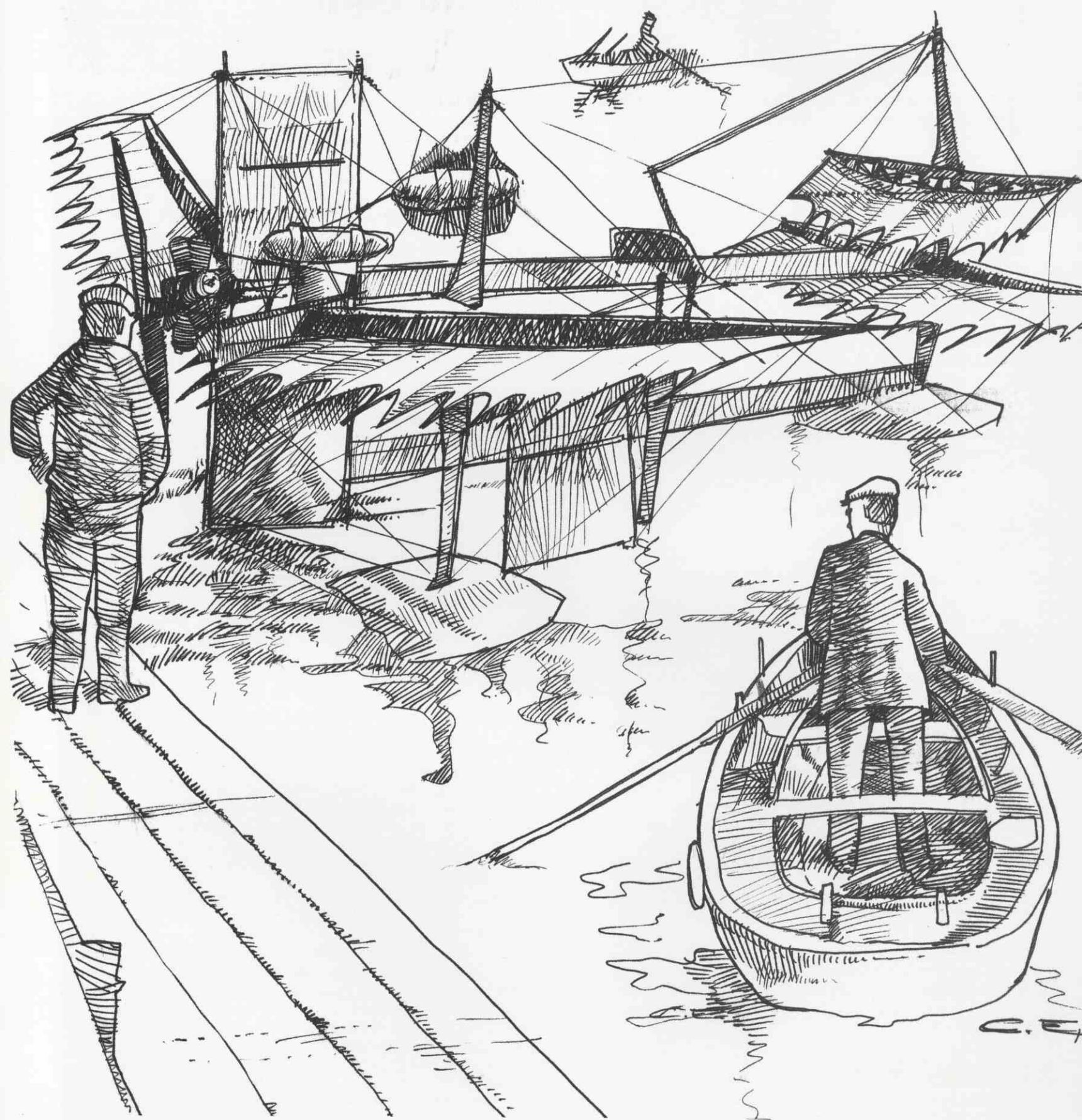
Hoy aquellos espacios se han convertido en un expléndido y amplio paseo con diversas vías de comunicación adyacentes.

Contemplado desde la distancia de los cincuenta años que nos separan de su nacimiento, la importancia y el significado del 112 Grupo, se pierde o difumina en la pátina del tiempo; pero no cabe duda de que, mediante su Escuadrilla del Desierto, fue el que sembró la semilla de la Aviación en el Sahara y el catalizador del espíritu aeronáutico, que animó a nuestros pilotos de la postguerra, en las duras condiciones de supervivencia en aquel territorio.

A ello, se sumaron los dos únicos conflictos armados en que han intervenido las Fuerzas Armadas Españolas después de 1939.

Las campañas de Ifni y Sahara (1957 y 1975) fueron después, determinantes de aquella "misteriosa llamada del Desierto" que, aún hoy, es consustancial a todos los que, directamente, dedicaron gran parte de su vida, a mantener la presencia española en el África Occidental.

En Las Palmas, constituyó la novedad de una Unidad de FF.AA., en plena Capital, acaso como un símbolo y un homenaje a los Ramón Franco, Gago Coutinho, sacadura Cabral, Charles Lindberg, etc. como motivo de sus escalas en el Puerto de La Luz, para la consecución de sus grandes gestas aeronáuticas. ■



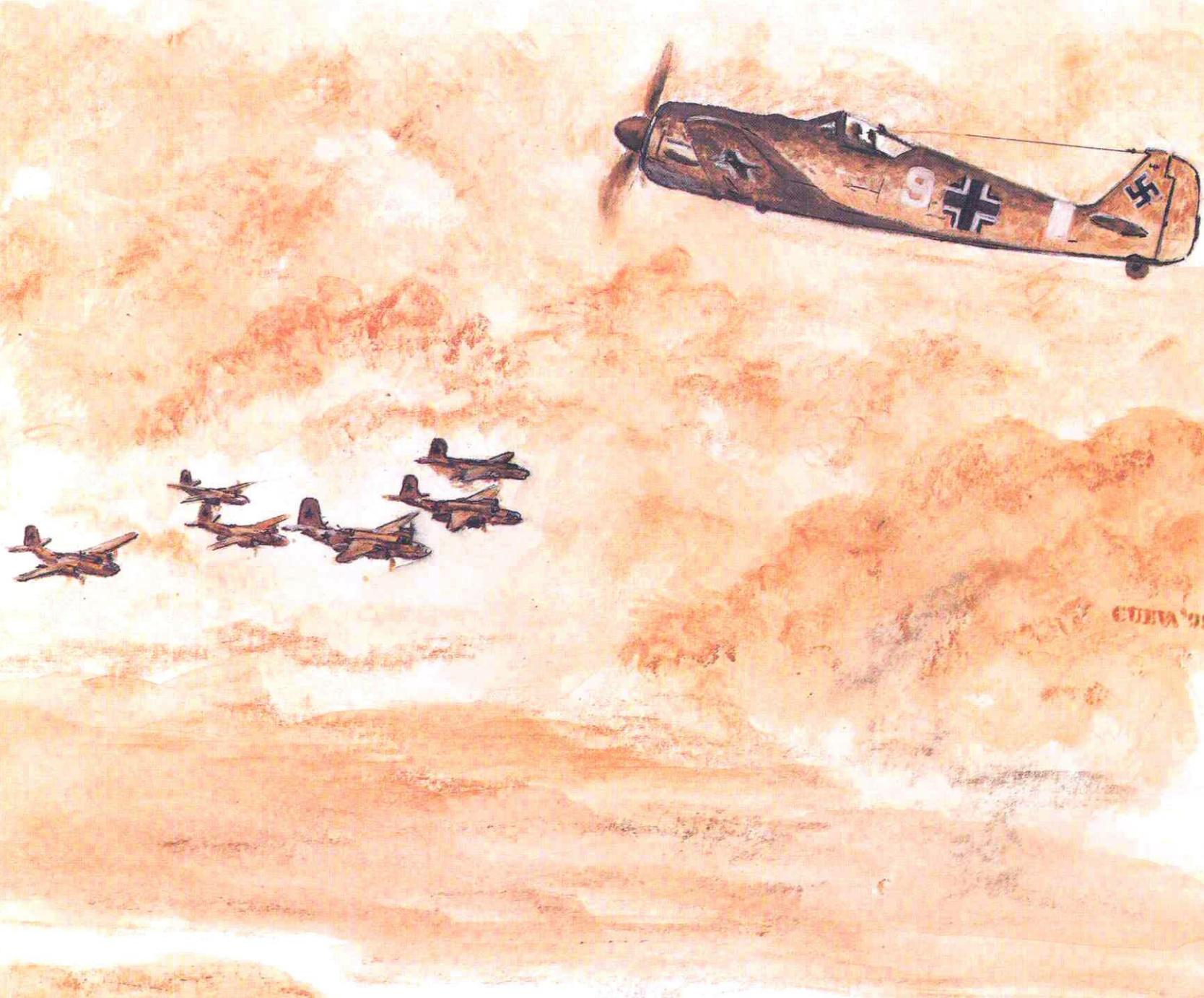
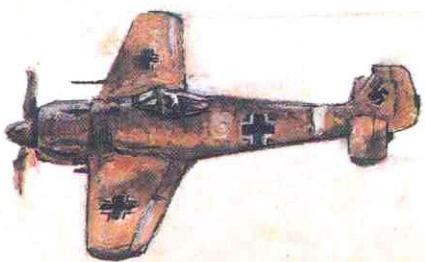
Francisco Valiente, la última victoria de la Escuadrilla Azul

ANTONIO ZARRAGA LLORENS

El doce de enero de mil novecientos cuarenta y cuatro tenía lugar la última victoria de un piloto español en los cielos de Rusia al abatir un bombardero Douglas Boston. Fue este por tanto el último derribo conseguido por nuestros aviadores en la Segunda Guerra Mundial. Su autor fue el entonces teniente Don Francisco Valiente Zárraga, piloto de caza y componente de la 4.^a escuadrilla de Voluntarios Españoles en Rusia, quien además un mes antes había logrado vencer a otro Douglas Boston

que también sería el penúltimo de la Escuadrilla Azul, por lo que los dos últimos derribos en Rusia fueron de este aguerrido y formidable piloto.

Francisco Valiente, nacido en Erandio (Vizcaya) el 15 de febrero de 1919, sintió el deseo de ser piloto cuando era un estudiante de 17 años al contemplar un día, en plena Guerra Civil, el desarrollo de un combate aéreo que llamó poderosamente su atención, y a partir de entonces ser piloto pasó a ser su mayor ilusión.



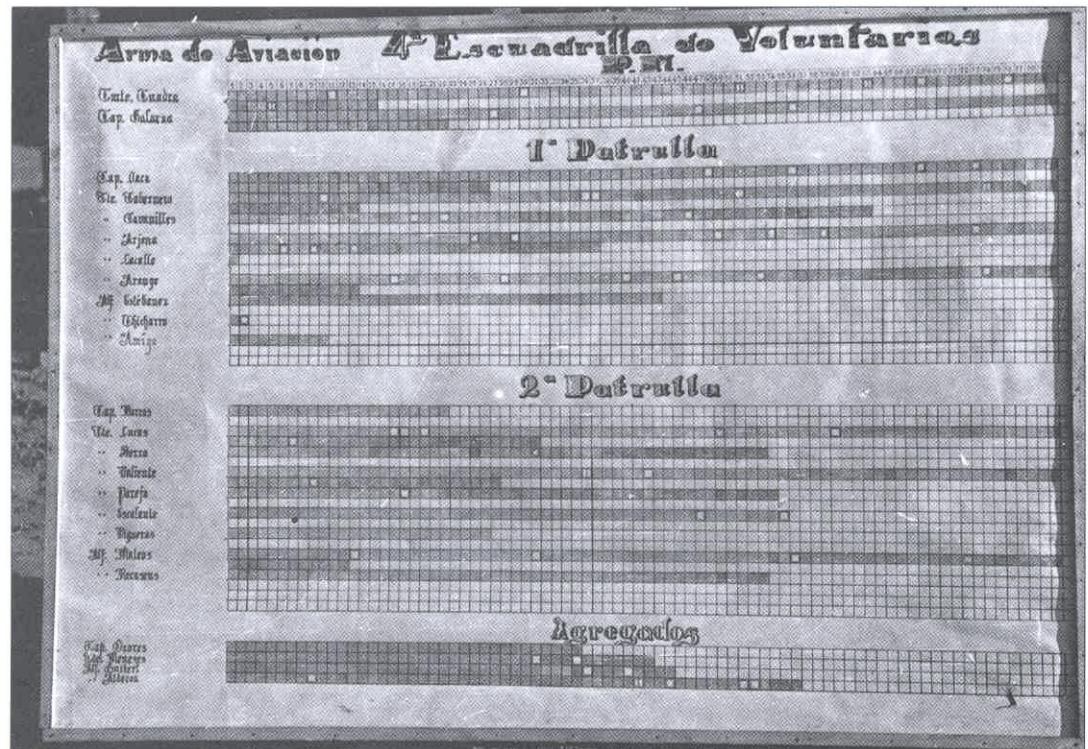
“Para poder entrar en los cursos de Aviación antes me alisté voluntario en la 4.^a Bandera de Castilla con la cual estuve en el sector de Belchite y más tarde en Teruel”.

En el frente de Aragón fue herido de bala dos veces, y en 1938 sigue en Avila un curso de Alfereces Provisionales de Infantería hasta que finalmente en julio del mismo año fue llamado para asistir a los cursos de Piloto de Avión de Guerra, del que salió siendo nombrado Alférez Provisional un mes antes de terminar la guerra.

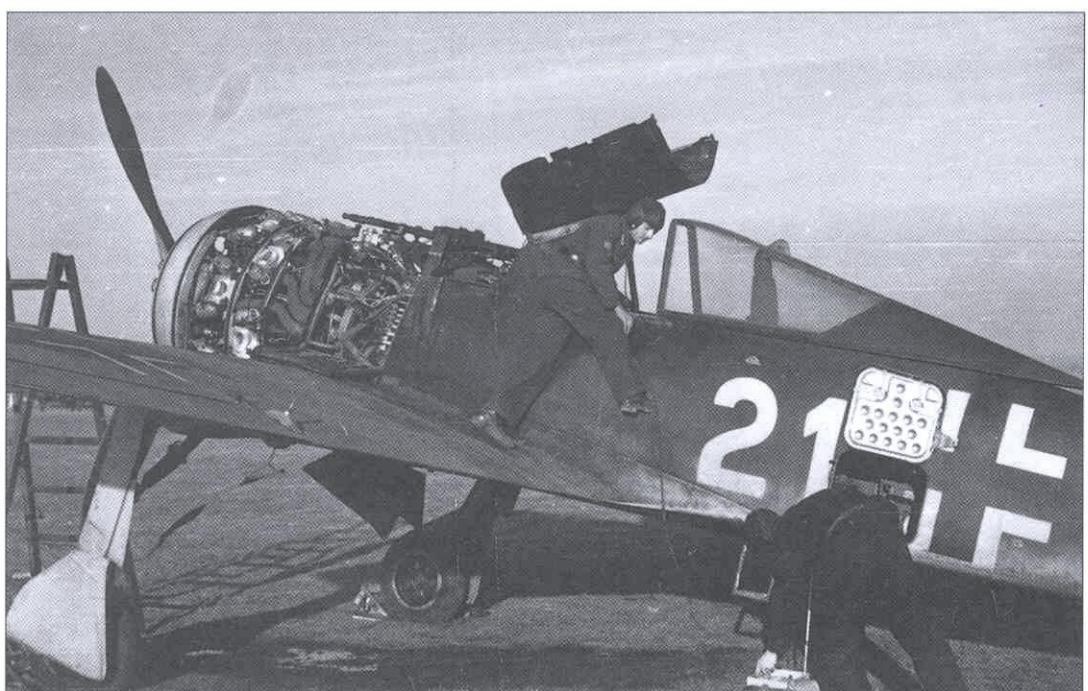
Ya con el título de piloto vivió sus primeros momentos de angustia cuando tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por avería del motor en pleno vuelo. *“Ocurrió cuando sobrevolaba la provincia de Segovia y el motor de mi aparato comenzó a dar síntomas*

de estar averiado. La situación se volvió apurada pues no podía regresar y en aquel terreno tan montañoso no encontraba ninguna extensión llana para poder tomar tierra. Así me mantuve dando vueltas hasta que por fin divisé a lo lejos el humo del tren y me dirigí hacia él. Con un poco de suerte pude llegar hasta el Parque de Artillería de Segovia, y pude aterrizar en el patio, entre dos filas de cañones".

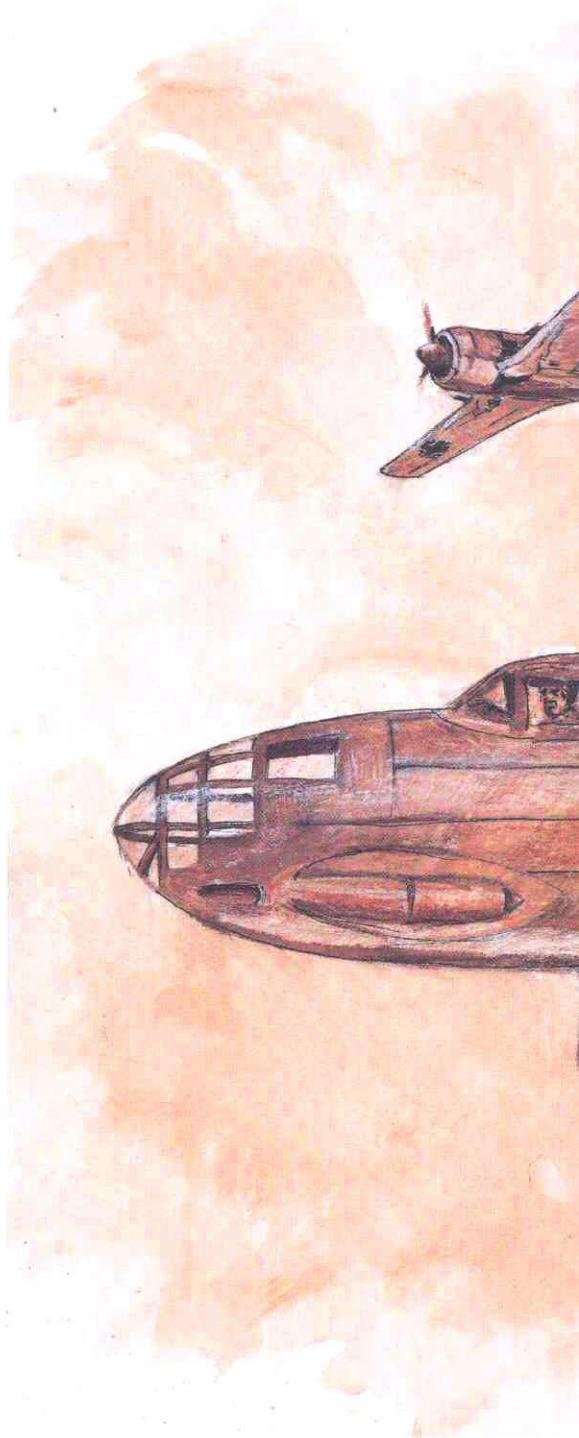
En 1941 entra como alumno de la 1.^a promoción de la Academia de Aviación de León, siendo promovido a teniente profesional en febrero de 1943, y en mayo de ese mismo año es llamado por el comandante Mariano Cuadra, que sería el jefe del cuarto relevo de la Escuadrilla Azul para formar parte del mismo.



Pizarra en la que aparecen los nombres de los componentes de la 4º Escuadrilla de Voluntarios y en la que se puede apreciar el nombre del Tte. Valiente como uno de los integrantes de la 2º Patrulla.

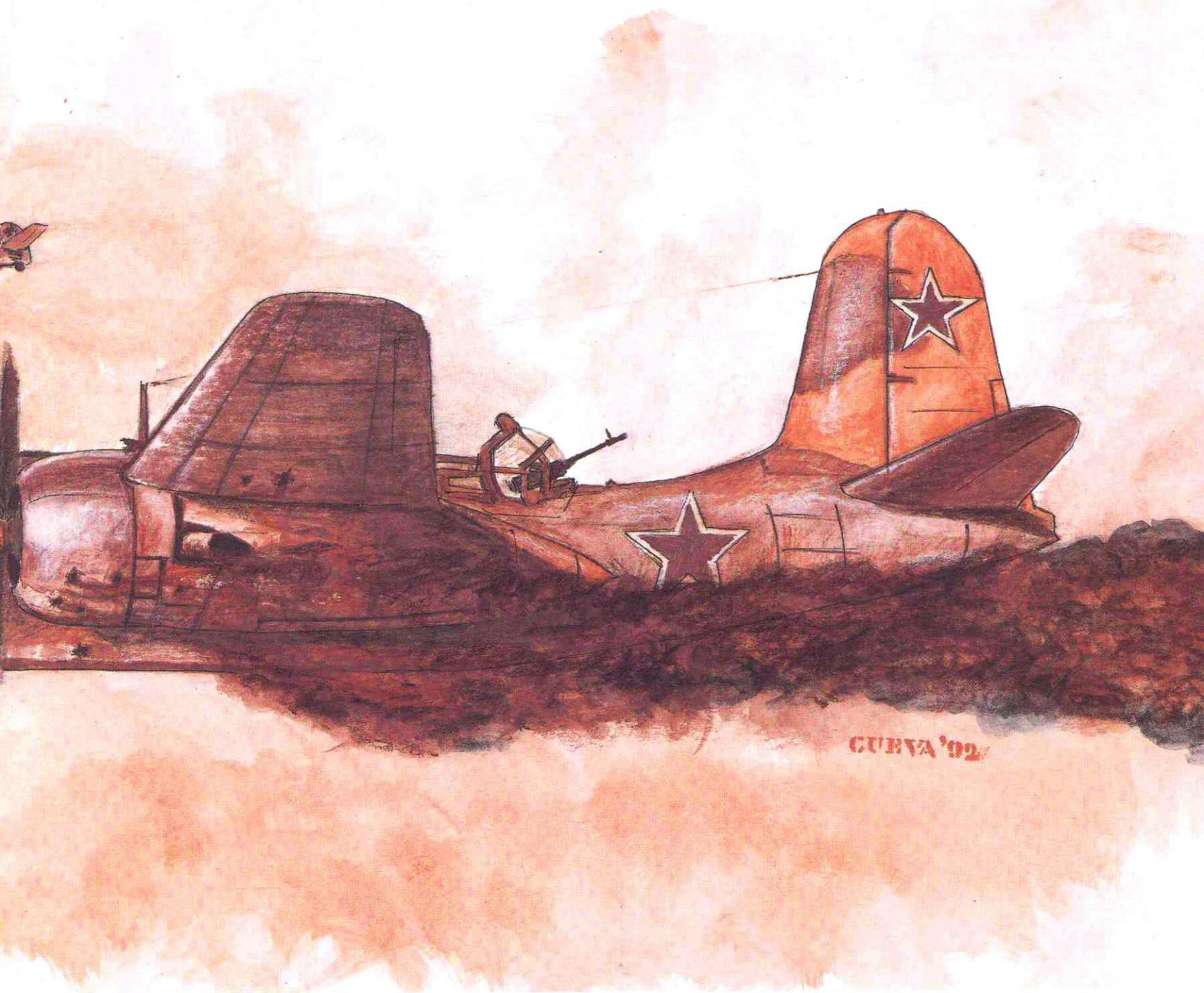


Un mecánico español chequea la radio de un FW-190



Ya en Rusia, a los mandos de los Focke Wulf 190, el mejor caza de la Luftwaffe, llevaban a cabo entre otras, misiones de protección a los bombarderos alemanes Heinkel 111 y a los bombarderos rápidos Junkers 88, y servicios de Protección de reconocimiento que llevaban a cabo los aviones Fw 189.

“De los servicios que hacíamos siempre he preferido el vuelo de protección de bombarderos, pues volábamos mucho más alto que ellos, y era como llevar un cebo para atraer a los cazas enemigos. Desde arriba los veías dirigirse directos hacia los bombarderos y entonces bajabas en picado hacia ellos aprovechando la ventaja que proporcionaba para el combate estar a más altura. Sin embargo, la protección de reconocimiento resultaba muy aburrida, pues como los aviones eran muy lentos los superábamos a gran velocidad y teníamos que pasarnos todo el rato dando vueltas y vueltas para estar en su línea”.



— *¿Cómo se establecían las Patrullas de alarma?*

Solíamos volar por parejas. Uno de los pilotos con quien más volaba fue con Serra, que era más antiguo que yo y con quien me unía una buena amistad. Por alguna razón, aunque él debía volar de jefe, prefería hacerlo de punto y que fuese yo el que dirigiese la formación. Incluso si alguna vez teníamos que ir más de dos y Serra estaba al mando, siempre me ponía a mí de jefe, aunque hubiese otros pilotos más antiguos que yo.

Llegados al tema central de esta entrevista Francisco Valiente nos cuenta como llevó a cabo aquél último derribo.

Aquel día volaba de pareja con Lucas. Nos dieron la alarma y depegamos. Muchas veces se producía la alarma y no encontrá-



Emblema de la 4^a Escuadrilla de Voluntarios en la que acuaba el Teniente Francisco Valiente.

bamos nada, pero esta vez fue diferente. Divisamos una formación de siete Douglas Boston que volaban en uve y se dirigían hacia sus líneas después de realizar algún servicio de bombardero. Llevaban dos escalones de caza, el primero de los cuales iba unos mil metros más alto que los bombarderos. Nosotros estábamos a la altura del primer escalón. Entonces nos vieron y yo iba a tirarme por ellos, pero Lucas me dijo que esperase. Alabeó su aparato y los rusos nos respondieron. Debieron pensar que éramos de los suyos, a veces con el contraluz fuerte no se ven los colores de los aviones ni se distinguen sus formas, y los nuestros eran muy parecidos a su Lag-5, que también tenía el motor en estrella.

Y entonces vi como los Douglas se metían en una nube aislada, y en cuanto el primero salió de la nube me tiré encima suyo. Mientras descendía en fuerte picado, acabó de sa-

lir de la nube toda la formación. Al ver que descendía sobre ellos comenzaron a dispararme y también avisaron a sus cazas, que se lanzaron a por mí. El Douglas tenía una torreta arriba y otra abajo, ¡pero servida por el mismo hombre! Así que que rebasé el avión y los atacé desde abajo. Como el ametrallador disparaba desde la torreta superior, no debí verme. Disparé mis cuatro ametralladoras, e inmediatamente di el tirón, pues creí que me estrellaba contra él. En seguida

el Douglas inició una repentina caída del ala y entró en pérdida mientras su motor izquierdo despedía llamas como un soplete. Tardó unos diez segundos en comenzar a caer contra el suelo.

— *¿No fueron atacados por los cazas rusos en ese momento?*

No, al principio se tiraron detrás, pero luego dejaron de seguirme, quizás porque Lucas

se quedó arriba, o porque irían mal de gasolina. Esto es uno de los servicios más bonitos que realicé. No choqué de milagro, me acerqué hasta unos treinta metros disparando y pegué un tirón que me pareció enorme. Como yo me había lanzado por la vertical, iría a unos 850 km/h y él a unos 400. A esa velocidad, cuando te das cuenta, estás encima.

— *Entre las victorias de la 4.ª Escuadrilla también figura el derribo de un globo de observación, en el cual intervino toda la escuadrilla. Con este globo los rusos podían orientar el tiro artillero, que estaba haciendo bastante daño entre la infantería alemana. Siempre que los cazas intentaban atacarlo, eran divisados de lejos y el globo era arriado antes de que estuviese al alcance de tiro.*

Aquel día nos internamos en territorio enemigo volando a gran altura, y dando uno rodeo nos dirigimos hacia el lugar donde se hallaba emplazado el globo. Sus defensores, al vernos venir desde sus propias líneas y con el sol detrás nuestro, nos confundieron con los suyos, y antes de que pudiésemos reaccionar nos lanzamos ametrallando el globo.

PERDIDO SOBRE LA ESTEPA HELADA

Recuerda Valiente una ocasión en que al terminar una escaramuza sobre territorio enemigo y remontarse no pudo ver hacia ningún lado otros aviones, ni amigos ni enemigos. Desorientado y perdido el control por radio, no encontraba ningún punto de referencia en la inmensa estepa cubierta de nieve para poder regresar a sus líneas.

Seguiría buscando el camino de vuelta hasta que se me acabara el carburante, y cuando eso ocurriera tendría que saltar en paracaidas. Pero lo que más miedo me daba era que como estaba sobre territorio ruso sería hecho prisionero, ¡y entonces sí que no podría volver durante mucho tiempo! Por fin logré llegar hasta la carretera de Moscú, que era lo único que se distinguía con claridad sobre todo el suelo helado, y entonces ya sólo tuve que decidir si tomar izquierda o derecha. Decidí ir hacia la izquierda y tuve suerte, pues al poco logré llegar hasta nuestras líneas, donde aterrizé sin novedad. La suerte de ser hecho prisionero o no dependió de eso, una decisión de ir hacia la izquierda o la derecha sin ningún tipo de referencia.



Amenizados por la música española que interpreta el Capitán Llaca (tumbado a la izquierda) con su acordeón, los pilotos de la 4.ª en estado de alarma junto a sus aviones "matan" el rato jugando una partida. A la derecha, el Valiente Zárraga.



El Teniente Valiente Zárraga y su equipo.

Es sabido que la 4.ª Escuadrilla soportó intensos combates y tuvo gran número de bajas frente a un enemigo numéricamente superior, pues le correspondió actuar en la época en ya había comenzado el repliegue alemán.

Entre los nuestros existía un cuerpo a los que llamamos "los funerarios" porque llevaban un rombo de color negro en la guerrera, y eran los encargados de dinamitar las instalaciones militares cuando estas eran abandonadas en las retiradas. Durante una operación de repliegue tuvimos una misión consistente en volar hasta la primera línea de combate para ayudar a cubrir la retirada, pero la distancia existente desde nuestro aeródromo hasta el frente nos obligaba a la vuelta a repostar gasolina a mitad de camino. Y para repostar tuvimos que tomar tierra en el aeródromo abandonado de Smolensko, donde no quedaba nadie más que los funerarios, dispuestos a volarlo todo una vez hubiésemos llenado los tanques de carburante y emprendido el vuelo. Era sobrecogedora la sensación que se tenía al aterrizar en un aeródromo donde ya no queda nadie y que va ser volado un minuto después, con el enemigo a nuestra espalda avanzando a marchas forzadas.

—¿Alguna vez se vió a punto de ser derribado?

Nunca fuí tocado por tiro de otro avión, pero sí desde tierra por las baterías antiaéreas. Cuando eres alcanzado el ruido del impacto recorre todo el fuselaje metálico del avión.

Una vez se me pegó un ruso a la cola y no tenía manera de quitármelo de encima. Inicié un fuerte picado vertical y el otro aparato continuaba persigüéndome, entonces remonté y cerré los ojos. Dirigí el morro de mi aparato directamente hacia el sol. Si el otro seguía detrás mío al menos tampoco podía verme, con lo que pude aprovechar para escabullirme.

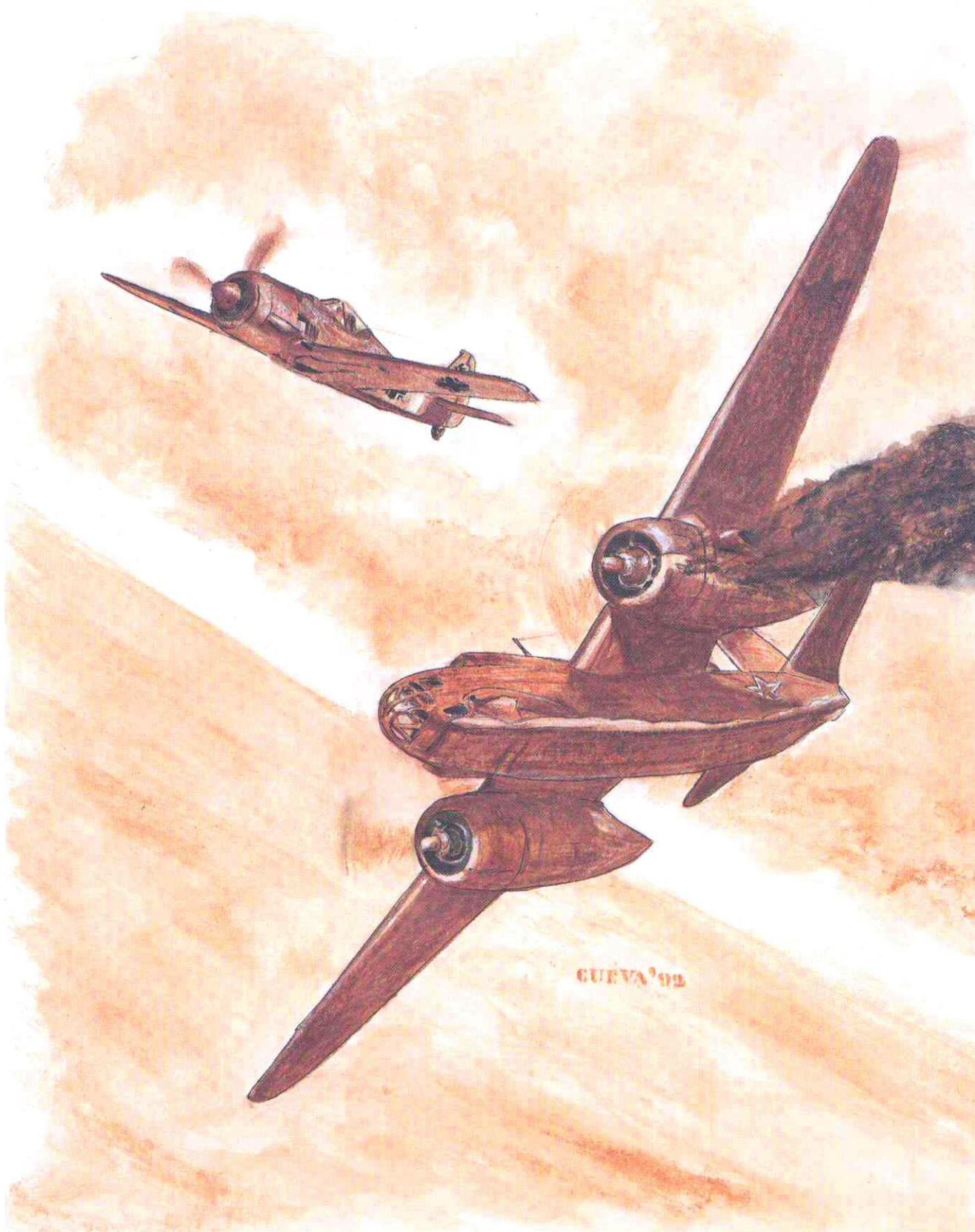
—¿No se mareaban al hacer un picado tan fuerte?

No, cuando estás entrenado, no. A veces la sangre se te va y pierdes la vista. Primero ves todo rosa y luego negro, pero reaccionas

mentalmente, porque luego tiras, y al ceder vuelves a ver, pasando otra vez del negro al rosa. Te advierto que miedo pasas muy pocas veces. Son momentos muy cortos, además, y mientras no ves nada, piensas que si el otro te está siguiendo le está pasando lo mismo que a tí.

Ten en cuenta que la palanca de gases la llevas en la mano izquierda, y si antes de iniciar el picado no tienes la mano puesta en los gases, cuando pegas el tirón hay veces que quieras recoger y no puedes poner la mano en la palanca. No tienes la fuerza para levantar el brazo por lo mucho que te pesa el cuerpo a causa de la fuerza centrífuga, pero una vez cogida, ya no exige esfuerzo al echar hacia atrás la palanca.

A finales de abril de 1944 la 4.ª Escuadrilla inició su regreso a España. De los quince voluntarios que con ella fueron sólo regresó la mitad. Entre ellos Francisco Valiente, con seis victorias apuntadas en su cartilla de vuelo. Clasificado entre los ases españoles como el número 25 en la lista que encabeza Morato, fue ascendido a Capitán en 1945, retirándose posteriormente del Ejército del Aire y pasando a la Escala de Complemento. Por su audaz actuación en Rusia le fue concedida la Medalla Militar Individual 27 años más tarde, en 1971 con antigüedad de 1944, y en 1979 fue nombrado Comandante, cuando causó baja definitiva en la Escala de Complemento ■



Aquellas promociones...

Texto y fotos: "CANARIO AZAOLA"



EL 10º CURSO

Al inicio del año 1938, en plena guerra, vemos a los alumnos del 10º Curso, vistiendo

aquellos bastos uniformes de paño grueso que marcaron una época. Ellos realizaron el curso de vuelo elemental en El Copero, mientras que el resto de sus compañeros lo hicieron en Las Bardocas.

Mandaba la escuela el capitán Luis Bengoechea Bahamonde actuando de profesores los oficiales Flores Solís, García Paez, Valles y Mendoza Gorostiza. En primer plano, recostado aparece Ramón Luca de Tena y Lazo; detrás en segunda fila (de izquierda a derecha) Manuel del Carret Pérez, Ignacio Sancho Ortigosa, Federico Esteban Delgado (caído el 25.XI.1953) y Vicente Puigmoltó Rodríguez de Valcárcel. Tras ellos, de pie, Juan Romero Girón Castellón, Cecilio Imaz Bastida, Antonio Erce Díaz, Rafael Calleja González Camino, Alfonso de Murga Sainz de Carlos (caído el 17.XI.1939), Vicente Amorós Candela (caido en el curso de transformación el 16.V.1938), Manuel Artigas Rivero y Alvaro Borrás Marimón (caido en Rusia el 31.VIII.1943).

Además de algún otro, falta en la foto Leopoldo Melián Zobel, herido grave en un accidente protagonizado por el autogiro La Cierva, pilotado por Manuel Vázquez Sastizábal, quien al dar una pasada en la línea, le golpeó en la cabeza con el tren. Por fortuna, Melián, de origen filipino, se recuperó, realizando una brillante campaña en la "Cadena" 1-G-2.



LA PRIMERA DE OFICIALES DE INFANTERIA

A fin de cubrir las necesidades de pilotos que exigía el recién creado Ejército del Aire, se recurrió al Ejército de Tierra y a la Armada, de donde salieron excelentes aviadores.

He aquí, al primer curso de oficiales de Infantería que realizó las prácticas de vuelo elemental en El Copero del 15 de enero al 29 de mayo de 1940 y tras el oportuno Curso de Transformación recibió el título de Piloto Mi-

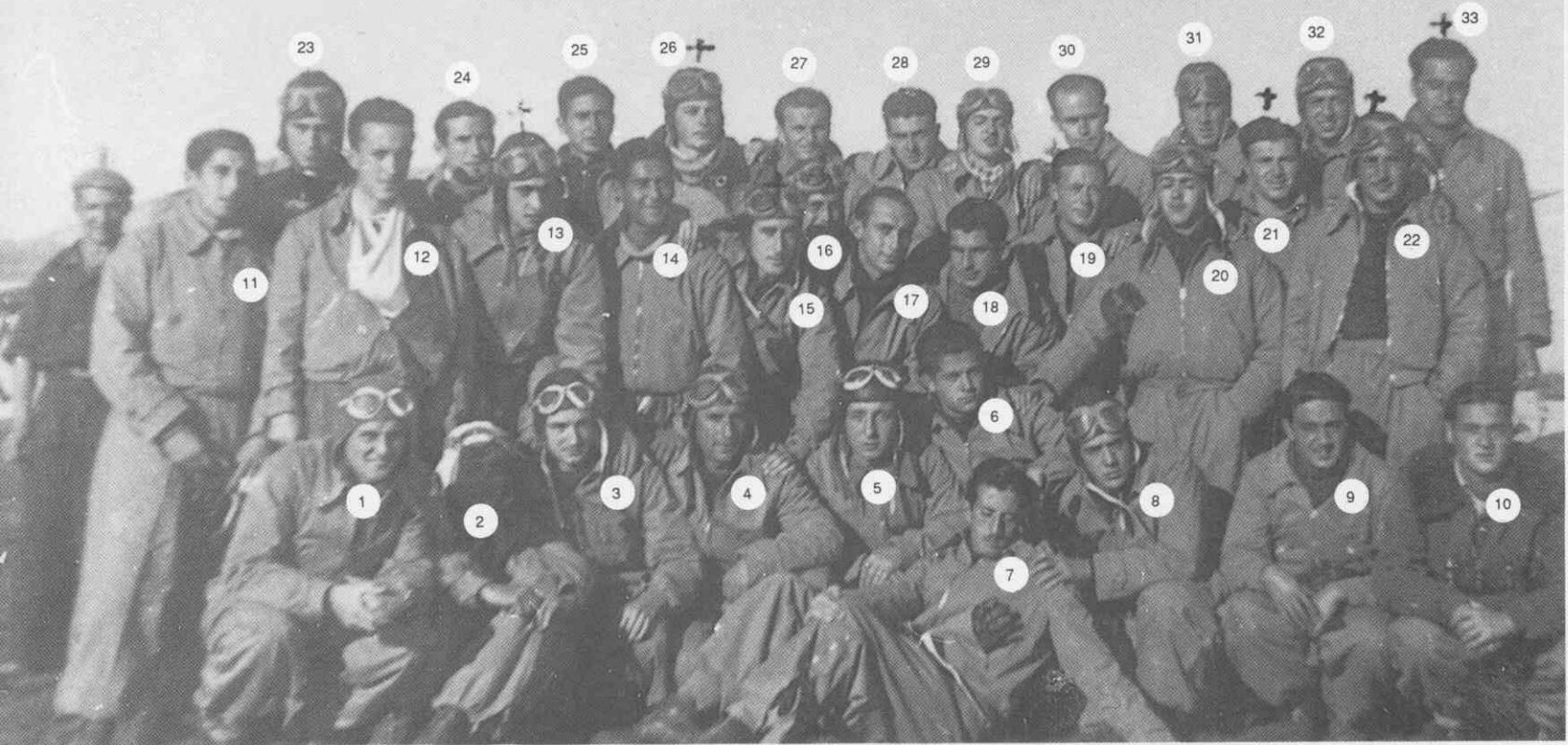
litar de Aviación de Guerra con fecha 31.VII.1940.

En primera fila (de izquierda a derecha) el profesorado: teniente Salinas (de pie), alféreces Rodríguez, Estébanez y Palanca, capitán Recuenco (Educación Física), teniente coronel no identificado, comandante Rute (Director de la Escuela), capitán García Delgado, teniente Comas y alférez Seoane.

En segunda fila: alféreces Angel Sanz Piñal, José Ramón Garro Quiroga y Jose A. de la Mata Sanz; teniente Claudio de la Cuesta Santos, alférez Jerónimo Ramos Molina, alférez Cesar Serrano Alvarez, Tenientes Manuel Cano Fernández y José M. Domínguez Alon-

so; alféreces Modesto Guerra Urchegui, José Escudero Santa Cruz, Tomás Rubio Postigo; y teniente Joaquín Arzac Moya.

En la tercera fila: alféreces Enrique Urculo Irabien, Carlos Molina Espínola, Salvador Lucia Lucia, Jesús Alvarez Aguirre, José Antonio Rey Martínez, Félix Merchán Ovelar (caido el 10.IV.1957), Ricardo Martínez Viguera y Victoriano Carcedo González, tenientes Angel Pisón de la Vía, Carlos Noreña Masip, Alfonso Chozas Rico, Menendo Gómez Calleja y Gabriel Carballo Calero; alféreces Eduardo García Amigó (desaparecido en Rusia el 14.VII.1943), Mario Santa Cruz Senabre y teniente Enrique Herrera Minguela.



XIV PROMOCION

Si en Aeroplano 8 nos referímos a la XIV Promoción, grupo de El Copero, hoy traemos a los miembros de la misma que se iniciaron en el pilotaje en la Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur, situada en Las Bardocas (Badajoz). Sus prácticas se desarrollaron entre abril y junio de 1939, terminando (sírvanos el ejemplo de Vicente Aldecoa) con 44,26 horas en un total de 405 vuelos.

Recordémoslos: 1: Anselmo García Ruiz. 2: Juan Ibieta Torremendia. 3: Santiago Martínez Zárate. 4: Enrique Eladio Lobón. 5: José Carrión Domínguez. 6: Carlos Texidor Rodríguez. 7: Antonio Alvarez Diaz de Mayorga. 8: Francisco Cremades Cepa. 9: Jaime Pla Ureña. 10: Julio Renteria Pérez-Roldan. 11: Desiderio Pardo Anton. 12: Fernando Gutierrez Teran. 13: Francisco Javier Beriaín Arbillia (caido el 13.VI.1946). 14: José Crespo Rivas. 15: Vicente Aldecoa Lecanda (caido el 8.V.1954). 16: José de la Riva de la Riva. 17: Rafael Puigmoltó Rodríguez. 18: Julio Yllera Cacho. 19: Félix de las

Heras Andrés (caido el 25.IX.1963). 20: José M. Cuadra Burgos. 21: Antonio Martínez Morriyon (caido el 9.VII.1940). 22: Angel Santos Crisóstomo (caido el 3.VI.1941). 23: Juan Cabrero Torres Quevedo. 24: Javier Martínez de la Riva. 25: Juan M. Araluce Villar. 26: Angel Yllera García-Lago (caido el 16.VII.1940). 27: Miguel Gasca Pérez. 28: Francisco Javier Ferran Castan. 29: Joaquín Olano López de Letona. 30: Leopoldo Canellas Curbela. 31: Antonio Bartolomé Fernández de Gorostiza. 32: Javier Guibert Amor y 33: Enrique Ruiz Jiménez Cortés (caido el 14.V.1940).



LA XXI PROMOCION A.G.A.

Aquel 14 de marzo de 1967, fue un día memorable para los Caballeros Cadetes del 2º curso de la XXI Promoción de la Academia General del Aire. Tras muchos meses de instrucción y estudios, con el vuelo de "acomodación" iniciaban al fin las prácticas de pilotaje en la "Bucker", sus ansias de ser pilotos empezaban a ser una realidad.

He aquí un grupo de ellos: 1: Manuel López Nuche. 2: Luis "Buby" Serrano de Pablo. 3: Fernando Cámara Martín-Cerezo. 4: José Rivas Gallego. 5: Eduardo Valero Rebollo. 6: Miguel Lens Astray. 7: Francisco Javier Moneda Pérez. 8: Antonio Ibañez Luna. 9: Manuel Rodríguez Nieto. 10: Salvador Carrasco Guillen. 11: Felipe Victoria de Ayala (nº 1 de la Promoción). 12: Julio Rodríguez Fernández. 13: Francisco Jiménez González (caido el 30.VI.1971). 14: Manuel Moure Sánchez. 15: Luis Franco Rial. 16: Juan Solo de Zaldívar Ducasse. 17: Francisco J. Guisández Gómez.

La Base de Hidros de Pollensa

EMILIO HERRERA ALONSO

Coronel de Aviación



En el extremo norte de la isla de Mallorca se encuentra la bahía de Pollensa. Orientada a levante y flanqueada por los cabos de Formentor y Pinar que por el norte y el sur, respectivamente, encuadran su boca, tiene una anchura de unos 5 kilómetros, siendo poco más de 10 los que separan la playa de La Gola, en el fondo de la ensenada, de la embocadura.

Amparada de los temporales del norte por la sierra del Cavall Bernat y por las alturas que en prolongación de ella constituyen el espinazo del cabo de Formentor, fue desde tiempo inmemorial lugar de refugio y abrigo para los navegantes -fenicios, cartagineses, romanos y berberiscos- que protegieron con fortificaciones y atalayas, de las que aún se conservan gallardos restos, este espléndido tenedero tan estratégicamente centrado en la encrucijada de todas las rutas del Mediterráneo occidental.

Posteriormente, ya en nuestra etapa imperial, se construyó en la punta de La Avanzada, sobre las ruinas de un fuerte medieval probablemente alzado sobre las de construcciones militares más antiguas, una hermosa fortaleza de planta exagonal que permaneció artillada y guarnecida hasta que en 1875 fue desmilitarizada, siendo su último alcaide el teniente Mateo Rotger Navarro.

LOS AVIADORES SE INTERESAN POR LA BAHÍA

YA se había iniciado el segundo cuarto de este siglo, cuando los aviadores militares que en Marruecos habían ganado once Cruces Laureadas de San Fernando y hacían brillantemente su presentación en los raids con el formidable "salto" transatlántico del Plus Ultra, dirigieron sus ojos hacia la amplia y abrigada bahía pollensina y, captando sus magníficas condiciones para las maniobras de hidroaviones, empezaron a visitarla con ocasión de viajes de instrucción, utilizando sus protegidas aguas como punto de escala en sus vuelos de navegación.

En la primavera de 1928 saltó el nombre de Pollensa a la prensa de todo el Mundo, con ocasión de haber proporcionado hospitalidad la bahía a los sesenta y un hi-

droaviones que formando seis escuadrillas, constituyan la Aerobrigata que, a las órdenes del general Francesco de Pinedo, y llevando como pasajero de excepción al Ministro del Aire de Italia, Italo Balbo, realizaban el *Periplo del Mediterráneo Occidental*, preludio de las travesías atlánticas que la Regia Aeronáutica realizaría en años sucesivos.

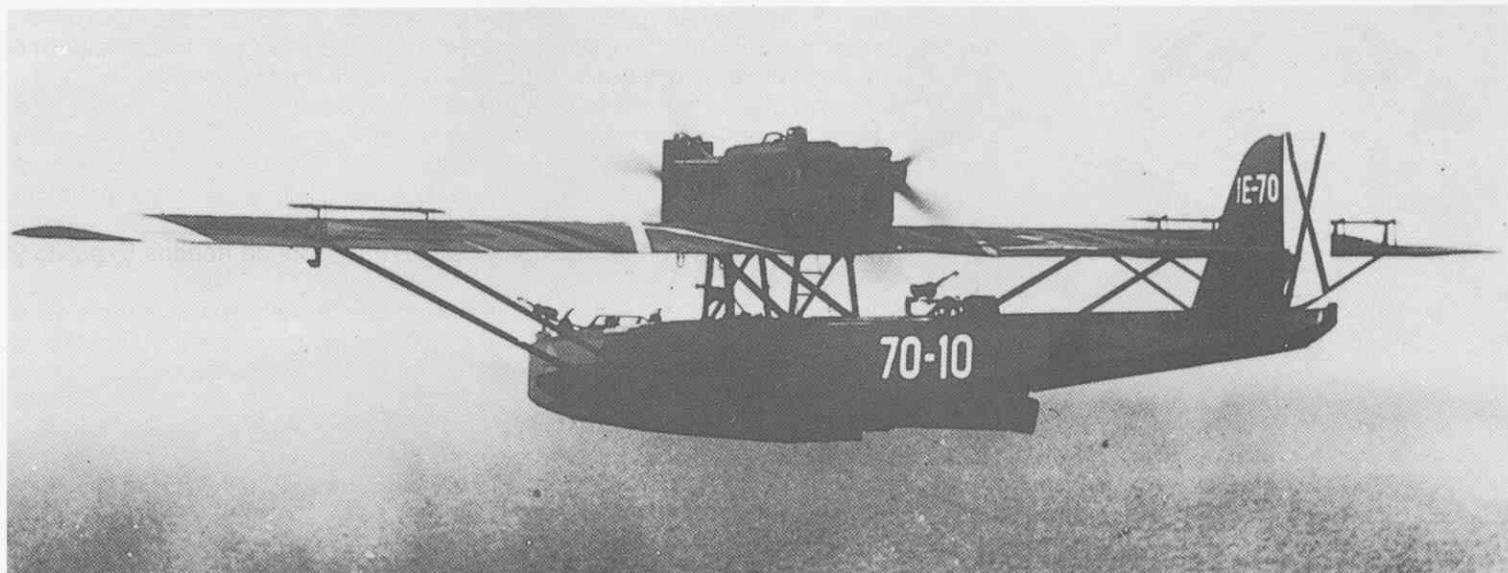
Los aviadores italianos fueron recibidos y atendidos por sus colegas españoles de la Aviación Militar y de la Aeronáutica Naval en la bahía de Pollensa, como luego lo serían en Los Alcázares, uno y otro, puntos de escala de la formación italiana en su raid.

Algunos años más tarde, en 1934, una formación más modesta, pero española, un Grupo de hidroaviones Dornier *Wal* a las órdenes del comandante Franco, hizo de la bahía pollensina punto final de etapa en su "Vuelta a España".

El primer paso hacia el establecimiento de una base de hidros en la ensenada de Pollensa tendría lugar el 22 de agosto de 1935, con la instalación aquel día de un destacamento de la Aviación Militar, formado por tres Dornier "Wal" del Grupo nº 6 de la base de Los Alcázares que, con distintos relevos entre los que se intercaló una patrulla de la Aeronáutica Naval que estuvo destacada desde el 23 de noviembre de 1935 hasta el 1º de marzo de 1936, permanecería como tal hasta esta última fecha en que quedó constituido un "Destacamento permanente de Aviación Militar", a las órdenes del capitán Fernando Beneito López.



Fotografía vertical de la primitiva base, en el Puerto de Pollensa. Atracados al muelle, cuatro Heinkel 59 y fondeados, un Heinkel 59, dos Cant Z-501 y la lancha de salvamento Pollensa



Este destacamento, que contaría con tres hidros y un magro parque logístico una camioneta, un coche ligero, una canoa automóvil para el servicio de los hidros, una para salvamento y dos botes-tanque para la carga de combustible-, tendría a sus hombres alojados en casas que se alquilaron en Puerto de Pollensa en espera de que se construyera el necesario acuartelamiento, y, hasta tanto se hiciera una de hormigón, se improvisó una rampa de madera para sacar del agua a los hidros.

POLLENSA EN LAS PRIMERAS SEMANAS DE LA GUERRA

Al producirse los acontecimientos de julio de 1936, fue el destacamento de Aviación Militar de Pollensa el único islote gubernamental en Mallorca donde la guarnición se había alzado contra el Gobierno del Frente Popular de la República, con su Comandante General, Manuel Goded, a la cabeza. El capitán Beneito, republicano ferviente, organizó la defensa de la entrada del pueblo, ya que intuía que de Palma se enviarían fuerzas para someter a la base, como efectivamente ocurrió, produciéndose un corto pero violento tiroteo entre los hombres del Destacamento y una sección de Intendencia al mando de un alférez, en el que murió éste y uno de los soldados de Palma, y un cabo y un corneta de los de Aviación. Beneito, consciente de que únicamente podía ofrecer una defensa testimonial, y pensando que ya se había derramado demasiada sangre, ordenó arriar la bandera e iar en el mástil una sábana, y en las canoas del Destacamento abandonó la isla acompañado de toda su gente, con la excepción del capitán Simón que se quedó en tierra para unirse a los sublevados en el resto de la isla.

Dado que los tres Dornier con que contaba el Destacamento se encontraban con los motores desmontados y, en consecuencia, fuera de servicio, no tuvo la bahía de Pollensa ninguna importancia durante las primeras semanas de la guerra, si se exceptúa la toma de agua de la patrulla de tres Savoia S-55X que desde Italia se dirigía a atacar a las fuerzas republicanas desembarcadas en Porto Cristo el 15 de agosto, que amaró en la bahía para obtener información sobre la situación en la cabeza de playa, despegando seguidamente para bombardearla, yendo luego a amarrar a la bahía de Palma.

En los últimos días de septiembre, arrojadas ya al mar las últimas tropas republicanas de las desembarcadas en Mallorca, fueron a establecerse en el Puerto de Pollensa los tres hidros de caza, Macchi M-41 bis, que constituyan la escuadrilla nº 130 al mando del teniente italiano Carlo Rinaldi "Revello", situándose aprovechando las modestas instalaciones del que había sido Destacamento Permanente. La misión de estos pequeños aviones en la bahía pollensina sería defender la isla de las posibles incursiones aéreas que pudieran partir de la vecina isla de Menorca, única del archipiélago balear, en poder del enemigo; de hecho, no tuvieron trabajo alguno y se extinguieron sin pena ni gloria.

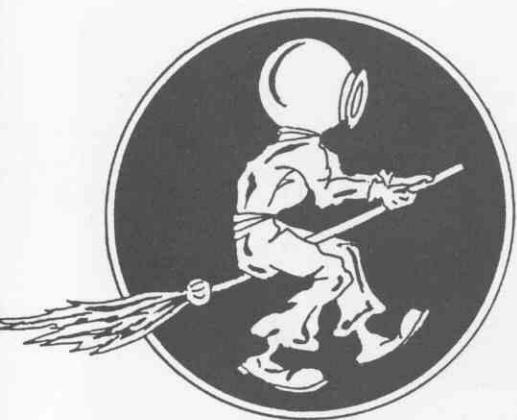
NACE LA BASE DE HIDROS DE POLLENSA

El 17 de enero de 1937 se presentó en Puerto de Pollensa el comandante Luis Rambaud Gomá con dos hidros Cant Z-501, y tomó el mando de la incipiente base, estableciéndose junto al espigón del puerto, aunque provisionalmente, ya que estaba decidido que la base se situara algo más al norte, amparada por la punta de La Avanzada. Pocos días después otro Cant Z-501 se uniría a aquellos dos.

Dornier "Wal" en vuelo

Cant Z-501, mirándose en el espejo





Emblemas de las 1^a y 2^a Escuadrillas del 2-G-62
(CANT Z-501)

Realizadas las necesarias expropiaciones de terrenos, el 20 de febrero se iniciaron las obras de explanación, construyéndose en pocas semanas una plataforma de 1.250 m² en el extremo occidental de lo que habría de ser la obra total.

Apenas abierto el libro de operaciones de la nueva base, se tiñó de sangre una página: cuando despegaba para un vuelo de reconocimiento de Menorca, el avión 62-1 tripulado por el capitán Melendreras, el teniente de navío Ruiz de la Puente, el alférez Expósito y el sargento Urtasun, chocó con los palos de una embarcación del Monopolio de Tabacos y cayó al agua con el morro bajo, destrozándose, muriendo en el acto Melendreras y Ruiz de la Puente y resultando heridos Expósito y Urtasun.

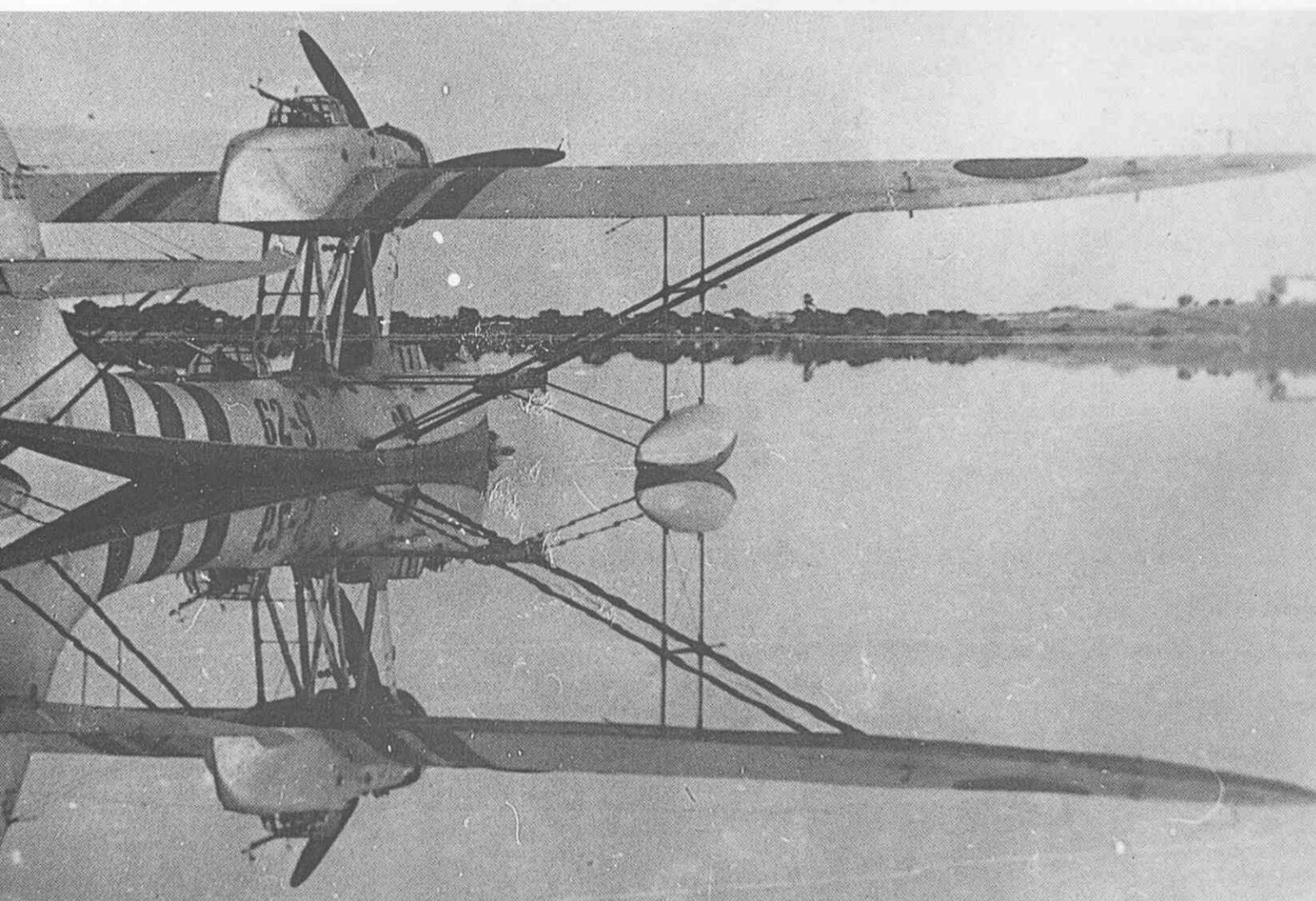
Dado el incremento del personal de la Base y del Grupo de Hidros que recibiría la denominación de 2-G-62, se hizo necesario requisar para residencia de oficiales el hotel Mar i Cel que, sobre tener la capacidad y las condiciones adecuadas, ofrecía la ventaja de hallarse muy próximo al emplazamiento de la base que se estaba construyendo.

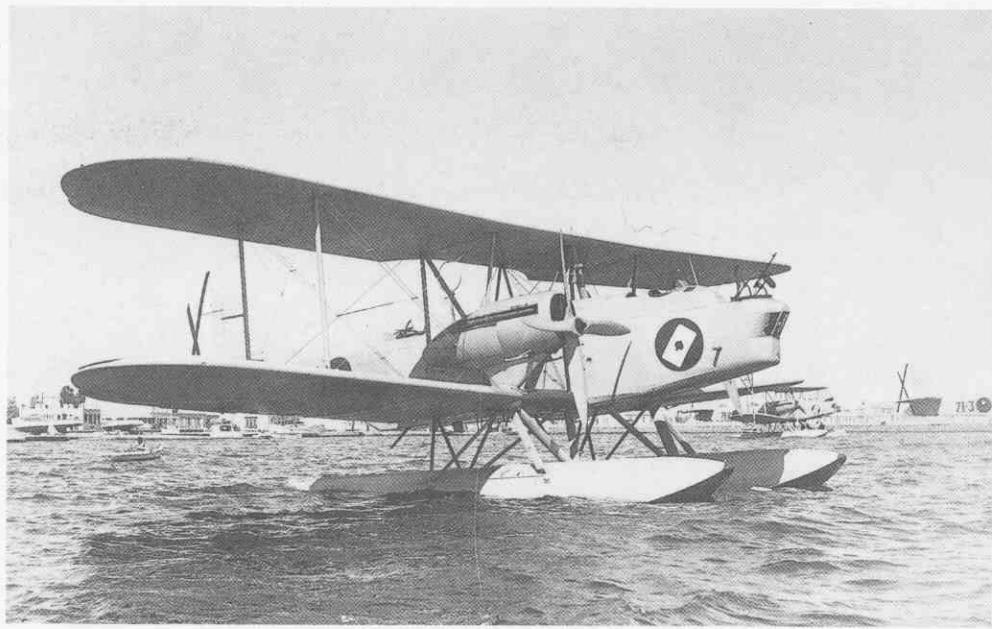
Durante la segunda quincena de marzo, tripulados por personal del 2-G-62 que para ello se había desplazado a la base italiana de Orbetello, llegaron a Pollensa cinco hidros CANT Z-501 más, con lo que el Grupo dispuso ya de siete.

El comandante Rambaud, una vez terminada la organización del 2-G-62, fue destinado a la Jefatura del Aire, a Salamanca, siendo sustituido en el mando del Grupo y de la Base por el también comandante, Federico Noreña Echevarría que ostentaría el mando de ambos hasta el final de la guerra.

La importancia de la Base de Pollensa, nacida de su privilegiada situación geográfica, se fue incrementando, mes a mes, por la actividad desplegada por sus unidades -inicialmente el 2-G-62, y, más tarde, además, la AS/88-, ya que al carecer la Armada nacional de unidades ligeras que realizaran las imprescindibles misiones de exploración, únicamente con aviones podía ser cubierto aquel servicio, y dada la gran superficie de mar que había de tenerse vigilada, que aún no existían los sistemas de localización radioeléctrica y los reconocimientos tenían que ser visuales, y la no muy segura mecánica de los aviones de la época, los hidros de gran radio de acción eran el medio más adecuado para desempeñar aquellas misiones.

El 9 de julio llegó a Pollensa una nueva Unidad: la escuadrilla AS/88 de la Legión Cóndor, dotada de hidroaviones, biplanos, bimotores, de flotadores, Heinkel He-59B-2 (1), que se situó en el puerto y alojó a su personal en el hotel Illa d'Or.





3^a Escadrilla del 2-G-62 (Heinkel 60)



AS/88 (Heinkel 59B-2)

Así como la principal tarea de los Cant Z-501 del 2-G-62 era vigilar las rutas de acceso a los puertos enemigos de Cataluña y Levante, la de los Heinkel 59 de la AS/88 consistía en atacar los puertos y comunicaciones del litoral, principalmente de noche, creando en los republicanos un estado de inseguridad que se sumó a los daños materiales que a lo largo de la guerra, causaron en las instalaciones portuarias, carreteras, ferrocarriles e industrias.

Tanto una como otra unidad, tuvieron un considerable número de muertos, por acción del enemigo o en accidentes debidos a averías mecánicas o al mal tiempo.

Las obras de la base iban progresando, y en julio se trasladaron a Pollensa los talleres que, para el mantenimiento de los hidros, habían funcionado en Palma hasta entonces. En febrero de 1938 llegó embarcada, a Pollensa, una grúa giratoria, eléctrica, Babcock Wilcox; su instalación resolvió uno de los grandes problemas que hasta entonces se habían planteado: el manejo de los pesados aviones entre la tierra y el agua.

Sufrió la Base un bombardeo de la Aviación enemiga poco antes del amanecer del 21 de mayo; el ataque republicano, pese a sorprender a los servicios de alerta de Mallorca, tuvo un resultado nulo.

POLLENSA EN LAS SUBLEVACIONES DE MENORCA Y CARTAGENA

En agosto de 1938 llegaron a la Base, desde Italia y con tripulaciones españolas, cuatro modernos y potentes trimotores Cant Z-506B, hidroaviones monoplano, de flotadores, que se integraron en el 2-G-62 formando la 1^a escadrilla.

Uno de estos aviones escribiría una página de luto en el diario de operaciones el 28 de octubre: cuando al amanecer y con mal tiempo se dirigían dos de ellos a bombardear el puerto de Valencia, sin que nunca llegara a averiguarla la causa, desapareció entre las nubes el del jefe de la formación, tripulado por el teniente coronel Ramón Franco, "héroe" del Plus Ultra, sin duda el aviador español que mayor popularidad alcanzara a escala mundial en el primer tercio de este siglo. Su cuerpo y los de tres

miembros de su tripulación fueron rescatados del mar el día 30, a pocas millas del cabo de Formentor.

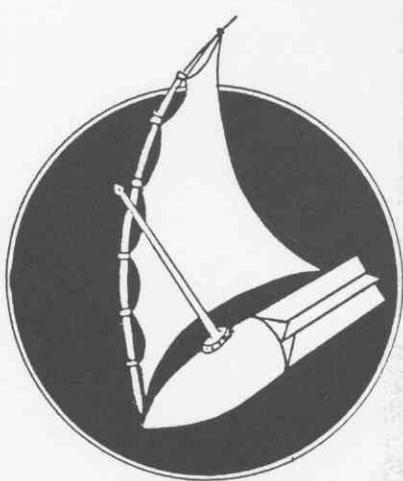
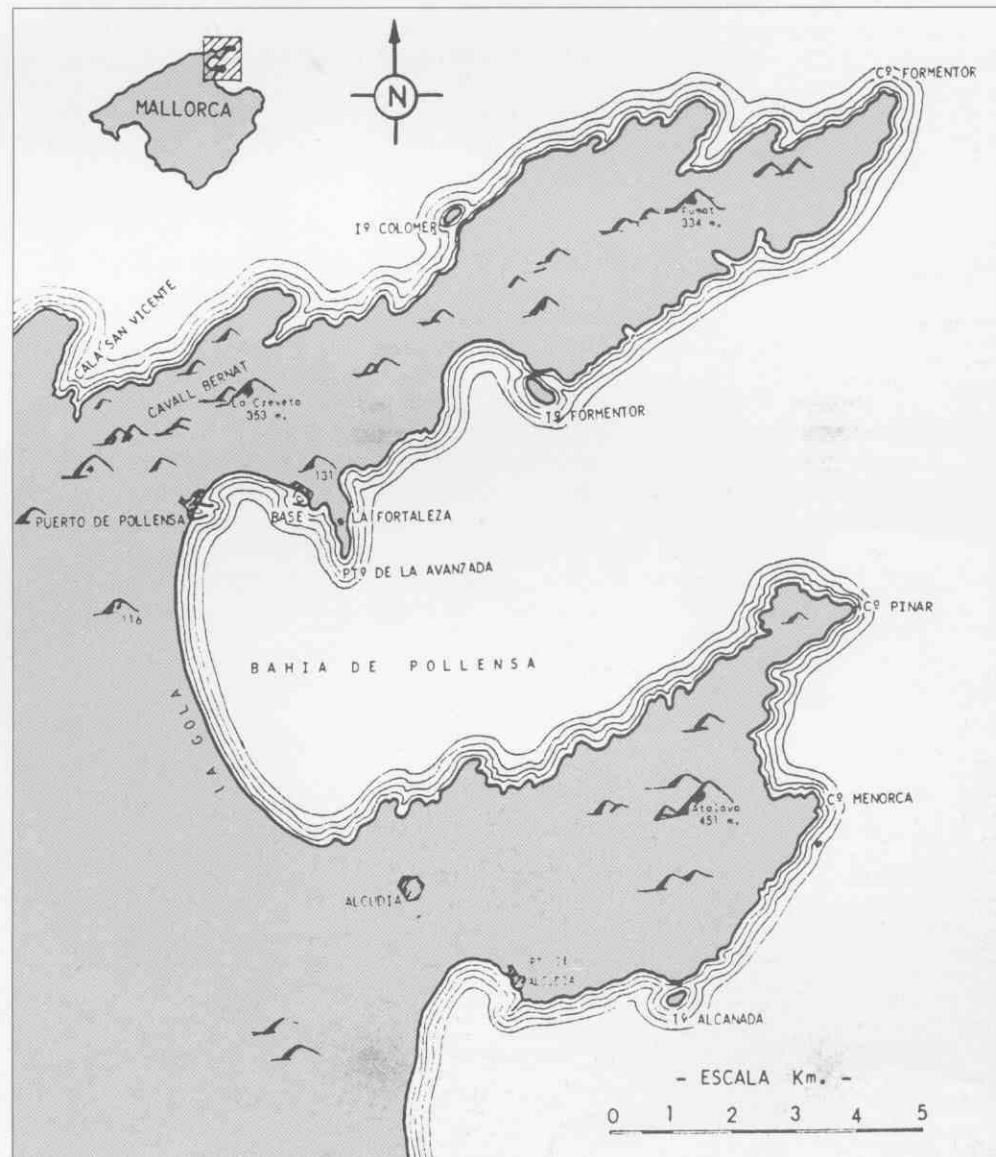
(1) Por sus grandes flotadores, los Heinkel 59 fueron conocidos desde el primer momento, en la zona nacional, por "Zapatos"; llegaría a llamárselos así también en la enemiga.

Cant Z-506 B en el agua





Cuando el 8 de febrero de 1939 la guarnición de Ciudadela se sublevó contra el Gobierno de la República, tuvo la base de Pollensa un especial protagonismo, ya que careciendo el Comandante General de Baleares de tropas con que acudir en apoyo de los alzados que corrían el riesgo de ser sometidos por fuerzas de Mahón, salieron de la bahía pollensina tres lanchas rápidas de la Armada transportando a cinco oficiales y sesenta hombres de la Base, armados con fusiles, a unirse al comandante Noreña que, en un Heinkel 59, se había trasladado poco antes para tomar el mando de los sublevados que enardecidos con el refuerzo y mandados por oficiales de Aviación, no sólo contuvieron a las fuerzas enviadas desde la capital de



1º Escuadrilla del 2-G-62/73 (Cant Z-506B)

la isla, sino que las rechazaron y forzaron la rendición de Mahón, de modo que cuando desembarcó la División 105, enviada desde Cataluña, no tuvo otro trabajo que hacerse cargo de la plaza y de la isla, ya nacionales.

También participó la Base de Pollensa en los acontecimientos de Cartagena, iniciados cuando el 5 de marzo, en plena descomposición la zona republicana, la Escuadra desertó y se dirigió a Túnez para internarse. Esto dio ocasión a que algunos fuertes y baterías de costa se sublevaran, y a un consecuente intento de desembarco nacional que, mal organizado y peor ejecutado, resultó un cruento fracaso.

En medio de aquella confusa situación, hidros de las unidades de Pollensa actuaron en misiones de reconocimiento, bombardeo y ametrallamiento, resultando abatidos por la caza gubernamental un Heinkel 59 cuya tripulación fue rescatada por el crucero auxiliar, nacional, Mar Cantábrico, y un Cant Z-501 que, pese a sus graves averías y heridos a bordo que le forzaron a posarse en el agua, logró despegar y alcanzar la isla de Formentera; el piloto, alférez Hevia, recibiría la Medalla Militar.

Cuando el 1º de abril llegó a España la Paz, la Base de Hidros de Pollensa disponía de quince aparatos útiles (2). Había perdido a lo largo de la guerra, por acción enemiga, accidentes o causas meteorológicas, dieciocho hidros, y en sus estrechas cabinas habían entregado su vida a España veintiún aviadores.

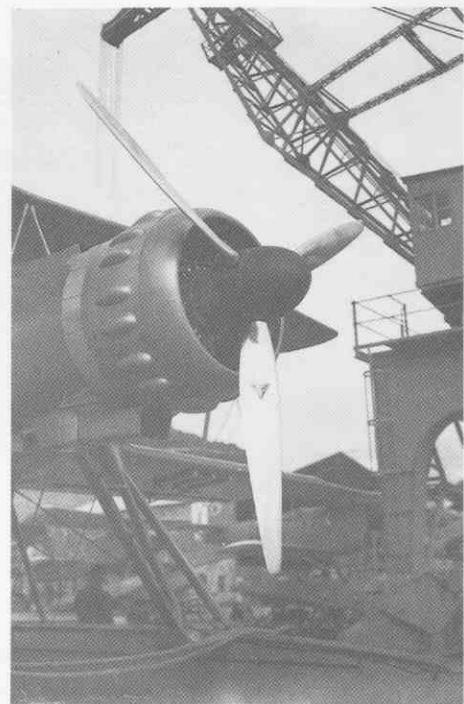
POLLENSA EN LA PAZ Y EN LA "NO BELIGERANCIA"

EL 1º de abril de 1939, con el final de la guerra, se iniciaba en España un largo período de paz en el que, sin embargo, aún serían necesarios muchos sacrificios, y muchas penalidades para restañar las heridas sufridas durante casi mil días de dura campaña, y recuperar todo aquello perdido en ella.

Esta situación de nuestra Patria tuvo su lógico reflejo en la Aviación Militar que tardó varios años en poder iniciar la renovación de su material aéreo.

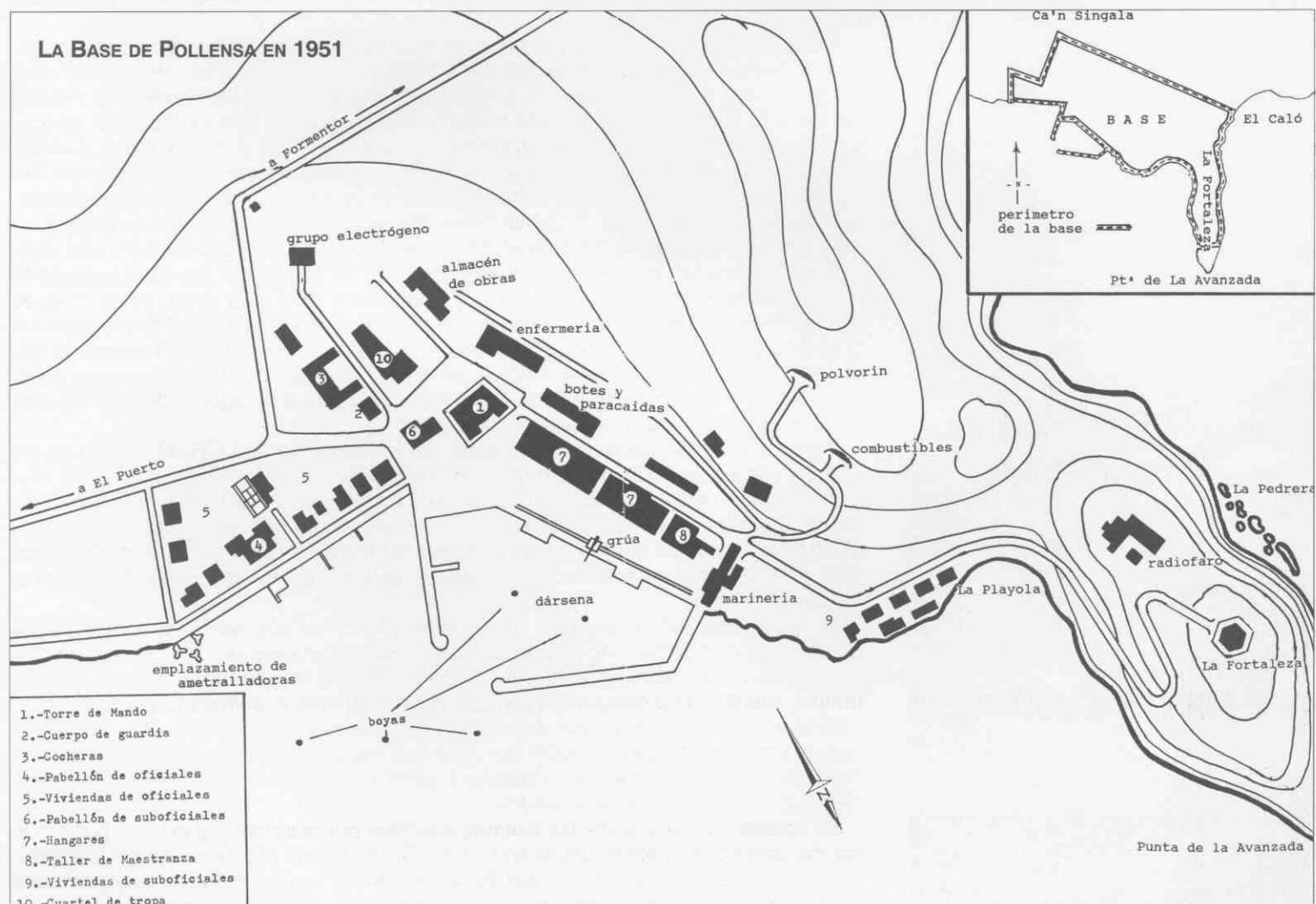
No estuvieron los hidros excluidos de esta negativa circunstancia, y aunque en los primeros días de abril llegaron a Pollensa, para la AS/88, tres biplanos, monomotores, Arado Ar-95A-0 y tres monoplanos de ala baja, bimotores, Heinkel He-115, y un Heinkel He-60 para el 2-G-62, serían éstos los últimos hidros nuevos que recibiría la Aviación española hasta la primavera de 1943.

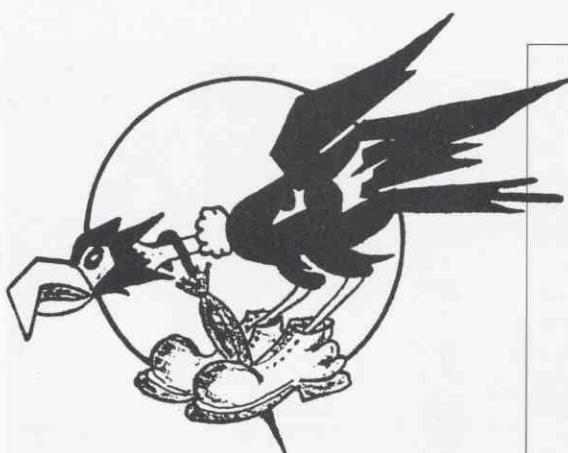
Cuando en mayo del 39 tuvo lugar la repatriación de los voluntarios alemanes de la Legión Cónedor, los Heinkel 59 y los Arado 95 fueron entregados a España, ha-



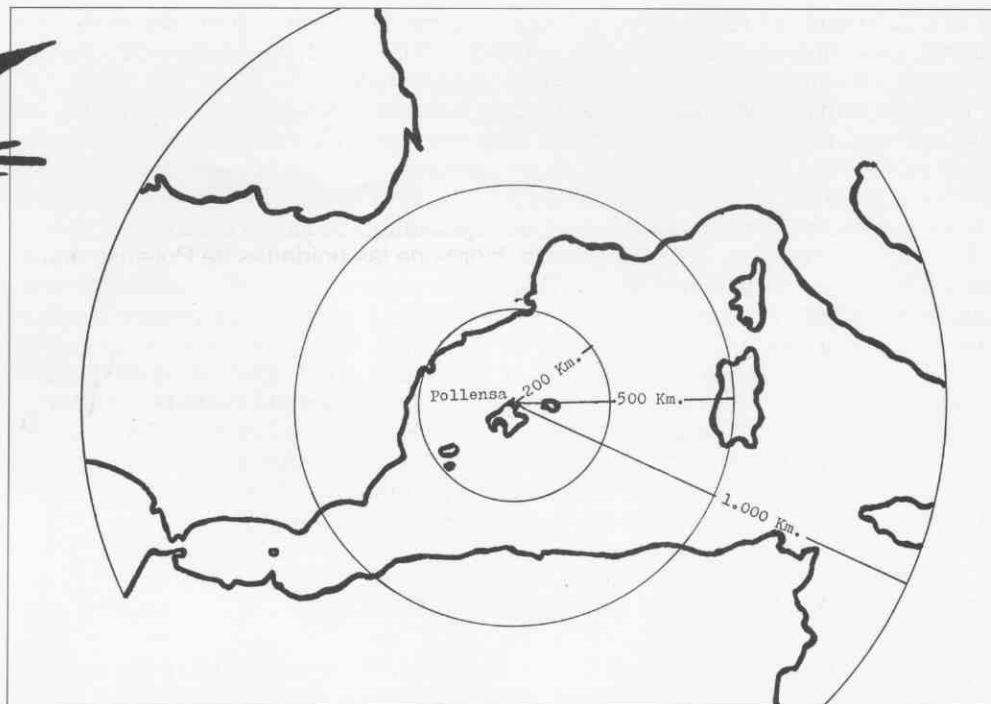
Aparato alemán "Arado", detalle del motor
abril de 1939

(2) Eran éstos, cuatro Heinkel 59B-2, tres Heinkel He-60, cinco Cant Z-501, dos Cant Z-506B y un Dornier "Wal".





51º Patrulla (Arado 95A-0)



Estratégica situación
de la Base de Pollensa,
en el Mediterráneo Occidental

ciéndose cargo de ellos la Base de Pollensa; los Heinkel 115, por el contrario, regresaron a Alemania con la Cónedor.

Poco tiempo pudieron disfrutar de la paz los aviadores de Pollensa, pues la guerra desencadenada el 1º de septiembre con la invasión de Polonia por las tropas alemanas y la consecuente estrecha vigilancia que nuestra patria se vio obligada a mantener en sus aguas y costas para evitar que otros se aprovecharan de ellas poniendo en peligro la neutralidad que el Gobierno se había apresurado a declarar, hizo entrar a las unidades estacionadas en Pollensa en una situación que hoy se calificaría de "guerra fría", en muy precarias condiciones, ya que, salvo dos Cant Z-506B, dos Heinkel 60 y los tres Arado Ar-95, el material aéreo de que disponía se encontraba en muy malas condiciones como consecuencia del esfuerzo que durante la guerra se había realizado.

En la reorganización llevada a cabo en Aviación, en septiembre, todas las unidades de la Base de Pollensa fueron agrupadas en un "Grupo Mixto de Hidros", formado por dos escuadrillas: la 52, que estaría constituida por los Heinkel 59 y Heinkel 60, a la que estaría adscrita la 51 patrulla de Arado 95 -todo el material de procedencia alemana-, y la 53, que agruparía a los Cant Z-501 y Cant Z-506B -material italiano-. El Grupo estaría al mando del comandante Ignacio Ansaldi Véjarano que, desde pocos días antes era Jefe de la Base; al frente de las escuadrillas estarían los capitanes José María Barrera y Carlos Pombo, respectivamente.

El 6 de septiembre se produjo el primer accidente de la etapa de paz, que aunque por fortuna fue incierto, inutilizó totalmente un Arado. No fue nada brillante la trayectoria de estos hidros en nuestra patria; pocos días más tarde, el 28, cuando otro de ellos despegaba del puerto de Barcelona para dirigirse a Pollensa, golpeó a un barco pesquero que en aquel momento doblaba el espigón, y aunque pudo llegar a la Base, nunca volvería a volar. El tercero no llegó a sobrevivir un año a éstos, ya que se destruyó en un accidente en la bahía, el 8 de agosto de 1940, y éste se llevó con él las vidas de los tres tripulantes.

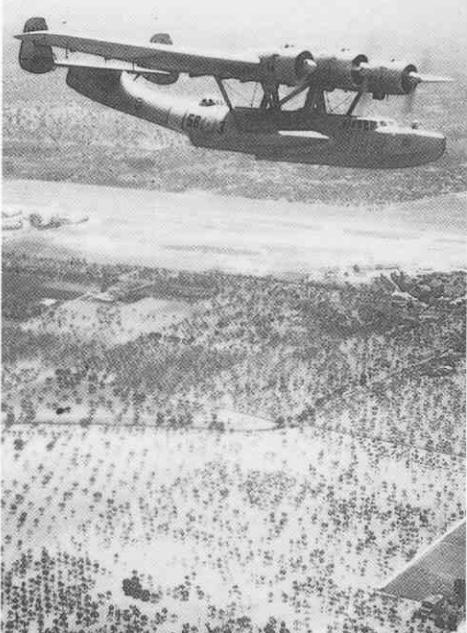
Pocos días antes había caído al agua, en la bahía, un Fiat CR-32 del Grupo de Caza nº 28, de Son San Juan, muriendo el piloto.

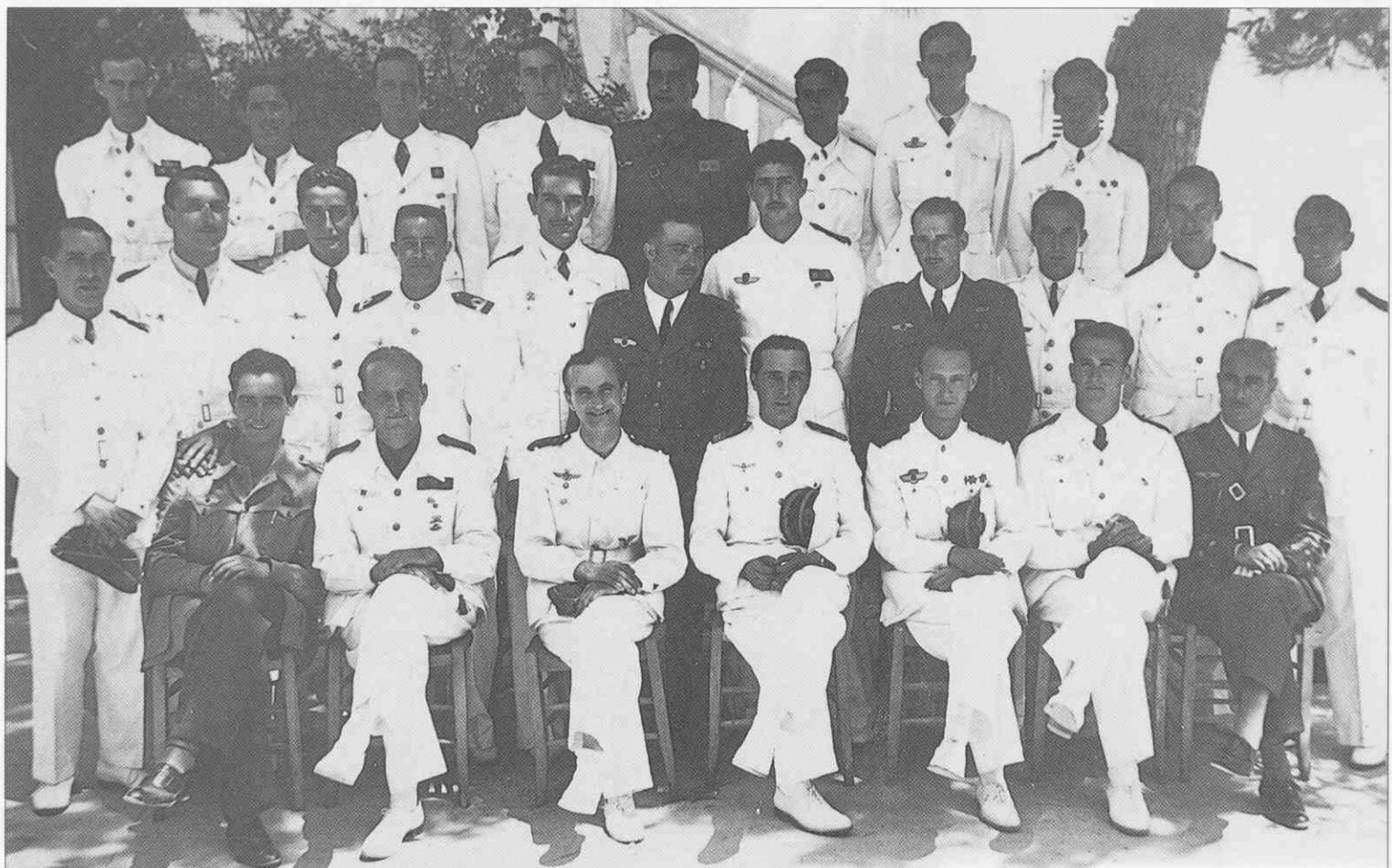
Desde la organización del Ejército del Aire en enero de 1940, toda la Aviación de Baleares pertenecía a la misma Unidad, el Regimiento Mixto nº 3 que, con cabecera en Son San Juan, estaría compuesto por el Grupo de Caza nº 28, el de Bombardeo, nº 113 -ambos estacionados en aquel aeródromo- y el de Hidros nº 51, en la Base de Pollensa.

El mal estado del material de vuelo empezaba a ser alarmante, y consecuencia de él fue el accidente sufrido por un Cant Z-501 en la cala de San Vicente donde en un amaraje forzado por avería del motor, con mala mar, se partió el fuselaje y se hundió, resultando la tripulación con dos heridos graves y un desaparecido.

El 15 de julio de 1942, una explosión y el consiguiente incendio del avión, hizo que se perdiera un Cant Z-506B que, tras una hábil toma de agua en alta mar, hubo de ser abandonado por su tripulación que fue recogida por un *Sunderland* británico que la desembarcó en Gibraltar.

En agosto de 1943, entre los aviones perdidos por accidente, y los que hubo que dar de baja por su deplorable estado, el 51 Grupo quedó con únicamente cuatro hidros: dos Heinkel 59 y dos Heinkel 60, unos y otros con los motores muy gastados por las muchas horas de servicio, y las células muy castigadas por la corrosión.





SE RENUEVA EL MATERIAL VOLANTE

La estratégica situación de Mallorca, y la notoria actitud de neutralidad mantenida por España a lo largo de la guerra en la ayuda prestada a los náufragos de cualquier bandera, hizo que los beligerantes pensaran en crear un organismo dotado de medios aéreos facilitados por los países en guerra, para confiárselo a nuestra patria que con su personal y bandera realizará el salvamento de aviadores, principalmente, en el Mediterráneo occidental. Inconveniente tras inconveniente, se retrasaría el proyecto que nunca llegaría a cuajar, pero que dejó en el ánimo de las autoridades españolas el propósito de llevar adelante el plan, y para ello gestionaron en Alemania la adquisición, por compra, de material de vuelo.

El aparato elegido fue el hidroavión de canoa, trimotor de ala alta, Dornier Do-24T3, aparato magníficamente dotado para las maniobras en el agua, capaz de resistir mar bastante agitada. Se adquirieron doce unidades, y en abril de 1944 fueron enviadas a Marsella tripulaciones de la Base de Pollensa para, en el embalse de Berre donde la Luftwaffe tenía una base de hidros, adiestrarse en el manejo de estos aparatos. Entre los primeros días de mayo y los últimos de agosto, fueron llegando a Pollensa los doce Dornier, haciéndolo el último de ellos la víspera del día de la caída de Marsella en manos aliadas. Pero si los aviones, aunque "por los pelos", llegaron todos, no ocurrió lo mismo con los repuestos que, enviados por ferrocarril, fueron capturados en territorio francés, con lo que la vida de los Dornier en España comenzó con el gran inconveniente de no contar con repuestos.

La llegada de estos aviones puso en actividad a la Base de Pollensa que, de hecho, había llegado a ser áptera, ya que únicamente contaba con dos aviones en vuelo, dos Heinkel 60, ambos en condiciones poco fiables. El mando de la Base y del Grupo lo tenía el comandante Carlos Pombo Somoza, que sería nombrado Jefe de la Unidad que con los Dornier se formó, dependiente de la Comisión de Salvamento de Náufragos que para coordinar la actuación de los medios aéreos y navales en tan humanitaria labor, se había creado.

En agosto de 1944 decidió el Estado Mayor del Aire la adquisición de los seis hidroaviones, biplanos y monomotores, Romeo Ro-43, que desde hacía un año se encontraban internados en Mallorca. Era lo único que se podía obtener, y con ellos se constituyó la 1^a escuadrilla del Grupo 53 del 51 Regimiento de Hidros que se acababa de crear, con base en Pollensa y a las órdenes del recién ascendido a teniente coronel, Carlos Pombo Somoza.

Al rendirse Alemania a las naciones aliadas el 4 de mayo de 1945, la paz llegaba a la destrozada Europa, y aunque todavía resistiría Japón cuatro meses, la guerra se alejaba definitivamente de nuestra Patria.

Componentes del Grupo 62 en una fotografía tomada probablemente en 1941



Pero no solucionó la paz mundial el problema de España en lo que a material de vuelo se refiere, pues un conjunto de circunstancias prolongó la situación de aislamiento de nuestra Patria que hubo de mantenerse en una difícil situación de escasez general, supliendo con austeridad y soluciones más ingeniosas que prácticas, la carencia de elementos básicos, alguno tanto como los combustibles líquidos.

Esta falta de carburante tuvo gran incidencia en la aviación y, naturalmente, en la Base de Pollensa, aunque la misión de salvamento, específica del 51 Regimiento, daba a éste un cierto privilegio a la hora de repartir entre las unidades la escasa gasolina.

El 7 de julio de 1946, en un solemne acto desarrollado en la explanada de la Base, recibió el Regimiento su estandarte, regalado por el Ayuntamiento de Pollensa.

Designado el teniente coronel Pombo para realizar el curso de Estado Mayor, fue nombrado, el 4 de marzo de 1947, Jefe de la Base y del Regimiento, el coronel Antonio Llorente Sola.

El 18 de enero de 1948 se perdió en alta mar el Dornier 51-5 que volaba de Pollensa a San Javier y por avería en dos de sus motores hubo de posarse en una mar muy agitada, a unas 20 millas de Ibiza. Los tripulantes del hidro fueron recogidos por un barco mercante francés, con grandes esfuerzos, pero el avión hubo de ser abandonado.

Pocos meses más tarde, el 20 de junio, se perdió en un accidente, en la bahía, otro Dornier, el 51-10, que quedó destrozado, aunque sin daño para los tripulantes que, a nado, lograron salvarse todos.

La Bse de Pollensa. En tierra, en la explanada, dos Heinkel 60, pendiente de la grúa un Dornier "Wal", en el agua un Cant Z-501, cuatro Heinkel 59 y dos Cant Z-506 B.



Seguían siendo solicitados los Dornier para diversas misiones y en distintos puntos de España, y para desempeñar una de aquéllas, siguiendo la línea del Ebro se desplazó el 7 de agosto a Santander el 51-3, para colaborar con unidades de superficie de la Armada, en la vigilancia de los yates participantes en la regata internacional, Brixham-Santander. Se desarrolló ésta con muy mal tiempo que inutilizó la labor de los buques de guerra, quedando la vigilancia a cargo, casi exclusivamente, del Dornier que cubrió con éxito su cometido.

EL SALVAMENTO EN EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL

CON ocasión de la firma, el 10 de marzo de 1949, del Acuerdo Hispano-Francó-Italiano para el Salvamento de aviones en el Mediterráneo Occidental (3), se inició una era de contactos entre los Servicios de Salvamento de los tres países, con frecuentes viajes de las tripulaciones de Pollensa a las bases de Italia y Francia, que serían correspondidos con la llegada a la bahía pollensina de aviones de Salvamento de ambas naciones, con ocasión de ejercicios, conferencias e intercambios.

El 14 de septiembre, un triste accidente ensangrentó materialmente las limpias aguas de la bahía: Cuando despegaba un Romeo 43 para un vuelo de prácticas, golpeó con un flotador, causándole la muerte, a un pescador que, sobre una embarcación, se metió en la trayectoria del hidro sin que los pilotos de éste lo advirtieran, debido a la escasa visibilidad frontal de que disponía aquel avión.

A finales de aquel año 1949, con la terminación de la instalación del barracón grande, quedaron prácticamente rematadas las obras de la Base.

El 17 de septiembre de 1951 se cambiaron en el Ejército del Aire las denominaciones de "Regimiento" por "Grupo de Fuerzas Aéreas", con gran satisfacción de los aviadores a quienes no gustaba aquella poco aeronáutica denominación nacida en la etapa del general Vigón como Ministro del Aire; en consecuencia, el "51 Regimiento" pasó a denominarse, "51 Grupo de Fuerzas Aéreas".

Los Romeo 43, muy dañadas sus estructuras por la corrosión, fueron dados de baja en octubre. Para sustituir a estos hidros fue destinado a la Base de Pollensa el 52 Grupo de Hidros que se encontraba asignado en Los Alcázares, y que se integró en el 51 Grupo de Fuerzas Aéreas con la denominación de 52 Escuadrón.

El material aéreo de esta unidad estaba formado, a la sazón, por cinco hidros sesquiplanos, monomotores y de flotadores, Heinkel He-114A, de los que uno se encontraba embarcado en el crucero *Miguel de Cervantes*, con tripulación y especialistas del 52 Grupo, que se relevaban periódicamente.

La falta de repuestos para los Dornier 24, y la escasez de ellos para los Heinkel 114, forzaron a una fuerte restricción de los vuelos de entrenamiento que quedaron reducidos al mínimo indispensable, reservándose las horas de los aviones para las misiones de salvamento.

El coronel Llorente ascendió a general de brigada en octubre de 1952, y para sustituirle fue nombrado el coronel José Galán Guerra que desempeñó el mando de la Base y el Grupo poco más de un año, ya que en diciembre de 1953 fue destinado a Son San Juan como Jefe de Base, siendo designado el teniente coronel Antonio Gili Gili para sucederle.

Como consecuencia del Tratado de Amistad y Ayuda Mutua firmado por España y los Estados Unidos de América, fueron designados cinco pilotos y ocho especialistas del 51 Grupo para tomar parte en un curso de Salvamento y adaptación al avión anfibio Grumman SA-16A *Albatross*, en la base de West Palm Beach, en Florida. Se trasladaron a los Estados Unidos, a las órdenes del teniente coronel Bernardo Meneses, recién ascendido, y luego de un curso de ocho semanas de duración, regresaron a España con dos *Albatros* que llegaron a Pollensa el 30 de mayo de 1954.

COMIENZA LA ERA DEL S.A.R.

A llegada de estos modernos aviones a Pollensa, inició una nueva era en la historia de la Base donde fueron recibidos con entusiasmo, despertando gran curiosidad la gran variedad de maniobras que estos anfibios podían realizar en aguas abrigadas y en mar abierto donde el sistema de inversión instantánea del paso de las hélices y la posibilidad de utilizar cohetes de propulsión, compensaban las dificultades que con aguas agitadas y viento cruzado, originaba su corto fuselaje.

El 51 Grupo de Fuerzas Aéreas fue disuelto en junio, y con su material aéreo se formó la 51 Escuadrilla que quedó a las órdenes del capitán José Carrasco Morián, y que estaría formada por los Dornier Do-24 -de los que a la sazón volaban únicamente dos- y los Heinkel 114 -de los que había tres en vuelo, uno de ellos embarcado en el crucero *Miguel de Cervantes*.

Con los Grumman se constituyó la 50 Escuadrilla de Salvamento, a las órdenes del comandante Salvador Serra Alorda.

COMANDANTES DE LA BASE DE POLLensa EN LAS DISTINTAS FASES DE ESTA

DESTACAMENTO PERMANENTE

Cap. Fernando Beneito López
1 mar. 36 a 20 jul. 36
Tte. (It) Carlo Rinaldi "Revello"
25 sep. 36 a 17 ene. 37

BASE DE HIDROS

Cte. Luis Rambaud Gomá M.M.
17 ene. 37 a mar. 37
Cte. Federico Noreña Echevarría
mar. 37 a ago. 39
Cte. Ignacio Ansaldi Vejarano M.M.
ago 39 a jun. 40
Cte. Manuel Alemán de la Sota
jun. 40 a nov. 41
Cte. Ignacio Ansaldi Vejarano M.M.
nov. 41 a dic. 44
Tte. Cor. Carlos Pombo Somoza M.A.
ene. 45 a mar. 47
Cor. Antonio Llorente Sola
mar. 47 a oct. 52
Cor. José Galán Guerra
nov. 52 a dic. 53
Tte. Cor. Antonio Gili Gili
dic. 53 a oct. 54
Tte. Cor. Bernardo Meneses Orozco
oct. 54 a jun. 60
Tte. Cor. Andrés Lacourt Maciá M.M.
jun. 60 a may. 62
Cor. Justo Fernández Fernández-Trapa
may. 62 a ene. 64
Tte. Cor. Ramón Suárez Mallón
feb. 64 a mar. 65
Cte. Angel Ortega Galantomini
mar. 65 a 19 oct. 67

AERODROMO MILITAR

Cte. Angel Ortega Galantomini
19 oct. 67 a oct. 72
Cte. Alfonso Pizarro Santos
oct. 72 a ago. 80
Cor. Manuel Fernández Roca
ago. 80 a dic. 81
Tte. Cor. Alfonso Pizarro Santos
dic. 81 a abr. 82
Tte. Cor. Pedro Crespí Martorell
abr. 82 a oct. 82
Cte. Pedro Munar Colom
oct. 82 a dic. 83
Tte. Cor. Manuel Fournier Pérez
ene. 84 a ene. 85
Cor. José Carretero Moya
ene. 85 a abr. 87
Cor. Rafael Suárez Díaz
abr. 87 jun. 88
Cor. Alvaro Fernández Rodas
jun. 88 a jun. 90
Cor. Angel Cubero Amengual
jun. 90

(3) Fue éste el primer tratado internacional firmado por España después del bloqueo diplomático a que la Organización de las Naciones Unidas había condenado a nuestra patria en 1946.



La Bahía con la Base en construcción en el centro de la fotografía y el Puerto de Pollensa en primer plano a la izquierda. Al fondo el Cabo Piñar.

En agosto, dado el estado de ancianidad y desgaste en que se encontraban los Heinkel 114, y la imposibilidad de subsanar las cada vez más frecuentes anomalías que en ellos se producían, decidió el Estado Mayor su baja definitiva.

Cambió de mando la Base el 5 de octubre, ya que, destinado a Son San Juan el teniente coronel Gili, fue nombrado Comandante de aquélla el teniente coronel Bernardo Meneses, estupendo aviador y magnífico jefe, bajo cuyo mando vivió la Base de Pollensa su etapa más brillante, en tiempo de paz.

Al crearse el 17 de julio de 1955 el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (S.A.R.) (4) dependiente del Estado Mayor del Aire, en el despliegue de las unidades aéreas afectas a él, quedaron en la Base de Pollensa, bajo la dirección del Centro Coordinador de Salvamento de Baleares, las Escuadrillas 50 y 51.

Un gravísimo accidente que llevó el luto a la Base se produjo a primeras horas de la mañana del 3 de agosto: cuando el Dornier 51-3 realizaba prácticas en las proximidades del cabo de Formentor, se estrelló en las olas, hundiéndose en pocos segundos, llevándose con él al capitán Lorente Arraiza, al brigada López Badimón y al soldado Piris Juanico, cuyos cuerpos nunca serían hallados. Una embarcación de pesca que presenció el accidente y acudió rápidamente para prestar ayuda, recogió al teniente Ausín Manzano y a los cabos 1º Rovellada Gornés y Lomas Fernández, los tres, heridos de gravedad, y el cadáver del cabo Roque Villarroya.

Este accidente hizo que, provisionalmente y hasta tanto no se conocieran las causas de él, fueran dados de baja los dos Dornier 24 que a la sazón había en vuelo.

LLEGAN MAS GRUMMAN "ALBATROS"

El año 1956 se inició con el salvamento de un piloto francés que el 1º de enero, había saltado con el paracaídas al norte de Menorca. Tres semanas más tarde, el 19, realizó la 51 Escuadrilla el salvamento de un guardia civil despeñado en un acantilado de la costa norte de Mallorca, operación que tuvo la peculiaridad de ser realizada por aire, mar y tierra, con medios de la Base (5).

En febrero se incrementó el número de anfibios de la Unidad, con la llegada de tres SA-16A en la segunda quincena, distanciando cuatro días uno de otro.

(4) Las siglas S.A.R. corresponden a las iniciales de Search And Rescue, y han sido adoptadas para sus respectivos Servicios de Salvamento, por todas las naciones adheridas a la O.A.C.I.

(5) Fue necesario realizar una toma de agua en mar abierto, alcanzar la costa con un bote neumático, rescatar al herido del acantilado, llevarlo en el bote al Grumman y transportarlo en éste a la Base.

Con motivo de la proclamación de independencia de la República del Pakistán y la toma de posesión de su primer presidente, se desplazó a la flamante nación asiática un Grumman de la 50 Escuadrilla, transportando al teniente general Eduardo González Gallarza, nombrado Embajador extraordinario de España para aquella ocasión.

En abril, la necesidad de reforzar los puestos militares españoles en el Sahara, para afrontar los disturbios que la agitación de los indígenas hacía temer, fue necesario incrementar los vuelos que desde la Base de Gando transportaban hombres y material a los destacamentos del desierto. Para realizar la protección de estos aviones, voló a Gran Canaria en la noche del 10 al 11 un Grumman que durante el mes que permaneció allí, afectó aún a la 50 Escuadrilla, realizó varias misiones de escolta y una de salvamento, quedando finalmente adscrito a la 52 Escuadrilla del S.A.R. de Canarias que, recién creada, hasta entonces no había tenido aviones. La tripulación de la 50 Escuadrilla regresó a Pollensa.

Aquel año, en septiembre, tuvo ocasión la base pollensina de brindar la española hospitalidad a los aviadores y marinos del buque transporte de hidroaviones, de los Estados Unidos, *Currituck*, que fondeó en la bahía el 26 y permaneció en ella tres días, utilizando la marinería el campo de deportes para hacer ejercicio, y realizando vuelos los "Marlin" que llevaba a bordo, participando en algunos de ellos los pilotos de la Base.

Acabándose ya el año, en noviembre, durante uno de los temporales más duros sufridos en el Mediterráneo occidental, y con ocasión del seguimiento y protección de un barco mercante de bandera panameña que se encontraba en peligro, desapareció un cuatrimotor *Languedoc* del S.A.R. francés; dado que el temporal, incidiendo violentamente sobre la bahía pollensina tenía inmovilizados a los Grumman, fue necesario aprovechar un momento en el que aquél amainaba, para despegar y trasladar los aviones al aeropuerto de Son Bonet, y desde allí participar en la búsqueda del avión francés del que nunca se volvió a saber.

En la primavera de 1957, comenzó a ser utilizada la bahía de Pollensa, como punto de escala técnica, de la línea Southampton-Las Palmas de Gran Canaria, servida por la compañía "Aquila Airways" con hidroaviones Short "Solent", versión civil del célebre "Sunderland" que tanto juego había dado en la recién terminada Guerra Mundial. Los vuelos, con escala en Pollensa y en Lisboa, serían semanales, los martes y viernes, la ida y el regreso, respectivamente. La escala en Pollensa duraba una hora.

El 21 de mayo, cuando se disponía a despegar con destino a Lisboa el G-ANYI que aquel día cubría la línea, embarrancó en la Llosa del Rei, bajo existente en el extremo suroeste de la bahía, y allí quedó, una vez desembarcados los pasajeros por embarcaciones de la Base, hasta que tres días después pudo ser reflotado y remolcado hasta el pie de la grúa que lo depositó en la explanada; allí se le



58 Escuadrilla de Salvamento (Dormier do-24T3)

(6) En mayo de 1957 se cambió la denominación de las escuadrillas del S.A.R., correspondiendo a la 50 el nº 55 y a la 52, el 56.



realizó una reparación suficiente para que pudiera volar a Inglaterra para ser totalmente reparado.

Durante un vuelo de prácticas, el 25 de junio, chocaron en el aire dos *Sabres* del Ala de Caza nº 4, con base en Son San Juan, cayendo ambos al agua al sur de Cabrera; el piloto de uno de ellos, comandante Berná Mestanza, logró saltar con el paracaídas y accionar el bote individual con el que se mantuvo a flote en una mar bastante agitada, hasta la llegada del Grumman de alarma al lugar del accidente, apenas media hora después del choque. La localización del naufragio y unas magníficas maniobras de amaraje, recogida del bote y despegue, salvaron al comandante Berná; el piloto del otro *Sabre*, capitán Lázaro Hoyos "el Oso", debió de hundirse con el avión y nunca se encontró nada de él.

Habiendo solicitado la Compañía Iberia que sus tripulaciones realizaran prácticas de salvamento y supervivencia, se designó para ello a la Base de Pollensa a la que, semana tras semana, llegaban dos tripulaciones que, luego de asistir a dos conferencias relacionadas con el tema, realizaban en el agua, dirigidas por oficiales de la 50 Escuadrilla (6), diversas prácticas de utilización de los elementos de ayuda de que los aviones de línea iban provistos.

En el mes de septiembre, y por personal de la Base, se realizó un ejercicio de supervivencia en el que dos oficiales permanecieron a bordo de un bote neumático, en la bahía, durante ochenta horas, sin alimentos y bebiendo agua del mar según el método estudiado por el doctor Bombard.

POLLENZA EN LA GUERRA DE IFNI-SAHARA

OS ataques lanzados contra las posiciones españolas de los territorios del África Occidental por bandas marroquíes, más o menos incontroladas, y la consiguiente campaña que en aquéllos se desarrolló, forzó a incrementar notablemente la Aviación de la zona, y para ello llegaron a Gando unidades de la Península, principalmente de transporte, bombardeo y asalto. Todo ello aconsejó reforzar a la 56 Escuadrilla del S.A.R. dado el gran número de vuelos logísticos, entre la base canaria y los aeródromos de Ifni, El Aaiún y Villa Cisneros, y los tácticos de apoyo a las columnas de operaciones, muchos de ellos partiendo de Gando.

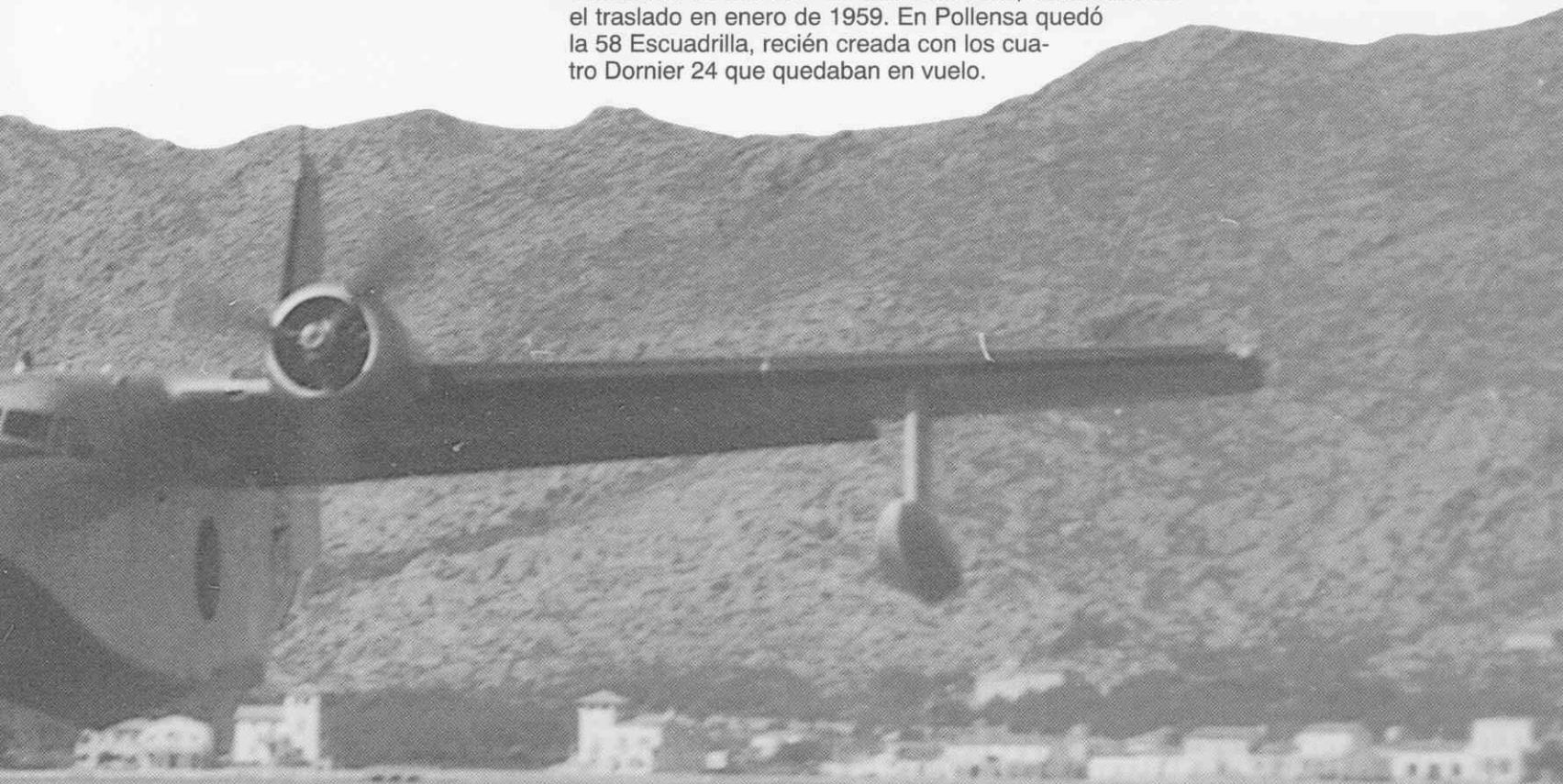
En consecuencia, un Grumman de la 55 Escuadrilla se agregó a la 56, en noviembre de 1957, permaneciendo en esta situación hasta marzo de 1958 en que, terminadas las operaciones, regresó a Pollensa.

A mediados de 1958 dispuso el Estado Mayor que la 55 Escuadrilla pasara a estacionarse en la Base de Son San Juan, terminándose el traslado en enero de 1959. En Pollensa quedó la 58 Escuadrilla, recién creada con los cuatro Dornier 24 que quedaban en vuelo.



55 Escuadrilla de Salvamento (Grumman SA-16A "Albatross")

Un Grumman SA.16A "Albatross" disponiéndose a amarar en la bahía



El motovolero *Cabo Falcón*, aquel airoso pailebote adquirido por la Aviación Militar en 1926 para que facilitara apoyo logístico a la patrulla Atlántida en su raid a Guinea, que estaba adscrito a la Base de Pollensa, se perdió el 2 de mayo de 1959, al embarrancar en la costa africana, al sur de Casablanca, cuando navegaba hacia Las Palmas de Gran Canaria.

Al pasar destinado el teniente coronel Meneses a la Escuela Superior del Aire, en julio de 1960, se agregó a la Base, como Comandante de ella, el teniente coronel Andrés Lacourt Maciá que en noviembre sería destinado y confirmado en el mando.

La amplia bahía pollensina acogió en agosto a la VI Flota de los Estados Unidos que fondeó en ella al amanecer del día 10 y permaneció allí durante cuatro días en que los visitantes recibieron la hospitalidad de la Base, siendo muchos los contactos entre ésta y los buques.

En mayo de 1962 cesó en el mando de la Base el teniente coronel Lacourt, siendo sustituido por el coronel Justo Fernández Fernández-Trapa.

Una jornada dedicada de lleno al S.A.R. fue la del 26 de junio de aquel año. Se reunieron en la Base de Pollensa numerosas comisiones de los R.C.C. y las unidades aéreas, destacando entre los actos la entrega, por el coronel Serrano de Pablo, Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento, de medallas al Mérito en el Salvamento Aéreo, a diversas personas y entidades.

De nuevo hubo relevo en el mando de la Base en febrero de 1964, al ser destinado a la Subsecretaría del Aire el coronel Fernández Trapa y ser nombrado, para sustituirle, el teniente coronel Ramón Suárez Mallón que únicamente desempeñaría el mando un año, ya que en marzo de 1965 iría destinado como Jefe al R.C.C. de Palma y le relevaría en el mando de la Base el comandante Angel Ortega Galantomini.

Un Dornier 24 de la 804 Escuadrilla (7) llevó a cabo una brillante operación de evacuación el 30 de junio de aquel año, tomando agua en mar abierto, al costado del barco de bandera israelí, *Jerusalem*, en ruta de Gibraltar a Nápoles, para recoger y salvar a un niño que sufría un agudo ataque de peritonitis, trasladándole a Palma de Mallorca en cuyo puerto esperaba una ambulancia.

(7) En abril de 1956 se cambió, de nuevo, la denominación de las unidades del S.A.R., correspondiéndole a la 58 Escuadrilla, la de 804 Escuadrilla de Salvamento.



EL OCASO DE UNA BASE GLORIOSA

En octubre de 1967, la Base de Pollensa sería clasificada como "Aeródromo Militar", y en junio del año siguiente era nombrado jefe de la 804 Escuadrilla el capitán José Luis Ferragut Aguilar; con gran esfuerzo logaría mantener en vuelo tres Dornier que, pese a su ya evidente veterania, desempeñaron dignamente su papel, aunque únicamente dos años más, pues el 17 de noviembre de 1969 fue disuelta la Escuadrilla y tres días más tarde dados de baja los aviones.

Dos de ellos, sin embargo, realizarían aún sendos viajes, ya que el 18 de marzo de 1970 voló el HD5-2 de Pollensa a San Javier para desde allí, por ferrocarril, ser llevado a Cuatro Vientos, al Museo del Aire en el que es hoy una de las piezas máspreciadas. En agosto del año siguiente, el HD5-4, que había sido vendido por el Gobierno español al de la Alemania Federal por el simbólico precio de una peseta, fue trasladado en vuelo por una tripulación española, desde Pollensa hasta Friedrichshafen, en el lago Constanza, con escalas técnicas en el marsellés embalse de Berre y en Port D'Uehey, en Lausana.

La disolución de la 804 Escuadrilla constituyó el final de la actividad aeronáutica en el aeródromo Militar de Pollensa, ya que a partir de aquel momento, sólo esporádicamente y con ocasión de ejercicios o destacamentos, hubo aviones o helicópteros estacionados en él.

En el verano de 1970 comenzaron las prácticas y ejercicios de tripulaciones del 801 Escuadrón de Salvamento, permanentemente estacionado en Son San Juan, utilizando para ello los medios e instalaciones del Aeródromo pollensín, y doce años más tarde, en 1982, se reactivó éste situándose en él un destacamento de aquel Escuadrón.

Los dos últimos Dornier que quedaban en Pollensa, el HD5-1 y el HD5-3, que medio desarmados permanecían desde hacía más de una docena de años en un barracón, fueron embarcados en julio de aquel año en el puerto de Alcudia, en el mercante de bandera danesa, *Karen Clipper*, con destino, respectivamente, al Museo de la R.A.F. en Hendon, y al Military Aviation Museum de Soesterberg, en Holanda.

En 1983 se iniciaron en Pollensa ejercicios semanales de las unidades del S.A.R., y el año siguiente comenzó el que sería destacamento estacional, durante los meses de julio y agosto, en lo sucesivo, de aviones anfibios Canadair CL-215, del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, dedicados a la lucha contra los incendios forestales.

Con esta modesta actividad aeronáutica se mantiene hoy, apenas viva, la que fuera durante treinta años la activa, efectiva y vibrante, Base de Hidros de Pollensa.



Los Canadair CL-215 del 43 Grupo constituyen en la Base de Pollensa un destacamento estacional, en los meses de julio y agosto, desde el año 1984.

Historia de los prototipos españoles Alcotán, Halcón, Azor

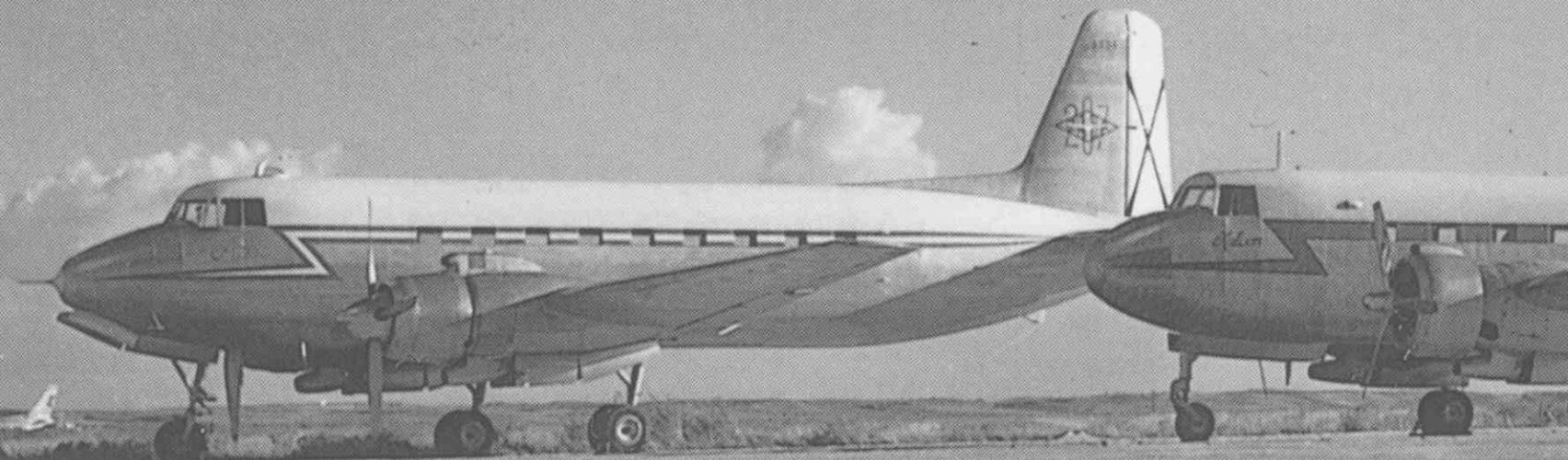
JOSÉ LUIS LOPEZ RUIZ
JOSÉ LUIS TEJO GONZALEZ

ANTECEDENTES

En 1945, Alemania perdía la Segunda Guerra Mundial y España, que había basado el equipamiento de su recién creado Ejército del Aire, en aviones de proyecto alemán, fabricados con licencia en España, debía cambiar rápidamente su política, para tratar de satisfacer sus necesidades en unas circunstancias de aislamiento internacional. Los aviones en curso de fabricación, Junkers Ju.52, Heinkel He.111 y Messerschmit Bf.109, tuvieron que buscar una alternativa a los motores alemanes, originalmente previstos, con la utilización de los motores españoles EN-MAZA Beta, para el Junkers o de los ingleses Rolls Royce Merlin, para los otros.

Pero el futuro del material aeronáutico que necesitaba nuestro Ejército del Aire, para el cumplimiento de sus misiones, quedaba seriamente comprometido ante el embargo decretado por los vencedores de la Segunda Guerra Mundial, contra España. Se pensó entonces, en acudir a proyectos propios, para cubrir estas necesidades, con una política de desarrollo de prototipos para aviones de escuela elemental y enlace, aviones de escuela avanzada y caza y aviones de escuela de navegación, transporte y bombardeo.

Se disponía de un grupo de ingenieros aeronáuticos en la Sección de Proyectos del INTA, que habían desarrollado algunos proyectos y trabajaban en aquel mo-



mento en el proyecto de un avión de transporte de 10 pasajeros, con un peso máximo de 5.500 kg y dos motores de 450 CV, el INTA-20 (fig. 1 Plano tres vistas y características del INTA-20).

Pero el INTA carecía de los recursos necesarios para la fabricación de aviones, por lo cual, en 1946, se decidió vincular el desarrollo de los proyectos de aviones a las industrias que debían fabricarlos, siguiendo el modelo vigente en la mayor parte de los países occidentales, de acuerdo con la especialización que tenían en esta época:

AISA fue encargada de los proyectos de aviones de escuela elemental y enlace.

CASA se ocupó de los proyectos de aviones, para escuela de navegación, transporte y bombardeo.

HASA, se hizo cargo de los proyectos de aviones de escuela avanzada y caza.

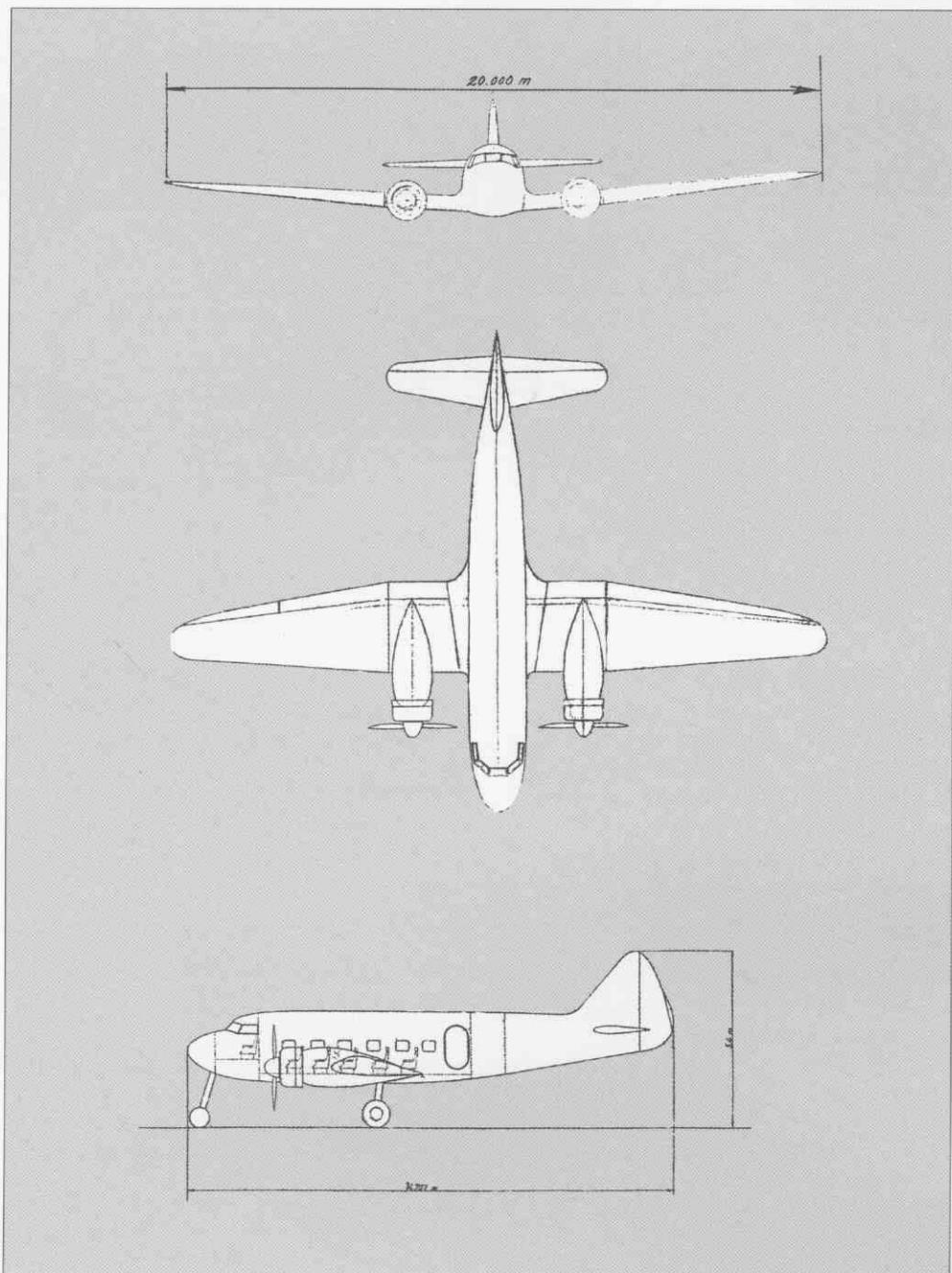
De acuerdo con esta política, CASA formó su propia oficina de proyectos, en marzo de 1946 y, en ella se incorporó, como jefe, el de la Sección de Proyectos del INTA, don Pedro Huarte-Mendicoa, el cual fue encargado, tanto del desarrollo de la propia oficina de proyectos, como de un plan de prototipos, para satisfacer las necesidades de transporte. De esta forma, la oficina de proyectos de CASA, heredó los trabajos ya realizados en el INTA-20, que se transformó en el primer proyecto de CASA, el C.201, Alcotán.

En los primeros momentos, CASA asignó a su oficina de proyectos, a tres ingenieros destacados: Eugenio Aguirre, como Jefe adjunto, Ricardo Valle, como responsable de cálculos de cargas. Con ellos colaboraban los ingenieros del INTA, José Fernández Giner, Pedro Blanco Pedraza y Juan del Campo Aguilera (fig. 2, Organigrama de la oficina de Proyectos de CASA, en 1946).

Pedro Huarte-Mendicoa, presentó un plan de prototipo, con el doble objetivo de completar la formación de la oficina de proyectos y satisfacer la demanda de aviones para el transporte civil, sin descartar las aplicaciones de transporte militar y entrenamiento de navegación. El plan estaba ligado al desarrollo de motores en España, que había sido encargado a ENMASA, empresa nacional, encuadrada en el INI y heredera de la actividad de motores de aviación de Elizalde.



Fig. 1. Avión INTA-20



**CARACTERISTICAS TECNICAS
DEL AVION INTA - 20**

Superficie alar	44 m ²
Pesos	
Vacio equipado	2195 kg
Máximo	5500 kg
Carga útil	2265 kg
Motor	
Potencia máxima (a 2500 m)	450 c.v.
Potencia crucero	292 c.v.

En este plan de prototipos, se presentaban unas características principales de 4 aviones: Dos de ellos, el C.201 y C.202, para 10 y 14 viajeros, respectivamente, estaban pensados para las líneas peninsulares de transporte aéreo, con un alcance de unos 1.200 km, con motores de 500 CV, el primero y con motores Beta de 775 CV, el segundo.

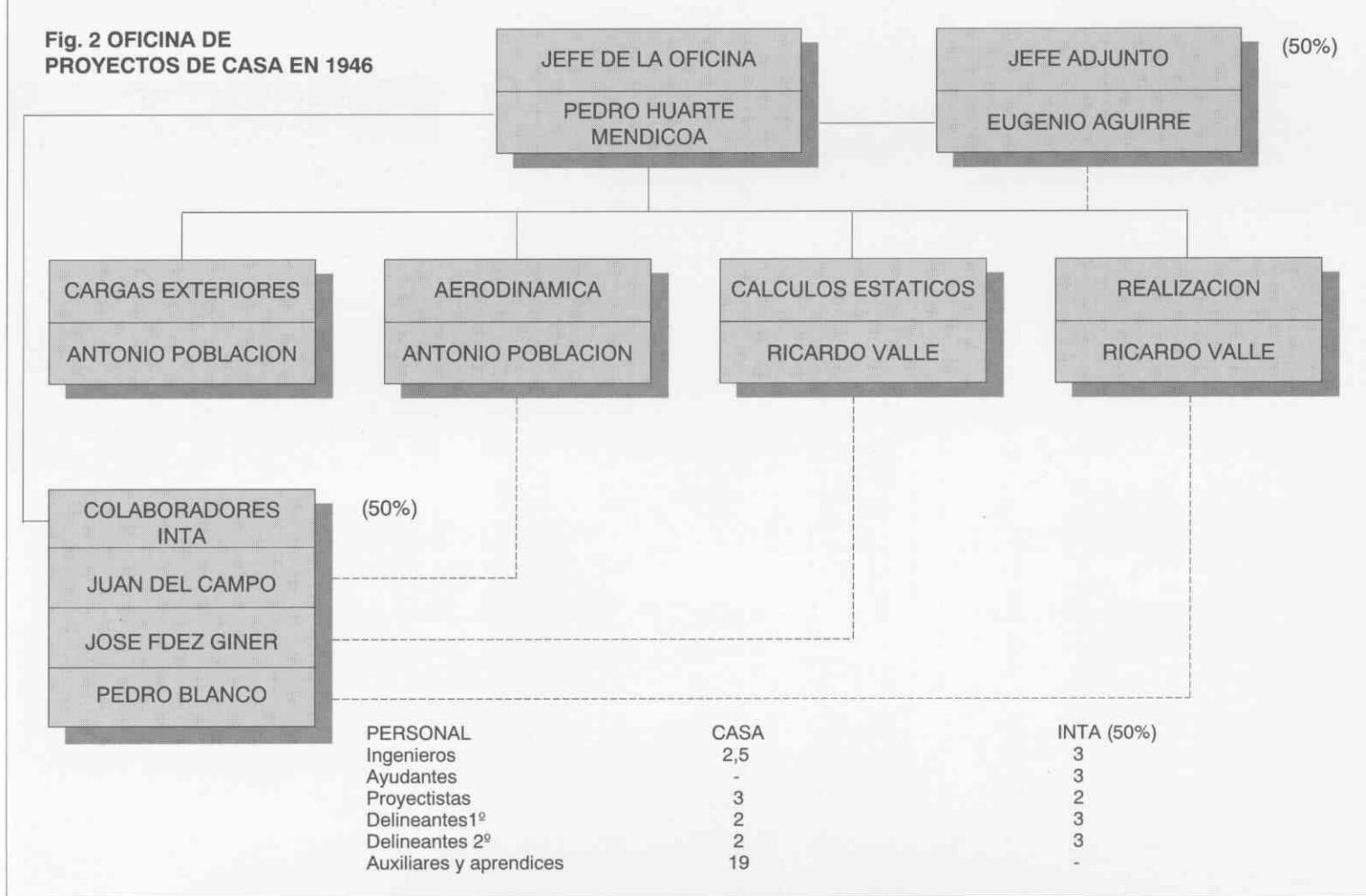
El C.203, era también, un bimotor pensado para mayores alcances, 1.700 km con destino al transporte aéreo civil. Debía equiparse con dos motores Hispano-Suiza, de 1.300 CV.

Completaba el estudio presentado, el avión C.401, cuatrimotor para alcances, entre 3.000 y 5.000 km, según las versiones, pensando en la unión de Madrid con Cabo Juby y Bata o Sudamérica. Los motores podían ser los mismos Hispano-Suiza, del C.203, o bien, motores Pratt & Whitney, de 1.600 CV, en la última versión,

**TABLA I:
CARACTERISTICAS DEL PLAN DE PROTOTIPOS DE LA OFICINA DE PROYECTOS
DE CASA EN 1946.**

Avión	Masa máxima (kg)	Carga Pago (Kg)	Alcance (Km.)	Potencia (C.V.)	Vel. Crucero (Km/h)
C-201	5500	1100	1200	900	248
C-202	7500	1500	1300	1500	280
C-203	12800	2300	1700	2600	290
C-401-a	26000	5000	3000	5200	373
C-401-b	29300	2500	5000	5200	335
C-401-d	31800	2500	5000	6400	373

Fig. 2 OFICINA DE PROYECTOS DE CASA EN 1946



si era posible conseguir estos motores. Las principales características de estos aviones se reúnen en la tabla 1.

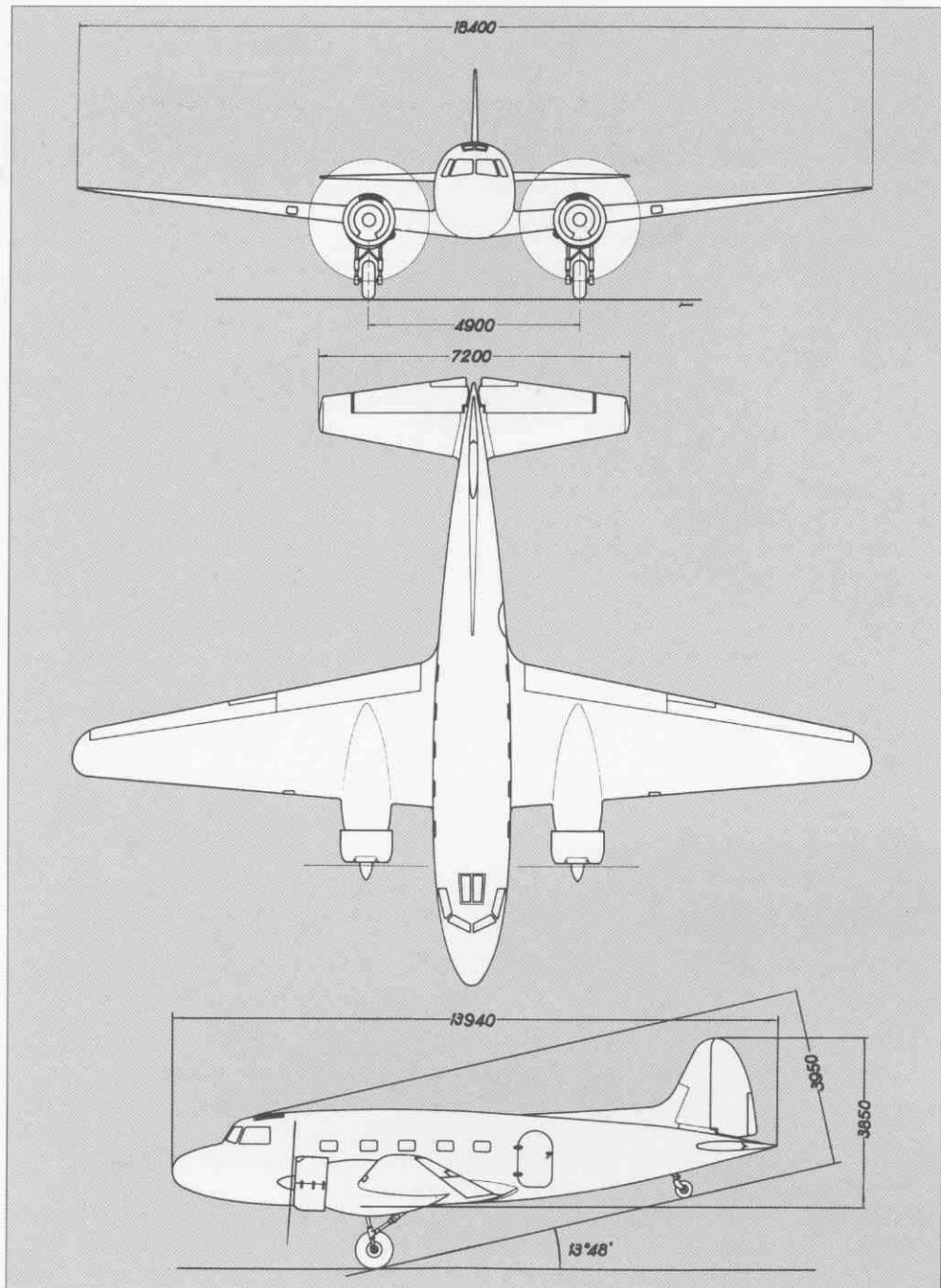
Completaban esta propuesta de prototipos, otros dos aviones: El C.204, pequeño bimotor, para taxi aéreo, con motores Tigre de 145 CV, y un avión, también bimotor, muy rápido ($V > 500$ km/h), con capacidad acrobática, destinado al entrenamiento de tripulaciones en vuelo de polimotores, que debería ir equipado con motores de 1.200 a 1.400 CV, pensando, probablemente, en el mismo Hispano-Suiza de 1.300 CV, aunque no se precisaba este extremo.

En un análisis de la capacidad de la Oficina de Proyectos de CASA, Pedro Huarte-Mendicoa mencionaba la necesidad de emprender escalonadamente estos proyectos, para llegar a trabajar simultáneamente en tres proyectos de diferentes fases si se deseaba tener en pleno rendimiento la Oficina, estimando que hasta llegar a las pruebas en vuelo del avión, eran necesarias 10.000 horas de

Avión CASA C.201 "Alcotán"



Fig. 3. CASA 201 "Alcotán".



trabajo de ingenieros y 100.000 de delineación, debiendo completarse con otras 50.000 horas de delineación, después de los ensayos en vuelo y antes de entrar en la plena producción en serie.

De este plan de prototipos, surgieron los tres primeros aviones proyectados por la Oficina de CASA, entre 1946 y 1955: El C.201 Alcotán, el C.202 Halcón y el C.207 Azor. Los dos primeros eran exactamente los especificados en este estudio. El Azor respondió, en cambio, a una modificación del C.203, al disponerse de motores de 2.000 CV, que permitieron aumentar su masa de despegue y carga de pago.

EL 201 ALCOTAN

A oficina de Proyectos de CASA fue trasladada en marzo de 1948, del Paseo de las Acacias a un nuevo edificio construido en la calle del Rey Francisco, núm. 4, esquina a la de Tutor (25 aniversario de la fundación de CASA). También el taller de prototipos se trasladó a un taller preparado en la factoría de Getafe. En el Paseo de las Acacias, se construyó el prototipo del C.201 Alcotán y en el taller de prototipos de Getafe se fabricaron los prototipos del C.202 Halcón y C.207 Azor.

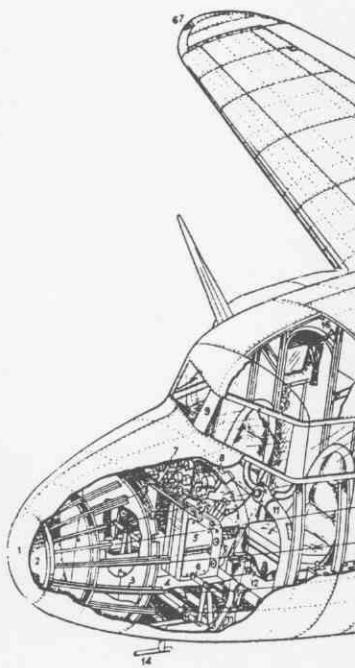
El C.201 Alcotán se diseñó con un pliego de condiciones que establecía como objetivos a cumplir los siguientes:

Transportar 1.000 kg o 10 pasajeros a 1.000 km.

Con motor A.S. Cheetah: $W_{T_0} = 5.100$ kg.

Velocidad máxima a 1.200 m de altitud-325 km/h

Velocidad mínima: 112 km/h



Con motor ENMASA Sirio: $W_{T_0} = 5.500$ kg.
 Velocidad máxima a 2.000 m de altitud-350 km/h
 Velocidad mínima: 117 km/h

La estructura era semimonocasco en el fuselaje y bilarguera en el ala. Entre los dos largueros del ala se alojaban los depósitos de combustible, que eran de aleación ligera y unidos a la estructura por formeros y zunchos (figs. 3 y 4).

El avión era de tren normal o de cola y se recogía el tren principal en las góndolas de los motores, quedando una pequeña parte de las ruedas al exterior. El tren fue diseñado por la oficina de proyectos y construido en Getafe, siendo de tipo oleoneumático.

La instrumentación de a bordo era muy sencilla, con la particularidad de que las unidades de medida eran del sistema métrico, debido a la influencia alemana de los aviones que se fabricaban en CASA con licencia. El anemómetro medía en km/h, el altímetro en m y el variómetro en m/s. Toda esta instrumentación estaba fabricada en España por Marconi, S. A.

El interior del fuselaje no estaba revestido, como correspondía a los aviones militares de la época, que llevaban la estructura visible. En su interior se alojaban 8 ó 9 pasajeros, con una tripulación de dos personas.

El problema del grupo motopropulsor se detallará más adelante, pero el avión fue concebido para ir equipado con motores ENMASA-Sirio y hélices tripalas fabricadas por la ENH, S. A. (Empresa Nacional de Hélices). fig. 6.

Fig. 4. CASA C 201 "Alcotán"

C.A.S.A. 201 "ALCOTAN"





Fotografía del "Alcotán" con motores Cheetah, fechada el 8 de diciembre de 1948

La aerodinámica de este avión, correspondía a la tendencia de la época. En el ala se utilizaron perfiles de la serie 230, en el extremo 23009 y en el encastre 23018, de cinco cifras con curvatura (la cifra 2 era la máxima curvatura de la línea media y el 30, la posición del máximo espesor del perfil) y en las superficies de cola, perfiles simétricos de cuatro cifras (9% de espesor mínimo en el extremo y 12% en el encastre). Los espesores utilizados en el ala, fueron del 9% en el extremo y 18%, en el plano de simetría. Las características principales del ala, fueron las siguientes:

$b = 18,40 \text{ m}$. $S = 41.80 \text{ m}^2$ $A = 8,1$. Calaje con la línea de referencia del fuselaje $i = 3^\circ$.

Sin torsión.

$$\text{La carga alar era baja} \quad \omega = \frac{5500}{41,8} = 131,6 \text{ kg/m}^2$$

para que tuviese una velocidad de aterrizaje muy baja, aunque el alargamiento no era muy elevado, por no aumentar el peso del ala, conseguía, con una flap simplemente articulado, un coeficiente de sustentación de 2.35 que le permitía aterrizar a 64KIAS. Hay que considerar que en aquella época, muchos aeródromos militares no disponían de pista hormigonada (por ejemplo, el aeródromo de Tablada, de Sevilla, era de tierra pisada y hierba). Los mandos eran de cables con timones normales, compensados aerodinámicamente y con los alerones tipo Frise, que cubrían el 40% de la envergadura del ala, para disponer de mando lateral suficiente y el resto de la envergadura llevaba montados flap simplemente articulados en un punto único, en el interior del trazado del perfil.

Este avión se diseñó con las normas de cálculo alemanas, que eran, fundamentalmente, militares y no contemplaban la garantía del fallo de un motor en el despegue. En esa época las normas americanas -CAR 4b-, tenían en cuenta este caso de parada de motor, pero la influencia e información alemana, era la disponible y tan acusada, que no permitía otra opción.

Se realizaron ensayos en un túnel aerodinámico de Francia: los laboratorios aerodinámicos de Breguet. El túnel era abierto de tipo Eiffel y se ensayó únicamente una configuración y en condiciones simétricas. El túnel subsónico del INTA, en Torrejón, no estaba puesto a punto a consecuencia de la Segunda Guerra Mundial.

Los ensayos en vuelo de este avión, se realizaron de forma muy rudimentaria, al utilizar la instrumentación normal del avión por anotación directa. Unicamente se instaló un dinamómetro, también de lectura directa para medir los esfuerzos longitudinales del piloto en la palanca. Se ensayaron dos estabilizadores y tres timones de altura. Era un avión fácil de volar por ser muy poco estable con mandos libres, y con una buena coordinación de mando lateral y de dirección. El día 11 de febrero de 1949 voló por primera vez el prototipo dotado de motores Armstrong Siddeley Cheetah XXVII de 7 cilindros en estrella, refrigerados por aire y sobrealimentados. El avión fue proyectado para dotarle de motores Sirio de la Empresa Nacional de Motores de Aviación, pero el no haber conseguido su puesta a punto, produjo una serie de incidencias con la prueba de varios motores en vuelo, que se consignan a continuación. Estas pruebas en vuelo llevaron como fin el comportamiento de todo el grupo motopropulsor y su adaptación al avión.

Se ensayaron en vuelo los siguientes prototipos:

*Dos prototipos con motores Armstrong Siddeley Cheetah XXVII, de 475 HP y dotados de hélices De Havilland PD 67/312/1 tripala, metálica y de velocidad constante.

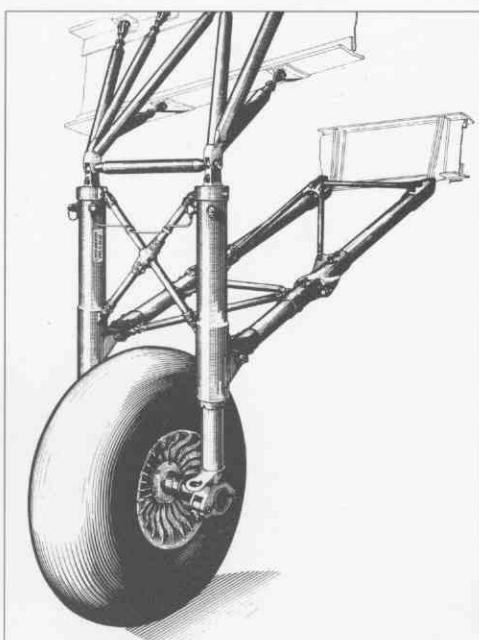


Figura 5. Semi-tren principal

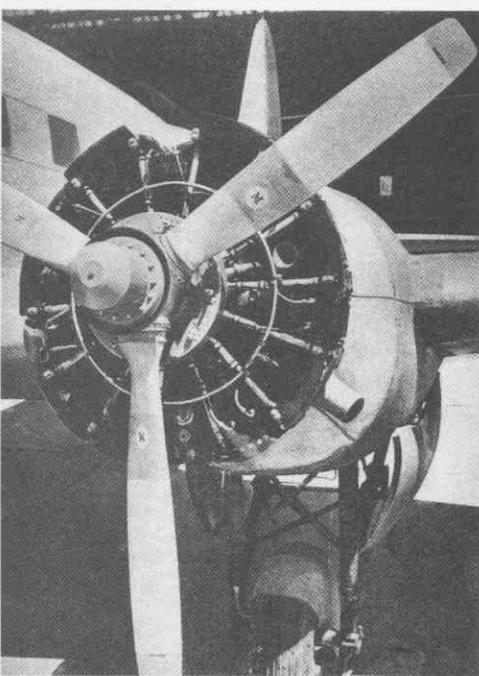


Figura 6. Vista frontal del motor

TABLA II
CARACTERISTICAS DE LOS PROTOTIPOS

Versión	Motor	Potencia Despegue	Peso mínimo de operación (Kg)	Peso de despegue y aterrizaje (Kg)	Carga de Pago (Kg)	Velocidad Crucero Km/h Altitud (m)	Alcance máximo (Km)	Alcance (Carga de pago max.) (Km)
C-201B	ENMASA SIRIO S-2	500 CV	3980	5500	810	308/3600	1800	1535
C-201F			4080		595			1790
C-201G			4070		1095			720
C-201A	A.S. Cheetah XXVII	475 HP	4120	5100	735	292/1500	2000	475
C-201H	Alvis Leonides 503/7	540 HP	4330	5500	735	316/3400	2180	1090

* Un prototipo con motor ENMASA SIRIO S-2 DE 500 CV, con hélice Rotol R-169/3-30-40/SAE tripala, metálica y de velocidad constante.

* Un prototipo con motor Alvis Leónides 503/7 de 540 HP, con hélice De Havilland, PD 201/313/1 tripala, metálica y de velocidad constante.

* Un prototipo con motor PRATT & WHITNEY-R340 Wasp de 500 HP, con hélice bipala, con dos posiciones reglables en vuelo.

De la experimentación de estos prototipos se llegó a la conclusión de que, únicamente, eran satisfactorios los dotados con motores A.S. Cheetah y muy superior a todos, los de Alvis Leónides.

Había previstas tres versiones principales: C-201 A, C-201 B y C-201 H, para transporte de pasajeros o mercancía. El primero con motores A. S. Cheetah; el segundo, con motores Sirio y, el tercero, con motores Alvis Leónides. La versión C.201 F, de Escuela de Navegación y Comunicaciones, con motores Sirio. La tercera versión correspondía a la denominación de C.201 G, como Escuela de Bombardeo y Fotografía, también dotada con motores Sirio. (Tabla II).

Se construyeron 112 estructuras, incluidas las de los prototipos, de las cuales volaron 12, con motores A.S. Cheetah, y no se llegó a ningún fin con el inmejorable motor Alvis Leónides, por problemas de financiación. Los 12 aviones, los utilizó el Ejército español ampliamente, como transporte de personal militar.

EL C.202 HALCON

COMO continuación de la política de prototipos, en el otoño del año 1948, se inició el proyecto del bimotor CASA C.202 Halcón. El Ministerio del Aire lo contrató en noviembre de ese mismo año. Inicialmente, se concibió como un avión con tren de aterrizaje normal, es decir, con rueda de cola, pero la corriente constructora internacional, que imperaba en aquella época, con justa razón, hizo que se transformase en el primer avión con tren triciclo proyectado en España. El diseño de este avión, correspondió al de un avión comercial para transporte de 14 viajeros, con dos tripulantes. Su aerodinámica era similar a la del Alcotán, e incluso el ala era homotética con la de aquél. La tabla III nos da ésta similitud.

Escena de uno de los primeros días de pruebas del avión C.202 "Halcón", en mayo de 1952.



TABLA III
SIMILITUD ENTRE EL C-201 Y EL C-202

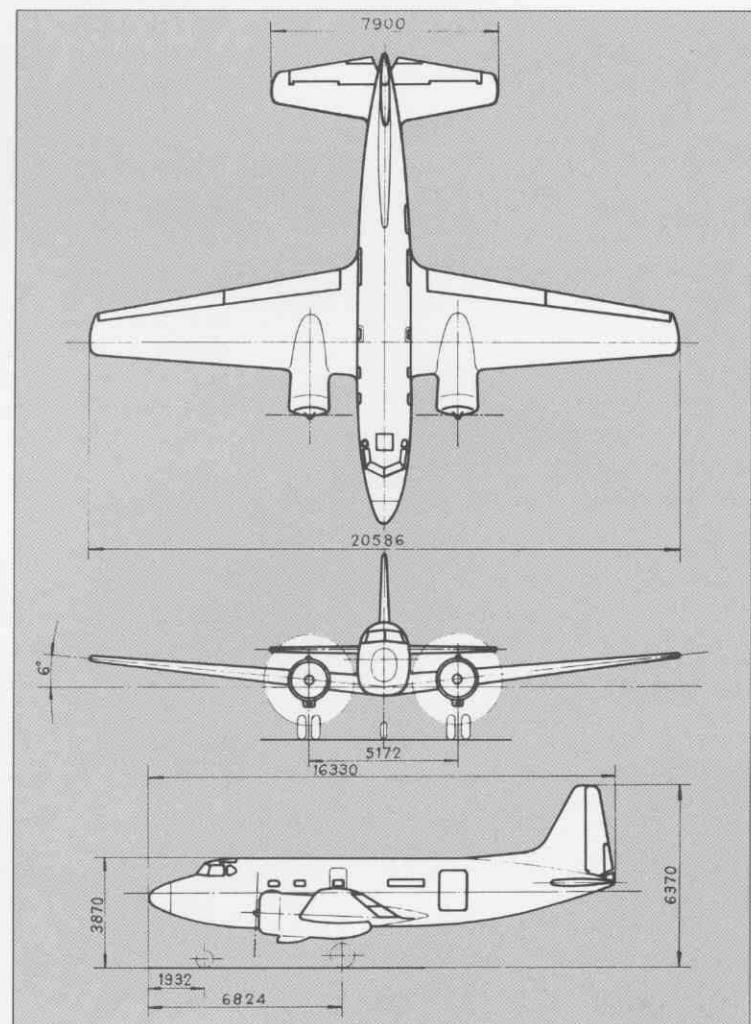
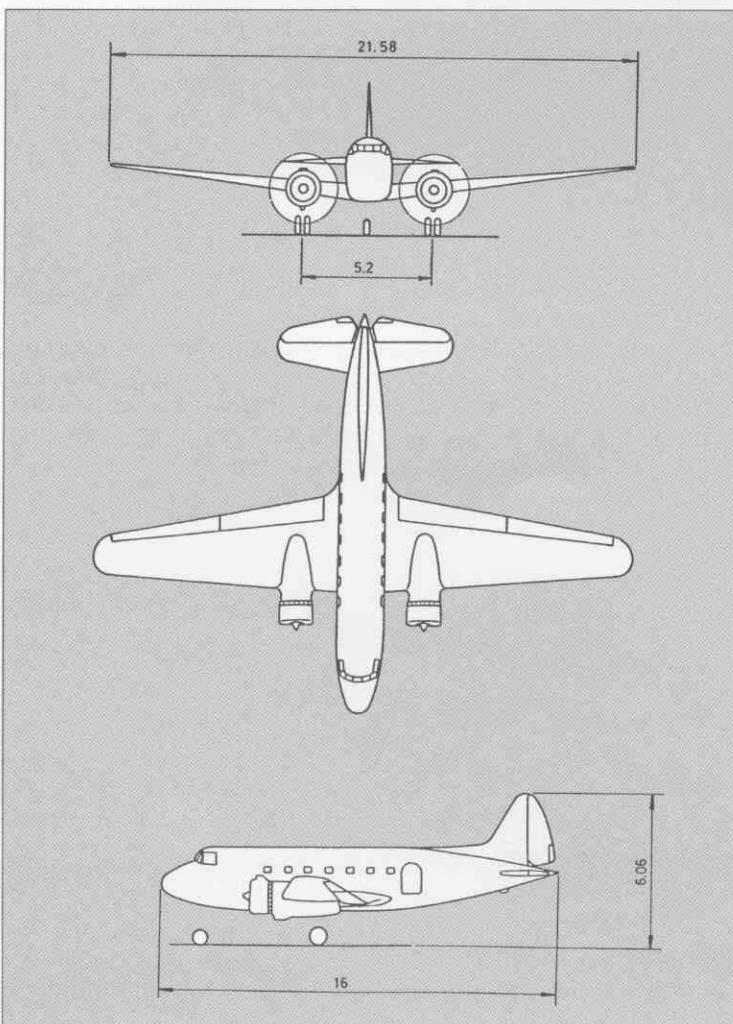
Avión	Envergadura b(m)	Superficie alar S (m ²)	A	λ	Perfiles		Alerones	Flap	Carga alar (kg/m ²)
					P. simetría	Extremo			
C-201	18,40	41,80	8,1	1/3	23018	23009	Frise 40% b	simple	131,6
C-202	21,58	57,40	8,1	1/3	23018	23009	Frise 40% b	simple	135

Es verdaderamente anecdótico que en este avión, proyectado para ir dotado de motores ENMASA-Beta B-4 (derivado del Beta B 1 A y B 3, de hélice de paso fijo y posteriormente de paso reglable en vuelo), con hélice de velocidad constante de 4 palas De Havilland, tuviera que volar el primer prototipo con unos motores híbridos, constituidos de la forma siguiente: Carter y cigüeñal de los Wright Cyclone R-1820-F, procedentes del avión Douglas DC-2 y los cilindros y pistones del Beta B-4 y equipados con hélices tripalas Hamilton Standard. En el segundo prototipo se montaron los motores previstos, pero las pruebas en tierra y los pocos vuelos que se realizaron, demostraron que su funcionamiento era deficiente y que su puesta a punto, con el nuevo sistema de velocidad constante, no se había conseguido de forma satisfactoria. La serie prevista de 20 aviones no se llegaron a fabricar, ni se completó el programa de ensayos en vuelo previsto para certificar el avión por el INTA.

Los ensayos aerodinámicos, se realizaron en su totalidad, en el túnel aerodinámico nº 1 del INTA, en Torrejón. Los ensayos estáticos, se llevaron a cabo, en el taller de prototipos de GETAFE. El tren de aterrizaje fue diseñado y fabricado en CASA y se replegaba hacia adelante el tren principal, ocultándose completamente en la góndola del motor (en el C.201, se replegaba hacia atrás, sin ocultarse completamente). El tren de proa, se replegaba hacia atrás, ocultándose completamente. La estructura del fuselaje y del ala, era del mismo tipo que la del C.201, es decir, semimonocasco, con ala bilanguera y con los depósitos de combustible entre ambos largueros. (fig. 7).

La estructura se calculó y dimensionó con las mismas normas de cálculo que el C.201, es decir, las normas de cálculo alemanas, con los inconvenientes que ya

Fig. 7. (izda.) Avión C 202 A "Halcón". Fig. 8. (dcha.) Avión C 202 B "Halcón".





El C.202 "Halcón" en vuelo

hemos citado anteriormente, por estar, fundamentalmente, orientadas a aviones militares.

El primer vuelo del prototipo, se realizó en la tarde del 13 de mayo de 1952 con éxito y pensando que tendría una proyección futura muy alagüeña, cuando se dispusiera del motor ENMASA Beta B-4, para el cual había sido proyectado. En el año 1953, voló el segundo prototipo, después de un trabajo muy laborioso, sobre los motores en tierra. Las incidencias que se produjeron por el retraso en la realización de los vuelos, de vuelos que hubo que abortar y demás percances, por falta de puesta a punto del grupo motopropulsor, hizo que, sin terminar los ensayos en vuelo, se abandonasen prototipos y serie.

Sin embargo, en 1956, había una corriente aeronáutica en los países más avanzados, de utilizar pequeños aviones y aviones medios para los ejecutivos que tenían que resolver problemas de desplazamiento -sin pérdida de tiempo- para resolver asuntos en las diversas fábricas y puntos de interés comercial. Este hizo que la "Minnesota Airmotive" de Estados Unidos, se interesase por el C-202 Halcón con el fin de modificarle y dotarle de nuevos motores americanos. Las modificaciones principales que se introdujeron fueron las siguientes:

En el ala: Reducción de la envergadura de 21,58 m a 20,50 m, lo que supuso, en la superficie del ala, pasar de 57,4 m² a 56 m². Hay que tener en cuenta que al querer un avión más rápido, más confortable y con mayor alcance, necesitaban un grupo motopropulsor más potente, mayor peso y, por tanto, mayor carga alar. De esta forma, para que la configuración ala-fuselaje quedase en vuelo en las mismas condiciones que el avión primitivo, se eliminó una parte de los extremos del ala, con lo que se reducía la resistencia de fricción global, aunque se perjudicaban las características aerodinámicas a baja velocidad (el alargamiento pasó de 8,1 a 7,56).

En el fuselaje: Se modificó la proa y el interior del fuselaje,

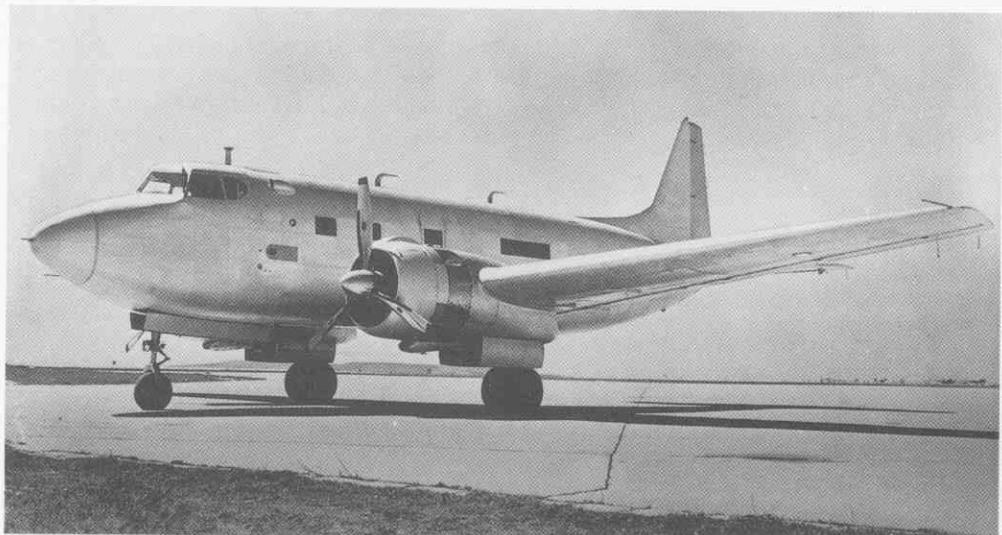
Avión CASA C.202 A "Halcón"



TABLA IV
CARACTERISTICAS DEL PRIMER PROTOTIPO DEL HALCON Y SUS VARIANTES

Versión	Motor Potencia de despegue	Hélice	Peso operacional (Kg)	Peso máximo despegue	Peso máximo aterrizaje	Carga alar (Kg/m ²)	V _C máx (Km/h)	Alcance máximo carga	Alcance con máx. carga
C-202 Prototipo	Wright Cyclone R-1820 F 850 HP	Tripala Hamilton Standard	5650	7750	7500	1135	-	-	-
C-202 A	ENMASA Beta-B4 775 CV	4 palas Rotol R114	5650	7750	7500	135	375 (2900 M.)	1750 Km.	800 Km.
C-202 B	Wright Cyclone R-1820-56 1300 HP	Tripala Hamilton Standard Spc nº 33	6600	9650	8500	172,3	420 (9100 ft)	2185 Km h. d resera y 480 Km a 10000 ft	

Vista lateral del prototipo CASA 202 B "Halcón"



para acomodar, con gran confort, 8 pasajeros, con guardarropa y lavabo-servicio y un departamento de equipajes. La modificación más importante de la estructura del fuselaje fue la instalación de dos ventanas panorámicas, frente a frente, que permitían a los pasajeros una visión amplia del exterior.

En el estabilizador vertical: Se modificó de forma importante, para que fuese capaz de compensar la parada de motor en el despegue. Este avión, se volvió a calcular, con las normas americanas CAR-46, que exigían esta condición de vuelo. Se prolongó el borde de ataque y el borde de salida, aumentando notablemente la altura y la superficie del estabilizador.

En la tabla IV, se presentan las principales características del primer prototipo, el avión previsto inicialmente y el avión modificado figs. 8 y 9.

Este avión, estaba dotado de instalaciones especiales de verdadera calidad. Disponía de una instalación de calefacción y ventilación muy avanzada, para aquella época, pues funcionaba con el avión parado en tierra. Tenía instalado un piloto automático (Collins AP 101) sobre los tres ejes y actuando sobre el compensador de altura. Llevaba una instalación de oxígeno, para volar a 20.000 ft, durante 1,5 horas, 10 personas. La instalación de navegación era duplicada Collins-Bendix. Era un avión altamente confortable y de una gran utilidad para lo que estaba concebido.

Voló, por primera vez, en la primavera del año 1957 y se hizo una experimentación en vuelo parcial por CASA y unos vuelos aislados por parte del INTA, como Delegado del CAA americano. Pero la compañía estadounidense que lo adquirió, cambió sus planes por dificultades financieras y el proyecto fue abandonado en el año 1958. El único C.202 B, lo adquirió el Ejército del Aire y quedó destinado en el INTA (Torrejón), pero su actividad fue muy limitada, ya que su mantenimiento era tan oneroso que al poco tiempo se abandonó su utilización.

EL C-207 AZOR

El contrato del avión C-207 Azor respondió a la aceptación, por el Ministerio del Aire, de una propuesta presentada por la Oficina de Proyectos de CASA, para desarrollar un avión, capaz de transportar 30 pasajeros, en distancias de 1.000 km. La propuesta inicial consideraba el uso de dos motores Pratt & Whitney R-2800, de 1.600 hp, que luego se sustituyeron por Bristol Hércules 730, de 2.040 hp, lo que permitió conseguir unas excepcionales actuaciones y, posteriormente, aumentar la

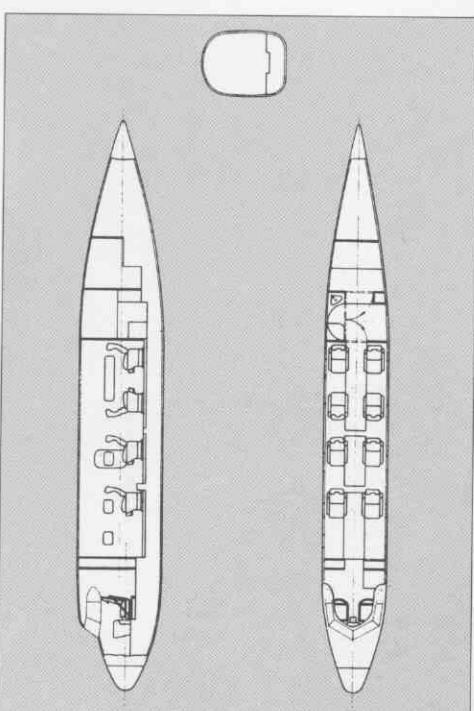


Fig. 9. Avión C 202 B "Halcón". Distribución interior

TABLA V
AVIONES SIMILARES AL C-207 AZOR. CARACTERISTICAS PRINCIPALES.

Avión	Masa vacío (Kg)	Masa máxima	Potencia (CV)	V. Crucero (km.h)	Alcance (Km.)
Douglas DC-3	7475	11430	2400	268	3420*
Douglas DC-4	18510	33115	5800	395	4025*
Vickers Varsity	10550	15340	3380	340	840
Martín 404	12610	19390	4800	450	1740
Convair 340B	10200	21320	4800	456	930/1845
Saab Scandia	9960	16000	3600	390	1480
C-207 Azor	10600	16500	4080	420	2350/3000

* Alcance máximo en versión "ferry"

masa máxima de despegue, desde 15.000 kg a 16.500 kg, alargando el alcance con máxima carga de pago, para hacer posible el vuelo directo entre Madrid y Canarias.

El contrato para desarrollo del avión, que incluía la fabricación de dos prototipos para ensayos en vuelo y elementos adicionales para ensayos estáticos, se firmó el 5-7-51, cuando el C.201 Alcotán, estaba en plenos ensayos en vuelo y el C-202 Halcón, aún se encontraba en los tableros de dibujo y empezando la fabricación de prototipos. El importe de este contrato fue de 28,7 millones de ptas., complementado con otro contrato para la adquisición de 5 motores por el importe de 9,4 millones de ptas. Posteriormente, se amplió con otros dos contratos: uno de 2,2 millones de ptas. en 1954 para diseño y fabricación de utilaje y, otro, de 5,2 Mpts., en 1959, para la realización de los ensayos en vuelo que condujeron al aumento de la masa de despegue de 16.500 kg.

El avión respondía, en su especificación general, a las características de los aviones similares más modernos de su época, un poco por encima del DC-3, en peso y potencia, superándole ampliamente en velocidad de crucero, así como al DC-4 (Tabla de aviones semejantes al C-207).

Los primeros estudios y el estudio inicial, se realizaron durante el año 1950, fijándose toda la aerodinámica del avión. Su diseño aerodinámico, había sido cuidado extraordinariamente, con un ala trapezial de 85,87 m², alargamiento 9 y estrechamiento 3:1, perfiles de la familia 230; en el extremo 23010 y en el encastre 23018, y una torsión de 3º en alas exteriores, aproximaba muy bien la distribución de sustentación elíptica que minimizaba la resistencia inducida. Los flaps de tipo plano, ranurado sobre el 45% de la envergadura, permitían conseguir un coeficiente de sustentación de 1,75, para una deflexión de 40% que, sin ser muy grande, le permitía una velocidad de pérdida con el peso máximo ligeramente inferior a los 90 kts, muy en consonancia con la velocidad mínima, con mando, que era de 95 kts. Tenía, como particularidad, el sistema de deflexión del flap. Consistía en una corredora con rodillos, de forma que desplazaba y giraba el flap a dos posiciones óptimas: despegue y aterrizaje.

Los ensayos aerodinámicos, se realizaron en el túnel aerodinámico del INTA (Torrejón) y se midieron fuerzas y momentos sobre los tres ejes, con la aplicación del movimiento de los mandos y de los flaps. El estudio aerodinámico fue muy completo al analizarse la estabilidad estática en los tres ejes y un estudio reducido de la estabilidad dinámica longitudinal.

Las superficies de cola y los timones se mostraron bien dimensionadas, desde el primer momento sin necesidad de cambios en los mismos, durante los ensayos en vuelo, como había sucedido en los prototipos precedentes.

El avión C.207 "Azor" dispuesto para iniciar el despegue



Fig. 10. Avión C.207 "Azor".

**FIG. 10
CARACTERISTICAS PRINCIPALES
DEL CASA 207 B "AZOR"**

Superficie alar..... 35.8 m²

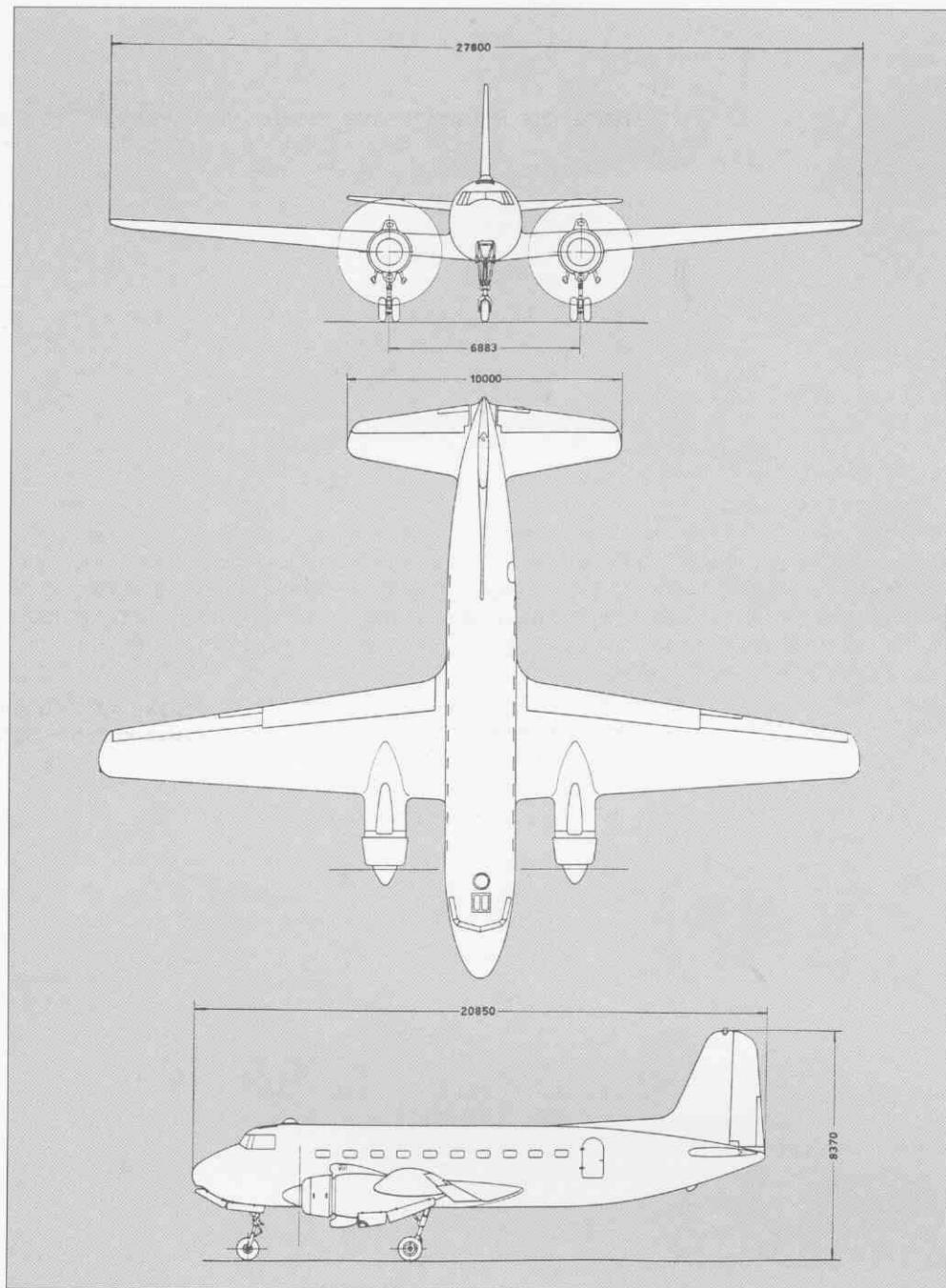
Pesos

Peso vacío equipado 16.600 Kg
Peso máximo de despegue 16.500 Kg
Peso máximo de aterrizaje 15.000 Kg
Carga útil máxima 5.900 Kg

Performances

Velocidad máxima (a 1.800 m)..... 455 Km/h
Velocidad de crucero (a 2.500 m)..... 395 Km/h
Velocidad ascensional (a 0 m) 5.5 m/s
Radio de acción (con 30 pas.) 2.350 Km.
Distancia de despegue (15 m)..... 875 m
Distancia de aterrizaje (15 m)..... 910 m
Velocidad ascensional con un motor parado 0.7 m/s

* Performances con 16.500 Kg.



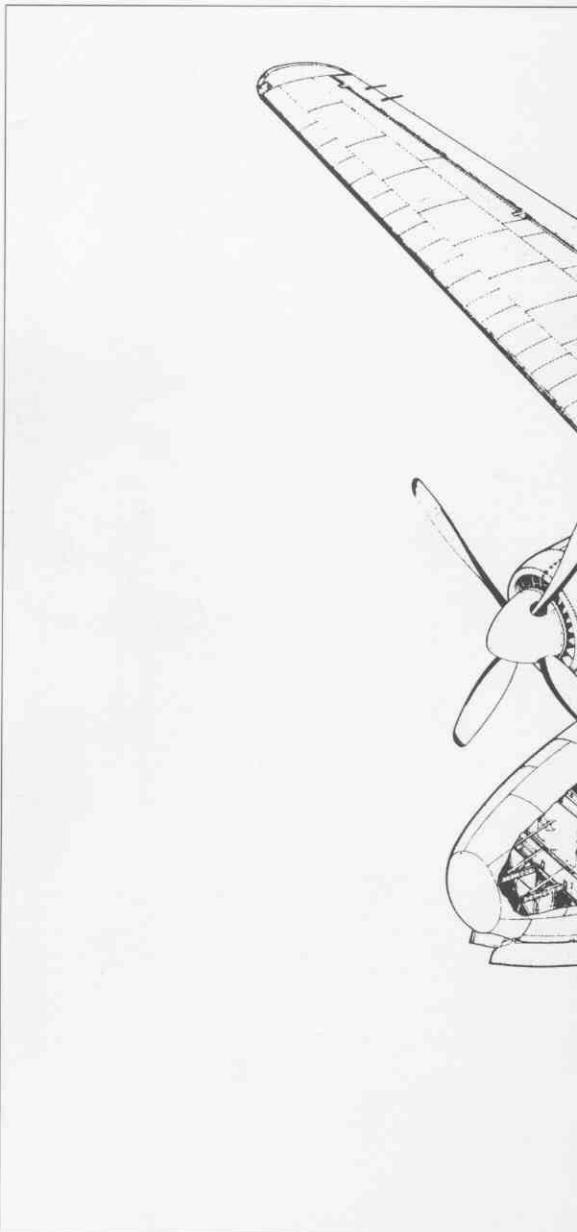
El fuselage, de sección ovalada, permitía un alojamiento cómodo de 30 pasajeros en 10 filas, con bodega de carga, en la parte posterior del fuselaje figs. 10 y 11.

Un detalle exterior bastante característico, era su tren de aterrizaje, retráctil, de bastante longitud, con sus patas principales inclinadas hacia proa, lo que reducía el momento flector, en el instante de aterrizaje con carga vertical fuerte y la correspondiente fuerza de rozamiento, para puesta en rotación de las ruedas.

Pero, quizás, una de las razones más importantes para el éxito de este avión fue su grupo motopropulsor. Los motores Bristol Hércules 730, eran los de tecnología más avanzada de la época. No tenían válvulas, sino unas camisas deslizantes, encargadas de la apertura y cierre de los orificios de admisión y escape de los cilindros. Estaba dotado de un ventilador, unido a la hélice, que forzaba el peso del aire de refrigeración a las dos estrellas de 7 cilindros cada una, consiguiendo la temperatura de las culatas prevista. Su consumo específico en crucero económico era de 192 gr/HP-h; completaban el grupo motopropulsor hélices De Havilland, de velocidad constante y 3,89 m de diámetro con un excelente rendimiento propulsivo superior a 0,8, en todas las condiciones de vuelo. El ruido característico de este grupo motopropulsor a ralentí durante el rodaje en tierra, siempre ha sido una de las notas distintivas del avión fig. 12.

Las instalaciones del avión respondían plenamente a la tecnología de la época, llegando a instalarse y probarse un sistema antihielo TKS, a base de emisión de líquido descongelante, a través de superficies metálicas porosas, montadas en el borde de ataque del ala y estabilizadores, aunque luego se desechó a favor del más convencional de zapatas inflables, debido a razones de mantenimiento.

La cabina de pilotos era amplia, con muy buena visibilidad y accesibilidad de mandos para los dos pilotos, contando, además, con un tercer asiento plegable,



para un mecánico y un puesto lateral para un operador de radio, habitual en aquella época, así como una cúpula en la parte superior, para navegación astronómica.

En resumen: Se trataba de un avión moderno en plena línea con el estado del arte en el momento en que se desarrolló el proyecto.

Sin embargo, el proyecto se prolongó más de lo que Huarte-Mendicoa había previsto, 40 meses, ya que desde la firma del contrato hasta el vuelo del primer prototipo, el 28 de septiembre de 1955, transcurrieron casi 51 meses, y entre el vuelo del primer prototipo y el del segundo prototipo, el 19 de noviembre de 1956, pasaron otros 13,5 meses más. La causa principal de estos retrasos fue la falta de capacidad de una Oficina de Proyectos que tenía que ocuparse a la vez de la resolución de los problemas que estaban surgiendo durante la experimentación en vuelo de los dos prototipos anteriores, el Alcotán y el Halcón, que no llegaban a alcanzar el estado necesario para poderse materializar en una serie que entrase en servicio en el Ejército del Aire.

Además, en el C-207, se habían empezado a aplicar, por primera vez, las normas de proyecto inglesas BCAR, mucho más racionales pero mucho más complejas de interpretación y aplicación que las alemanas.

Por otra parte, la Oficina de Proyectos de CASA estaba en plena transformación. De los ingenieros y Ayudantes del INTA que colaboraron en los primeros tiempos en la Oficina, sólo habían quedado el Director, Pedro Huarte-Mendicoa, y los Ayudantes, Alfonso Méndez y Julio Sánchez, junto al mecánico de vuelo, José Flors. De los ingenieros procedentes de CASA sólo quedó Ricardo Valle, aunque luego se incorporó al taller de prototipos Andrés Pitarch y se reforzó la Oficina con algunos ayudantes de ingeniero, procedentes del Ejército del Aire, como Erardo Herrera, José Luis Tejo, Francisco Alvarez Belástegui y Juan Antonio Mariano Graner. También trabajaron con el proyecto del Azor, cuatro ingenieros alemanes, con gran experiencia en proyectos: Polhmann, procedente de Blohm und Voss, en el área de diseño de estructura y mandos; Toënies, procedente de Junkers, en el diseño de tren e hidráulica; Klump, procedente de Dornier, en el área de grupo

Fig. 11. Avión C.207 "Azor". Interior

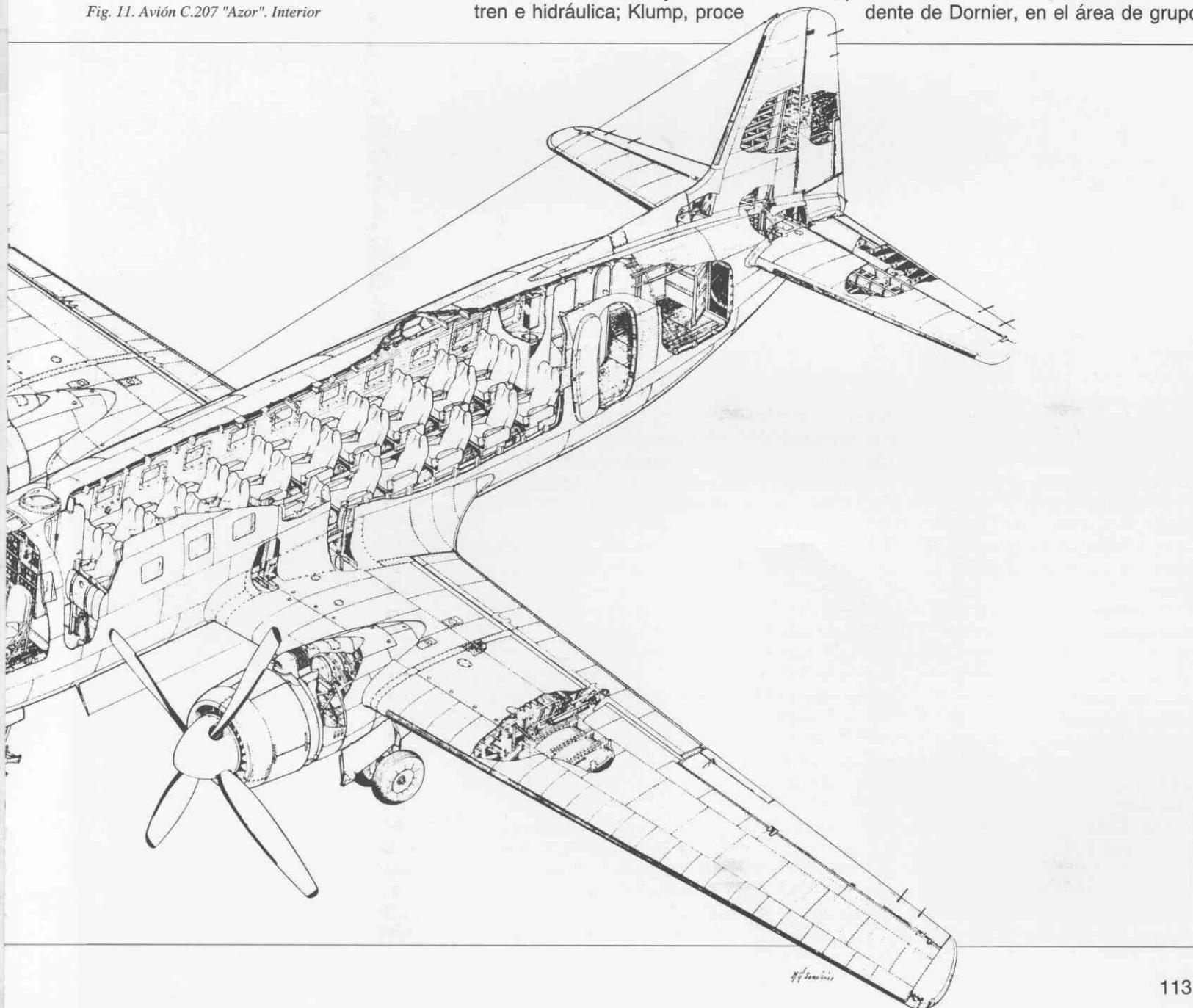
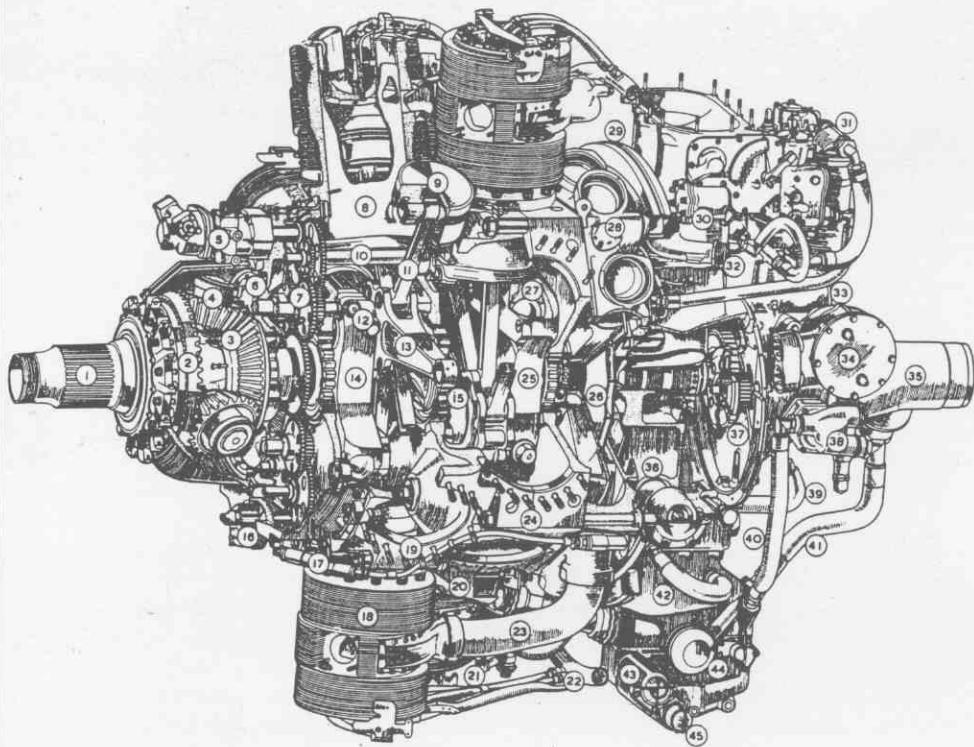


Fig. 12 Motor Bristol Hércules 730



- | | | |
|--|--|--|
| 1. Eje para hélice. | 17. Tubería de aceite a la tapa frontal. | 32. Entrada de aceite para calefacción mariposa. |
| 2. Reductor. | 18. Cilindro. | 33. Tapa posterior. |
| 4. | 19. Parte anterior del carter. | 34. Magneto izquierda. |
| 5. Regulador para hélice. | 20. Colector de aceite del carter. | 35. Puesta en marcha. |
| 6. Tapa frontal. | 21. Tubería de drenaje de admisión. | 36. Filtro Purolator. |
| 7. Engranajes para accionamiento de camisas. | 22. Colector de encendido. | 37. Engranaje intermedio. |
| 8. Camisas. | 23. Tubería de admisión. | 38. Bomba de aceite. |
| 9. Embolo. | 24. Parte posterior del carter. | 39. Conducción de presión al filtro. |
| 10. Eje largo de camisas. | 25. Parte posterior del cigüeñal. | 40. Retorno a la válvula de flotador en el sumidero. |
| 11. Biela. | 26. Rodete del compresor. | 41. Retorno de sumidero a bomba. |
| 12. Bulones de contrapeso. | 27. Amortiguador salomón. | 42. Sumidero. |
| 13. Biela maestra. | 28. Ventilación del compresor. | 43. Filtro del sumidero. |
| 14. Parte anterior del cigüeñal. | 29. Anillo de montaje. | 44. Válvula de flotador. |
| 15. Parte central del cigüeñal. | 30. Carburador. | 45. Válvula de drenaje de sumidero. |
| 16. Bomba de drenaje de la tapa frontal. | 31. Filtro de gasolina. | |

motopropulsor y Weikart, procedente del centro experimental de Peneemunde, en cálculo estructural. Por otra parte, la labor formativa procedente de los proyectos anteriores, también había dado sus frutos en proyectistas destacados, tales como Francisco Martín del Puerto, Florencio García José Pino y Emilio Manzorzo, así como una segunda generación de proyectistas: Miralles, Soler, Rosel, Rubio, Benito, Somolinos, Vidal, Varela, capaces de trabajar y con gran eficacia, sin olvidar a los maestros del taller de prototipos: Gutiérrez, Mingot y Barrera. En suma: un buen equipo que tenía que diversificarse en trabajos de tres aviones en desarrollo.

Cuando el primer prototipo del avión C.207 realizó su primer vuelo, el 28 de septiembre de 1955, la tripulación era totalmente de CASA. Ernesto Nienhuisen, un piloto alemán, nacionalizado español, que actuaba como probador de los aviones Junkers J.52 y Heinkel He.111, que fabricaba CASA, Pedro Huarte-Medicoa y José Flors.

El comportamiento del Azor durante toda la experiencia en vuelo, fue excelente. No obstante, el proceso fue más largo de lo esperado. A ello contribuyó, tanto la aplicación de las nuevas normas inglesas, como el de una instrumentación de medida, relativamente nueva, con medidores de esfuerzos y desplazamientos en todos los mandos de vuelo y registro de valores en bandas fotográficas de registradores Beaudouin A.13 y SFIM A.20, por medio de galvanómetros de espejo. Dos equipos de ensayos en vuelo del INTA, acababan de realizar un curso en la escuela de personal navegante de ensayos de Bretigny y empezaron a aplicar sus conocimientos en la experimentación de los aviones de aquel momento y, en particular, del Azor.

Por cierto, que la selección de este grupo motopropulsor, fue causa de polémica. En el plan original de prototipos, el avión bimotor de mayor tamaño estaba previsto con dos motores Hispano-Suiza de 1.300 CV, pero en la época del primer proyecto del Azor, este motor era ya muy antiguo y estaba, prácticamente, fuera de la producción de ENMASA. Además, los requisitos de mercado apuntaban a un avión mayor, con capacidad mínima para 30 pasajeros, en vuelo directo Madrid-Canarias



Fig. 13. Certificado de Aeronavegabilidad del C.207 "Azor"



El "Azor" realizó su primer vuelo el 28 de septiembre de 1955. Durante toda la experimentación en vuelo su comportamiento fue excelente.

o Madrid-Centro de Europa. Por ello, se presentó en primer anteproyecto a la consideración del Ministerio del Aire, con dos motores Pratt & Whitney de 1.600 HP. Pero los partidarios a ultranza de una autarquía aeronáutica, sugirieron modificar el proyecto para dotarle de cuatro motores ENMASA Beta de 775 CV. Sin embargo, el Director de Proyectos de CASA, que estaba sufriendo los inconvenientes de la puesta a punto de estos motores en el C.202 y de los motores Sirio en el C.201, defendió con éxito la fórmula propuesta, demostrando la falta de competitividad técnica de un tetramotor de este tamaño frente a la fórmula bimotor de otros aviones similares, ya en servicio. El éxito de esta decisión quedó demostrado por la confianza con la que las tripulaciones encargadas de los ensayos en vuelo (tanto de CASA como del INTA), volaban con un motor parado, operación que se practicaba muchas veces, simplemente, como entrenamiento en vuelo con un motor.

Dos puntos resultaron de una especial dificultad a la hora de los ensayos en vuelo: Uno de ellos fue la demostración de la velocidad mínima con mando, que debía hacerse con el avión con peso mínimo para alejarse lo más posible de la pérdida y volando a baja altura, para que el motor diera la máxima potencia, con lo cual, el asiento del avión, volando con los dos motores, era muy grande y, al cortar bruscamente un motor, había que corregirle rápidamente, para evitar la deceleración del avión, al mismo tiempo que había que mantener el rumbo con accionamiento de los mandos de dirección y alabeo.

El otro punto difícil fue conseguir el gradiente mínimo de esfuerzo en el mando para cambio de velocidad de vuelo, cuando el avión tenía centrados atrasados. El Azor era un avión de dimensiones relativamente grandes para mandos directos, por cables sin reguladores de tensión, lo cual exigía un cierto cuidado para evitar rozamientos y deformaciones excesivas. Los servocompensadores, con los que iban equipadas las superficies de mando para reducir esfuerzo, no tenían un comportamiento lineal, con lo cual para conseguir un compromiso entre esfuerzos de maniobra con centrados adelantados (17% cma) y gradiente de esfuerzo para cambio de velocidad con centrados atrasados (32% cma), se acudió a montar los compensadores de los timones de altura con un cierto decalaje (tab en V) y hacer elástica la varilla de cada uno de ellos (tab elástico). La puesta a punto de esta combinación fue muy laboriosa y llevó casi 50 horas de vuelo. Posteriormente, en la serie, se abandonó el tab elástico, ya que exigía mucho mantenimiento y los pilotos no notaban la diferencia del cumplimiento (o no) de los requisitos de las normas en cuanto al esfuerzo para cambio de velocidad.

Finalmente, el avión fue certificado por el INTA el 17 de enero de 1958 (fig. 13) y fue encargada una primera serie de 10 aviones con un precio unitario de 17,3 millo-

nes de ptas., en contrato de fecha de octubre de 1957, que pasó a prestar servicios en el Ala de Transporte nº 35 del Ejército del Aire a partir de 1962, junto a aviones DC-3 y DC-4 (C-47 y C-54) procedentes de la ayuda americana.

Una de las dificultades del C.207 era la posibilidad de transporte de cargas voluminosas, ya que el acceso estaba limitado por una puerta proyectada para pasajeros. Por ello, antes del encargo de una segunda serie de otros 10 aviones en noviembre de 1963, se proyectó una amplia puerta lateral que permitía utilizar el avión en misiones de carga. El precio unitario de los aviones de esta serie subió a 31,2 millones de ptas., incluyendo piloto automático y director de vuelo Sperry.

El peso máximo de despegue, que inicialmente era 15.000 kg, se aumentó a 16.500 kg lo que permitía el vuelo directo Madrid-Canarias con máxima carga de pago.

El Azor se convirtió así en el primer avión de CASA que entró a prestar servicios en el Ejército del Aire, ya que ni el Alcotán ni el Halcón consiguieron este objetivo.

En el campo civil el Azor fue evaluado muy positivamente por pilotos de IBERIA pero llegó en una época en que la aviación comercial empezaba a renunciar a los aviones con motor alternativo para pasar a los reactores, mucho más rápidos y capaces de volar a alturas mayores, fuera de las perturbaciones atmosféricas de las capas próximas a la superficie terrestre. Algunos aviones como el Convair 440, el Handley Page Herald o el Avro 748 cambiaron sus motores alternativos por turbohélices que, aunque tenían un consumo específico mayor, pesaban menos y ofrecían menos resistencia aerodinámica, a la vez que posibilitaban el vuelo a alturas y velocidades mayores. En el caso del Azor, el cambio a motores turbohélices exigía la presurización del fuselaje y el paso de su sección transversal de oval a circular, lo cual equivalía de hecho a un nuevo proyecto.

Por ello se propuso el C.209 de sección circular, presurizado, de mayor peso al despegue y con dos motores turbohélices Napier Eland de 3.000 shp. Pero el Ejército del Aire había renunciado de momento a su política de promoción de prototipos nacionales al haber resuelto sus necesidades de defensa, transporte y entrenamiento con material procedente de la ayuda americana, y CASA, por su parte, no estaba dispuesta a invertir en un proyecto de futuro comercial incierto, por lo cual, y pese a la oferta de colaboración en el proyecto de la empresa alemana Hamburgo Fluzengbau, no se llegó a lanzar el proyecto de este avión al que se denominaba SuperAzor.

Con el Azor terminó, por lo tanto, la primera época de una Oficina de Proyectos que había conseguido, a través de tres prototipos y varios otros proyectos, un nivel tecnológico plenamente aprovechable para el desarrollo de aviones en España comparables a los de varios países extranjeros. El problema estaba en nuestra escasa capacidad económica para seguir un camino que cada vez exigía mayores recursos.

EPILOGO

ESTA primera etapa de proyecto de aviones de CASA, marcó la formación de una Oficina de Proyectos capaz de emprender empresas futuras más ambiciosas. La primera de ellas, de rango internacional, fue la colaboración en el proyecto de avión de negocios de HFB, Hansa Jet 320, que desarrollaba la idea inicial de CASA del avión CASA-210. En este proyecto de avión transónico de negocios, CASA no solamente desarrolló la capacidad de proyecto conseguida hasta ese momento, sino que amplió su buen hacer en el margen de velocidades donde los efectos de compresibilidad eran patentes, y el diseño, de la cola en T, por parte de la

Oficina de Proyectos fue un éxito trascendente, tanto en su aspecto aerodinámico como en su solución estructural. La Oficina de Proyectos de CASA caminaba con paso firme para el diseño y desarrollo de futuros aviones que marcarían un hito importante en la historia aeronáutica española. ■

El Azor se convirtió en el primer avión de CASA que entró a prestar servicios en el Ejército del Aire, ya que ni el Alcotán ni el Halcón consiguieron este objetivo.



El hilo de la Historia

IGNACIO MARTINEZ EIROA

4 de febrero de 1925. Escalinata de acceso al Pabellón de Oficiales del Aeródromo de Cuatro Vientos. Un grupo de aviadores en torno al Rey, Su Majestad Don Alfonso XIII. A muchos de ellos los estaba esperando la Historia para inscribirlos en sus páginas pero ellos no lo sabían. Sí lo sabía Don Alfonso XIII que había sido protagonista de la Historia desde el instante de su nacimiento y aún antes, pero ni siquiera él podía imaginar el torbellino de acontecimientos en que iba a verse envuelta, muy pronto, su amada Patria y los extraños y ásperos caminos que él mismo tendría que recorrer para llegar desde esa escalinata de Cuatro Vientos a la sencilla habitación del modesto hotel de Roma en que murió, sin haber dejado de ser Rey de España.

El último capítulo empezó para El Rey seis años después, el 12 de abril de 1931, con unas elecciones municipales en las que fueron elegidos 22.150 concejales monárquicos contra 5.875 de la coalición republicano-socialista y que, pese a la contundencia de los números, señalaron el final de un reinado, y terminó el día 15, al amanecer, cuando al levantar anclas el crucero "Príncipe Alfonso" que lo conducía al exilio, dijo El Rey, mientras subía al puente alto del buque: ¡Quiero ver España por última vez!

Cuando se tomó esa fotografía Don Alfonso XIII aún era joven -tenía treinta y nueve años- pero ya había vivido la pérdida de Cuba y Filipinas y, ahora, estaba viviendo muy de cerca el conflicto africano: habían atentado dos veces contra su vida y había visto caer asesinados a tres Presidentes del Gobierno (Cánovas, Canalejas y Dato).

El final de la guerra de África ya estaba cerca -en el próxi-

mo septiembre se realizaría el desembarco en la bahía de Alhucemas y la pacificación del territorio- pero a algunos de los retratados aún les sobró tiempo para volver a África, que para casi todos era una vieja amiga, y morir en combate.

A otros les esperaba la gloria de los grandes vuelos (Ramón Franco; Barberán; Rafael y Antonio Llorente; Loriga; Martínez Esteve) y a los que sobrevivieron, la encrucijada del 18 de julio de 1936, en la que cada uno eligió el camino que le dictó su conciencia. Los nombres de Kiedlán y Herrera, ambos artífices destacados de la incipiente y ya heróica aviación española, pueden ser símbolo de la dramática decisión que separó para siempre a antiguos compañeros de armas.

Aún más jóvenes que El Rey eran la mayoría de sus acompañantes, casi todos capitanes aunque ya muy curtidos en campaña y, al menos, cinco, condecorados con la Medalla Militar.

Los titulares más destacados de la prensa del día eran los siguientes:

- Melilla. El general Sanjurjo impone la Medalla Militar al Teniente Coronel Llanos y al Teniente Hidalgo.

- El general Primo de Rivera regresará a Tetuán dentro de cinco o seis días.

- Se concede la Medalla Militar al general Sanjurjo.

- El Raisuni, en poder de Abd-el-Krim, va a ser trasladado a Xauen.

Tetuán. El general Sáro establece ocho nuevos puestos sin sufrir bajas.

Melilla. Grave accidente de aviación. Pilotaba el aparato el capitán Huidobro llevando como observador al sargento Las-

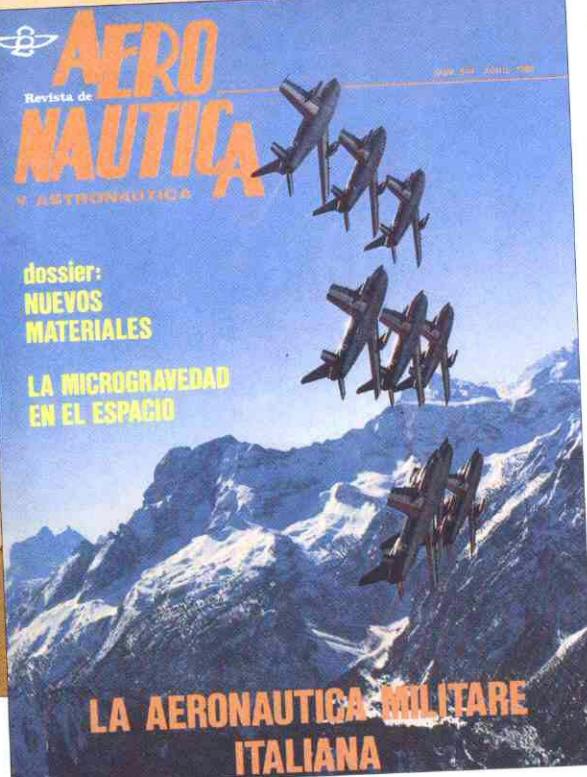


4 de febrero de 1925. Escalinata de acceso al Pabellón de Oficiales del Aeródromo de Cuatro Vientos. Un grupo de aviadores en torno al Rey, Su Majestad Don Alfonso XIII.

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA DE AERONÁUTICA Núm. 32

Enero 1926 MADRID

AÉREA



IGNACIO MARTINEZ EIROA



Fotografía tomada el 4 de febrero de 1925: 1. S.M. El Rey. 2. Glez. de Castejón. 3. Kindelán. 4. Juan Ortiz Muñoz. 5. Rafael Llorente. 6. Arturo Menéndez. 7. García de Cáceres. 8. Palacios. 9. Tourné. 10. Alvarez Rementería. 11. Loriga. 12. Francisco Bustamante. 13. Manzaneque. 14. Ramón Franco. 15. Eusebio Verde del Vado. 16. Pastor Kanel. 17. Martínez Esteve. 18. Joaquín Gallarza. 19. Ferreiro. 20. Abual. 21. Gudia. 22. Fanjul. 23. Antonio Llorente. 24. Muñoz (el "tartajo"). 25. Antonio López de Haro. 26. Infante Alfonso de Orleans. 27. Herrera. 28. Gonzalvo. 29. Barberán.

so de la Vega. El capitán se encuentra en estado grave y el sargento gravísimo, temiéndose fallezca.

- Madrid. El Consejo del Directorio, celebrado ayer, se dedicó a cuestiones administrativas.

- Madrid. Entierro de la eminente actriz Mercedes Pérez de Vargas.

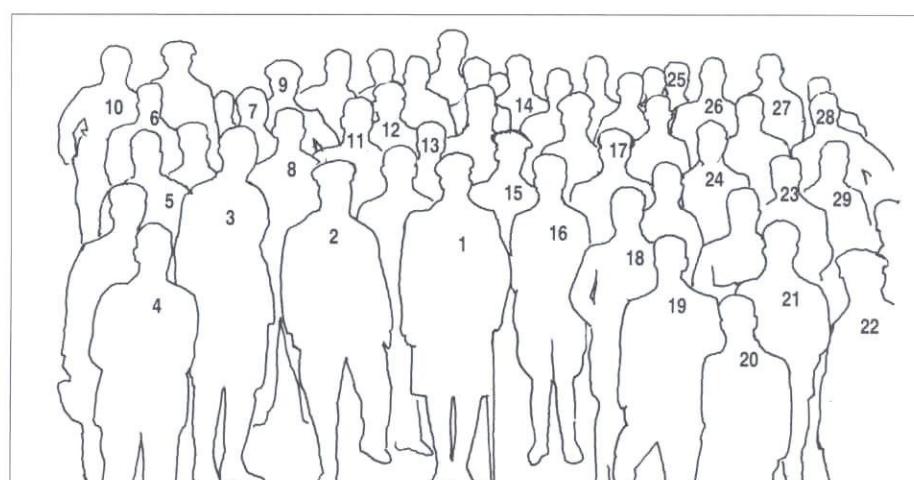
- Madrid. Se canta por primera vez la ópera Carmen, en el Teatro Real.

- Extranjero:

- Grave tensión entre Grecia y Turquía.
- La lucha final por Shanghai.

- Don Juan Tenorio en Varsovia.

17 de abril de 1986. Escalinata de acceso al Pabellón de



Oficiales del Aeródromo de Cuatro Vientos. Un grupo de aviadores en torno a Su Majestad, Don Juan Carlos I, al que acompañan, también, el Ministro de Defensa y el Director General de la DRISDE.

Han transcurrido sesenta y un años desde que se tomó la primera fotografía y entre ambas hay ciertas similitudes: la misma dinastía; el mismo escenario; el mismo Ejército del Aire

en la esencia (la misma vocación; el mismo amor a España; parejo espíritu de servicio) aunque muy distinto en las formas. También Don Juan Carlos se ha visto ya, siendo Príncipe, en el penoso deber de presidir el entierro de un Presidente del Gobierno que murió asesinado.

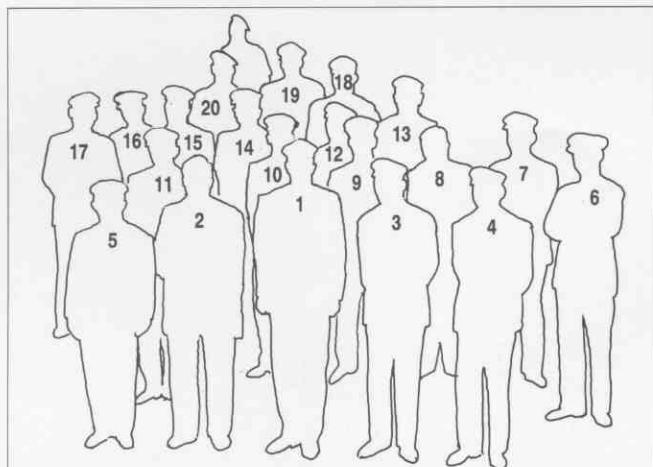
También hay diferencias: distintos uniformes; distinta orga-



Fotografía tomada el 17 de abril de 1986. Asistentes: 1. Su Majestad Don Juan Carlos I. 2. Sr. Narcís Serra, Ministro de Defensa. 3. Tte. General Peralba, Jefe del Estado Mayor del Aire. 4. Coronel Baldó, Jefe del Aeródromo. 5. Coronel Bautista, jefe de la Escuela de Transmisiones. 6. Tte. General Puigcerver, Jefe del Cuarto Militar de S.M. 7. General Sequeiros, Jefe del Gabinete del Ministro. 8. Sr. Reverter, Digendrisde. 9 Tte. General Eiroa, Jefe del Mando de Personal. 10. General Naveda, Jefe de la Agrupación del C.G. 11. Coronel Alonso, Jefe de la Maestranza de Cuatro Vientos. 12. Tte. Coronel Del Río, Jefe del 803 Escuadrón. 13. Coronel Raimundo Corredor, Jefe del Centro Cartográfico. 14. Tte. Coronel Roldán, Jefe del 402 Escuadrón. 15. General Mora, Director del Museo del Aire. 16. Coronel Cegarra, Jefe del Centro de Proceso de Datos. 17. Tte. Coronel Cervera, Ayudante de S.M. Un capitán de la Guardia Real. 18. Comandante Cámara. Ayudante del jefe del Cuarto Militar. 19. Tte. Coronel Arlandis. Ayudante del jefe del Estado Mayor. 20. Un Comandante de la Guardia Real.

nización y, sobre todo, distintas circunstancias. la mayor parte de los asistentes a la primera fotografía habían vivido toda su carrera militar bajo el signo de la guerra; cuando en el apartado "Valor", de sus Hojas de Servicio, no se leía "Valor acreditado", era porque figuraba "Valor heróico". Por el contrario, los aviadores de la segunda fotografía, ingresados en la Academia a partir del año 1945, habían podido volar en paz durante toda su carrera militar, salvo el parentesis del conflicto Ifni-Sahara que, aunque breve, no se saldó sin que, una vez más, la sangre española tiñera tierra africana.

La edad media de los asistentes a la primera fotografía era baja y el de mayor graduación militar era el Coronel González de Castejón; la edad media de los asistentes a la segunda fotografía ya no era tan baja y entre ellos figuraban tres Tenientes Generales, un General de División y dos de Brigada. la his-



toria de casi todos los primeros estaba por escribir, en la historia de la mayor parte de los segundos faltaban muy pocas páginas para llegar a la palabra "FIN"..... del Capítulo militar.

La vida del primer grupo fue una vida históricamente densa, cada día traía nuevos e importantes acontecimientos. Muchos hombres de los que figuran en la primera fotografía, además de vivir acontecimientos críticos de la historia de España pudieron participar en el desarrollo completo de la Aviación, desde los primeros globos a los aviones a reacción,

de la tela y la madera a los aceros especiales.

El Teniente General Kindelán (nacido en 1879 y fallecido en 1962) fue el primer español con título de piloto de aeroplano. El segundo fue Su Alteza Real el Infante Don Alfonso de Orleans (nacido en 1886 y fallecido en 1975). Creo que Dios premió los esfuerzos de ambos en pro de la Aviación Espa-

ñola concediéndoles años de vida suficientes para poder ver a los Escuadrones de F-86 cruzar el cielo de España.

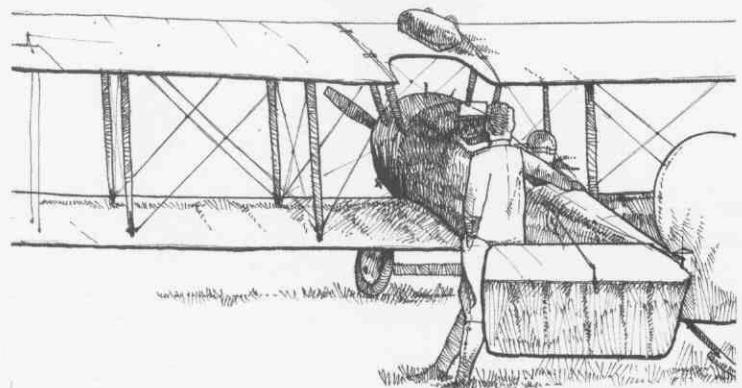
Con una perspectiva tan próxima parece que el segundo grupo no tiene historia aunque la vida ha seguido fluyendo, como el agua de un río, más o menos rápida, y, si no actores, por lo menos hemos sido espectadores de acontecimientos trascendentales para la Humanidad, desde la llegada del hombre a la Luna a la desintegración del imperio soviético, pasando por incontables conflictos bélicos. Con respecto a la guerra nuestra Patria ha vivido en un remanso los últimos cincuenta años de su historia (el terrorismo no es guerra, es crimen organizado) y tal vez sea ésta la más trascendental noticia que se puede escribir. De los militares de la segunda fotografía se podría decir que velaron sus armas pero nunca recibieron la orden de empuñarlas, tuvieron la fortuna, poco frecuente, de poder servir a España sin verse en la necesidad de combatir.

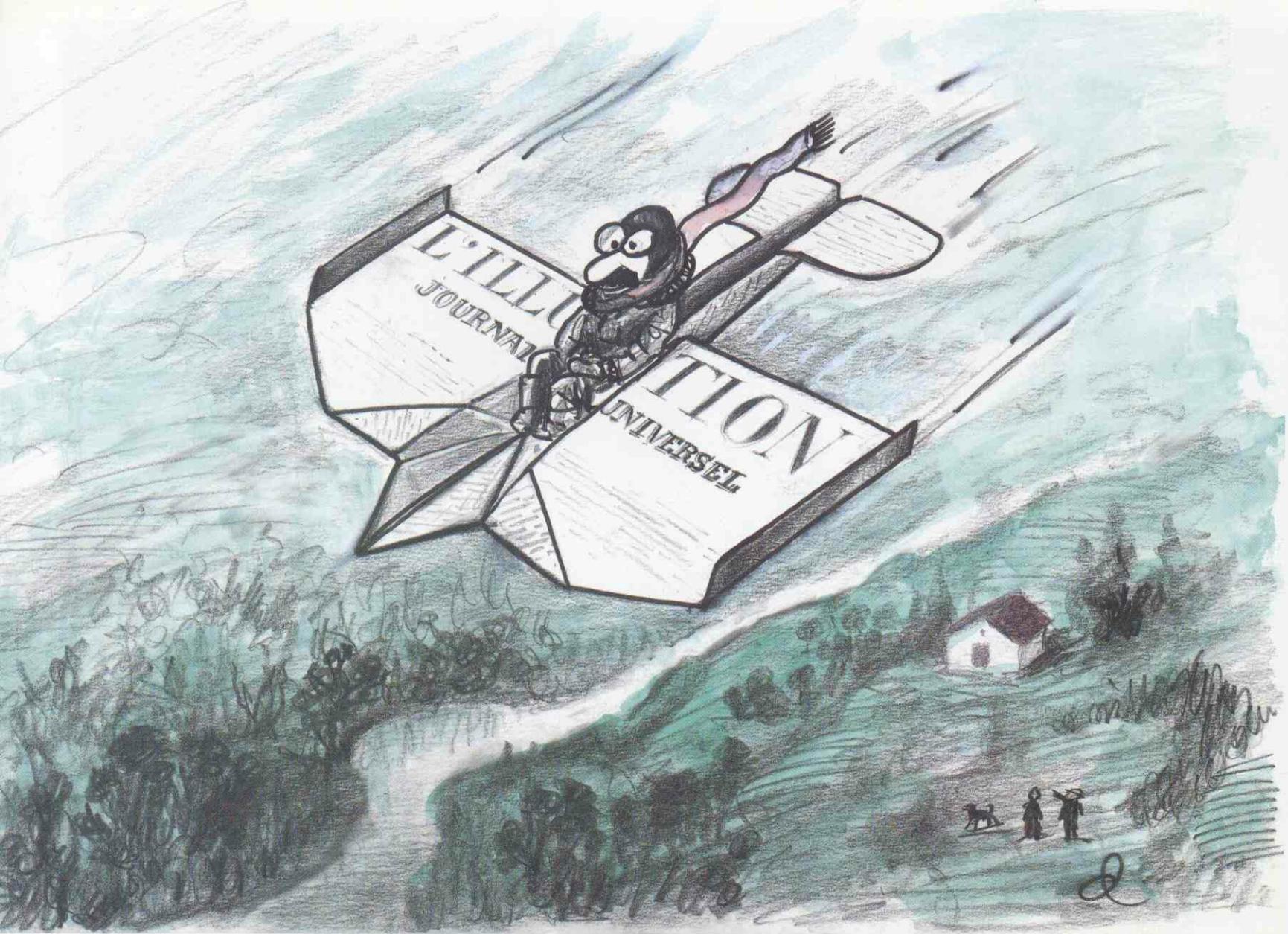
Los titulares más destacados de la prensa del día eran los siguientes:

- Gadafi exige a España e Italia que impidan los movimientos de la VI Flota en el Mediterráneo.
- Inadmisible ingerencia del dictador en la Política Exterior española.
- Otros diez etarras serán expulsados a un país africano.
- Los Ministros del Interior de España y Francia hablarán de ETA en Holanda.

- Expectación en EE.UU. ante la reacción del Coronel Gadafi.

- Más de cuatro mil personas se manifestaron en Madrid contra el ataque de EE.UU. y las Bases.
- El avión USA que aterrizó en Rota había participado en el bombardeo.
- Canceladas gran parte de las reservas de turistas en la Costa del Sol.
- Inquietud en una urbanización madrileña a causa de los continuos atracos.
- Mariano Rubio defiende en el Congreso un mayor predominio de la política monetaria.
- El dólar en sus más bajos niveles.
- Gran éxito del fútbol español. Barcelona, Atlético y Real Madrid finalistas en las tres copas de Europa ■





La Prensa y la Aviación

JAIME AGUILAR HORNOS
Coronel de Aviación

LA Prensa y la Aeronáutica han mantenido desde siempre estrechos lazos, algunos de los cuales pertenecen a los orígenes casi de ambas. Y no solamente eso, sino que a lo largo de su respectivo desarrollo se han prestado mutua ayuda.

Al hacer referencia a la prensa hay que destacar que desde el primer momento todo cuanto tuvo relación con la historia de la Aviación era noticia y, por lo tanto, recogido por este medio de comunicación escrita, quedando como testimonio y no precisamente en la prensa especializada, sino en la de información general.

Por otro lado, los acontecimientos de la aeronáutica en general y muy concretamente de la Aviación, permitían que la prensa explotara al máximo todas sus posibilidades en la exposición de la noticia y consiguiera aumentar su tirada y difusión que, al fin y al cabo, es uno de los objetivos que persigue cualquier periódico.

De esa manera el binomio Prensa-Aeronáutica quedaba re-

presentado en las múltiples facetas que podían presentarse, tales como la generación de la noticia de un hecho aeronáutico; otro aspecto, podía ser, el papel protagonizado por la prensa al patrocinar premios aeronáuticos; la utilización del medio aéreo como transporte o correo de la prensa, así como la necesidad de crear ediciones aéreas especiales, la publicación de revistas especializadas; la fotografía, tanto en la difusión de la noticia como de la fotografía aérea.

LA NOTICIA AERONAUTICA

DESDE la aparición de la Aerostación las informaciones publicadas en la prensa, relacionadas con este medio, quedaban reducidas a breves noticias sin gran relieve, dedicando solamente trabajos técnicos de cierta profundidad en la prensa militar -y concretándonos en España, en el "Memorial de Ingenieros" que recogía las experiencias aerostáticas,

THE DAYTON EVENING HERALD
Vol. XXIII. DAYTON, OHIO FRIDAY, DECEMBER 18, 1903. LAST EDITION. PRICE ONE CENT.

ANY JUMPED TO SAVE THEIR LIVES
Details Results of a Fire at the Candy Building This Morning.

SMOKE ROLLED UP ELEVATOR SHAFT
Locating the inmates of Building, Candy With

12 Pages
In Two Parts

YOL. XIX. NO. 68. FLYING MACHINE SOARS 3 MILES IN TEETH OF HIGH WIND OVER SAND HILLS AND WAVES AT KITTY HAWK ON CAROLINA COAST

NOV. 18, 1903. FRIDAY. DECEMBER 18, 1903. VOL. TWELVE. THREE CENTS PER COPY.

U. S. LANDING PARTY FINDS STRONG CAMP OF COLOMBIAN TROOPS
Native Order American Flag Handled Down on Carter But it Stays Put

TO DEEPEN THE HARBOR AT NORFOLK
Secretary of War Report Plan to Congress For Making Ship Channel Here 35 Feet Deep to Float Big Warships

"WANTS CANAL BUILT WITHOUT SUSPICION OF NATIONAL DISHONOR"
Senator Hoar and Gomans in Fiery Debate on Flag of the Senate

NO BALLOON ATTACHED TO AID IT
Three Years of Hard Secret Work by Two Ohio Brothers Crowned With Success ACCOMPLISHED WITH

FLYING BOYS FLY AIRSHIP
Machine Makes High Speed in the Teeth of a Gale and Lands at the Point Selected.

PROBLEM OF AERIAL NAVIGATION SOLVED
Ascent Made at Isolated Spot on Carolina Coast, Where Wrights Experimented for Three Years.

DEMOCRATIC PARTY IN WISCONSIN

Virginian-Pilot

12 PAGES
IN TWO PARTS

VO. XIX. NO. 68. FLYING MACHINE SOARS 3 MILES IN TEETH OF HIGH WIND OVER SAND HILLS AND WAVES AT KITTY HAWK ON CAROLINA COAST

NOV. 18, 1903. FRIDAY. DECEMBER 18, 1903. VOL. TWELVE. THREE CENTS PER COPY.

U. S. LANDING PARTY FINDS STRONG CAMP OF COLOMBIAN TROOPS
Native Order American Flag Handled Down on Carter But it Stays Put

TO DEEPEN THE HARBOR AT NORFOLK
Secretary of War Report Plan to Congress For Making Ship Channel Here 35 Feet Deep to Float Big Warships

"WANTS CANAL BUILT WITHOUT SUSPICION OF NATIONAL DISHONOR"
Senator Hoar and Gomans in Fiery Debate on Flag of the Senate

NO BALLOON ATTACHED TO AID IT
Three Years of Hard Secret Work by Two Ohio Brothers Crowned With Success ACCOMPLISHED WITH

FLYING BOYS FLY AIRSHIP
Machine Makes High Speed in the Teeth of a Gale and Lands at the Point Selected.

PROBLEM OF AERIAL NAVIGATION SOLVED
Ascent Made at Isolated Spot on Carolina Coast, Where Wrights Experimented for Three Years.

DEMOCRATIC PARTY IN WISCONSIN

Los primeros vuelos de los hermanos Wright fueron noticia de primera página.

por estar encomendado este servicio al Cuerpo de Ingenieros- e incluso tuvo cierta buena aceptación, la Aerostación, en la prensa dedicada a los deportes.

No obstante hay que reseñar que cuando por primera vez en la historia del mundo una máquina transportando a un hombre se elevaba en el aire empleando medios propios y recorría así un cierta distancia hasta aterrizar en un punto tan elevado como el de la partida, hazaña conseguida por Orville Wright en las desnudas dunas de Kitty Hawk el 17 de diciembre de 1903, al volar durante 12 segundos, recorriendo cuarenta metros, se dijo que la prensa americana, "la mejor informada del mundo", no tuvo conocimiento directo del suceso, cuando en realidad no fue verdad y existen testimonios que lo verifican.

Poco más tarde, el tema de la Aviación fue acogido por revistas de carácter científico, técnico y de turismo, respecto a cuanto se relacionaba con motores, células y turismo respectivamente, así como las correspondientes actividades en los propios boletines de los Aero-Clubs.

Pero rápidamente proliferó la necesidad de difundir cuantas noticias se relacionasen con la Aviación y que tuvieron inmediata acogida en la prensa diaria de información general, a la que si bien al principio dedicaban un espacio para un gran acontecimiento aéreo, poco a poco, fue afianzándose la necesidad de establecer una sección fija en equiparación semejante -tanto en extensión como en tratamiento- a las demás.

PREMIOS AERONAUTICOS ESTABLECIDOS POR LA PRENSA

En este aspecto cabe destacar el Concurso "Aerostático-Automovilista" organizado por "La Correspondencia de España", en honor de S.E. el Presidente de la República Francesa, aprobado por el Gobierno de S.M. el Rey de España debía de celebrarse en la

Plaza de la Armería el día 24 de octubre de 1905, a las nueve de la mañana. El concurso tenía por objeto estudiar, los resultados que podían prestar los globos y los automóviles en caso de guerra, y para ello se suponía que Madrid está sitiado por un enemigo que ocupa sus provincias limítrofes. Los globos debían salir de Madrid llevando despachos y debían ser perseguidos por los automóviles, necesitando para triunfar caer fuera de las provincias limítrofes y no ser capturados por ningún automóvil. El Gran Premio de Honor consistía en dos magníficos objetos de arte, regalo de S.M. el Rey de España y de S.E. el Presidente francés que sería adjudicado al globo que descendiese sin ser capturado a mayor distancia de Madrid o al automóvil que lo capturase. Por su parte, "La Correspondencia de España" donaba un premio de

3.000 pesetas, según hacia público dicho periódico el 7 de septiembre. El concurso se celebró el 27 de octubre y resultó ganador el globo "Alfonso XIII", que descendieron en las playas de Setubal (Portugal), tripulado por los Sres. Kindelán y Rugama, que obtuvieron los premios de S.M. el Rey, el Presidente de la República francesa y el de la Sra. Marquesa de Squilache.

En 1906, un gran periodista norteamericano, James Gordon -hijo del fundador del "New York Herald" y sucesor de éste en la dirección del periódico- estableció un concurso internacional anual de globos libres, para disputarse la copa "Gordon Bennett". Años más tarde establecería el trofeo "Bennet" para el aviador que volase a mayor distancia de la unidad de tiempo. La I G.M. interrumpió estas pruebas, al igual que lo haría la II G.M., después de la cual ya no volvió a reanudarse.

El aviador francés Louis Blériot que había ganado varios premios y batido varios records, cruzaba en vuelo, el 25 de julio de 1909 el Canal de la mancha, entre Calais y Dover, trayectoria en la que invirtió 37 minutos exactos. La repercusión de este vuelo fue enorme, sobre todo en Francia, como es natural. A Blériot, le fue concedida, entre otras cosas, la Legión de Honor y por otra parte, se embolsaba 1.000 libras esterlinas que concedía el periódico londinense "The Daily Mail" para el primero que sobrevolara el canal, uno de los dos primeros premios importantes que había establecido el citado periódico.

El otro premio de 1.000 libras esterlinas fue ganado, el 30 de octubre de 1909 por el piloto británico J.T.C. Moore-Brabazon, en un biplano "Wright", construido por Short, al efectuar el primer recorrido circular de una milla (1,6 km).

"Le Matin" organizó el circuito del Este, con un recorrido de 785 km, prueba que fue ga-

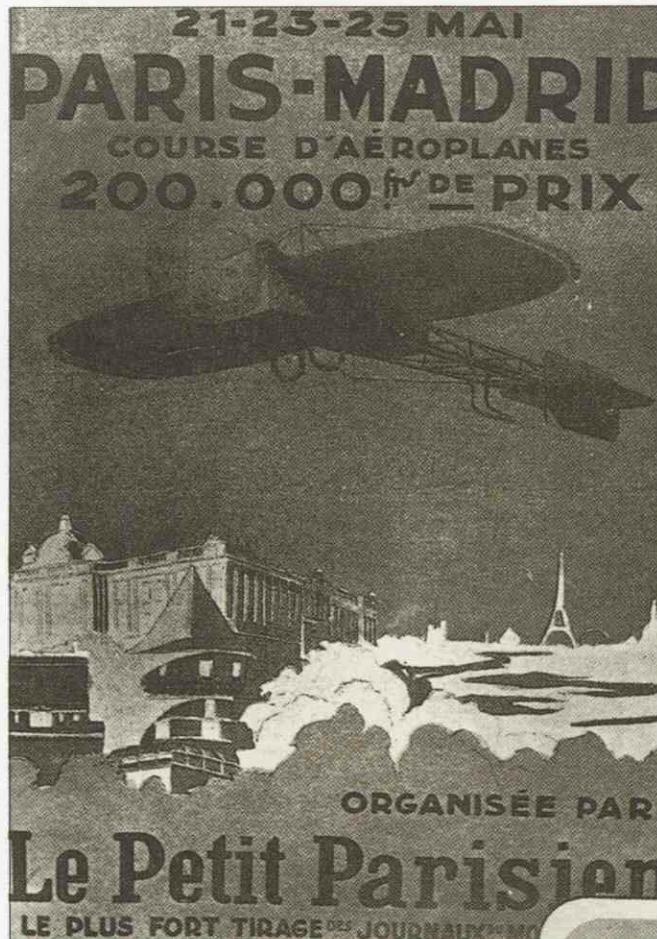


Trofeo James Gordon Bennett de la prueba de 1929. Bélgica lo conquistó en 1924 y Estados Unidos en 1928.

nada durante los días 7 al 17 de agosto de 1910 por Alfred Leblanc.

En 1911 tuvo lugar la primera carrera aérea internacional que se celebraba en el mundo, de la que fue escenario en buena parte nuestra patria. Se trataba de la carrera París-Madrid -objeto de un artículo en el número anterior de esta revista- organizada por el diario "Le Petit Parisien" -con premios de más de 200.000 francos- el Aero-Club de Francia y los Reales Aero-Club y Automovil-Club de España. La carrera -de trágica iniciación al precipitarse un aeroplano contra el público- fue ganada por el piloto francés Julien Védrines pilotando un aeroplano "Morane Borel" que tomó tierra en el improvisado aeródromo de la Dehesa de Santa Quiteria, en Getafe, el 26 de mayo de 1911.

Lord Northcliffe, propietario del "The Daily Mail" había ofrecido 10.000 libras esterlinas, en 1910, al primer piloto que volara en menos de 24 horas los 298 km. que separaban Londres de Manchester. El Premio lo ganó el francés Louis Paulhan al tomar tierra en Manchester el 28 de abril de 1910. Parece ser que un periódico rival ofreció en Plan de burla 10 millones de libras al primer aviador que llegase a volar 5 millas desde Londres y regreso, afortunadamente para dicho periódico nadie se lo llegó a tomar en serio.



CIRCUIT OF BRITAIN

ASIMISMO patrocinó "Te Daily Mail" la carrera del primer "Circuit of Britain", celebrada en julio de 1911, abierta a todo el mundo, comprendía un circuito de 1.010 millas (1.626 km), cuyo premio de 10.000 libras esterlinas fue ganado por el piloto francés Jean Conneau, a bordo de un "Bleriot".

El segundo "Circuit of Britain", celebrado en agosto de 1913, patrocinado por el mismo periódico, estaba reservado a hidroaviones y pilotos británicos. El primer premio de 5.000 libras esterlinas quedó desierto, pero se concedió uno de consolación de 1.000 libras esterlinas a Harry Hawker, por su esfuerzo en completar unas dos terceras partes del recorrido, antes de que un accidente le excluyera del concurso.

En 1922, ese mismo periódico patrocinó un concurso nacional de vuelo a vela en Iford Hill (Sussex), dotado con un primer premio de 1.000 libras esterlinas.

UNITED KINGDON AERIAL DERBY

CON el nombre de "United Kingdom Aerial Derby" se designó una de las famosas competiciones aeronáuticas que fue patrocinada por el periódico londinense "The Daily Mail" en los años heroicos de la aviación. El derby se realizaba sobre un



Winston Churchill hace entrega del premio de 10.000 libras esterlinas ofrecido por el periódico "Daily Mail" por haber cruzado el Océano Atlántico en vuelo a Alcock y Brown.

circuito alrededor de Londres, con la salida y la llegada en el aeródromo de Hendon. La carrera, abierta a todos los que quisieran inscribirse estaba premiada con un trofeo valorado en 100 guineas, además de 560 libras de premios en metálico, que incluían 250 libras para el vencedor. Se disputó por primera vez el 8 de junio de 1912, sobre un circuito de 81 millas (130,4 km) de longitud. Tras un final muy reñido, resultó vencedor T.O.M. Sopwith, con un monoplano biplaza "Blériot".

La carrera del año siguiente se celebró sobre un circuito mayor, de 94,5 millas (152,1 km), la competición tuvo lugar el 20 de septiembre de 1913, y el vencedor fue Gustave Hamel, con un monoplano "Morane Saulnier". Con un "Morane Saulnier" similar, V.L. Brock ganó el 6 de junio de 1914 la tercera edición de dicho derby recorriendo el mismo circuito.

Durante la I.G.M. se suspendió la competición y el cuarto "UK Aerial Derby" fue celebrado el 21 de junio de 1919, sobre el mismo circuito que el anterior y su vencedor fue el capitán G.V. Gathergood con un biplano "D.H. 4R".

En la quinta edición disputada el 24 de julio de 1920, el circuito fue ampliado a 100 millas (160,9 km), y el vencedor fue F.T. Courtney, pilotando un "Martinsyde" "Semi-Quaver".

Todavía se celebraron otras tres competiciones. La celebrada el 16 de julio de 1921 y la del 7 de agosto de 1922, ambas sobre un circuito de 200 millas (321,9 km), ganadas por el piloto J.H. James, pilotando un "Gloster Mars I". Este avión que conquistó estos tres premios fue el precursor de la notable dinastía de hidroaviones Gloster, que en años sucesivos destacarían en las competiciones de la "Copa Schneider".

LA TRAVESIA DEL ATLÁNTICO NORTE

EN 1913 "The Daily Mail" ofreció otras 10.000 libras esterlinas de premio, para el primer piloto que atravesara el Atlántico en vuelo.

En aquella época curzar el Atlántico por su parte más estrecha, desde Terranova hasta Irlanda, suponía volar más de 3.000 km., lo cual exigía repostar combustible, además de las adecuadas revisiones al aparato o bien realizar el vuelo directo, lo cual resultaba impensable, puesto que para ello se hubieran precisado enormes depósitos de gasolina y motores suficientemente potentes para soportar semejante peso y con un funcionamiento ininterrumpido.

Pero la I.G.M. empezó antes de que ningún piloto ni constructor de aviones pudiera aceptar el reto de Lord Northcliffe.

En abril de 1919 el premio por cruzar el Atlántico había subido a 13.000 libras esterlinas, ya que se había incrementado con las aportaciones de un hombre de negocios y de una compañía de tabacos.

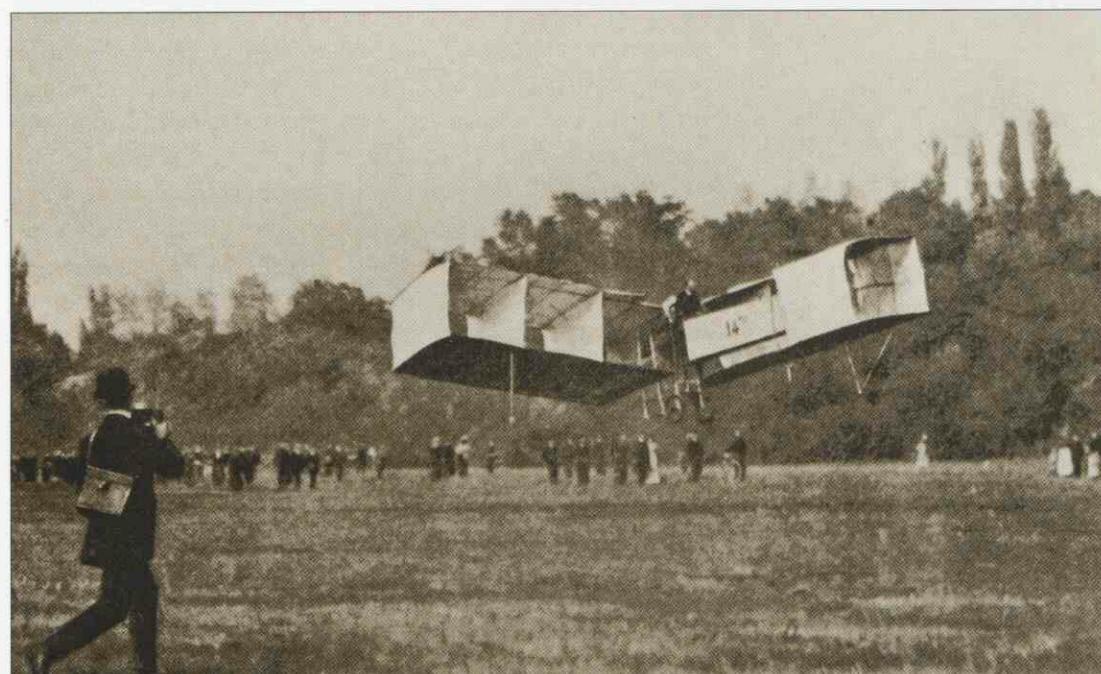
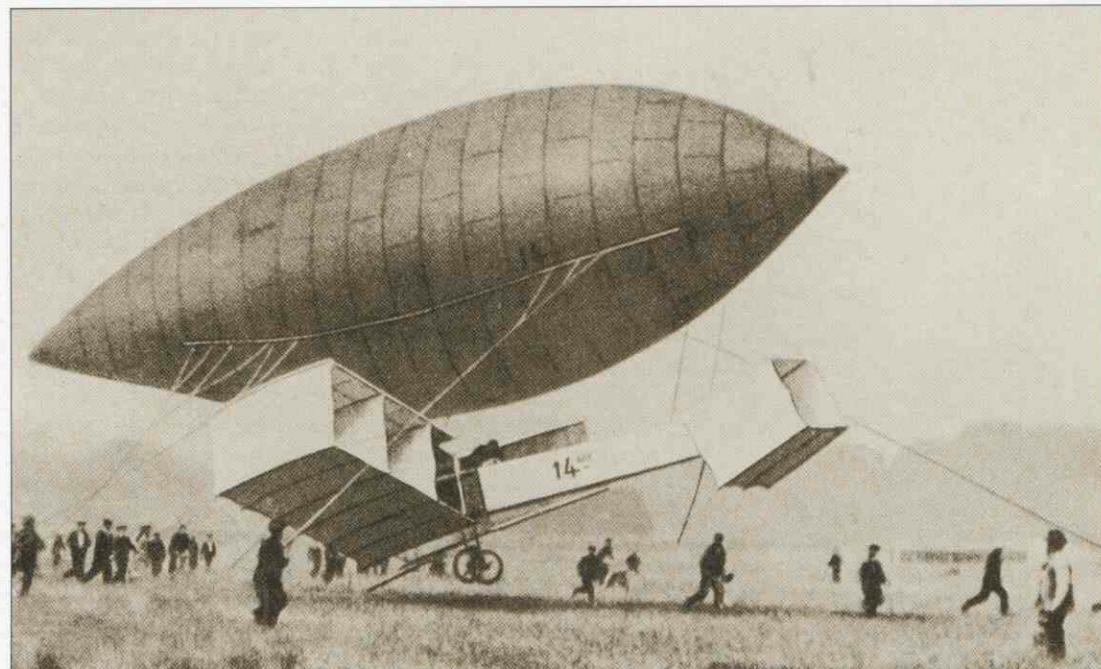
Pero la proeza no pudo realizarse hasta el 14 de junio de 1919 por el piloto John Alcock y Whitten Brown como navegante, a bordo de un avión de bombardeo modificado "Vickers Vimy", que despegando de San Juan de Terranova y después de permanecer 16 horas y 28 minutos en el aire tomaron tierra en Irlanda, cerca del puesto militar de Clifden.

En el Savoy Hotel, Winston Churchill, en representación de Lord Northcliffe -que estaba enfermo- les entregó las 13.000 libras. Al día siguiente el rey Jorge V les concedió sendos títulos de "Sir".

También Hawker y Mackenzie-Grieve intentaron llevar a efecto, esta travesía, realizando un notable vuelo en su monomotor "Sopwith Atlantic", pero no llegaron a alcanzar la tierra y cayeron en el océano, recibiendo asimismo un premio especial de consolación de 5.000 libras esterlinas.

OTROS PREMIOS

OTROS mecenas, ajenos a la prensa, establecieron premios aeronáuticos con el fin de proporcionar aliciente a quienes trataban por todos los medios que la aviación fuese un hecho positivo.



El piloto brasileño Santos-Dumont prueba su avión "14 bis" llevándolo colgado de su dirigible en el verano de 1906.



El piloto norteamericano Charles Lindbergh que a bordo del "Spirit of St. Louis" realizó el vuelo en solitario de cruzar el Atlántico. En los vuelos que realizó por Europa, tomó tierra en el aeropuerto londinense de Croydon.

Ya en 1904, Ernest Archdeacon creó la copa que lleva su nombre para premiar al piloto que cubriera la mayor distancia en vuelo, que para poseerlo definitivamente debía ser ganada dos años consecutivos por el mismo piloto. El primer vencedor fue Alberto Santos Dumont, quien el 12 de noviembre de 1906, recorrió 220 metros.

Ernest Archdeacon junto con Henri Deutsch de la Meurthe dotaron con 50.000 francos al primer piloto que recorriera un kilómetro en circuito cerrado, que fue ganado por Henri Farman el 13 de enero de 1908.

Por su parte, Henri Deutsch de la Meurthe instituyó la copa de velocidad, con su nombre, que no se corrió hasta 1912, y fue adjudicada definitivamente en 1922. Patrocinó otros mecenazgos aéreos.

Jaques Schneider, gran deportista, creaba en 1913, la copa que lleva su nombre, con la finalidad de "estimular el entusiasmo de los constructores de hidroaeroplanos y de animarles a crear el modelo más perfecto y racional". Se trataba de una prueba internacional de velocidad, en una distancia no

inferior a 150 km. La copa estaba valorada en 25.000 francos y además el vencedor recibiría un efectivo de otros 25.000 francos.

El Parlamento australiano aprobó un premio de 10.000 libras a quien realizase el primer vuelo desde Inglaterra a Australia, bajo la dirección del Real Aero-Club británico y bajo los auspicios de la FAI. La prueba fue ganada por los hermanos Ross y Keith Smith, el primero como piloto y el segundo como navegante, acompañados de los sargentos Jim Bennett y Wally Shiers. Despegaron de Inglaterra la mañana del 12 de noviembre de 1919 y tomaron tierra el 10 de diciembre en la Bahía de Fanny, de Darwin.

Raymond Orteig estableció el premio que lleva su nombre en 1919, dotado con un premio de 25.000 dólares para el primer piloto que realizase el vuelo Nueva York-París sin escalas y que fue ganado por el mítico Charles Lindbergh que lo conquistó el 21 de mayo de 1921, tras cubrir la distancia de 3.610 millas en 33 horas y 29 minutos.

EDICIONES AEREAES

De todas las relaciones de la Prensa con la aviación, quizás sea la de la llamada prensa en edición aérea una de las más interesantes.

Puede afirmarse que quien instuyó este procedimiento, con éxito, en el mundo entero fue el gran periodista alemán Ernest Wallenberg, director del periódico "B.Z. Am Mittag" y propietario de la importante firma editorial "Ullstein", ambas instaladas en Berlín y que ya en 1917 era calificado como "el periódico más rápido del mundo". El citado diario se vendía en todas las principales ciudades alemanas, a las pocas horas de haberse editado, gracias a la distribución efectuada por sus propios aviones.

Pero las verdaderas ediciones aéreas con auténtica periodicidad, surgieron en plena II G.M., en que la técnica aeronáutica había avanzado prodigiosamente. Fue el "The Times" londinense que en 1942 lanzó una edición semanal en papel de biblia, de ligero peso, aunque no fue hasta el 4 de agosto de 1944 que inició la edición aérea especial diaria. Esta experiencia proporcionó excelentes resultados, a pesar de las restricciones propias de la guerra. Más adelante fue el periódico "Daily Telegraph" quien siguió este ejemplo y sucesivamente otros diarios.

Por lo que se refiere a España, el 2 de octubre de 1919 la dirección del periódico "ABC" fletaba un avión "Avro" de la "Aviation Transport Internacional L.T.D.", pilotado por el capitán Tessimond Collier, a quien acompañaba el fotógrafo del referido periódico, Sr. Zegri. Se trataba de transportar periódicos "ABC" y revistas "Blanco y Negro" a Ciudad Real y Se-

villa, pero debido a un temporal sobre Toledo obligó a regresar al avión después de una hora de vuelo. Dos días más tarde se volvió a intentar el proyecto, tomando tierra en Ciudad Real sin novedad. El recibimiento en dicha ciudad fue de gran entusiasmo y el periódico se vendió rápidamente.

El segundo tramo del trayecto se realizó sin que existiese ningún contratiempo y hora y media más tarde aterriza en Sevilla, donde los sevillanos también mostraron su entusiasmo. Se ofreció una serie de agasajos al capitán Collier y al fotógrafo Zegri.

Aunque la experiencia inicial pareció positiva, en lo que representaba una innovación en la difusión de la prensa, la verdad es que no consiguió el resultado que se esperaba debido a la escasa seguridad en la navegación aérea que producía poca regularidad.

Pero en realidad no fue hasta 1949 que el diario "ABC" lanzó al mercado una edición aérea. Era, también el primer periódico del mundo, en huecograbado, que se enviaba por correo aéreo en edición especial semanal.

Ese mismo año, el diario "La Vanguardia Española", de Barcelona comenzó asimismo a hacer una edición aérea en papel biblia, exactamente igual a la edición normal, destinada exclusivamente a

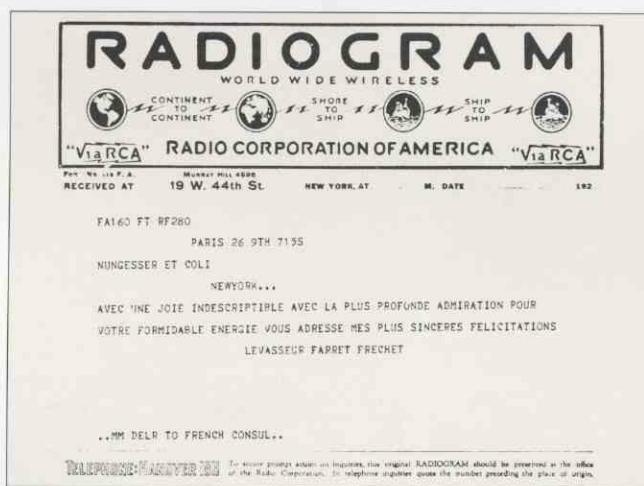
la venta del periódico en Madrid, para lo cual llegaba a esta capital en avión, en la misma mañana que salía de Barcelona.

Poco tiempo después, la cumbre de las ediciones aéreas en papel biblia fue extendiéndose a las revistas, así se publicaron -o siguen publicándose- en ediciones aéreas: "El Exportador Español", "La Actualidad Española", "La Moda Española", "Ecclesia", etc., todas de Madrid.

OTRAS TECNICAS

LAS ediciones aéreas, que fueron inicialmente una victoria de la técnica al servicio de la propaganda durante la II G.M. consiguieron en la postguerra, otros objetivos políticos y comerciales de gran interés, puesto que muchas otras naciones siguieron la pauta de Inglaterra.

El interés en el procedimiento de la distribución aérea estaba en lograrla con rapidez y con la máxima eficacia, factores decisivos para esta tarea, ya que permitía que la lectura de las noticias, fuera de su recinto habitual, no fuese un repaso de acontecimientos ocurridos con excesiva antelación a la recepción de un diario. Si se disminuían las distancias, a efectos de reparto de prensa se obtenía una mayor área de influencia en competencia y detrimento de los demás periódicos que no utilizaban habitualmente este método de distribución.



La falsa noticia de que Charles Nungesser y Coli habían cruzado el Atlántico y llegado a Nueva York. Telegrama del diseñador del avión P. Levasseur que manifiesta su alegría por el éxito obtenido.

Hoy día, se sigue utilizando este método de distribución, pero como un sistema normal dentro del transporte del correo aéreo, dada la tupida red de líneas comerciales, regulares o charter, que circundan el mundo constantemente.

Sin embargo, actualmente los medios aéreos se utilizan, además de otras formas, de una manera especial para enviar a determinados corresponsales a zonas conflictivas, en el lugar donde se produce la noticia o bien el envío de cierto material de forma rápida, incluso sirvieron para enviar los "flanes" de esteriotipia, de aquellas secciones o páginas que eran publicadas en común por un mismo periódico editado en cadena.

Pero las técnicas actuales de informática, teletexto, fax, transmisión vía satélite, proceso de datos, etc., permiten, no sólo la comunicación rápida de la noticia, sino la confección y edición de un mismo periódico en distintos lugares a la vez, y nos estamos refiriendo a los medios de comunicación de prensa, puesto que la radio y la televisión permiten más amplios y complejos enlaces y conexiones.

PERIODICOS CON AVIONES PROPIOS

ADEMÁS del "B.Z. Am Nittag", que ya hemos citado al tratar el tema de las ediciones aéreas, debemos hacer referencia al "Daily Mail" que fue también el primer periódico que poseyó su propio avión para transportar periódicos y recoger noticias, y el vizconde de Rothermere -principal accionista del periódico tras la muerte de su hermano Northcliffn, en 1992- fue quien financió el diseño y construcción del "Britain First", veloz bombardero bimotor que se transformaría en el célebre "Bristol Blenheim" durante la II G.M.

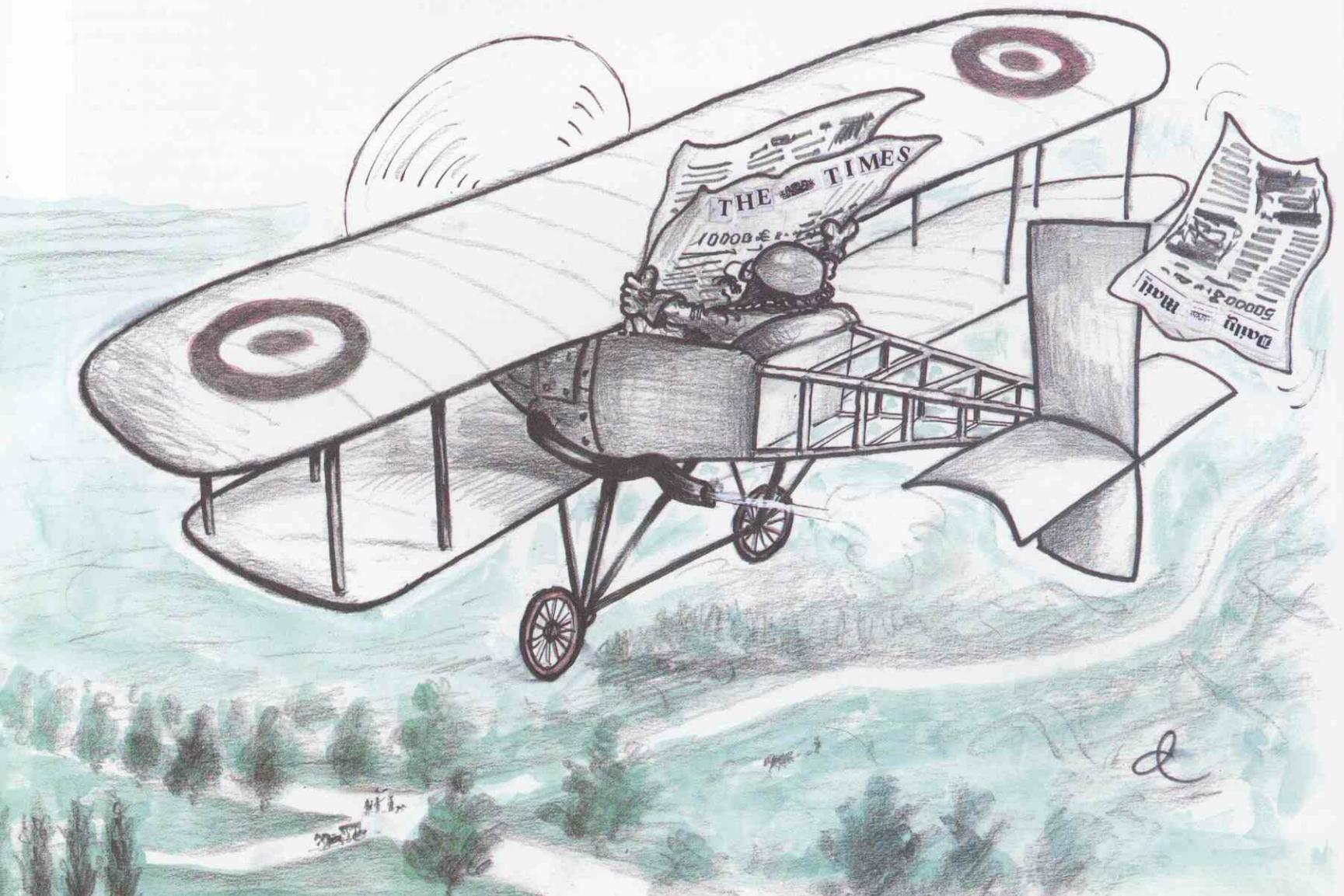
También el diario japonés "Asahi Shimbun" disponía no solamente de sus propios aviones, sino que dispuso de su aeródromo particular para su exclusivo uso.

UNA FALSA NOTICIA

CHARLES Nungesser, junto con el navegante Francois Coli, intentaron realizar la travesía de París a Nueva York a bordo del Levasseur "PI-8", denominado "L'Oiseau Blanc". Despegaron de Le Bourget al amanecer del 8 de mayo de 1927 y se dirigieron hacia el Oeste e incluso se comprobó su paso por Etretat volando hacia alta mar.

A las cinco de la tarde, París quedó conmocionado al recibir la noticia de que "L'Oiseau Blanc" había aterrizado sin novedad en Nueva York. "La Presse" había lanzado una edición especial con titulares sensacionalistas: una escolta aérea norteamericana había salido a recibir a los pilotos franceses en las inmediaciones de Nueva York, la muchedumbre los estaba esperando en unión de numerosas personalidades. "París-Sport", periódico especializado en temas hípicos, también se apresuró a lanzar una edición especial. No pudo averiguarse el origen del telegrama que fue transmitido a las Agencias de prensa.

Sin embargo, la triste realidad era que en Nueva York se desarrollaba una escena totalmente diferente. Era cierto que había acudido una muchedumbre y celebridades que esperaban la llegada de "L'Oiseau Blanc", pero no existió el menor rastro del avión. Con el deseo de anticiparse a todos los demás diarios "La Presse" no constató la veracidad del telegrama y algunos periódicos, sin realizar más averiguaciones, le siguieron. Más tarde, se convencieron los periodistas france-



ses que dado el tiempo transcurrido se debía haber agotado el combustible, empezó la búsqueda a gran escala. El hecho ocurría doce días antes de que Lindbergh llegara a París en dirección contraria.

La falsa noticia de que Nugesser y Coli habían concluido con éxito su vuelo transatlántico sirvió para que cada periódico crease -si no existía- la sección de aeronáutica a cargo del personal especializado, en su mayoría antiguos pilotos de la I G.M.

VUELOS EN ESPAÑA

SIN embargo, la prensa española no se distinguió en donar premios que constituyesen un incentivo económico para vuelos notables que dieran prestigio a la aviación española y a nuestra nación.

Los pilotos militares españoles una vez obtenido su título de piloto de avión, se inscribían en la F.A.I., a través del R.A.C.E., para convalidar el título militar por el de piloto civil internacional, quedando facultados para que les fuesen homologados los "records" que pudiesen batir.

Pero durante el período inicial de la creación de la Aviación Militar Española, que es prácticamente la del conjunto de nuestra Aviación y de todas las actividades aéreas, quedaban fusionadas en una sola inquietud, encaminada a que aquellos aeroplanos volasen y se mantuviesen en el aire. La conquista de "records" era otro

SUSCRIPCION PARA UN PREMIO QUE DEBE SUBSISTIR

El aviador se ha hecho aviador por afición, por temperamento, porque simula ideal de volar... Solo por eso son aviadores los que lo son.

Realizan hazañas por la satisfacción de realizarlas, por banar su espíritu en el perfume del... más allá... Saben que está allí... la gloria, y de ella en pos van jinetes en su Pegaso.

Queremos decir que «los del aire» no necesitan estímulos para «hacer cosas». Ahí están para evidenciarlo los bravos que vuelan en Marruecos. Su proceder es lantísimo, que admira a propios y extraños, merece premiarse de modo particular, y nosotros estimamos debiera crearse para ellos una nueva recompensa, un sencillo acreditativo de haber volado sobre el suelo africano, donde derrotan heroísmo y abnegación.

Pero no es precisamente a los que, atendiendo al Estrecho, se consagran a luchar por el bien de la madre Patria a quienes nos referimos en estas líneas. Aquellos merecen otras, llenas de unción, que viva en otro lugar más preferente, y sus méritos han de ser apreciados por las autoridades que deben determinar la recompensa que la justicia.

El Real Aero Club de España tiene señalado un premio de 1.000 pesetas para cada uno de los pilotos de nacionalidad española, con título expedido por dicha Sociedad, que, partiendo de un punto del territorio español, aguas jurisdiccionales o zona ocupada del Norte de África, bate un record nacional correspondiente a los números 1, 2 y 3 de las clases A y C de los admitidos por la Federación Aeronáutica Internacional.

Motivos circunstanciales, ajenos a dicha entidad, hacen que en los días presentes no pueda el Real Aero Club de España responder a ese desembolso, y de ahí que están sin abonar los premios correspondientes a los records de distancia y duración, logrados (este último dos veces) recientemente por el piloto aviador militar D. Luis Martínez Delgado.

Y aunque, como queda consignado, no sea nuestros aviadores seres temerarios que se lancen a ganar records con mitos lucrativos, creemos nosotros que no procede dejar de abonar el premio de referencia; y, con el fin de que los pilotos que los atendidos perciban aquél premio como sus predecesores, AEREA abre una suscripción, a la cual invita a todos los aeronautas españoles, y con la concurrencia de ellos, a la que también pueden sumar la suya los aficionados y curiosos con simpatía el desarrollo de la navegación aérea. Lo mismo que las casas industriales y comerciales que tienen relaciones con la Aeronáutica naval y militar, esperamos allegar pesetas suficientes para premiar a los que van más allá en cada record.

Si la idea es aceptada, los que la acojan pueden enviar a la Administración de AEREA la cantidad que deseen aportar.

Del resultado de la suscripción que abrimos daremos cuenta detallada en números sucesivos.

De la suma que se recaude se abonarán 1.000 pesetas al piloto Sr. Martínez Delgado por haber batido el último record, y el remanente quedarán en Caja para responder a recordmanos futuros.

AEREA dará de abonar inmediatamente premios tan pronto como el Real Aero Club de España vuelva a contar con medios económicos para satisfacerlos. Y, llegado ese momento —que deseamos sea cuanto antes—, los fondos que existan en la Caja de AEREA procedentes de la suscripción que abrimos, serán destinados a la creación de un premio extraordinario, para disputar el cual se dictarán en su día las oportunas bases.

Noticia de la suscripción abierta por la revista "Aérea" para dotar al premio de 1.000 pts. que ofrecía el Real Aero Club de España que bate un record nacional (duración, distancia, altitud) en globo o en aeroplano a motor

problema, e incluso es probable que se llegasen a batir algunos de ellos en aquellas demostraciones-competiciones-semanas-aéreas-mítines que se organizaban, con relativa frecuencia, en las principales ciudades españolas, para dar a conocer aquel prodigo que el hombre siempre había ambicionado: volar!

Por otra parte en España se carecía de recursos, tanto en aviones como en medios económicos, no pudiendo establecer estímulos y alicientes que verdaderamente impulsaran a llevar a cabo empresas capaces de batir "records" y el RACE, pese a su mucho entusiasmo, carecía de medios económicos para alentar estos objetivos.

Al contrario de lo que ocurría en Alemania, donde la Liga Nacional para el fomento de la Aviación, mediante suscripciones voluntarias recaudó en 1913, siete millones de pesetas, que según la memoria publicada a finales de ese año, primero del funcionamiento de la Liga, se habían invertido 730.000 pts. en instrucción de aviadores, 600.000 pts. en premios, 270.000 pts. en concursos, 155.000 pts. en establecimiento de aeródromos, 100.000 pts. en seguros para aviadores y operarios agregados; en total, en ese año, había desembolsado la Liga 2.145.000 pts. y de los 5.855.000 pts. de remanente, se habían reservado 1.700.000 pts. para ser gastadas ese año, de las cuales 375.000 pts. debían serlo en vuelos de larga distancia, 312.000 pts. para establecer en el Báltico una estación de hi-



El periodista argentino Lorenzo Cerutti acompañado de Ruiz de Alda, Ramón Franco y Rada, en uno de los vuelos de prueba que realizaron en el hidroavión "Plus Ultra".



Titulares de prensa publicados entre los días 12 de junio y 3 de julio sobre la trágica desaparición del "Cuatro Vientos" y de sus infortunados aviadores Mariano Barberán y Joaquín Collar.

droplanos y 300.000 pts. para un concurso de motores de aviación alemanes. Además advertía la Liga que no continuaría dando premios por vuelos notables, porque el fondo especial destinado a ellos, 1.000.000 de pts. se habían agotado y porque todos los "records" se hallaban en manos de pilotos alemanes.

Siguiendo este ejemplo, Francia en 1923 creó tres premios que se convocaban en el mundo, estableció en 1921 varios premios, entre ellos el "Fernandez Duro" de 10.000 pts. al primer

piloto español, con título expedido por el RACE, que partiendo desde un punto del territorio español, aguas jurisdiccionales o zona ocupada del N. de África, batiiese el "record" mundial correspondiente a las clases A y C de los admitidos por la FAI. Asimismo instituyó otro premio de 10.000 pts. para cada uno de los pilotos de nacionalidad española con título del RACE que partiendo de los lugares indicados batiesen un "record" nacional correspondiente a los números 1, 2 y 3 de la clase A y C de los admitidos por la FAI: duración, distancia y altura.

Pero en 1924 el RACE no podía responder a ese desembolso y, por lo tanto, se encontraba pendiente de abonar los "records" de distancia y duración nacionales (este último en dos ocasiones) al capitán, piloto militar, D. Luis Martínez Delgado. Ante tal circunstancia la revista "Aérea", el 24 de octubre de 1924, abrió una suscripción, a la que invitaba a contribuir a todos los aeronáuticos españoles y a cuantos simpatizasen con la Aeronáutica. Añadía que con lo recaudado se abonarían 10.000 pts. al capitán Martínez Delgado, por haber batido el último "record" y el remanente quedaría en caja para responder a aquellos pilotos que batiesen nuevos "records". Asimismo, aclaraba que "Aérea" dejaría de abonar esos premios tan pronto como el RACE volviese a contar con medios económicos para satisfacerlos. En ese caso, los fondos remanentes procedentes de la suscripción serían destinados a un premio extraordinario. Recordaba, además, las condiciones establecidas por el RACE para conseguir alguno de los "records", así como cuáles eran los últimos nacionales homologados.

Sin embargo, la suscripción abierta se prolongó hasta marzo de 1925 y no se pudo hacer entrega del premio al capitán Luis Martínez Delgado hasta el 17 de junio de ese mismo año, en los salones de la sociedad, cuyo presidente el Sr. Conde del Vado pronunció unas palabras que agradeció el mencionado capitán.

LOS GRANDES VUELOS ESPAÑOLES

TODOS los grandes vuelos españoles constituyeron noticia de primera página en todos los rotativos de nuestra nación, tanto de tirada nacional como de provincias, que fueron prolongados con grandes titulares y seguidos durante varios días con sumo interés por un público deseoso de saber cuánto sucedía o había sucedido.

La realización de los grandes vuelos españoles llevados a cabo por pilotos militares, fueron patrocinados por el Estado, aunque no todos los que fueron propuestos pudieron realizarse, sino aquellos que previamente efectuasen la presentación de una memoria completa, donde se concretaban todos los pormenores del vuelo y fuesen debidamente aprobado por las autoridades aeronáuticas.

Los pilotos civiles españoles que efectuaron este tipo de vuelos tuvieron que agenciárselas por su cuenta e incluso no encontraron suficiente apoyo para otorgarles los correspondientes permisos. Rein Loring en sus dos travesías de Madrid a Manila, Juan Ignacio Pombo en su vuelo de Santander a Méjico, el de Lorenzo Ricci de Madrid a Guinea, etc.

No obstante, estas gestas de la aviación española, fueron temas de constante palpitación en las páginas de las prensa, tanto nacional como internacional, tales como:

-La travesía del "Plus Ultra", desde Palos de Moguer a Buenos Aires, llevada a cabo por Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y el mecánico Rada. Por cierto existe una pequeña anécdota relacionada con un periodista y que por lo tanto tiene cierta relación con cuanto se está exponiendo. El periodista argentino, correspondiente de "La Prensa" argentina estaba empeñado en que le transportaran de Meli-

lla a Palos para poder hacer dos crónicas del vuelo. Tanto insistió que al final Franco le permitió que fuese con la condición de entrar en el avión un par de horas antes que la tripulación y estar escondido en su interior hasta estar en pleno vuelo. En fin, en plan de polizón.

-El vuelo Madrid-Manila, de la "Patrulla Elcano" en la que Eduardo González-Gallarza y Joaquín Loriga llegaron a Manila, con la pérdida y consecuente aventura en el desierto del capitán Rafael Martínez Estevez y su mecánico que afortunadamente fueron rescatados.

-La aventura frustrada de dar la vuelta al mundo en un "Dornier 16" cuyos tripulantes, Franco, González-Gallarza y Ruiz de Alda fueron rescatados después de estar varios días a merced de las aguas del Atlántico.

-El vuelo del "Jesús del Gran Poder", con su periplo por América del Sur, pilotando por los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias.

-El malogrado vuelo del "Cuatro Vientos" con el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar que desaparecieron en el trayecto de la Habana a México.



El fotógrafo Leopoldo Alonso, gracias a un ingenioso sistema consigue autofotografiarse en vuelo. La cámara estaba situada en el montante del ala y era accionada por el fotógrafo por medio de un cable que actuaba sobre el disparador.

PUBLICACIONES AERONAUTICAS EN ESPAÑA

MUCHAS han sido las publicaciones dedicadas a la aeronáutica que han existido en nuestra nación desde que apareció la Aviación, en comparación con otras naciones, aunque su difusión siempre ha estado reducida a un grupo limitado de profesionales y aficionados.

La primera publicación periódica que se ocupó de la aviación en nuestra nación fue "España Automóvil" (Madrid, 1907-29), revista técnica ilustrada en automovilismo y aeronáutica, quincenal, de la que fue propietario y fundador el capitán de infantería José M. Samaniego y que dirigió José García Benítez. Fue creada como órgano oficial del Real Automóvil-Club, del que fue redactor jefe Guillermo Ortega. En 1912 dicha revista recibió el nombre de "España Automóvil y Aeronáutica" convirtiéndose también en órgano del Real Aero-Club de España. Hace, pues, ochenta y siete años que se publicó en nuestro país la primera revista de aeronáutica.

Reseñada cual fue la primera revista especializada, en parte, en aeronáutica y el importante papel que desempeñó pasaremos a denominar aquellas que mayor relieve obtuvieron antes de la Guerra Civil Española:

Revista de Locomoción Aérea (Barcelona 1909-12), mensual fundada por la Asociación de Locomoción Aérea y dirigida por el sabio José Comas Solá.

Aviación (Barcelona, 1910-12), quincenal, fundada por Juan Sardá.

Heraldo Deportivo (Madrid, 1915-36), revista decenal, con información aeronáutica ilustrada con fotografía y disposiciones, fundada y dirigida por Ricardo Ruiz Ferry, que tras haber sido uno de los primeros pilotos de aerostación, fue uno de los primeros comentaristas aeronáuticos que tuvo la prensa española y director de Aviación Civil en 1936.

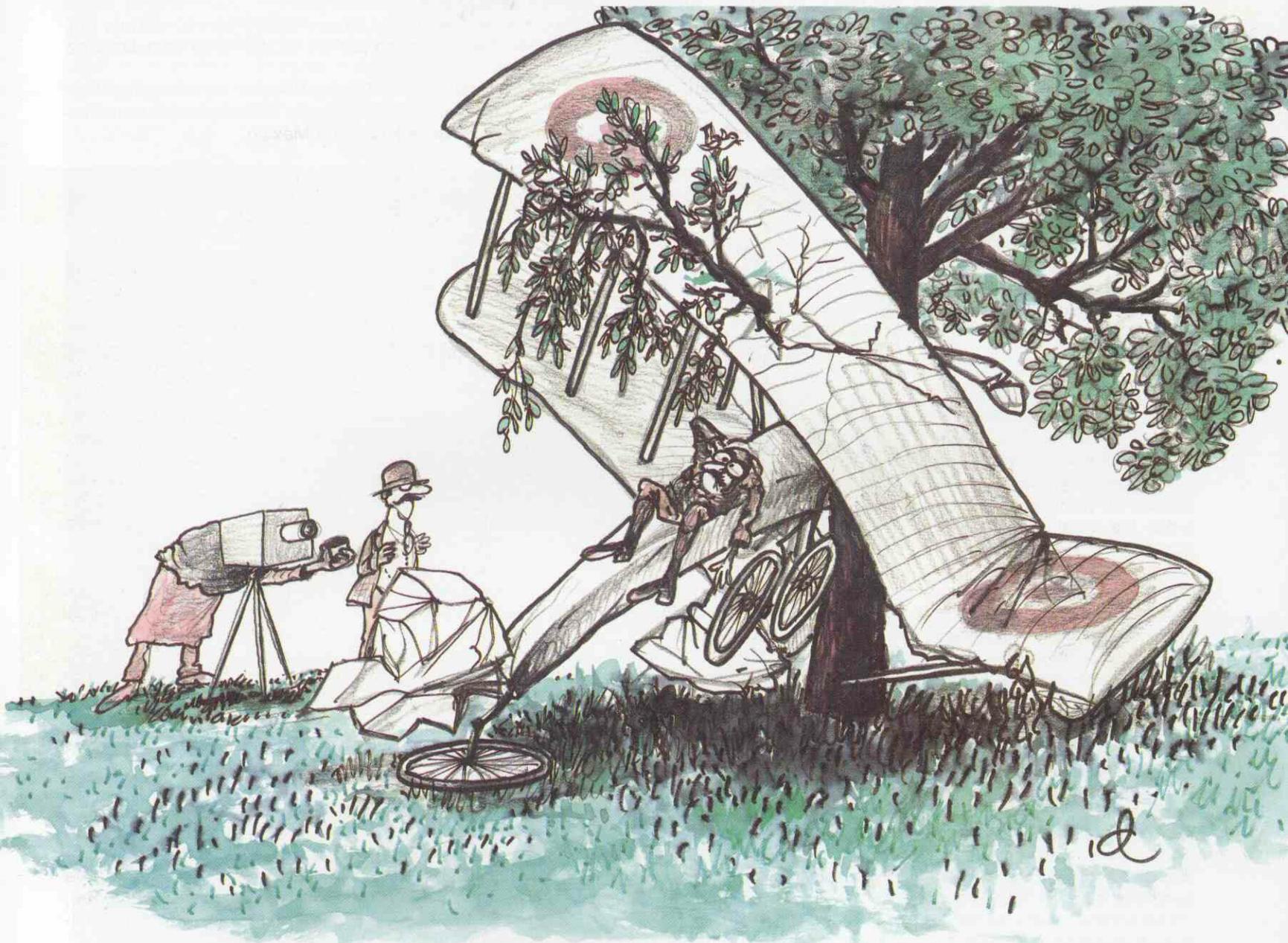
Auto (Madrid 1926-31), revista mensual ilustrada de automovilismo, aviación y deportes.

Andalucía Aeronáutica (Sevilla 1928-30), órgano oficial del Real Aero-Club de Andalucía, de periodicidad mensual y de la que fue director Felipe Acedo Colunga.

Motoaviación (Madrid 1928-34), editada por Aéreo Popular.

Icaro (Madrid, 1928-33), revista ilustrada mensual de aeronáutica mundial que dirigió Francisco Savanay.

Anuario de Aeronáutica (Madrid 1929) órgano oficial de la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreos que se publicaba mensualmente.



Boletín Oficial del Real Aero-club de España (Madrid 1918-21), publicación mensual que pasó a ser trimestral a partir de 1923.

Aire, Mar y Tierra (1911-19-20), revista mensual de Telegrafía y Telefónica sin hilos, Aviación, Automovilismo, Ferrocarriles y Marina mercante y de guerra.

Automóvil Comercio (Barcelona 1920-36), revista mensual ilustrada de Automovilismo y Aviación.

Alas (Madrid, 1922-30), revista quincenal de Aeronáutica, editada por Aviación Civil.

“Aérea” (Madrid 1926-31), revista mensual, ilustrada de aeronáutica.

Kinos (Madrid 1929-31), revista sucesora de “España Automóvil y Aeronáutica”.

Revista de Aeronáutica (Madrid, abril de 1932) por iniciativa de la Jefatura Militar de Aviación, cuyo fundador y primer director fue el entonces comandante Fernández Longoria. Se suspendió la publicación en agosto de 1936.

Anuario Español de Aeronáutica (Madrid 1932-33 y 1934-35).

Boletín Oficial de la Dirección General de Aeronáutica civil. (Madrid 1932-36).

Aviación (Barcelona 1932-36), bimestral, editada por el Aero-Club de Cataluña.

Rutas (Valencia 1934), sección oficial del Automóvil-Club y Aero-club valencianos, revista dedicada a la actualidad gráfica, deportes, automóviles, aviación, etc..

Aviación y Deportes (Madrid 1936), revista mensual, órgano oficial de la Liga Española de Pilotos Civiles de Aeroplano.

Después de la Guerra Civil Española, salvo algunos medios de órganos oficiales, como "Revista de Aeronáutica" que tras el paréntesis de la guerra volvió a publicarse en diciembre de 1940, bajo la dirección del teniente coronel Francisco Iglesias Brage, las publicaciones de anteguerra desaparecieron y surgieron otras, de las cuales citaremos:

Avión (Madrid 1946-1982), revista bimensual de divulgación aeronáutica, que a partir de agosto de 1946 pasó a ser mensual, era el órgano oficial del RACE, fundada por el coronel Jacobo Armijo, luego dirigida por el coronel Serrano de Pablo y más tarde por Luis Sáenz de Pazos.

OACI (Montreal, Canadá 1947-50), edición en español del boletín mensual de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Ingeniería Aeronáutica (Madrid 1949-1982), revista técnica trimestral hasta 1955 que se convirtió en bimensual, de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, dirigida inicialmente por el coronel Pérez Marín.

El Aeromodelista (Madrid 1951), aeromodelismo para todos, mensual y que en diciembre de 1952 fue absorbida por *Aviación*.

Vuelo a Vela (Madrid 1952-19..), revista mensual de aeromodelismo y aviación deportiva, dirigida por su propietario José Bautista de la Torre, y cuyo primer número se llamó *Volovelismo* (información y crítica del I Campeonato Mundial) y en julio de 1952, apareció como suplemento ocasional de la publicación *El Aeromodelista*.

Rutas (Madrid 1952-63), revista bimensual, de la Aviación Comercial y del Transporte Aéreo.

En la década de los años sesenta aparecieron nuevas revistas, como:

Boina Negra (Alcalá de Henares 1960), revista bimensual de paracaidismo, editada por la Agrupación de Banderas Paracaidistas del Ejército de Tierra.

Flaps, revista juvenil de divulgación aeronáutica (1960-1985), que inicialmente fue quincenal y a partir de 1963 mensual, de la que fue director Salvador Bello Cuesta y que se editaba en Valladolid.

Aguilas, revista editada por el Escuadrón de Alumnos de la Academia General del Aire en 1956, continuadora de *El Caimán* y que prosigue en la actualidad.

Defensa (Madrid 1978), revista mensual ilustrada, internacional, de ejércitos, armamento y tecnología, que en la actualidad prosigue su publicación bajo la dirección de Vicente Tálon.

Alas Gloriosas, revista mensual de la Asociación Aviadores de la República (1978-1984), que estuvo dirigida por Crispín Martínez López.

Avion Revue (Madrid, 1979), cuyo primer director fue José Antonio Silva, que trata de aviación comercial, deportiva y militar. Su director general actual es Enrique Hernández-Luque.

Air Sonic, Embolo y otras que se mantuvieron con vida poco tiempo, aunque eran excelentes.

LA FOTOGRAFIA Y LA AVIACION

AUNQUE los primeros ensayos sobre fotografía, tuvieron lugar en 1802 de la mano de Tomás Wedgwood, la fotografía como arte fue mejorando desde 1831 con las innovaciones de José Nicéforo Niepe, Juan Luis Mandé Daguerre, Guillermo Enrique Fox Talbot, J.B. Readi, Hipólito Baryard, Sir Juan Herschel y de una manera más práctica de la mano de Arthur Korn, físico Alemán, que logró en 1904, por primera vez, la transmisión de fotografías a través de líneas telegráficas, realizadas con éxito en París.

Por eso cuando la fotografía ya va adquiriendo personalidad, surge en 1903, de la mano de los hermanos Wright el vuelo con un medio más pesado que el aire y la fotografía queda íntimamente relacionada con este nuevo "invento" que va a revolucionar el siglo. Por eso existen fotografías de toda la historia de la aviación, desde ese primer vuelo en las dunas de Kitty Hawk, en Carolina del Norte, pasando por los grandes vuelos, las intervenciones del avión en acciones bélicas y todos los grandes acontecimientos aeronáuticos. Este peculiar matiz distingue a la Aviación de otras actividades, iniciadas mucho antes, ya que es raro el acontecimiento aeronáutico del que no hay constancia documental fotográfica.

La aviación también ha beneficiado igualmente al periodismo gráfico, puesto que las fotografías sobre temas aeronáuticos siempre acapararon la atención del público y fueron muy bien acogidas, o también obteniendo directamente paronámitas aéreas de acontecimientos y sucesos que por la extensión fotográfica de los mismos, el reportero no podría abarcar sin las posibilidades que le brinda el avión.

Aunque los primeros fotógrafos aéreos fueron los aerosteros militares como lo demuestran las fotografías que se adjuntan, entre los fotógrafos españoles que destacaron como fotógrafos aeronáuticos podríamos citar:

En primer lugar cabe destacar al gran deportista Jesús Fernández Duro que fue el primer civil en realizar fotografías desde la barquilla de su globo "Alcotán";

Leopoldo Alonso, fotógrafo oficial de aviación, fue uno de los primeros -si no el primero- que tomó fotografías desde el aire en España. Ya en 1923 fue especialmente invitado al "raid" Melilla a Canarias- aprovechando el período de relativa calma en las operaciones militares de Marruecos -a bordo del hidroavión M-MWAC nº 3, pilotado por Ramón Franco, y que escribió el libro "Melilla-Cabo Juby-Canarias". Estaba previsto que participase en el vuelo de Palos a Buenos Aires, en todas las etapas menos la de Puerto Praia a Fernando Noreña y acompañó a la tripulación en los trayectos de Melilla a Palos y de Palos a Las Palmas, pero a partir de ese punto Ramón Franco estimó que era mucho peso el que representaba el fotógrafo y su equipo y lo dejó en tierra. Francisco Puigvert realizó igualmente interesantes reportajes gráficos con su cámara.

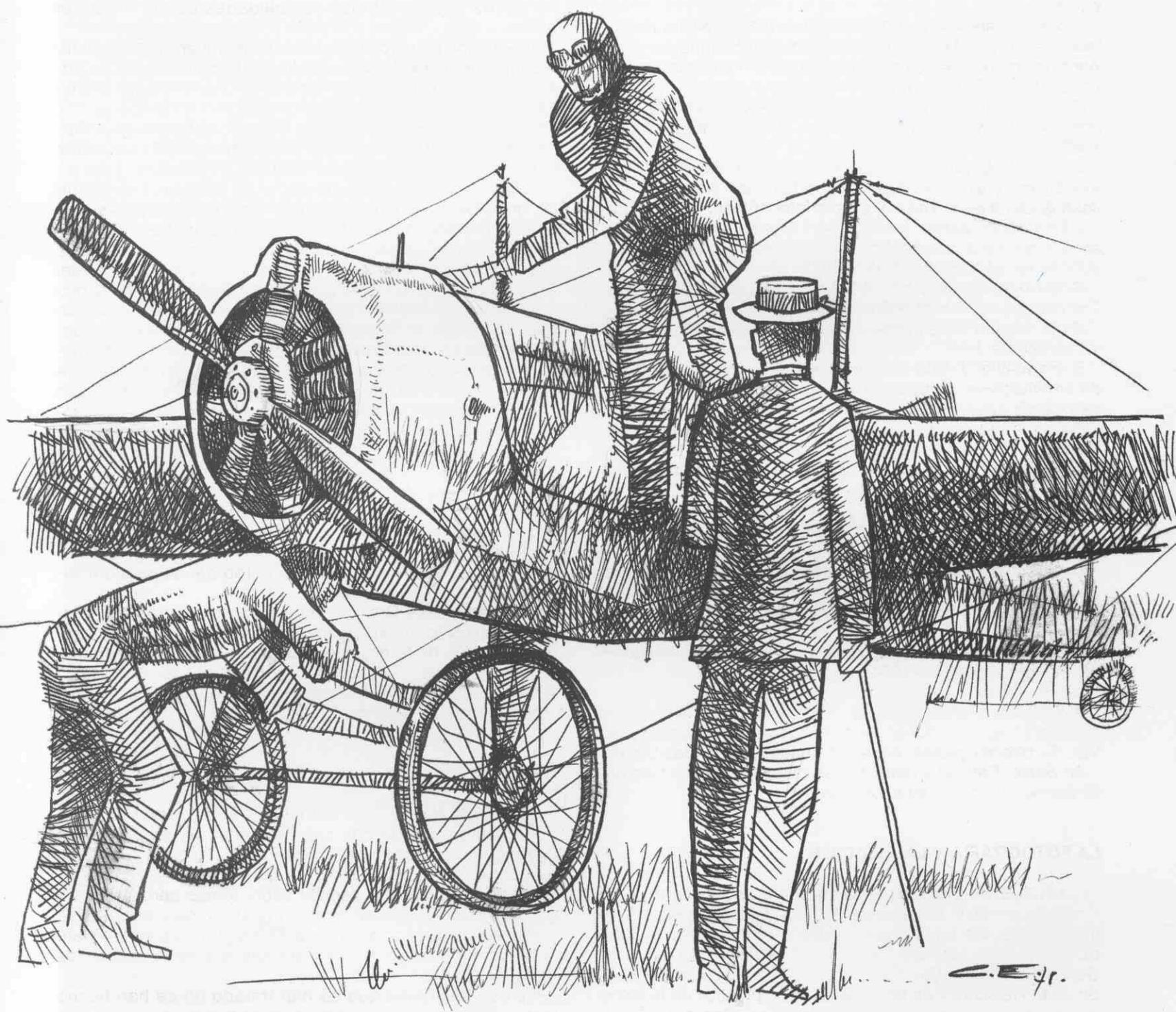
José L. Campúa, también destacó en esta especialidad y siendo pasajero en un hidroavión pilotado por Ramón Franco, el 6 de mayo de 1922, vivió la aventura de un descenso obligado en el mar, cerca del peñón de Gibraltar, cuando tuvo que ser recogido a bordo del acorazado "Alfonso XIII".

El teniente José Ortiz de Echave, primero aerostero, después piloto, y finalmente hombre de empresa industrial, creador de CASA de la que fue presidente honorario perpétuo, era un excelente fotógrafo que realizó magníficas fotografías, tanto Aéreas como Terrestres, empleando nuevas técnicas y procedimientos.

EPILOGO

NATURALMENTE no todos los aspectos del binomio Aviación-Prensa han sido tratados, por ejemplo, han quedado en el tintero, que se me ocurra al azar: aviadores que actuaron como periodistas que adquirieron cierto renombre al dedicarse a escribir sobre temas aeronáuticos y ganaron premios periodísticos de gran prestigio profesional, y periodistas que tomaron parte en los primeros vuelos transatlánticos de dirigibles como pasajeros e hicieron grandes reportajes.

Incluso los temas que se han tratado no se han hecho con la profundidad y extensión que se merecían debido a las exigencias propias de una revista. Pero de muestra bien vale un botón ■



Magnetismo Terrestre y Solar

Historia de sus Descubrimientos

MANUEL PALOMARES CASADO
Doctor en Física y Meteorólogo

ANTES DEL SIGLO XX

LA Tierra en que vivimos es un enorme imán, y la estrella que nos da vida -nuestro sol- es un imán mucho mayor, así que todo el mundo planetario que nos rodea está continuamente atravesado por sus campos magnéticos.

Pues bien, el campo magnético terrestre atrajo la atención hace ya siglos. Pero fue el mineralogista egipcio Baylak quien hizo la primera mención explícita del uso de las agujas imantadas entre los marinos árabes, lo cual había comprobado personalmente durante un viaje realizado en 1242 por el mar de Siria. Así, estas primeras y rudimentarias brújulas eran agujas de hierro dulce que se hacían flotar sobre pedacitos de madera en superficies de agua, de manera que cuando se les acercaban piedras magnéticas giraban, y cuando se apartaban estas piedras las agujas, al quedar imantadas temporalmente, tomaban la dirección norte-sur.

Sin embargo, se venía observando que las agujas magnéticas no señalaban exactamente hacia el norte geográfico, y fue Cristóbal Colón, durante su primer viaje transoceánico, en 1492, quien descubrió la declinación magnética, o ángulo entre las direcciones de los meridianos magnético y geográfico, obteniendo el primer registro de observaciones de esa declinación.

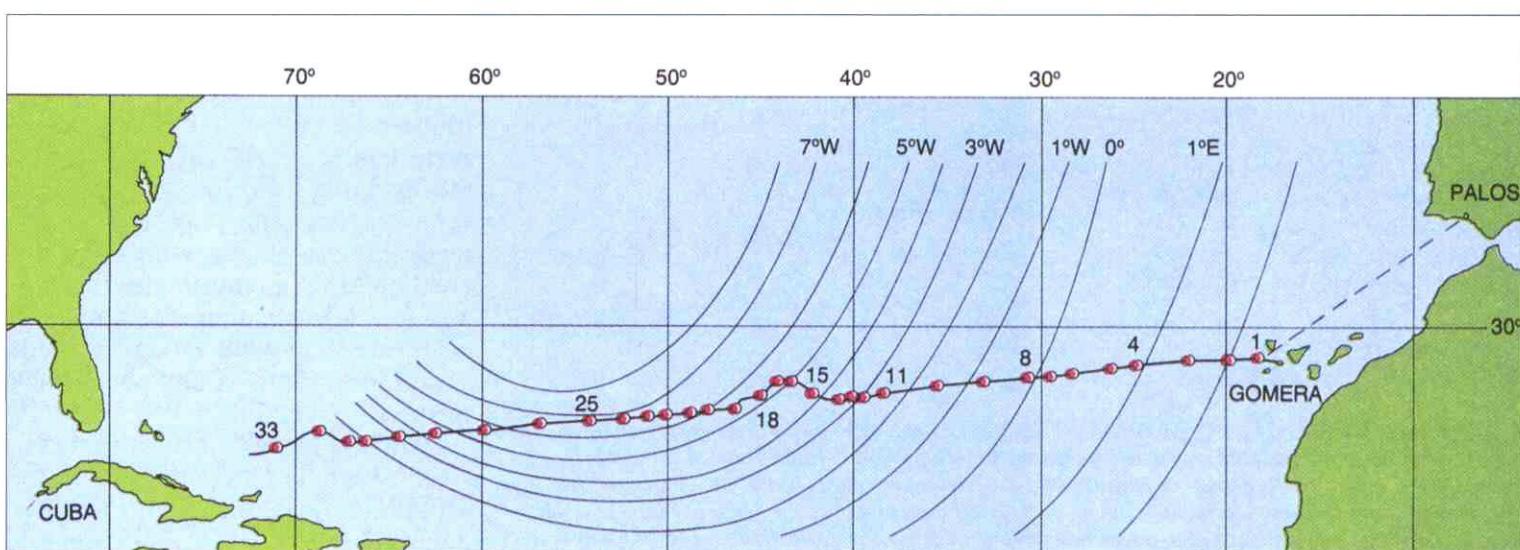
Poco después, G. Hartmann y R. Norman descubrieron de modo independiente las inclinaciones magnéticas -por no ser paralelas a la superficie de la Tierra las líneas de inducción del campo geomagnético- y sus variaciones geográficas. Luego, en 1546, Mercator había dibujado un mapa con estas variaciones, y en 1585 W. Borrough precisó la definición de meridiano magnético e indicó un método para medir las declinaciones.

Al entrar en el siglo XVII, W. Gilbert recopiló todas las ideas

conocidas acerca del magnetismo, empezando por las muy antiguas de Pedro de Maricourt el cual había escrito sobre las analogías entre la piedra imán y la imagen del cielo. Gilbert veía en la Tierra el imán más perfecto, de cuya naturaleza participaban todos los imanes naturales, y en su célebre obra "De Magnete" describía la imanación por influencia que explicaría la existencia de estos imanes inducidos por la Tierra durante largos períodos de tiempo. Sin embargo, Grandamy rectificó esta concepción demostrando que la "virtud magnética" de nuestro planeta es inferior a la de la mayoría de los imanes, a pesar de los tamaños tan enormemente diferentes.

Poco después, Cabeo -en su "Philosophica Magnetica"- intentó interpretar los nuevos fenómenos magnéticos, lo mismo que hizo Kepler, pero a Descartes le parecieron confusas las ideas de estos tres investigadores sobre formas magnéticas animadas o inanimadas. Así, el magnetismo terrestre se consideraba, en la visión cartesiana, sin ninguna relación con los movimientos de la Tierra y de los astros los cuales se consideraban explicables por medio de la teoría de los torbellinos de materia sutil. Poco después, Robert Boyle demostró que el aire no interviene en las atracciones magnéticas ya que estas se producen a través del vacío.

Luego, aparece la teoría de Huygens sobre el magnetismo, como una variante dentro de las teorías mecanicistas de la época, explicando sus fuerzas a distancia mediante una "materia magnética" más fina aún que el "éter luminoso". Después, Newton comparó el magnetismo con la gravedad, en su conocida obra "Principia", aunque diciendo que sus poderes son de naturaleza distinta, según los experimentos que realizó. Pero con la aparición y difusión de la Mecánica newtoniana se llegó ya a establecer una teoría cuantitativa de las interacciones magnéticas a lo largo del siglo XVIII. J. Michell



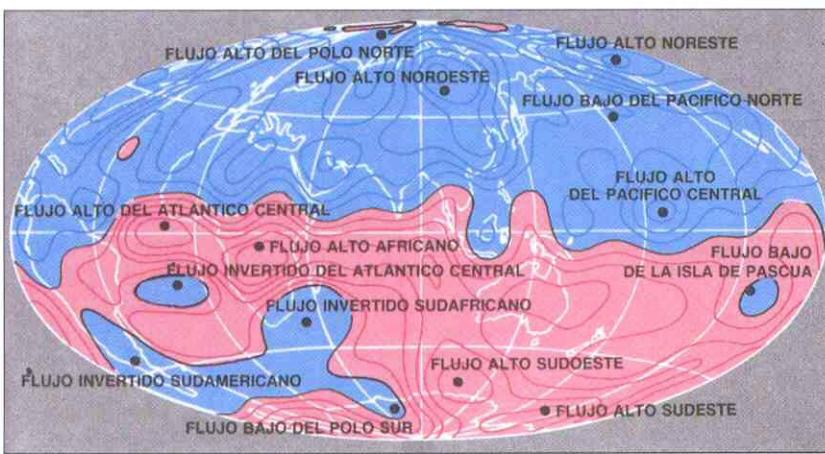
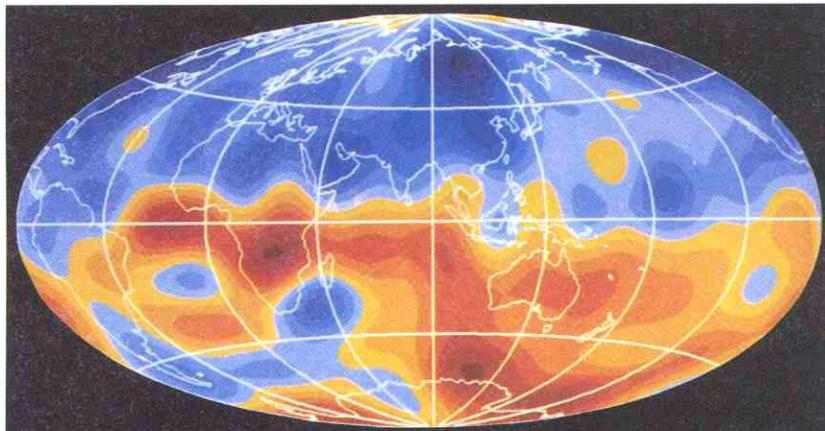
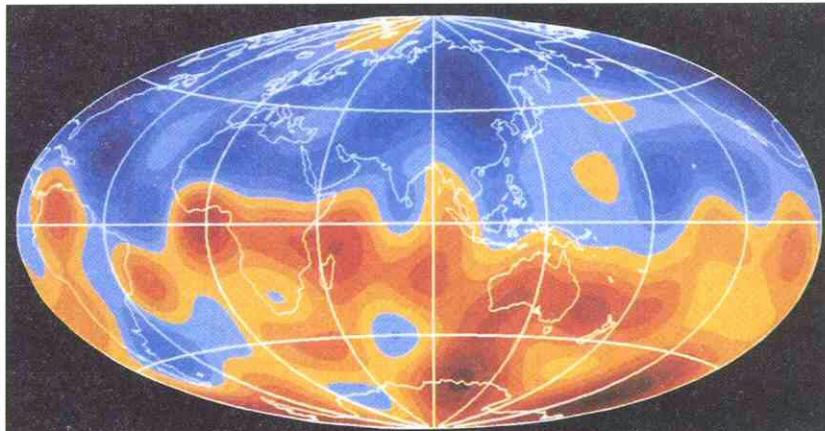
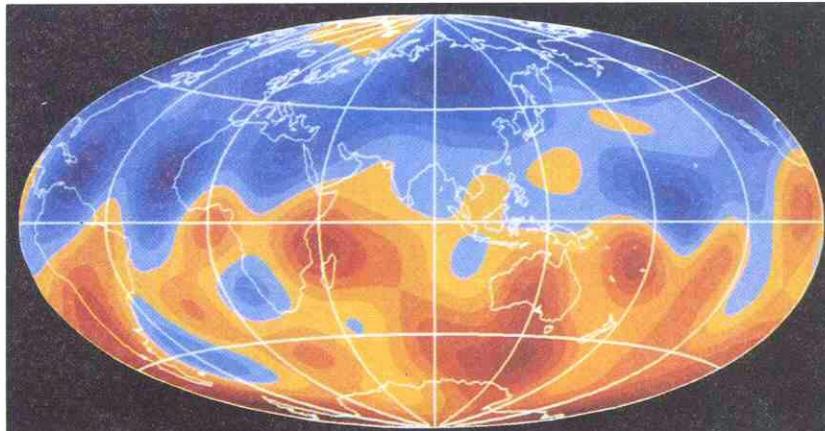
Primer registro de observación de la declinación magnética, hecho por Colón durante su primer viaje. Los números sobre la línea indican los días transcurridos desde la salida de Gomera.

investigó, apoyándose en experiencias propias, y en otras de Brook y de Musschenbroek, las fuerzas entre dos polos magnéticos estableciendo una primera ley de tipo cuantitativo aplicable a las atracciones y repulsiones de los imanes, que fue mantenida por T. Mayer y J. H. Lambert. De otra parte, Aepinus extendió al magnetismo la teoría de los "fluidos eléctricos", que acababa de formularse, estableciendo la existencia también de "fluidos magnéticos" para explicar las interacciones y las fuerzas atractivas o repulsivas entre los polos de los imanes.

Pero fue Coulomb, en 1777, quien al presentar en la Academia de Ciencias de París una primera Memoria sobre la construcción de brújulas, inició los estudios realmente científicos sobre el magnetismo terrestre abandonando las anteriores imágenes de tipo mecanicista. Dicha Memoria fue seguida por una segunda, en 1785, y una tercera, en 1789, también dirigidas a la misma ACADEMIA, estableciendo leyes acerca de los "fluidos magnéticos" y las atracciones o repulsiones entre los polos correspondientes.

Por último, como resultado de sus experiencias con imanes rotos, propuso una teoría molecular del magnetismo ayudándose del nuevo concepto de polarización magnética. Después, hay que citar a Gauss -matemático, físico y astrónomo alemán, nacido en 1777- cuya amplia actividad científica abarca casi todos los campos de las ciencias físicas, realizando particularmente investigaciones sobre el magnetismo terrestre.

Ya dentro plenamente del siglo XIX se realizaron profundos avances en los conocimientos sobre magnetismo y se descubrieron verdaderamente sus relaciones básicas con la electricidad. Así, citaremos las investigaciones realmente positivas acerca del electromagnetismo que se debieron a Oersted, en 1820, el cual comprobó las desviaciones de las agujas magnéticas por las corrientes eléctricas, y fueron seguidas en Francia por Ampere, Biot y Savart que enunciaron las correspondientes leyes. Años después,



Mapas del campo magnético terrestre basados en mediciones efectuadas en 1777, 1882 y 1980. El flujo entrante en azul, el saliente en amarillo y rojo. Puede observarse la "variación secular" registrada..

el físico y químico británico Faraday descubrió, entre otros, el fenómeno de la inducción electromagnética, y de la autoinducción, presentando los resultados de sus experiencias ante la "Royal Institution", de Londres, en 1855. Y también fue un físico británico, sir William Thomson (Lord Kelvin), el que inició por los mismos años las más importantes investigaciones en relación con las energías de los campos magnéticos y de los electromagnéticos.

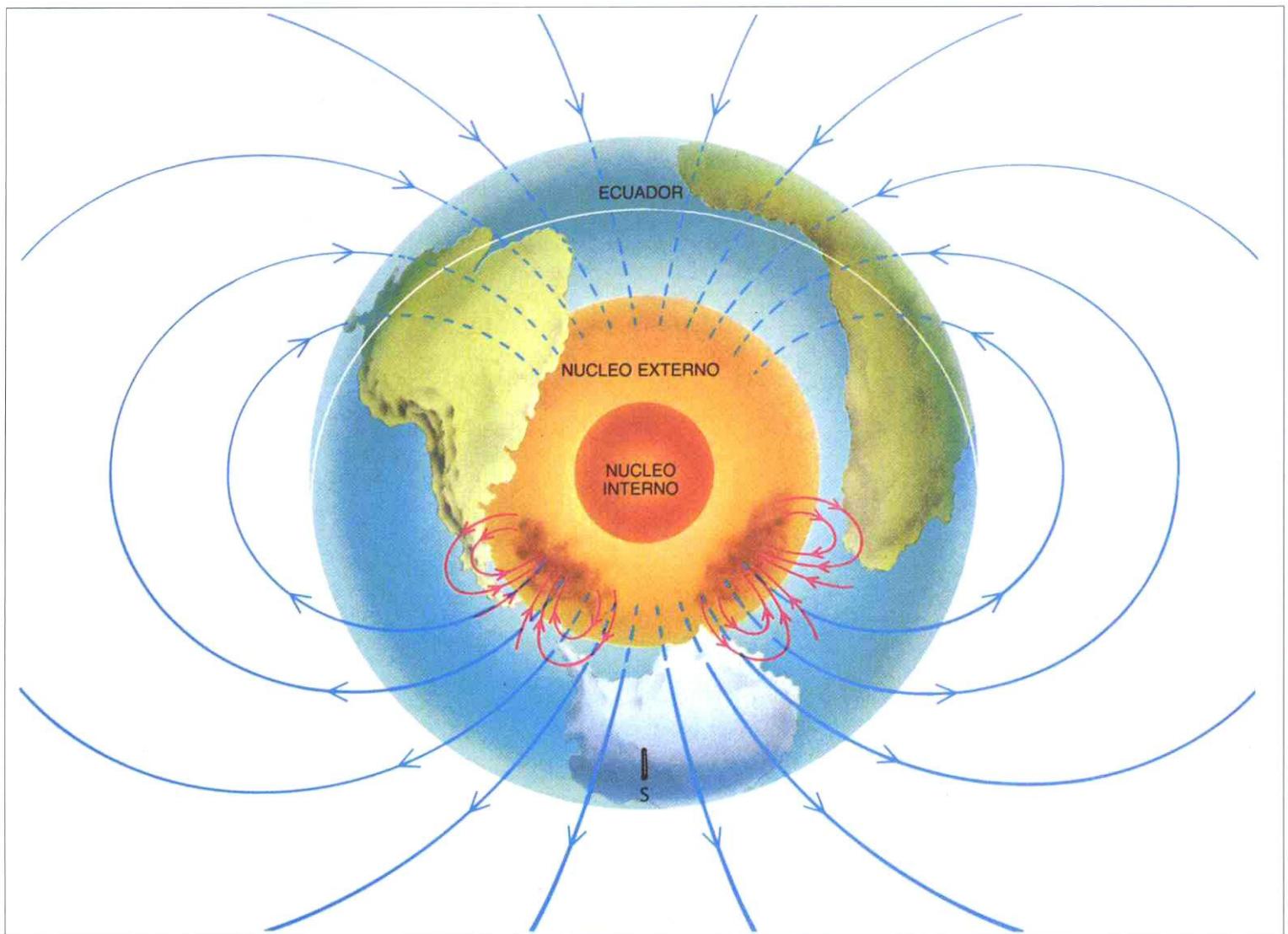
En fin, igualmente durante dicho siglo debemos hacer destacar los trabajos de George Simón Ohm, los de Gustav Robert Kirchhoff, y los de James Prescott Joule, que ampliaron las investigaciones de lord Kelvin y obtuvieron nuevos resultados, así como que los trabajos de Christian Oersted, sobre electromagnetismo, fueron continuados y desarrollados por James Clerk Maxwell. Y ya a finales de la centuria hay que mencionar, particularmente, a Hendrik Antoon Lorentz, y sobre todo a Heinrich Hertz entre cuyas aportaciones científicas destacan sus trabajos sobre las ondas electromagnéticas.

EN EL SIGLO XX

En cuanto a los descubrimientos, dentro ya del siglo actual, han sido tan numerosos que únicamente mencionaremos los más sobresalientes -o más importantes en aeronáutica y astronáutica- sin tener espacio para citar nombres de muchos de sus autores, individualmente, pues se han debido por lo general a equipos de científicos, investigadores y auxiliares técnicos muy variados.

Ya se ha sabido, por ejemplo, que las corrientes eléctricas fluyendo en las profundidades de nuestro

planeta son las responsables de su campo magnético dipolar, y que los yacimientos de materiales magnéticos naturales originan anomalías de dicho campo que se están midiendo a través de distintos satélites. Así, según el trabajo de Achache y otros -que citamos en la bibliografía- las primeras de estas medidas fueron realizadas por los de la serie POGO (Polar Orbiting Geophysical Observatory) lanzados por la NASA a finales de los años 1960.

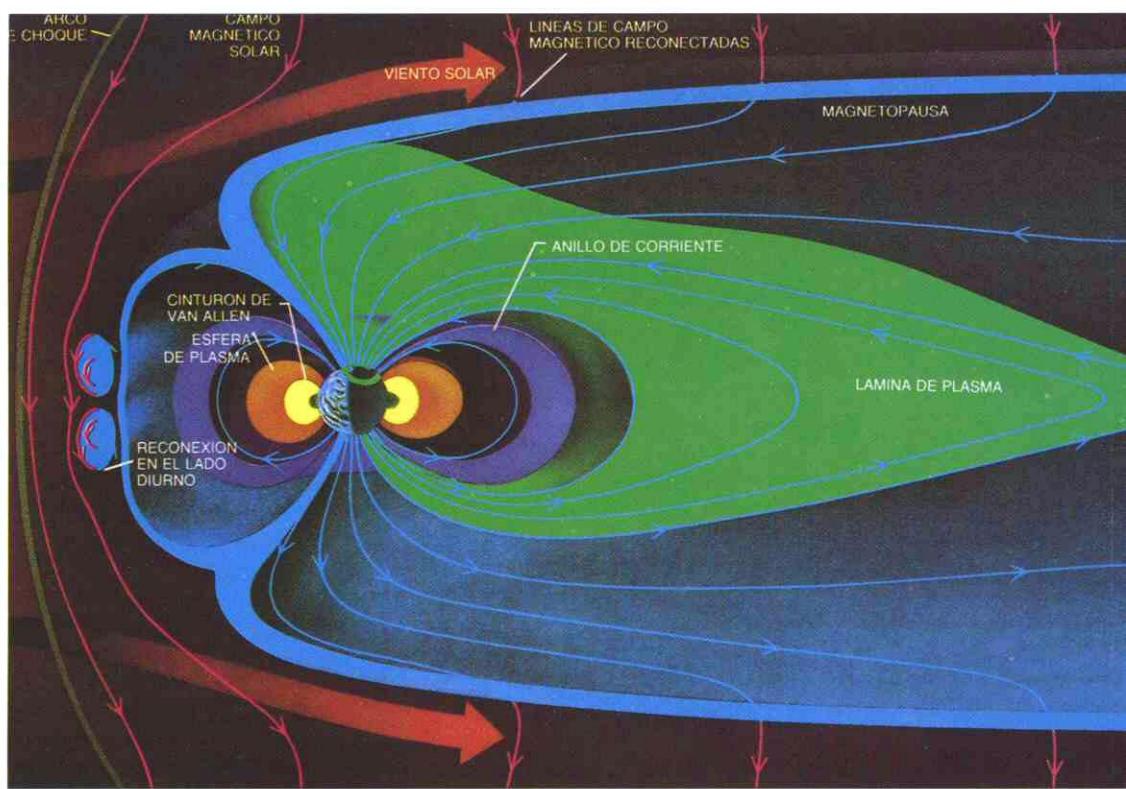


Dibujo del planeta en el que se representan en azul las líneas que parten del núcleo externo y en rojo las que, con origen en las manchas del núcleo tienen orientación opuesta.

Después, el satélite MAGSAT, también lanzado por la NASA pero en 1979, y colocado en una órbita más baja, confirmó la existencia de las citadas anomalías superficiales -que a veces se extienden varios millares de kilómetros- cuyas fuentes están situadas en la corteza terrestre, y que han resultado ser buena memoria de episodios de deformación de los continentes. Por otra parte, según escribíamos en el artículo sobre el "Triángulo de las Bermudas" -que citamos en la bibliografía- seguramente esas anomalías y los flujos entrantes o salientes -de que se habla en el artículo de Bloxman y otro autor- tienen relaciones con esa y otras áreas peligrosas para la navegación aérea y marítima.

Ahora bien, nuestro planeta se encuentra envuelto de modo permanente por los flujos del plasma, o "viento solar", así que a grandes distancias de su superficie el campo magnético real se diferencia mucho del campo dipolar creado por aquellas corrientes en sus profundidades. Además, las fluctuaciones de ese "viento solar" provocan alteraciones, más o menos importantes, no sólo en el "tiempo magnético", sino en el tiempo meteorológico -o "temperie"- de nuestro planeta. Así, los americanos Roberts y Olson ya descubrieron, en la década de los años 1970, que muchas borrascas en las zonas septentrionales del Océano Pacífico eran más potentes después de bruscas perturbaciones del campo magnético solar.

También se ha confirmado que las tormentas magnéticas comienzan cuando la Tierra encuentra flujos de plasma solar más rápidos que el viento solar ordinario. Asimismo, las manchas solares corresponden a lugares del Sol con campos magnéticos más fuertes, y las perturbaciones del geomagnetismo varían de modo temporal, lo mismo que los números



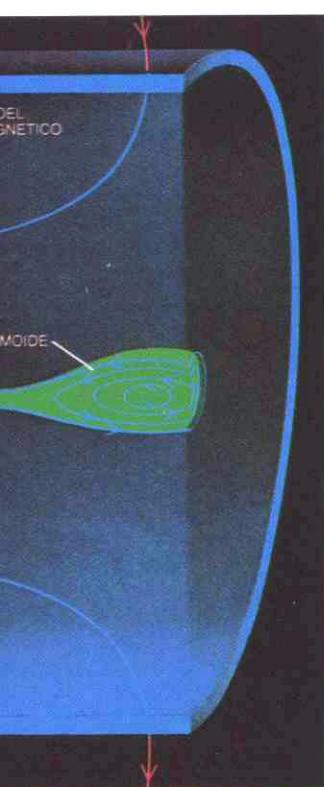
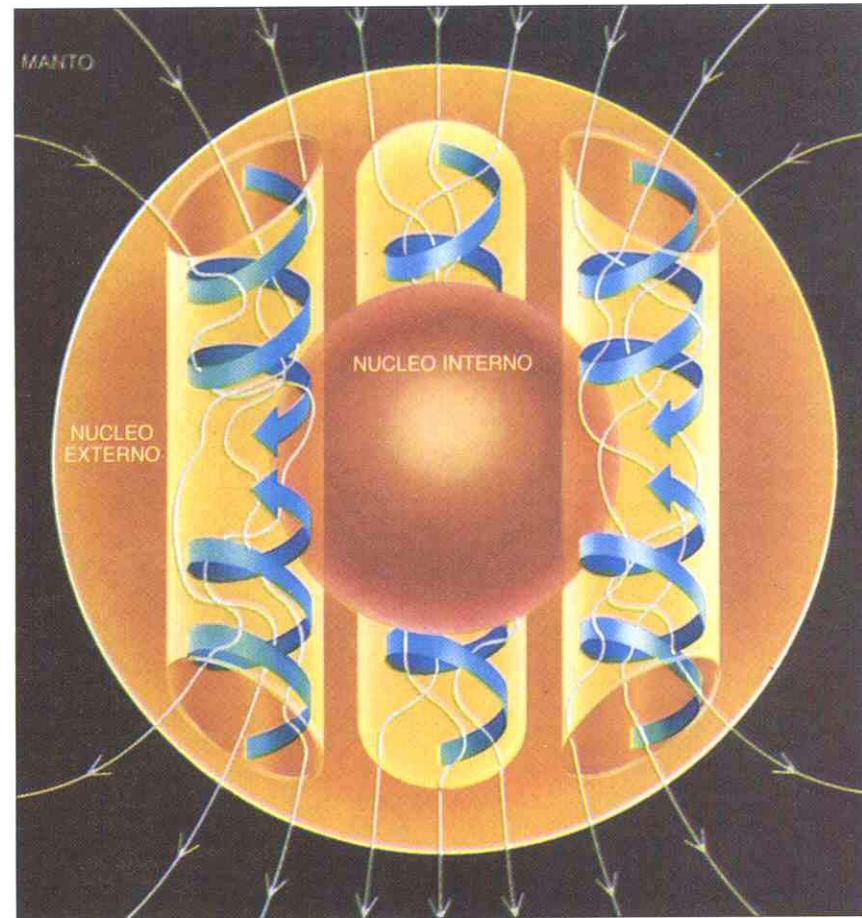
de dichas manchas, con unas periodicidades de once años ya observadas en el siglo pasado.

Por otra parte, ha resultado interesante comprobar que las variaciones en las cantidades de precipitaciones atmosféricas, sobre nuestro planeta, se parecen extremadamente a las variaciones de las manchas solares, pero de manera diferente según las diversas latitudes geográficas, y que después de las tormentas magnéticas cambian las presiones del aire en formas más complicadas de lo común. Asimismo, se ha descubierto que las trayectorias más frecuentes de las borrascas por el Atlántico y norte de Europa son diferentes durante los años de mínima o de máxima actividad solar.

Y a lo largo de este siglo se han ido poniendo de manifiesto no sólo estas, sino otras relaciones entre las actividades solares y nuestro tiempo atmosférico, lo cual está sirviendo para poder predecir algunos de sus cambios más sobresalientes. Bastantes de estos cambios se deben a los influjos electromagnéticos del Sol sobre la ionosfera la cual se observa cada vez con mayor minuciosidad por medio de radares especiales. Así, se han podido detectar ondulaciones en las alturas ionosféricas como precursoras de ciclones tropicales, tornados, trombas, tempestades o fuertes tormentas. Incluso se ha descubierto, por el meteorólogo japonés Fujita, que los "reventones descendentes" que acompañan a muchas tormentas -de los cuales hablábamos en el artículo sobre fenómenos tormentosos citado en la bibliografía- dependen frecuentemente de esas ondulaciones ionosféricas.

En otro sentido, debo mencionar que ya hace años en mi artículo "Bioneteorología aeronáutica y cosmonáutica" -que menciono en la bibliografía- hablaba acerca del magnetismo espacial y terrestre, con sus influencias psicofísicas sobre los seres humanos que se habían empezado a investigar sobre todo a partir de la Segunda Guerra Mundial. Asimismo en el libro de Alexeeva -que citó también en la bibliografía- se habla del científico ruso Chizhevski como verdadero fundador de la "Heliobiología". Según este investigador no sólo

Las líneas de fuerza magnética describen trayectorias curvas. La mayoría de ellas emergen del polo Sur y entran por los alrededores del polo Norte. La figura muestra una posible configuración del campo y de las corrientes de fluido en el núcleo.



El "viento solar", plasma difuso de protones y electrones que fluye del sol, comprime el campo magnético terrestre dándole forma de cometa, la magnetosfera.

muchas anomalías del tiempo atmosférico se deben a perturbaciones cósmicas, y sobre todo solares, sino que también las de tipo magnético afectan a los seres vivos, y naturalmente a las personas, como han descubierto magnetólogos, biólogos y médicos soviéticos, y han confirmado después investigadores norteamericanos.

Así, ha nacido como nueva ciencia la "Magnetobiología". Por ejemplo, existe una hipótesis de que sobre muchos enfermos actúan oscilaciones del campo geomagnético con períodos menores de diez minutos las cuales desaparecen con las variaciones bruscas del campo magnético solar como son comienzos inesperados de tempestades magnéticas. Y en el mismo libro de Alexeeva se habla del fenómeno descubierto por el citado Chizhevski, junto con el bacteriológico, de Kazán, Veljóver, y relacionado

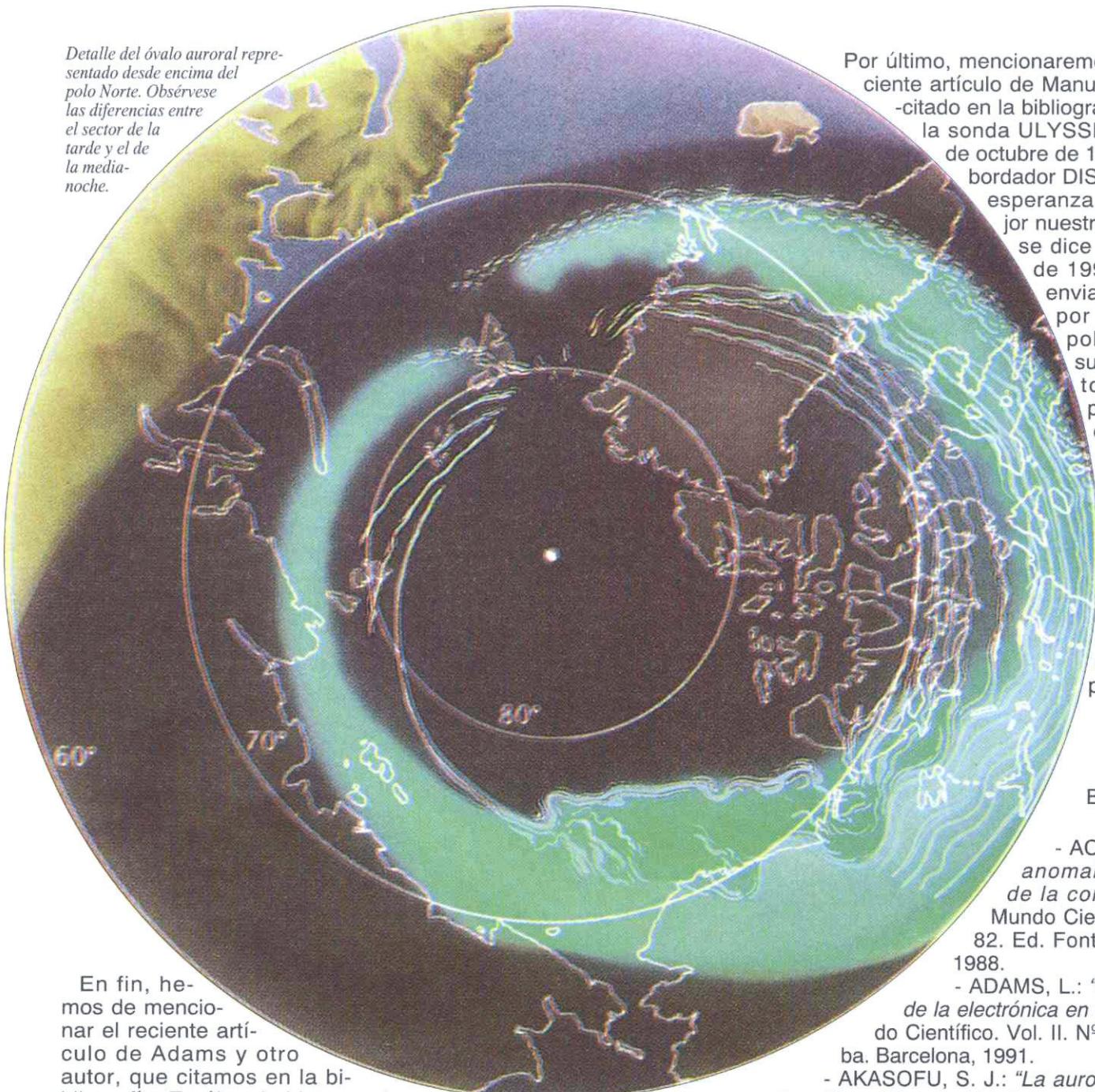
con las actividades de ciertas bacterias, que podría utilizarse con objeto de poder prevenir importantes emisiones solares, en particular peligrosas para los astronautas fuera de nuestros límites atmosféricos.

Ahora debemos recordar el artículo del japonés Akasofu -que citamos en la bibliografía- como excelente resumen acerca de los últimos descubrimientos sobre las Auroras polares que se forman por interacciones del campo magnético terrestre con el "viento solar", el cual confina este campo dentro de un volumen en forma de cometa -o "Magnetosfera"- lleno de plasmas tenues, con distintas densidades y temperaturas, que se originan a partir del "viento solar" y de la "ionosfera".

Se dice, en su primer capítulo, que, ya a principios de los años sesenta, empezó a observarse que el "viento del Sol" podía extender su campo magnético hasta los confines del Sistema solar como un Campo magnético interplanetario, el cual se une con el Campo magnético terrestre a través del fenómeno llamado: "Reconexión magnética". También, se habla del descubrimiento de que la "magnetopausa" -o contorno de la "magnetosfera"- constituye un generador gigante que convierte la energía cinética de las partículas del "viento solar" en energía eléctrica, por un mecanismo llamado "generador auroral".

El segundo capítulo está dedicado a las intensas corrientes provocadas por ese inmenso generador que producen luminosidades aurorales cuando los correspondientes haces de electrones chocan energéticamente con la ionosfera excitando o ionizando átomos y rompiendo moléculas para crear otros átomos excitados, los cuales emiten radiaciones, en un amplio rango espectral, desde el ultravioleta lejano al infrarrojo. Luego, figuran capítulos explicando, por ejemplo, las formas de las "cortinas aurorales", los correspondientes "Chorros eléctricos" y "Subtormentas" -con la dinámica de éstas- y una serie de cuestiones pendientes para poder comprender sobre todo aspectos relacionados con "fulguraciones solares" y "tormentas geomagnéticas".

Detalle del óvalo auroral representado desde encima del polo Norte. Obsérvese las diferencias entre el sector de la tarde y el de la media-noche.



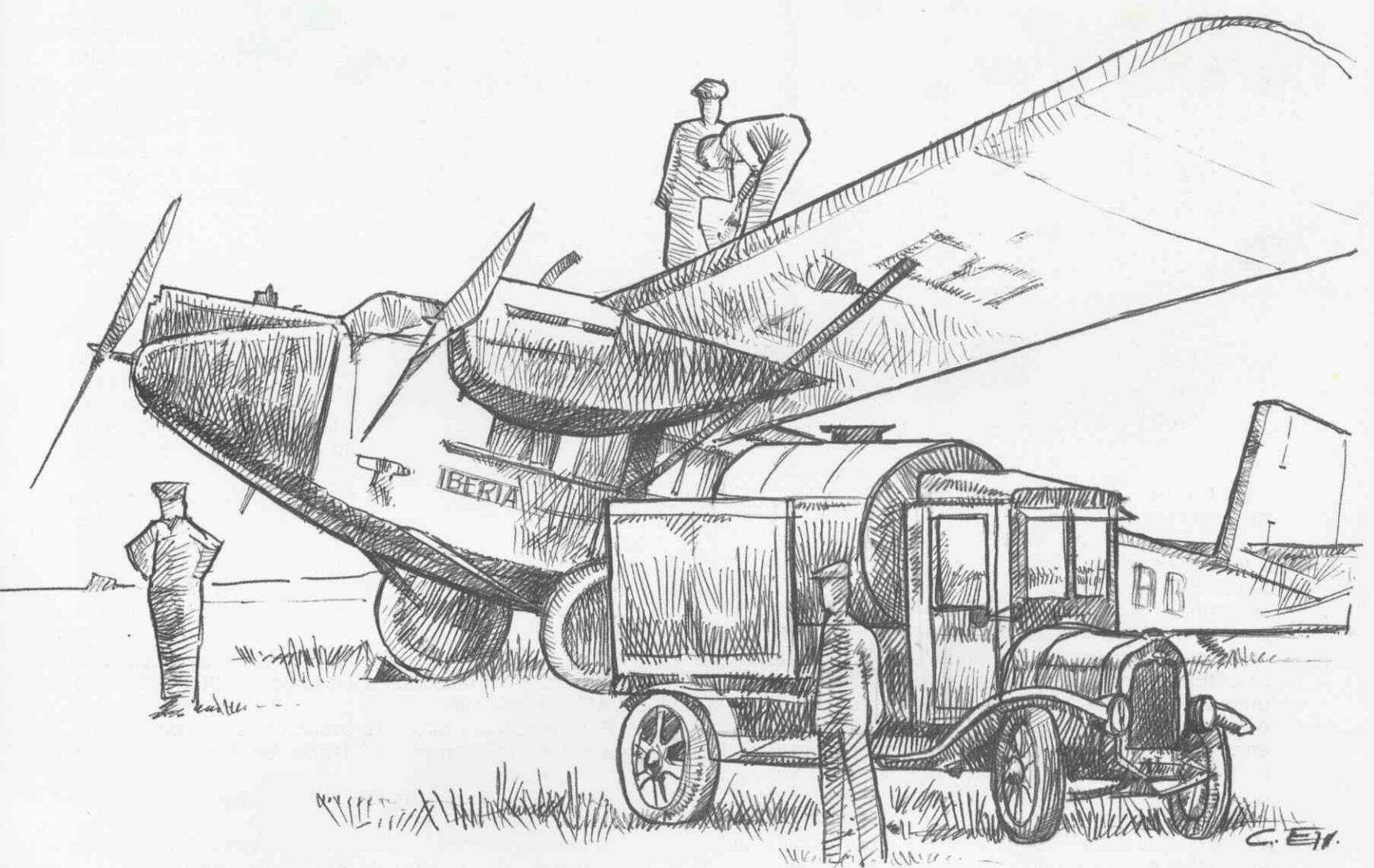
En fin, hemos de mencionar el reciente artículo de Adams y otro autor, que citamos en la bibliografía. En él se habla, por ejemplo, de la "Radiación cósmica", descubierta en los primeros años de este siglo, y de cómo en 1958 el satélite EXPLORER permitió "ver" que alrededor de la Tierra existen unas zonas llamadas "Cinturones de Van Allen" en las que están capturados protones y electrones de altas energías por la acción del campo magnético terrestre. Pero también se describen nuevas exploraciones espaciales que permitieron detectar protones y electrones de bajas energías, de manera que las cargas eléctricas correspondientes se depositan sobre las superficies de los satélites artificiales e inducen potenciales eléctricos, con descargas que perturban los funcionamientos de sus sistemas electrónicos.

Luego, se dice que deben tenerse en cuenta las erupciones solares imprevisibles que van acompañadas de emisiones de flujos de partículas con enormes energías, compuestas por protones, principalmente, electrones e iones pesados, de manera que todas estas radiaciones pueden dañar muy sensiblemente a los circuitos electrónicos de los ingenios espaciales. Y todo se resume exponiendo la conveniencia de proyectar órbitas que atraviesen zonas con flujos mínimos de esas partículas más energéticas, según las previstas erupciones solares, pero también la necesidad, no sólo de blindajes suficientemente protectores, sino de equipamientos y toda clase de circuitos resistentes a las condiciones hostiles del medio espacial.

Por último, mencionaremos el también reciente artículo de Manuel Corral Baciero -citado en la bibliografía- hablando de la sonda ULYSSES, lanzada el 6 de octubre de 1990, por el transbordador DISCOVERY, con la esperanza de conocer mejor nuestro Astro Rey. Así, se dice que hacia mayo de 1994 comenzará a enviar informaciones, por ejemplo, de los polos solares y se supone que los datos transmitidos permitirán definir con mayor precisión que hasta ahora, particularmente, las propiedades en tres dimensiones de los vientos solares y del correspondiente campo magnético interplanetario ■

BIBLIOGRAFIA

- ACHACHE, J.: "Las anomalías magnéticas de la corteza terrestre". Mundo Científico. Vol. 8. N° 82. Ed. Fontalba. Barcelona, 1988.
- ADAMS, L.: "La supervivencia de la electrónica en el espacio". Mundo Científico. Vol. II. N° 119. Ed. Fontalba. Barcelona, 1991.
- AKASOFU, S. J.: "La aurora dinámica": Investigación y Ciencia: Ed. Prensa Científica. N° 154. Barcelona, 1989.
- ALEXEEVA, L.: "Resplandores celestes y preocupaciones terrenales" (Traducción del ruso por VASILENKO, V. J.). Ed. MIR. Moscú, 1989.
- BOOMAN, J. y otros: "La evolución del campo magnético terrestre". Investigación y Ciencia. Ed. Prensa Científica. N° 161. Barcelona, 1990.
- CID, F. (dirección científica): "Historia de la Ciencia". Ed. Planeta. Barcelona, 1980.
- CORRAL, M.: "ULYSSES, ¿dónde estás?". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. N° 608. Madrid, 1991.
- FARINA, M. y otros: "Organismos magnetotácticos": Investigación y Ciencia. Ed. Prensa Científica. N° 171. Barcelona, 1990.
- HOFFMAN, K. A.: "Inversiones magnéticas y dinamo terrestre". Investigación y Ciencia. Ed. Prensa Científica. N° 142. Barcelona, 1988.
- PALOMARES, M.: "Biometeorología Aeronáutica y Astronáutica". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. N° 288. Madrid, 1964.
- PALOMARES, M.: "Fenómenos tormentosos y Aeronáutica". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. N° 594. Madrid, 1990.
- PALOMARES, M.: "El Triángulo de las Bermudas y otras áreas enigmáticas". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. N° 598. Madrid, 1990.



Un día en la vida de 100 pilotos de "Sabre"

El Desfile Aéreo de Mayo de 1959

RAFAEL DE MADARIAGA



La 1^a Patrulla de la Formación "Gallo". De izquierda a derecha, avión 25.281 del Teniente Coronel Azqueta, 113358 del General Salas, 41-130 del Coronel Galarza y 61-251 del Teniente Coronel Lucas. Esta fotografía se tomó el día 1 de mayo, ya que el día 3, el Teniente Coronel Lucas voló el avión 113416, y el 61-251 fue pilotado por el Comandante Calvo Ugarte.

Un día de mayo de 1959 se celebró sobre la Castellana de Madrid, con un cielo luminoso, uno más de los casi medio centenar de grandes desfiles conmemorativos que tuvieron lugar durante la postguerra, antes de la transición, en España. El desfile aéreo de aquel 3 de mayo fue memorable para el Ejército del Aire y perdura en la Historia Aeronáutica española por algunos aspectos notables: Participaron trescientos aviones, entre los cuales había cien turborreactores de caza y entrenamiento; de estos, 84 Sabres F-96F despegaron en cuatro minutos de la pista de Torrejón: Los americanos de la USAF casi no se lo podían creer. Finalmente, en esa fotografía de 92 pilotos de reactores que ha servido para inmortalizar el hecho, figuran con treinta años menos, dos o tres bien probados líderes de pilotos españoles que participaron en dos guerras, varios pilotos de caza de valor ya comprobado, más de treinta futuros generales, treinta y seis comandantes de Jumbo o similar con más de 20.000 horas de vuelo a sus espaldas, un General Jefe del Estado Mayor del Aire, un Ministro del Aire, dos curas y el único Capitán General de nuestro Ejército del Aire en toda su breve historia. Un récord difícil de igualar para una instantánea improvisada, sobre el parking de Torrejón.

INTRODUCCIÓN

El Desfile Aéreo sobre La Castellana aquel día de mayo, constituyó el número XXI desde que el General Franco había celebrado el primero en el mismo lugar el año 1939. No fue diferente de otros que ya habían tenido lugar y de los que vendrían en años sucesivos, hasta que la parada pasó a llamarse Desfile Aéreo del Día de las Fuerzas Armadas.



Muchas cosas variaron con los años de unos desfiles a otros, y todas ellas fueron magníficamente plasmadas en el brillante trabajo del General Julio Canales, entonces Coronel, denominado "La otra cara del Desfile Aéreo", en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica número 486 de junio de 1981, páginas 685 a 694.

Pero aquel año sucedieron algunas "primeras" importantes. En tierra se estrenaban las unidades "Pentómicas", y en el aire volaron 300 aviones, uno de los números más altos desde el final de la Guerra Civil. La representación del Ejército del Aire en tierra estuvo formada por la Academia General del Aire, en cuyas filas formaba



como gastador, dando escolta a la Bandera, el joven príncipe don Juan Carlos de Borbón, la Bandera Paracaidista, la Escuela de Transmisiones y una Agrupación de Tropas de Aviación. Los cadetes de las promociones XII, XIII y XIV, que esperaban el turno de su formación en un distendido "descanso a discreción" en la señorial calle del General Martínez Campos, última manzana antes de La Castellana, observaban con asombro, cómo algunas viejas familias monárquicas se acercaban al Príncipe y hacían la reverencia al saludarle, sin el menor rubor, en plena calle, con el consiguiente azoramiento del futuro Rey, con veinte años, vestido de gala y con el "chopo" en la mano. Y que a pesar de todo salía airoso del trance, con sus buenas maneras y su carácter jovial.

En el aire los aviones de todos los tipos atronaron el ambiente pasando una sola vez y por orden de velocidades de mayor a menor. Primero fueron los 84 Sabres F-86 de todos los escuadrones, con indicativo Gallo, en columna de escuadrones formados en columna de patrullas de cuatro aviones en "finger tip" y a continuación 16 T-33 en rombo de rombos, de la Escuela de Reactores. Después pasaron todos los convencionales, entre los que destacaban los Messerschmidt españoles o C-4K "Buchones", los "Pedros" B-21, los T-6, los DC-3, las Mentor, los Junker y las Bucker de la Academia voladas por los profesores y los alféreces de la XI promoción. En total nueve formaciones en una sola pasada.

Y entre los hechos más notables, aquel despegue memorable en Torrejón. Los americanos no daban crédito a sus ojos, cuando el Jefe puso en marcha, hizo las comprobaciones y se metió al final del primer tercio de la pista y a continuación se fueron poniendo detrás de él... 83 Sabres más. En cuatro minutos estaban todos en el aire, soltando frenos cada ocho segundos una formación de cuatro, aunque algunos en condiciones precarias, pero estuvieron en el aire.

De los 94 aviones F-86 que había en el "parking" de la Base Aérea ese día, despegaron seguramente 88 y sólo cuatro reservas no sobrevolaron Madrid. La recuperación también fue una buena experiencia. Pero dejemos a los protagonistas que nos cuenten sus recuerdos. En ese aspecto de recuperar los datos de aquella ocasión, el más meritorio y caracterizado ha sido el entonces Capitán José Pérez-Cruz Sánchez, autor de un magnífico trabajo sobre este mismo tema para la monografía del 40 Aniversario de la Sexta Promoción de la AGA, estupendo relato que el autor ha utilizado profusamente como hilo conductor en este artículo, contando con la generosidad y la aquiescencia de nuestro querido compañero.

En la primera línea, de más próximo a más lejano, los cuatro aviones de la 1a Patrulla de Mando y a continuación 2a Patrulla o 1a del 61 Escuadrón, Torrejón. En la fila siguiente 4a Patrulla o 1a del 21 Escuadrón, Zaragoza y 3a Patrulla o 2a de Torrejón. En la Tercera línea, las Patrullas 6a, 61a de Manises y 5a ó 2a de Zaragoza.



Vista parcial de 64 aviones alineados en el "parking español" de Torrejón. La línea que comienza a la derecha era la segunda en este parking. Las líneas siguientes, desde la la 4a hacia la izquierda, comprendían aviones de Manises, desde la 7a Patrulla a la número 16. Los aviones del 41 Escuadrón, Palma (13) y de Talavera (18) estaban aparcados dando frente a este lote, en la zona de "parking americano".

LOS PREPARATIVOS

VARIAS semanas antes de la celebración del Desfile Aéreo de mayo del 59, al igual que en muchas ocasiones anteriores, habían ido llegando a las distintas Bases Aéreas y Unidades, la Orden de Operaciones que desglosaba y especificaba las misiones de todos los participantes. En los escuadrones de caza se tomaron las medidas típicas, se pusieron en vuelo más aviones de lo habitual, se consumieron repuestos haciendo un esfuerzo para poder dar el máximo y se fueron designando los pilotos que deberían trasladarse a Madrid, así como los escalones de tierra con sus mecánicos, los APU,s y los diferentes equipos de línea.

Algunos pilotos citan como destacable el número de APU,s que se trasladaron a Torrejón, quedando en Manises un par de equipos bastante precarios, que dieron lugar a algún problema de puesta en marcha el día del traslado aéreo. Por fin el día 29 de abril volaron casi todos los Sabres desde sus bases habituales hasta Torrejón. Ese día la meteorología no fue muy buena y por ejemplo la formación del Ala N° 2, 21 Escuadrón, vino desde Zaragoza con el indicativo Amigo Copla, compuesta por ocho aviones mandados en ese vuelo por el Capitán Pérez-Cruz, debido a cuestiones de calificación para utilizar el GCA de Torrejón en la aproximación, a pesar de que el jefe de la formación en el Desfile, sería el Comandante López Viciana.

Una de las formaciones de Manises, la que integraba el 11 Escuadrón, penetró ese día con 16 aviones en formación cerrada, mandada probablemente por el Capitán Parés de la Rosa, quien mantuvo por radio una breve pero enjundiosa disquisición con el controlador de turno en Madrid Control, acerca de la conveniencia de penetrar los 16 aviones en formación con una situación IMC importante. Al final parece que Pepe Parés se salió con la suya y también la suerte acompañó, puesto que las nubes no estaban cerradas a baja cota, con lo cual todo fue normal.

La zona de aparcamiento habitual del 61 Escuadrón de Torrejón se fue poblando de F-86F hasta abarcar todo el parking entonces llamado "español" y además gran parte del "americano", cubriendo prácticamente todo el espacio útil de la Base. En conjunto estimamos que llegó a haber aparcados 94 Sabres a la vez.

En el edificio -todavía sin terminar- del Escuadrón 61, se sucedían los saludos entre compañeros y amigos que se citaban allí para tomar parte en este increíble suceso. La alegría mayor quizás fue la de los componentes de la Sexta Promoción de la AGA, que concurrieron con el número más abultado de pilotos de una sola promo-

La información y los comentarios "apócrifos" sobre la preparación y el briefing de este famoso desfile, complementan en gran parte lo que podemos saber sobre lo que pasó en realidad. Por eso no podemos despreciar todos esos datos, aunque reconociendo su menor entidad, su carácter anecdótico.

Para la mayor parte de los pilotos el desfile fue un hecho notable, sin precedentes, en el cual participaron emotiva y solemnemente, y todos tuvieron conciencia del riesgo, de la preparación necesaria y de la habilidad requerida. En ese orden de cosas y dada la mentalidad de la época, no es de extrañar por ejemplo, que tanto el Padre Rey Stolle que firmó con el seudónimo de "Adro Xavier" aquella discutida novela "Las Nubes se visten de acero", en la cual algunos de ellos eran protagonistas involuntarios _ y otros sacerdotes, estuvieran parte de la mañana del día del ensayo, confesando en el hangar a muchos de los participantes.

El briefing de Azqueta es valorado por la gran mayoría como una pieza notable, precisa, técnicamente perfecta, de gran duración, dividido en dos días y cubriendo todos los aspectos, aunque también aparecen adjetivos como brutal, audaz, "inseguridad" o "saltarse a la torera" parte de lo que les habían enseñado a todos. Pero se demuestra una gran admiración hacia el autor de toda la operación. Se cita que en algún momento del briefing fue ayudado por el Capitán Chamorro.

Es probable que de los oficiales de Seguridad en Vuelo alguno llegara a ponerse de pie. Es cierto que en estos "briefings" multitudinarios, muchos comentarios en la parte de atrás se producen espontáneamente, con rapidez, y los que están delante no llegan a enterarse de muchas frases. Al terminar la explicación del aborto, alguien debió de decir algo así como "al que le toque, le tocó" y otro gritó sin poder contenerse "¡Pero y si soy yo!", atormentado por aquella posibilidad tan cercana.

Parece que no se había contado con tantos aviones de Talavera, creyendo que vendrían con una patrulla o dos. El caso es que hubo que encajar los 16 aviones que traían los "catedráticos" y la elección fue sencilla: al final de toda la formación. El conferenciente hacía referencia de vez en cuando a los "catedráticos" con cierto "retintín", y además en alguna ocasión, no sabemos si intencionadamente o no, aludía al Jefe de la formación que ocupó el número cinco, o Escuadrón Echo, como Comandante "Menchaca", cuando todo el mundo sabía que se trataba del Comandante García-Fontechá.

La altura a la cual estaba prevista la pasada de los Sabres debió ser de unos cinco mil pies para el jefe de la formación sobre el circuito de espera en la zona de las famosas "Tetas de Viana", que tienen elevaciones sensiblemente parecidas a los 4.166 pies de Zaorejas y los 4.100 de Cifuentes, y después descendería durante el sobrevuelo de La Castellana hasta 4.000, algo similar a esto. El caso fue que en esos 800 pies no entraban fácilmente los 80 aviones que seguían al General, especialmente durante los virajes de la espera en Viana. La última formación, según don Antonio, no cabía materialmente entre la anterior y el terreno, por lo cual decidió desplazarse hacia fuera del viraje y subir un poco, por su cuenta. Todo esto sucedía el día del ensayo.

Esa maniobra, requerida por las perentorias protestas del último de todos los jefes de patrulla, Capitán Pérez-Rayó con sus puntos Ostos, Vadell y Correa, que iban materialmente "rascando el culo" o rozando los árboles, fue inmediatamente detectada por la Patrulla de Vigilancia y Reserva y corregida por la radio. Pero aquello era una necesidad abrumadora, frente al hecho de dejarse un punto pinchado en una de las T.s. Por lo cual el jefe de "los catedráticos" calló y aceptó de momento. Cuando llegó la hora del De-briefing puso "los puntos sobre las íes" y la altura de la espera y por tanto también la de la pasada se debió subir mil pies para el día definitivo.

ción: nada menos que 15 pilotos aportaban al conjunto de casi 100 que se dieron cita esos días y fueron los capitanes Alonso Cubells, Castaño, Correa, Chillón, García Vargas, Inclán, Lapuente, Martínez Ibáñez, Montaner, Ostos, Palomino, Pérez-Cruz, Quintana, Seoane y Vadell.

Los ánimos de tantos pilotos estaban excitados por la magnitud del desfile aéreo que ese año se acometía y sobre todo por las experiencias de desfiles anteriores. En el recuerdo de muchos de los presentes, los que ya volaban los Sabres varios años antes, gravitaba la memoria de los acontecimientos del año 58 y del 57. En ellos había habido, primero una pequeña estampida debido a la famosa frase de "¡Cuidado con las antenas!", y después el cruce prodigioso con la formación de Messer, a la misma altura sobre el edificio de "La Unión y el Fénix", que tan bien describe Canales en su artículo citado. Por tanto, la "Psicosis" estaba servida.

El General Salas había comentado para tranquilizar un poco a la gente, que al igual que otros años, debido a la falta de pilotos para volar los C4-K, los célebres "Buchones" de El Copero, se había enviado a muchos pilotos recién llegados a los Sabres, a volar en su anterior destino, los Messer, para el desfile. Quería con esto decirles que los pilotos que tendrían "enfrente", eran como ellos mismos, compañeros y de los buenos, con su misma preparación o habilidad. Por supuesto, pero eso parecía no tranquilizar a nadie.

El día 30 de abril, el tiempo no fue muy bueno en la Península, con lo cual se dedicaron a poner los aviones a punto y continuaron llegando equipos y Puestas en Marcha por carretera. Ya el día 28 había sido un día un poco revuelto. El Capitán Rafael Castillo Cámara, Oficial de Operaciones junto con Chamorro en la Plana Mayor del Ala N° 1, había intentado volar con un Junker JU-52 desde Valencia a Torrejón, trasladando mecánicos y repuestos, pero se había tenido que dar la vuelta. A bordo del Junker viajaban unos 16 ó 18 mecánicos y el Padre Rey Stolle, llevando como segundo piloto a Rodríguez del Valle. Al final tuvieron que irse en autobús y una micro, formando una pequeña caravana por tierra el día siguiente, 29.

Para el 12 de Escuadrón, el año 1958 había sido aciago. En septiembre perdieron al Capitán Berriatua en un entrenamiento de la Patrulla Acrobática. En noviembre desaparecía el Jefe del Escuadrón Comandante Balanzategui. Ahora en mayo de 1959 su nuevo jefe era ya el Comandante Michávila, pero aún no actuaba como jefe en las formaciones. El jefe accidental había sido durante algunos meses el Capitán Peraita Richard.

El Coronel Jefe del Ala, Murcia, también estaba recién llegado, ya que se había incorporado desde la Agregaduría en Washington en octubre del 58. El día 28, al saber que el Junker había regresado por mal tiempo, habló con Castillo mostrándose contrariado. Ese mismo día se produjo el accidente del avión de Iberia tripulado por Peña, en el cual viajaba el atleta Joaquín Blume.

A pesar de todo, Torrejón iba llenándose de gente. La base carecía de pabellones suficientes para tanto personal. El alojamiento de tantos oficiales y suboficiales tuvo sus pegas y algunos sin familia ni conocidos en Madrid, durmieron esos días en el Hospital Americano de la base. Otros en Barracones y Quonset inapropiados y bastante fríos a pesar de ser mayo, como el Cabo Primero Hierro y sus compañeros de Talavera.



El Capitán Carlos Baudot, en la cabina del Sabre 51-13482, por la misma época o quizás algunos meses más tarde del Desfile de 1959.



Los 16 componentes del Escuadrón "Echo" de la formación "Gallo", profesores del recién creado Escuadrón de Sabre, en la Escuela de Reactores. De izquierda a derecha, de pie, Capitanes Lapuente, Figueroa, Comandantes Mora y Fontecha, Teniente del Río, Capitanes Chillón, Ostos, Seoane, Vindel, Correa y Casanova. En cuclillas, Quintana, Vadell, Pérez Rayo, Tojeiro y Conradi.

EL "BRIEFING" Y EL ENSAYO

PARA el día 1 de mayo, viernes, se había preparado el "briefing" y el ensayo. A primeras horas todavía llegó el Escuadrón 41 de Palma. Amaneció un día estupendo y tan solo a últimas horas de la mañana aparecieron algunos "cumulitos" de buen tiempo. En Torrejón se preparó todo desde bien temprano. Las Puestas en Marcha, que no eran suficientes para todos los aviones, irían pasando de unos a otros a medida se iban utilizando, hasta arrancar los 88 aviones, que comenzarían a rodar al término. Los americanos destinados en la Base, tanto individualmente, como la 16 Fuerza Aérea y sus escuadrones, prestaron toda la colaboración posible, y por ejemplo, la pista estaría rodeada a ciertos intervalos por unidades contraincendios y ambulancias.

Según cuenta el entonces Teniente Coronel Azqueta, que era el Jefe de Operaciones del Mando de la Defensa y responsable del briefing, se había reunido unos días antes con el General Salas, Jefe de Fuerzas Aéreas del mismo Mando, para preparar el briefing previo con los jefes de formación. A la hora señalada, se fueron reuniendo en el "quonset" del 61 Escuadrón, todos los pilotos que iban a tomar parte en el ensayo y en el desfile, además de muchos curiosos.

El General Salas estaba presente, sentado allí delante, frente a la reunión, dando una gran seriedad y emoción al ambiente, también en cierto modo respaldando todo lo dicho por Azqueta. El encabezaría la formación, al mando de la primera patrulla o Patrulla de Mando, con cuatro aviones en "finger tip" a la derecha, formada por Salas con Azqueta a su izquierda y Galarza y Lucas Fernández Peña a su derecha, tres aviones del Cuartel General y uno del 41 Escuadrón.

De cabeza a cola y con el indicativo Gallo, la formación en Columna de Escuadrones en columna de Patrullas en Cuña, formaría a continuación llevando el Escuadrón Alfa dos patrullas del 61 Escuadrón encabezadas por el Coronel Cuadra y dos del 21 Escuadrón mandadas por el Comandante López Viciana, el Escuadrón Bravo cuatro patrullas del 11 Escuadrón del Ala 1 con el Coronel Murcia a la cabeza, el Escuadrón Charlie con 16 aviones del 12 Escuadrón al mando del Comandante Linares, el Escuadrón Delta 16 aviones del 41 Escuadrón al mando probablemente del Comandante Escalante y el Escuadrón Echo 16 aviones de la Escuela de Reactores bajo el mando del Comandante García Fontecha.

El briefing de Azqueta fue desgranando los pormenores del enorme acontecimiento. Veía desde donde hablaba al lado de la pizarra, como el pequeño "quonset" se iba llenando de americanos y curiosos por la parte de atrás. Las comprobaciones previas al despegue se harían poniéndose los aviones uno al costado del otro en la pista de rodadura. Hasta ese punto cualquier avión con problemas podía ser sustituido inmediatamente, abandonando la línea de la formación, volviendo al parking y siendo sustituido por otro de la Patrulla de Vigilancia y Reserva, que iba a despegar en el último lugar. Esto sólo ocurrió con un avión, el de Ostos, precisamente el día del desfile real.

Cuando el Teniente Coronel, con su cabellera rojiza y sus penetrantes ojos claros, habló del posible aborto en pista, hubo murmullos y un amago de levantarse entre

algunos oficiales, especialmente los de Seguridad en Vuelo. Las instrucciones eran claras: si se trataba de uno de los aviones en el centro de la pista, con motor a fondo hasta el final de la misma; si era de los lados, salirse de la pista por un costado; por lo tanto ¡A la hierba!. En los diferentes escuadrones, los capitanes Cánovas Zárate, Pérez-Cruz, Echegaray y Vázquez Figueroa eran los encargados de la Seguridad en Vuelo en Manises, Zaragoza, Palma y Talavera. Hicieron un gesto como de ir a levantarse, se revolvieron en sus asientos, pero fueron frenados en seco por el gesto y la voz de Azqueta. La cosa estaba muy clara y la presencia del General Salas refrendaba la afirmación: En caso de aborto, salirse por el final y no lanzar en ningún caso los "drops". Si era parada de motor, por el lateral más próximo, ¡la hierba!

Una vez terminadas las comprobaciones, las formaciones irían entrando en la Pista 05 de Torrejón y el General Salas detendría su Sabre C-5 114458, todavía con numeración americana, aproximadamente al final del primer tercio de la larga pista, colocándose los siguientes 83 a continuación y los cuatro reservas no muy lejos. El Jefe de la formación, ya con todos los aviones en pista pondría potencia al 70, 80, 90 por ciento y con un máximo cercano al 94-96 por ciento soltaría frenos. Con un retraso de unos 8 segundos, le seguirían las demás patrullas, que estarían en el aire en tres minutos y medio.

Después de la Reunión, que no había, porque en realidad "despegábamos ya reunidos" como ha dicho alguno, se procedía hacia el punto de la espera, en la posición cercana a los pantanos de Entrepeñas y Buendía, conocida como "Las Tetas de Viana". Aquí hubo un buen sofocón para el Comandante López Viciana; pues muchos participantes no supieron distinguir bien el nombre y nunca habían oído hablar de tan nombrado accidente geográfico -especialmente desde el punto de vista aeronáutico- muy prominente en la ruta desde Madrid hacia Zaragoza y Barcelona, a baja costa. Lo confundieron con su apellido, con el consiguiente murmullo y risas relajantes.

Desde ahí se iniciaría un amplio viraje hacia La Castellana, sobrevolándola en dirección Norte-Sur, desde la Plaza de Castilla hacia Atocha.

El regreso a Torrejón se haría de cola a cabeza, comenzando por los últimos despegados, manteniendo un rumbo Sur-Suroeste el resto de la formación, mientras sobrevolaban el Valle del Tajo, y regresando a tomar tierra con intervalos de un minuto o minuto y medio cada patrulla y utilizando de nuevo la Pista 05.

Terminaba el briefing. El pelirrojo Teniente Coronel preguntó si había preguntas; ¿Any Question? y le respondieron que "No questions". Un americano se le acercó al terminar, sorprendido, y le dijo en inglés, que el briefing debía haber sido muy bueno, ya que no había habido "questions" y teniendo en cuenta la envergadura de la operación. Azqueta achacó la aceptación unánime a la presencia del General Salas y su carisma personal entre todos los pilotos.

De cualquier forma, el entonces Teniente Coronel Luis Azqueta Brunet realizó según todos los testimonios, "una demostración de saber profesional,... por la forma en

AQUEL FAMOSO DESPEGUE

Situarse 88 Sabres en la Pista 05 de Torrejón unos detrás de otros, a unos tres o cuatro fuselajes de intervalo, poner entre el 90 y el 98 por ciento de potencia e irse todos al aire prácticamente juntos en 3 minutos y medio, es algo que nadie nunca había visto, ni lo volvería a ver..., hasta dos días más tarde. Los americanos andaban como locos con los tomavistas de Super Ocho y los fotógrafos de la 16 Fuerza Aérea tomaron las mejores perspectivas de aquel acontecimiento.

Los relatos son muy vivos y unánimes, porque aquello fue impactante:

- "La trepidación de mi avión ante el rebufo de las tres patrullas anteriores fue indescriptible; la visibilidad se anuló, por el humo negro de los gases y mi vista solamente se mantuvo fija en el anerómetro, esperando que la aguja alcanzase la velocidad para poder tirar de la palanca y colocar el avión por encima de la turbulencia generada por los 12 Sabres que habían despegado delante de mí. Mentalmente, les deseé suerte a los que despegaban atrás. Creo que todos respiramos de alegría cuando la Patrulla de Vigilancia informó al Jefe que la formación estaba en el aire sin novedad (Pérez-Cruz).

- "Sin ver nada absolutamente, por los humos de escape. Muy trabajoso por los rebufo". (Correa)

- "Antes del despegue, con todos los aviones en pista, el Sabre temblaba como si fuera a deshacerse, al ir metiendo motor los de delante". (A. Cubells)

- "El intenso humo que despedían todos los aviones en pista, algunos despegando, otros con potencia de despegue, filtraba los reflejos del sol en los flaps, dando un aspecto rojizo, que por un momento, me hizo creer que se habían incendiado los aviones" (F. Cortés)

- "El humo cubría todo por delante, donde sólo se veían las cuatro toberas de la escuadrilla que despegaba delante de nosotros... La pista parecía temblar" (Palomino)

- "Pusimos el oxígeno de las máscaras al cien por ciento. Se puso potencia de despegue y fuimos soltando frenos, cada escuadrilla con el intervalo de tiempo previsto". (Cánovas)

- "La imagen de una pista llena de aviones, el humo y fuego de las formaciones precedentes, es algo que se ha mantenido fresco durante todos estos años". (De Diós)

- "Al salir de aquel infierno, sin visibilidad y con todos los rebufo habidos y por haber, y rogando que no hubiese nada en la pista ¡Qué espectáculo tan maravilloso! ¡Sesenta y Ocho aviones delante escalonadamente formados! Ya habíamos formado en la pista ¡Sin reunión!". (Vindel)

- "Debido a los gases y polvareda, el despegue fue casi instrumental, la visibilidad casi nula y los rebufo impresionantes. Sorprendentemente la reunión fue excelente, al contrario que el día del ensayo". (Del Río)

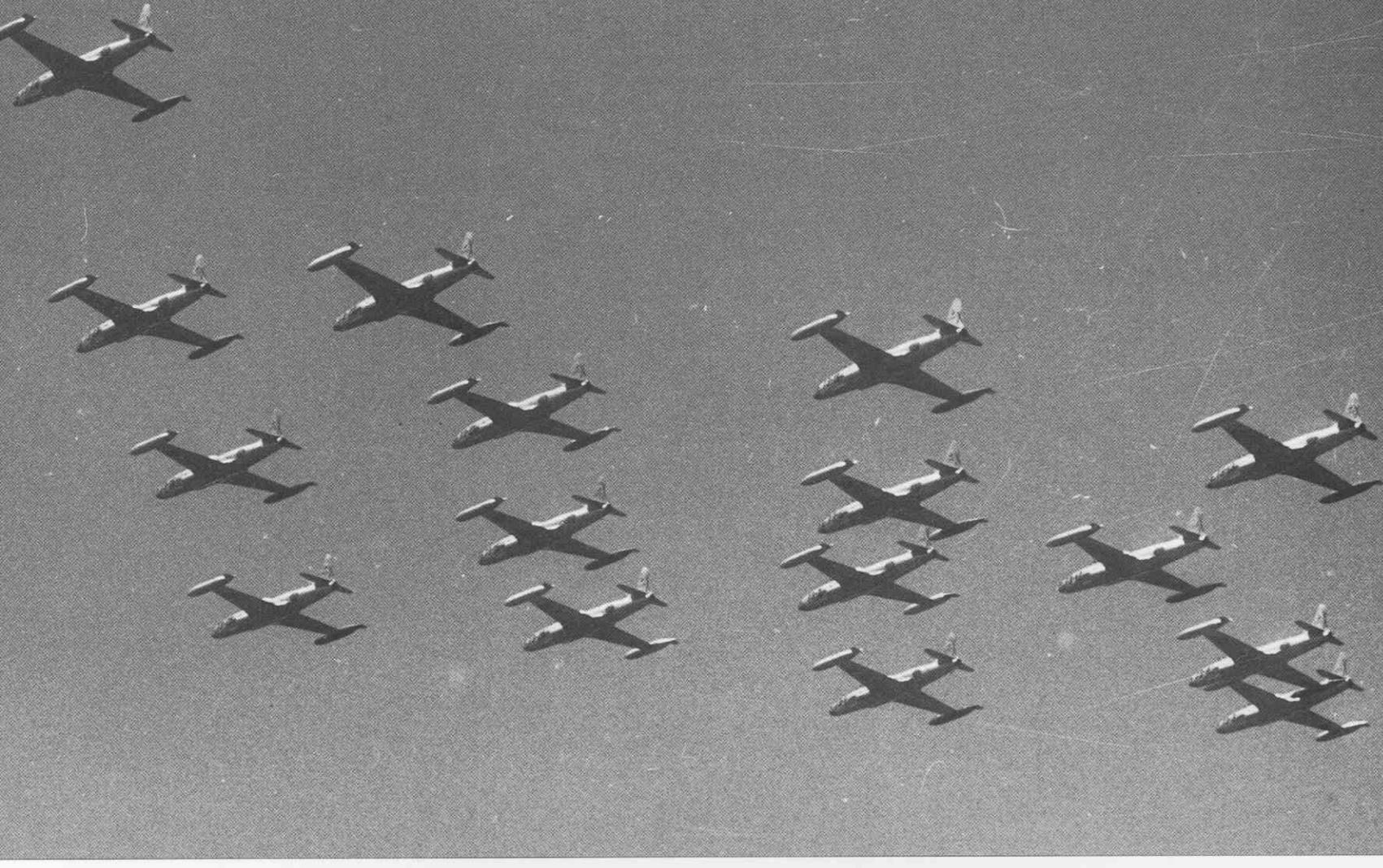
- "Alineados en pista y con motores metidos, resultaba casi imposible mantener el avión parado y alineado; pero resultó excitante". (Inclán)

- "Al aumentar la potencia a empuje militar, para el despegue, la vibración se transmitía por el cemento de la pista hasta nuestras manos y pies, firmemente apoyados en los mandos de vuelo, en una especie de pulso mecánico y nervioso que unía a pilotos, aviones, pista y aire, vibrando al unísono". (Chamorro)

- "Algo difícil de olvidar, especialmente para la última patrulla. El despegue, sencillamente impresionante, no se veía nada, Ocho octavos de humo negro, unos puntos rojos a distintas alturas, que eran las toberas de los aviones, y rebufo por todos lados. Todo esto además de la temperatura que había a nivel de pista". (Pérez Rayo)

- "El brutal zarandeo de los rebufo acumulados en la pista y el peligro, al no elevarse con la suficiente rapidez -o por lo menos eso nos parecía a los de atrás- las primeras formaciones, dejando casi sin sitio a los que seguían detrás, virando muy cerca del suelo". (Durán)

- "Algo que parecía ensayado y que en realidad fue producido de una charla previa ¡Genial!". (Pérez Pérez)



Los 16 T-33 de la Escuela de Reactores, desfilaron aquel día, como tantos otros, en su vistosa formación de "rombo de rombos", que ha sido clásica durante años. Preparando este desfile, había fallecido en desafortunado accidente en Talavera, el Teniente Noreña. El punto derecho del rombo izquierdo era nuestro actual Director, General de Brigada Rafael González-Granda Aguadé.

que condujo el briefing". Allí estaban casi cien aviadores apiñados en un barracón prefabricado americano, escuchando con una atención expectante, en un silencio convencional, la fluida sucesión de datos, procedimientos, cometidos, indicativos, normas de seguridad, instrucciones particulares de cada formación y de cada piloto. Fue una exposición magistral".

El vuelo de ensayo tuvo una duración entre los cuarenta minutos que voló la última patrulla que despegó y una hora quince minutos que voló el Jefe. Fueron del ajuste de altura que realizó por necesidad perentoria el Escuadrón Echo en la espera, no hubo otros incidentes. La reunión en esta primera ocasión fue más ardua y se debió de realizar en viraje, pues muchos pilotos comentan los problemas de viraje cerca del suelo con turbulencia y rebufo, pero no fue muy prolongada. La Patrulla de Vigilancia hacia pequeñas correcciones a algunas formaciones y sólo se oía en la radio la voz del Capitán Sequeiros, en cortos mensajes.

La rotura se produjo casi sin novedad, los aviones ocupando la pista casi por parejas, muy juntos, llegando a haber en pista en algunos momentos hasta seis u ocho Sabres a la vez, rodando con presteza hacia el final. Sólo se produjo un "motor y al aire" ese día, efectuado por el Jefe de la 1^a patrulla del 21 Escuadrón y corregido rápidamente con un tráfico muy corto, que le permitió aterrizar antes de que pudiera interferir a la patrulla siguiente, ya que las instrucciones para hacer "go-around" también eran muy estrictas, si la maniobra se prolongaba excesivamente. Se había hablado de quedarse para el final de toda la formación.

Al llegar al pequeño y provisional edificio del Escuadrón 61, se sucedían los abrazos y los saludos entre camaradas que no se habían visto previamente. Para muchos era una ocasión emocionante, de alegría y de demostración de la propia habilidad y de la preparación que se había alcanzado. Estaban honestamente orgullosos: todo había salido bien.

LA HORA DE LA VERDAD

El día 1 de mayo, después de las correcciones y modificaciones correspondientes a la experiencia acumulada, terminó sin más novedad que el ambiente de camaradería y exaltación que vivían todos los participantes: pilotos, mecánicos, especialistas, tanto oficiales como suboficiales. El siguiente día, el 2, sábado, se dedicó a labores de mantenimiento y puesta a punto de los 92 aviones.

Al día siguiente, domingo 3 de mayo de 1959, había llegado "la hora de la verdad", la hora señalada. En el nuevo briefing se dieron los últimos toques brevemente a toda la operación, se habló de lo crítico del despegue y de la necesaria exactitud en la

A veces a la Historia con mayúsculas de un hecho o de un conjunto de hechos le falta la enjundia, la viveza, el anecdotario de las pequeñas historias de cada uno de los protagonistas. Por eso cronistas como nuestro apasionante Bernal Díaz del Castillo se hicieron tan populares entre nosotros; porque cuentan la historia de los de a pie. Salvando todas las distancias, vayamos a los hechos en tono menor.

Muchos de los detalles que recuerdan los protagonistas están entremezclados con los del día del ensayo e incluso, como ya hemos advertido, con los de otros desfiles, especialmente los del 57 y 58. En alguno de los despegues a un avión se le cruzó la rueda de morro en pista y al tener que realizar aquella maniobra un tanto brusca para enderezarla, hubo que cambiar la posición de algún avión. Otra peripecia típica y curiosa ocurrida ahora o en otras ocasiones ha sido el que se soltara en pleno "mogollón" dentro de pista ya, uno de los triángulos del borde ataque izquierdo que se sujetaban con un broche después de subir el piloto a la cabina. Según una aportación apócrifa, a uno de los Sabres se le soltó durante la prueba de motores; los pilotos que veían avanzar el triangulito dando botes de hasta un metro de altura hacia su tobera de entrada, cortaban motor para no tragárselo, después volvían a meterlo. Pero no pasó nada y el dichoso triángulo salió por el final o por un borde de la pista, sin darle a nadie.

Alguien apunta que se discutió mucho sobre el sistema a emplear para la reunión y el despegue, en cuanto a tiempos o intervalos y que finalmente se adoptó una propuesta del Capitán Cabello, basada en tiempos y velocidades, pero no hay constancia de que fuera el sistema empleado en este desfile precisamente. Por cierto que siempre se habla de un lapso entre 8 segundos y 10 de diferencia para soltar frenos las diferentes patrullas. Si hablamos de 21 intervalos por 8 segundos, nos arrojan 68 segundos, más un período crítico de unos 2 segundos para comenzar a moverse la precedente, reconocer el movimiento la siguiente y soltar frenos, lo que serían 42 segundos más. Los 8 segundos ofrecen pues un resultado de 210 segundos totales, 3 minutos 30 segundos para el despegue completo.

Si los intervalos fueron de 10 segundos, la misma cuenta sale por 4 minutos 12 segundos. De la observación de la única película que el autor ha podido obtener, se deduce que el intervalo más probable fue el de ocho segundos entre patrullas.

Se citan dos aviones como posibles responsables de la contusión producida al fotógrafo americano que estaba al borde derecho de la Pista 05. Eran naturalmente dos puntos "cuatro" de una de las primeras formaciones y las apuestas están entre el Capitán Olaya, que probablemente era el cuatro de la Tercera Patrulla, 2º del 61 Escuadrón, o el Capitán Salazar, que era el cuatro de la 5º/2º de Zaragoza. Alguien con cierta reticencia, dice que no llegaron a enterarse del autor, porque se ordenó limpiar la punta del plano derecho de todos los aviones. De todos modos el autor de la maravillosa fotografía de los 92 pilotos- contándole a él, 93- fue el Capitán José Luis Olaya Pina, y él mismo cree que fue su plano el que golpeó al "yankee" excesivamente curioso. Olaya obtuvo tres instantáneas ligeramente diferentes, de las cuales hemos utilizado el mejor cliché, de una gran calidad. Gracias a su experiencia este trabajo ha sido posible. Hay en la fotografía de 93 pilotos, al menos cinco que no volaron en el desfile el día 3, aunque es posible que alguno de ellos lo hiciera el día uno. Solamente se ha identificado positivamente como "No volaron el día 3" al Capitán Peraita y el Capitán Castillo, por diferentes razones previas a la puesta en marcha y al Capitán Ostos por pérdida de combustible en un "drop" durante el rodaje. Por cierto que otro piloto curiosamente, dice con sinceridad absoluta, que le envidió en ese momento; deseó que le hubiera ocurrido a él para no tener que volar en ese día. Tampoco se ha podido identificar al piloto que lo sustituyó en su puesto en Formación.

La reducción de velocidad del primer escuadrón después de la pasada obligó a los componentes del quinto escuadrón a sacar "frenos, pies y manos" para no rebasar al cuarto escuadrón. Este dato lo atestiguan varios componentes de la quinta formación y por otro lado es corriente que suceda. "Se veían aviones por todas partes, pero aguantamos las alturas y nos pusimos en formación de "torre", unos encima de otros". El tiempo de vuelo para los de Talavera fue de 1 hora 10 minutos. Todos los aviones de la Escuela habían sido repescados hacia poco para formar el primer escuadrón de Sabres allí. Eran todos de "plano duro", como atestigua Dionisio Hierro, entonces Cabo Primero Mecánico, atendiendo el avión del Capitán Pérez Rayo, y hoy día Oficial Técnico Mecánico de Vuelo en Iberia, volando el Boeing 727, después de muchos años y horas de vuelo en otros aviones.

"La Rotura, por patrullas de cuatro aviones en ala a la derecha, con separación de tres segundos entre aviones. Hubo momentos en que 8 aviones o más, rodaban a la vez por la pista". Pero todo salió perfectamente.

secuencia. Se mencionaron las diferencias con el día del ensayo, la pasada y después de ésta, la dislocación, más larga y con la presencia de los Messer tomando tierra en Alcalá de Henares.

Fueron saliendo del vestuario con la expectación renovada de los miembros de las Fuerzas Aéreas norteamericanas destinados en la Base. "Habían visto el entrenamiento del día 1 y no se podían creer que íbamos a hacer lo mismo otra vez; aquello era algo que se salía por completo de sus "Rules & Procedures" y no se cansaban de expresar que en el mundo no se había producido nunca un despegue así, y no entendían que se volviese a repetir como si tal cosa. Creo que fue un espectáculo para ellos y se dispusieron a tomar un reportaje gráfico para la posteridad".

La primera acción colectiva que los debió de dejar con la boca abierta, fue lo que Pepe Pérez-Cruz llama "la micción reglamentaria pre-vuelo" colectiva y efectuada directamente al costado del edificio en construcción del 61 Escuadrón -ya que no había todavía sanitarios- y encabezada por el Gallo Uno. Fue una lástima no haber conseguido esa instantánea, así como la cara de asombro de los "yankees", que observaban atónitos.

Poco a poco se fueron hacia sus respectivos aviones y prepararon sus equipos. Un piloto le decía a otro, con la mayor ingenuidad de este mundo, mientras caminaban por la línea "¡Que la Virgen de los Desamparados nos asista!". En la Torre de Control estaba el Capitán Castillo con los libros de procedimientos y de emergencias del Sabre y desde allí pudo contemplar toda la operación. Todo se sucedió con la misma precisión que el día del ensayo. Ahora, avisados por otros, había más fotógrafos americanos y también algún aficionado español. Luis Calvo Ugarte, Comandante de Iberia y hermano de Antonio, estaba allí con su tomavistas de ocho milímetros para inmortalizar el acontecimiento. Sacó varias tomas, ahora de valor incalculable para nosotros, tanto de la preparación, puesta en marcha y rodaje del malogrado Comandante Antonio Calvo Ugarte, como del despegue de las primeras patrullas, situándose cerca de la cabecera de la pista 23.

Otros fotógrafos americanos, quizás obsesionados por el suceso, estaban muy próximos a la pista. De ahí el incidente, que muchos pilotos recuerdan, del plano del Sabre que golpeó a uno de ellos en la cabeza, dejándolo, increíblemente, sólo inconsciente. Al cabo de unos días, salió del "coma" y se recuperó, siendo visitado en el Hospital Americano de Torrejón por una comisión de pilotos españoles, para interesarse por su salud.

El despegue se realizó como el día 1, pero quizás algo mejor, con menos nervios. Durante las comprobaciones prevuelo que se hacían en el Sabre poniendo el 100



La Academia General del Aire el 3 de mayo de 1959, desfila junto a la Plaza de la Independencia, llevando como Alférez Alumno en la Sección de Gasteros de su Bandera, al entonces S.A.R. el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón.

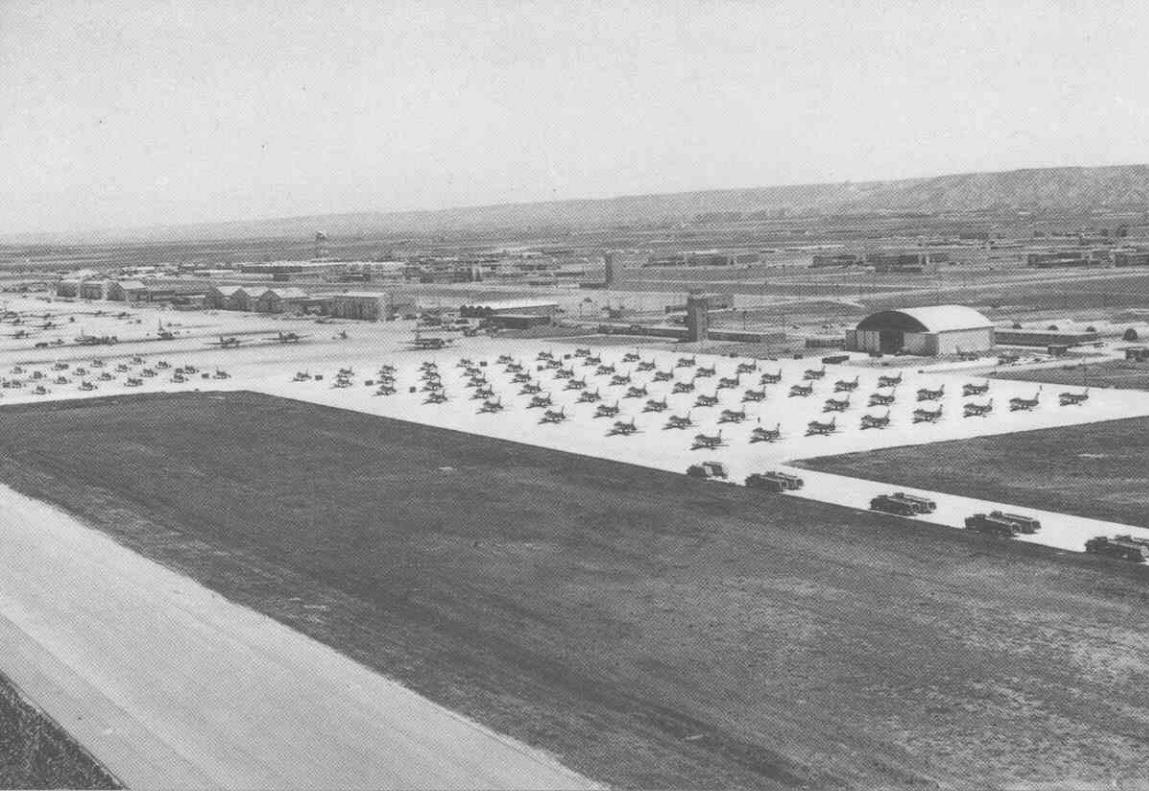
por cien y cambiando al sistema alternativo, es indudable que algún piloto por nerviosismo se olvidó el Alternativo o Override y quizás se lo dejó puesto. Otra cosa es lo sucedido al Capitán José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano, "El Comin", que al detectar que el sistema normal le fallaba, y no queriendo perderse el "festejo", hizo todo el vuelo con el alternativo, arrostrando con gran valor las posibles consecuencias, que podían haber sido graves para su avión.

Durante estas pruebas, el Capitán Pérez Rayo detectó una fuga en un tanque "drop" del avión del Capitán Ostos, punto de su patrulla, y le ordenó regresar con gran pesar del interesado. Fue sustituido por uno de los reservas, que entró directamente desde el final de la rodadura de la pista 05, en la posición que abandonó el avión con el fallo. Es posible que sólo volaran en la Patrulla de vigilancia tres aviones, en lugar de cuatro, pero no ha sido posible comprobarlo.

Después del despegue se oían en la frecuencia los breves y precisos comentarios del jefe de la patrulla de reserva. Casi todos llevaban puesta en el ADF la frecuencia de Radio Nacional, por lo cual pudieron escuchar lo que pasaba en La Castellana. La llegada de la enorme formación, ahora quizás demasiado alta, estaba coincidiendo con el paso por la Tribuna de la Presidencia de la Columna motorizada de Carros de Combate y material pesado. En las tribunas, algunas personas que sabían la hora de paso de los Sabres, trataron de llamar la atención hacia el cielo, entre el ruido atronador de los tanques, pero fue inútil. Los propios locutores apenas llegaron a darse cuenta de que pasaba la formación, para advertírselo a sus oyentes. Entre unas cosas y otras, aquella maravillosa precisión, todo el esfuerzo y el valor derrochado, el entrenamiento y la perfección demostrados, fue contemplado por tan sólo un exiguo tanto por ciento de los que presenciaban el desfile. No es de extrañar que una de las pocas frases que interrumpieron el silencio radio, que se había mantenido escrupulosamente hasta entonces, fue cuando ya pasado Atocha, una voz anónima con tono de airado reproche, exclamó por la frecuencia: "¡Ni se han enterao!".

El Jefe, algo relajado al aflojar la tensión acumulada, cortó en este momento algo de motor, con lo cual la formación se compactó, tratando los de atrás de no pasarse. Puso rumbo Sur y los últimos en despegar fueron virando hacia Torrejón. Cuando la Patrulla que hacía la número cuatro viró hacia la Base, estaba sobre el pueblo de Pedro Muñoz, próximo al Guadiana. Fueron llegando "sin novedad" o casi, porque algunos hechos aislados a veces es difícil que trasciendan.

Por ejemplo, Manolo Montero, hoy día Comandante de Jumbo en Iberia -y auténtico responsable de que el autor acometiera este trabajo- era ese día un jovencísimo Sargento Piloto, con 20 años y unas 15 horas escasas de Sabre, recién llegado a



Manises. "Le tocaba al Capitán Espinosa volar, pero se puso enfermo o algo así, por lo cual ocupé su puesto". Estaba no sólo recién llegado, sino también recién suelto en el avión. Después de la rotura, ya en base, le entró el avión en pérdida, quizás por su inexperiencia o porque era un "plano duro" -uno de los Sabres sin "slats"-, pero la pudo recuperar nivelando planos, metiendo motor y enderezando. Cuando se quiso dar cuenta, ya con el avión recuperado, su morro apuntaba a una pista que tenía enfrente... en Barajas. Metió motor otra vez, viró con más cuidado y tomó tierra en Torrejón sin que nadie se diera cuenta, sólo él se enteró de lo que le había pasado, durante unos breves pero angustiosos segundos.

Pero la frase de "Sin Novedad", repetida por los diferentes jefes de escuadrón al General Salas, y la sonrisa de todos atestiguaba el orgullo que les embargaba. Todos atacaron con verdadera fruición la cerveza helada y el bocadillo de jamón que apareció en los planos de los Sabres a medida que se iban bajando de los aviones, gracioso y precioso regalo de los americanos, que tuvieron este detalle estupendo, quizás muestra de su agradecimiento por el espectáculo que habían contemplado en lugar preferente.

EPILOGO

El General Ángel Salas Larrazábal, el único Capitán General que ha tenido y tiene nuestro Ejército del Aire, por sus innumerables méritos propios en Paz y en Guerras, fue el Gallo Uno, el increíble, valiente, aguerrido, infatigable y veteranísimo jefe de esta formación irrepetible. Hacía 20 años, casi día por día, que en mayo de 1939 había mandado uno de los primeros desfiles aéreos formando la palabra Franco. Ahora, al recordar este de 1959 opina que "los madrileños no se enteraron, volábamos más altos y más rápido que los otros aviones de hélice ¡Con el gran esfuerzo y el riesgo empleado, y no se enteraron de nada! Los profesionales sí supieron lo que valía aquello". Este fue su último vuelo como Jefe de una gran formación, después de haber mandado grandes grupos de aviones de caza en vuelo a lo largo de treinta años.

Constituyó, en frase de uno de los actores una "irrepetible exaltación de los valores que hacen a un hombre joven". Esto, aplicable a tantos hechos diarios de los escuadrones, también encaja con otros comentarios, algo exagerados:

- "Se podía pedir una medalla para todos los participantes".
- Muchos ahora han "recordado aquellos memorables días, una época dorada para el Ejército del Aire, por los frutos que la nueva organización y los primeros reactores llegados a España, ya estaban dando en nuestras Unidades de Caza".
- "Sin pasión, creo que fue una muestra del alto estado de entrenamiento que se disfrutaba por entonces en los escuadrones de reactores del Mando de la Defensa. Entrenamiento que era muy bueno en combate, tiro real y formaciones...".
- "Fue una operación magníficamente planeada y ejecutada, con gran precisión. Todos estábamos muy bien entrenados en aquel tiempo y existía un espíritu a la vez de disciplina y camaradería".
- "Uno siente humana satisfacción por haber tomado parte en aquel despegue en el que la entrega fue total, sin dejar de reconocer su gran dosis de temeridad".

El general Longoria, que presenciaba el desfile como Jefe de Estado Mayor y responsable del Desfile Aéreo, parece ser que pidió excusas en público al General Franco en la Tribuna de autoridades "por haberse retrasado los aviones 15 segundos en el paso por la vertical". Nunca sabremos si fue un sarcasmo o una "boutade"



del viejo general, pero en realidad no afectaba para nada a la profesionalidad y el derroche de buen entrenamiento que se demostró.

Al término del desfile, los diferentes jefes de Unidades participantes, acudieron al tradicional banquete que se celebraba en el Palacio de Oriente, y las unidades recibieron las felicitaciones de rigor. El General Franco había salido de El Pardo a las 10.30 y de Oriente a las 11.00, dirigiéndose a la tribuna de La Castellana. Al finalizar hizo el trayecto contrario. El espacio aéreo permaneció cerrado durante el desfile "para que no pueda volar ningún aparato sin control sobre Madrid".

En carta dirigida al Teniente General José Rodríguez y Díaz de Lecea, entonces Ministro del Aire, el Brigadier General USA Royal Reynolds Jr., Deputy Chief del MAAG, mencionaba especialmente la "leadership" mostrada por el General Salas, el Coronel Alós y los demás comandantes de las formaciones aéreas.

El día terminó para los mandos, con aquel almuerzo solemne celebrado en el Salón Azul, Saleta de Tapices y Saleta Gasparini. La Academia General del Aire había desfilado también brillantemente y su Jefe, Coronel Salvador asistió a la comida en el Palacio. El día 4 de mayo, la mayoría de las formaciones volaron a sus bases de origen, donde recibieron las felicitaciones correspondientes y algún día de permiso.

Treinta y tres años después de aquello, los participantes en el Desfile Aéreo del 3 de mayo de 1959 volando el Centenar de F-86 españoles, han reunido entre todos este impresionante palmarés:

- Uno fue Ministro del Aire, el Teniente General Cuadra, otro es actualmente Jefe del Estado Mayor del Aire, el Teniente General Fernández Sequeiros y el Teniente General Salas fue nombrado por Real Decreto el 26 de abril de 1991, Capitán General de Ejército del Aire.

- Seis de ellos han alcanzado el empleo de Teniente General, nueve el de General de División y trece han sido Generales de Brigada. Muchos otros se retiraron con el empleo de Coronel. Entre unos y otros, los que han continuado en la carrera militar han volado una cifra cercana a las 243.000 horas de vuelo, con una proporción aproximada de un 80 por ciento, realizadas en aviones reactores de combate.

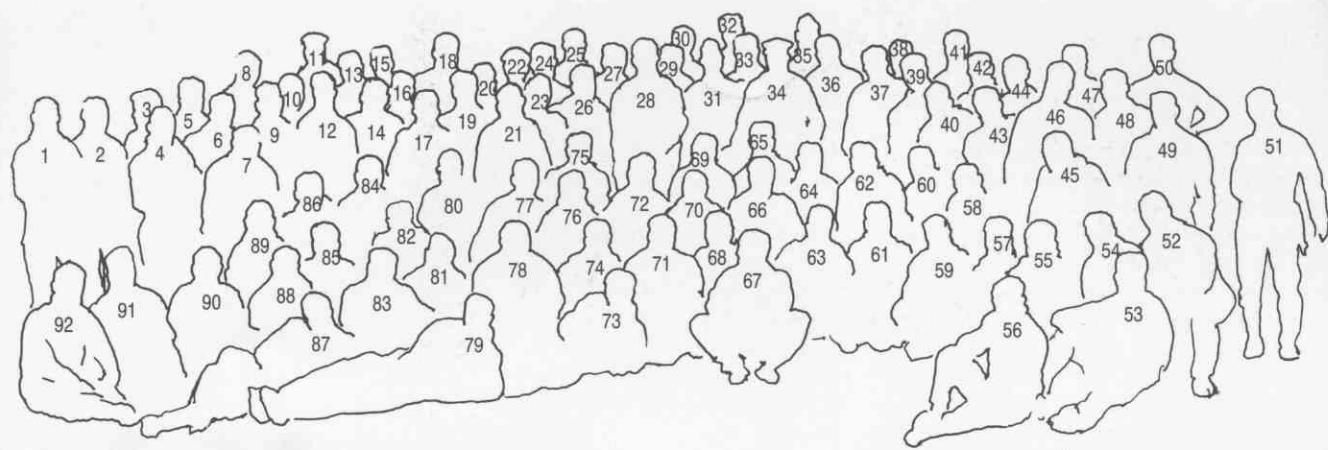
Los que en años posteriores eligieron pasar a la vida civil, han sido treinta y seis pilotos, que la mayoría han llegado a volar los grandes reactores comerciales como el Jumbo Boeing 747 o el DC-10, totalizando en conjunto la cifra de 782.000 horas de vuelo aproximadamente.

Dos capitanes de entonces eligieron el sacerdocio en el Opus Dei. Dieciocho han fallecido, entre los cuales seis en accidentes aéreos a bordo de aviones militares y uno en accidente aéreo civil. Los demás por causas naturales, enfermedades u otro tipo de accidentes, dos de ellos en coche.

DESFILE AEREO 3.5.59 FORMACION CALLO -22 PATRULLAS DE 4 F-86F- 88 SABRES

1º Patrulla Mando Gallo 1	2º Patrulla 61 Esc.	3º Patrulla 61 Esc.	4º Patrulla 21 Esc.	5º Patrulla Ala 1 11 Esc.	6º Patrulla Ala 1 11 Esc.	7º Patrulla Ala 1 11 Esc.	11º Patrulla Ala 1 12 Esc.	14º Patrulla 41 Esc.	18º Patrulla Talavera	21º Patrulla Talavera	22º Patrulla Vigilancia y Reserva
Tcol. Lucas C-5 113416	Cap. Baudot	Cap. Olaja	Cap. Ausin C5 2-178	Cap. Salazar C5-236?	Tte. Rubiano C5-236?	Cap. Paternina	Sgt. Montero	Bgda. P. Rodriguez	Cap. Vindell	Cap. Vadell	Cap. Cortes?
Col. Galarza C-5 41-130	Cte. Sepulveda	Cap. Monedo	Cap. Santandreu C5 2-162	Cap. M. Ibañez C5-2-162	Cap. Enrech?	Cap. Bautista	Cap. A. Roa	Tte. Barroso C-5-94	Cap. Figueroa	Cap. Correa	Cap. Chamorro
Gral. Salas C-5 113358	Col. Cuadra C-5 25400	TCol. Elvira	Cte. L. Viciana C5 2-160	Cap. P. Pérez	Col. Murcia	Cap. Salom	Cap. Muñoz P.	Cte. Escalañe	Cte. Fontecha C5-043	Cap. P. Rajo C5-047	Cap. F. Sequeiros
TCol. Azqueta C-5 25281	Cte. C. Ugarte C5 61-251	Cap. Villalonga Esc. "Alfa"	Cap. P. Cruz C5 2-163	Cap. Inclan	Cap. Benitez Esc. "Bravo"	Cap. A. Cubells	Cap. Arteaga Esc. "Charlie"	Cap. A. Castillo Esc. "Delta"	Tte. Del Río Esc. "Echo"	Cap. Ostos	Cap. Pardo?





NOTA A MODO DE EXCUSA

Al realizar la investigación para este trabajo, he recabado la colaboración de los pilotos que estuvieron implicados y alguna otra persona relacionada con los hechos. Nunca, a pesar de la experiencia ya acumulada, podía haber pensado antes, que de un solo hecho colectivo, como es una gran parada aérea, el vuelo de una numerosa formación, pudiera haber tan distintas versiones, todas ellas sinceras. A todos puse pido excusas porque esta es la "versión objetiva colectiva" de tal evento y como tal difiere en algo de casi todas las versiones individuales. Muchos datos están acompañados de expresiones como "posible", "probable", "casi con seguridad", etc., y tan sólo se afirma categóricamente como cierto lo que no está acompañado de ningún condicional. Les puedo asegurar a mis queridos compañeros colaboradores, que de algunos datos hay varias versiones incasables, opuestas en tiempo y espacio, e irrenunciables para cada uno de los protagonistas. No obstante, sólo he tomado como "verdadero a machamartillo" lo testimoniado por varios actores, aunque sintiéndome espléndido con los detalles, he utilizado también material más dudoso, pero advirtiendo su calidad, todo ello para hacer el texto ameno y también para no rechazar posibles "versiones objetivas individuales", que pudieran ser tan buenas como las del vecino.

Desde luego un Desfile Aéreo fue y será un acto multitudinario, arriesgada, complejo, repetitivo y vistoso. Muchos protagonistas lo fueron en varios de ellos, seguidos o separados en el tiempo y volando diferentes aviones y grupos de aviones desde distintas bases. La versión que del mismo hecho ofrecen varios actores sobre un suceso, varía algo a las pocas horas, aunque sólo sea por la distinta posición en la formación. No digamos nada de la diferencia al cabo de 33 años. Básicamente los relatos están de acuerdo en lo esencial, pero muchos se sorprenderían de a cuán poco se reduce finalmente "lo esencial", que coincide al cien por cien.

Por todo ello os pido, les pido a Vuescencias, humildes excusas y espero que estéis de acuerdo en este relato "consensuado" al máximo posible, entre los textos ofrecidos por 100 pilotos de caza del año 1959.

También quiero recordar aquí a los "Otros", los que no estaban en este desfile porque no les tocó, eran más modernos, estaban enfermos, haciendo un curso, o volando de Talavera a Manises en un T-33 por encima del "tomate" pero con el alma en vilo, sintiéndose allí con sus compañeros. Si participaron casi 100 pilotos en la formación, había 150 pilotos más en las bases y en sus casas, que podían haber estado en aquel suceso, con todo derecho y con igual habilidad y preparación. Otros días y sobre otros acontecimientos, nos corresponderá hacer la historia de ellos, pues como dijo el viejo refrán "no están todos los que son, pero son todos los que están".

1. LOS PROTAGONISTAS. Relación nominal de pilotos en la fotografía del día 3 de mayo de 1959. *Parking de Torrejón. De izquierda a derecha la línea de atrás y de derecha a izquierda la delanteras con nombre, escuadrón y empleo de entonces y reseña posterior.*

1. Tomás Castaño de Meneses. Escuela de Re-actores. Capitán profesor. Equipo Acrobático Español. Campeón Mundial de Acrobacia 1964. Comandante de Iberia. Fallecido por enfermedad el 26 de junio de 1982, a los 52 años. 12.000 horas aproximadamente.

2. Manuel Montero Guzmán. Escuadrón 12, Ala 1. Sargento Piloto. Patrulla Acrobática "Ascu". Comandante Iberia. 22.000 horas.

3. Arturo Redondo Cano. Escuadrón 12, Ala 1. Sargento Piloto. Comandante varias compañías, actual Aviaco. Más de 25.000 horas.

4. Jose Manuel Pérez Rodríguez. 41 Escuadrón, Palma. Brigada Piloto. Comandante de Iberia Jumbo 747. 25.000 horas de vuelo.

5. Antonio Montaner Palao. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán, miembro de la Patrulla Acrobática "Ascu". Comandante de Iberia. Se retiró como comandante de DC-10. 20.000 horas de vuelo.

6. Luis Alonso Cubells. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Actual General de Brigada en Reserva. 4.500 horas de vuelo.

7. José Pérez-Cruz Sánchez. Escuadrón 21, Ala 2. Capitán 6a Promoción AGA. Comandante de Iberia. Diferentes puestos en distintas flotas. Retirado abril 1992 con 25.200 horas de vuelo.

8. Ramón Fernández Sequeiros. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán Jefe de Operaciones. Jefe de la Patrulla Acrobática "Ascu". Jefe de Operaciones del Escuadrón de F-104. Diferentes destinos y cursos que forman una de las carreras más brillantes de los últimos cuarenta años, tanto en puestos de vuelo, como burocráticos, de pensamiento, de doctrina o de representación. Actual Jefe del Estado Mayor del Aire. Teniente General. Aproximadamente 5.000 horas. Actuó como Jefe de la patrulla de Reserva y Vigilancia.

9. Eduardo Alvarez Valera. 41 Escuadrón de Palma. Capitán. Profesor de la Escuela USAF en Furstenfeldbruck. Coronel Retirado.

10. Enrique Martínez Ibañez. Escuadrón 21, Ala 2. Capitán. Comandante de Iberia. Jefe de Flotas. Retirado. 18.000 horas.

11. Jose Antonio López Viciana. 21 Escuadrón, Ala 2. Comandante Jefe del Escuadrón y de las dos patrullas del mismo en este Desfile. General de División en Reserva.

12. José Fernández Cortés. 12 Escuadrón, Ala 1. Capitán. 7a Promoción AGA. Comandante de Iberia. Instructor e Inspector. Jefe de Flota, Subdirector en varias etapas. Jefe de Instrucción en Vuelo. Actual Comandante de Jumbo B-747. 27.600 horas de vuelo.

13. Santiago Peraita Richard. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Pidió el retiro al poco tiempo. Falleció en accidente de coche.

14. Fernando Correa de Arcos. Escuela de Reactores. Capitán profesor. Comandante de Iberia. Retirado septiembre 1991. 18.000 horas.

15. Julián Alvarez de la Vega. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán, miembro de la primitiva patrulla acrobática del TCol. Hevia. Diferentes destinos. Coronel retirado.

16. Casimiro Muñoz Pérez. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Teniente General en activo. Jefe del MACEN. 5.700 horas de vuelo.

17. Benito Puente Munar. 41 Escuadrón Palma. Capitán. Comandante de Iberia. Inspector, Jefe de Flota y Subdirector en distintas etapas. Retirado como Comandante de Jumbo. 27.000 horas de vuelo.

18. Enrique Arias Martínez. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. 5a promoción AGA. Comandante de Spantax y Oasis. Retirado. 25.000 horas.

19. Miguel Salom Ferrer. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Ultimamente Agregado Aéreo en Lima. Coronel Retirado.

20. Agustín Palomino Valencia. Escuela de Reactores. Capitán profesor. Comandante de Iberia. Retirado. Más de 20.000 horas.

21. Jose María Cánovas Zárate. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. 3a promoción AGA. Comandante de Iberia. Retirado. Aproximadamente 22.000 horas.

22. Carlos Pérez-Caballero Martínez. Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado. Comandante de Spantax. Retirado en Palma.

23. Carlos Isasi-Isasmendi Adaro. 41 Escuad

drón Palma. Capitán. Fallecido el 19 de julio de 1983 a bordo de un Phantom F-4C en plataforma de Torrejón, siendo Coronel del Ala.

24. Agustín García Vargas. Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos. Retirado como Coronel.

25. Jesús de Dios de Dios. Escuadrón 12, Ala 1. Brigada Piloto. Comandante de Iberia, actualmente Jumbo B-747. 23.000 horas.

26. Juan Linares Maza. Escuadrón 12, Ala 1. Comandante. Diferentes destinos en Manises, Morón. Adjunto en Washington y Badajoz. Retirado como Coronel y fallecido al poco tiempo.

27. Joaquín Botella García. 41 Escuadrón Palma. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado volando el Jumbo 747. 26.400 horas de vuelo.

28. Luis Azqueta Brunet. Teniente Coronel. Jefe de Operaciones del Mando de la Defensa. Responsable del Briefing. Diferentes destinos en Talavera, Torrejón, etc. General de Brigada en 1975. Jefe de la División de Planes y Programas del Estado Mayor. Programa FACA en dos etapas. Piloto de caza desde 1939. Teniente en la 3a Escuadrilla en Rusia, con 112 servicios de guerra y seis aviones derribados. General de división en reserva.

29. Alfonso Nuñez-Flores Simarro. Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos. Retirado como Coronel. 7.000 horas, 3.000 re-actor.

30. Jorge Mora Baño. Escuela de Reactores. Capitán Profesor. Diferentes destinos. Teniente General en Reserva, 5.140 horas, 3.175 re-actor.

31. Mariano Cuadra Medina. Ala de Caza 6, Torrejón. Coronel Jefe. Comandante Inspector 4a Escuadrilla en Rusia. Derribado 3 veces, 10 derribos confirmados. Ministro del Aire. Teniente General en Reserva cuando falleció.

32. José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano, "El Comín". Capitán. Escuadrón 11, Ala 1. Miembro de la Patrulla Acrobática de Manises. Todos recuerdan su valerosa actuación, al encenderse la luz del hidráulico y hacer todo el vuelo con el alternativo. Comandante de Spantax. Retirado en Palma.

33. César Villalonga Alonso. 61 Escuadrón, Torrejón. Capitán. Retirado para ser Sacerdote del "Opus Dei".

34. Angel Salas Larrazábal. Jefe de Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa. General de Brigada. La carrera aeronáutica más brillante que salió de la Guerra Civil, con 17 victorias y

su historial insuperable en horas de vuelo y servicios de guerra. Jefe de la 1a Escuadrilla en Rusia, donde derribó otros seis aviones enemigos, siendo derribado una vez. Diferentes destinos. Formó parte del Consejo del Reino durante la Transición. Nombra Capitán General del Ejército del Aire por Real Decreto el 26 de abril de 1991.

35. Benjamín Sepúlveda Pariente. Escuadrón 61, Torrejón. Comandante. Probador en el INTA. Comandante en Air Spain. Fallecido en retiro.

36. Felipe Galarza Sánchez. 41 Escuadrón, Palma. Coronel. Capitán en la 4a Escuadrilla en Rusia, tres victorias. Teniente General en Reserva.

37. Javier Murcia Rubio. Coronel, Ala nº 1. Piloto de caza en la Guerra Civil con siete derribos. Comandante Inspector de la 5a Escuadrilla en Rusia. Teniente General en Reserva. Fallecido abril 1992.

38. Francisco Vindel Merced. Escuela de Re-actores. Capitán Profesor. General de Brigada en reserva. 4.000 horas, 3.000 de reactores.

39. Lorenzo Lucas Fernández-Peña. Mando de la Defensa. Teniente Coronel. Teniente Piloto en la 4a Escuadrilla en Rusia. Seis victorias. Piloto Probador en CASA, Getafe. Fallecido en accidente con un Sabre el 3 de febrero de 1960.

40. Narciso Unciti Villanueva. 41 Escuadrón, Palma. Comandante. Fallecido.

41. Gerardo Escalante de la Lastra. 41 Escuadrón Palma. Comandante. Teniente Piloto en la 4a Escuadrilla en Rusia. Volando el FW-190 desde Seschinskaja derribó un Lagg-5 el 4 de agosto de 1943. En combate el día 12 de agosto derribó otro Lagg-5 y a su vez derribado en llamas. Un año en Hospitales en Alemania. Curso de Reactores en Furstenfeldbruck. Jefe del 104 y 161 Escuadrón. Jefe del Ala 11 en Manises y General de Brigada en el Mando de Material. Fallecido el 10 de agosto de



1979. Uno de los mejores jefes de Unidad de Caza en la postguerra, con un carisma especial entre los pilotos y personal a sus órdenes.

42. **Cesar Elvira Pisón.** Ala 6, Torrejón. Teniente Coronel. Retirado como General de Brigada. Fallecido.

43. **Agustín Cabello Pérez.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado volando el Jumbo 747. Más de 20.000 horas.

44. **Pedro Vivo Civera.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado volando el DC-10.

45. **Gabriel Benítez Sánchez.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Fallecido.

46. **Jose Parés de la Rosa.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Miembro de "Ascua". Carismático y polifacético piloto de Caza. Abogado. Seis Idiomas. Popular, apasionado y apasionante. General en reserva.

47. **Rafael Castillo Cámara.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. 4a Promoción AGA. Diferentes destinos. Retirado como Coronel. 3.500 horas.

48. **Alejandro García González.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Teniente General en Reserva. 4.000 horas, la mayoría en reactores.

49. **Carlos Grandal Segade.** Escuadrón 12, Ala 1. Comandante. Retirado.

50. **Sergio Rubiano Gómez.** Escuadrón 11, Ala 1. Teniente. 9a Promoción AGA. Agregado Aéreo Buenos Aires. Retirado como Coronel.

51. **Carlos Ausín Manzano.** 21 Escuadrón Ala 2. Capitán. Comandante en Iberia desde 1970. Instructor en Escuela y Flotas. Sufrió accidente de Fokker 28 en Bilbao el 28 de diciembre de 1972, desde entonces en silla de ruedas, que afronta con valentía y estoicismo encomiables. 7.500 horas de vuelo.

52. **Lorenzo Santandreu Gual.** 21 Escuadrón, Ala 2. Capitán. Comandante en diferentes aviones y compañías desde 1966. Instructor. Experto en Seguridad en Vuelo. Director de Operaciones en distintas etapas. Mantiene la licencia en vigor en B-757 después del retiro. Ha dado conferencias y representado a SEPLA en innumerables simposios. 25.000 horas de vuelo.

53. **Pedro Monedo Somacarrera.** 61 Escuadrón Torrejón. Capitán. Retirado como Coronel.

54. **Antonio Galvez Serrano.** Escuadrón 12, Ala 1. Sargento Piloto. Comandante de Iberia. Instructor. Jefe de Instrucción en vuelo. Más de 20.000 horas de vuelo.

55. **Juan Martínez Martínez.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia. Diferentes cargos y puestos. Presidente de SEPLA. Actual Comandante de Jumbo B-747. 25.000 horas de vuelo.

56. **Carlos Conradi Pariente.** Escuela de Reactores. Capitán. General de Brigada en Reserva.

57. **Jose Enrech Macho.** Escuadrón 11, Ala 1. Teniente. Fallecido en accidente de T-6 en el Pico de la Sierra Aitana, en Asentamiento Radar, el 23 de enero de 1968, siendo Capitán.

58. **Angel Roa Labra.** Escuadrón 12, Ala 1. Teniente. Comandante de Iberia. Actual Comandante 747. 25.000 horas de vuelo.

59. **Alfonso del Río y Sánchez del Villar.** Escuela de Reactores. Capitán. General de División. 2º Jefe del MALEG. 4.200 horas.

60. **Manuel Gil del Real y Pazos.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Agregado Defensa Washington. General de Brigada en reserva. 4.000 horas.

61. **Antonio Calvo Ugarte.** 61 Escuadrón, Torrejón. Comandante. Fallecido en accidente de coche el 13 de junio de 1970. 4.189 horas, 1818 reactor.

62. **Antonio García-Fontecha Mato.** Escuela de Reactores. Comandante. 1a Promoción AGA. Profesor y Jefe de Escuadrón Sabres en Talavera. Posterior jefe de Mantenimiento F-104. Probador F-104. Jefe Material Ala 12 Torrejón. Coronel Ala 12. Diferentes destinos como general. Teniente General Jefe 2a Región Aérea y Mando Táctico, Sevilla. En reserva. 5.500 horas en reactores de combate.

63. **Luis Gabaldón Velasco.** 41 Escuadrón, Palma. Comandante. General en reserva. 5.000 horas.

64. **Gonzalo Inclán Giraldo.** Gonzalo Inclán Giraldo. Escuadrón 21, Zaragoza. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado como Cte. DC-10. 20.000 horas de vuelo.

65. **Francisco Arteaga Danvila.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. Comandante de Iberia desde 1966. Instructor. Retirado siendo Cte. Bo-

eing 727. 13.500 horas de vuelo.

66. **Jose Luis Barroso Guerra.** 41 Escuadrón, Palma. Teniente. General de Brigada en reserva. 5.655 horas de vuelo.

67. **Fernando Díaz Sintes.** Escuela de Reactores. Teniente. Retirado para ser Sacerdote del "Opus Dei".

68. **Juan Martínez de Pisón y Díaz.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos. Retirado como Coronel. Fallecido.

69. **Alfredo Chamorro Chapinal.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. Diferentes destinos y Cursos. Actual primer Jefe del Mando Operativo Aéreo. Teniente General en activo.

70. **Carlos Baudot Mansilla.** Escuadrón 61, Torrejón, Capitán. Primer Jefe del Escuadrón de F-104 G, instructor, Jefe del 122 Escuadrón y Jefe de FAs del Ala 12. Coronel retirado.

5.000 horas de las cuales 3.000 en reactores de combate.

71. **Mariano Pérez Jaraiz.** Escuadrón 11, Ala 1. Comandante. Fallecido siendo Teniente Coronel en accidente aéreo.

72. **Ignacio Manuel Quintana Arévalo.** Escuela de Reactores. Capitán. General de División. Actual Jefe Mando Aéreo de Canarias.

73. **Vicente Pérez Rayo.** Escuela de Reactores. Capitán profesor. Retirado como Coronel. 4.995 horas de vuelo.

74. **Antonio Vázquez-Figueroa González.** Escuela de Reactores. Capitán. Fallecido en accidente aéreo.

75. **Julio Lapuente Infante.** Escuela de Reactores. Capitán. Comandante de Iberia desde 1962. Distintos puestos como Instructor, Inspector, Subdirector, etc. Actual Comandante Jumbo. 24.000 horas.

76. **Roberto Seoane Cortés.** Escuela de Reactores. Capitán. Comandante de Iberia. Distintos puestos como Instructor, Inspector, Subdirector. Retirado como Cte. de Boeing 727.

77. **Angel Madrid García.** Escuadrón 12, Ala 1. Teniente. Comandante de Iberia. Retirado como Cte. Boeing 727.

78. **Jose María Salazar Martínez de Salinas.** Capitán. 21 Escuadrón, Zaragoza. General de Brigada en reserva.

79. **Bernardo Vadell Carreras.** Escuela de Re-

actores. Capitán. Comandante de Iberia. Retirado.

80. **Jose María Paternina Bono.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. General de División en Activo. 7.800 horas de vuelo.

81. **Francisco Javier Bautista Jiménez.** Escuadrón 11, Ala 1. Capitán. General de División.

82. **Jose Luis Tojeiro Aneiros.** Escuela de Reactores. Capitán. General de División.

83. **Fernando Ostos González.** Escuela de Reactores. Capitán. Último destino en vuelo Jefe Ala 15, Zaragoza volando F-18. Teniente General en activo. Jefe del MAEST. 5.500 horas, 3.000 en reactores.

84. **Jose Luis Martínez García.** 41 Escuadrón Palma. Capitán. General de Brigada en Reserva.

85. **Francisco Duran Chavez.** 41 Escuadrón, Palma. Capitán. Coronel retirado.

86. **Rafael Pardo Albarellos.** Escuadrón 12, Ala 1. Capitán. General de Brigada en reserva. 4.000 horas de vuelo.

87. **Jose Luis Chillón Ortega.** Escuela de Reactores. Capitán. Comandante 9 años en Spantax, DC-10. Actual Air Europa. 24.000 horas.

88. **Julio Guerra Ercilla.** Escuadrón 41, Palma. Brigada Piloto. Fallecido en accidente aéreo.

89. **Alfonso Echegaray Sala.** 41 Escuadrón, Palma. Capitán. Comandante de varias compañías. Actual Cte. MD-88 Aviaco. 24.000 horas.

90. **Jaime Alvarez del Castillo.** 41 Escuadrón, Palma. Capitán. Comandante en distintas compañías. Retirado 1983. 16.500 horas de vuelo.

91. **Pablo Briales Grund.** Escuadrón 41, Palma. Brigada Piloto. Comandante de Iberia en Convair 440. Fallecido en accidente en vuelo.

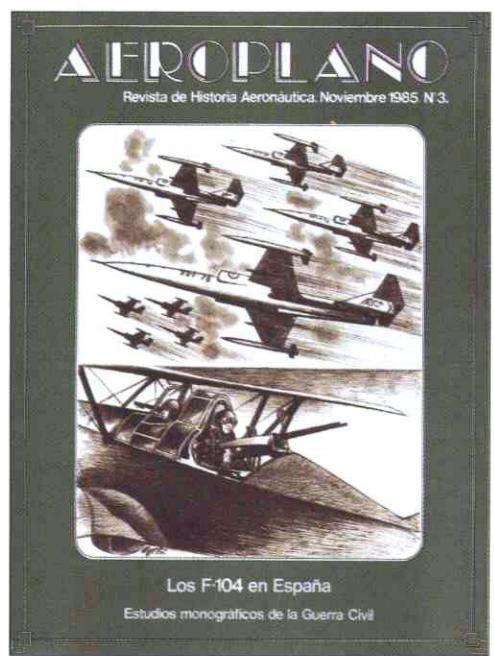
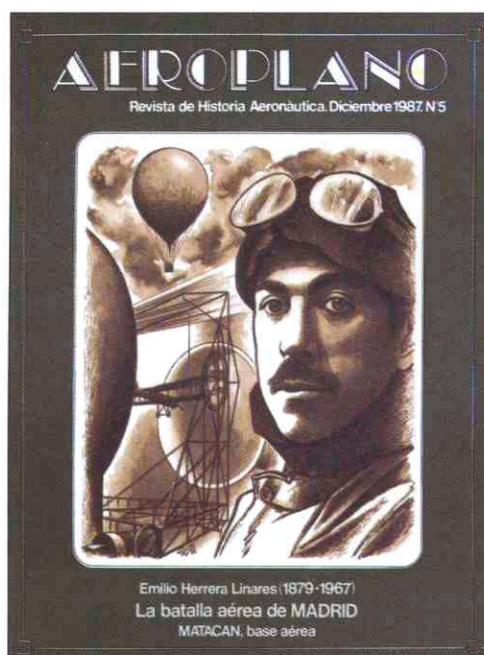
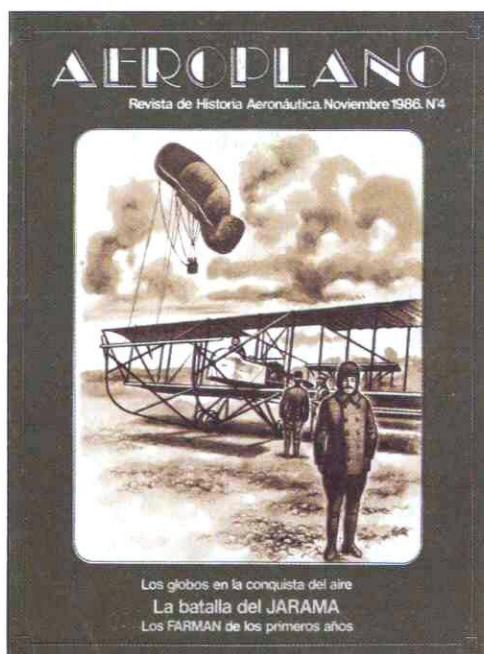
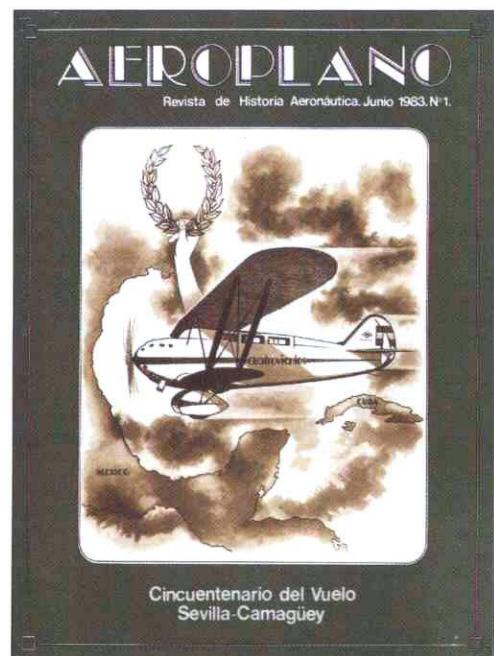
92. **Juan Pérez Pérez.** 21 Escuadrón, Zaragoza. Capitán. Comandante de Spantax. Instructor y Jefe de Flota. Cte. DC-10 retirado. 21.000 horas.

93. **Jose Luis Olaya Pina.** 61 Escuadrón, Torrejón. Capitán. Comandante de Iberia. Autor de la famosa fotografía de los 92 pilotos sobre el parking de Torrejón. Retirado como Cte. DC-10.



Lorenzo Goñi

Apesar de este número 10 de la revista Aeroplano ya no podemos ver en su portada y páginas interiores los magníficos dibujos de Lorenzo Goñi, que habían venido siendo desde su primer número algo característico de esta revista, algo que formaba parte de su imagen y personalidad contribuyendo a darle profundidad y elevando considerablemente su categoría artística.



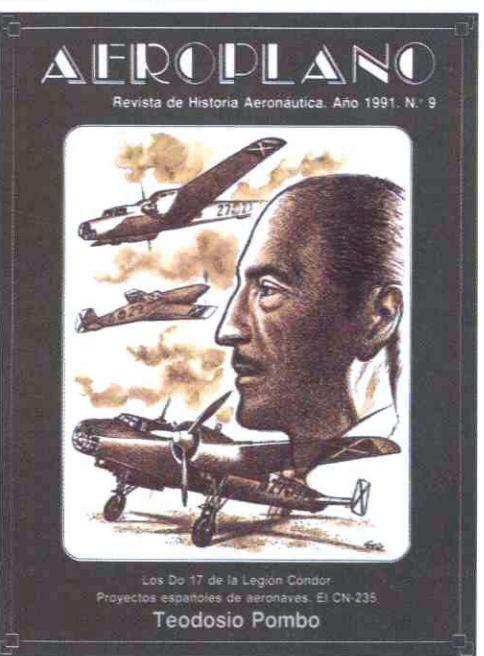
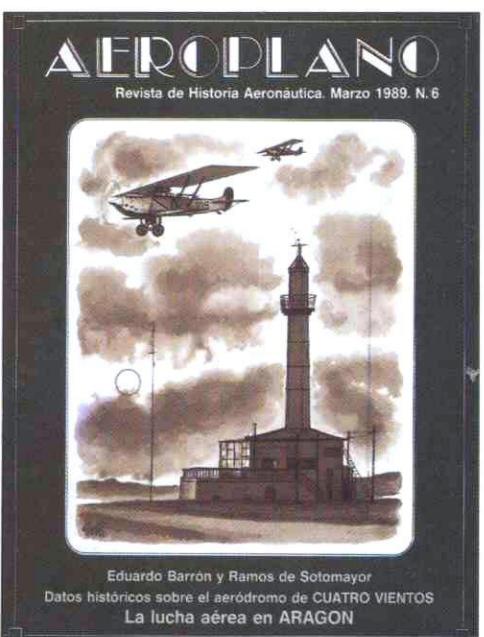
Desgraciadamente Lorenzo Goñi falleció, a comienzos del pasado mes de marzo, en Lausana, donde residía con su hija en estos últimos años.

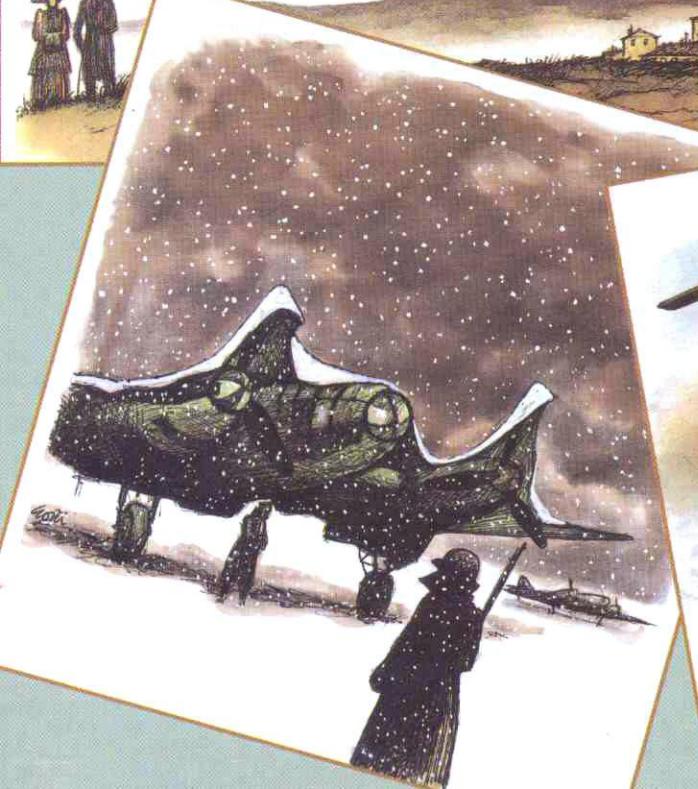
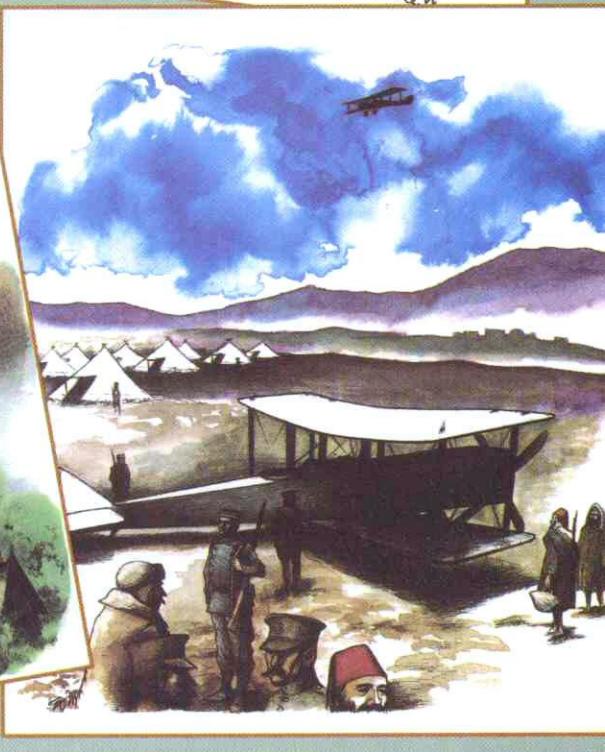
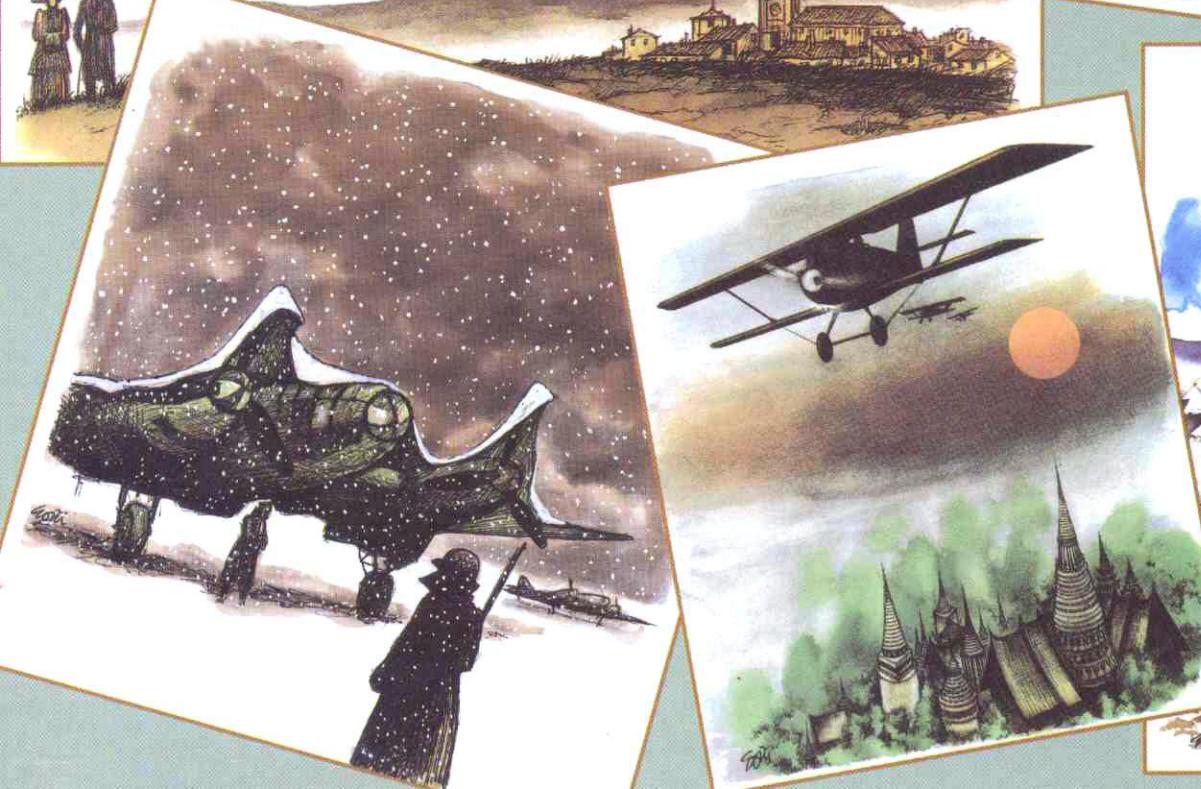
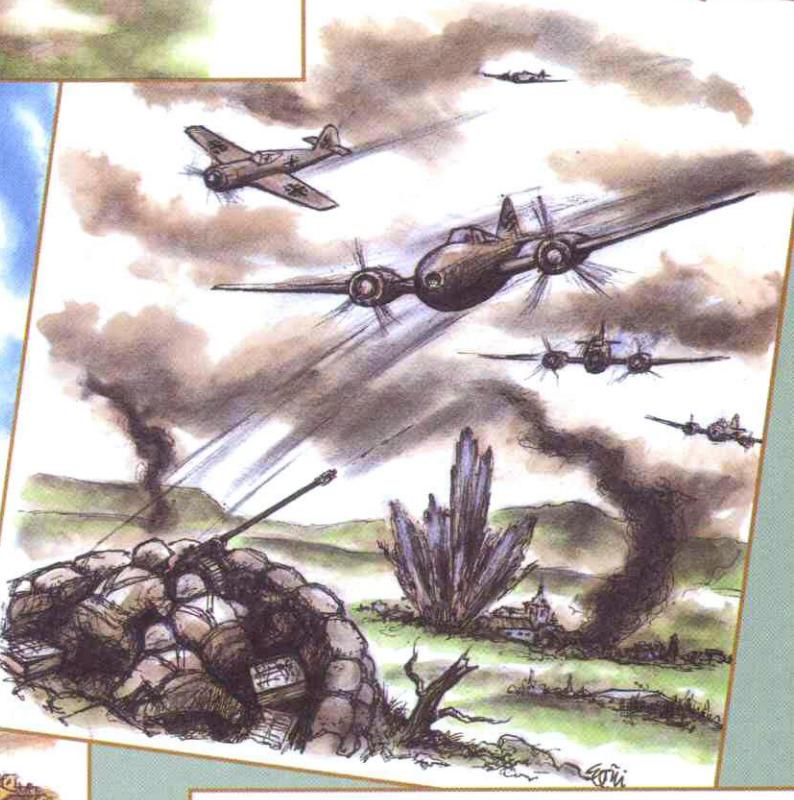
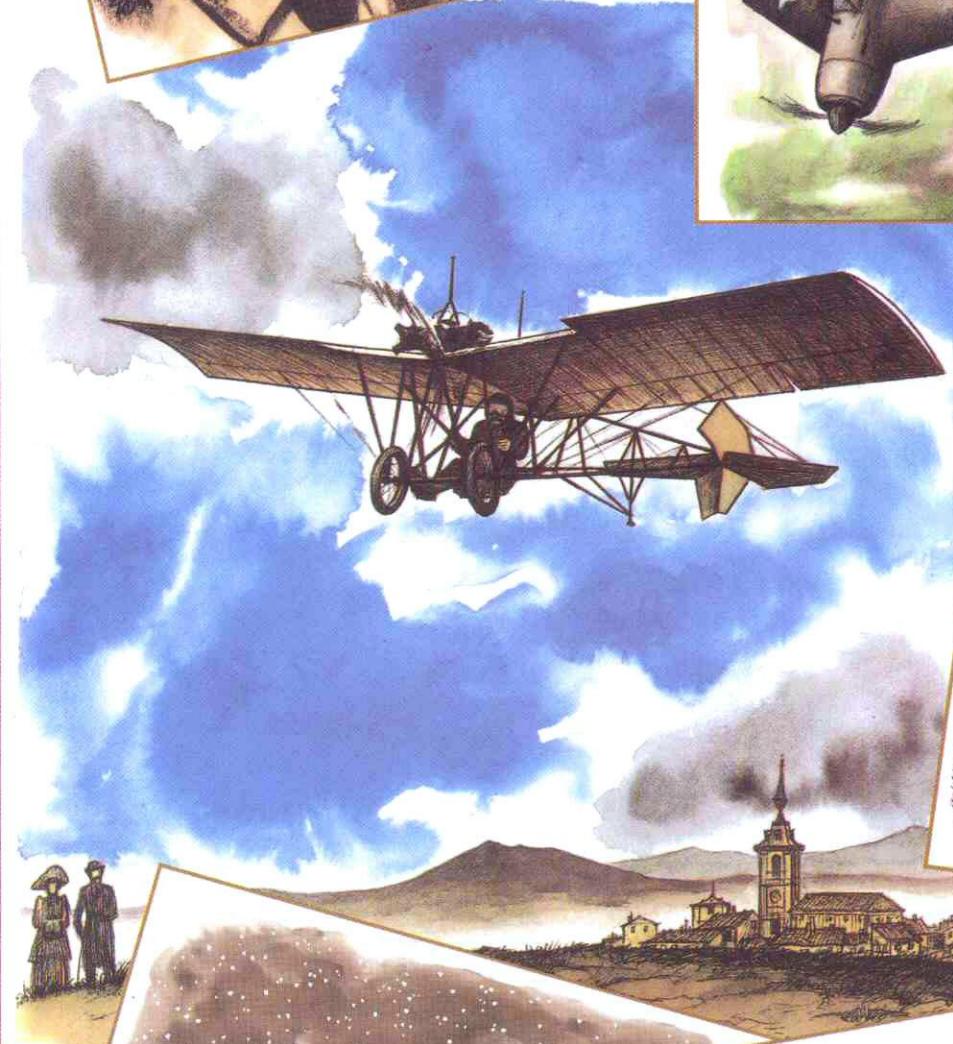
En posesión de ilimitados recursos técnicos y de una fecunda inspiración Lorenzo Goñi ha sido como dibujante, posiblemente el mejor ilustrador artístico español de este siglo. Su mágica interpretación de la realidad se conjuga-

ban con el sentido del humor, la belleza y la poesía para crear un mundo surrealista y maravilloso que enriquecía y revalorizaba los textos literarios en que se apoyaba para realizar muchos de sus trabajos.

A lo largo de su vida profesional ha mantenido una constante relación y amistad con el Ejército del Aire, primero a través de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, que le debe magníficas ilustraciones y algunas de sus mejores portadas en distintas épocas, y más tarde, ilustró con una maravillosa serie de dibujos el libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española" además de colaborar de manera habitual, como ya se ha dicho, en todos los números de esta revista Aeroplano.

Ahora, al vernos obligados a renunciar a su presencia y concurso, queremos hacer patente nuestro profundo sentimiento por esta sensible pérdida para el arte español, al tiempo que rendimos merecido homenaje a su memoria reproduciendo algunos de los dibujos que realizó para nosotros.







La Rendición del Cid

Guión: A. FLORES
Dibujos: CIC





