

Los grandes vuelos de la Aviación Militar española

ADOLFO ROLDÁN VILLÉN
Coronel de Aviación
Académico C. de la Real Academia de la Historia
Miembro de número del SHYCEA

Terminada la Primera Guerra Mundial, una de las características de la actividad aérea fue la continua lucha internacional por la conquista de récords y por realizar grandes vuelos.

El total de récords homologados por la Federación Aeronáutica Internacional, alcanzó la respetable cifra de ciento cuatro. De estos, diez eran femeninos; pues una particularidad de la Aeronáutica es que desde su nacimiento proclamó la igualdad de oportunidades.



*Uno de los integrantes de la Patrulla Atlántica,
el hidroavión «Valencia» llega a la playa y es remolcado hasta la orilla.*

Mientras en el resto del mundo los aviadores se lanzaban a los grandes vuelos, competiciones y travesías de mares más o menos extensos, la Aviación española se encontraba fuera de esta lucha por el dominio de las rutas del aire y el establecimiento de nuevas marcas. El motivo no fue otro que la campaña de Marruecos que absorbía por completo las actividades de nuestra aviación. Esta entrega de lleno a la guerra había impedido a los aviadores militares españoles incorporarse a la "Carrera de raids" que como

ligosas de los cielos del mundo y por último el de la patrulla Atlántida que llevó nuestras aviones a nuestra colonia africana de Guinea.

Numerosos aviadores españoles, triunfaron en la lucha dura y arriesgada contra los elementos, y ensancharon, merced a su valor y a su ciencia, los límites cada día mas dilatados de lo posible. Por ello, el esfuerzo nobilísimo de estos ilustres españoles tuvo una eficacia y una trascendencia que excedían también de las estrechas lindes de las fronteras nacionales y se sumaron a la obra universal y humana de la conquista del aire: (obra que desde los primeros tanteos de Santos Dumont, de Farman, de los hermanos Wright, hasta este año de 1926, ha dejado atrás cuanto podía concebir la imaginación en sus ensueños de maravilla, en tan poco espacio de tiempo.

había descubierto América, a quién Cristóbal Colón llamó "Las Indias", creyendo asiáticas las tierras halladas, y retornaba ahora lleno de euforia con su pequeño barco - la Niña - cargado de objetos, animales y hombres extraños. Colon se dirigió de Palos a Barcelona, donde estaban los Reyes Católicos, mostrando por los caminos de España a sus cobrizos indios, sus verdes papagayos y sus doradas máscaras. El asombro cundía en todas direcciones. De ciudad en ciudad y de pueblo en pueblo se iba extendiendo la noticia del descubrimiento como un viento que cruzaba toda la geografía española.

Como se sabe, Colón, con la colaboración de Pero Vázquez y de los hermanos Pinzón, preparó las tres carabelas - la Pinta, la Niña y la Santa María - con las que partió de Palos de la Frontera, el 3 de agosto de 1492, para descubrir el nuevo mundo.

Hoy no es fácil imaginar el mundo de entonces, cuando los ciudadanos se



ya hemos dicho se inició apenas firmado el armisticio de 1918.

El año 1926, finalizada la guerra de Marruecos, tan pródigo en acontecimientos para la vida española, nuestra aviación militar llevó a cabo tres grandes hazañas que le valieron fama y prestigio mundial: el glorioso vuelo, sin precedente, del Plus Ultra; el de Madrid a Manila llevado a cabo por el Legazpi, uno de los tres aviones que lo emprendieron y que, si no abrió rutas nuevas, fue por alguna de las más difíciles y pe-

EL VUELO DEL PLUS ULTRA

El primero de estos grandes raids, tanto cronológicamente como por resultar de enorme resonancia en el ámbito internacional, fue el que llevó la escarapela de la Aviación Militar española a la República Argentina desde Palos de la Frontera a Buenos Aires.

Cuando el primer Almirante de la "Mar Océana", regresó a Palos el 15 de marzo de 1493, lo hacía a bordo de un autentico barco- exposición. Era el primero que enviaba América a Europa. Se

detenían a contemplar con asombro y admiración las evoluciones de un avión; cuando el aviador por el solo hecho de serlo, era considerado una especie de ser legendario. Era la época de los grandes vuelos, aquella en que la Aviación, aún muy joven, realizaba sus primeros pinitos, probando saltar de isla a isla y de continente a continente, como el polluelo recién iniciado al vuelo, salta de rama en rama y de árbol en árbol, antes de hacerse dueño de su entorno.

Al finalizar la I Guerra Mundial, aventureros, científicos y pilotos profesionales tratan de aumentar las posibilidades de este nuevo medio de transporte, recién descubierto, que es la aviación.



Había que llegar más lejos, más alto, más deprisa, había que hacer el vuelo más difícil, el recorrido más insólito. Son los años veinte, la época de los "rallyes" automovilísticos y los "raids" aéreos. Por ello la Aviación española no podía estar ausente de aquellas épicas hazañas y tan pronto como se vio libre de sus compromisos guerreros en África dedicó todo su afán a ello. Como ya hemos dicho, su primer gran vuelo fue este del "Plus Ultra".

Recordemos que desde octubre de 1924 hasta febrero de 1925, Franco asistía en Cuatro Vientos y Los Alcázares al primer curso de mandos desarrollado por el Servicio de Aviación, que trataba de dar una base teórica a Jefes y Oficiales que, en su mayoría, habían mandado ya Grupo o Escuadrilla en Marruecos.

Durante estos meses de estudio Franco analizó la posibilidad de llevar a la práctica un raid aéreo. Tras examinar posibles rutas, decidió un vuelo a la Ar-

gentina. Este viaje, pensó, debería realizarse con un hidro de características parecidas a los Dornier Wal de Melilla pero que tuviera un alcance de de al menos 3.000 km. Consultó con la fábrica este asunto y dos meses más tarde recibió la comunicación en la que le decían que, con modificaciones, podría obtenerse un avión que le permitiría volar esos miles de kilómetros sin repostar con una carga de 3.500 Kg.

Franco expuso su idea al General D. Jorge Soriano, Director de la Aeronáutica Militar que la acogió favorablemente. Le pidió realizara un proyecto detallado para presentarlo al Gobierno.

A finales de 1925, el Gobierno autorizó la realización de tres grandes vuelos, uno el propuesto por Franco para ir a la Argentina, y otros dos a Filipinas y la Guinea Española. Tres destinos entrañablemente unidos a la historia de España.

La tripulación elegida para el vuelo a Argentina fue: Comandante Ramón

Franco, capitán Mariano Barberán y soldado Pablo Rada, que era el mecánico del hidro de batalla que voló con Franco en las operaciones de Marruecos.

Para llevar a cabo el viaje, Ramón Franco y Mariano Barberán que llevaban trabajando desde primeros de 1925 en la preparación del viaje, consiguieron que, de los cuatro Dornier Wal, adquiridos para ser utilizados en las operaciones de Marruecos, el que no podía entregar la fábrica hasta el 15 de septiembre fuera modificado para darle mayor autonomía y equiparlo con motores más potentes.

El estudio cartográfico y meteorológico de la ruta a Argentina era muy completo, pues lo había preparado Emilio Herrera para su proyecto de unir España y Argentina mediante una línea de dirigibles.

A última hora, Barberán cuya aportación técnica a la preparación del vuelo era de gran importancia, pues era la pri-



mera vez que se iba a utilizar la radio-navegación de la cual era un experto, no pudo participar por problemas personales. Franco eligió al capitán Julio Ruiz de Alda como navegante, operador de radio y radiogoniómetro, para sustituirle.

Franco y Ruiz de Alda marcharon a la fábrica de Marina di Pisa para inspeccionar los equipos de radio y navegación y efectuar los vuelos de prueba y recepción del hidro. Rada quedó en Melilla, en la escuadrilla de De Havilland DH9 A estudiando el motor Napier Lion, que equiparía el nuevo Dornier.

Llevaban casi un mes en la fábrica y la entrega del hidro se iba retrasando por diversos motivos lo que impacientó a Ramón Franco; sobre todo cuando se enteró que un piloto italiano, el Marqués de Casagrande, había despegado el 4 de noviembre para Argentina. Franco sospechó que los retrasos podrían haber sido debidos premeditadamente para dar ventaja a su compatriota.

Por fin, el 11 de noviembre de 1925, salen con el nuevo hidro hacia Melilla con escalas en Barcelona y Los Alcázares, llevando al mecánico de la Fábrica Dornier, Adolfo Marguardt, que prestaba servicio permanente en Melilla.

El avión elegido para el raid, como ya se ha dicho, era un hidroavión Dornier Wal de canoa, metálico, monoplaneo de ala alta, bimotor, con los motores en tándem situados sobre un castillete en el centro del plano.

En Melilla se realizaron algunos trabajos y ajustes al W-12 (M-MWAL), mientras Franco y Ruiz de Alda viajan a Madrid para saludar al general Primo de Rivera, Presidente del Directorio, informarle del viaje y pedirle la ayuda de la Marina. El Almirante Cornejo, Ministro de Marina, pone a disposición del raid, como buques de apoyo, el destructor Alsedo y el crucero Blas de Lezo. A cambio, pide se incluya en la tripulación a un piloto de la aeronáutica naval. Franco accedió, aunque no muy

complacido, pero con una condición y es que en la etapa mas larga por exceso de peso no podía acompañarles. El piloto designado fue el alférez de navío Juan Manuel Durán.

Terminados en Melilla los preparativos y vuelos de prueba sólo faltaba un detalle, y como dice el mismo Franco: *colocarle a la nave nombre adecuado, nombre que no sea fanfarrón y que en él se vea la esperanza y la decisión del éxito. Además debe de ir ligado a recuerdos históricos, ya que el vuelo ha de serlo. Después de barajar varios nombres "Plus Ultra" nos pareció el más apropiado.*

Franco continúa diciendo: *"He puesto el "Plus Ultra" sobre la proa de nuestro avión, porque convencido como lo estoy, aunque públicamente sostengo lo contrario, de las enormes dificultades que posiblemente se nos puedan presentar a través de nuestro viaje, servirá la visión de tan alentador lema, para sobreponer nuestro espíritu a las flaque-*

zas humanas en los momentos de adversidad. "Plus Ultra" nos hará recordar que el cumplimiento de nuestro deber está en ir MAS ALLA..., aunque ese allá sea la muerte".

Como consecuencia de la presencia del marino Durán, el fotógrafo Leopoldo Alonso (del Gabinete de la Aeronáutica Militar), que se pensó fuera en todo el raid, sólo volaría hasta Las Palmas, el resto lo haría en barco.

El avión como ya se ha dicho era un Dornier Wal. (Dornier es el nombre del fabricante y Wal quiere decir ballena en alemán). El fabricante los denominaba así para usar como marca registrada de sus aparatos la W inicial de Wal y no la D como parecería lo indicado, porque esta letra, inicial de su apellido, fue adoptada por otra casa de la misma industria. La matrícula M-MWAL que llevaba el Plus Ultra pintadas al costado de su barquilla indicaban: la primera M, España. La segunda M de la inscripción era la inicial de la palabra militar; la W, la marca de fábrica; la A la letra indicadora de la serie y la L, el número dentro de la serie. Hay que aclarar que las series utilizadas en el Ejército español son

de 28 aparatos cada una, correspondiéndose las letras y los números correlativamente. Como el Plus Ultra era el número 12 de los de una serie de hidroaviones idénticos que se compraron a la Casa Dornier le correspondió la letra L, duodécima del abecedario como número de serie.

Por fin, el día 19 de enero, se inicia el vuelo de traslado al punto de salida del raid. El Plus Ultra, despegó de Mar Chica (Melilla) muy cargado: nada menos que con 2.800 Kg., ya que, además de la tripulación, iban cinco pasajeros: el Jefe de los Servicios Radiotelegráficos de Aviación, Comandante Pérez Seoane; el Ingeniero-Jefe de la Compañía Nacional de Telegrafía sin hilos; el fotógrafo Leopoldo Alonso, el Comandante del Tercio García Escámez, que tenía su familia en Huelva y que consiguió este medio de transporte para ir a visitarla y Emilio Herrero, periodista madrileño, corresponsal del periódico "La Prensa" de Argentina, que se empeñó en que lo llevaran de Melilla a Palos para poder hacer el relato del vuelo. Durante este trayecto, al Plus Ultra, le acompañó otro Dornier Wal, pilotado

por Martínez Merino. Debido al Poniente que soplabá, los dos hidros llegaron a Huelva con tanto retraso, que las escuadrillas que habían venido de Sevilla, Granada y Madrid a recibirles estaban iniciando el regreso. El Plus Ultra, después de acuatizar en el río Odiel, quedó anclado en el puerto de Huelva.

Como Franco escribe, en su libro "De Palos al Plata" *"la salida del Puerto de Palos significa para nosotros las necesidad de triunfar, porque el triunfo lleva consigo recordar al mundo entero que fue España la que descubrió América, con su espíritu, con sus naves, con sus hombres, con su fe y con su dinero; que el espíritu de aquella España es el mismo de sus hombres de hoy, que sólo necesitan una ocasión para poner de manifiesto las virtudes que viven en la raza"*.

El día 21 por la tarde, se realizó un vuelo de 23 minutos para probar la radio y dejar al Plus Ultra sobre el río Tinto en Palos, listo para emprender el raid.

Al amanecer del día 22 enero de 1926, los tripulantes oyeron misa ante el altar de la Virgen de la Milagrosa, de



Tripulantes: comandante R. Franco, capitán J. Ruiz De Alda, teniente de navío, J.M. Durán y mecánico, soldado P. Rada

Hidroavión Plus Ultra, Antes de ser bautizado



la iglesia de Palos de la Frontera, ante el que oró Colón antes de partir. Terminada la ceremonia religiosa andando se dirigen hasta la orilla, junto al Plus Ultra, que estaba anclado en el río. En tierra, una multitud, y en el aire, veinte aviones militares llegados de Sevilla para la despedida y el Wal nº 1 de Martínez Merino que los acompañaría hasta Larache. El fotógrafo Alonso y Rada están esperando la llegada de los tripulantes. A las 0747 ponen en marcha los motores del hidro. A las ocho en punto se levanta el ancla, y el hidro navega durante unos cuatro minutos entre las embarcaciones engalanadas, a ambas orillas del río. Luego se eleva, poniendo rumbo a Larache y Canarias, primera etapa del raid. Durante muchas horas volaron sobre las nubes sin ver prácticamente el mar, hasta divisar levemente Fuerteventura. Algo más tarde un gran claro les permite descender y aproximarse al Puerto de la Luz de Gran Canaria para tomar agua, después de más de ocho horas de vuelo.

Al día siguiente –con mar muy movida– se intenta por dos veces la salida del avión, sin conseguirlo. Además, una pequeña avería en el mando de dirección, obliga a Franco y Rada, con el hidro aligerado, a trasladarse a la bahía de Gando. Reparada la avería, despegarían con la mínima carga posible para la segunda etapa.

Esta segunda etapa de Canarias (Gando) a Cabo Verde (Porto Praia), era la más difícil desde el punto de vista de la navegación, ya que presentaba el problema de arribar a unas islas con escasa visibilidad. Franco, con su obser-

ción de reducir peso, para este tramo eliminó 400 Kg. de peso e hizo bajar al fotógrafo Alonso.

Despegan muy temprano el día 26, con buen tiempo. Durante el vuelo, casualmente se cruzaron con el buque correo que venía de Fernando Póo (Guinea Española) y que les permitió tomar con exactitud su posición. Como estaba previsto, al llegar a Porto Praia la visibilidad era mala, pero aún pudieron avistar a los buques españoles, que les recibieron con salvas. Por la mala mar, amarar era difícil, pero, felizmente lo consiguieron tras más de nueve horas de vuelo. En esta etapa lo que les resultó más incómodo fue la escasez de alimentos, ya que sólo llevaban los de emergencia; menos mal que el previsor de Durán llevaba algunos dulces y caramelos que distribuyó entre sus compañeros.

Vuelta otra vez a aligerar la carga para la tercera etapa. Revisión y puesta a punto de todo: cambio de hélices, retirada de la brújula de popa, parte del equipaje, botiquín, la mitad de los botes de humo, los estuches de los regalos y hasta la mayoría de las herramientas de a bordo. Y aún era poco quitar, pues hacía falta gasolina para cubrir los 2850 km. que faltaban hasta Brasil, y con el mal estado del mar no podía permitirse que el "Plus Ultra" se desfondara por exceso de carga en el despegue. En consecuencia se prescindió también de las tapas de las torretas, de dos anclas, de soportes de algunos mecanismos, de más herramientas y de parte de los víveres. Todo fue transportado al "Blas de Lezo" y aún así la carga total de

3625 kilos representaba excesiva para despegar.

A estos inconvenientes había que agregar que se tenía que encontrar un lugar apropiado lo más resguardado posible de los embates del mar desde donde poder despegar. Lo encuentran en la bahía llamada Barrera do Inferno y hasta allí fue remolcado el hidro durante la noche.

Todo listo, al fin, al amanecer del día 30 despegan, con dificultades, hacia la isla de Fernando Noronha. Durante una hora pudieron mantener contacto con el crucero y con Porto Praia, pero después estuvieron aislados hasta la una de la tarde y teniendo que volar a 300 m de altura sobre un mar muy movido y medio entre nubes. A las dos de la tarde empezaron a oír estaciones de barcos situados a proa, que les permitió corregir el rumbo.

Cerca del Ecuador, atravesaron una zona de chubascos que tuvieron que salvar dando un rodeo. Cuando estaba a punto de ponerse el sol divisaron la isla y como iba anochecer antes de arribar a la isla, decidieron amerizar, siendo las 18 horas 35 minutos de la tarde. Antes de amarar emitieron un mensaje que decía: "*Se esta haciendo de noche, tenemos que tomar agua. Si no llegamos a la isla díganse al Alsedo*". Con poquísima luz amerizaron junto a un barco inglés y comenzaron a navegar con dirección al faro de la isla que estaba encendido: así recorrieron 25 millas. Como llevaban encendidas las luces verdes y rojas, en Noronha se confundieron y creyeron que se alejaban en lugar de acercarse. A llegar a la rada,



Franco y Ruiz de Alda en el Plus Ultra

vieron una luz, pero no había nadie. Al cabo de media hora llegó un bote llevando al secretario del gobernador de la isla, que les dijo que no era prudente desembarcar. A pesar de todo lo intentaron, pero por poco vuelcan. Finalmente decidieron pasar la noche en el hidro. Por la mañana los recogió el "Alsedo" que los llevó a la isla. En resumen, habían hecho un vuelo de más de doce horas, más dos horas y veinte minutos de navegación marítima...

A las 12 horas y 10 minutos del día siguiente se inició el vuelo a Recife (antiguo Pernambuco), a solo 540 km. Pero en este tramo ocurrió un serio incidente que les obligó a continuar el vuelo con un solo motor a máxima potencia. Ello le obligó a lanzar al mar todo lo que llevaban a bordo. La causa fue la rotura de la hélice trasera, que obligó a parar el motor y dado que el motor delantero no daba el rendimiento suficiente, Franco tuvo que hacer ímprobos esfuerzos para mantenerse en vuelo, llegando en algún momento las olas a rozar el casco. Al fin vieron la costa americana, y tras tres horas y media de vuelo, el "Plus Ultra" amaraba en el Puerto de Recife, tras lograr la travesía del Atlántico Sur. El recibimiento que se les hizo no se puede narrar. Medio millar de españoles que allí residían, y que apenas se acordaban de nuestro idioma, les aclaman con intensa emoción.

La parte del raid que quedaba era menos importante aunque no más fácil, pues la etapa de Recife a Río de Janeiro —2.100 km.— era un trayecto que nunca se había hecho en vuelo directo, sin escalas. El día 4 de febrero se realiza costeadando el continente. En Río, la toma de agua fue muy difícil a causa de tanto obstáculo, miles de embarcaciones de toda clase, que ponían en peligro la aeronave, al extremo de que una

de las embarcaciones que como todas las demás, quería navegar a su lado, rompió el timón del hidroavión. Multitudes y entusiasmo desbordado de más de tres horas, para poder desembarcar.

El día 9 despegaron hacia el Sur con problemas, pues habían cambiado la hélice de cuatro palas por una de dos que era menos eficiente, y tuvieron que cargar gasolina de automóvil. Con estos inconvenientes se dieron cuenta que no podrían llegar a Buenos Aires, por lo que pensaron amarar en Río Grande do Sul. Pero un viento favorable les permitió continuar hasta Montevideo donde llegaron al ponerse el sol. Fueron 2.060 km. Recorridos en 12 h 05 m que nadie había hecho en vuelo

directo. También hubo multitud y entusiasmo en Montevideo. El Presidente de la Nación les pidió realizasen días más tarde una escala en Uruguay, a lo que Franco accedió.

Al día siguiente despegaron para la etapa final a Buenos Aires. A los siete minutos de vuelo, Rada avisó a Franco de una fuga de gasolina, por lo que Franco decidió descender y tomar agua de nuevo. Tras incomunicar algunos depósitos a los ocho minutos despegaron de nuevo y pusieron rumbo a Buenos Aires. Finalmente, después de una hora y doce minutos y escoltados por los aviones argentinos que habían salido a esperarles a las 12 horas y 14 minutos el "Plus Ultra" volaba sobre la ciudad, virando sobre el monumento a Colón. Unos minutos después amaraba en el antepuerto, en medio de ovaciones y sirenas que celebraban la proeza.

El Plus Ultra amaró en medio de ensordecedoras ovaciones. Los tripulantes, entre vítores y aclamaciones, pasaron a bordo del cañonero "Paraná" donde se asearon y cambiaron de ropa. Poco después, en una canoa, se dirigieron al desembarcadero del Arsenal, donde les esperaban las autoridades y representaciones del Gobierno.

Al desembarcar, la inmensa muchedumbre que les esperaba les dedicó una grandiosa ovación. El Encargado de Negocios español abrazó a Franco y a sus compañeros y los presentó al Sr. Noel, Intendente de la ciudad, que les dio la bienvenida. Tal fue el recibimiento

Llegada del Plus Ultra a Sevilla, donde se inauguró el puente levadizo de Triana



que les hicieron, que Franco con buen humor gallego telegrafió al Rey diciéndole: *El recibimiento ha sido entusiasta: Creo que saldremos con vida de esta ciudad.*

A pesar del éxito del raid, Franco, no se dio por contento y envió al Gobierno el proyecto de vuelta a España con el Plus Ultra. El regreso sería por la Costa del Pacífico, Cuba, Estados Unidos y el Atlántico Norte (vía Azores) y así el "Plus Ultra" habría visitado más países americanos de habla española y hubiera efectuado la doble travesía del Atlántico.

Mientras tanto, el Plus Ultra fue varado y sometido a una revisión de célula y motores. Los días siguientes, los dedicó Franco a preparar el viaje de regreso. El día 21, Franco recibió la orden del Gobierno español, de finalizar en ese punto el raid, y tras una visita prevista a Montevideo, el Plus Ultra sería un presente de España a Argentina. Días más tarde se hizo la entrega oficial del hidro, con Franco no muy de acuerdo con ésta decisión.

El regreso de la tripulación, se efectuó en el crucero Buenos Aires que el Gobierno argentino ofreció para devolverlos a España.

El día 5 de abril el crucero llegaba a Huelva, donde la ciudad estaba impopularmente de gentío, animación y entusiasmo. El Rey dio la bienvenida a los héroes a bordo del crucero Cataluña. Y luego marcharon en dicho buque a Sevilla, donde inauguraron con su paso el puente levadizo de Triana.



Si los recibimientos a los aviadores españoles en los finales de etapa, en América, y de un modo especial en Buenos Aires, fueron apoteósicos, y demostraban la importancia de la gesta, en España, la alegría y el entusiasmo no tuvieron límites. La resonancia del vuelo del "Plus Ultra" fue enorme en nuestra patria donde exaltó el orgullo patriótico. Puede decirse que la crisis del "Desastre del 98" se cerró con este vuelo de Palos de la Frontera a Buenos Aires.

Por último recordemos lo que fue del avión Plus Ultra desde que arribó a Buenos Aires. Por voluntad de S.M. Alfonso XIII, la aeronave fue donada a la República Argentina. El 11 de marzo fue el día fijado para su entrega a Argentina.

El acta de entrega fue suscrita por el propio comandante Franco ante el Ministro de Marina argentino, almirante Domecq García y el encargado de Negocios de España, Alfonso Danvila.

El Plus Ultra, ya propiedad de Argentina, fue instalado en la Exposición Rural de Palermo, hasta que en 1927 fue llevado a la isla Maciel. El hidro fue utilizado por la Aviación Naval argentina en distintos servicios, especialmente postales y en la zona austral del país. Posteriormente, ya casi en estado de casi abandono estuvo en un depósito en San Andrés de Giles, hasta que en diciembre de 1936, pasó al Museo Histórico de la ciudad de Luján (Buenos Aires). En 1940 ya, —casi definitivamente— se expuso en el pabellón principal del Museo de Luján.

Hemos dicho —casi definitivamente— pues el Plus Ultra por dos veces ha salido de su retiro para regresar a su punto de partida: España.

La primera, travesía en sentido inverso la efectuó embarcado en un buque de carga, desarmado y maltrecho, para ser exhibido, en 1968, en el Pabellón de Argentina de la Feria Internacional del Campo que cada año se celebraba en la Casa de Campo madrileña.

La segunda, ya en 1985, tuvo otras connotaciones. España quiso enmarcar

en los actos conmemorativos del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, un acto de homenaje a los tripulantes del Plus Ultra, Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada— que sesenta y seis años antes habían realizado el trayecto Palos de la Frontera-Buenos Aires de 10.270 km. Para ello, se pensó restaurar el avión y hasta realizar un segundo vuelo de España a Argentina en él. Bajo el auspicio de la comisión nacional española, la empresa española CASA, se encargó de la compleja restauración del aparato. Al obtenerse el visto bueno de las autoridades argentinas, el avión fue trasladado a la factoría de CASA en Sevilla.

El 13 de junio de 1985 el avión se desmontó en el Museo de Transportes de Luján y se trasladó por vía aérea y marítima a Sevilla, donde llegó el 16 de agosto. Hasta junio de 1986 se realizaron las tareas principales de inspección, diseño de la restauración, limpieza y tratamiento de las áreas generales (todas con gran corrosión), fabricación de piezas idénticas a las originales y reparación y montaje de subconjuntos.

Desde dicha fecha hasta el 21 de diciembre de 1987, se completaron las tareas de restauración, se realizó el montaje final de todos los subconjuntos, se ajustaron los mandos de vuelos, se entelaron artesanalmente las alas y superficies de cola y finalmente se pintó el hidroavión.

A la vista de lo expresado en el párrafo anterior, se evidencia se estaba preparando el avión para volver a volar. Al final, la sensatez volvió a brillar y se decidió que el avión volviera a su lugar de reposo por vía marítima.

Para ello, el 4 de marzo de 1988, en tres camiones especiales, parte hacia el puerto de Cádiz para ser embarcado en el buque Santa Inés hacia Buenos Aires donde llegó el 9 de julio de 1988. Después se traslada al Museo de donde salió tres años antes, sin cumplir su propósito de volar, pero con una intervención de mantenimiento que le garantiza a esta aeronave histórica un periodo muy prolongado en el futuro sin daños

LA PATRULLA ELCANO

El segundo gran vuelo de nuestra Aeronáutica Militar, fue a Filipinas. Tres aviadores militares españoles, el comandante Carrillo y los capitanes M. Esteve y Loriga, entre otros, viajaron a París en 1924, para traer doce aviones Potez XV, que España había comprado a Francia. Al dar por terminada su misión en Madrid, el comandante Carrillo comentó a sus pilotos: *“Esto que acabamos de efectuar es solo un paseo, tenemos que abordar en un futuro próximo un largo viaje, como ya lo han hecho aviadores de otros países”*. Poco tiempo después moría en acción de guerra en Marruecos el comandante Carrillo. El capitán Joaquín Loriga con la colaboración del capitán Rafael Martínez Esteve siguió adelante con el plan sugerido por Carrillo.

El proyecto de Loriga y Esteve, pretendía demostrar que la Aviación Española “se encontraba en condiciones de emular las glorias de la extranjera,

que la prensa tanto celebraba”. En los primeros días de agosto de 1924, se inician los estudios preliminares para llevar a cabo el viaje. Como los aviones elegidos, Breguet XIX, eran monomotores con trenes de aterrizaje de ruedas, los pilotos pensaron que había que hacer el vuelo sobre tierra o sobre pequeñas extensiones de mar, por lo que centraron su atención en Extremo Oriente. De los pueblos de aquellas latitudes *“ninguno de tantas diversas sugerencias como las Islas Filipinas, descubiertas e incorporadas a la civilización por nuestros gloriosos navegantes, archipiélago en el que perdura —empezó su separación hace un cuarto de siglo— vivo y ferviente amor a España”* decían en la memoria que dirigieron como proyecto del viaje al General Soriano, director de la Aeronáutica Militar. Los argumentos en que basaban Esteve y Loriga la oportunidad del raid eran el aumento de prestigio nacional que reportaría y la conveniencia de que España mostrara al mundo *“el grado de perfeccionamiento de la técnica aeronáutica y el entrenamiento de sus pilotos y navegantes”*.

El sentido simbólico bastaba para justificar por sí solo el objeto del viaje. Y esa era la primordial intención de aquellos que con tesón y entusiasmo lo habían proyectado.

Los estudios, las gestiones y el inevitable papeleo fueron demorando los pasos, y aunque en un principio se proyectó el viaje para la primavera de 1925, la autorización no se obtuvo hasta mucho más tarde.

Finalmente, quedó ultimado el proyecto que presentaron a la superioridad. Se trataba de un viaje aéreo que sería llevado a cabo por una patrulla de dos aviones biplazas, con el trayecto de Madrid a Manila, por el norte de África, sur de Asia para desde China saltar a las islas Filipinas.

En la memoria presentada a la superioridad del viaje aéreo, se aportaban datos meteorológicos, lugares de escala, permisos diplomáticos para sobrevolar y aterrizar en distintos países, así como las condiciones que deberían reunir los aeroplanos y otros detalles acerca de la empresa que se proponían realizar.

El viaje, favorablemente acogido por la superioridad, supuso la adaptación a los dos últimos aviones



Salida de la Patrulla Elcano
de Cuatro Vientos

—de la serie de Breguet 19, que ya estaba contratada pero que aún no había sido entregada en su totalidad—, de un motor más potente que el que había equipado a los aparatos ya entregados.

El avión elegido fue el sesquiplano Breguet 19 A-2, biplano, equipado con motor Lorraine refrigerado por agua con 450 CV. de potencia y hélice de madera de paso fijo. Era de construcción metálica, con dos plazas en carlingas descubiertas, un peso total de 2.500 Kg. y un alcance aproximado de 800 km. a una velocidad de 175 km/h.

Para discutir con las casas Breguet y Lorraine los problemas de la transformación, Loriga y Esteve se trasladaron a París en diciembre de 1924 y aunque quisieron a principios de 1925, llevar en vuelo los aviones a Madrid, no fue-

ron autorizados para ello y la crispación que éste hecho produjo ocasionó, que en febrero Esteve fuera arrestado. ¡Hasta ahí llegaba el ímpetu! La casa Breguet al final no entregó los aparatos a tiempo y hubo que retrasar el raid hasta el año 1926.

El equipo de a bordo se redujo a lo indispensable, pues toda la carga disponible se utilizaría en llevar repuestos, neumáticos, amortiguadores, accesorios del avión y motor, los equipajes personales, víveres y agua para cinco días. Y como armamento defensivo, un rifle y una pistola con 100 cartuchos. Todo esto da idea de las condiciones en que pensaban viajar.

Cuando definitivamente se autorizó el viaje a Manila, el capitán Esteve que convalecía de una larga enfermedad fue sustituido por el capitán E. González Gallarza. Cuando Esteve estuvo recuperado se decidió que la expedición estuviera compuesta por tres aparatos. Esteve, que se había reincorporado a su destino de Tetuán el último día del año, marchó a Madrid el 8 de marzo de

1926. Fue el piloto escogido para el tercer avión, pero como la orden del tercer aparato se dio con escaso margen de tiempo y ya no era posible retrasar la salida por razones meteorológicas, el avión de Esteve no estaba lo suficientemente puesto a punto y luego se verán las consecuencias.

A la Patrulla se le llamó “Elcano” y a los aviones, aunque no se les pintó en el fuselaje, se les bautizó con los nombres de Magallanes, Elcano y Legazpi. Las tripulaciones estaban formadas por el capitán Eduardo González Gallarza y el mecánico cabo Joaquín Arozamena; el capitán Joaquín Loriga y el mecánico sargento Eugenio Pérez y el capitán Rafael Martínez Esteve y el mecánico soldado Pedro Mariano Calvo.

Quiso el azar, que el mismo día en que a bordo del crucero argentino “Buenos Aires” desembarcaban en Huelva los tripulantes del Plus Ultra, se iniciase en Madrid el vuelo de la Patrulla Elcano. Era la mañana del 5 de abril de 1926. Amanecía en el aeródromo de Cuatro Vientos cuando se iniciaban los





preparativos para el despegue. Pocas personas para la despedida como quisieron los protagonistas. Media docena del Comité Hispano-Filipino, algunos jefes y oficiales de la aeronáutica y los amigos íntimos que no quisieron perderse el acontecimiento.

Poco después de las ocho, el avión pilotado por Esteve era el primero en despegar, seguido minutos después del de Loriga y Gallarza. Despegaron con 2.000 litros de combustible, carga máxima, para evitar problemas de abastecimiento en Argel, final de la primera etapa.

Esta etapa de 900 km. aunque ofrecía dificultades fue recorrida sin mayores problemas en cinco horas, aterrizando en el aeródromo "Maison Blanche" de Argel, a las doce cuarenta y cinco horas. Fueron recibidos por el Cónsul español, por el jefe militar francés y por parte de la colonia española.

Al amanecer del día siguiente (seis) estaba previsto el despegue, pero una intensa neblina retrasó la salida por unas horas, para dar lugar a que si disipase aquélla; pero en vista de la tenaz persistencia, deciden partir sobre las 10 de la mañana. Después de una hora de vuelo, Esteve y Calvo observan un consumo excesivo de gasolina y una pequeña fuga de agua en el radiador de su avión que les obliga a tomar tierra en el aeródromo Garros de Túnez, donde tuvieron que permanecer hasta el día siguiente para reparar la avería. Los 1.300 km. entre Argel y Trípoli fueron salvados por Loriga y Gallarza, en siete horas. Trípoli, un oasis en el interminable y monótono desierto, les brindó un caluroso recibimiento. Las autoridades y aviadores italianos organizaron en su honor una recepción, un banquete y hasta una función de ópera.

El contratiempo de Esteve no impidió que el día siete Gallarza y Loriga conti-

nuaran con la tercera etapa que les llevaría a Bengasi. La distancia de 900 km. de comprometido trazado fue recorrida en seis horas, de las cuales la tercera parte la efectuaron sobre el mar en el golfo de Sidra. Fueron recibidos por el cónsul de España, autoridades y aviadores italianos que llegaron para saludarlos y felicitarlos. Una recepción en el Palacio del Gobierno, una comida de gala en el Consejo y un baile en el Casino militar fueron algunos de los actos programados en su honor. Este mismo día, Esteve vuela desde Túnez a Trípoli encontrando buen tiempo en la primera parte y una fuerte tormenta de viento y lluvia en la segunda parte.

En El Cairo, final de la cuarta etapa, esperarían los dos aviadores a su compañero Esteve. La etapa discurre entre nubes y lluvia, sobre arenas del desierto y al final las famosas pirámides, gigantescas y monumentales, se divisan desde el aire. La distancia de 1.150 km. que separan esta ciudad de Bengasi la recorrieron en siete horas cuarenta mi-

nutos. Los primeros saludos de los aviadores al abandonar sus aviones fueron para el Embajador español y para el oficial inglés que habían acudido a recibirles. El resto de la jornada fue dedicada a visitar la ciudad, una de las más populosas de Oriente Próximo, recorriendo las modernas avenidas de los barrios europeos y las angostas y tortuosas de los arrabales árabes. Tampoco dejaron de admirar las increíbles pirámides. El día nueve después de comer fueron a recibir a Esteve y Calvo que llegaban.

A las siete y quince de la mañana del día 11 despegan los tres aviones para realizar la quinta etapa que habría de llevarles a Bagdad. Jornada dura esta etapa, dura y peligrosa, porque el desierto sirio (hoy jordano) no ofrecía tranquilidad para quien tuviera que atravesarlo. Dejando atrás el Canal de Suez, la patrulla enfila Palestina "la tierra prometida" dejando a la derecha el Mar Muerto. Al entrar en el desierto tienen que subir a 3.000 metros de altura, porque los remolinos de arena dificultan la carburación. Gallarza tiene que efectuar una toma no prevista a 60 km. de Amman para reparar una fuga de gasolina. Reparada la avería continúa media hora más tarde el viaje. Loriga y Esteve, ya pasado Ammán, penetran decididos en el desierto, pero poco después, "un fuerte estampido conmueve el avión de Esteve, que alarmado en un primer momento comprueba poco después que sólo se trata del reventón de un neumático por exceso de calor".

Continúan y cuando han sobrepasado la mitad del recorrido el Breguet de Esteve, tiene una parada de motor, que le obliga a efectuar un aterrizaje forzoso en pleno desierto. Loriga aunque había visto perderse a Esteve entre remolinos de arena y nubes abrigaba la esperanza de encontrarlo al final de la etapa.



Itinerario del Vuelo Cuatro Vientos (Madrid) – Manila (Filipinas)

No fue así y aquí terminó la aventura del capitán Rafael Martínez Esteve y de su mecánico Pedro Mariano Calvo. Loriga, por fin, llega a Bagdad, ciudad histórica, residencia de califas y antigua metrópoli del poderío mahometano.

Loriga fue calurosamente recibido por los aviadores ingleses del Escuadrón estacionado en dicho aeródromo y lo mismo ocurrió cuando horas más tarde tomó tierra Gallarza. De Esteve y Calvo no tuvieron noticias en Bagdad, ni ese día, ni al siguiente que permanecieron en la ciudad, aplazando la salida en un día para dar tiempo a que se incorporase Esteve.

El raid, a pesar de todo continuó, y como los alrededores de Bagdad estaban inundados, hubo problemas para el aprovisionamiento de combustible, lo que obliga a que la sexta etapa que comienza el día 13, se efectúe en dos tramos, el primero para dirigirse a Bushire, pueblo de pescadores en la costa del Golfo Pérsico, para abastecerse de gasolina y aceite y donde además, también embarcan media docena de botellas de champaña regalo del cónsul

francés que había acudido a recibirlos en dicho lugar. Hora y media después despegan para cubrir el segundo tramo de la etapa que les llevaría a Bandar-e' Abbas (Irán) después de casi ocho horas de vuelo desde su salida de Bagdad. La travesía fue mala, a causa de las tormentas de arena y de los vientos monzónicos que hicieron difícil el vuelo e impidieron ver el suelo. En el aeródromo de Bender Abbas de reducidas dimensiones fueron recibidos por el cónsul inglés y por las tres familias europeas que vivían en aquella colonia.

El día 14, se prepara la salida para las seis de la mañana, para iniciar la séptima etapa del raid que llevaría a los aeroplanos "Legazpi" y "Magallanes" a Karachi. La mañana despejada hacía prever una travesía feliz, pero no fue así, pronto el mal tiempo les obliga a volar entre dos y tres mil metros. Aterrizan en el aeródromo de Brisroad de Karachi, después de más de seis horas de vuelo, a las 1330 horas, donde son recibidos por las autoridades de la India, aviadores ingleses y un grupo de jesuitas españoles de la misión de dicha ciu-

dad. En este lugar les comunican que Esteve y Calvo han sido encontrados en el desierto lejos de su avión, en estado lastimoso, pero vivos.

La octava etapa discurre por la India misteriosa, hasta aterrizar en Agra, que era el corazón de la península de Indostán. En este trayecto, a pesar de despegar muy temprano soportan intenso calor y fuertes meneos, lo que provoca que en algunos momentos el combustible no llegara con regularidad al carburador y ello hace que tengan fallos de motor. Ni que decir tiene, que las botellas de champán que llevaban, al no estar suficientemente sujetas, saltaron rotas en mil pedazos. Por fin, después de casi siete horas de vuelo aterrizan en Agra. Se puede decir que, para los tripulantes, quizás fuera esta etapa la más dura de todo el viaje, pero fueron recompensados por el fantástico recorrido turístico que les habían preparado sus anfitriones. Visitan la ciudad y el Palacio-Fortaleza de los mongoles, pero sobre todo, se recrean contemplando uno de los monumentos más sobresalientes del arte musulmán, el "Taj-Mahal".

Tripulantes de la Patrulla Elcano: Pilotos; capitanes E. González Gallarza, R. Martínez Esteve, J. Loriga; mecánicos; J. Arozamena, M. Calvo y E. Pérez





Los Aviadores en las Pirámides de Egipto



Loriga y Gallarza a su llegada a Bangkok

Entre Agra y Calcuta se desarrolló la novena etapa. Trayecto mucho más llevadero que el anterior, a pesar de encontrar condiciones atmosféricas muy parecidas. El recorrido lo hicieron siguiendo el curso del río Yumma hasta la desembocadura del Ganges. Paisajes variados, desde extensos campos de algodón, hasta tierras de mijo y arroz, fue lo que los aviadores pudieron divisar durante el viaje. En esta ciudad permanecieron dos días para reparar los capós de los motores que tenían grietas importantes. Esta circunstancia, les brindó la oportunidad de poder hacer turismo en esta bella ciudad india.

De Calcuta a Rangoon (Birmania) final de la décima etapa, había que atravesar las selvas de Birmania y sobrevolar el golfo de Bengala, lo que hacía más interesante el recorrido pero también más peligroso. Salen a las seis horas cuarenta y cinco minutos de la mañana con un tiempo, que en esta ocasión se mostró, más benévolo que en las jordanas anteriores, y por consi-

guiente el recorrido fue más agradable. Al cabo de siete horas y media de vuelo aparece Rangún, ciudad rodeada de hermosos lagos y jardines en las riberas del río del mismo nombre.

Si las etapas afro-asiáticas habían sido muy duras por el calor y el polvo de los desiertos que como hemos visto, subía hasta grandes alturas; las asiáticas, lo fueron aún más, por el calor y las fuertes turbulencias. Las etapas siguientes, menos duras, veremos, tuvieron en cambio otras dificultades, derivadas del terreno accidentado, de las nieblas, de las nubes y de las tormentas.

Un enorme gentío presenció en la mañana de día veintidós el despegue de los dos aviones desde el hipódromo de la ciudad. Salían para cubrir la undécima etapa que debía llevarles a Bangkok, capital del Siam, hoy Tailandia. Vegetación exuberante y árboles milenarios que poblaban las selvas, fue lo que encontraron nuestros compatriotas en este trayecto. En el aeródromo de la capital donde llegaron después de cuatro horas de vuelo,

fueron recibidos por el Jefe de la Aviación del Siam, los cónsules francés y español y una representación de la Misión Católica. Posteriormente fueron recibidos en audiencia por el rey del Siam a quien le entregaron una carta del rey Alfonso XIII. La jornada siguiente la dedicaron a recorrer la ciudad "la Venecia oriental como se le llamaba". El Palacio Real, de inspiración italiana, la Pagoda de Wat - Cheng y el famoso santuario budista de P'hrabat fueron los lugares que más llamaron la atención a nuestros compatriotas.

En la duodécima etapa, que inician el día veinticuatro y que debía llevarlos a Saigón, (hoy Vietnam) los motores de ambos aviones, empiezan a mostrarse un tanto achacosos; pero a pesar de todo, la etapa se cubre sin novedad aterrizando en el aeródromo de Bien-Hoa, a unos 25 km. de la capital, a la una del mediodía. El itinerario tuvo que variarse, pues dadas las condiciones meteorológicas reinantes no les habría permitido sobrevolar las elevadas montañas que bordean la costa, desviándose para pasar por Phnon Penh la actual capital de Kampuchea (antigua Camboya). A su llegada al aeródromo de Saigón, les esperaban las autoridades, fotógrafos y numeroso gentío. Una recepción en la casa del gobernador de Cochinchina, un banquete organizado por los aviadores de la Aviación francesa y un baile en el Casino Militar, fueron algunos de los homenajes que recibieron. Así termina la duodécima etapa.

Todo estaba previsto para continuar a la mañana siguiente; pero como el hombre propone y Dios dispone, a poco de despegar se ven en la necesidad de aterrizar de nuevo: uno de los motores que la víspera había producido problemas seguía achacoso. ¿Qué le sucede? ¿Cual es la causa de su mal? ¡Los mosquitos! Sí, señor, los mosquitos, que habían conseguido llegar hasta el carburador e impedían la entrada de gasolina en él. La instalación de una rejilla, para impedir que volvieran a molestar los mosquitos, les obliga a aplazar la salida un día.

El día 26, las condiciones atmosféricas fuerzan a modificar el recorrido de la ruta Saigón-Hanoi. Además el Breguet de Loriga continúa dando problemas hasta tal punto que tiene que tomar tierra en Hué para reparar la avería del motor. Continúa su vuelo a la mañana siguiente hasta Hanoi llegando sin novedad. Por otro lado, Gallarza, tuvo que efectuar una toma en Vinh, para cargar combustible pues tras ocho horas de vuelo, tenía necesidad de repostar para poder llegar a Hanoi.



Agasajo a los aviadores

En esta ciudad, les comunican que no pueden dirigirse a Cantón como estaba previsto porque China se encontraba en guerra civil y además tampoco la compañía de petróleo podría facilitarles combustible.

Ante este dilema, deciden que la decimocuarta etapa termine en Macao en lugar de en Cantón. Despegan ambos aviones, el día 1 de mayo. Gallarza hace el recorrido sin novedad, llegando después de casi siete horas de vuelo a la colonia portuguesa. Allí, descubre que tiene que aterrizar en un campo de muy reducidas dimensiones y rodeado de árboles. A pesar de la habilidad del piloto, casi destroza el aparato. Loriga, tuvo peor suerte, pues una fuga de agua del radiador hace que se le gripe el motor y tiene que efectuar un aterrizaje de emergencia en Tien-Pack, en la costa de China. No se tuvieron noticias de este accidente hasta cuatro días más tarde, cuando el cañonero portugués "Patria" comunicó que Loriga y su mecánico Pérez se encontraban a bordo, rumbo a Macao, sanos y salvos. Durante los cuatro días que permanecieron en Macao, los portugueses, que habían recibido a los españoles como compatriotas, pusieron a su disposición los talleres de obras del puerto y gestionaron que desde Hong-Kong vinieran dos mecánicos de la aviación naval inglesa para ayudar en la reparación del avión de Gallarza.

Dado que el avión de Loriga no se podía recuperar en menos de quince días y

que les habían comunicado desde Manila, que se acercaba la época de los tifones, pensaron que la mejor solución para poder continuar el raid era que ambos intentasen, dejando a los dos mecánicos en Macao, el vuelo directo a Luzón en el único avión disponible. Solicitan instrucciones a Madrid y reciben la orden de proseguir el viaje en el único avión que quedaba, hasta Manila.

El día 11 de mayo, con un día de aire en calma y el cielo cubierto con nubes bajas despegan para cubrir la décima etapa entre Macao y Aparri (Luzón, primer territorio filipino visitado). El recibimiento en esta ciudad fue apoteósico: saludos bienvenidas, abrazos; todo ello contribuía a aumentar la emoción del triunfo de aquellos mensajeros de España. Poco después de su llegada, la iglesia de la ciudad se vio invadida por el enorme gentío que les acompañaba para asistir al solemne Tedeum de acción de gracias.

La última etapa hasta Manila, de 450 km. sobrevolando la isla de Luzón fue un autentico paseo. A mitad de camino salió a recibirlos una escuadrilla de aviones norteamericanos, que les dio escolta de honor. A las once y media de la mañana del día 13 de mayo de 1926, el "Legazpi" tripulado por Gallarza y Loriga aterrizaba en el aeródromo de Nichols de Manila. Recibimiento triunfal, apoteósico. Sacados en hombros del aparato, zarandeados, apretujados, ¡tal era el frenético entusiasmo de la multitud congregada en el aeródromo! Los

encargados de guardar el orden fueron impotentes para detener aquella avalancha humana. Se calcula les recibieron mas de 300.000 personas, 16 bandas de música, 4.000 coches y un orfeón de mas de 300 voces. Al final, tras dura batalla, pueden trasladarse a la catedral. El Tedeum, fue entonado fervorosamente por todos cuantos allí se congregaron.

Este raid, fue una hazaña destacable no solo por la complejidad del viaje, (preparación, elección de posibles aeródromos, permisos diplomáticos, condiciones meteorológicas muy diversas y distintas, sino además por los casi 17.000 km. de recorrido sobre zonas desconocidas con un mismo avión, un mismo motor y sin tener que sustituir piezas de importancia) y sobre todo fue interesante desde el punto de vista político por que se trataba de llegar a las Islas Filipinas, que durante tantos años nos pertenecieron, donde tantos recuerdos quedaban y quedan de nuestra presencia y en donde con toda seguridad todavía se quiere verdaderamente a España.

Como botón de muestra de los agasajos tributados aquí en Filipinas, a los aviadores españoles, citaremos los dos más significativos, la erección de un monumento conmemorativo y la investidura de doctores en Ingeniería Civil, honoris causa, por la Universidad de Santo Tomás, hecho que no tenía precedente en los tres largos siglos de historia docente, que llevaba la Universidad.

LA PATRULLA ATLÁNTIDA

En diciembre de 1926, se inicia un nuevo y magnífico vuelo que había de llevar a nuestros aviones desde Melilla al Golfo de Guinea. El objetivo previsto era alcanzar Guinea, colonia muy alejada de la metrópoli. Realmente poca gente conocía aquel territorio, a excepción de los que allí residían por destino o intereses comerciales, soportando duras condiciones de vida y teniendo por todo enlace con España un buque que empleaba más de un mes en el trayecto.

Era Guinea, una región cuyos límites se conocían casi exclusivamente por los acuerdos internacionales que los fijaban; pero que apenas se habían transitado sus espesas selvas, ni se conocían con exactitud sus accidentes geográficos, ni la localización de los poblados del interior. Se carecía de una cartografía mínimamente fiable, pues la que existía se había levantado a partir de datos verbales. Por ello, el raid se proyectó con una triple finalidad: estudiar un posible futuro enlace aéreo, hacer más cercana la presencia de España a los españoles residentes en Guinea y realizar el levantamiento fotográfico del territorio para mejorar la cartografía.

El raid se planeó con fines militares, políticos y científicos, prescindiendo en él de todo aspecto deportivo. Se pensó que esta gran empresa aeronaval a Guinea fuese realizada con tres



hidroaviones Dornier Wal, este vuelo fue propuesto por el comandante Llorente. Además participaría una patrulla terrestre, propuesta realizada por el comandante Pastor y formada con aviones terrestres diseñados y fabricados en España y otro vuelo directo de un solo avión terrestre, propuesto por el capitán Barberán, desde Sevilla a Bata.

La patrulla terrestre, haría el trayecto en seis etapas, con una ruta de unos 6.950 km., y sería mandada por el comandante Ángel Pastor. Para el vuelo directo la tripulación estaría formada

por los capitanes Barberán y González-Gil.

El 20 de diciembre, pensaba Pastor efectuar la salida, pero hubo que retrasarla a enero por demora en la preparación de las pistas de aterrizaje en Monrovia y otros lugares del África Occidental, obligando finalmente estas dilaciones a suspender el proyecto, por la llegada de la época de las lluvias que al convertir en barrizales los campos, hacen irrealizable el viaje.

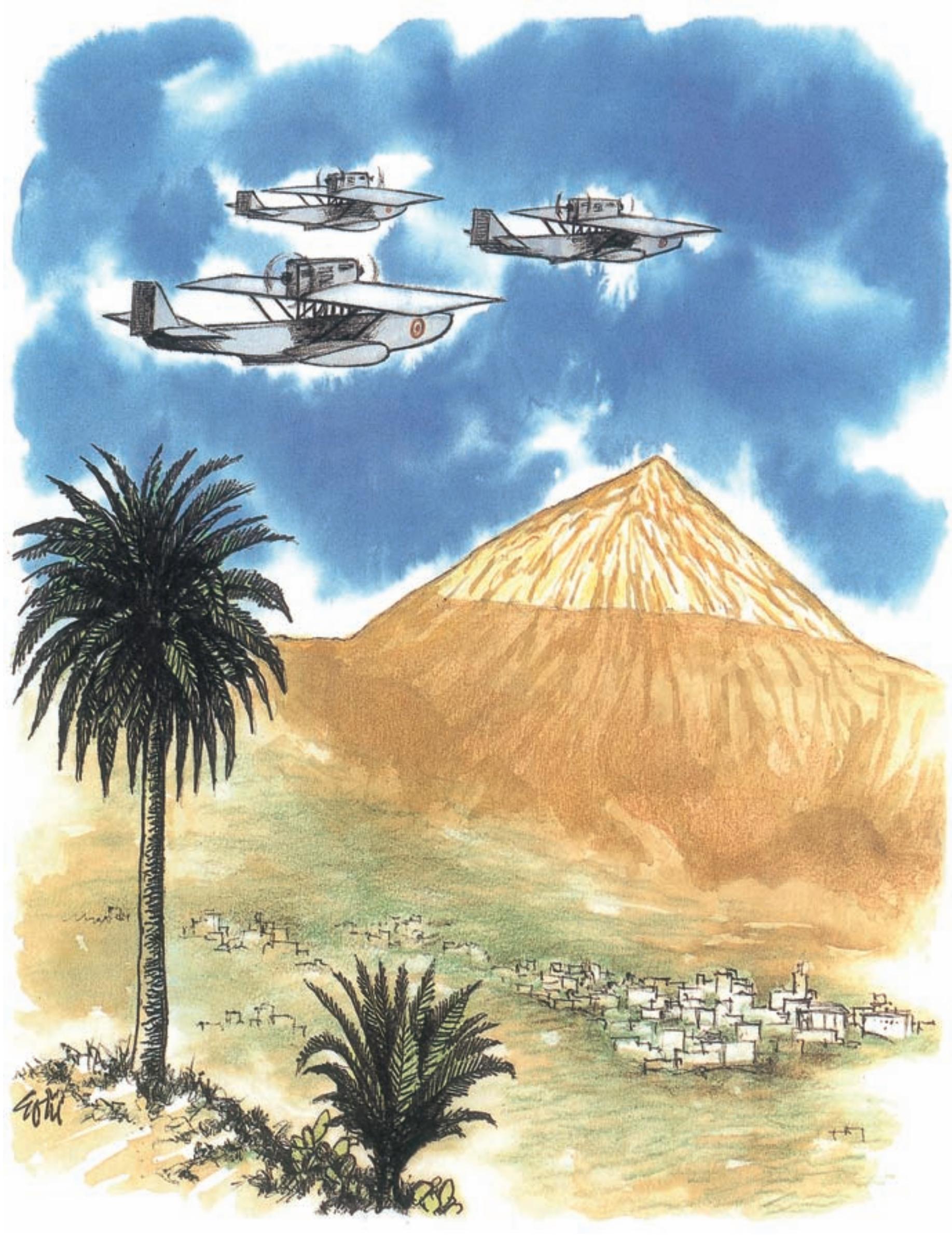
El proyecto de Barberán, de 4.000 km. sobre regiones inexploradas, desérticas y donde, en caso de avería, no tenían ni el recurso de poder aterrizar, fue calificado como hazaña sin precedentes. El avión escogido para el viaje era un Loring RIII, especialmente preparado con depósitos auxiliares y que dispondría para navegar tan sólo de brújula y sextante. El día 18 de diciembre fue el día escogido para la salida pero, por

problemas de batería primero y posterior mal funcionamiento del carburador tuvieron que retrasar la salida. Reparada la avería salen y al llegar a Torrejón de Velasco muy cerca de Getafe una rotura del motor les obliga a un aterrizaje de emergencia. Retrasan cuatro semanas el vuelo para disponer de nuevo de luna llena imprescindible para la travesía del Sahara, pero al igual que a la patrulla terrestre, la llegada de las lluvias, imposibilitó realizar el vuelo.

Para preparar el viaje de los hidros, dos meses antes del vuelo el capitán Alejandro Más, recorrió en barco todo el



Tripulantes de la Patrulla: comandante, R. R. Llorente, capitanes T. Vives, M. Martínez Merino, A. Llorente, Cipriano Grande, N. Rubio, I. Jiménez Martín y A. Cañete. Radiotelegrafista sargento L. Navarro. Mecánicos soldados; A. Naranjo, Juan Quesada y M. Madariaga.





*Amaraje en el Puerto de la Luz
(Las Palmas de Gran Canaria)*



trayecto y eligió los lugares de amaraje gestionando en ellos, los combustibles para los repostar. A fin de aumentar las posibilidades de la Patrulla, el Servicio de Aviación adquirió el motovelero “Cabo Falcón”. Este barco pensaba utilizarse para el transporte de los motores de repuesto, de las herramientas pesadas y de los repuestos adicionales a los que llevaban los propios hidros. También sería inestimable la ayuda prestada por la Marina con el cañonero Bonifaz, que les acompañó hasta Dakar, y el cañonero Cánovas del Castillo, que lo haría en la segunda fase del vuelo.

Para la realización de este vuelo se eligen en Mar Chica-Melilla los Dornier Wal nº 1, 5 y 7, por ser los que se encontraban en mejores condiciones de los allí destinados. No obstante, se les sustituyen los motores Rolls Royce por otros nuevos. Se bautizó a los hidros como “Cataluña”, “Valencia”, y “Andalucía” —nombres que rememoraban el origen de los marinos que exploraron por primera vez la costa africana que sobrevolarían— y a la Patrulla con el nombre de Atlántida —mítico continente— que se suponía hundido en el mar que iban a surcar.

Las tripulaciones elegidas fueron:

Dornier Wal nº1 “Valencia”: piloto y jefe de la Patrulla, comandante de Ingenieros Rafael Llorente Sola; navegante y piloto, capitán de Infantería Teodoro Vives Camino; radiotelegrafista, sargento Lorenzo Navarro Mulero; mecánico, soldado Antonio Naranjo Arjona.

Dornier Wal nº 5 “Cataluña”: piloto, capitán de Infantería Manuel Martínez Merino; navegante y piloto, capitán Antonio Llorente Sola; observador y fotógrafo capitán de Artillería Cipriano Grande Fernández Bazán; mecánico soldado Juan Quesada.

Dornier Wal nº 7 “Andalucía”: piloto, capitán de Infantería Niceto Rubio García, navegante y piloto capitán de Infantería Ignacio Jiménez Martín; ingeniero mantenimiento capitán de Ingenieros Antonio Cañete; mecánico soldado Modesto Madariaga Almendros.

Cuando todos los preparativos estuvieron terminados, el 10 de diciembre —día de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la Aviación— dio comienzo el raid.

La primera etapa (Melilla-Casablanca), se desarrolló sin novedad, con tiempo relativamente bueno y mar en calma, lo que les permitió amarar frente al puerto, donde son recogidos por el cañonero Bonifaz que los llevó a tierra. Fueron recibidos por el Cónsul español y numeroso público.

En Casablanca, permanecieron un día más de lo previsto, a causa de que

el motor delantero del Cataluña, se averió y hubo que repararlo.

El día 12, despegan para realizar la etapa a Canarias, la más larga del viaje. Para no tener problemas de combustible salen los aviones completamente cargados de gasolina. Era una etapa muy dura, y con un final lleno de dificultades; pero se triunfó por el gran espíritu y la capacidad del personal navegante.

El amaraje fue arriesgado por lo concurrido y poco abrigado del puerto de la Luz, que forzó al Valencia y Andalucía a amarar en mar abierta con olas de hasta 4 m., lo que origina que las canoas resultasen seriamente dañadas. Necesitaron cinco días para su reparación.

La tercera etapa comienza a las nueve de la mañana del día 18, para cubrir la distancia hasta Port Etienne (hoy, Mauritania). El vuelo hasta Villa Cisneros no presentó ninguna novedad, pero una vez pasado dicho punto, el “Valencia”, por una pequeña avería tiene que amerizar cerca de la costa del desierto. Avisa a sus compañeros para que continúen y una vez resuelto el problema continúa su vuelo hasta Port Etienne donde llega con sólo veinte minutos de retraso.

Allí, se alojan en el fuerte francés dejando los hidros fondeados en la bahía del Reposo, custodiados por pescadores españoles.

El 19 de diciembre emprenden la marcha que les llevó a Dakar en el Senegal.

Al día siguiente, 20, vuelan de Dakar a Conakry recorriendo las costas de Senegal, de Gambia, de la Guinea Portuguesa y de la Guinea Francesa. La belleza del paisaje y especialmente de las islas Bijagós, queda reflejada en el diario de navegación de uno de los tripulantes. “Durante una hora cruzamos un verdadero laberinto de islas deshabitadas en su mayor parte y con una desbordante vegetación”. Sigue diciendo “El agua parece de un lago y el panorama es de los más bonitos que hemos encontrado”. Sin novedad transcurrió esta etapa de 700 km., en la que se invirtieron cinco horas.

Sin problemas ni retrasos inesperados, al día siguiente, 21, salieron hacia Monrovia, capital de la República de Liberia. La selva tropical a partir de aquí se hace cada vez más espesa, hasta convertirse en impenetrable en Sierra Leona, Liberia y el resto del trayecto hasta la Guinea española. Esta sexta etapa se efectuó casi sin novedad, si no hubiese sido porque una pequeña avería obligó de nuevo amarar al comandante Llorente, que tampoco necesitó

Un Hidro de la Patrulla Atlántida sobrevolando Costa de Marfil



ayuda para reparar la avería despegando a los pocos minutos y alcanzando a la patrulla al poco tiempo.

Ya casi al final de esta etapa, en Robertsport, les hacen señales desde tierra con banderas españolas. Dan varias vueltas y tanto insisten que «casi nos hacen dudar si estamos ya en Monrovia» decía una curiosa anotación en el libro de navegación de Martínez Merino. No era así; Monrovia, quedaba más adelante y depararía algunas sorpresas a la Patrulla Atlántida. Llegaron a Monrovia, donde tuvieron que remolcar los hidros por el río Mesurado, a través de una peligrosa barra. Por lo pronto, el amerizaje allí no fue fácil. Se encontraron con el cónsul, único representante español en la ciudad, que no hablaba español. En este país en que junto a personas semidesnudas existían uniformados guardias de tráfico sin que hubiera tráfico, a los miembros de la Pa-



trulla se les ocurrió refrescarse, desnudándose y echándose agua por la cabeza. Para ello eligieron un lugar en el que, según pensaron, nadie les vería. Pero si les vieron y fueron reprendidos y advertidos de que, si atentaban contra la moral, serían conducidos a la cárcel. Esta higiénica costumbre casi pudo poner fin al raid como si de la avería más grave se hubiera tratado.

La séptima etapa la abordaron el 23 de diciembre, tras un día de descanso, dirigiéndose a través de la costa liberiana y gran parte de la de Costa de Marfil hasta Grand Bassan, en el río Comoe. La Nochebuena la pasaron a bordo de un trasatlántico que estaba fondeado en Lagos, después de recorrer la distancia que separa Gran Bassan de esta ciudad. Allí pudieron asearse cómoda y tranquilamente. Al día siguiente, tras diversos problemas en el despegue, pusieron rumbo a Santa Isabel, amerizando a las dos de

la tarde, siendo recibidos por el gobernador de las islas general Núñez de Prado, y por un numeroso gentío con banderas en las manos que acudió a darles vítores y aplausos. Hubo música, recepción y un Tedeum en la catedral.

En Fernando Poo permanecieron hasta el 4 de enero, día en que el Valencia y el Andalucía partieron para Bata, mientras que el Cataluña reparaba averías en Santa Isabel. Los dos hidros realizaron vuelos fotográficos sobre el continente. Aquella misma tarde se les incorporó el Cataluña. Durante los siguientes días hicieron reconocimientos fotográficos de los ríos Muni, Utongo, Utamboni y Congoe, y también volaron por encima de las islas de Elobey, continuaron hacia el sur pasando por Corisco, luego se internaron en el Gabón francés, pasaron Libreville y cruzaron el Ecuador efemérides que festejaron tomando a bordo una copa. Al volver a

Bata realizan reconocimientos fotográficos del río Benito y sobrevolaron el río Campos límite de nuestro territorio. Tras ésta última expedición la patrulla regresa a Fernando Poo.

Antes de iniciar el retorno se preparan los hidros para el regreso. Se cambian motores, se arreglan cuadernas y se repasan los fondos.

El 24 de enero de 1927, un tornado fue el aviso de que el buen tiempo había terminado y que había que regresar. El viaje de vuelta se inició dos días más tarde y los nuevos motores que se habían montado produjeron algunos problemas desde la primera etapa. En el primer trayecto hacia Lagos, el "Andalucía" sufrió una avería que a duras penas le permitió llegar. Como el objetivo de la Patrulla era que el raid debía ser efectuado por todos los hidros en formación, los otros dos esperaron varios días a que se terminaran las reparacio-



Componentes de la Patrulla Atlántida

nes del averiado. El Cataluña regresó a Fernando Poo, esperó a que se desmontasen las piezas que se necesitaban de uno de los motores viejos y volvió con ellas a Lagos.

El día 29, salen los tres hidros para Abidjan, donde son recibidos por una multitud de pequeñas embarcaciones (cayucos) y un griterío descomunal. Los franceses le dispensan una gran acogida. Al día siguiente continúan hacia Monrovia.

Por fin, el día 3 llegan a Bolama (Guinea Portuguesa Archipiélago de Bijagós), después de hacer escala en Conakry. Era la quinta etapa de su viaje de regreso. En esta escala, en su honor declararon festivo este día. En la etapa siguiente los motores comenzaron a dar problemas, y sucesivas averías mantuvieron durante tres días a la Patrulla en San Luis (Senegal).

A partir del día 8, van realizando sucesivas etapas que le llevan a Port Etienne, Villa Cisneros y Las Palmas, a donde llegaron el día 10. En esta ciudad, permanecieron cuatro días, duración de las fiestas organizadas en su honor.

El día 14, se disponen a llevar a cabo el vuelo a Tenerife. Despegan y a los 25 minutos sobrevuelan Santa Cruz de Tenerife donde el fuerte viento del NE y la

marejada consiguiente nos les permite tomar agua, dado lo reducido y poco abrigado del puerto. Deciden marchar a Arrecife y con viento en cara y nubes que reducen la visibilidad, vuelan vía Gran Canaria, a Fuerteventura, isla de Los Lobos y Lanzarote, donde toman agua tras tres horas y media de vuelo.

Al día siguiente se disponen a realizar el vuelo hasta Casablanca, pero el Cataluña a poco de despegar empieza a trepidar forzando a la tripulación a dar la vuelta al punto de salida, siendo acompañado por los otros dos hidros.

Reparada la avería, el día 16 vuelven a intentar la salida hacia Casablanca. Por graves dificultades en el despegue, sobre todo del Cataluña tienen que amerizar de nuevo en Arrecife, donde permanecen, reparando los hidros hasta el día 24 que salen una vez más para Casablanca. Debido a la gran cantidad de problemas que se les ha amontonado en estos últimos días, prefieren asegurar la llegada conjunta a Casablanca, aún a costa de alargar el recorrido, y ponen rumbo a cabo Rhir, para seguir el vuelo a lo largo de la costa africana. A las 11, están en Cabo Rhir, y observan las alturas de Jebel Aoulime cubiertas de nieve, sobrevuelan Casablanca y las catorce y cuarenta toman agua en su puerto.

El 26 despegan y a los cuarenta y cinco minutos de vuelo se adentran en un mar espeso de nubes bajas, intuyendo en la costa Rabat; los hidros contemplan la animación de Tánger, sobrepasan Tarifa y se adentran en el calmado mar Mediterráneo. Divisan Algeciras y Gibraltar y poco después aparece cabo Tres Forcas y El Gurugú, por la derecha y Sierra Nevada por la izquierda.

A las 11.55 horas, los tres hidros en formación, llegan a Melilla, donde describen un amplio círculo volando en patrulla y toman agua en formación, ante una ciudad entera volcada en su recibimiento.

El último amaraje cerraba con éxito esta expedición, en la que la patrulla, sumando los vuelos realizados en Guinea, había volado 15.047 km. en 121 horas y 25 minutos. Por primera vez una patrulla había acabado íntegra un raid de tantos miles de kilómetros.

A Rafael Llorente, jefe de la Patrulla, le fue otorgado cuatro meses después el segundo premio del trofeo Harmon que concedía la Liga Internacional de Aviadores. El primer premio le fue arrebatado en dicha ocasión por el mítico piloto norteamericano Lindberg por su vuelo en solitario de USA a Francia.

EL JESÚS DEL GRAN PODER

El espíritu abierto y aventurero del español, no se contenta con lo logrado por nuestros antepasados en América, Filipinas y Guinea. Siente la nostalgia de aquellos días en que Colón y sus continuadores cruzaban el mar inmenso en frágiles embarcaciones; empresa de titanes que obscurece a cuantos mitos forjó la antigüedad y a cuantos héroes legendarios nos legó la fantasía de nuestros antepasados. Así no descansaron pensando en nuevas hazañas.

Por ello, no es de extrañar que en esta época, los aviadores españoles, jóvenes y casi ociosos por la terminación de la campaña de Marruecos, soñaran con emular las glorias conseguidas por los tripulantes de los tres vuelos: "Plus Ultra", "Elcano" y "La Atlántida" realizados en 1926.

¡Cuando Juan de Mesa en 1620 esculpía la venerada imagen del "Jesús del Gran Poder", objeto de especial devoción del pueblo sevillano, que ajeno estaba a la difusión que el nombre de su imagen iba a tener en el ámbito aeronáutico internacional!

Efectivamente, éste nombre fue el elegido para bautizar el avión Breguet



19 con el que dos pilotos de la Aeronáutica Militar Española hicieron el vuelo directo Sevilla-Bahía y posteriormente Bahía – Río de Janeiro – Montevideo – Buenos Aires – Santiago – Arica – Lima – Paita – Colón – Managua – Guatemala – La Habana.

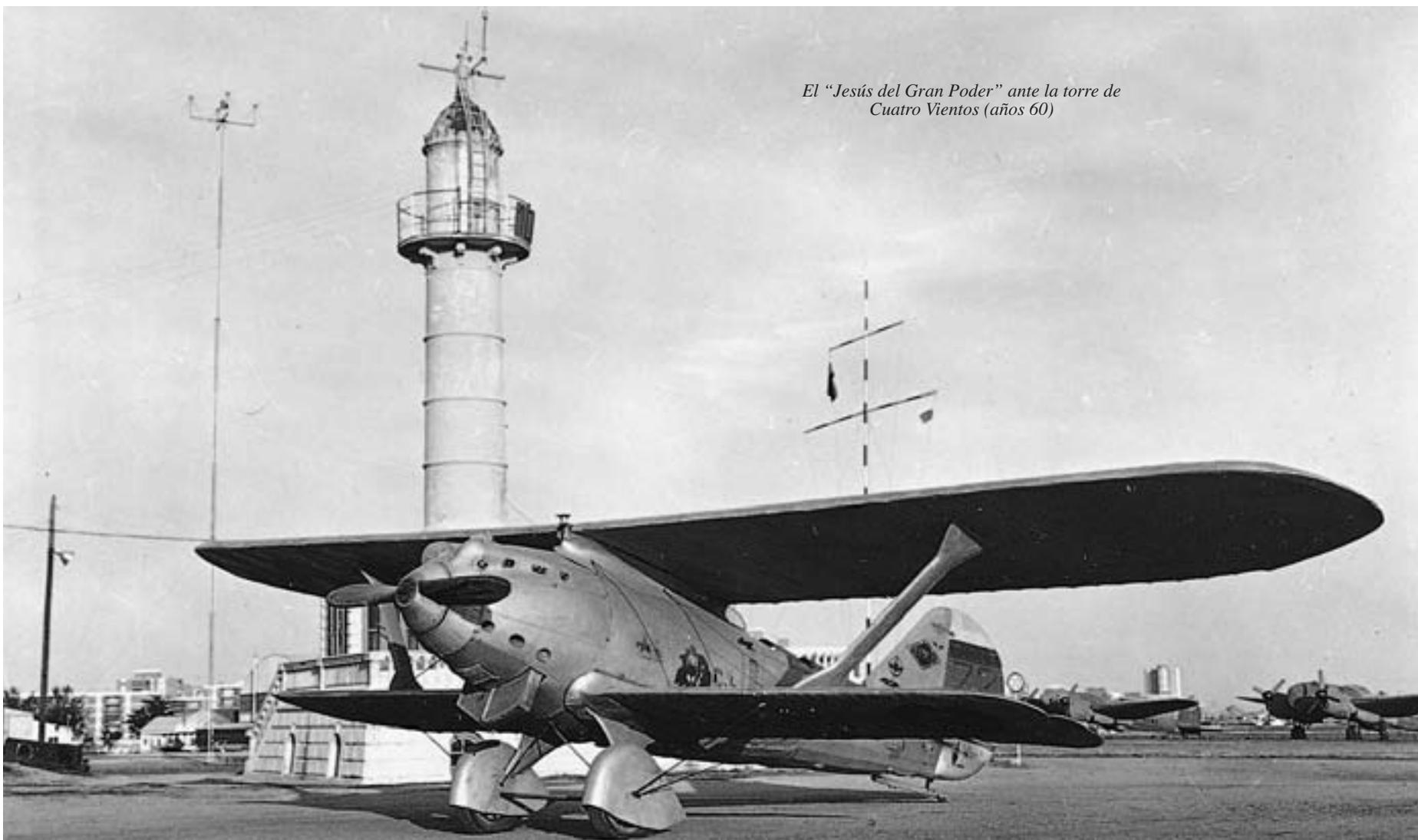
Así pues, no sorprende que en el ve-

rano de 1927, el capitán Ignacio Jiménez Martín, curtido por su vuelo a Guinea con la patrulla Atlántida, propusiera al capitán Francisco Iglesias Brage realizar un raid para intentar batir el récord mundial de distancia sin escalas, establecido en dicho momento en 6.294 km.

El capitán Jiménez, junto con el teniente Haya, había logrado en 1925 batir los récords nacionales de duración y distancia en circuito cerrado para aviones terrestres. En la carta que dirigió al capitán Iglesias le ofrecía el puesto de navegante y copiloto en el vuelo que estaba preparando para batir el récord mundial de distancia.

Como era natural, Iglesias aceptó encantado el ofrecimiento, ya que le suponía la posibilidad de iniciar vuelos internacionales, que constituían la obsesión de los aviadores de todo el mundo y era uno de los rasgos característicos de las conquistas humanas al finalizar el primer cuarto del siglo XX.

En aquellos días la empresa Construcciones Aeronáuticas "CASA" había recibido el encargo de fabricar una segunda serie de Breguet 19, de los cuales los números del servicio 71 y 72 estaban especialmente desarrollados para vuelos de larga duración. Estos avio-



El "Jesús del Gran Poder" ante la torre de Cuatro Vientos (años 60)

nes, con motor Hispano, llevaban un depósito (o bidón) de combustible suplementario colocado entre los largueros del fuselaje detrás del motor, que le proporcionaba un radio de acción mayor.

El vuelo proyectado era salir de Sevilla y dirigirse a la India, para intentar batir el récord mundial de distancia. El plan presentado al coronel Kindelán, Jefe de la Aviación Militar, fue aprobado por el Gobierno días más tarde.

Pero a Jiménez e Iglesias el volar hacia Oriente no les atraía demasiado, por lo que propusieron realizar un vuelo a Cuba. Tenían la obsesión de cruzar el Atlántico, pero a la Dirección de la Aeronáutica no le parecía apropiado realizar tal travesía con un avión monomotor terrestre, por lo que ordenó seguir preparando el vuelo hacia el Este.

Al ser impuesto por la superioridad del continente asiático como objetivo del vuelo, los aviadores, tuvieron que seguir con la preparación del vuelo al Este, pero simultáneamente, de forma clandestina continuaron preparando el viaje a La Habana.

Como era natural, para preparar este vuelo no podían contar con los organismos oficiales españoles, dada la prohibición de ir a Cuba. Por ello, escribieron al padre Gutiérrez Lanza, director del observatorio meteorológico del Colegio de Belén (La Habana), para que les facilitase los datos meteorológicos necesarios para planificar el viaje. También recibieron otras ayudas, como la del capitán Gaspar de CASA, que se había instalado en La Habana; la del embajador de Cuba en Madrid, Sr. García Kolly y la del periodista, a la sazón embajador en Buenos Aires, Manuel Aznar, que en sus columnas del "Excelsior" fue el defensor y propagandista de los avia-

dores. Fue tarea muy dura, preparar el viaje a Cuba sin apoyos oficiales y simultáneamente continuar la preparación del vuelo a la India.

Hasta tanto les entregaban el avión nº 72 de la serie encargada, se les asignó el primer prototipo de Breguet 19, que había fabricado CASA. Este avión, debidamente preparado y bautizado con el nombre de "Loriga", - en memoria del heroico tripulante de la Patrulla Elcano, fue el asignado para llevar a cabo los vuelos de entrenamiento, la puesta a punto de los procedimientos y de la tripulación.

En el mes de octubre de 1927, fue aprobado el plan definitivo de entrenamiento. Entre los vuelos proyectados para los meses siguientes, figuraban la vuelta a la Península, con un recorrido ininterrumpido de unos 3.000 km.; un viaje sin escalas de Sevilla a Cabo Juby y regreso y varios vuelos nocturnos.

El 8 de enero de 1928, Jiménez e Iglesias volaron de Tablada a Cabo Juby. El vuelo de ida se realizó sin incidentes dignos de notar pero en el trayecto de regreso ya anochecido, cuando se encontraban cerca de Safi (Marruecos), se rompió la tubería del aceite que les obligó a aterrizar en el aeródromo de dicha ciudad, después de catorce horas de vuelo y 2.200 km. de recorrido. En este punto, se terminó el vuelo, pues el avión averiado no fue posible repararlo y tuvo que ser trasladado por vía marítima y terrestre a Tablada. Los aviadores no pudieron continuar sus entrenamientos en el "Loriga" por lo que utilizaron varios tipos de aviones, hasta que el Breguet 19 TR, construido para el viaje fue recepcionado.

Con el nuevo avión comenzaron a volar para conocer sus características y performances. El avión, monomotor, bi-

plaza de cabinas abiertas, era de estructura de duraluminio; fuselaje y planos revestidos de tela; motor Hispano Suiza de 630 HP de potencia, refrigerado por agua; tres depósitos de gasolina, uno central y dos en las alas superiores; peso en vacío de 1.783 kilogramos y peso total al despegue de 5.275 kilogramos.

Con este peso con combustible a tope, era absolutamente necesario calcular el radio de acción con la mayor precisión posible; dibujar el "cuadro de marcha", para poder obtener fácilmente para cada altitud, el régimen de motor y el combustible consumido. También se consideraba imprescindible diseñar el gráfico de corrección de revoluciones, tanto con vientos a favor como en contra. Para conseguir estos datos tuvieron que dedicar muchos días de trabajos y estudios en el aeródromo de Tablada. El resultado teórico de estos estudios y las pruebas de vuelo demostraron que el radio de acción era superior a los 7.500 kilómetros. La prueba definitiva, de acuerdo a lo proyectado para el "raid", tuvo lugar el 28 de marzo de 1928, despegaron con una carga de 2.600 litros de combustible y un peso total al despegue similar al previsto en el vuelo definitivo. Esta prueba, sirvió además para ensayar un pequeño carrillo, que habían diseñado, que colocado en la cola del avión servía para evitar se clavara el patín de cola en el suelo durante la primera parte del despegue y así conseguir reducir la carrera de despegue. Dicho carrillo, estaba previsto se desprendiera automáticamente del patín, en cuanto el avión se fuera al aire. Este vuelo de prueba, sirvió para comprobar la seguridad de las instalaciones, la estanqueidad de los depósitos de combustible, los consumos horarios de combustible y asimismo, permitió duplicar el récord nacional de duración de permanencia en el aire sin toma tierra, estableciéndolo en veintiocho horas.

La bendición del avión tuvo lugar en el aeródromo de Tablada, el día 30 de abril. En Sevilla, ya antes de este bautizo, se llamaba al avión "Jesús del Gran Poder". Los aviadores quisieron darle este nombre, dada la devoción que tenían a la imagen que se venera en la Iglesia de San Lorenzo de Sevilla (basílica del Gran Poder), a cuya cofradía pertenecían y a la que el año anterior habían donado una túnica.

A las once y media del citado día 30 de abril, llegaron al aeródromo de Tablada, los Reyes don Alfonso y doña Victoria Eugenia acompañados por sus hijas las infantas doña Beatriz y doña



Tripulantes: capitanes Francisco Iglesias e Ignacio Jiménez-Martín



Cristina. Fueron recibidos por los infantes don Carlos, doña Luisa y doña Isabel Alfonsa; por su primo el infante don Alfonso de Orleans y su mujer la infanta doña Beatriz de Sajonia; por el cardenal Illundain; por el Jefe de la Base, comandante Delgado Brancembury; por el Jefe de la Aviación, coronel Kindelán; por el comandante Ramón Franco y por el capitán Eduardo González Gallarza.

El cardenal Illundain, con los tripulantes a ambos costados del avión, bendijo el aparato ante una imagen de la Virgen de Loreto. La Reina Victoria Eugenia actuó de madrina y siguiendo la tradición tiró de una cinta con los colores nacionales, que liberó una botella de vino de Jerez, que fue a romperse en el buje de la hélice. El Rey don Alfonso, tan interesado como siempre por la aeronáutica, subió al avión, lo examinó detenidamente, recibió explicaciones de los pilotos y los felicitó por su trabajo y dedicación.

Después de varios aplazamientos por mal tiempo, cuando recibieron previsiones meteorológicas favorables, decidieron emprender el vuelo. El 10 de mayo fue la fecha de partida. El día anterior, los aviadores asistieron, como lo hiciera siglos antes Cristóbal Colón, a una Salve de despedida a Nuestra Señora de la Antigua. También ese mismo día acudieron a despedirse del Cardenal Arzobispo de Sevilla.

Cuando todo estaba listo para la partida, se tuvo que retrasar el despegue por la intensa niebla que cubría el aeródromo. Al día siguiente, a las seis y cuarto de la madrugada, con cierta neblina, iniciaron la carrera de despegue, rodeados por el inmenso gentío que había acudido a Tablada a presenciar el acontecimiento. Cuando llevaban recorridos unos 600 metros, el extremo del ala inferior izquierda chocó con una camioneta que incomprensiblemente estaba estacionada junto a la pista. Aunque el impacto no fue excesivamente duro les obligó a cortar gases y frenar para cortar la carrera del avión y abortar el despegue.

Así de esta forma tan antiaeronáutica fracasó el primer intento de volar a La Habana, como así pensaban realizar Jiménez e Iglesias. Las informaciones publicadas al día siguiente en la Prensa, descubrieron que los tripulantes del Jesús del Gran Poder tenían previsto atravesar el Atlántico para dirigirse a Cuba, en lugar de ir a Oriente, que era lo que oficialmente estaba autorizado. El coronel Kindelán, Jefe de la Aeronáutica militar, salió al quite teniendo que dar una nota oficial en la que decía *"para la Aviación militar los raids e intentos de batir récords tenían por finalidad comprobar periódicamente que el complicado mecanismo aéreo sigue marchando bien y funcionando con efi-*

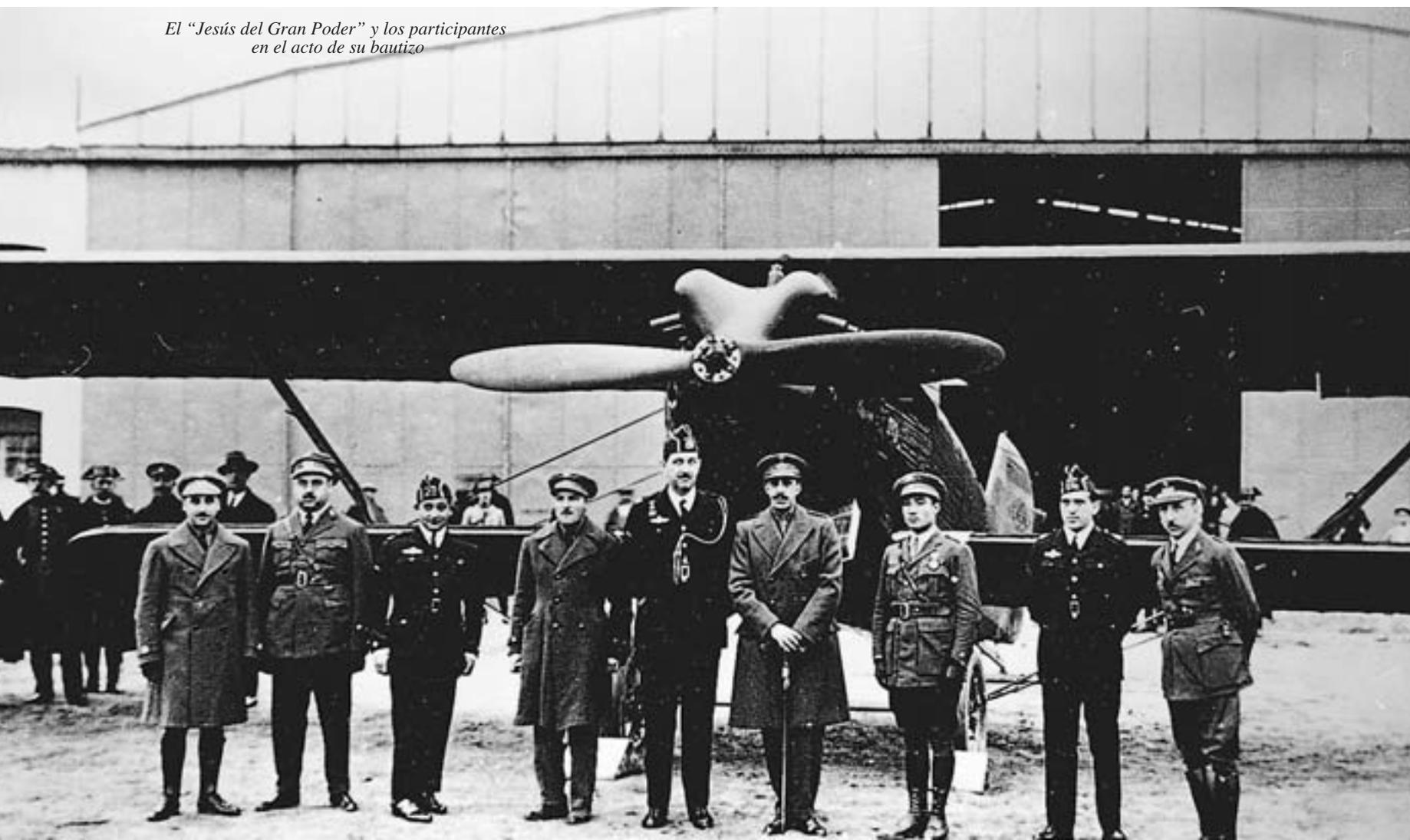
ciencia; pero de esto a convertirse en un club deportivo hay un abismo".

Kindelán manifestó también, que se les había prohibido de modo terminante a los capitanes Jiménez e Iglesias volar a la Habana. Asimismo, dijo que había mentalizado a los aviadores que lo importante era batir el récord mundial de distancia sin escalas y que para ello no era obligatorio volar sobre el Atlántico. El Jefe de la Aeronáutica consiguió arrancar de ambos pilotos la promesa de no intentar volar a América.

"El raid a Cuba puede hacerse en otra ocasión y se hará cuando se estudie y se prepare por el Servicio de Aviación Militar, pero por ahora pensamos que el Jesús del Gran Poder no está preparado para la travesía del Atlántico y sí para efectuar un viaje hacia el Este", dijo Kindelán.

Después de la reparación del avión, por fin el 29 de mayo de 1928 a las once horas y treinta minutos, inician desde Tablada el vuelo hacia Oriente. Aunque no querían sobrepasar los 5.000 kilos de peso total al despegue, la necesidad de llevar paracaídas, carabinas, botes de humo, víveres y otros elementos forzó a que sobrepasasen en 140 Kg. el límite que se habían impuesto. Esta sobrecarga hizo que el despegue fuera difícil y peligroso, no solo por la corta pista de despegue, sino además por los obstáculos que rodeaban el

El "Jesús del Gran Poder" y los participantes en el acto de su bautizo



sector por donde tenían que salir (San Juan de Aznalfarache, arbolado, edificaciones colindantes, líneas eléctricas, telefónicas, etc.).

Una vez en el aire, se dirigen al Mediterráneo por Gibraltar, y desde este punto ponen rumbo al cabo de Gata, salvando de ésta forma las sierras orientales. Las condiciones meteorológicas fueron buenas durante la travesía del Mare Nostrum. Penetraron en Asia Menor por Alepo y a partir de ese momento, la meteorología cambió bruscamente, pues se encontraron con la tempestad de arena, que les había sido pronosticada. Volaron en medio de dicha tormenta muchas horas, hasta que la arena que había ido penetrando poco a poco en el motor, provocó una avería de las válvulas del bloque izquierdo, de tal gravedad, que les obligó a aterrizar en Mesopotamia entre Bagdad y Basora, en un lugar próximo al Eúfrates llamado Nassiryha.

En esta ciudad, los aviadores españoles permanecieron, primero como prisioneros y después como invitados de los beduinos, hasta que las fuerzas inglesas de la RAF, los rescataron y los llevaron a Basora. El avión también fue llevado a la ciudad. Habían volado veintiocho horas y recorrido 5.100 km., por lo que no consiguieron batir el récord de mundial de distancia que estaba en 6.294 km.

Tres meses estuvieron los pilotos en Oriente, a la espera de las válvulas que la Casa Hispano de Barcelona tenía que enviar. Durante este tiempo, el avión permaneció a la intemperie, sometido a temperaturas extremas de hasta 50°C a la sombra.

Cuando estuvo reparado el avión y después de los vuelos de pruebas necesarios emprendieron el viaje de vuelta. Este regreso se efectuó en dos etapas, una de 2.200 kilómetros entre Basora y Constantinopla en la que volaron trece horas y quince minutos y una segunda de 2.700 kilómetros entre Constantinopla y Barcelona que efectuaron en trece horas y media.

A pesar del fracaso de éste primer intento de batir el récord de distancia, no se desanimaron y convencidos como estaban de las excelentes características del Jesús del Gran Poder, solicitaron de Kindelán y Primo de Rivera, como premio a su esfuerzo por este vuelo, autorización para una nueva tentativa de batir el récord de distancia. Pero su petición esta vez era para dirigirse a Occidente aunque no hacia Cuba sino al Brasil. La autorización les fue concedida y a partir de ese momento todos sus esfuerzos fueron dedicados a preparar el nuevo viaje.



Iglesias y Jiménez a su llegada a Bahía (Brasil)

En el aeródromo de Alcalá de Henares, Iglesias además de hacerse piloto, estudió concienzudamente el nuevo itinerario e hizo con meticulosidad los cálculos necesarios que pudiera llevar hechos de antemano para facilitar la navegación astronómica. También dedicó muchas horas a practicar con el sextante. Jiménez, mientras tanto, en Cuatro Vientos se dedicó a la revisión del avión y motor. Hubo que cambiar la tela del revestimiento del fuselaje y planos del avión pues la prolongada estancia en Irak, sometido a temperaturas muy extremas, así lo aconsejaba. El motor, preparado para la travesía del Atlántico era el mismo que llevaron en el vuelo a Oriente, después de haberle efectuado una revisión a fondo.

La ruta que se estudió, de unos 20.000 kilómetros, comprendía inicialmente Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, México y Cuba. Como en este itinerario, en muchos de los países a recorrer no había asistencia técnica, para evitar problemas como los sufridos en Oriente Medio, en el proyecto presentado, se pedía se enviasen a América dos motores de repuesto, una hélice, un radiador, dos cubiertas y dos cámaras para las ruedas del tren de aterrizaje; asimismo solicitaron que se enviasen un mecánico a Río de Janeiro; otro a Santiago de Chile, acompañado de un montador, y otro a Panamá.

Realizaron un completo estudio meteorológico, al que dedicaron muchas horas de trabajo, a fin de elegir la época más conveniente para iniciar el vue-

lo. Del estudio realizado, dedujeron que la época más favorable para saltar el Atlántico eran los meses de enero y febrero.

El avión, como ya se ha dicho, era el Breguet 19 Bidón "Jesús del Gran Poder", utilizado en el viaje a Oriente, debidamente revisado y preparado. Los métodos de navegación que pensaban utilizar eran la navegación a la estima y navegación astronómica. Para este vuelo, eliminaron el equipo transmisor y receptor de radio, a fin de disminuir peso pues tenían absoluta fe en la navegación por medio de los astros.

El avión pintado de purpurina plateada, lucía escarapelas bicolors en los extremos de las alas y la bandera española en el timón de dirección con el número 72 sobreimpreso en negro. Pintores amigos de los tripulantes, como Martínez de León, Juan Lafita, Jiménez etc., pintaron en el fuselaje del avión viñetas y motivos sevillanos para que llevasen a América el recuerdo y el sabor de la tierra andaluza. En los costados del avión dibujaron la Giralda, estampas de suertes del toreo, flamencos, mujeres vestidas con el elegante, airoso e incomparable traje de "sevillanas" y además los carteles de las Exposiciones Iberoamericana e Internacional de Sevilla y Barcelona, respectivamente que se iban a celebrar en fechas inmediatas. Además, dibujaron toreros para que acompañasen en el vuelo a don Quijote sobre Rocinante y a su inseparable Sancho Panza sobre su jumento.

El día 23 de marzo de 1929, reciben del jefe del Servicio Meteorológico, Enrique Messeguer, el parte meteorológico donde les informa que la situación meteorológica en el Atlántico meridional



Llegada del "Jesús del Gran Poder" a Cuba

es favorable para efectuar la travesía. Además les recomienda seguir la ruta directa Sevilla-Canarias-Cabo Verde-Fernando de Noronha que tenía buen tiempo con excelente visibilidad. La predicción para la costa de Brasil hasta Río de Janeiro, era de tiempo más inseguro, pero sin presentar caracteres graves.

Esta información y el contar con luna llena, les hace fijar la salida para el Domingo de Ramos, día 24. A las 16.00 horas, de dicho día, sacan el avión del hangar y remolcado lo sitúan en el extremo de la pista desde la cual iban a despegar.

En la cabina se acomodan Jiménez e Iglesias con traje de paisano azul con corbata, sobre el que se enfundan un mono de vuelo especial que llevaba resistencias eléctricas para calentamiento.

Se cargan también dos cestas con dátiles, higos, termos de leche, botes de "ceregumil" y agua mineral. Por fin, a las 17 horas y 35 minutos el "Jesús del Gran Poder" despegó de Tablada (Sevilla) con dirección a Brasil.

El despegue fue perfecto y durante el ascenso sobrevuelan el barrio de Triana, desde donde se dirigen para pasar cerca de la Giralda y sobre la plaza de San Lorenzo para dedicar un último adiós al Jesús del Gran Poder.

Una hora más tarde pasan sobre el Cabo Espartel, dejando a su izquierda la ciudad de Tánger. A las 19.00 horas, alcanzan una altura de 500 metros, consiguiendo una velocidad de 181 kilómetros por hora. Pronto el cielo comenzó a ensombrecerse, cargándose de nubes bajas. A las 20 horas y 15 minutos están a la altura de Casablanca. Por la noche, rodeados de cúmulo-nimbos y

con poca visibilidad se ven obligados a descender hasta 200 metros, pues el peso del avión y la falta de instrumentos adecuados para el vuelo sin visibilidad, aconsejan volar por debajo de la capa de nubes. Llueve con intensidad durante un buen trayecto. A las 20 horas y 50 minutos pasan por Azamor (Azemmour, Marruecos) y minutos más tarde divisan por la izquierda el faro de Mazagán. Iglesias, en su pequeño cuaderno de notas escribió: *"me producía gran satisfacción localizar cada faro por sus destellos y ocultaciones, confrontándoles con mi cuaderno de faros en el que había anotado cuidadosamente todos los de la costa africana y la de América"*.

A la altura del cabo Cantín, los altos cúmulos se dispersan y la luz de la luna se escapa por los claros. En este momento su altura de vuelo es de 600 metros y la temperatura de 15 grados centígrados.

Poco después pasan por Safi, que les trae el triste recuerdo de su aterrizaje forzoso con el "Loriga"; más tarde sobrevuelan Mogador, con un cielo estrellado e iluminado por la luna. La ruta loxodrómica elegida, se adentra en el mar hasta cabo Juby, en un trayecto de unos 500 kilómetros. Media hora después, aproximadamente a la altura de cabo Rhir—detrás del cual está Agadir—utilizan por primera vez el sextante para comprobar, astronómicamente, si la navegación observada y a la estima que hacían era correcta.

Cuando llevaban 7 horas y 20 minutos de vuelo desde la salida de Tablada pasan sobre cabo Juby donde, como homenaje al grupo de españoles allí destacados descienden a 400 metros y

pensando que comunicarían su paso a la península.

El cielo sigue despejado y con un nuevo rumbo se dirigen hacia cabo Blanco (última tierra española del Sahara). Este punto distante 448 millas tardan en alcanzarlo cinco horas y cinco minutos y dado la velocidad que desarrollaban de 190 kilómetros hora, pensaban que las 370 millas hasta Cabo Verde (Senegal), les supondría menos de cuatro horas. A las 09.30 horas de la mañana, estaban en Cabo Verde, donde sobrevuelan la ciudad de Dakar y desde este punto con tiempo espléndido ponen rumbo a la ciudad de Pernambuco (Brasil) de la que le separan 3.185 kilómetros. Para este tramo deciden descender a 400 metros y calculan la deriva lanzando botes de humo. Los aviadores durante el vuelo pueden intercambiar datos e impresiones por el buzón que llevaban entre ambos, pero echan de menos la posibilidad de comunicación con el exterior lo que acentúa la sensación de soledad.

El motor, funciona con absoluta regularidad y el avión aligerado de peso por el consumo de gasolina, regulariza la marcha fácilmente. En la primera parte de la travesía atlántica se cumple el pronóstico de alisios favorables, pero a medida que pasan las horas, se confirma el pronóstico que tenían sobre la zona de las calmas, tan abundantes en esta época del año.

Los cúmulo-nimbos vuelven a aparecer al anochecer lo que les obliga a ascender a mayor altura. Jiménez procura sortear los cúmulos a 2.500 metros y asegura así, simultáneamente, la visión de la bóveda celeste, para permitir a Iglesias realizar las observaciones astronómicas convenientes.

A media noche, tienen que perforar una capa de nubes para descender a 400 metros, para localizar, por los destellos de su faro, la isla de Fernando de Noronha. La noche es muy cerrada. Continúan volando entre nubes. Llueve con fuerza, y no ven ningún agujero por donde salir de esa masa de agua en la que están metidos. Siguen navegando sólo con la brújula entre dos capas de nubes. Tampoco divisan barco alguno en todo el trayecto; la lista que llevaban de los buques en tránsito que esa noche estaban previstos en esas latitudes, también resultó infructuosa; finalmente consiguen situarse astronómicamente, detectando un pequeño desvío hacia el Sudoeste, lo que unido a la reducida velocidad que mantienen y el deseo de ver cuanto antes tierra firme, les obliga a poner rumbo a Natal pues si continuarán rumbo a Pernambuco (Recife) co-

rren el riesgo, al volar paralelos a la costa, de no divisarla.

En este tramo, Jiménez, que estaba delicado pues arrastraba una urticaria desde Sevilla, y dolores en la cicatriz de un forúnculo en la cara del que había sido operado pocos días antes, fue sustituido en los mandos de vuelo por Iglesias. Tienen que descender a 300 metros y por fin avistan, entre la lluvia, las señales que con los faroles les hacen desde cubierta los marineros de un pequeño barco de cabotaje. Tres cuartos de hora después, comprueba y reconoce Iglesias los destellos del faro de Natal. Despierta a Jiménez que se hace cargo de los mandos de vuelo y poco después aparecen las luces del aeródromo de Natal, que los brasileños habían mantenido encendidas toda la noche para que les sirvieran de referencia. Son las 5 horas 30 minutos de la madrugada y ya se puede decir que han llegado a América.

En este momento, comprueban les quedan 680 litros de gasolina, lo que unido a que la velocidad de crucero ha sido muy baja - por el fuerte viento en cara encontrado-, les hace comprender que no podrán batir el récord de distancia.

Apenas con 50 litros de gasolina, deciden tomar tierra en el aeródromo de Cassamary, cerca de Bahía, donde Jiménez posa al "Jesús del Gran Poder". Habían volado 43 horas y 44 minutos de vuelo ininterrumpido desde Tablada, y eran exactamente, las 13 horas y 25 minutos hora local del martes 26, habiendo recorrido 6.550 kilómetros por la ruta ortodrómica. No habían batido el récord mundial de distancia pero quedaban en segundo lugar.

Como es de suponer, a pesar de haber compartido el trabajo durante el viaje, llegan entumecidos y sólo el consumo abundante de buenas tazas de café brasileño les reanima, y les hace recobrar el ánimo y las fuerzas necesarias para atender la curiosidad del público que había acudido a recibirles. Al principio no había demasiada gente, pero al conocerse en la ciudad la noticia del aterrizaje, acudieron en masa al aeródromo. En los primeros momentos los aviadores tuvieron que dedicarse a salvaguardar el avión y a solicitar que las autoridades aeronáuticas estuvieran presentes para abrir el barógrafo y así poder homologar el recorrido tanto en duración como en distancia.

Gracias al Cónsul español y a las autoridades de la ciudad, pudieron, después de orar en acción de gracias en una de sus antiguas iglesias, trasladarse al Gran Hotel, donde tras un ligero almuerzo, pudieron descansar durmiendo cerca de diecisiete horas.

Recibieron numerosísimos telegramas siendo, quizás de los primeros en llegar, los enviados por el Rey y la Reina. Al día siguiente dirigieron telegramas a Kindelán, informándole del vuelo y agradeciendo el que les había mandado, nada más tener conocimiento de su aterrizaje.

Otros telegramas que recibieron con gran satisfacción fueron los de los aviadores, como Lindbergh, marqués de Pinedo, general Italo Balbo, Breguet y en especial el de Arturo Ferrarin que ostentaba el récord mundial de distancia, que ellos no habían podido arrebatarse. No faltó tampoco la de Birkigt, ingeniero autor del proyecto del motor.

Aunque la parte más espectacular del vuelo ya se había realizado, el raid no había concluido. El proyecto de ambos pilotos era realizar una segunda parte, efectuando un recorrido por América. Indudablemente, todas las ciudades en las que residían españoles deseaban la

El "Jesus del Gran Poder" ilustrado por Martínez de León



presencia de nuestros pilotos. Por ello, el Gobierno y los aviadores deseaban atender las peticiones que habían recibido no sólo de los Gobiernos de diversos países, sino además de numerosas entidades y organismos científicos y culturales americanos.

Superada la fase del intento de batir el récord mundial, cobraba mayor importancia la misión de ser portadores del saludo y recuerdo de España para el mayor número posible de lugares y personas hispánicas.

Como ni el motor ni la célula, después de la ligera inspección que habían realizado los pilotos, requerían mayores atenciones, el avión estaba a punto para continuar el día 28 y dirigirse a Río de Janeiro (Brasil). Llegan, después de ocho horas de vuelo, al aeropuerto de "Dos Affonsos", con escolta aérea brasileña. El recibimiento es apoteósico. Una gran multitud encabezada por el Presidente de la República acude a recibirlos. El mecánico José Ganzo, que había hecho el viaje por mar, se presenta en esta ciudad a los aviadores y efectúa una revisión total del avión y del motor. Los aviadores que habían realizado la travesía vestidos de paisano con monos de mecánicos y chalecos salvavidas, reciben su equipaje y con él sus uniformes para poder asistir adecuadamente a los homenajes y recepciones.

En Río de Janeiro donde son nombrados huéspedes de honor, descansan tres días. Continúan el viaje el 2 de abril a Montevideo (Uruguay). Recorren 1.700 kilómetros en 10 horas y 58 minutos. Al entrar en territorio uruguayo son recibidos por una escuadrilla aérea del país, que les escolta hasta tomar tierra en el aeródromo de Pando (Montevideo). Allí, 20.000 uruguayos y españoles que ocupan el aeródromo y sus alrededores, les aclaman. Visitaron al Presidente de la República que, como en Brasil, les nombra huéspedes de honor.

La próxima etapa es Buenos Aires. Llegan el día 4, aterrizando en El Palomar, tras recorrer los 360 kilómetros que le separan de Montevideo en 2 horas y 35 minutos. El recibimiento fue, si cabe, más apoteósico que en Montevideo, recibéndoles 25.000 personas, entre las que se encontraban el Embajador español Ramiro de Maeztu acompañado por el general Millán Astray, el director general de la Aeronáutica Argentina, varios Jefes de Unidades aéreas y representantes de la prensa. A pe-

sar de los esfuerzos de la policía, todos los controles fueron rebasados por la multitud que, materialmente, se apoderó de los aviadores españoles, paseándolos en hombros.

En Buenos Aires apenas se demoraron unas horas y el mismo día 4, realizan la etapa siguiente a Santiago de Chile, cruzando la cordillera de los An-

Lima se les confía una misión tan delicada como importante. Se les pide el honor de ser portadores del protocolo del acuerdo que iba solucionar el largo e histórico pleito de Tacna-Arica entre Chile y Perú, para que fuera entregado en Lima para su ratificación, pues el tratado había sido firmado con anterioridad.

El 22 de abril, despegó el "Jesús del Gran Poder" rumbo a Arica, población peruana situada precisamente en el territorio antes en litigio, tardando 10 horas en recorrer 2.000 kilómetros a lo largo de las costas del Pacífico. El 24 prosiguen a Lima, donde son recibidos en el aeropuerto en olor de multitud, por cerca de 40.000 personas. Como había ocurrido en Santiago, en el aeródromo de Lima, las personas que acuden a recibirlos arrollan a las fuerzas militares de seguridad, sacan a los aviadores del avión y los pasean en hombros. Más tarde se dirigen al Palacio Presidencial para hacer entrega al Presidente Leguía del documento de que eran portadores.

Durante su estancia en Perú se inicia la época de las lluvias ecuatoriales, circunstancia que les obliga a variar su programa de viaje. Por ello, el aeródromo del Cóndor, en Guayaquil (Ecuador) —que era el punto de destino proyectado para la siguiente etapa— fue sustituido por el de Payta (Perú), por encontrarse el aeródromo de Guayaquil encharcado por las intensas lluvias tropicales caídas los días precedentes. A pesar de no poder aterrizar recibieron inequívocas muestras de cariño a través de centenares de cartas y telegramas. Algo parecido les ocurrió en Colombia, donde no pudieron aterrizar en el aeropuerto de Bogotá.

El día 30 despegan de Payta y se dirigen a Colón (1.250 km) en Panamá en cuyo aeródromo "France Field" aterrizaron. Fueron escoltados, desde el Archipiélago de las Perlas, por 12 aviones norteamericanos que habían salido a recibirlos. En este aeródromo les esperan el sargento mecánico Sarasqueta y los montadores Calvo y Morales. Estos hombres se encargan de cambiar el motor por el que previamente la casa Hispano-Suiza había situado en esta ciudad.

Salen de Colón para Nicaragua el día 9 de mayo, sobrevuelan Honduras y El Salvador sin detenerse por falta material de tiempo, pues tenían que estar en La Habana en fecha fija. En Managua



Portada del Album - Recuerdo del viaje a La Habana

des; primer cruce que efectuaría un avión español. En esta etapa que ofrecía dificultades y peligros muy serios, fueron auxiliados por el gran aviador Mermoz, jefe de la Compañía Aeropostal en América, que les facilitó datos y cartas geográficas. El día era espléndido y desde el despegue ya podía contemplarse la mole andina despejada y por tanto ofreciendo el espectáculo de su belleza impresionante.

El paso de la cordillera a 5.000 metros de altura cerca del Aconcagua y con el Cristo de los Andes bajo sus pies, lo hacen siguiendo la recta, en lugar de sobrevolar el ferrocarril trasandino como era lo habitual. El "Jesús del Gran Poder" terminó la etapa sin incidentes pero, lamentablemente el avión argentino que les dio escolta, sufrió un accidente pereciendo uno de sus tripulantes. La llegada a Santiago se realizó con escolta aérea chilena.

En Santiago de Chile, fueron recibidos por el Subsecretario de Guerra y el embajador español y por iniciativa del Presidente Ibáñez, antes de salir hacia

estuvieron 24 horas, despegando el día 10 para Guatemala. En esta ciudad, fueron obsequiados con una copa de oro, copa que a su llegada a Sevilla ofrendarían a la iglesia de San Lorenzo con el expreso deseo de que fuera convertida en cáliz.

El día 17 de mayo coincidiendo con la fiesta del cumpleaños del Rey, aterrizan en La Habana, última etapa prevista de su recorrido americano. Habían recorrido 22.000 kilómetros y volado 121 horas desde su salida de Sevilla. Si emocionante fue el recibimiento que se les hizo en las ciudades iberoamericanas que visitaron, el ofrecido en el aeródromo de Columbia (La Habana) superó con creces a todos; en la Alcaldía a donde fueron en primer lugar se les nombró huéspedes de honor y se les entregó la llave de la ciudad.

En La Habana se unirían, como miembros especiales, a la misión extraordinaria, que presidida por el Ministro de Marina, Almirante García de los Reyes llegó a bordo del crucero "Almirante Cervera" para asistir, en representación del gobierno español, a la toma de posesión del Presidente de Cuba, general Machado.

En La Habana terminó el vuelo del "Jesús del Gran Poder" por la América Hispana y aunque el deseo de los aviadores hubiera sido continuar hasta Washington y Nueva York para desde allí efectuar el vuelo directo a España, no se les autorizó dicho vuelo de regreso a España. El avión y los capitanes Jiménez e Iglesias, regresaron a Espa-

ña a bordo del crucero español "Almirante Cervera" con el resto de la misión extraordinaria.

El 7 de junio, llega a Cádiz el "Almirante Cervera" entre volteo de campanas y ulular de sirenas. Los pilotos son llevados en triunfo al Ayuntamiento, mientras que el avión se desembarca, se monta y se pone a punto para que pueda volver en vuelo a Sevilla, de donde había salido dos meses y medio antes.

En Tablada, el día 8 esperan para recibir a los "embajadores volantes" una excepcional formación de 125 aviones, la mayor conocida hasta entonces en España. Elegida, por sorteo, una escuadrilla para recibirles en vuelo, fue la de Larache, mandada por el capitán Luna, la favorecida. La acogida fue inenarrable. Las azoteas sevillanas rebosaban de entusiastas; en el aeródromo la multitud se precipita sobre el avión sacando en vilo a los aviadores de la cabina y llevándolos en triunfo a la ciudad. Lo primero que hacen los aviadores es dirigirse a la Cofradía del Gran Poder, para entregar la copa de oro que habían recibido en Guatemala.

Por la tarde, el avión con Jiménez e Iglesias emprende nuevamente el vuelo, esta vez para dirigirse a Madrid. Varias escuadrillas de aviones les dan escolta durante algún tiempo. A las 19.30 horas, el Jesús del Gran Poder aterriza en Getafe. A recibir a los aviadores acudió una inmensa multitud, 50.000 personas se calcularon, que fueron a Getafe en trenes regulares y especiales, en autobuses y en coches particulares. Presidió la

bienvenida oficial el Infante don Alfonso de Borbón y Battemberg (en representación del Rey), acompañado por el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón, primo hermano del Rey y aviador; el Presidente del Directorio, general Primo de Rivera; el Jefe de la Aeronáutica, coronel Kindelán; otras Autoridades y cerca de 500 obreros de la fábrica "CASA", constructora del avión.

El viaje del "Jesús del Gran Poder" era el segundo vuelo directo entre los dos continentes por la ruta del Sur y ocupó, asimismo, durante algún tiempo el segundo lugar entre los de mayor distancia volada sin escalas. Los objetivos, aquellos con que soñaban los dos aviadores desde hacía dos años, se habían cumplido totalmente. La Aviación Militar Española se ponía a la altura de las más destacadas en cuanto al récord mundial de distancia, y ese era el premio y el orgullo de ambos pilotos y de todos cuanto formaban la Aeronáutica española.

El día 19 de junio en el parque del Retiro (Madrid), el Rey Alfonso XIII, quiso cerrar con broche de oro el feliz término del viaje a Cuba de los aviadores españoles. En dichos jardines tuvo lugar el acto de homenaje a los capitanes Jiménez e Iglesias, otorgándoles el Soberano las llaves de gentilhomme e imponiéndoles la Medalla Aérea que les había concedido por el éxito de su periplo americano

En el Museo de Aeronáutica y Astronáutica (Museo del Aire), se conserva el avión Jesús del Gran Poder, perfectamente restaurado.



Jiménez e Iglesias conversan con S.M. el Rey

LOS VUELOS DE RODRÍGUEZ Y HAYA

RECORDS NACIONALES

El final de la década de los años veinte supuso para España, una transformación radical. En el aspecto político estaba en los últimos días de poder del general Primo de Rivera. El país se encontraba desorientado y no encontraba el rumbo apropiado. Esta desorientación política influyó en todos los ambientes; en el económico, en el social, en el sindical y hasta en el militar, principalmente en aviación.

A pesar de los vaivenes políticos de la década de los años veinte, la Aviación española siguió con sus planes de vuelos y los aviadores militares protagonizaron una serie de vuelos destacados. La falta de recursos económicos y materiales dedicados a eventos que no fueran estrictamente militares y la inexistencia de estímulos para quienes pretendieran conquistar alguna marca de vuelo establecida oficialmente por la Federación Aeronáutica Internacional, dificultó extraordinariamente dicho objetivo.

No obstante, la Aviación militar española conquistó sus primeros récords internacionales a los veinte años de haber iniciado oficialmente la actividad aeronáutica. Los protagonistas de la hazaña fueron el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente Carlos de Haya González, que lograron inscribir el nombre de España junto a los países que ya habían logrado algún record internacional.

El avión Breguet 19, tipo Gran Raid nº 71, se entregó —después de reparada una grave avería y de dotarle de cabina cerrada— al capitán Mariano Barberán y teniente Carlos de Haya, para efectuar un vuelo a Villa Cisneros. Poco antes de éste vuelo Barberán fue sustituido por el capitán Rodríguez Díaz “Cucufate”, sin que se pueda establecer la razón por la que Barberán fue sustituido.

Inicialmente, lo que trataban de batir era el record nacional de permanencia en el aire. Posteriormente orientaron los preparativos para conseguir batir el record de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km., que estaba en poder de los franceses Girier y Weis, con una velocidad de 188,097 km/h.

LOS PROTAGONISTAS

Cipriano Rodríguez Díaz, nació en Laredo (Santander) el 11 de febrero de 1904.

A los quince años ingresó en la Academia Militar de Ingenieros y en 1923, al ser promovido a Teniente, fue destinado a la Comandancia de Ingenieros de Melilla, donde permaneció hasta febrero de 1924. Pronto acreditó su valor participando en numerosas acciones en la Guerra de Marruecos.



Atraído por la aviación, no descansó hasta incorporarse 1924 para realizar el curso de Observador de Aeroplano, a la Escuela de Cuatro Vientos y más tarde a la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. En abril de este mismo año fue destinado en prácticas a Melilla, donde dio comienzo su vida aeronáutica. Tanto en la escuadrilla de Bristol, como en el Grupo Expedicionario Breguet XIV, demostró su categoría comenzando sus ininterrumpidos servicios de reconocimiento, bombardeos y protección de columnas. Con la 2ª Escuadrilla, mandada por Eduardo González Gallarza participó en los combates llevados a cabo para levantar el cerco a la posición de Sidi Messand y donde los

aviadores tuvieron que emplearse a fondo. Por esta acción el teniente Rodríguez fue citado como “distinguido” en la Orden General del Ejército.

El 28 de julio obtuvo el título de Observador y continuó en la escuadrilla de De Havilland-Napier en el aeródromo de Auamara (Larache) donde estaba desde mayo. Sus compañeros, no tardarían mucho en darse cuenta que “Cucufate” como cariñosamente le llamaban, encerraba en aquel menudo cuer-

po un enorme corazón y un cerebro privilegiado y tanto por esto como por la calidad de su trabajo al frente de los talleres del aeródromo, hizo que destacara entre sus compañeros.

En abril de 1925 es destinado al Cuerpo de Reconocimiento de Getafe y tres meses más tarde se incorpora al aeródromo de Alcalá de Henares para realizar el curso de piloto elemental donde permaneció hasta su incorporación a Cuatro Vientos para efectuar el curso de transformación a avión de guerra.

En 1926, obtuvo el título de piloto y volvió a Marruecos con la escuadrilla de Breguet 19. Participó con el mismo grupo en las operaciones de la bahía de Alhucemas, apoyando la ampliación de la cabeza de playa y la consolidación del terreno conquistado. Posteriormente apoyó desde el aire a la columna del comandante Capaz en sus originales y audaces operaciones, tan decisivas para la sumisión total del territorio.

Llegada la paz, Cipriano Rodríguez es destinado a la escuadrilla de Experimentación.

En 1930 ascendió a Capitán y en octubre con el teniente Haya, consiguió para España dos récords mundiales de velocidad. En este mismo año, inventó un nuevo sistema de lanzamiento de bombas, al que denominó “C.R.(tipo IV A-5)”, eléctrico, que mejoraba en rapidez, seguridad y eficacia a los conocidos hasta entonces.

Otra nueva proeza había de anotarse el capitán Rodríguez: el vuelo directo Sevilla-Bata, acompañado también en esta ocasión por el teniente Haya. Con el mismo avión con el que batieron los récords el año anterior, despegaron de Sevilla el 24 de diciembre de 1931 y tras 27 horas de vuelo aterrizaron en Bata, después de recorrer 4.500 km. cruzando la cordillera del Atlas y sobre-

volando el Sahara y la selva de Níger. El viaje constituyó un verdadero éxito de resonancia internacional. El regreso, que intentaban realizar en cinco etapas por la costa occidental de África, quedó interrumpido en Bamako (Sudán entonces colonia francesa) a causa de una fuerte tormenta de arena que les obligó a tomar tierra. En el despegue un fuerte viento inclinó el aparato, lo que hizo que metiera un plano y sufriera graves desperfectos.

En 1936, Cipriano Rodríguez, publicó "Aeronáutica" una obra sobre Aerostación y Aviación, escrita con rigor pero con una prosa que permite su lectura más como un libro de divulgación que como un tratado técnico.

El inicio de la Guerra Civil (1936-39) le sorprendió en Plencia, cerca de Bilbao; al negarse a prestar servicio al Gobierno del Frente Popular, fue detenido. Al poco tiempo, vestido de marino alemán logró evadirse de Bilbao a bordo de un destructor de la misma nacionalidad, presentándose en la zona nacional el 20 de septiembre de 1936. Quedó en expectación de destino en la Jefatura del Aire (Salamanca), a las órdenes del comandante Arranz donde desarrolló una importante labor de organización.

En marzo de 1937, al ser promovido al empleo de comandante, le fue confiado el mando del Grupo 6-G-15, de Heinkel 45, de nueva creación, con el que intervino de manera notable en la batalla de Brunete, realizando 14 servicios de guerra. Posteriormente participó en las acciones que culminaron con la ocupación de las provincias de Santander y Asturias.

Finalizadas las operaciones del Norte, quedó destinado en el Estado Mayor de la Primera Brigada del Aire, hasta el 2 de septiembre de 1938, que asumió el mando del Grupo 15-G-21, de bombarderos Savoia 81, con el que participó en las operaciones del frente de Aragón. Días más tarde, le nombran jefe de un grupo de "Cadena", el I 4-G-12, de Romeo 37, donde de nuevo demostró su capacidad para sacar todo el rendimiento posible a la Aviación de Asalto. El 2 de octubre, durante la cruenta batalla del Ebro y cuando realizaba un servicio en este sector, el avión que pilotaba fue alcanzado por la artillería antiaérea enemiga, arrojándose en paracaídas y resultando muerto, al ser ametrallado, cuando descendía.

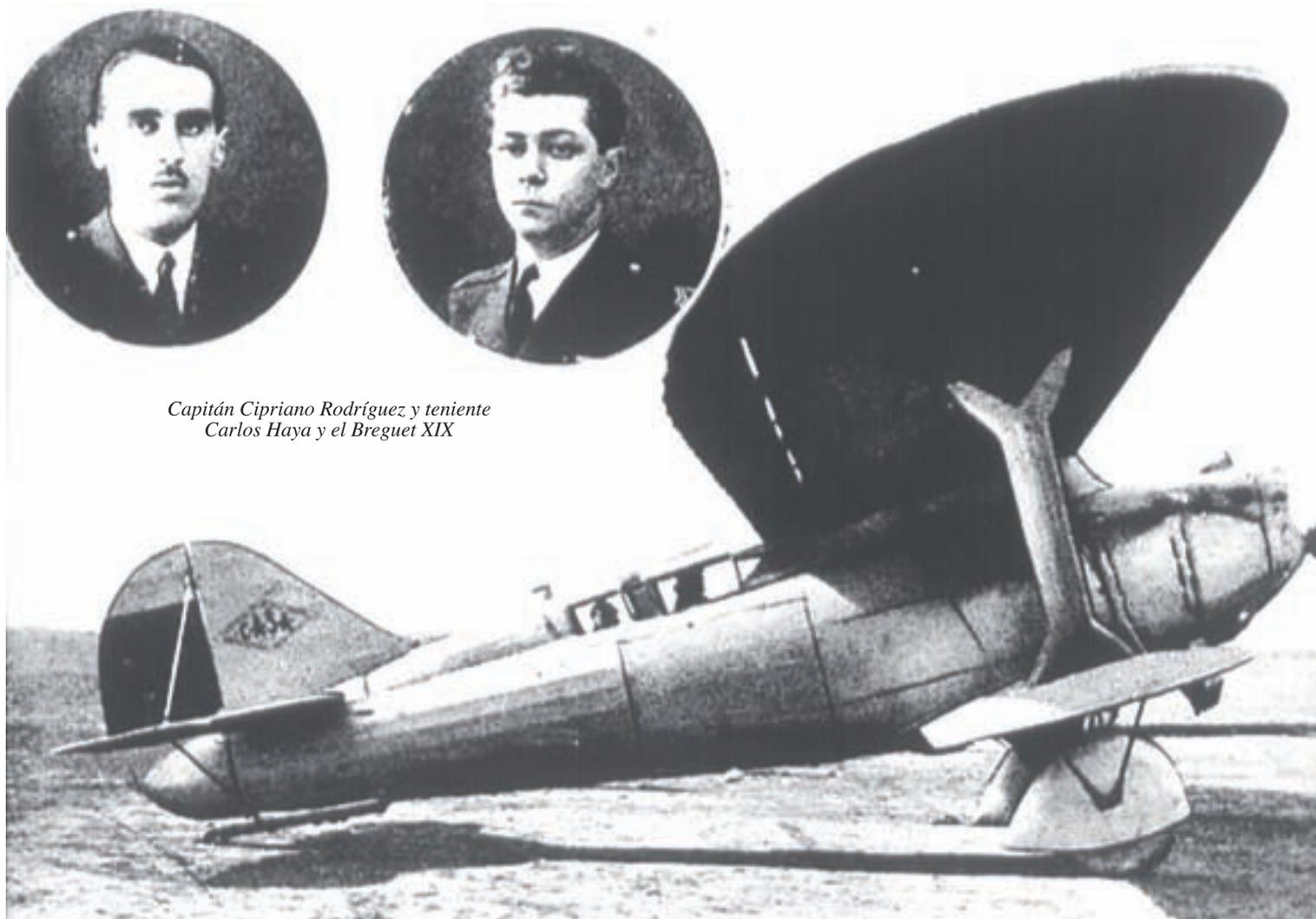
Por sus destacados méritos durante la contienda, cuatro días después de su muerte les fue concedida al capitán Ci-

priano Rodríguez Díaz, la Medalla Militar individual y el ascenso a teniente coronel por méritos de guerra.

Carlos de Haya Gonzalez, con cuñado de García Morato, era de carácter muy diferente a Morato. Serio, de gran estatura, destacó en todo cuanto hizo en aviación, con un esfuerzo constante, consecuente con su férrea voluntad.

Había nacido Haya, en Bilbao, el 1 de marzo de 1902, ingresando en la Academia Militar de Intendencia a los dieciséis años; promovido a Alférez en 1921, marcha voluntario a Marruecos para participar en la contienda que allí se desarrollaba. En la Comandancia de Melilla, tomó parte activa en numerosos convoyes a las posiciones avanzadas y participó en la reconquista de la posición de Afrau.

En 1925 ingresó en la aviación militar. Hizo el curso de piloto en la Escuela de Albacete y tras realizar el de Transformación en Cuatro Vientos, fue destinado a la zona oriental de Marruecos, a la escuadrilla de caza Bristol, estacionada en el aeródromo de Nador. Encuadrado en esta Unidad participó en las operaciones de la campaña, realizando misiones de reconocimiento y bombardeo en el sector de Sidi Messaud; también realizó misiones de ametrallamiento y



Capitán Cipriano Rodríguez y teniente Carlos Haya y el Breguet XIX

protección de columnas en otros puntos por los que iban avanzando los soldados españoles. A finales de 1926, marchó a Los Alcázares (Murcia) para realizar el curso de hidroaviones; una vez finalizado se incorpora de nuevo a Melilla y más tarde se traslada con su escuadrilla al nuevo emplazamiento en el Aeródromo de Auamara (Larache).

Cuando participaba en las últimas misiones de esta cruenta y dura guerra es herido en el Zoco el Had de Beni Berkul, mientras apoyaba con sus ametralladoras el avance del comandante Capaz.

Terminada la guerra, su espíritu inquieto no le permitió descansar sobre

dora que dio como resultado una serie de inventos aeronáuticos muy importantes. “Inventor autodidacta”, quizás sus creaciones pasaron desapercibidas en su momento por la gravedad de los acontecimientos que se sucedieron a su alrededor y por la grandeza de otros hechos en los que fue protagonista destacado.

Posiblemente su enorme interés por el vuelo instrumental y por el vuelo nocturno hizo que naciera en su mente la idea de un Horizonte Artificial giroscópico asociado a un Indicador de viraje. Así nació su Integral de Vuelo, que sin números, escalas ni complicaciones permitía de un solo vistazo materializar perfectamente la

Península, bombardeos nocturnos a los aeródromos del entorno de Madrid y diurnos en apoyo de las columnas que desde el sur avanzaban hacia la capital de España, labores que simultanea con la Jefatura de Operaciones de la Aviación del Sur.

Pero su actuación más destacada durante la contienda fue la de abastecimiento y apoyo a los sitiados en el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, en plena Sierra Morena, donde dos centenares de guardias civiles se hicieron fuertes, al mando del capitán Cortés, merced a los suministros casi diarios y en todas circunstancias que hizo Haya. Simultáneamente realizaba misiones de bombardeo nocturno en los frentes Centro, Norte y Aragón.

Cuando en abril de 1937, las fuerzas republicanas consiguieron ocupar los escombros de la fortaleza, Carlos Haya recibió el Mando de una escuadrilla de bombardeo nocturno equipada con Junker 52.

Su dinamismo y su capacidad de gran acróbata le piden pasar a la caza. Solicitó y fue agregado al Grupo Legionario nº 23 “Asso di Bastoni” de Fiat CR-32, donde en pocos días asimiló las tácticas de las unidades de caza, mereciendo la confianza de su jefe que le nombra adjunto al Jefe de una escuadrilla. El 21 de febrero de 1938, el mismo día que vuelve de Bilbao del entierro de su madre, cae en combate en el frente de Teruel, cuando al intentar salvar la vida de un compañero chocó con el avión enemigo, pereciendo en el accidente.

Por su destacada labor en la campaña fue ascendido a comandante por méritos de guerra y se le otorgaron la Medalla Militar individual y la Cruz Laureada de San Fernando. Efectuó más de 300 servicios de guerra, de ellos 82 aprovisionamientos. Voló una media de 40 horas de vuelo al mes y cuando se mató tenía 3.185 horas de vuelo.

Sus restos reposan en el Santuario de Santa María de la Cabeza, junto a los del capitán Cortés, defensor del mismo e igualmente laureado.

LOS CIRCUITOS

Como la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) tenía establecidas unas normas sobre circuitos homologados, uno de los trabajos preparatorios del vuelo consistió en la elección del recorrido que se ajustase a dichas normas. Se seleccionaron dos recorridos: el triángulo Sevilla – Almodóvar del Río – Osuna – Sevilla y otro más corto de 105 km con vértices en Sevilla, Carmoña y Utrera.



El Breguet XIX preparado para el vuelo a Guinea

los laureles y acompañado del capitán Tauler Pastor efectuó la vuelta con España en un De Havilland. En los vuelos sobre nubes y nocturnos que se vio obligado a hacer, utilizó el radiogoniómetro, aún en vías de experimentación teniendo que resolver los numerosos problemas técnicos que se le presentaban con el nuevo sistema de navegación. Durante 1927 realizó el curso de vuelo sin visibilidad y obtuvo el título de radiotelegrafista de primera. En este mismo año es destinado como profesor a la Escuela de Mecánicos y tomó parte en el Tour de Europa con una avioneta Avro Avian.

Terminó la década realizando un curso de paracaidismo. En 1930, efectuó los dos vuelos con los que consiguió los récords mundiales de velocidad. Un año más tarde en diciembre de 1931, llevó a cabo el raid a Guinea, volando a través del desierto desde Sevilla a Bata, invirtiendo 27 horas en cubrir los 4.300 (4.500) km. que separan ambos puntos.

Carlos de Haya, tenía un espíritu investigador importante y unía a su pasión por el vuelo una imaginación crea-

posición real del avión y su actuación en viraje o línea de vuelo.

Haya también inventó el Estímetro o Calculador de Vuelo, para resolver de forma sencilla los principales problemas básicos de la navegación. Asimismo, fruto de sus muchos vuelos dedicados a las prácticas de bombardeo, fotografía aérea y tiro de ametralladora, fueron los proyectos de bomba “H” de metralla incendiaria y de la espoleta “Haya”. Como en tantos otros casos, la guerra terminó con otros muchos proyectos pacíficos y creativos de esta mente genial que de haber sobrevivido a la guerra hubiera dado frutos extraordinarios a la Aviación en general y al Ejército del Aire en particular.

Ascendió a capitán en 1932, y al empezar el Alzamiento Haya era el Jefe de la 2ª Escuadrilla de Breguet (Grupo 22 de Tablada). Estaba de permiso en Málaga, pero se une a las fuerzas sublevadas tras una rocambolesca huída de Málaga a Sevilla. Es el piloto del avión Douglas DC-2, capturado en Tablada por el suceso de Vara de Rey. Con éste avión realiza el transporte de tropas a la

El día siete de octubre de 1930, a las seis horas y treinta minutos, despegaba de Tablada (Sevilla) el Breguet 19 n° 71, pilotado por Rodríguez y Haya, para intentar batir el record de velocidad. Los cronometrajes de la prueba, comenzaron a ser satisfactorios en la primera vuelta al circuito pues la velocidad media alcanzada fue de 182 km/h; en la segunda vuelta se alcanzó 192 km/h y en las sucesivas vueltas fueron consiguiendo aumentar la velocidad a medida que fueron consumiendo combustible, alcanzando sucesivamente 197, 200, 211 y 214 km/h. A las cinco de la tarde, cuando habían completado la octava vuelta, decidieron cambiar al circuito corto. Cerca de las ocho de la tarde, cuando llevaban catorce horas de vuelo forzaron la marcha, alcanzando una velocidad de 234 km/h.

Volaron durante toda la noche y aterrizaron en Tablada a las siete horas y treinta y dos minutos de la mañana del día ocho, después de haber volado veinticinco horas y dieciséis minutos y conseguir alcanzar una velocidad de 234 km/h.

La segunda proeza que querían realizar era batir el record de velocidad en circuito cerrado de 2.000 km. con una carga útil de 500 kg., y que tenían en su poder los franceses Codes y Costes con 214,533 km/h.

El despegue para este segundo vuelo se efectuó el día 11 de octubre de 1930, tres días más tarde del anterior vuelo, del aeródromo de Tablada a las seis horas y cincuenta y ocho minutos, con una carga de 1.500 litros de combustible y 500 litros de agua como carga útil. Iniciaron el recorrido en el circuito corto (Sevilla, Carmona, Utrera) y apenas iniciado el vuelo se levantó un viento relativamente fuerte, que forzó a los aviadores a que emplearan durante algunos momentos la máxima potencia del motor. El fuerte viento continuó importunando a los aviadores. A mediodía, los nubarrones y la lluvia desaparecieron, mejorando el tiempo de forma notable, por lo que el vuelo continuó desarrollándose con toda normalidad. Alas dieciséis horas y cuarenta y dos minutos de la tarde y después de 19 vueltas al circuito aterrizaron en Tablada. Volando a una altura media de 750 metros, lograron una velocidad sobre el suelo de 220,428 km/h, que fue sufi-



ciente para superar la marca de los franceses.

Poco después la FAI, reconoció los siguientes récords:

a) Velocidad sobre 5.000 km. Avión Breguet 19 con motor Hispano Suiza de 600 CV, los días 7 y 8 de octubre de 1930. Velocidad 208,153 km/h.

b) Velocidad sobre 2.000 km., con carga útil de 500 Kg. Avión Breguet 19 con motor Hispano Suiza de 600 CV, el día 11 de octubre de 1930. Velocidad 220,428 km/h.

c) Velocidad sobre 2.000 km., sin carga. Avión Breguet 19 con motor Hispano Suiza de 600 CV, el día 11 de octubre de 1930.



Integral Giroscopio de Haya utilizada en el vuelo a Bata

VUELO A GUINEA

Con objeto, como dijo el jefe de la Aviación, Comandante Pastor, de realizar "un viaje científico para el progreso de la navegación, cubrir la distancia entre nuestro país y sus posesiones más alejadas en un solo vuelo, que demostrase las posibilidades de la Aeronáutica Nacional, conservar nuestro prestigio y que los indígenas de Guinea se sientan ahora más cerca de la metrópoli" iniciaron el capitán Rodríguez y el teniente Haya el vuelo Sevilla-Bata (Guinea) sin escalas, a través del desierto.

Aunque los pilotos siempre negaron que su vuelo tuviera algo de aventura, no cabe duda que además de su extraordinaria importancia militar, tenía el raid un sabor a experiencia aérea y con mil peligros en la ruta. Se planeó atravesar el Sahara de noche, para evitar en lo posible las grandes nubes de polvo que durante el día se formaban a la altura que pensaban volar.

Calcularon un vuelo de 28 horas para recorrer los más de cuatro mil kilómetros que nos separan de Guinea. «Estos vuelos son siempre peligrosos para las familias. Para nosotros..., ¡es lo nuestro!», dijo Haya días antes de la salida en Cuatro Vientos.

El avión era del mismo tipo en el que Jiménez e Iglesias usaron para su viaje a América y el mismo con el que Rodríguez y Haya batieron los record en Sevilla, el Breguet XIX, matriculado 12-71. Despegaron en la Nochebuena de 1931 de Tablada y cubrieron los 4.312 km. en un brillante vuelo de 27 horas, en el que sobrevolaron, como estaba previsto, la inmensa soledad del Sahara (dos mil doscientos kilómetros), pasando por Tanezrouf, población que hasta las caravanas evitan y la densa selva virgen del Níger (mil quinientos kilómetros).

El vuelo de regreso se inicia el día 5 de enero con destino a Bamako, pero cuando llevaban recorridos 1.700 km. una gran tormenta de arena les forzó a aterrizar en Koutiala. Pasada la tormenta, al intentar despegar una rueda se agarrotó, lo que hizo que el avión chocara contra el suelo rompiéndose una de las alas. Este incidente, obligó a dar por finalizado el viaje, regresando los pilotos y el avión por vía marítima.

EL CUATRO VIENTOS

El año 1933, desde el punto de vista aeronáutico fue un año vital. La industria aeronáutica permite que empiecen a caer los récords mundiales de, los aviones elevan su velocidad por encima de los 300 km/h y los avances tecnológicos permiten realizar vuelos hasta entonces imposibles. Las aviaciones, tanto militares como civiles, introducen en sus organizaciones modificaciones importantes, para vencer los retos aeronáuticos del futuro.

España que no quería estar ausente de este despertar aeronáutico, prepara con ilusión una nueva gesta aeronáutica. Volar de España a Cuba.

Ya en los primeros días del mes de junio de 1933, la prensa internacional difundió la noticia de que dos aviadores españoles se preparaban para realizar un vuelo a México, desde Sevilla, haciendo escala en Puerto Rico o en la Habana.

Los aviadores que proyectaban el vuelo eran el capitán de Ingenieros Ma-

riano Barberán, Profesor de navegación y Director de la Escuela de Observadores sita en el Aeródromo de Cuatro Vientos (del cual tomó el nombre para el avión en que realizaría el raid), y el teniente de Caballería, Joaquín Collar, uno de los más jóvenes aviadores españoles y uno de los más hábiles y expertos pilotos de su generación. Los nombres de Barberán y Collar suenan a arrojo, a empeño, a horas y horas de prácticas y preparación, a obsesión por alcanzar un sueño. Para actuar como mecánico en tierra se eligió al sargento Modesto Madariaga, excelente profe-

sional y gran conocedor del aparato que había de utilizarse en el vuelo

Poco después de comenzar el año 1933 llegaban a La Habana versiones distintas referentes a un probable raid trasatlántico, que dando comienzo en la ciudad sevillana, tendría por terminal la no menos azul y soleada Habana, la mágica capital de la Perla de las Antillas.

Huelga decir el alborozo que la noticia, aún sin confirmar, produjo en la capital cubana. Los miles y miles de españoles residentes en la Isla, recordaban las jornadas gloriosas del vuelo del hidroavión Plus Ultra, desde Palos de la Frontera a Buenos Aires y del monomotor "Jesús del Gran Poder", desde Sevilla a Cuba, a través de casi toda la América hispana.

En ocasión del nuevo intento aéreo, cubanos y españoles se sentían unidos en el comentario feliz y en los deseos triunfales, enraizando, más profundamente si cabe, el sentir de la raza.

Por otra parte, fuera de todo apasionamiento racial, el espíritu de superación de los hombres ponía en la próxima hazaña todo su influjo arrollador:



El avión Breguet XIX "Cuatro Vientos"

Fabricación del Breguet XIX Superbidon en CASA (Getafe)



Se trataba de unir a España y a Cuba por la ruta aérea, emulando la gloriosa gesta de Colón cuando en su búsqueda de la isla maravillosa del Gran Kan, tras numerosos desvelos y luchas incesantes, culminaban sus sueños descubriendo un nuevo mundo.

Antes, las naos surcaron las aguas, preñadas de misterio. Ahora el misterio estaba implícito en los aires. Un avión intentaría reeditar la gesta, en aras de un futuro de progreso de la Humanidad.

Los protagonistas de esta hazaña, como ya se ha dicho, fueron: Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, nacido en Guadalajara el 14 de octubre de 1895. La infancia de Barberán transcurrió en Guadalajara sin nada digno de mención en un hogar donde se vive la vida castrense. En 1903, su padre militar le lleva al Parque de Aerostación, con ocasión de los actos que se celebran en la visita de SM el rey Alfonso XIII y establece su primer contacto con la aeronáutica. Siguió la carrera de las armas ingresando en la Academia de Ingenieros en 1910, a los 16 años. Al terminar sus estudios en Guadalajara, es nombrado segundo teniente de Ingenieros y tres años más tarde asciende a primer teniente. En octubre de 1918 solicita y le es concedido el curso de Observador de avión. Cuando obtiene el título correspondiente, en 1919, es destinado a Tetuán (Marruecos), donde interviene en las acciones bélicas que se llevan a cabo.

En éste aeródromo, además de volar, está encargado de los talleres. En esos momentos empieza a interesarse por la radiotelegrafía aplicada a la aviación que le sirvió sería la base para escribir su libro "Radiotelegrafía". Por su destacada actuación en la guerra de Marruecos, se le concedió años más tarde la Medalla Militar.

El año 1922, continúa en Marruecos, ahora en Melilla, donde tiene su primer accidente de vuelo del que salió ileso. En este mismo año participa con González Gallarza en el vuelo sin escalas Madrid-Larache (Marruecos) en un De Havilland Napier. Aunque la marca conseguida de 900 kilómetros no pudo ser homologada, si obtienen el premio del Real Aero Club de España.

Como recompensa a sus desvelos en la rama de radiotelegrafía aeronáutica, se le concede una beca para seguir un curso en París en la Escuela de Ingenieros Radiotelegrafistas. Al regreso de París se le nombra pa-



ra realizar el curso de pilotos, cuyo título obtiene en enero de 1924.

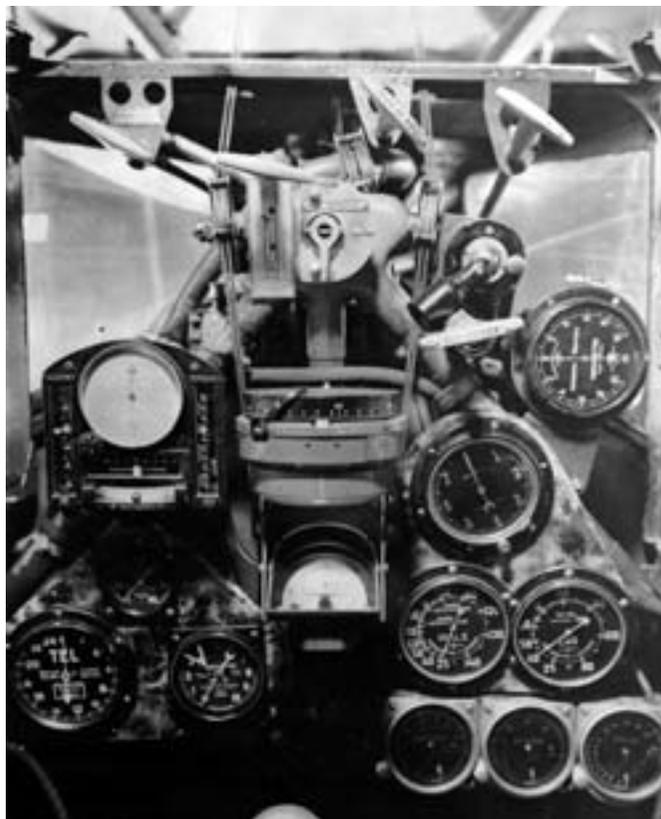
Arturo Reverte Barea en su libro "La forja de un rebelde" relata: "Barberán era diferente de los otros aviadores. Se encerraba en su despacho cada tarde a trabajar, hacer cálculos y estudiar. Estaba obsesionado con el vuelo. Escuchaba con gusto sus disertaciones técnicas. Era pequeño y vivaracho, con ojos febriles tras sus gafas, prematuramente calvo, silencioso y retraído. Sus relaciones con otros compañeros eran restrin-

gidas. Nunca tomaba parte en sus jergas y vivía una vida de recluso. Parecía un fraile, pero al menos se arriesga por algo grande. Tenía miedo a la muerte, como todos, pero la desafiaba".

Después de efectuar el curso de Jefe de Escuadrilla, vuelve de nuevo a África, incorporándose con su escuadrilla a Melilla. Continúa con sus vuelos pero por diversas circunstancias se ve obligado a pedir la baja de aviación y regresar a su cuerpo de procedencia.

Barberán admiraba profundamente a Ramón Franco, que aunque excelente piloto, no tenía demasiados conocimientos técnicos. Como Barberán era un experto navegante aéreo, un notable matemático y un gran investigador, Franco le pide ayuda para preparar el vuelo que proyectaba a Buenos Aires. Mariano hizo en poco tiempo un trabajo magnífico, con toda clase de detalles, que sirvió de base a la Memoria que tenía que ser presentada al Gobierno con relación al vuelo España-Argentina. De la valía de Barberán da testimonio el general de aviación Goma que escribe de él: "Es difícil conocer un hombre mejor dotado por Dios con tan completas y brillantes cualidades: inteligencia privilegiada, clara, precisa, sin elucubraciones matemáticas, profunda, llena de realidades. El capitán Barberán es la figura más completa que tal vez exista en la Historia de la Aviación del Mundo".

En diciembre de 1930 encon-



Panel de instrumentos del "Cuatro Vientos"



trándose de servicio en el aeródromo de Cuatro Vientos fue testigo de la sublevación contra el gobierno, encabezada por el general Queipo de Llano, el comandante Franco y el teniente Collar entre otros. El capitán Barberán se niega a participar y fue arrestado. La revolución fracasa y los aviadores sublevados huyen al extranjero. En 1932 se le encarga la misión de crear y organizar una Escuela de Observadores en Cuatro Vientos, extremo que realiza con la profesionalidad ya acreditada. Asimismo, en la Escuela Superior Aerotécnica, ejerce de profesor de Navegación y Astronomía en los cursos de Navegantes aéreos.

En octubre de 1932, presentó al Gobierno una Memoria relativa al vuelo España-Cuba-México, que por la trascendencia política que éste viaje suponía se convirtió en empresa nacional. Aprobada la memoria, su primera tarea fue la elección de un piloto, que recayó, como ya hemos relatado en el teniente Collar. Asimismo, para la ayuda técnico-mecánica eligió al sargento Modesto Madariaga. La segunda tarea fue encargar a la Sección de Meteorología del Servicio de Aviación, el estudio de la meteorología de la ruta. Por último, su tercera tarea fue encargar la fabricación del avión, cuya primera exigencia fue

que fuera de fabricación nacional.

El otro tripulante, el teniente-piloto Joaquín Collar Serra, había nacido en Figueras (Gerona) el 25 de noviembre de 1906.

En 1921, ingresó en la Academia de Caballería; ascendió a alférez en junio de 1924, siendo su primer destino el Regimiento de Cazadores de Alfonso XIII, donde asciende a teniente dos años más tarde. Desde el principio de



Motor del Breguet XIX, Superbidon

su carrera militar destacó como un consumado jinete, siendo el deporte hípico una de las predilecciones de su vida. Participó en ambos empleos, en numerosas acciones de la campaña de Marruecos, siendo citado como distinguido en varias ocasiones y condecorado, con la Medalla de Marruecos con pasador de Larache, en 1926.

Muy pronto se interesó por la aviación y en 1927 ingresa en la aeronáutica, donde obtiene los títulos militares de observador (julio de 1927) y de piloto (1929). Su enorme entusiasmo y excepcionales aptitudes para el vuelo fueron muy pronto conocidas, lo que le valió para que muy joven, fuera nombrado profesor de la Escuela de Pilotaje de Alcalá de Henares.

De nuevo volvió a África y participó en nuevas acciones aéreas, tanto en vuelos de reconocimiento, fotografía, protección de convoyes como de bombardeo. En 1928 lo trasladaron a Cabo Juby, Sahara Español. Durante los dos años siguientes formó parte de la Escuadrilla del Sahara hasta que fue destinado a la Escuadrilla de Experimentación de Cuatro Vientos.

Republicano fervoroso, tomó parte activa en la sublevación antimonárquica de Cuatro Vientos en diciembre de 1930, siendo, por ésta razón, dado de

baja en el Ejército en febrero de 1931. Exiliado a Portugal y posteriormente a Francia, donde ejerció de representante de vinos, hasta la proclamación de la República en abril de ese mismo año, en que pudo regresar a España y ser repuesto en su anterior empleo.

El segundo hombre seleccionado por Barberán fue el mecánico sargento Modesto Madariaga. Madariaga había nacido en Corral de Almaguer (Toledo) el 12 de enero de 1904. Con veinte años ingresó en la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos y un año después recibía el Título de Mecánico de aviación. Solicitó y obtuvo destino a la Base de Hidros de Mar Chica (Melilla) donde se encontraba el comandante Ramón Franco. Tomó parte en las operaciones de la toma de Alhucemas y en otras muchas, interviniendo en más de 200 vuelos de bombardeo y reconocimiento.

Mas tarde, figuró como mecánico en el hidroavión "Andalucía", uno de los tres hidros que formaron la Patrulla Atlántida, que voló de Melilla a Guinea Ecuatorial española.

A principios de 1929, Franco, Ruiz de Alda y Gallarza, intentaron la vuelta al mundo con el hidro Numancia. Fracasado el vuelo en sus comienzos, al sufrir el hidro averías muy graves, lo volvieron a intentar, sustituyendo Madariaga a Pablo Rada, mecánico del primer intento. La suerte tampoco les acompañó en el segundo intento, pues acuatizaron cerca de las Azores, perdidos en el gran Océano. Durante varios días permanecieron en el agua, hasta que un barco inglés el Eagle, los recogió y los llevó a España.

De la capacidad técnica de Madariaga, Franco dice en su libro "Águilas y Garras" que "Madariaga era un muchacho muy respetuoso, trabajador y nada vanidoso", agregando que era el único que podía reemplazar a Rada.

Presentados los protagonistas es hora de hablar de la máquina que hizo posible la hazaña. Comencemos diciendo que cuando Barberán estaba iniciando la preparación del vuelo a América, no existía el avión que fuese capaz de realizar un vuelo tan largo, sin escalas. Las modificaciones introducidas en el monomotor biplano Breguet 19 TR permitieron que el modelo resultante, Superbidón, tuviera la autonomía necesaria para realizar el salto del Atlántico por su zona más ancha.

Por ello, Barberán se decidió por este modelo que no se había empezado a fabricar. El Gobierno autorizó su fabricación, con las modificaciones necesarias para poder realizar este vuelo. Las principales modificaciones introducidas consistieron en aumentar su capacidad de combustible, lo que obligó a aumentar el diámetro del depósito de combustible instalado en el centro del fuselaje lo que permitió aumentar su capacidad hasta 3.900 litros, se alargaron las alas y se aumentó la vía del tren de aterrizaje. Cuando se realizó el pedido, en ene-

gencia. Además, el techo de la cabina del navegante se abría fácilmente para poder realizar observaciones astronómicas. No llevaba receptor, ni transmisor de radio.

Una vez formado el equipo humano, Barberán y Collar trabajaron como un solo hombre, con intensidad, estudiando todos los factores que podían influir en la ejecución de un vuelo de tal magnitud y de tan larga y arriesgada travesía. Planificaron el vuelo en el aeródromo de Cuatro Vientos, concretamente en el despacho de Barberán. La técnica y la experiencia se aunaron para dar a las alas españolas días de gloria, de triunfo y por azares del destino, de tragedia.

Simultáneamente se pidió un estudio meteorológico de las zonas a volar, que les fue facilitado por la Sección de Meteorología del Servicio de Protección de Vuelo español. El teniente coronel Cubillo, un gran experto, hizo un estudio serio, responsable y completo sobre las condiciones meteorológicas que imperaban en las posibles rutas a seguir. El trabajo incluyó todos los parámetros característicos sobre el tiempo probable en la zona prevista. Se dedujeron seis tipos fundamentales de situaciones atmosféricas y se calculó la probabilidad de presentarse cada una de ellas.

Con esos datos se calcularon, teniendo en cuenta los vientos, las posibles rutas. Se eligió la ruta más favorable que correspondió a la de Sevilla-Islas Madeira-San Juan de Puerto Rico-Isla de Santo Domingo-Cuba-México. A pesar de las informaciones periodísticas que decían que el vuelo era Sevilla-

La Habana, Barberán reiteró en numerosas ocasiones que el vuelo sería España-Cuba-México.

Se realizaron numerosos vuelos de prueba y recepción del avión, otros tantos de entrenamiento de la tripulación, tanto de viajes diurnos de larga duración como nocturnos. Por fin, cuando Barberán terminó de confeccionar la carta de vuelo, teniendo en cuenta, todos los datos del avión y de la ruta, pudo iniciarse la aventura.

Antes de marchar hacia Sevilla, aún tuvieron tiempo de asistir, en Cuatro Vientos, al homenaje al capitán Barberán por la reciente la concesión, por el Gobierno de la República, de la Cruz de Isabel la Católica. En el discurso, que tuvo que pronunciar Barberán entre otras



Portada de la Revista Aeronáutica de Méjico, donde se relata la búsqueda del "Cuatro Vientos"

ro de 1933, el director de fabricación de la factoría de CASA de Getafe, introdujo a su vez una importante mejora, como fue la de dotar al avión de una cabina cerrada para protección de la lluvia.

Las características generales de éste nuevo modelo quedaron así: Tenía doble mando, peso total 6.320 kilogramos; velocidad máxima 220 kilómetros / hora y un radio de acción de 8.500 kilómetros, con una carga de combustible de 5.300 litros de gasolina especial. Estaba equipado con un motor Hispano Suiza de 650 CV y fue pintado de blanco, con franjas rojas.

El combustible se llevaba repartido en ocho depósitos dotados de válvula de vaciado rápido, que podían servir de flotadores en caso de amaraje de emer-

cosas “abogó por la unión de todos los aviadores, sin distinción de ideas ni matices políticos de ninguna clase”.

El día 9 de junio de 1933, a las 15 horas 30 minutos despegó el “Cuatro Vientos” del aeródromo del mismo nombre para aterrizar en Tablada (Sevilla) a las 19 horas 15 minutos. En éste campo, fueron recibidos por el jefe de la base comandante Díaz Sandino, jefes, oficiales, socios del Aero Club y centenares de personas, entre las que se contaban muchos cubanos. En esta ciudad se encontraba ya el sargento Madariaga, un montador de aviones de la factoría Hispano y dos mecánicos de Construcciones Aeronáuticas.

Para facilitar el despegue del Cuatro Vientos, la pista de Tablada hubo que alargarla 500 metros. Las dimensiones quedaron establecidas en 1.530x60 metros. Ya solo les faltaba esperar que las condiciones meteorológicas fueran favorables.

Desde hacía tiempo, el jesuita y meteorólogo del Colegio de Belén de la Habana, padre Gutiérrez Lanza, venía informando por cable a los aviadores sobre las condiciones atmosféricas de las zonas a sobrevolar. El 31 de mayo les informó que *“el tiempo es anormal en todas las Antillas. Muy cubierto de nubes. Calmas. Poca visibilidad. Propongo lluvias, noches y mañanas. Muchas lluvias por las tardes. Condiciones desfavorables al vuelo. Prudente esperar normalidad”*. Estas comunicaciones se fueron sucediendo hasta que el mismo día 8, les informó que *“el tiempo en la isla continuaba lluvioso, pero que nada les aconsejaba suspender el vuelo”*.

Con estas condiciones Barberán decidió salir al día siguiente. A las dos de la madrugada, se trasladó el “Cuatro Vientos” desde el hangar en que encontraba hasta la pista de rodaje. Allí se cargó a tope de gasolina (5.300 litros) y de aceite (220 litros). A las tres y media de la madrugada salieron del Pabellón de Oficiales de Tablada, Barberán y Collar, dirigiéndose hacia donde se encontraba el avión. Allí fueron informados de las cargas efectuadas, del estado del avión y de la comunicación recibida de la torre del aeródromo de Cuatro Vientos que les facilitaba el último parte meteorológico enviado por el teniente Oscar Riveri, jefe del observatorio militar del destacamento aéreo del aeropuerto de Columbia (La Habana), que decía: *“tiempo nublado. Buena visibilidad, calma aérea, dirección de las lluvias hacia el oeste; mejorado el tiempo con respecto último parte: vientos flojos y algunas lluvias”*.

En el campo se encontraban formados los quince aviones que habían llegado de Cuatro Vientos para despedir a los dos aviadores. También acudieron para despedir a los pilotos, el jefe del aeródromo de Cuatro Vientos, el Presidente de la Federación Aeronáutica Española y el Gobernador Civil de la provincia.

Este día, 10 de junio, a las cuatro cuarenta y cinco horas, Collar, después de recorrer 1.200 metros de pista hizo despegar al Cuatro Vientos para iniciar el raid a Cuba. Acompañaban al avión los aparatos de Cuatro Vientos y una avioneta del Aero Club. ¡Todo había empezado bien! Al poco rato, el Cuatro Vientos se perdía entre las brumas enfilando su ruta hacia el sur.

A los treinta y dos minutos de vuelo, el “Cuatro Vientos” abandonaba la costa española. A su izquierda dejaban Sanlúcar de Barrameda, desde donde Colón inició su tercer viaje al Nuevo Mundo. A las dos horas de vuelo encuentran las nubes, que la predicción les había anunciado iban encontrar, por lo que tienen que ascender a una altura de mil metros. A las cinco horas y media de vuelo sobrevuelan las islas Madeira, aunque no las vieron por encontrarse cubiertas de nubes. En éste punto cambiaron el rumbo para dirigirse a Puerto Rico, al otro extremo del Atlántico.

La carta de la ruta, realizada por Barberán, llevaba trazadas las líneas de posición y los trayectos a volar, con indicación de las horas de paso, gasolina consumida, régimen del motor y velocidad del avión. Sin embargo, este tramo de vuelo, presentaba gran dificultad, pues era el tramo más largo y no tenía referencias terrestres, por lo que resultó particularmente duro y complicado debido a los constantes frentes nubosos encontrados que le obligaron a cambiar de rumbo en numerosas ocasiones. Además, les exigió un gran esfuerzo para reencontrar la ruta mediante precisas y constantes observaciones astronómicas.

A las trece horas de vuelo tuvieron que evitar un frente de nubes densas y hora y media de vuelo después ya pudieron calcular la posición en la que se encontraban. Al poco tiempo, Collar se sintió indispuerto, por lo que tuvo que encargarse Barberán de pilotar durante varias horas.

A las veintiuna horas de vuelo vuelven a situarse astronómicamente, comprobando que siguen en la ruta correcta. Tres horas más tarde ven por primera vez en todo el viaje a la estrella Polar, lo que les permite de nuevo situarse con precisión.

A las treinta horas de vuelo, como no llevaban radio, Barberán, le pasa una nota a Collar en la que escribe que dentro de tres horas sobrevolarán la bahía de Samaná en la isla de Santo Domingo. Se cumple el pronóstico y a las treinta y tres horas de vuelo, a las trece horas treinta minutos del día 11 de junio, sobrevuelan por primera vez tierra americana, pasando por el norte de la isla de Santo Domingo.

Poco más tarde, a las 14.05, hora local cubana, observan desde tierra el paso del avión “Cuatro Vientos” sobre Guantánamo (Cuba), a unos 1.200 metros de altura. Como el tiempo era malo para poder aterrizar continúan el vuelo siguiendo la vía férrea a 700 metros de altura.

Veinticinco minutos más tarde, pasan sobre Victoria de las Tunas, ciudad situada en la región oriental de Cuba y a



las 15.30 es avistado el avión sobre Camagüey, con rumbo hacia Florida. El tiempo malo y la escasez de combustible les obliga a virar 180°, dirigirse al SE y finalmente aterrizar en Camagüey a las 15 horas y treinta y nueve minutos hora local cubana. Habían volado treinta y nueve horas y cincuenta minutos y recorrido 7.570 kilómetros.

Esta distancia era el más largo trayecto cubierto por un avión español en un vuelo sin escalas. ¡El temible Atlántico Central había sido vencido!

Mientras transcurría el vuelo veamos que estaba pasando Cuba. El sargento Madariaga, que había salido de Vigo en el trasatlántico "Habana", llegó a la capital de Cuba el día 6 de junio. El objeto de su viaje era situarse en la capital de cubana para auxiliar técnicamente al capitán Barberán y al teniente Collar,

una vez que el avión aterrizara en la isla. El mecánico Madariaga, llevaba las piezas de repuesto, así como los utensilios y ropas de ambos pilotos.

La presencia de Madariaga en La Habana y las escasas noticias que se difundían del vuelo, hicieron crecer el interés por la hazaña, interés que fue tomando caracteres de ansiedad, conforme se acercaba la fecha de realización del vuelo.

El día siete de junio, los periódicos matutinos de La Habana, insertaban una nota oficial de la Embajada de España en la que se decía: "según noticias particulares, los aviadores Barberán y Collar, que intentan realizar el vuelo directo Sevilla-Cuba, emprenderán el viaje el primer día de tiempo favorable, después del ocho del corriente mes".

En la noche del viernes nueve, Madariaga que estaba visitando la Redacción del Diario de la Marina", en La Habana, recibió la noticia que a las cuatro de la madrugada (hora de Sevilla), once y media, (hora de La Habana), daría comienzo el vuelo a Cuba. Fue la primera persona, exceptuando los redactores del periódico en enterarse de la noticia y solo hizo el siguiente comentario: "Confío en el éxito".

Cuando a la una de la madrugada, hora cubana, le confirmaron, el despegue, en el hotel Regina donde se hospedaba, se retiró a su habitación.

A las dos y veinte de la tarde del domingo once, el corresponsal en Guantánamo del Diario de la Marina, brindaba al mundo entero la primera noticia del "Cuatro Vientos" desde su salida de Tablada. Tras el periplo descrito del avión

*Llegada del "Cuatro Vientos"
a La Habana (Cuba)*



al llegar a Cuba, aterriza a las tres y treinta minutos, en el aeropuerto de Camagüey.

Cuando el avión se detuvo, sólo dos tenientes del Cuerpo de Aviación Militar del Ejército cubano —que habían sido destacados para auxiliar a los pilotos ante un probable aterrizaje en dicho campo— cuatro soldados que custodiaban el campo y el corresponsal de agencia Associated Press, acudieron a recibir a los aviadores.

“Hemos tenido un magnífico viaje” fue lo primero que dijeron al saltar a tierra. Durante la travesía sólo hemos visto dos barcos, ambos de pasajeros, pero pensamos que ellos no nos han visto.

Ambos aviadores recorrieron el aeropuerto por espacio de casi media hora, acompañados por el jefe del Distrito Militar de Camagüey, coronel Vilató, que llegó apenas aterrizó el Cuatro Vientos. Vilató saludó y homenajeó a los aviadores españoles en nombre del Presidente de la República, del Secretario de la Guerra y del jefe de Estado Mayor del Ejército y se puso a su disposición. En automóvil se dirigieron al Hotel “Camagüey” de la ciudad. Miles de personas se agrupaban en las calles vitoreando a los aviadores y dando vivas a España y a Cuba. Vestían aún los trajes de piloto, mono de color gris claro, a la espera que el mecánico les trajera el uniforme de aviación.

Se retiraron a sus habitaciones a la espera que viniera Madariaga, que había salido de La Habana en un avión

del Ejército cubano puesto a su disposición. El mecánico, también llevaba, el arrancador y la botella de aire comprimido, necesarios para poner en marcha el avión, amén de los uniformes, ropa interior y útiles para su higiene personal. En otro avión cubano voló el agregado aéreo de la embajada española, capitán Vives.

Madariaga, al llegar al aeródromo de Camagüey, se dirigió al Cuatro Vientos y pudo comprobar que el avión se encontraba en perfectas condiciones. No había sufrido ningún desperfecto y el motor funcionaba con regularidad, el tren de aterrizaje, a pesar del gran peso que soportó al despegar se encontraba intacto. Por tanto, Madariaga se limitó a engrasarlo y rellenarlo de gasolina y aceite, dejándolo listo para el pequeño salto hasta La Habana.

Mientras tanto, la radio, el teléfono, el telégrafo y el cable, daban cuenta al mundo entero del enorme entusiasmo reinante por la feliz culminación del raid Sevilla-Cuba. La noticia del éxito del vuelo fue dada en Madrid por la Associated Press, creando inmenso júbilo en el pueblo que comenzaba a mostrar inquietud al no tener noticias del Cuatro Vientos desde su despegue de Sevilla en la madrugada del viernes.

En la noche del día 10, los aviadores recibieron el homenaje, primero del Cónsul de España con un ban-

quete en el hotel Camagüey, que resultó de lo más afectuoso y agradable y después de la colonia española en cuyos salones, esa misma noche, les ofreció una recepción. En los alrededores de ambas instituciones recibieron el homenaje popular del numerosísimo público congregado que deseaba vitorear a nuestros aviadores. Cerca de las doce de la noche se retiraron a descansar. A la mañana siguiente, acompañados por el sargento Madariaga, realizaron una inspección al aparato y lo dejaron preparado para el vuelo a la capital cubana.

En La Habana, las estaciones de radio difundieron que a las catorce horas y veintidós minutos había despegado el Cuatro Vientos. Añadía que cuatro aviones militares cubanos le daban escolta de honor. Era tal el interés y entusiasmo de la población habanera, que una emisora instalada en el aeropuerto de Columbia tuvo que ir informando, a las 10.000 personas que esperaban al Cuatro Vientos, del paso del avión por todas las poblaciones que sobrevolaba.

Un griterío ensordecedor saludó al Cuatro Vientos y a sus aviones escoltas que volaban sobre las terrazas de la ciudad rumbo



al aeropuerto. A las diecisiete horas y quince minutos tomaban tierra nuestros aviadores en el aeropuerto de La Habana. El primero en acercarse al avión fue Madariaga que, instantes antes había desembarcado de un avión militar y tras él, saludaron a los aviadores españoles, el capitán Torres Menier, jefe del Cuerpo de Aviación de Cuba, jefes, oficiales, fotógrafos y periodistas. Posteriormente todos los curiosos, que habían acudido al aeropuerto querían abrazar a los pilotos que eran zarandeados y subidos a hombros, como si de toreros se tratase. Soldados y policías trataban de hacer un cordón en torno a ellos. Todo fue en vano pues el público no cedía.

Casi en hombros llegaron a la Escuela de Aviación, donde fueron recibidos oficialmente por el jefe del Ejército, por el Cuerpo de Aviación, por los Secretarios de Despacho, por el embajador español y demás autoridades. Firmaron para la prensa autógrafos y tuvieron que saludar a la multitud que permanecía en el exterior del edificio.

Durante la estancia en La Habana, los agasajos y homenajes fueron incontables. Este vuelo despertó en los cubanos un senti-

miento de amor hacia España que lo manifestaron agasajando a nuestros aviadores.

El raid constituyó un acontecimiento social de primera magnitud y los aviadores fueron agasajados en los círculos políticos, sociales y mercantiles de Cuba. Así, visitaron el Casino Español, la Redacción del Diario de la Habana, se entrevistaron con el Embajador español, conversaron telefónicamente con el Presidente de la República española, Alcalá Zamora, recibieron las llaves y medallas de la ciudad, realizaron visitas a diversos bancos, al Centro Asturiano y tuvieron que asistir a numerosos banquetes, almuerzos y cócteles que llenaron los días de su permanencia en la capital cubana. Su despedida fue el día 18, con el homenaje-banquete ofrecido en el hotel Nacional por nuestro Embajador en Cuba, López Ferrer.

Por lo reseñado, es de suponer que el cansancio fuera apoderándose de Barberán y Collar. Por ello, bien podríamos decir que más que con los elementos tuvieron que luchar a su llegada a Cuba con el entusiasmo popular. Menos mal que dedicaron el día 19 al des-

canso y preparación de su segunda etapa a México.

Pero todo no iban a ser alegrías. Tres días antes de la partida, el mecánico Madariaga descubrió, en una revisión rutinaria, una grieta en el depósito central de gasolina. Se estudió el caso con atención y se pensó que era posible su reparación. El mecánico español, auxiliado por mecánicos de la Aviación cubana, reparó el depósito.

Diversas conjeturas sobre esta avería se hicieron y se siguen haciendo sobre ¿dónde se produjo? ¿Durante el vuelo? ¿En Camagüey? ¿En La Habana? Finalmente se aceptó que se había producido en el aterrizaje en Columbia. Las dudas de su reparación también se despejaron, ya que le realizaron varias revisiones completas y la noche anterior a la partida, Madariaga, la pasó trabajando en el avión para dejarlo en perfectas condiciones.

Con todo preparado amaneció el 20 de junio de 1933. La ruta prevista para el viaje era la siguiente: La Habana-Progresso-Ciudad del Carmen-Coatzacoalcos-Orizaba-ciudad de México. La travesía comprendía un vuelo de 1.920

kilómetros que tenían previsto realizar en unas 12 horas. De cualquier forma, esta ruta que fue di-



fundida por los medios de comunicación, no se podía asegurar fuese la que iban a seguir, pues nuestros aviadores aún no tenían decidido la ruta a seguir. Su idea inicial, era cortar por el Golfo, internándose por el mar para ganar tiempo, pero a alguien le comentó ¿Que necesidad tienen de seguir aventurándose por mar con un aparato terrestre? Es verdad, contesto Barberán. En ese mismo instante se decidió por cambiar la ruta para volar a Vista Hermosa y desde este punto continuar a Ciudad de México, a pesar de que por este camino tenía que ascender muy alto para pasar la región volcánica.

A las cuatro y media de la madrugada, Barberán y Collar, acompañados

por el jefe de la Aviación, capitán Torres Menier, hacen acto de presencia en el aeródromo. Vestían, Barberán uniforme y Collar pantalones de vuelo y cazadora de cuero. El aspecto de ambos aviadores era de cierto cansancio. Barberán no se encontraba muy bien de salud, a causa de un forúnculo que le había producido fiebre alta y Collar estaba visiblemente contrariado, aunque nunca se supo la causa del mal humor. La meteorología no era buena, pero tampoco peligrosa para el vuelo. La ruta no presentaba dificultades hasta Veracruz y solo a partir de éste punto podían encontrar alguna dificultad, agravada por el fuerte viento en cara previsto, que les reduciría la velocidad.

El avión es sacado del hangar y junto a él se agrupan militares-pilotos, periodistas y distintas representaciones. Hay abrazos, saludos, apretones de mano y recomendaciones a los pilotos, que se disponen a subir al avión.

A las cinco y cincuenta y dos minutos, el Cuatro Vientos despegó, viró, sobrevoló el campo y se perdió en el horizonte... Por expreso deseo de nuestros aviadores, no le escoltaron aparatos de la aviación cubana.

En el aeropuerto de Balbuena (en México capital), mientras tanto, se había congregado una impresionante multitud para recibir al "Cuatro Vientos". Asimismo una escuadrilla de aviones de la aviación mexicana estaba desta-



El "Cuatro Vientos" sobrevolando La Habana

cada en el aeropuerto para salir a su encuentro y escoltar al Cuatro Vientos. La ruta recomendada por las compañías aéreas que volaban la región y por la aviación cubana era volar hasta Mérida, Campeche y Villa Hermosa y desde allí a Minatitlán (Veracruz), en donde mediante señales terrestres serían advertidos de la mejor ruta a seguir, a partir de ese punto, para volar hasta la ciudad de México. Todo dependería de las condiciones meteorológicas reinantes en ese momento en la zona. El avión recorrió el trayecto desde el cabo San Antonio hasta el cabo Caloche en menos de una hora y se avistó penetrando en el canal de Yucatán. Se comprobaron los pasos por diversos puntos: Dzi-



tás (08.50), Ticul (09.10), Champotón (Yucatán) (09.55), Carmen (10.45) y Villa Hermosa (Tabasco) (11.35).

Después de Villa Hermosa, donde fueron vistos alejándose hacia Minatitlán por el comandante Luis Boyer de la Compañía Mexicana de Aviación, se perdió el rastro, sin que hasta hoy se haya podido encontrar el paradero.

En el aeropuerto de Balbuena, a las 11 de la mañana todo estaba listo para recibir a nuestros héroes. Dos horas más tarde las tribunas estaban llenas y los alrededores del campo de aviación estaban repletos de automóviles. Desde esta hora hasta las tres y media de la tarde fueron llegando los miembros del Cuerpo Diplomático, la Misión Española, el Secretario de Relaciones Exteriores y el general Limón que representaba al Presidente de México.

En Balbuena creció el júbilo, por que llegó el rumor que habían visto al avión español pasar por Otumba. En ese momento, despegaron los aviones de la fuerza Aérea mexicana que salían a su encuentro. A las cuatro de la tarde se desató una gran tormenta, pero el pueblo seguía llegando. Una hora más tarde, cambió el semblante del público. Se iniciaban los temores. El Embajador español comenzó a inquietarse y en la tribuna oficial el Cuerpo Diplomático esperaba pesimista. A las seis y media, cesó la lluvia, se despejó el horizonte y renació la confianza y el entusiasmo.

Sobre las siete, corrió la noticia que desde Villa Hermosa, no se conocía el paradero del avión Poco después llegaron los últimos aviones que habían salido a su encuentro, pero sin noticias satisfactorias. A las ocho de la noche el campo de Balbuena estaba iluminado y el aerofaro encendido, en la esperanza que pudiera aparecer el Cuatro Vientos. Las músicas militares que estaban alegrando la espera, dejaron de tocar. La noche impera y hay un silencio solemne en el campo. Las tropas federales se retiran y la multitud, después de horas de inútil espera, hubo de regresar a sus hogares en medio de una enorme tristeza.

A partir de este instante comenzaron las especulaciones. Se sabía que el Cuatro Vientos iba provisto de 2.000 litros de gasolina lo que le daba una autonomía de dieciséis horas de vuelo. Los alimentos que iban a bordo solo daban para ocho días. Además, cada uno llevaba: dos termos de ponche y dos de café con leche, dos botellas de agua mineral, sándwiches, dos pollos y dos termos de agua fría y un bidón de agua preparado para cualquier emergencia.

El coronel Lezama, uno de los héroes aviadores de México ofreció una ver-

sión de lo que pudo pasarle al avión español. El periodista Oscar Leblanc ofreció la suya y así entre rumores y verdades a medias transcurrieron las primeras horas de la desaparición de Barberán y Collar. Otra curiosa versión del suceso, la ofreció el vigía de Puerto Frontera que dijo haber visto en el mar unas luces que pedían socorro. En la presunción de que se tratara del Cuatro Vientos, inmediatamente se dio orden de que salieran varias lanchas con objeto de prestar la ayuda necesaria. Después de una búsqueda infructuosa los tripulantes regresaron sin haber encontrado nada y manifestaron que las luces habían desaparecido. El misterio de esas luces, en el mar, no ha podido nunca aclararse.

Aquella misma noche, al no tenerse noticias fidedignas del avión, el Gobierno de México, organizó una búsqueda con todos los recursos y medios posibles, especialmente de la Fuerza aérea mexicana. En cuanto amaneció, dos escuadrones aéreos, despegaron de Balbuena para iniciar la búsqueda. Transportaron repuestos y a varios mecánicos para el caso probable de que el Cuatro Vientos hubiera sufrido algún desperfecto en un aterrizaje forzoso.

Más de 12.000 personas participaron en la impresionante búsqueda por los Estados de Puebla, Veracruz, Tabasco y Campeche. El sargento Madariaga, el día 22 de junio, salía en un avión pilotado por el coronel mexicano Roberto Fierro, para rastrear la zona que pensaba podrían haber intentado seguir los aviadores españoles. Durante más de tres horas volaron sobre la zona de Córdoba y Orizaba. Los indígenas les informaron de haber visto caer un aeroplano en los barrancos del cerro de la Malinche. Esta versión hizo, que la embajada española, enviara una expedición, de 40 automóviles, al lugar señalado, para comprobar los informes. Las investigaciones resultaron estériles.

El día 22, las fuerzas aéreas rastrearon en doce sectores, comprendiendo el Distrito federal, y los Estados de México, Hidalgo, Puebla, Tlaxcala, Morelos, Veracruz, Oaxaca, Chiapas y Campeche. También Guatemala se sumó a ésta búsqueda participando en el rastreo de la zona próxima a su frontera. Asimismo, la aviación civil mexicana prestó su ayuda facilitando 32 aviones.

Durante los siguientes días, se investigaron cuantas hipótesis sobre el "Cuatro Vientos" circularon. Se realizaron búsquedas en la zona de Matatenatito, donde se dijo había caído un avión y también fue investigada otra información



Barberán y Collar a su llegada a Camagüey (Cuba)

procedente de Palizada. Por otro lado, el Delegado de Ojitlan comunicó que la expedición que había seguido el curso del río Tonto, había recogido datos sobre un aeroplano que había caído en esa región.

Asimismo también se especuló que el avión hubiera caído al agua. Para analizar esa posibilidad, aviones militares, se internaron en el mar rastreando la zona comprendida entre Barra de San Pedro y Veracruz, resultando esta búsqueda, como todas las anteriores infructuosa.

El día 26, circula una versión dada por el indio Balcázar, que dice haber visto destrozado el avión español en un islote de la laguna Machona, en Tabasco. Todo parece indicar la veracidad de ésta hipótesis. Madariaga profundamente apenado y nervioso sale para el lugar indicado. Se confirma la noticia y se recibe un telegrama de la zona que decía "Barberán y Collar muertos, avión destrozado". Los periódicos con grandes titulares recogían la noticia. Los periódicos mexicanos insertaban esquelas de diversas colectividades y firmas bancarias y comerciales. Y después... todo resultó ser falso. El indio confesó que había montado todo para intentar hacerse con el premio ofrecido a la persona que lograra dar con el paradero del Cuatro Vientos.

Los cuatro días siguientes fueron de continuos vuelos de búsqueda, y se sobrevuelan más de 300.000 kilómetros cuadrados, internándose los aviones en zonas inexploradas, volando sobre selvas y bosques vírgenes y ríos desconocidos, parajes donde hubiera sido mortal para los tripulantes de los aviones que hubieran tenido que aterrizar por fallo de

motor. En días sucesivos, los esfuerzos por hallar a nuestros compatriotas, continuaron, sin que el entusiasmo y las esperanzas decayeran un solo instante.

Imposible recoger en éste artículo, todas las versiones, conjeturas e hipótesis, surgidas al amparo del interés que, en todo momento se registró, acerca del hallazgo de los misteriosamente desaparecidos pilotos españoles, misterio que ha dado lugar hasta el día de hoy a numerosas teorías y especulaciones, creando un halo de enigma y leyenda acerca del cual fue el fin del Cuatro Vientos y de sus tripulantes.

El Gobierno español, quiso agradecer a México el gran esfuerzo realizado en la búsqueda del Cuatro Vientos, por lo cual concedió a un grupo de aviadores mexicanos, una condecoración militar española, simbolizando en ellos el agradecimiento a todas las fuerzas armadas y a todos los mexicanos que intervinieron en ella. El comandante Ramón Franco, Agregado Aéreo de España en Washington, fue el encargado de las imposiciones. El acto se celebró el 30 de diciembre de 1933 en Balbuena.

Franco aprovechó su estancia en México, para volar en las posibles zonas de desaparición del avión español. Voló, en aviones particulares, en aviones comerciales mexicanos y estadounidenses y consiguió información de primera mano del accidente. Con las informaciones recibidas tanto en Cuba como en México, redactó un informe en el que determina, como causa probable de la desaparición del Cuatro Vientos, la caída al mar.

Otra de las especulaciones acerca del trágico vuelo, surgió en 1935, al publi-

carse el libro del coronel mexicano Rubén Morales. Este aviador militar, uno de los tenaces exploradores en busca del avión español y de sus infortunados tripulantes, escribió este libro, en el que cuenta sus emocionantes aventuras en el largo recorrido que realizó por una extensa zona del litoral del Golfo, y las penalidades que sufrió la expedición que se internó en la Sierra de San Martín y que solo pudo ser suspendida por la trágica muerte de uno de sus miembros. Comienza el relato presentando una gran interrogación sobre el paradero de los aviadores españoles, sosteniendo nuevamente la hipótesis de que el Cuatro Vientos cayó en una de las selvas cercanas al mar. Hace una dura crítica en la forma en que fue buscado el avión y deduce que si hasta entonces el mar no ha devuelto los restos de la aeronave, es porque ésta no fue tragada por el Océano.



Argumentaba Morales, que la caída del Cuatro Vientos al fondo del mar, tampoco era posible, porque sus depósitos de combustible habían sido fabricados para que en caso de amerizaje, vacíos de gasolina, actuaran de flotadores. Asimismo, su caída sobre la superficie del mar con más o menos violencia tampoco era posible, pues al flotar siquiera por unas horas, la fuerza de la tempestad, que tuvo que soportar, lo habría arrojado completo o destrozado a la playa. Por último, Morales opinaba que lo menos probable es que se hubiera hundido verticalmente, hasta el fondo del mar, porque tarde o temprano hubiera aparecido algún vestigio del avión o de sus tripulantes.

Mientras no haya pruebas irrefutables de que el Cuatro Vientos cayó al mar, hay que abrigar la esperanza de encontrarlo en tierra. Rubén Morales concluye su libro defendiendo la hipó-

tesis de que el Cuatro Vientos no cayó al mar.

En el año 1941, la revista "Hoy" inició una investigación sobre el caso. Para ello desplazó a un reportero y a un fotógrafo al estado de Puebla, en sus límites con los de Oaxaca y Veracruz y publicó una serie de sensacionales reportajes con gran cantidad de datos, citas, nombres y circunstancias en los que se aseguraba que el Cuatro Vientos había caído en esa zona y que posiblemente sus pilotos habían sido asesinados. Así lo manifestaban personas de dicha región. De improviso se suspendieron las informaciones de dicha revista sin ofrecer un final acorde con sus comentarios.

Años más tarde, 1947, el diario "Excelsior" desenterró la cuestión y decidió dar por buenos todos los rumores sobre la desaparición del Cuatro Vientos e investigar a fondo todos ellos y ofre-

cer alguna conclusión, llegando, incluso a proponer la organización de una expedición de búsqueda hasta los lugares señalados por los rumores. Sin embargo, pese al interés desarrollado por este rotativo no pudo llevarse a cabo el proyecto.

La versión de que cayó en tierra y que hemos expuesto, con multitud de variantes, circularon boca a boca durante más setenta años. Historiadores aeronáuticos, pilotos de la región, periodistas y pueblo en general, la aceptaron y propagaron como cierta: los pilotos se accidentaron, quedaron vivos y fueron asesinados. Sin embargo una cosa es suponer y otra probar.

Durante la primavera de 1964, se publicó en el diario mexicano "Excelsior", el resultado de las investigaciones llevadas a cabo por Fernando Aranzábal, redactor del citado diario. Durante diez y ocho días, una expedición numerosa re-



Los tripulantes del Cuatro Vientos vitoreados en La Habana

corrió la abrupta Sierra de Mazateca. Según nos cuenta el citado periodista, poderosas influencias políticas y económicas, maniobras y gestiones delezna- bles, regionalismos mal entendidos, pa- ternalismos y compadreo bochornosos, se habían opuesto hasta ese momento, a que se conociera la verdad sobre el lugar donde cayó el avión y sobre la for- ma en que fallecieron sus ocupantes. Ésta hipótesis sostenía que se había pretendido ocultar, para siempre el ase- sinato de Barberán y Collar, pero espe- cialmente se trataba de encubrir el sa- queo de los regalos que traían a bordo para las autoridades de México.

Esta expedición, según testimonio del periodista, encontró un altímetro, un cin- turón de seguridad, un par de audífonos y un anillo de oro macizo, con las inicia- les JC grabadas. También hablaron con una serie de personajes de que habita- ban la sierra que les dieron a conocer las versiones secretas que circulaban por la región dando cuenta del triste fi- nal del Cuatro Vientos.

Según ésta versión, el avión cayó en una meseta del cerro La Guacamaya, en el estado de Puebla. Los aviadores españoles salieron con vida del acci- dente aunque levemente lesionados. Pidieron ayuda en un rancho cercano y esperaron unos días para ser conduci-

dos ante las autoridades más próximas. Su error y su perdición consistieron en exhibir las riquezas que llevaban consi- go. Fueron muertos a tiros mientras dormían.

Otra pintoresca versión es la de Fer- nando Cienfuegos, periodista, agricultor y comerciante. Establecido en río Sapo, participó en muchas de las expedicio- nes que buscaban al Cuatro Vientos. Este hombre cuenta que unos cafeteros que trabajaban en las tierras de Bonifa- cio Carrera, una tarde vieron que de la montaña surgían luces de colores. De- dujeron sería que los aviadores hacían señales luminosas pidiendo ayuda. Al día siguiente, Reynaldo Palomares y su yerno Bonifacio Carrera, salieron de ca- za y se internaron en la montaña. Allí encontraron dos hombres de cuya de- scripción se suponen eran Barberán y Collar. El primero sacó un fajo de bille- tes y se lo ofreció a Palomares, para que avisaran a las autoridades. En lugar de ello, esta pareja de desalmados los asesinaron con dos tiros de escope- ta. Les robaron los 30.000 dólares, que llevaban y que cambiaron por moneda local en Córdoba, las joyas, relojes, ar- mas y un anillo; objetos que según ésta versión rocambolesca le fueron obse- quiados al general mexicano Maximino Ávila.

Julio César Díaz Ordaz, inspector de monumentos coloniales arqueológicos del Instituto de Antropología e Historia de Córdoba (México) nos da otra ver- sión de los hechos. Relata que siempre se dijo que Bonifacio Carrera mató a los aviadores españoles, pero en realidad, los homicidas fueron Reinaldo Palanca- res y sus hijos Rodolfo y Adolfo. Aun- que el asunto llegó al Procurador de la Región, éste se lavó las manos y man- dó el expediente a las autoridades de Puebla, porque decía que la zona don- de cayó el avión español no era una ru- ta aérea establecida.

Estas hipótesis y otra aun más pere- grina, es la que nos relata Gómez Rive- ro, según la cual hasta 1949, en la Sie- rra Mazateca, se pensaba que los aero- planos se alimentaban con sangre de niño. Por ésta razón quizá, cuando al- gún aparato aterrizaba en esa región in- comunicada, la gente corría a escon- derse.

Algunas de éstas versiones, no hay que desmentirlas pues se caen por su propio peso. Otras, como la del altíme- tro no hay más que observar la leyenda inscrita en él, Height, USA, Zenith, que no corresponden al que llevaba el Cua- tro Vientos. Por si esto no fuera sufi- ciente, con observar el panel de instru- mentos del avión español no se en-



El mecánico del Cuatro Vientos, Modesto Madariaga, con los mecánicos cubanos que le ayudaron en la reparación del avión



Barberán y Collar, comunicando con sus familias, desde el "Diario de la Marina"

cuenta ningún instrumento parecido. La de los dólares, una fortuna para la época, no se comprende que decenas de años después siguieran viviendo en la montaña donde todos los señalaban como asesinos.

Muchos años más tarde, en 1982, el canal 13 de la Televisión Independiente de México ofreció un documental que tuvo un gran éxito. El inspirador y el alma de dicho programa fue el periodista Jesús Salcedo. Dedicó toda su investigación, que no fue poca, y por tanto el programa, a la tesis que el Cuatro Vientos cayó en la Sierra de Mazateca en el cerro de La Guacamaya, olvidando las otras posibles hipótesis. Salcedo pudo realizar una expedición al lugar de los hechos y entrevistar a Sixto Carrera y a su hermano Bonifacio, testigos presenciales de lo ocurrido en 1933 y el segundo de ellos señalado como el asesino directo de Barberán y Collar. El texto del documental termina con la siguiente afirmación: "Más tarde, con la ayuda de los datos obtenidos por Jesús Salcedo, los oficiales de la misión militar buscan y encuentran, en medio de la vegetación de la montaña, la cueva en que fueron ocultados los restos del avión. Cae así en su lugar la última pieza del rompecabezas, se revela así la última clave del misterio. Todos los datos, todas las declaraciones, todas las hipótesis comprobadas son confirmadas por los habitantes del lugar; sus nombres se conservan en secreto para proteger su integridad"

El documental fue un éxito periodístico en su momento y el periodista Salcedo obtuvo un gran crédito por su trabajo, pues por primera vez se tuvo la oportunidad de conocer las montañas, los caminos, lo intrincado de la selva, la majestuosidad de los árboles, así como ver y escuchar a los posibles protagonistas de los hechos. Sin embargo, el documental no ofreció ninguna novedad en torno a la cuestión esencial de si el Cuatro Vientos cayó o no en La Guacamaya y si los pilotos fueron asesinados. Por el contrario, se insiste en los mismos argumentos: el robo de joyas, billetes, oro y armas y que el avión y pilotos fueron arrojados a un pozo. Sobre las armas, dinero, oro etc., sabemos que no iban a bordo del avión pues hasta las condecoraciones y regalos los transportaba el sargento mecánico Madariaga. Respecto a los restos del Cuatro Vientos, ninguna expedición ha ofrecido una muestra inequívoca de haberlo encontrado.

Para finalizar, en diciembre del año 2002, la Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aviones Militares española, realizó un estudio como si el accidente se hubiera producido ese año y aplicó sus técnicas de investigación. La conclusión a que llegó es que con bastante probabilidad se puede decir que el avión Cuatro Vientos, cayó al mar en la bahía de Campeche, no muy lejos de Frontera, en su camino hacia Veracruz.

A partir de este momento es cuando la odisea del Cuatro Vientos cobra su

verdadera nostalgia. ¿Cayó al mar, como afirma el informe oficial, tanto de Ramón Franco como de la CITAAM, o, por el contrario, se precipitó a tierra y sus pilotos, que sobrevivieron al accidente, fueron asesinados?

Ahora, a muchos años de distancia, cuando las pasiones se han serenado, cuando el miedo a un castigo ya no existe, cuando todos los actores principales del drama han muerto, solo queda una cosa: esperar a que pueda aparecer algún indicio que nos describa el gran enigma del Cuatro Vientos. Hasta entonces, cualquier hipótesis comprobable, que nos acerque al misterio de su desaparición, será bien recibida.

El progreso que brinda al mundo la aeronáutica, motivó a una parte de la juventud española plétorica de fe y de entusiasmo a volar aún más alto que las águilas. Así es, como, a través del mar y de la tierra, un conjunto de jóvenes aviadores españoles, asombraron al mundo, cubriéndose de gloria para siempre; fueron un genial colofón a toda una época de la Historia de España. Podríamos afirmar que la Escuadrilla Atlántida llevó a las tierras lejanas y casi vírgenes de Guinea, de la misma manera que el Plus Ultra y el Jesús del Gran Poder a América hispana, la Patrulla Elcano a Filipinas y el Cuatro Vientos a Cuba y México, todo el inmenso cariño que los españoles sentíamos y sentimos hacia esas tierras.