

# El Atlántico y los aviadores hispánicos

EMILIO HERRERA ALONSO  
Coronel de Aviación

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

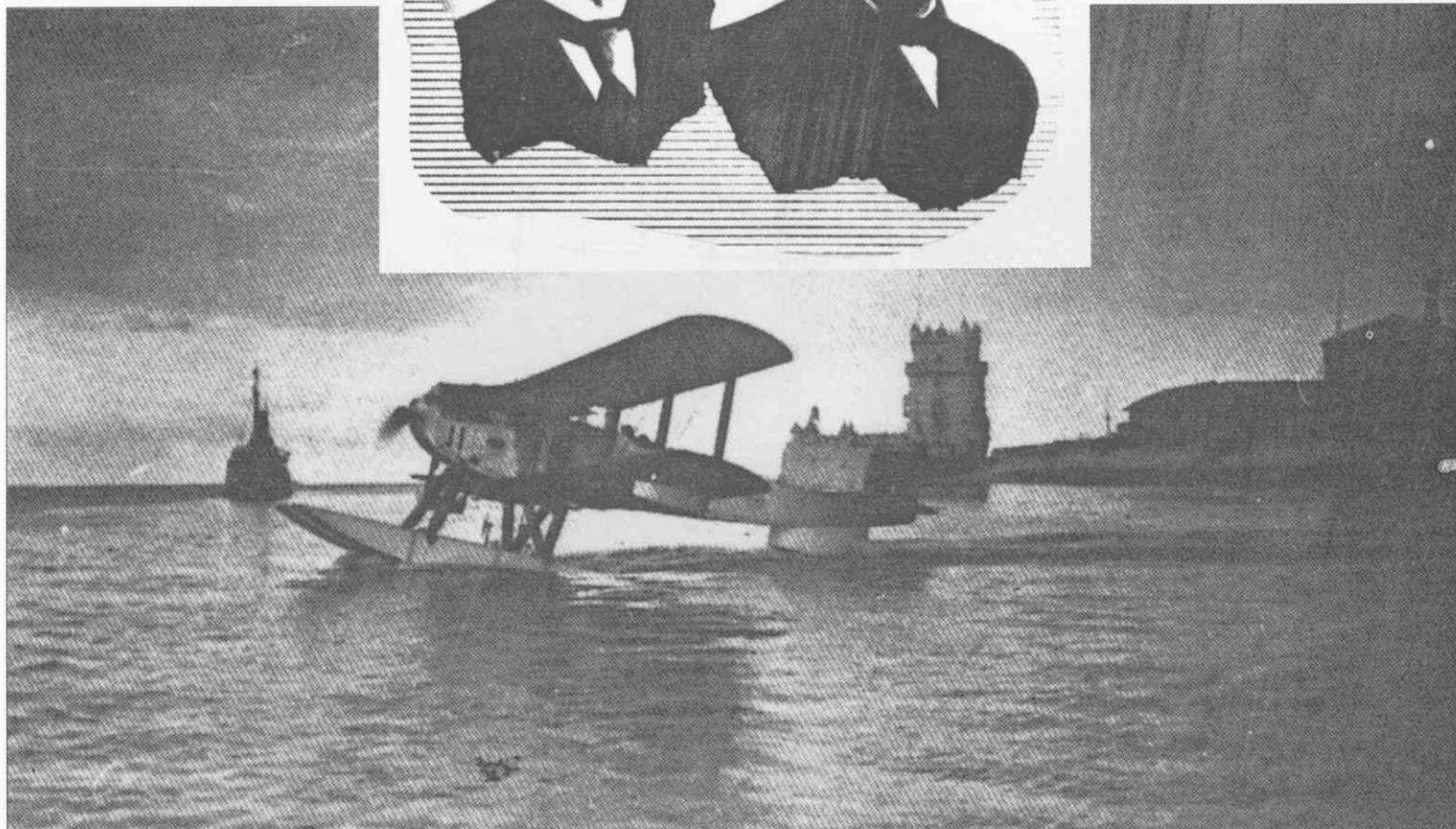
La guerra que durante cuatro años -de 1914 a 1918- asoló Europa, implicando lo bastante a naciones de otros continentes como para que se conociera como "Primera Guerra Mundial", impidió desarrollar los proyectos más o menos ponderados de travesías oceánicas, pero apenas terminada la contienda se iniciaron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

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

## LOS PORTUGUESES ROMPEN LA MARCHA

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

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



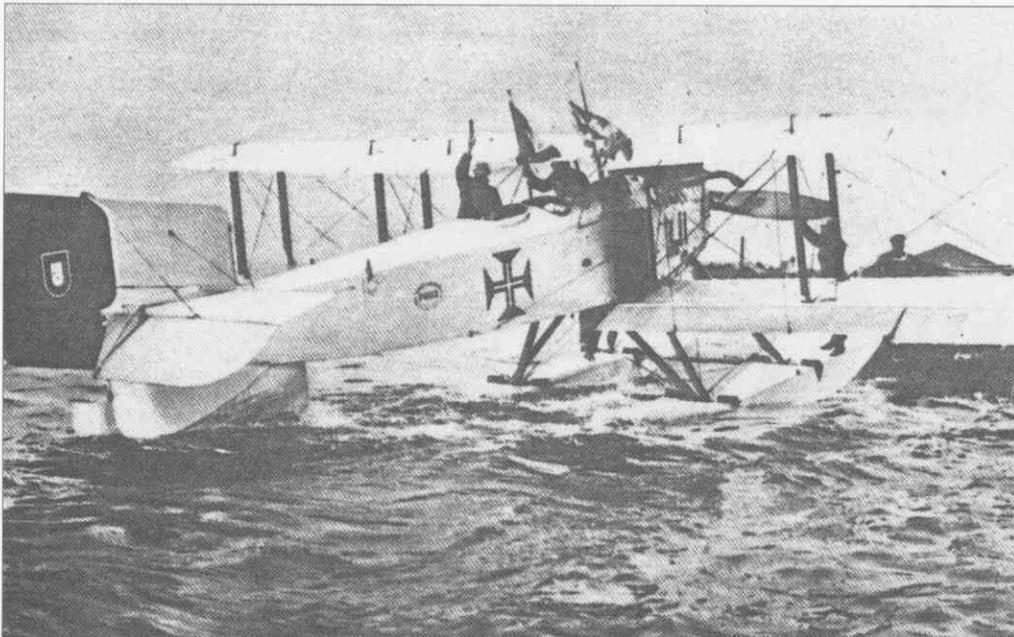
El "*Lusitania*" despegando en el estuario del Tajo, frente al Centro de Aviación Naval del Buen Suceso. Al fondo, la torre de Belem. Arriba, Arthur Sacadura Cabral y Gago Coutinho.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SALTA A LA ARENA LA AVIACION ESPAÑOLA

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

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

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

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

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

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

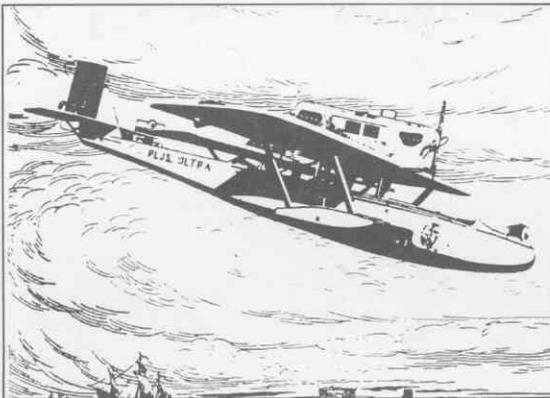
Cambiada la hélice en Recife, el 4 de febrero voló el *Plus Ultra* a Río de Janeiro, donde el recibimiento a los aviadores españoles fue apoteósico, el 9 lo hizo a Montevideo, y por la mañana del día siguiente, 10, despegó para cubrir la última etapa del Raid, amarando en Buenos Aires donde el entusiasmo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

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

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

#### AVIADORES BRASILEÑOS VUELAN DE GENOVA A SAO PAULO

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



*España despidió al "Plus Ultra".*

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

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

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

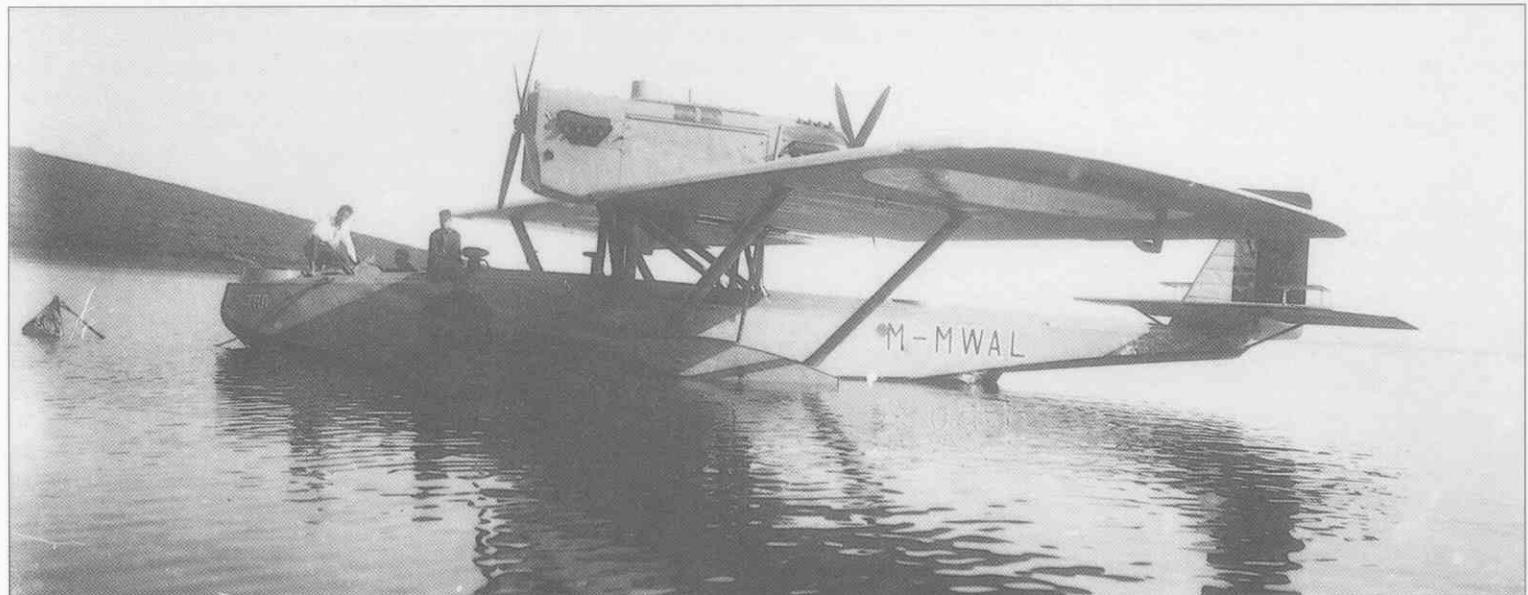
El 18 salió el *Jahú* de Génova con el propósito de llegar a Gibraltar, pero unos fallos de motor, les hizo tomar agua en el puerto de Alicante, para continuar a Gibraltar, el 19, tras una somera reparación.

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

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

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

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



*Hidroavión Dornier Wal "Plus Ultra"*

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

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

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

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

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

#### PRIMERA TRAVESIA AEREA, NOCTURNA, DEL ATLANTICO SUR

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



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

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

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

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

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

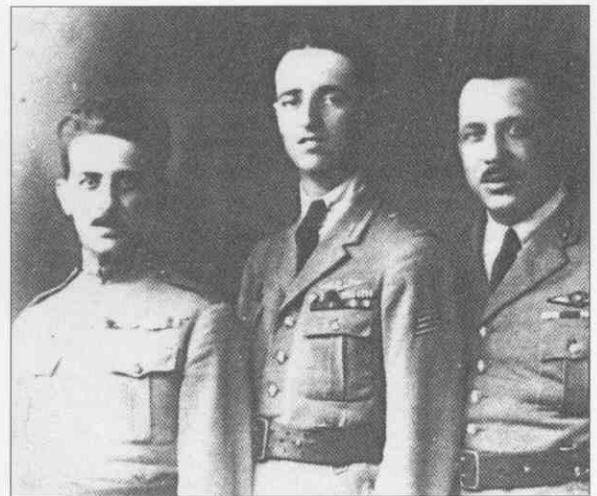
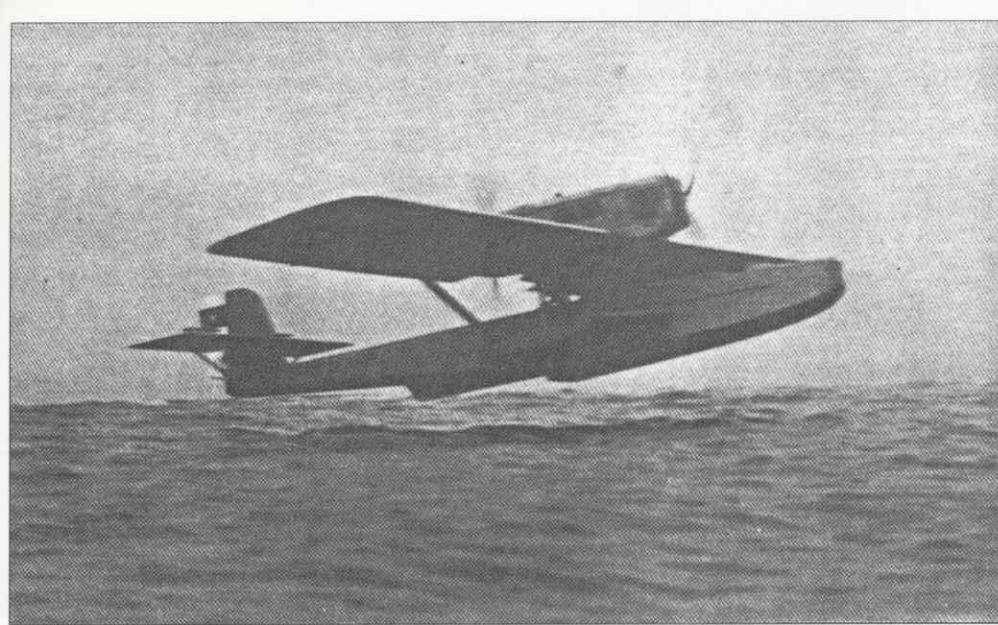
del aeródromo militar de Alverca, en Ribatejo.

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

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



El "Argos" en la ría de Lisboa



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

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

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

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

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

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

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

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

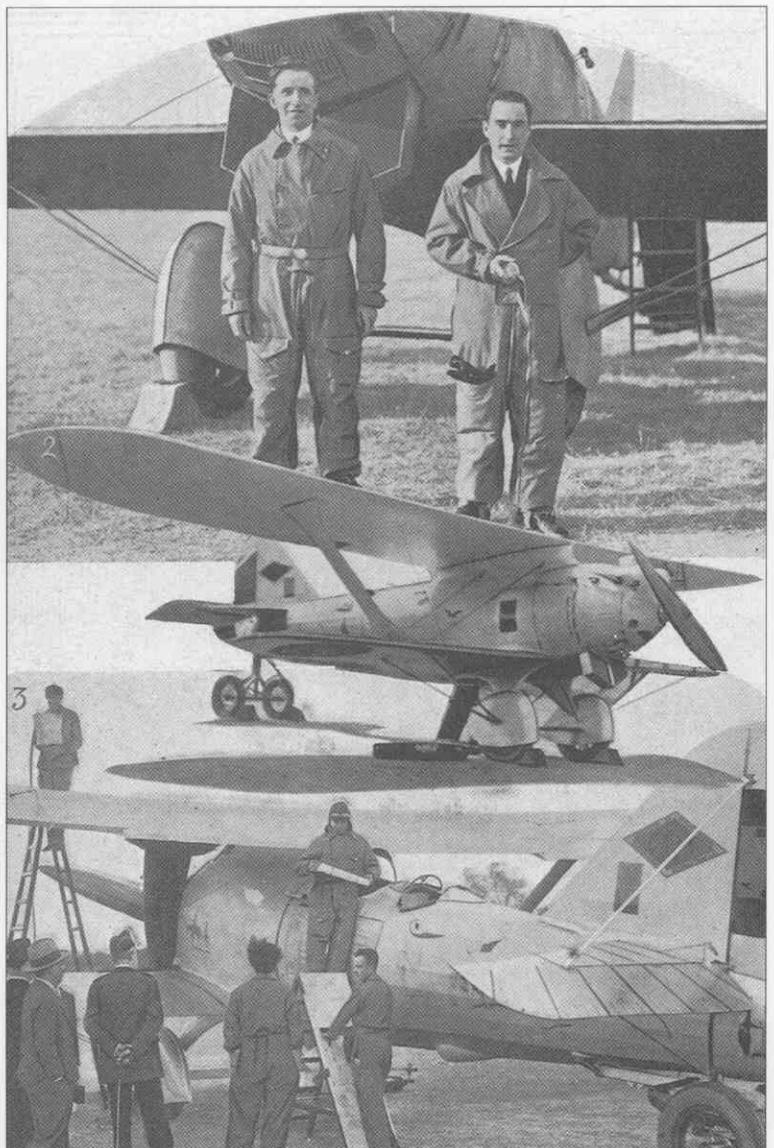
El mayor Sarmiento de Beires quería regresar a Portugal volando a lo largo de la costa atlántica de América del Sur, hasta los Estados Unidos para, por Terranova y Azores, cruzar el Atlántico Norte hasta Lisboa. Pero no lograrían su propósito los héroes lusitanos, ya que, una parada de motor, cuando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

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

## EL MAGNIFICO VUELO DEL "JESUS DEL GRAN PODER"

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

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



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

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

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

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

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

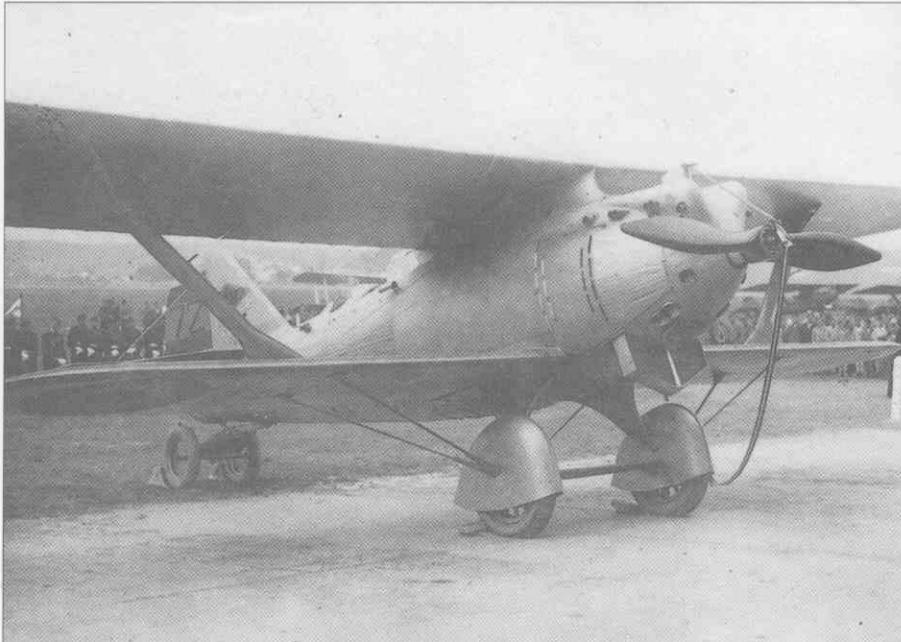
El regreso a España lo hicieron aviadores y aeroplano, embarcados en el crucero *Almirante Cervera*. A la llegada a Cádiz, donde el recibimiento fue apoteósico, fue desembarcado el avión, y montado, volando el 8 de junio a Tablada donde le esperaba una gran formación de más de cien aviones que le escoltaron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

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

## CRUZA EL ATLANTICO UN AVIADOR URUGUAYO

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

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



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

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

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

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

No habían recibido los aviadores comunicación alguna desde el despegue, pese a llevar la antena extendida, hasta que comproba-

ron que una conexión estaba rota, avería que logró reparar Larre.

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

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

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

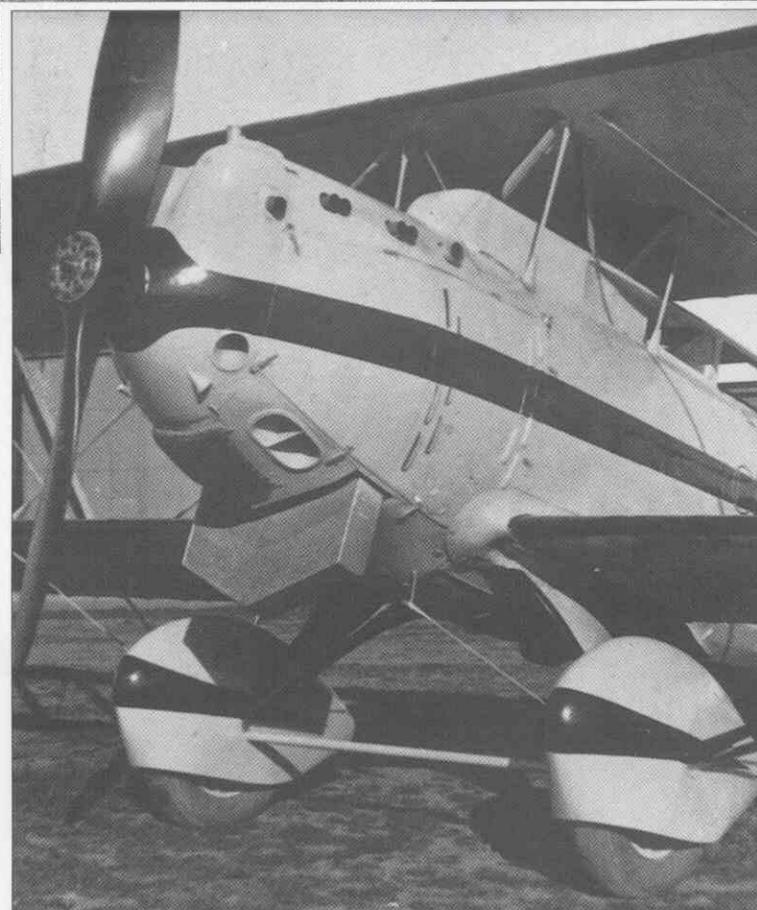
Un mensaje de la isla de Fernando de Noronha engañó a los aviadores que creyeron estar ya cerca de Natal, viendo pasar las horas sin avistar la tierra, recibiendo una descarga en la antena de la radio que quedó inutilizada.



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

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

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



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

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

#### SEVILLA-CAMAGÜEY: EL ÚLTIMO RAID EN BIPLANO

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

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

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

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

VUELOS TRASATLANTICOS DE AVIADORES HISPANICOS

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

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

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

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

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

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

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

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

DE SANTANDER A MEXICO, EN AVIONETA

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

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

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

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

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

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

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

Hacia el centro del día, llevaban ya el aviador y la *Santander* catorce larquísimas horas sobre sus fatigados organismos, cuando el piloto divisó en el horizonte una línea oscura que pronto identificó como la isla de Fernando de Noronha; a pesar de la tormenta, no se había desviado de su ruta y no tardó en sobrevolar tierra americana. Avistado Natal e identificado su aeródromo, en él aterrizó Pombo, tras haber cruzado el Atlántico, en solitario, con un avión de 12 metros de envergadura y poco más de 600 kilos de peso, con un motor de 130 c.v. cubriendo en dieciseis horas y cuarenta y siete minutos, 3.160 kilómetros. En los depósitos de la *Santander* quedaba combustible para veinticuatro minutos de vuelo.

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



Juan Ignacio Pombo y su avioneta "Santander".



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

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

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

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

#### EL VUELO CAMAGÜEY-SEVILLA, DE UN AVIADOR CUBANO

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

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

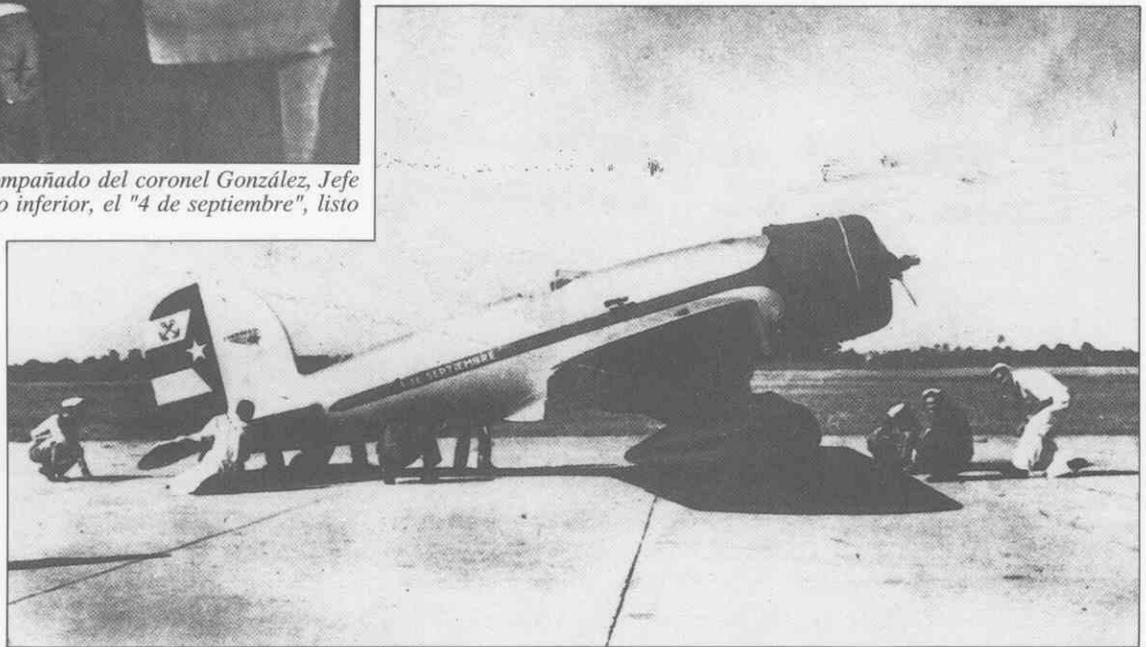
Contaba para ello con un monoplano de ala baja, metálico, *Lockheed*

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

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

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

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



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

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

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

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

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

## EL ATLANTICO VENCIDO POR UN GLOBO ESPAÑOL

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

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

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

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

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

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

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

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

La primera noche que pasaron en el aire, la del 9 al 10, sufrieron los aerosteros las peores horas del raid, cuando fue cogido el *Ciudad de Huelva* por una tormenta que lo arrastró durante casi 1.200 kilómetros, y en la que tan pronto estaban a pocos metros de las olas, oyendo su feroz rugido, como ascendían sin poder evitarlo, llegando en algún momento a alcanzar 17.400 pies (5.300 m.) de altitud, donde por el enrarecimiento del aire experimentaron algunas molestias que, dado que fue por un corto espacio de tiempo, no

tuvieron consecuencias. Durante la tormenta, hubieran de permanecer ambos aerosteros pendientes de los instrumentos y mandos del globo, sufriendo la fuerza del viento y los desagradables efectos de la fuerte lluvia que entraba en la barquilla; esta circunstancia alteró completamente el plan de guardias previsto, fatigando mucho a ambos aerosteros que, a partir de esa noche, apenas pudieron dormir cuatro horas seguidas.

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

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

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

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

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



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