

Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Pág. 3

*El Ejército del Aire
Proyectando seguridad*

F. JAVIER GARCÍA ARNAIZ
General del Aire
Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire



Pág. 26

*Aeronaves del siglo XXI
Planeadores militares de ayer
y de hoy (y II)*

FRANCISCO YANIZ VELASCO
General de Aviación (R)



Pág. 7

*John Moore-Brabazon
Artífice de los Airgraphs*

JOSÉ RAMÓN MORENO FERNÁNDEZ-FIGARES
Miembro de la Real Academia Hispánica de Filatelia



Pág. 30

*Los Centauros del aire (V)
Hans-Ulrich Rudel
y el JU-87 Stuka*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fdez. Duro



Pág. 12

El vuelo del Plus Ultra (1926)

EDUARDO GONZÁLEZ-GALLARZA MORALES
General del Aire (ret) Presidente Nacional
de la Real Hermandad de Veteranos de las FFAA.
y de la G.C.



Pág. 33

*José de la Horga y Posadillo
y el aeróstato «Montañés»*

DAVID LAVÍN BORDÁS



Pág. 14

El vuelo Madrid-Manila (1926)

EDUARDO GONZÁLEZ-GALLARZA MORALES
General del Aire (ret) Presidente Nacional
de la Real Hermandad de Veteranos de las FFAA.
y de la G.C.



Pág. 37

*Al rescate del cine:
Dive Bomber*

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ
Licenciado en Filología Románica
Miembro del Círculo Aeronáutico



Pág. 16

La carrera por el Canal

SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN
Socio de la F.I.O. y miembro del Círculo Aeronáutico



Pág. 39

*Historias de la Aviación Española
Los pioneros*



EN ESTE EJEMPLAR doble (números 11 y 12) contamos con una colaboración sumamente honrosa para nosotros (ver editorial en la cubierta posterior), firmada por el General del Aire, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, FRANCISCO JOSÉ GARCÍA ARNÁIZ.

A este artículo le sigue la de un colaborador inédito JOSÉ RAMÓN MORENO FERNÁNDEZ-FÍGARES, Miembro de la Real Academia Hispánica de Filatelia, tratando un tema escasamente conocido sobre el correo postal durante la Segunda Guerra Mundial, los Airgraphs, que a buen seguro despertará el interés de nuestros suscriptores.

Otro distinguido General del Aire, ex JEMA, socio y Aerostero Mayor de Honor del Círculo Aeronáutico, EDUARDO GONZÁLEZ-GALLARZA MORALES. Nos abre el apetito, con las gestas del Plus Ultra y de la Escuadrilla Elcano, para adentrarnos en los Grandes Vuelos de la aviación española, acontecidos en el primer tercio el pasado siglo XX.

SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN nos documenta ampliamente sobre la competencia despertada entre los pioneros europeos por ver quién lograba cruzar primero el Canal de la Mancha en dirección a Inglaterra, uniendo por medios aéreos el continente con las islas británicas.

Nuestro entrañable colaborador habitual del Círculo Aeronáutico y de la Revista RESCATE, General de aviación (r) y periodista FEDERICO YANIZ VELASCO concluye en esta ocasión su análisis sobre el uso de los planeadores en periódicos bélicos.

JOSÉ DAVID VIIGIL-ESCALERA BALBONA, Presidente del Círculo Aeronáutico, editorialista y coordinador de contenidos de esta revista, nos presenta su quinto “centauro” (piloto, identificado con un avión concreto) a través de las gestas de HANS-ULRICH RUDEL y su JU-87 “Stuka”.

Nuestro socio, escritor e historiador de la aeronáutica cántabra DAVID LAVÍN BORDÁS, afronta el rescate de su paisano aerostero, contemporáneo y amigo de Jesús Fernández Duro, JOSÉ DE LA HORGA Y POSADILLO, Marqués de Salvatierra y Peralta (1870-1916).

JOSE MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, es un cinéfilo apasionado, que tiene la escasa virtud de poder contemplar las imágenes del film que esté visionando y evaluar con acierto, desde dos puntos de vista tan distantes con el de protagonistas así como desde el de los técnicos que completan los títulos de crédito. Y además, trasladar al lector los detalles precisos, con tal corrección literaria, que los lectores tendrán más facilidades para disfrutar de la película. Que es lo que hace hoy con Dive Bomber.

A los efectos de ajustar páginas para que ningún artículo nos quede cortado y condicionado a las disponibilidades económicas que permitan editar un nuevo ejemplar, hemos preferido cubrir unas páginas “rescatando” de la valiosa revista AEROPLANO editada anualmente por el IHCA uno de sus magníficos comics.

Ni el Consejo de Redacción de la revista RESCATE, ni sus miembros asesores, ni sus patrocinadores, se responsabilizan del contenido de los artículos aquí publicados, siendo sus autores los únicos que con sus firmas adquieren la responsabilidad de tales contenidos.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Miembros del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, *Presidente, escritor.*
NURIA NACARINO ALEA, *Licenciada en Historia.*
MIGUEL LAMAS LESTA, *Licenciado en Historia.*
JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, *Licenciado en Filología Románica.*
MANUEL GUTIÉRREZ SAAVEDRA, *Licenciado en Ciencias Físicas.*

Consejeros asesores del consejo de redacción:

FEDERICO YANIZ VELASCO, *General de Aviación (r), periodista, miembro del CIHCA.*
ALFREDO KINDELÁN Y CAMP, *Coronel de Aviación (r), miembro del CIHCA.*

Edita: CÍRCULO AERONÁUTICO JESÚS FERNÁNDEZ DURO
Gregorio Áure, 7 - 1.º / 33930 La Felguera (Asturias) / historiadora@circuloaeronautico.com / www.circuloaeronautico.com
Realización: Imprenta Mercantil Asturias, S. A. / Dep. Leg.: As. 4.910-2010



El Ejército del Aire

Proyectando seguridad

F. JAVIER GARCÍA ARNAIZ

General del Aire

Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire

ESCRIBIR SOBRE el Ejército del Aire es siempre una tarea gratificante. Si además el marco en el que he de hacerlo es una publicación cuyo fin es recordar la Historia de la Aviación, el placer se vuelve honra.

Todos aquellos que servimos a España desde el Aire nos asombramos cuando echamos la vista atrás y conocemos las increíbles hazañas protagonizadas por los que nos precedieron. Suscribo pues aquellas líneas de vuestro primer número en las que pude leer que esta revista nace para que «*las nuevas generaciones conozcan del gran esfuerzo y valor que tuvieron que realizar sus predecesores*».

No obstante hoy no pretendo referirme al pasado. Quisiera aprovechar esta oportunidad para exponer, aunque de una forma necesariamente breve, los aspectos más relevantes de la actualidad de la Institución que tengo el honor de dirigir.

Fuerza, Operaciones, Vigilancia y Acción del Estado constituyen el campo de actuación propio de las Fuerzas Armadas y por ende del Ejército del Aire. Por ello expondré qué estamos haciendo en cada una de estas áreas.

Además hablaré del personal que, junto con los medios materiales, la doctrina y el entrenamiento, constituyen el auténtico poder aeroespacial gestionado por el Ejército del Aire.

La Fuerza

La Fuerza es la razón de ser de las Fuerzas Armadas. Está constituida por un conjunto de recursos humanos y materiales cuyo cometido principal es prepararse para la realización de operaciones militares y, en su caso, llevar a cabo las que se le encomienden.



General del Aire, JEMA, García Arnaiz.

En la actualidad del mundo globalizado que nos ha tocado vivir, el entorno estratégico evoluciona rápidamente y con frecuencia la posible amenaza es impredecible. Por ello, las Fuerzas Armadas han estado trabajando intensamente para poder proporcionar una capacidad de respuesta inmediata ante posibles agresiones de diferente índole y en escenarios diferentes.

Esta capacidad de respuesta a su vez se fundamenta en un adecuado grado de disponibilidad de las unidades, que solamente puede conseguirse con el apropiado apoyo logístico.

El Ejército del Aire ha tomado las medidas oportunas para que sus unidades de combate mantengan un elevado grado de disponibilidad. Entre ellas me gustaría destacar las siguientes:

- Una política de adquisiciones que ha dotado al Ejército del Aire con material muy sofisticado y avanzado tecnológicamente.
- La implementación de unos sistemas de entrenamiento modernos y eficientes, que han redundado en una gran preparación del personal.
- El desarrollo de una doctrina propia que define los principios y criterios que rigen toda nuestra actividad y hace que nuestros procesos de trabajo sean muy eficientes.

El despliegue realizado para las operaciones de la coalición internacional en Libia constituye un buen ejemplo de esta capacidad de respuesta. Las unidades del Ejército del Aire fueron capaces de desplegar en menos de 24 horas desde que se les dio la orden. Un día después se les encomendaban las primeras misiones en la zona de operaciones.



Nuestra aviación de combate lleva muchos años demostrando que está sobradamente preparada para acometer las misiones que se le encomiendan. Los ya veteranos F-18 siguen aportándonos unas muy buenas capacidades, sobre todo gracias a los procesos de modernización a los que los hemos sometido. El Eurofighter ha comenzado hace pocos meses sus operaciones desde el Ala 14 en Albacete. De esta forma estamos completando el despliegue previsto para nuestro más moderno y capaz sistema de armas.

El Ejército del Aire cuenta también con una serie de aviones de transporte que pueden realizar el abastecimiento por vía aérea tanto de sus propias unidades, como de las del Ejército de Tierra y de la Armada que así lo requieran. En este sentido podemos contribuir a mantener el adecuado grado de sostenimiento de las Fuerzas Armadas y por lo tanto la operatividad de las mismas, tanto en territorio nacional como en las misiones que han de realizarse en el exterior.

Vigilancia y control

Una de las misiones permanentes que tienen encomendadas las Fuerzas Armadas es la vigilancia y el control del espacio aéreo de soberanía nacional. Vigilancia que se lleva a cabo todos los días del año, las 24 horas del día, ininterrumpidamente.

Esta misión adquirió hace unos años, como es bien sabido, una nueva dimensión, al complementarse la misión tradicional de defensa contra una amenaza exterior, con la lucha permanente contra la amenaza terrorista.

El Ejército del Aire aporta a esta misión permanente los medios, la experiencia y el conocimiento. Sin ninguna duda es este un entorno en el que nuestros hombres y mujeres son expertos. Por ello hemos sido capaces de desarrollar una red de vigilancia fija con unas capacidades más que sobresalientes. Puede decirse que nuestro Sistema de Mando y Control es de los mejores de Europa ya



que contamos con una red de Escuadrones de Vigilancia Aérea muy completa. Ahora nuestros esfuerzos se centran en mejorar nuestras capacidades de mando y control desplegables.

La nueva estructura de la OTAN emanada de la Cumbre de Lisboa del año 2010 ha supuesto, entre otras muchas cosas, la reconversión del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de Torrejón. El Centro, mandado por un general del Ejército del Aire, ha asumido la responsabilidad de la Defensa Aérea de la zona sur de Europa. Nosotros vamos a contribuir a las operaciones del CAOC Torrejón con numeroso personal y con el apoyo logístico proporcionado por la propia base.

Uno de los aspectos de esta misión permanente de la OTAN es la defensa contra ataques de misiles balísticos. El Centro de Guerra Aérea, responsable del desarrollo doctrinal en el Ejército del Aire, seleccionó precisamente este tema para ser debatido en la Cátedra Kindelán 2012.

La Acción del Estado

Otro cometido esencial de las Fuerzas Armadas es apoyar la Acción del Estado. Es bien conocido que el Ejército del Aire desarrolla una amplia gama de misiones en apoyo de diversos organismos e instituciones. En todo caso me gustaría aportar aquí algunos ejemplos:

- La lucha contraincendios con los «Apagafuegos» del Grupo 43.
- El Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) con las aeronaves de los tres escuadrones SAR con que cuenta el Ejército del Aire.
- La calibración de radio-ayudas a la navegación aérea con los Falcon 20 del Grupo 47 y los Cessna Citation del Centro Cartográfico.
- Las misiones para la creación de imágenes aeroespaciales y cartografía en apoyo de organismos y empresas, tanto privadas como públicas, con los aviones del Centro Cartográfico.

- El transporte de personalidades del Estado con los aviones del Grupo 45 y los helicópteros del 402 Escuadrón.
- Las aeroevacuaciones médicas llevadas a cabo con nuestros aviones de transporte y con nuestros helicópteros.
- El apoyo prestado a las Instituciones y Organismos del Estado en caso de emergencias o catástrofes.
- El apoyo prestado al Ministerio de Asuntos Exteriores, tanto en el transporte de personas como en la distribución de ayuda humanitaria.
- La apertura de muchas de nuestras Bases Aéreas al tráfico civil para facilitar el desarrollo de la economía nacional.

El Ejército del Aire juega además una importante labor como impulsor de la economía. Así, a la hora de lanzar un programa, la participación de la industria nacional es un factor determinante en el proceso de decisión. La experiencia acumulada de muchos años de trabajo junto con estas compañías nacionales, nos dice que los frutos de esta colaboración son abundantes y de mucha calidad.

Los dos programas más importantes en los que nos hemos embarcado en los últimos años, el Eurofighter y el A400M, son un buen ejemplo, pues gracias a ellos se han generado numerosos puestos de trabajo, se han creado numerosas empresas y la industria nacional ha adquirido una experiencia y un conocimiento impensables sin la existencia de estos programas.

Las Operaciones

El Ejército del Aire prepara continuamente su Fuerza para llevar a cabo las operaciones en las que se requiera su participación. Como señala la Estrategia Española de Seguridad, los compromisos adquiridos por España en organizaciones internacionales, así como las obligaciones de defensa mutua que nuestro país comparte con sus socios y aliados de la Unión Europea y la OTAN, pueden propiciar la participación de nuestras Fuerzas Armadas en operaciones de mantenimiento de la paz, de protección de civiles u otras.

En realidad, esta participación en las operaciones que se derivan de los compromisos internacionales de España, se adapta bien a la clara vocación expedicionaria del Ejército del Aire. De hecho, todas las capacidades del Ejército del Aire son desplegadas.

No hace falta explicar que nuestros aviones y helicópteros están operando en escenarios que a



veces están muy lejos de España. Si anteriormente mencionaba el ejemplo de los aviones de combate, nuestra aviación de transporte ha llevado a cabo misiones en todos los continentes y casi siempre cuando las condiciones son muy adversas. Además, nuestro destacamento HELISAF en Afganistán proporciona medios de aeroevacuación médica a todas las tropas de la región en la que está desplegado.

Para apoyar el despliegue de nuestras unidades contamos con dos escuadrones: el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y el Segundo EADA. Estos escuadrones realizan cometidos de defensa, apoyo al transporte aéreo y despliegue de infraestructuras.

El Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), nos proporciona la capacidad de desplegar y operar los medios de mando, control y comunicaciones para apoyar las operaciones aéreas.

Las Unidades Médicas Aéreas de Apoyo al Despliegue (UMAAD) y la Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER) nos facultan para prestar la adecuada atención sanitaria a las fuerzas desplegadas, y de esta forma mantener su capacidad operativa.

Otro de los aspectos que queremos potenciar en el ámbito de las operaciones son las denominadas Operaciones Especiales. El Ejército del Aire ya cuenta con una unidad especializada en este tipo de misiones, la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC). Además, como los aviones de transporte son con frecuencia el vehículo utilizado para esta demandante labor, queremos dotar a algunas de nuestras aeronaves con la capacidad para llevar a cabo misiones de operaciones especiales y a sus tripulaciones con el correspondiente entrenamiento.

No puedo dejar de mencionar, antes de finalizar este apartado, las misiones que llevan a cabo nuestros aviones de patrulla marítima. El Ejército del Aire ha realizado un importante esfuerzo para



desarrollar esta capacidad y ahora estamos recogiendo los frutos con nuestra participación en la Operación Atalanta. Desde los inicios de la operación en el año 2008, hemos desplegado en Yibuti de forma alternativa tanto nuestros CN-235 VIGMA como los P-3 Orión.

Las personas

El Ejército del Aire está formado en la actualidad por unas 26.000 personas. Aunque con estos parámetros pueda parecer difícil, todos formamos un gran equipo en el que cada uno de sus componentes juega un papel protagonista. No puede ser de otro modo, pues en nuestra organización la inmensa mayoría de las tareas exige una alta especialización y por lo tanto todos somos necesarios.

Precisamente por la importancia que cada uno de los individuos tiene para el conjunto, nuestra Institución siempre se ha preocupado por la calidad de la formación de su personal. Un entrenamiento riguroso conduce indefectiblemente a una operación eficiente y segura, y dado el ambiente en el que normalmente desarrollamos nuestra actividad, el Aire-Espacio, cualquier error puede tener consecuencias fatales.

Por ello hemos desarrollado un sistema de enseñanza que cuenta con una red de escuelas muy completa. De hecho, tenemos la capacidad de proporcionar a nuestros hombres y mujeres, desde los cimientos básicos de la educación militar y técnica, hasta los más avanzados cursos de especialización.

De todas formas, como siempre se puede mejorar, existen algunos aspectos de la formación de nuestros hombres y mujeres que queremos potenciar. Entre éstos destacaría aquellos que los faculten para desarrollar su labor en ambientes multinacionales, pues estoy convencido de que cada vez en mayor medida tendremos que desarrollar nuestro

trabajo en conjunción con nuestros aliados.

Actualmente unos 350 miembros del Ejército del Aire se encuentran desplegados en el exterior. La mayoría se encuentran en Afganistán y en Yibuti en misiones de lucha contra el terrorismo internacional. Su labor está siendo aplaudida por todos aquellos que han tenido la oportunidad de conocerla y por ello yo me siento muy orgulloso de todos ellos.

Reflexión final

No puedo finalizar estas líneas sin referirme a la realidad de las circunstancias que atraviesa nuestro país.

Es bien conocido que nos enfrentamos a sensibles reducciones presupuestarias. A pesar de ello el Ejército del Aire continuará cumpliendo con las misiones fundamentales que le han sido encomendadas.

Hay cosas que la crisis económica no va a cambiar. Seguiremos entrenando a nuestros hombres con responsabilidad y con seguridad. No escatimaremos horas de trabajo para que nuestro material alcance los mejores niveles de disponibilidad posibles. En definitiva continuaremos administrando los recursos que nos son encomendados con disciplina, entrega y entusiasmo.

Todo esto lo seguiremos haciendo porque los hombres y mujeres del Ejército del Aire se mueven por principios que son inmutables, y por lo tanto no sujetos a los vaivenes de las circunstancias económicas. Nuestra vocación de servicio es demasiado grande como para que las circunstancias difíciles nos amedrenten.

* Todas las fotos de este artículo fueron solicitadas a, y facilitadas por, el Gabinete del JEMA.

John Moore-Brabazon

Artífice de los Airgraphs

JOSÉ RAMÓN MORENO FERNÁNDEZ-FÍGARES

Miembro de la Real Academia Hispánica de Filatelia

COMO COLECCIONISTA y jurado temático, desde hace años había investigado sobre un área tan rica para la Filatelia Temática y la Historia Postal, como el Correo Microfilmado durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo ha sido recientemente cuando descubrí el motivo de la puesta en marcha de este sistema en Inglaterra, que de alguna forma había sido esquivado por estudios anteriores. Ya tenía algunas pistas, hasta que, con mucha suerte por cierto, encontré directamente en las actas de sesiones del Parlamento británico, la relación entre el Ministro de Transportes del Gobierno de Churchill, John Moore-Brabazon y la compañía de material fotográfico Kodak y sus supuestos regalos a miembros del Parlamento. Este posible conflicto de intereses quizás haya sido la razón de que la relación entre Kodak – Ministro Moore-Brabazon – Airgraphs haya quedado oculta en las historias “oficiales”.

Pero vayamos por partes y no adelantemos acontecimientos.

Ya en la década de 1920, los bibliotecarios, los archiveros, y los conservadores de documentos de algunas de las principales bibliotecas estatales, y particularmente la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos y la Biblioteca del British Museum de Londres, habían insistido en la necesidad de conseguir un sistema que promoviera el microfilmado de los escritos con un coste razonable. Se trataba



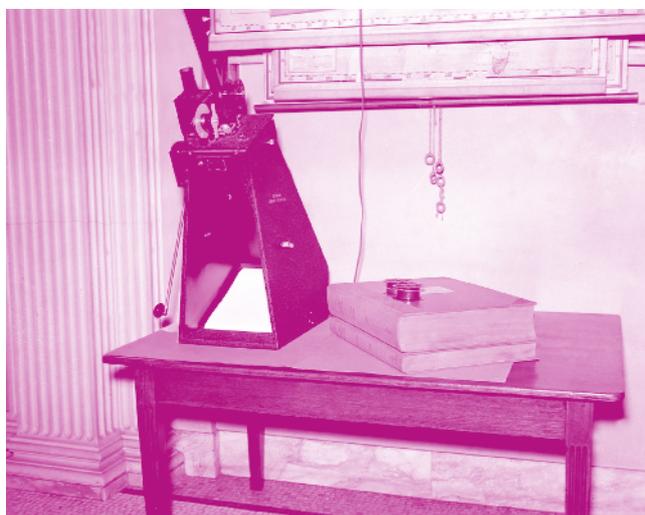
John Moore-Brabazon, pilotando su biplano Voisin.

tanto de ahorrar espacio como de preservar del deterioro libros y documentos valiosos.

Esa presión indujo a Eastman Kodak, que ya dominaba más del 40% del mercado fotográfico y de material de imprenta, a investigar y conseguir los equipos y el material necesarios.

Así en 1928 Recordak, una filial de Eastman Kodak, compró al banquero de Nueva York, George Mc Carthy, la patente de su máquina “Checkograph” que había desarrollado un sistema de fotografía de documentos con suficiente calidad de imagen destinado a archivar una copia de los cheques que enviaban a otros bancos para su compensación.

En 1931, Los aparatos Recordak eran capaces de mover automáticamente una película fotográfica de reducido tamaño en sincronización con los



Máquinas microfilmadoras Recordak, modelos de 1928 y 1939 respectivamente.

documentos que la iban alimentando mediante un tambor rotatorio.

Entre 1927 y 1935 la Biblioteca del Congreso de los EEUU microfilmó más de tres millones de páginas de libros y manuscritos pertenecientes a la British Library. En menor medida otras bibliotecas como la de la Universidad de Chicago y la Biblioteca Pública de Nueva York se lanzaron a microfilmear sus documentos más preciados. Este movimiento hizo que Kodak continuase con la evolución y mejora de los sucesivos modelos de su máquina microfilmadora “Recordak”.

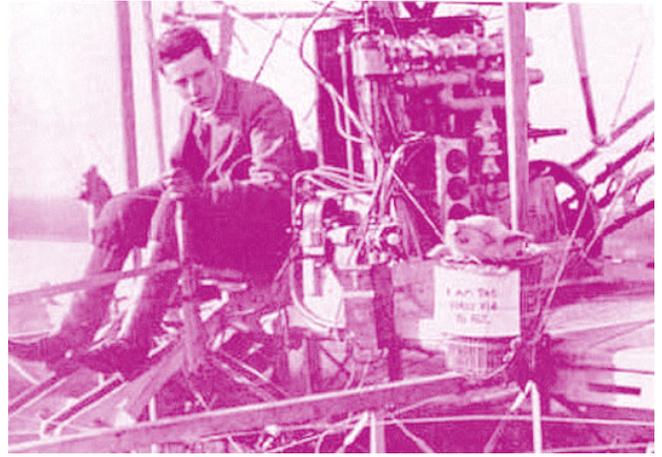
En 1932 Kodak ya ofreció a los Correos Americano y Británico la utilización en sus correos aéreos del sistema de fotografiar en origen las cartas con película de pequeño formato y enviar solamente la película para ser reveladas en destino. Sin embargo los Correos descartaron la propuesta principalmente por estimar que los usuarios no aceptarían la falta de confidencialidad que implicaba.

Con el crecimiento de la tensión pre-bélica, en 1934 el Museo Británico estableció un plan para trasladar fuera de Londres la mayor parte de sus colecciones si estallaba la guerra. La Biblioteca Nacional de Gales en Aberystwyth había construido un túnel a prueba de bombas para sus libros y documentos, en la roca bajo el edificio de la Biblioteca e invitó al museo Británico a compartirlo. En agosto de 1939, unos días antes de la invasión alemana de Polonia, el Museo Británico trasladó sus colecciones a varios lugares secretos. Se sabe que a la Biblioteca de Aberystwyth se mandaron 100 toneladas de libros, manuscritos y grabados.

Los airgraphs¹

Tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial, el envío de la correspondencia que mantenían las tropas con sus familiares lejos de casa llegó a constituir un acuciante problema. La cantidad de correo se hizo inmensa y con la creciente distancia a que se iban encontrando muchos combatientes de sus hogares tras la intervención en la guerra de prácticamente los cinco continentes, la continuidad en el transporte del correo constituyó un objetivo prioritario.

Y es que, el alto mando militar era consciente de la importancia del buen funcionamiento del correo para mantener alta la moral de la tropa que vivía en circunstancias extremadamente penosas. Las cartas entre padres –madres sobre todo– e hijos, novios con sus novias, maridos con sus familias, consti-



John Moore-Brabazon, a los mandos de su avión “bird of passage”.

tuían su única conexión con el mundo “real” en medio de aquella locura.

Entonces surge una figura que apenas se la relaciona con los Airgraph y que sin embargo fue vital para su puesta en servicio. Se trata de John Theodore Cuthbert Moore-Brabazon. Nacido en Londres en 1884, Moore-Brabazon fue un pionero de la aviación inglesa. Tras graduarse como ingeniero en el Trinity College de Cambridge, en 1908 aprendió a volar en Francia en un biplano “Voisin”. El 30 de octubre del año siguiente ganó el premio de “Las 100 Libras” ofrecido por el periódico Daily Mail. En marzo de 1910 se convirtió oficialmente en el primer piloto británico.

Entre las numerosas peripecias de su intensa vida, participó en la Primera Guerra Mundial, desarrollando en 1915 la primera cámara fotográfica aérea, que resultó de enorme importancia estratégica. Cuando el 1 de abril de 1918, la Real Fuerza Aérea se fusionó con la Fuerza Aérea Naval, formándose la Royal Air Force, John Moore-Brabazon fue nombrado Teniente Coronel provisional.

Terminada la guerra entró en la política ocupando diversos cargos cada vez más importantes, en paralelo con su actividad profesional. Y así he encontrado directamente de las actas de sesiones del Parlamento Británico (Internet es impagable), que el 10 de marzo de 1933, a las 2.50 p.m. el Teniente Coronel Moore-Brabazon, que era diputado por Wallasey, se veía obligado a declarar en un asunto de supuestos regalos indebidos: “Soy director de la Compañía Kodak. La Compañía Kodak fabrica cámaras que han estado distribuyéndose como regalo, (...entre miembros del Parlamento). No he sido yo sino el Consejo de Administración de la empresa quien ha estado realizando esos regalos, que yo voy a intentar eliminar...” (*HC Deb 10 March 1933 vol 275 cc1563-84 UK Parliament*).

¹ Una información detallada sobre los Airgraph y su funcionamiento puede encontrarse en el artículo “El Correo Microfilmado en la II Guerra Mundial, publicado por el autor en el n.º 15 de “Academus”, de Noviembre de 2011.



John Theodore Moore-Brabazon, convertido en Ministro de Transportes del Reino Unido.

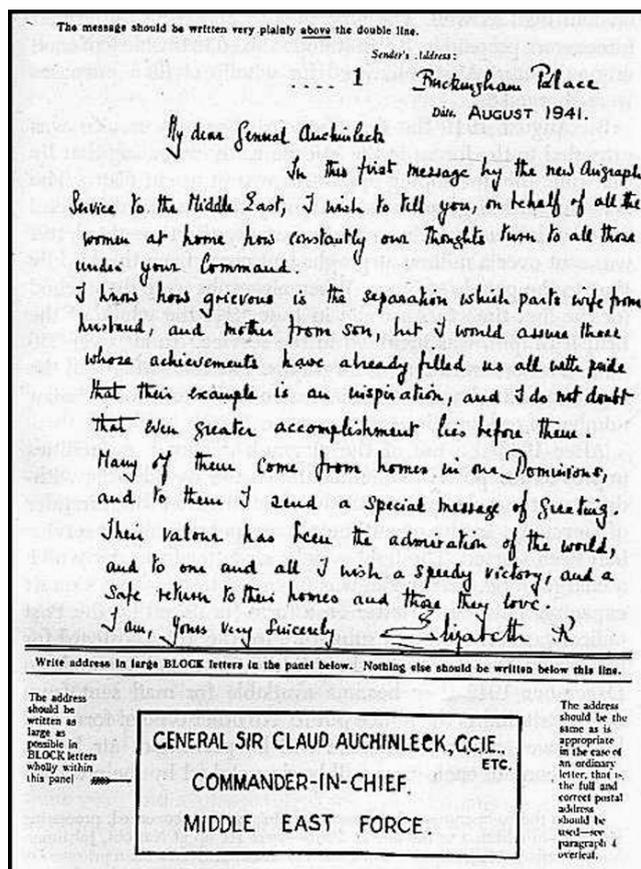
Efectivamente fue director de Kodak Limited, la filial inglesa de la Eastman Kodak americana y responsable de esta compañía para Inglaterra y los países nórdicos.

Por eso no puede ser casualidad que cuando en octubre de 1940 fue nombrado Ministro de Transportes del gobierno de Churchill, inmediatamente iniciara la organización de un sistema de correo microfilmado. Y es que lo conocía perfectamente, de su etapa como director de Kodak. No habían transcurrido seis meses desde su nombramiento como Ministro cuando se iniciaba el envío de los primeros Airgraph, otorgándose el monopolio de todo el equipamiento y de todo el proceso a Kodak Limited. Estamos hablando de decenas de millones de Libras Esterlinas de los años cuarenta.

Se estableció el servicio de correo microfilmado, (palabra que en aquella época no existía y se le llamaba película de pequeño formato), mediante la colaboración de Kodak con el Ministerio de la Guerra, El Ministerio del Aire, el Almirantazgo Británico y el Correo. Se formó una sociedad, la «Airgraph Limited» constituida por *Kodak, Imperial Airways*, que luego cambiaría su nombre a *British Airways* y la *Pan-Am*.

Se puso a disposición de todo el personal militar y de sus familias unos impresos ilustrados de 28 centímetros de alto por 21 de ancho. Una vez que escribían la dirección del destinatario y su mensaje, estos impresos eran enviados al centro de procesamiento fotográfico más cercano, donde eran microfilmados únicamente los anversos de los impresos.

Los microfilmes eran los que viajaban a su lejano destino y una vez allí se revelaban en papel fotográfico de 13 por 10,5 cms. A continuación se metían en sobres de servicio y se llevaban a los destinatarios. De esta forma, se consiguió ahorrar el transporte de toneladas de papel.



El General Sir Claude Auchinleck, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en Oriente Medio fue el destinatario del primer Airgraph en Agosto de 1941, enviado por la Reina Elizabeth.

Habían nacido los “Airgraph”, que durante mucho tiempo fueron sistemáticamente confundidos con los “V-Mail” americanos.

Kodak tenía oficinas en El Cairo que eran capaces de procesar los negativos de los Airgraph, pero hubo que esperar a recibir de América el equipamiento adecuado para que la oficina de El Cairo pudiese proceder a enviar las respuestas al Reino Unido. Así, el Correo Británico inauguró el “Airgraph Service” en agosto de 1941, siendo la Reina Elisabeth, madre de la actual Isabel II, la que envió el primer Airgraph a Egipto, al Comandante en Jefe, General Auchinleck.

Texto del primer Airgraph, reproducido en la imagen anterior:

Palacio de Buckingham, agosto de 1941

Mi querido general Auchinleck,

En este primer mensaje por el nuevo Servicio de Airgraph a Oriente Medio, quiero decirle, en nombre de todas las mujeres que se encuentran en sus hogares, como nuestros pensamientos se dirigen constantemente a todas las personas bajo su mando. Yo sé cuán grave es la separación de la esposa

de su marido, y de la madre del hijo, pero me gustaría asegurarle que sus logros nos han llenado a todos nosotros de orgullo y que su ejemplo es una inspiración, y no me cabe duda de que el logro mayor está delante de ellos. Muchos de ellos provienen de hogares en nuestras colonias, y para ellos quiero enviar un mensaje especial de saludo. Su valor ha sido la admiración del mundo, y para cada uno y para todos les deseo una rápida victoria, y un regreso seguro a sus hogares y con sus seres queridos.

Sinceramente suya, Elizabeth, Reina

Los Airgraphs llegaban a los destinatarios de cualquier parte del mundo tardando entre diez y doce días.

En mayo de 1941 John Theodore Moore Brabazon dejó el Ministerio de Transportes para hacerse cargo del Ministerio de Aviación. En 1942 se vio obligado a dimitir como Ministro al expresar su esperanza de que Alemania y la Unión Soviética, en plena batalla de Estalingrado, se destruyeran mutuamente. Teniendo en cuenta que la Unión Soviética luchaba en el mismo bando que los británicos, el partido conservador, al que pertenecía, consideró inaceptables esas declaraciones. Como compensación fue ennoblecido siendo nombrado Barón de Brabazon of Tara y miembro de la cámara de los Lores.

Tras su salida del gobierno, se le encargó liderar el “Comité Brabazon”, destinado a estudiar el desarrollo de la aviación de la postguerra británica y las necesidades de comunicación aérea entre los distintos países miembros de la Commonwealth.

Volvió a dedicarse a negocios privados ahora en la industria aeronáutica, participando en la Bristol Aeroplane Company. Fabricó el “Bristol Brabazon”, que todavía hoy sigue siendo el mayor avión fabricado en Inglaterra.

El “Bristol Brabazon” se construyó en 1949 con idea de cubrir la ruta trasatlántica entre Gran Bretaña y los Estados Unidos. Fue un completo fracaso comercial al consumir una gran cantidad de combustible y a pesar de su enorme tamaño solo tenía espacio para 100 pasajeros.

Hasta su fallecimiento en 1964 fue un activo miembro de la Cámara de los Lores, participando especialmente en temas relacionados con la aviación.

Bibliografía

The Story of Kodak. Douglas Collins 1990.

George Eastman and the Kodak Camera: Inventions and Discovery. Jennifer Fandel, Purcell and Gordon 2007.



Soldado escribiendo un Airgraph.

History of Kodak www.kodak.com/global/en/corp/historyofKodak/historyIntro.

Evaluation of public library bookmobile service in rural areas in comparison to a books-by-mail service Diane Friese 1976.

A history of direct-mail advertising. Virgil Eugene Harder 1958.

UK Parliament. HC Deb 10 March 1933 vol 275 cc1563-84.

Victory Mail of World War II: V-Mail, the funny mail. James Wesley Hudson, 2007.

The Early Birds of Aviation, CHIRP, Diciembre, 1964, Número 71.

World War II letters of Polly Ann Billington Roulhac: Recreation worker and assistant field director for the American National Red Cross, 1942-1944. Polly Ann Billington Roulhac, 1998.

Mail Call On The Home Front: After WWII Newsletters. Col. John E. Krebs, 2007.

Air Transportation and Travel. Donald M. Pattillo 2003.

They Carried the Mail: A Survey of Postal History Mathew Bowyer 2001.

One Veteran's Story a Memoir of World War II. Linda Billings. 2005.

William M. Senkus web page.

Air Mail Operations During World War II.

Thomas H. Boyle, 1998.

London Gazette: no. 35541, p. 1859, 28 April 1942.

<http://en.wikipedia.org/wiki/>.

Dream of Flight, b Arnold-Baker, Charles 1996, 2001.

A Brief History of the Royal Aero Club, John Blake.

A modo de preámbulo a los grandes vuelos

SIEMPRE ESTUVO en la intención de la redacción de **RESCATE**, el afrontar la publicación de la historia y relato detallado de los grandes vuelos de la aviación española, tanto de la militar como de la civil, pero dado que aún están muy recientes magníficas ediciones de grandes y lujosas publicaciones, en amplios formatos, sobre los más destacados vuelos realizados en los primeros cien años de nuestra aviación, hemos convenido en que el proyecto merece una pausa para no convertirse en lectura cansina para nuestros lectores, que en realidad son los mismos, los de aquellas importantes publicaciones, impulsadas por el IHCA y los de nuestra modestísima revista. Es en todo caso un proyecto que “rescataremos” más adelante, cuando por el tiempo transcurrido se perciban nuevas generaciones de lectores. Ahora, más bien como invitación a que el lector aún novel profundice en la historia de una aviación, la española, que escribió muchas páginas de gloria pero que vienen estando más oscurecidas en la proyección internacional, por la imposibilidad de competir con los grandes imperios informativos y editoriales anglosajones y franceses, hemos invitado al General del Aire don Eduardo González-Gallarza y Morales, Aerostero Mayor de Honor y socio de nuestro Círculo Aeronáutico, persona de gran trayectoria profesional en la milicia aeronáutica y además implicada, sentimentalmente con alguno de aquellos grandes vuelos, por herencia directa, como hijo de uno de los grandes pilotos y héroes de la aviación nacional, a que nos iniciase en el conocimiento de aquellas grandes epopeyas aeronáuticas.

Con exquisita amabilidad, ha accedido a servirnos este aperitivo a modo de relatos breves, concisos y muy precisos de los dos primeros de aquellos grandes vuelos de la aviación militar española: el del “Plus Ultra” a Buenos Aires y el de la Escuadrilla Elcano a Manila.

Unos grandes vuelos que otros países, en rutas distintas, ya habían iniciado anteriormente, apenas firmado el armisticio de la Gran Guerra, y aquí demorados por la necesidad de España de atender con todas sus unidades y todos sus hombres las necesidades bélicas en el norte de África, en la cruda guerra de Marruecos.

Los grandes vuelos españoles, a diferencia de los de otras naciones que competían por acaparar los titulares de los más importantes rotativos y sociedades geográficas, se diseñaron para unir en ruta aérea a los hispanos de acá como aquellos que formaban grandes colonias de emigrantes, que se sentían lejos de la Patria y querían declararse allá orgullosos de ser españoles. Y ese orgullo se lo llevaron con honor, riesgo y valor, nuestros pilotos de los grandes vuelos. Aquellas hazañas hicieron renacer grandes amores y satisficieron nostalgias de muchos años y de millones de compatriotas. Y ello quedó sobradamente demostrado en los grandiosos recibimientos que allá en Filipinas o en hispano-américa se les hicieron. Aún hoy, cuando vemos imágenes filmadas de aquellas llegadas, nos embarga la emoción a quienes no estuvimos allí, ni siquiera presentes aún en la vida, porque los rostros de aquellos emigrantes, bien con risas o con lágrimas, nos contagian sin remedio.

RESCATE marzo 2013

El vuelo del Plus Ultra (1926)

EDUARDO GONZÁLEZ-GALLARZA MORALES

General del Aire (ret) Presidente Nacional de la Real Hermandad de Veteranos de las FFAA. y de la G.C.

EN JULIO DE 1925 los Capitanes Franco y Barberán presentan a la Superioridad su proyecto del vuelo España-Argentina. La idea –que supone una magna empresa aeronáutica– encuentra favorabilísima acogida en los círculos oficiales y se acuerda proceder a su realización

En el transcurso de unos pocos meses se adelanta enormemente en la tarea: se estudian rutas, se hacen previsiones, se seleccionan sistemas de navegación, etc. y se procede a la adquisición de un hidroavión “Dornier-Wal” de dos motores de 400 HP cada uno, montados en tándem, y con una capacidad para unos 4.000 litros de combustible. Se le impone el alegórico nombre de “Plus-Ultra”.

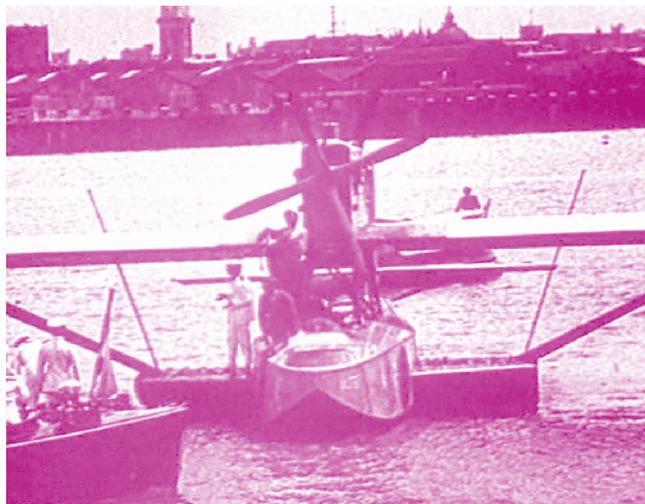
Sin embargo, hay una sensible baja: la del Capitán Barberán, extraordinario navegante, que ha cesado de prestar servicio en Aviación, volviendo a su Arma de origen. No obstante, años más adelante, al reingresar en las filas aéreas, cubrirá de gloria a las alas españolas, si bien al altísimo precio de su muerte.

Finalmente, se designa a la tripulación del “Plus-Ultra”:

Piloto y Jefe de la expedición	Comandante FRANCO
Piloto y Navegante	Capitán RUIZ DE ALDA
Observador	Teniente de Navío DURÁN
Mecánico	Sargento RADA

Desde el principio se conviene en que el Teniente de Navío Durán –con el fin de aligerar la carga del aparato en el transcurso de la etapa más peligrosa– efectuaría todo el vuelo a bordo del hidroavión, excepto en el tramo desde Porto Praia (Cabo Verde) a Pernambuco (Brasil).

Escolarían al “Plus-Ultra”, siguiendo por mar la misma ruta, los destructores “Alsedo” y “Blas de



Recién realizado el amerizaje, la tripulación se dispone a desembarcar.

Lezo”. En el primero embarcaría el Tte. Durán para realizar en él el trayecto Porto Praia-Pernambuco.

Un detalle tan curioso como de interés anecdótico: los gastos totales de orden aeronáutico que acarreó la expedición ascendieron a 415.132 ptas., incluyendo en esta cifra tanto el importe del avión como los emolumentos a percibir por la tripulación.

El día 22 de enero de 1926, despegó el “Plus-Ultra” de Palos de Moguer (Huelva), recordando así la histórica salida de Cristóbal Colón.

Se suceden etapas y se arriba a Buenos Aires (Argentina) el día 10 de febrero, completando felizmente el magistral proyecto de enlazar por vez primera en la Historia de la Aeronáutica Universal a España con la Argentina y efectuando la segunda travesía del Atlántico Meridional.

En el transcurso de este viaje se batieron diversos “récords” mundiales de distancia y velocidad para la “clase” hidroavión y sobre distancias base de 1.500 y 2.000 Kilómetros.

La navegación, magistralmente llevada por Ruiz de Alda, fue perfecta, demostrando la plena eficiencia tanto del radiogoniómetro como de los sistemas astronómicos.

La incidencia más notable del viaje fue la rotura de una pala de la hélice del motor posterior, lo que obligó a parar éste y a seguir volando en difíciles condicio-

Sintetizando la descripción del viaje, transcribimos los datos principales del mismo:

Etapas efectuadas	Km. recorridos	Tiempo
Palos - Las Palmas (Canarias)	1.300	8h. 00m.
Las Palmas - Porto Praia (Cabo Verde)	1.745	9h. 50m.
Porto Praia - Noronha (Brasil)	2.305	12h. 40m.
Noronha - Pernambuco (Brasil)	540	3h. 38m.
Pernambuco - Río de Janeiro (Brasil)	2.100	12h. 16m.
Río de Janeiro - Montevideo (Uruguay)	2.060	12h. 05m.
Montevideo - Buenos Aires (Argentina)	220	1h. 12m.
TOTALES	10.270	59h. 41m.



Recibimiento en Buenos Aires.



Las embarcaciones de acogida se acercan al Plus Ultra en busca de los héroes.

nes con un solo motor. Afortunadamente, esta grave avería se produjo en una de las etapas más cortas, la comprendida entre Noronha y Pernambuco.

La trascendencia del viaje fue enorme en todo el mundo y tuvo caracteres altamente afectivos en Hispano-América, en donde –especialmente en Montevideo y Buenos Aires– gobiernos, pueblos y todas las entidades oficiales y sociales dispen-

saron a los aviadores españoles un recibimiento apoteósico, entrañable y auténticamente emocionante.

En gratitud por el recibimiento realizado por el pueblo argentino y su gobierno al finalizar el viaje, el Gobierno de España donó el “Plus Ultra” como recuerdo de tan heroica gesta, regresando los aviadores en barco a la Patria.



Comandante Franco.



Capitán Ruiz de Alda.



Teniente de Navío Durán.



Sargento Rada.

Las fotos aquí presentadas del vuelo del Plus Ultra han sido obtenidas mediante la captura de pantalla de documentales de la época.

El vuelo Madrid-Manila (1926)

EDUARDO GONZÁLEZ-GALLARZA MORALES

General del Aire (ret) Presidente Nacional de la Real Hermandad de Veteranos de las FFAA. y de la G.C.

EN 1926 tiene lugar otro vuelo de gran resonancia, tanto en el aspecto aeronáutico como en el político y sentimental: el vuelo Madrid-Manila, que salvando el semiperímetro de la Tierra, enlaza dos pueblos, España y Filipinas, tan profundamente unidos en la historia y en el corazón.

La expedición se compuso de tres aviones “Breguet-XIX” modelo *Gran Bidón*, pilotados por los Capitanes Rafael Martínez Esteve, Joaquín Lóriga Taboada y Eduardo González Gallarza, llevando respectivamente como mecánicos a los tripulantes Mariano Calvo Alonso, Eugenio Pérez Sánchez y Joaquín Arozamena Postigo.

Bajo el nombre de Patrulla Elcano, formaban agrupación los tres aviones participantes, que recibieron los nombres (aunque no se pintaron en los fuselajes) de “Juan Sebastián Elcano” el pilotado por Martínez Esteve, “Hernando de Magallanes” el avión bajo el control de Lóriga Taboada, y “López de Legazpi” el que llevaba a los mandos a González Gallarza.

Adelantamos no obstante, que, por las causas que luego se detallan, los dos únicos expedicionarios que arribaron a la meta final fueron los Capitanes Lóriga y E. Gallarza, ambos a bordo de un solo avión, el “López de Legazpi” del Capitán Gallarza.

El plan de vuelo contemplaba las 17 etapas siguientes:

1.^a Madrid-Argel; 2.^a Argel-Trípoli; 3.^a Trípoli-Bengasi; 4.^a Bengasi-El Cairo; 5.^a El Cairo-Bagdad; 6.^a Bagdad-Buchir; 7.^a Buchir-Bender Abbas; 8.^a Bender Abbas-Karachi; 9.^a Karachi-Agra; 10.^a Agra-Calcuta; 11.^a Calcuta-Rangún; 12.^a Rangún-Bangkok; 13.^a Bangkok-Saigón; 14.^a Saigón-Hanoi; 15.^a Hanoi-Macao; 16.^a Macao-Aparri; 17.^a Aparri-Manila.

El viaje se inició en Cuatro Vientos el día 15 de abril de 1926 y concluyó en Manila (Filipinas) el día 13 de mayo del mismo año.

El itinerario que se siguió, a través de 17 etapas, comprendió sucesivamente: el norte de África, Irak, Golfo Pérsico, India, Sudeste Asiático y Filipinas.

El avión que arribó a la meta recorrió un total aproximado de 17.500 Km., efectuados en 160 horas de vuelo.

En la quinta etapa, El Cairo-Bagdad, sucedió un angustioso incidente: tras haber sorteado los expedicionarios una fuerte tormenta de arena, comprueban que el avión del Capitán Martínez Esteve no llega a su destino. Se teme por la suerte que hayan podido correr ambos tripulantes, perdidos, en el mejor de los casos, en uno de los más inclementes desiertos de la Tierra.

Lóriga y Gallarza, se sienten presos de dolor por la incertidumbre, pero fieles a las normas del plan trazado de antemano, prosiguen el viaje con sus dos aviones, despegando de Bagdad el día 13. Sin embargo, días después tendrán la inmensa satisfacción de recibir la gran noticia de que sus dos camaradas han sido hallados sanos y salvos por la Aviación británica que desde el primer instante se lanzó a su intensa búsqueda.

Pero no terminan aquí los contratiempos. En la 15.^a etapa, Hanoi-Macao, sobrevienen nuevos incidentes. Lóriga, por averías en el motor, se ve obligado a tomar tierra en un punto situado a unos 300



Los tres pilotos de la Escuadrilla Elcano, Esteve, Lóriga y Gallarza, ante uno de sus Breguet XIX. (Foto IHCA).

NOTA ACLARATORIA: Desde Macao, los capitanes Lóriga y Gallarza, en el avión de este último, volaron a APARRI, en el norte de la isla de Luzón, y luego a MANILA. Se acortó el recorrido previsto por conflictos en China.

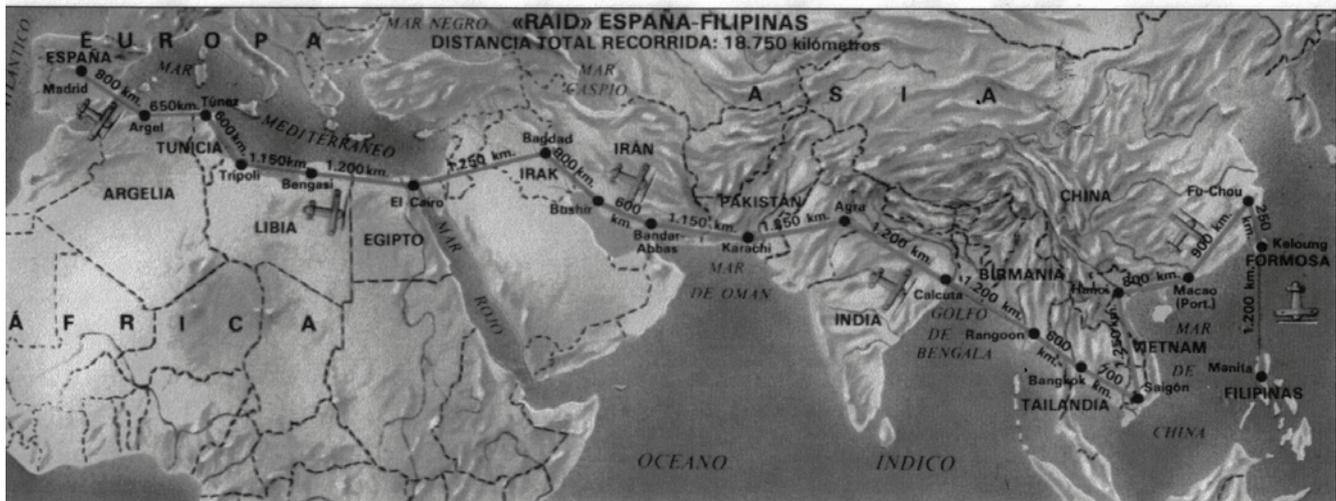


Gráfico del recorrido del vuelo facilitado por el IHCA.

Km. de Macao. Por su parte, Gallarza, al arribar a Macao y a causa de las malísimas condiciones del terreno, agravadas por el gentío allí reunido, sufre serias averías en uno de los planos.

Por fin, diez días después, arreglado el avión de Gallarza y reunido Lóriga con su compañero, se disponen a emprender el vuelo, esta vez con un solo avión en el que, por estrictas órdenes del gobierno español, van Lóriga y Gallarza.

Salvan felizmente las dos últimas etapas del viaje y el día 13 de mayo arriban a Manila, donde se les tributa una acogida triunfal.

Es justo destacar la labor de los Mecánicos, Calvo, Pérez y Arozamena. Al final de cada una de las etapas, estos excelentes hombres, se dedicaban a preparar los aviones para la siguiente etapa. Trabajaban durante toda la noche y descansaban cuando volaban, una labor agotadora durante las 17 etapas.

Mayday, Mayday, Mayday Nos han dado!! ... caemos, caemos!!

La crisis económica nos ha inutilizado el tren de aterrizaje. Cualquier intento de tomar ahora, será catastrófico, será irreparable. Precisamos continuar en vuelo pero el combustible se nos acaba. Por ello es necesario que un avión cisterna nos abastezca en vuelo para poder continuar a destino. Ese avión cisterna es nuestra masa social, pero en la actualidad apenas tiene combustible para su propio consumo. Necesitamos rellenar el tanque con nuevas aportaciones de combustible, aumentando nuestro número de socios que compensen con sus modestas cuotas (30 €/AÑO) los surtidores de combustible desaparecidos con la crisis. Por ello hacemos este llamamiento a todos los amantes de la aviación, de la historia, del vuelo simulado o real, de las exhibiciones aéreas, etc.

Somos una Asociación sin ánimo de lucro, servida por una Junta Directiva –abierta a la participación de cuantos voluntarios lo deseen–, y cuyo trabajo lo entregan de forma altruista y gratuita.

Visita nuestra web www.circuloaeronautico.com suscríbete como socio y recibe esta revista impresa en papel de calidad.

Un último llamamiento, a los ya socios, para que apoyen esta campaña y capten entre sus amigos y familiares nuevos socios para el Círculo Aeronáutico JESÚS FERNÁNDEZ DURO de La Felguera.

La carrera por el Canal

SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN

Socio de la F.I.O. y miembro del Círculo Aeronáutico

EL 17 DE SEPTIEMBRE DE 1870 el ejército prusiano cortaba la línea férrea que enlazaba la capital de la recién nacida República de Francia con la ciudad de Orleans; quedaba así cerrado el cerco entorno a París durante los siguientes cinco meses. A lo largo del sitio de la “Ciudad de la Luz” nadie habría podido salir de la misma de no haberse empleado el globo como vía de escape. El puente aéreo, el primero de la historia, que se montó desde el 23 de septiembre de ese año hasta el 28 de enero de 1871, totalizaría cerca de setenta vuelos que supusieron la fuga de noventa y un pasajeros y el transporte de nueve toneladas de documentos, compuestos de despachos oficiales y tres millones de cartas.

Una de las ascensiones partió el 30 de noviembre de 1870. El Jacquard, así se llamaba el globo en cuestión, ascendió sobre París pasadas las once de la noche y, tras ser arrastrado por un fuerte viento, se le vio a primera hora de la mañana sobre el faro de Lizard Point, en la costa sureste británica. Allí, aligerado de peso tras dejar caer una saca con los despachos que transportaba, de nuevo fue presa de las corrientes, viéndosele por última vez ascendiendo en vuelo hacia el océano Atlántico. Su desdichado tripulante, un marinero galo del que solo nos ha quedado su nombre, Prince, ni era el primer hombre que había sobrevolado el canal de la Mancha, ni sería el último. Sin embargo, al comienzo de su fatal aventura, y como reflejo de un deseo de dejar para la historia algo más que su nombre, había exclamado desde la barquilla del Jacquard una frase que describe a la perfección el espíritu que había movido, y movería, a pioneros de la aeronáutica:

“Quiero hacer un gran viaje; todos hablarán de mi vuelo”.

Los más ligeros que el aire y el Canal de la Mancha

Desde el 15 de octubre de 1783, fecha en la que tiene lugar la primera ascensión de un hombre en globo, la aerostación no ha dejado de tener entre sus retos el cruce del brazo de mar que separa el continente europeo de las islas Británicas. El 22 de febrero de 1784 tiene lugar la primera travesía de

un globo, si bien no tripulado, sobre el canal de la Mancha; tras un vuelo a su suerte de dos horas y media, partiendo de la localidad de Sandwich, este globo de hidrógeno terminará su periplo en la frontera de Francia con Bélgica. Habrá que esperar casi un año para que un globo tripulado protagonice su primer cruce.

Jean-Pierre François Blanchard, un experimentado aerostero francés con una esclarecedora frase en latín como lema, sic itur ad astra (“así se va a las estrellas”), se asoció con un americano al servicio del ejército inglés, el doctor John Jeffries, para, gracias a la aportación económica de este, 700 libras más otras 100 por su pasaje, poder realizar el primer cruce del canal. La idea consistía en salir juntos desde la localidad de Dover con rumbo a Calais; así estaba previsto el 7 de enero de 1785, hasta que Blanchard decidió cambiar de idea. El ambicioso aerostero había decidido ser el único protagonista del histórico vuelo y para lograrlo urdió una treta a última hora; sobrecargando el globo con una serie de lingotes de plomo cosidos a su ropa, pretendía que Jeffries tuviera que abandonar el globo para aligerarlo y dejar la gloria del éxito para él solo. No funcionó. Alertado por marineros británicos, Jeffries desbarató los planes de su asociado y tras una trifulca con aliados de Blanchard, que cerca estuvo de ir a mayores, los dos partieron juntos.

Una aventura que había empezado de un modo tan peculiar no podía tener un desarrollo normal. Ya sobre las aguas del canal, el globo, que para poder partir había sido poco menos que arrojado desde los acantilados, empezó a descender hasta llegar a rozar las olas. Los dos ocupantes, ahora luchando juntos por sus vidas, comenzaron a deshacerse de todo objeto, útil o inútil, presente en la barquilla; anclas, remos, libros, botellas de vino, provisiones e incluso sus ropas, terminaron en el agua. Finalmente, a cuatro millas para alcanzar la costa francesa y cuando, ya resignados, se pusieron sus chalecos salvavidas de corcho, el globo empezó a ascender logrando alcanzar suelo continental para terminar su viaje en un bosque cerca de Calais. Aunque de un modo peculiar, el hombre había logrado sobrevolar por primera vez el canal de la Mancha.

Desde entonces, los más ligeros que el aire protagonizaron cruces cada vez más ambiciosos con vuelos que en alguna ocasión superarían las veinte horas en el aire y realizando trayectos, ya conviviendo con el aeroplano, con descensos en países tan distantes de su punto de partida como Rusia. De estos vuelos el más espectacular, por la cantidad de participantes, tendría lugar el 30 de septiembre de 1906, con motivo de la primera edición de la competición de globos Gordon Bennet. Delante de 250.000 parisinos, dieciséis globos de siete naciones se elevaron uno a uno para terminar, siete de ellos, tomando tierra al otro lado del canal. El vencedor, el globo de nombre United States y evidente nacionalidad, había cubierto una distancia total de 647 kilómetros en veintidós horas y quince minutos.

Es en estas fechas cuando se plantea por primera vez el cruce del canal por parte de un aeroplano. El mismo año de la primera edición de la Gordont Bennet, la firma de champagne francés Ruinart lanza una campaña de publicidad; ofrecen un premio de 12.500 francos al que logre realizar el primer vuelo en aeroplano entre Inglaterra y Francia, en cualquiera de los dos sentidos. Es una época donde dicho objetivo todavía es una quimera; hasta bien entrado 1908 no se superaría en vuelo una distancia superior a la anchura mínima del canal, y la iniciativa no obtiene respuesta.

Doblando la apuesta

En 1908 uno de los dos hermanos Wright, Wilbur, viaja en mayo a Francia; han transcurrido cerca de cinco años desde que el vuelo de su hermano Orville, en diciembre de 1903, pasara a los anales de la historia como el primero controlado, sostenido y propulsado de un ingenio más pesado que el aire. Otros países reivindicarán sus propios héroes, pero ellos fueron los que, oficialmente, se llevaron el gato al agua. Ahora, por primera vez, está uno de ellos presente en el viejo continente para demostrar a los escépticos europeos sus progresos, rompiendo así el hermetismo con el que han rodeado sus estudios en los últimos años “para no perjudicar su venta”, como dirían en 1906.

El primero de los vuelos de Wilbur pilotando su Wright Flyer tiene lugar el 8 de agosto en el hipódromo de Hunaudières, próximo a Le Mans; la duración del mismo no llegará a los dos minutos, la cual cuadruplicará cinco días más tarde con una marca de ocho minutos y trece segundos. Aunque inicialmente no sorprenden sus evoluciones, conforme pasan los días el entusiasmo empieza a cundir, entremezclado con cierto pesar

al constatar que en Europa se está muy por detrás de estos antiguos fabricantes de bicicletas; en diciembre, Wilbur realiza un vuelo de dos horas veinte minutos en un circuito de dos kilómetros. Entre aquellos que presencian los vuelos del mayor de los Wright se encuentra Alfred Harmsworth, Lord Northcliffe, conocido como “El Napoleón de la Prensa”.

Alfred Harmsworth, magnate de la prensa británica, dueño del Daily Mail, entre otras publicaciones, es a comienzos del siglo XX uno de las personas más influyentes en la opinión pública de las islas. Durante los últimos años ha sentido estar predicando en el desierto ante la amenaza que veía en el desarrollo de la aviación; según su visión, bastante acertada, como verían y padecerían los británicos durante los dos conflictos mundiales que se avecinaban, el aeroplano podría llegar a poner en jaque a la Home Fleet como defensora de la seguridad de las Islas Británicas. Desde el momento en el que el aeroplano lograra superar la barrera natural que suponía el canal de la Mancha, cada ciudad británica estaría expuesta a ser atacada por sus enemigos, papel este que se estaba ganando una Alemania en auge y que había dado lugar a la Entente Cordiale; alianza de dos enemigos históricos durante siglos, Francia e Inglaterra, firmada en 1904. Sin embargo Lord Northcliffe todavía no había encontrado eco a sus temores respecto a la aviación; hay que tener en cuenta que en julio de 1908 el vuelo más largo no había superado los trece kilómetros, menos de la mitad de la distancia más corta entre Inglaterra y el continente. Tras ser testigo en Le Mans de las exhibiciones de Wilbur Wright, Harmsworth sintió que ya era hora de hacer algo al respecto y optó por impulsar a los pioneros del momento a inscribirse en la carrera por el cruce del canal; para ello retomó la iniciativa de Ruinart en 1906 y, haciéndola suya, abrió un nuevo concurso desde el Daily Mail. En un principio el premio se estableció en 500 libras, mismo montante del ofrecido por Ruinart en francos, pero ya a comienzos de 1909 la recompensa quedaba fijada en 1.000 libras; se doblaba la apuesta.

Tras decidirlas con el Aero Club de Londres y la Federación Aeronáutica Internacional, las normas definitivas aparecerán publicadas el 17 de junio de 1909, aunque con anterioridad ya había aparecido el primer candidato al reto del Daily Mail: un aviador conocido como W. Arthur Seymour, que pretenderá ganar la competición para Inglaterra. Como precaución propondrá sembrar con diecisiete motoras el canal para ser rescatado en el caso de quedarse corto en el vuelo. Su historia no

pasará de ahí y serán otros tres aviadores los que realmente protagonicen la carrera.

Un noble francés

Durante las exhibiciones de Wilbur Wright en Francia en 1908, además del ya mencionado Lord Northcliffe, se encuentra un miembro de la nobleza francesa; Charles Alesandre Maurice Joseph Marie Jules Stanislas Jacques conde Charles de Lambert, más abreviado, conde Charles de Lambert, cuyos orígenes se remontan a una familia perteneciente a aquella nobleza que, en 1789, había huido de la revolución francesa para salvar algo más que sus privilegios. Asentados en Rusia, los antepasados del conde sirvieron con dedicación como oficiales en el ejército del zar Alejandro I. Su padre, Karl Karlovic conde de Lambert, ya con Alejandro II, llegará a ser el gobernador del reino de Polonia, o Polonia rusa, pero, enfermo y desilusionado con la política rusa en la región, regresa a Francia en 1861. Bajo prescripción médica, Karl Karlovic busca un mejor clima, cambiando París por Funchal, capital de Madeira, donde nacerá Charles de Lambert el 30 de diciembre de 1865, cinco meses después del fallecimiento de su progenitor. Su madre, ahora una viuda de veinticinco años, decide regresar a Francia trasladándose con su único hijo, en un principio, a Bayona y después a Pau, ciudad donde Charles de Lambert cursará secundaria. Su primer contacto con la aeronáutica se remonta a 1894, es entonces cuando adquiere un planeador del pionero alemán Otto Lilienthal; nunca tendrá auténtica fe en el sistema del ingeniero pomerano, lo que le llevará a centrarse en sus estudios para asentar las bases del desarrollo de hidroplanos o embarcaciones de alta velocidad.

Será el 28 de septiembre de 1908 cuando el conde tenga su bautismo aéreo a bordo de un aeroplano; ese día, con Wilbur Wright a los mandos de su Wright Flyer, permanecerá seis minutos y quince segundos en el aire, experiencia esta que le marcará de por vida; el 28 de octubre recibirá la primera lección de vuelo del mismo Wilbur y, el 17 de noviembre, tomará por primera vez los mandos de un aeroplano.

Fama y aventura

Con la aparición del aeroplano surge una nueva profesión, la de aviador; una profesión que se rodeará de cierto romanticismo y aventura, pero no exenta de riesgo; de los dos mil aviadores registrados entre 1903 y 1918, doscientos fallecerán en accidente de vuelo. Es por ello que, entre aquellos



Charles de Lambert.



Hubert Latham.

que deciden entrar a formar parte de dicho gremio, hay un tipo que lo hace porque encuentra en este nuevo mundo una salida a su necesidad de riesgo, aventura y notoriedad; son deportistas que buscan nuevos retos o miembros adinerados de la alta sociedad, amantes de aventuras que les saquen de una vida anodina para ellos; es el caso de Arthur Charles Hubert Latham.

Hubert Latham nace en París el 10 de enero de 1883; es el segundo hijo de Lionel Latham y Magdeleine Mallet. Por parte paterna desciende de un familia británica acomodada, que se ha hecho así misma prosperando dentro del mundo de las finanzas y el comercio, heredando de su padre una mentalidad abierta y decidida a la hora de tomar riesgos, además de un marcado carácter individualista; por parte materna sus raíces se asientan en la alta sociedad francesa, relacionada con la banca y conectada con la sociedad alemana; hijo de una tía de su madre será el futuro canciller alemán Theobald von Bethmann-Hollweg. Falto de la figura paterna, su padre fallecerá antes de que él cumpla tres años, Latham crecerá entre un apartamento en París y la casa familiar, un château cerca de la ciudad de Chartres, donde vivirá rodeado de trofeos de caza y la colección de arte oriental que su padre había recopilado en viajes de juventud. Afectado por una enfermedad pulmonar, también pasará algunos meses del año en los Pirineos y los Alpes; enfermedad que sin embargo no le impedirá coger un hábito a los dieciséis años que mantendrá toda su vida: fumar.

Tras un tiempo estudiando derecho en la París, en 1903 se traslada a Oxford para continuar con sus estudios en el Balliol College, perteneciente a la Universidad de Oxford y donde se adaptará perfectamente al ambiente elitista que le rodea, pero poco más, ya que se centrará más en una disipada vida social y en viajes que realizará en automóvil con sus amistades. Pronto asimila el estilo de vida de los círculos en los que se mueve,

su sofisticada apariencia así lo revela; chaqueta Norfolk, cuello de la camisa almidonado, gorra de tweed y zapatos siempre relucientes. Joven y rico, Latham es un vividor, dedicado por entonces a los placeres de la vida. Ocioso y sin profesión, ni había terminado sus estudios, ni se había implicado en los negocios familiares, regresa a Francia en 1904 convertido en deportista y un perfecto caballero inglés, triunfador entre la población femenina. Sin embargo será entonces, tras cumplir su servicio militar en Francia, cuando empiece a encontrar su lugar al entrar por primera vez en contacto con el entorno que le hará famoso; su primo Jacques Faure, atleta, cazador, experto aerostero y miembro fundador del Aero Club de France, será el responsable.

Invitado por Jacques Faure, Latham se le unirá en un vuelo en globo sobre el canal de la Mancha. La intención de Faure es realizar un vuelo entre Londres y París, para lo cual pretende emplear un globo de aire caliente impulsado por un motor; aunque no podrá emplear el motor, al no querer pagar los aranceles que le piden por él en la frontera gala, el vuelo lo realizarán con éxito en la noche del 12 al 13 de febrero de 1905, partiendo de la capital británica y descendiendo a las afueras de París seis horas más tarde; en contra de los deseos de un entusiasmado Latham, el descenso no lo hicieron en la plaza de la Concordia. Esta relación entre los dos primos se mantendrá y ese mismo año los dos participan en las regatas de motoras que tienen lugar en el principado de Mónaco; Hubert Latham, como timonel, terminará tercero en su competición. Es en este evento cuando entra en contacto con un personaje clave en su participación en la carrera por sobrevolar en aeroplano el canal de la Mancha; el ingeniero de la compañía de motores Antoinette, Leon Lavasseur, futuro diseñador de su avión.

Terminada la competición en Mónaco, Hubert Latham partirá hacia Egipto a finales de abril, con objeto de planificar una expedición a África, en concreto por Abisinia, con amigos de su infancia; expedición que sigue respondiendo a sus necesidades de mantenerse lejos una vida social, mucho más rígida y estable, que su familia prefiere para él. La expedición saldrá el 7 de noviembre de 1906, no regresando de la misma hasta mayo de 1908, con motivo de la boda de su hermana Léonie.

Ingeniero, diseñador y piloto

En las antípodas de Hubert Latham se encuentra Louis Charles Joseph Blériot. Natural de la localidad gala de Cambrai, Louis Blériot nace en

los primeros minutos del 1 de julio de 1872; por entonces su padre, de nombre Charles, es un próspero industrial y fabricante de lino. Desde que comienza sus estudios, Blériot se decantará por las materias científicas; tras sus primeros años escolares en Cambrai, en 1887 se traslada a Amiens donde obtiene una licenciatura en Ciencia y Alemán, marcándose así mismo la meta de convertirse en ingeniero. Para ello se presenta a las pruebas de acceso a la Ecole Centrale des Arts et Manufactures de París, ingresando en 1892 y finalizando sus estudios tres años más tarde.



Louis Blériot.

Cumplido el servicio militar, Blériot regresa a la capital gala en 1896 en busca de su primer empleo, cosa que consigue en una empresa de electricidad. Es una época en la que combina su trabajo, que le ocupará seis días y medio a la semana, con experimentos con acetileno que realiza por su cuenta y que le llevará a desarrollar una lámpara destinada a equipar una industria floreciente en aquellos momentos: la automovilística. Su invento recibirá en francés el nombre de phare, tan común hoy en día para referirse a las luces de los coches; esta creación suya le permitirá montar su propio negocio a los veinticuatro años, el primero del mundo creado entorno a la manufacturación de sistemas de iluminación para coches. Tras diez años, la sociedad que crea, Sociétés Anonyme des Etablissements L. Blériot, llegará a suponerle unos réditos de al menos 100.000 francos anuales, que en ocasiones ascenderán a 250.000.

Interesado desde su época de estudiante por la idea de volar, Blériot rechazará el método de “los más ligeros que el aire”, teniendo plena fe en las posibilidades de desarrollo de los “más pesados”; será en la Exposición Universal de París del año 1900 cuando conozca el trabajo de su compatriota Clément Ader, el Avion III, que los franceses tienen a gala como el primer avión que voló. Desde ese momento, en palabras de su esposa Alice Véderè, “la aviación le atrapó en cuerpo y alma” y en lo sucesivo “todo lo que gana se lo gasta en ella”.

Inspirado por Ader, Louis Blériot comenzó a diseñar sus propios ingenios. El primero de ellos, que imitaría el vuelo de las aves batiendo las alas,

el ornitóptero, fracasará estrepitosamente; para el siguiente se asociará con, el también francés, Gabriel Voisin, creando la primera firma en el mundo dedicada a la producción de aeroplanos, la Blériot-Voisin; el primer modelo que saldrá de esta asociación será el planeador Blériot II, que se estrellará en su primer vuelo de prueba en el río Sena el 18 de julio de 1905. Posteriores desarrollos, los Blériot III y IV, que ya incluirán motores Antoinette, tampoco volarán, pero estos fracasos no amilanan a Blériot, del que Voisin llegará a decir “es como si una divinidad le hubiera revelado que terminaría por triunfar después de tantos problemas”.

Finiquitada la relación con Voisin, Blériot creará su propia compañía, con cuyo equipo seguirá diseñando nuevos modelos; el 5 de abril de 1907, con el denominado Blériot V, su primer monoplano, logrará realizar un pequeño salto de apenas seis metros, pero el modelo quedará averiado dos semanas más tarde en un accidente. Con el modelo VI logrará cubrir una distancia de ciento ochenta y cuatro metros en septiembre del mismo año, distancia que superará con dos modelos posteriores; el 31 de octubre de 1908 alcanzará con su Blériot VIII la distancia de catorce kilómetros en un vuelo de once minutos. Vuelo campo a través que será el más largo de los realizados por monoplano alguno hasta la fecha, el cual realiza como parte de un circuito de 24 kilómetros de ida y vuelta entre las localidades de Toury y Artenay y que completará en tres tramos.

1909

Tras su regreso de la expedición por África, y también por Indochina, la vida para Hubert Latham corría el riesgo de derivar hacia una rutina que no le atraía; afrontar los deseos de su madre de dedicarse a los negocios de la familia, y a una vida más centrada en las posesiones de los Latham, no respondía a su carácter, pero en aquel invierno que pasaba en el hogar familiar no aparecía otro futuro en su horizonte, hasta que una visita vino a “rescatarle”. Una fría mañana de enero de 1909 se presentó sin avisar Jules Gastambide, hijo de Robert Gastambide, dueño de la Société Anonyme Antoinette; su intención era hacerle llegar una propuesta de Gastambide y del ingeniero Levasseur, al que había conocido en las regatas de Mónaco; le ofrecían unirse a la compañía como piloto de los aeroplanos Antoinette que venían desarrollando. No tardó en responder y, a finales de mes, se trasladó al aeródromo militar de Châlons-sur-Marne, en el norte de Francia, donde aprenderá a volar de manos del equipo de Antoinette.

Latham afronta la tarea de formarse como piloto empleando el modelo Antoinette IV; no será una labor fácil. Volar es una tarea que requiere un tacto y sensibilidad muy diferente del que para Latham ha requerido el manejo de automóviles y motoras; básicamente aprenderá a volar a base de la filosofía del ensayo y el error, es decir a base de no pocos incidentes; también se exige de él paciencia y perseverancia, virtudes que sí ha desarrollado en el ejercicio de la caza. Pronto empezará a demostrar sus dotes a los mandos del Antoinette; en mayo logrará batir el récord europeo de vuelo sin paradas, alcanzando la hora y un minuto en el aire, y el de altitud, ascendiendo a cien metros. Su progresos también llamarán la atención de la prensa; la notoriedad que alcanza estimula su carácter se showman, en cierta ocasión sorprende a los espectadores de una exhibición al vérselo soltando los mandos de su aeroplano para encenderse un cigarrillo. Más tarde pedirá que se instalen ceniceros en los aviones que vuela.

Latham pasa a ser en una figura célebre; su biografía, su juventud y carácter de vividor, su condición de deportista y aventurero, le hace ganar adeptos entre hombres y especialmente entre las mujeres; por su origen anglo-francés es para la prensa el perfecto representante del idilio que se vive entre Francia e Inglaterra; por su atractivo se convertirá, para el público en general, en el preferido de cara al cruce del canal.

Al mismo tiempo que Latham recibe sus primeras clases en Châlons-sur-Marne, Wilbur Wright crea en febrero de 1909 la primera escuela de vuelo del mundo; estando situada en Pau, donde el clima no puede ser más propicio para unas máquinas tan dependientes de las condiciones atmosféricas, allí acudirán tres alumnos franceses, entre los cuales se encuentra el conde Charles de Lambert. Apenas un mes más tarde, el conde habrá recibido un total de veintitrés clases de vuelo por parte del pionero americano, acumulando cinco horas y veintitrés minutos en el aire; el 10 de marzo ascenderá para realizar su primer vuelo sin instructor a su lado. Poco después dejará Pau, trasladándose a Cannes, ciudad en la que inaugura una escuela regentada por la Compañía General de Navegación Aérea o C.G.N.A. Lambert ha ido ganando experiencia a los mandos del Wright Flyer, adquirirá dos de ellos, y con ella ha aumentado su confianza; mientras los mismos Wright renuncian a participar en el reto lanzado por el Daily Mail, consideran que no deben dedicarse a un mero espectáculo y prefieren centrarse en la comercialización de sus diseños, el conde refleja en una carta escrita a Wilbur, con fecha 29

de abril, su interés por intentar el cruce del canal. Siempre dispuesto a seguir aumentando sus horas de vuelo, De Lambert protagonizará en 27 de junio el que es el primer vuelo de un piloto en Holanda, considerado como el hecho que marca el nacimiento de la aviación en dicho país.

Para Louis Blériot, los primeros meses de 1909 son meses de duro trabajo; tras sus modelos IX y X, que no llegaron a volar, en diciembre de 1908, en la Feria Internacional de Locomoción Aérea, presenta el que piensa que es su mejor aeroplano hasta el momento, el Blériot XI. Equipado inicialmente con un motor Robert Esnault-Pelterre, de 28 cv, el Blériot XI realizará su primer vuelo el 23 de febrero de 1909; este es un motor que, sin embargo, no alcanza el rendimiento adecuado por el recalentamiento que sufre, no logrando vuelos superiores a los noventa segundos. Aconsejado por uno de sus técnicos, Blériot acude al ingeniero italiano Alessandro Anzani, cuyos motores equipando motocicletas llegan a la hora de funcionamiento; como resultado el 27 de mayo vuela una nueva versión del Blériot XI, ahora con un motor Anzani de 25 cv. Aunque no todo será un camino de rosas con el nuevo motor y el 21 de junio se incendiará en un despegue sin llegar a causar daños; sin embargo los progresos se suceden y para comienzos de julio ya realiza un vuelo que alcanza los cincuenta minutos.

Julio de 1909

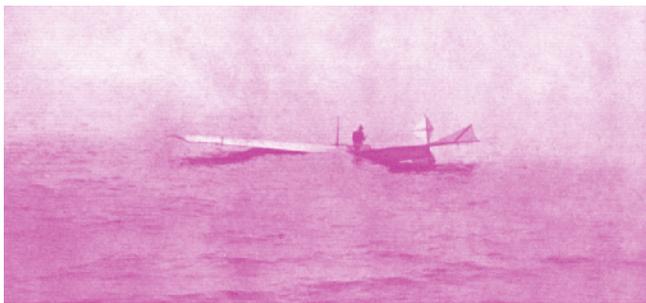
El mes de julio de 1909 comienza con la presencia del ingeniero Levavasseur y Hubert Latham en Calais; desde primera hora del día 1, recorren la costa del departamento francés en busca de un lugar idóneo desde donde iniciar el vuelo que esperan terminar al otro lado del canal. Su elección será Cap Blanc Nez; un cabo que se erige unas decenas de metros sobre el mar, cerca de la localidad gala de Sangatte, donde Latham instalará su base de operaciones en unos edificios abandonados, destinados en su tiempo a un proyecto fallido de construcción de un túnel bajo el canal. En esta misma fecha Blériot se encuentra en plena gira con sus dos últimos modelos, el XI y el XII. El sábado, día 3 de julio, logrará realizar un vuelo de 47 minutos y 17 segundos en Douai, pero estará cerca de tener consecuencias graves; en pleno vuelo sufre quemaduras de tercer grado en un pie, lo cual, aunque limita sus movimientos, no impedirá que siga su actividad. Por entonces declara a la prensa que todavía le faltan una docena de vuelos de una hora para poder afrontar con garantías un posible intento de salto sobre el canal; a su mujer le confiesa que con dos le bastará.

El jueves día 8, una vez terminado el montaje de su Antoinette IV, Latham anuncia oficialmente su intención de intentar el vuelo el día 10; según la normas del Daily Mail el primer intento debe ser comunicado con no menos de dos días de antelación, los sucesivos intentos, si fuesen necesarios, solo con veinticuatro horas. Al día siguiente la compañía Marconi instala un aparato de telegrafía sin cables en Sangatte y otro en el Hotel Lord Warden de Dover, lo que permitirá estar al tanto de las condiciones climatológicas en ambas orillas.

Por otra parte, en estas fechas no se tienen noticias de Charles de Lambert en Wisant, algo más al sur, localidad que, después de anunciar su participación en la competición el 29 de junio, había elegido como punto de partida; el fallecimiento de su madre el 6 de julio debió suponer un retraso en sus planes.

A primera hora del sábado 10 de julio Cap Blanc Nez era un hervidero; en automóviles, en bicicletas, a caballo o a pie, procedentes incluso de París, cerca de 10.000 espectadores se congregaron esperando presenciar el histórico vuelo, otros muchos aguardan la llegada en Dover; todo en vano, el día amanece cubierto de amenazantes nubes que empiezan a descargar al poco tiempo. No habrá vuelo, ni tampoco los siguientes días. Hasta el martes Latham no volverá a subirse a su aeroplano; de nuevo ante cientos de personas y con un tiempo espléndido, como hacía meses no tenía lugar sobre el Canal, Latham sube a su aeroplano. Primero hará un vuelo de prueba y tras siete minutos en el aire desciende para aterrizar; cuando el tren de aterrizaje toma contacto con el terreno ocurre lo inesperado, se daña y junto a él la hélice. No es grave, pero imposibilita otro despegue. Mientras tanto, ese día, 13 de julio, Blériot sigue cosechando éxitos; gana el Prix du Voyage realizando un vuelo de cuarenta y cuatro minutos entre las localidades de Etampes y Orleans, un premio concedido a un vuelo entre dos ciudades, y que le suponen 5.000 francos como piloto y 4.000 como constructor. Solo recibirá la mitad en el momento, el resto más adelante, siempre y cuando no sea superado antes del 1 de enero.

Dos días después de dañar el tren, Hubert Latham vuelve con su Antoinette a la línea de salida para un nuevo intento; otra vez habrá que esperar. En esta ocasión debido a que han desaparecido los acumuladores del motor; ¿Descuido o sabotaje?, un interrogante que no tendrá respuesta.



19.7.1909: Hubert Latham, espera sobre su Antoinette IV la llegada del rescate mientras fuma uno de sus cigarrillos

19 de julio de 1909

Como las jornadas anteriores, el día comienza con un intercambio de telegramas entre Dover y Sangatte; desde las islas informan a las 04:30 h sobre el mal tiempo reinante a base de niebla, lluvia y viento, lo cual se repite en el continente. Pasan los minutos y a la media hora se empieza a notar una mejoría; por entonces Latham interroga a Dover sobre la visibilidad en la zona, la respuesta desde Inglaterra llega a la 05:20 h: “la visibilidad ha mejorado y alcanza las 10 millas”.

No hay tiempo que perder. Aunque todavía no se ha dicho la última palabra, con la mejoría del tiempo comienzan los preparativos. En el canal, el remolcador Calaisien parte desde Francia para situarse a medio camino, servirá de guía a Latham para orientarse y de auxilio en caso de necesidad. Al mismo tiempo el destructor Harpoon se prepara en Calais, a él sube Levavasseur, junto a familiares y amigos de Latham; el ingeniero observará las condiciones desde el barco y decidirá que hacer. La niebla se presenta como único inconveniente, pero a las 05:52 h una comunicación desde Sangatte anuncia “probable comienzo en unos quince minutos”.

Mientras tanto Hubert Latham y su equipo técnico han mantenido una frenética actividad. Tras sacar el Antoinette IV de su refugio en Sangatte, han realizado las últimas comprobaciones. A su alrededor ya se han congregado cientos de curiosos, mientras unos gendarmes los mantienen a raya. Cerca de las 06.00 h una curiosa comitiva se pone en marcha hacia el punto de partida en los acantilados; siguiendo un camino de arena blanca, encabeza la marcha un Latham, que subido a su aeroplano, mantiene el motor al ralentí mientras sus técnicos empujan la máquina guiándola desde unos soportes situados debajo de las alas, detrás, como si de una procesión se tratara, niños, mujeres y hombres, a pie o en bicicleta, siguen a la máquina junto a periodistas, varios fotógrafos y camarógra-

fos, que esperan por fin inmortalizar y redactar la crónica del histórico vuelo. A las 06:15 h todo está listo. Latham calma los nervios fumando junto al aeroplano, solo queda esperar la señal convenida para la partida, y esta llega a modo de tres cañonazos desde el Harpoon, donde Levavasseur ha dado el visto bueno a las condiciones climatológicas. Ingeniero, amigos y familiares permanecen expectantes en el barco durante unos minutos... más de los esperados.

Mientras en el Harpoon se inquietan, en lo alto del acantilado la sombra de un nuevo intento fallido empieza a amenazar a los presentes. Tras escuchar las tres salvas, cuando todo estaba listo, los gritos de advertencia de un miembro del equipo que llega corriendo, hacen que todo se pare. En el último momento se ha dado cuenta de que nadie se había preocupado de rellenar el depósito de combustible. Quizás, acostumbrados a que sea Levavasseur, ausente desde primera hora, el que revise cada detalle, ese se les había pasado por alto; de haber despegado con el combustible que tenía apenas habría volado unos minutos. Solucionado el entuerto, todo vuelve a estar listo.

Quedan veinte minutos para las 07:00 h. Latham, tocado con su característica gorra de tweed, se acomoda en la cabina de su Antoinette IV, desde la que el piloto sobresale de cintura para arriba, y el público enmudece mientras contempla cada movimiento y gestos del piloto y sus técnicos; cuando el motor Antoinette de 50 CV cobra vida y su hélice bipala de aluminio comienza a girar, los técnicos se apartan unos metros y poco después el aeroplano inicia su carrera hacia el acantilado; el salto lo hace sin problemas.

Ya en el aire, Latham deja atrás a un público que ha corrido tras él hasta el borde del acantilado para verle alejarse; algunos sacan prismáticos y catalejos y muchos lanzan gritos de ánimo; se escuchan allez, bravos, hurras que en realidad no le llegan al piloto, acallados por el ruido del motor. A las 06:42 una escueta comunicación es recibida en el Hotel Lord Warden de Dover: “Ha partido”.

Al poco de despegar, el Antoinette IV sobrevuela los edificios de los paralizados trabajos del túnel bajo el canal. Todo transcurre a la perfección y, ya sobre el canal de la Mancha, Latham comienza a ganar altura alcanzando una velocidad 70 km/h. Se aleja de la costa entre la bruma matutina y a los pocos minutos pasa sobre el Harpoon. En su cabina, el Hubert Latham está tranquilo, “todo iba maravillosamente” declararía más tarde; está relajado, hasta tal punto que decide coger su cámara para hacer alguna foto, pero entonces algo pasa.

“Mi motor empezó a dar signos de avería”, narraría al corresponsal de Daily Mail. “Pude escuchar como uno de los ocho cilindros fallaba. Instantáneamente abandoné la idea de tomar fotografías, e hice todo lo posible para remediar la situación... pero fue en vano; en pocos segundos el motor se paró completamente... Nunca antes me había fallado después de un vuelo tan corto”. En ese momento Latham llevaba poco menos de un cuarto de hora en el aire; tras calcular que se encuentra a una milla del Harpoon, comienza su descenso hacia las aguas del canal. La maniobra es perfecta y logra posar el Antoinette con suavidad; los daños son importantes, pero, aunque con el motor sumergido, la máquina queda flotando a la deriva. Haciendo gala de esa flema de su mitad británica, Latham se incorporó con los pies sobre el fuselaje para no mojárselos, sacó su pitillera de plata y su boquilla de marfil y esperó la ayuda mientras fumaba. A las 10:20 h llegaba la última comunicación desde Sangatte a Dover: “Lathan está sano y salvo en Calais. Máquina dañada”.

El recibimiento en Calais sería digno de la más grande de las proezas; sin bien había realizado el primer amerizaje con éxito de un aeroplano, en realidad había fracasado en su objetivo, pero la bienvenida era más bien propia de un éxito rotundo. Tal era la popularidad de Latham y este supo responder; ese mismo día declaraba que volvería a intentarlo con un nuevo aeroplano disponible en la factoría de Antoinette, pero también ese día se confirma la aparición de su más directo rival. Louis Blériot, conocedor esa tarde del fracaso de Latham, anuncia oficialmente al Daily Mail su intención de entrar en la competición.

Por otro lado, el tercero en discordia, Charles de Lambert, tras una serie de problemas técnicos, se descarta así mismo cuando hace público que para él lo importante ya no es lograr el premio, solo lo es el hecho de cruzar el canal, incluso deja caer la posibilidad de hacerlo en trayecto de ida y vuelta. Ya nadie lo tomará en serio.

25 de julio de 1909

Con la aparición de Blériot, lo que antes parecía ser solo el reto de un solo hombre, un esperar el momento en el que Hubert Latham lograra la proeza, pasa a ser una auténtica carrera entre dos purasangre. Latham, que había viajado a París el mismo 19 de julio por la tarde, se ve obligado a adelantar su regreso, del 21 al día 20, ante la presencia de Louis Blériot en Les Baraques, un campo militar entre Sangatte y Calais, que ha ele-

gido como punto de partida. Entre los dos pilotos hay cierta cordialidad y declaran su admiración mutua, pero es una cordialidad que oculta la tensión creciente.

Latham necesita algo de tiempo para preparar su nueva montura, el Antoinette VII, y este le viene dado por la climatología; los siguientes días a su intento frustrado se caracterizan por un viento que impide cualquier vuelo de Blériot con su modelo XI. Mientras tanto el nuevo candidato ha preparado, como hiciera Latham, una pequeña flotilla de apoyo; la marina francesa desplegará tres de sus barcos. El primero de los navios, el 257, se situará a 5 km de la costa, el segundo, el 227, a 2 km del primero y el tercero, el Escopette, a 2 km del 227; una vez iniciado el vuelo los dos primeros deberán comenzar su marcha simultáneamente a 20 nudos, el Escopette algo más lento.

Esa noche Latham y su equipo descansan en Sangatte, mientras Blériot y el suyo lo hace en un hotel de Calais. Todo está listo, solo falta que el tiempo mejore.

Alfred Leblanc, asistente de Blériot, se ha acostado tarde; inquieto, apenas ha dormido un par de horas. Hacia las 02:00 h se despierta y observa la noche desde la terraza del hotel; por fin parece que el tiempo ha mejorado. Excitado, pero con calma, despierta a Blériot. Este, todavía dormido, le pregunta incrédulo si es posible el vuelo, la respuesta no puede ser más clara: “Estoy absolutamente seguro, pero es esencial que nos movamos ahora para aprovechar la mejoría”. No muy convencido, para el piloto el viento aún suena demasiado fuerte, Blériot se levanta dolorido; todavía está convaleciente de las quemaduras sufridas en el pie y tiene que hacer uso de muletas para andar. El desayuno es breve e inmediatamente salen en coche. Primero paran para dejar a Alice, le esposa de Blériot, a bordo del Escopette, y luego, sin perder más tiempo, salen hacia Les Baraques.

En el campo militar espera listo su pequeño aeroplano, frente a los casi 12 m de envergadura del Antoinette VII, el Blériot XI mide tan solo 7 m; cuando el vehículo llega, Blériot desciende trabajosamente del mismo. A pesar de la temprana hora, además de los técnicos, entre ellos el diseñador del motor, Alessandro Anzani, ya han llegado los primeros curiosos; antes de subir al avión, Blériot se detiene delante de un camarógrafo de la casa Pathé Frères que le inmortaliza y seguidamente sube a la máquina. Cerca de la cabina se acoplan las muletas y aprovechando la estructura de cola del aeroplano, no entelada, se ha acomodado un cilindro lleno de aire a modo de flota-

dor para el caso de ser necesario un amerizaje. Acto seguido se decide realizar un breve vuelo de prueba, que Blériot completa sin novedad. Ya de nuevo en tierra el piloto puede comprobar que la expectación ha ido en aumento, ya son decenas los curiosos. Anzani termina de revisar el motor otra vez; se completan los trece litros de combustible y se comprueban los niveles de aceite, no hay prisa, todavía es pronto para iniciar el vuelo; la normas del Daily Mail establecen que el vuelo se realice una vez haya salido el sol y antes de su puesta; Blériot permanece en la cabina, un austero habitáculo con un asiento de mimbre y poco más que los mandos para controlar el aparato, de hecho incluso carece de brújula.

—¿Por donde queda Dover?— Pregunta Bleriot en el último momento; un Leblanc sorprendido le indica la dirección alzando el brazo. Después, este sube a una de las dunas próximas, para, desde allí, comprobar que se ha avisado al Escopette y espera la salida de sol. A las 04:25 el astro se eleva en el horizonte; ha llegado la hora de la verdad. Enarbolando una bandera, Leblanc da la señal a Blériot y este arranca el motor al tiempo que Anzani le dirige su último consejo: “¡vigila el aceite!!”.

¿Qué es de Latham en ese momento? Hubert Latham permanece descansado, ignorando que Blériot le está tomando la delantera. Lavavasseur, al igual que Leblanc, ha pasado la noche inquieto, pero al contrario que este, no ha considerado que la mejoría del tiempo haya sido suficiente como para despertar a su piloto. A las 02:00 h y a las 03:00 h ha comprobado las condiciones meteorológicas, para luego volver a la cama, y ahora, a las 04:41 h, mientras observa otra vez el tiempo que hace, escucha un comentario sobre los preparativos de su rival, instintivamente se gira en dirección a Les Baraques y palidece al ver como en la lejanía una silueta, que reconoce enseguida, se eleva sobre el horizonte; Louis Blériot ha partido.

Una vez en el aire, Louis Blériot comienza a ganar altitud al tiempo que, volando sin brújula, se orienta visualmente; se interna sobre el canal con la única referencia de los barcos presentes navegando hacia las islas. Con casi una completa ausencia de viento, el aeroplano se comporta a la perfección, tal es su estabilidad que Blériot bien podría soltar los mandos y dedicarse a contemplar el paisaje, si no fuera por la amenaza que este supone; en todo momento tiene presente el resultado de la intentona de Latham y por ello no le quita ojo a su motor Anzani, que sabe es la clave del vuelo. El motor italiano rinde a la perfección

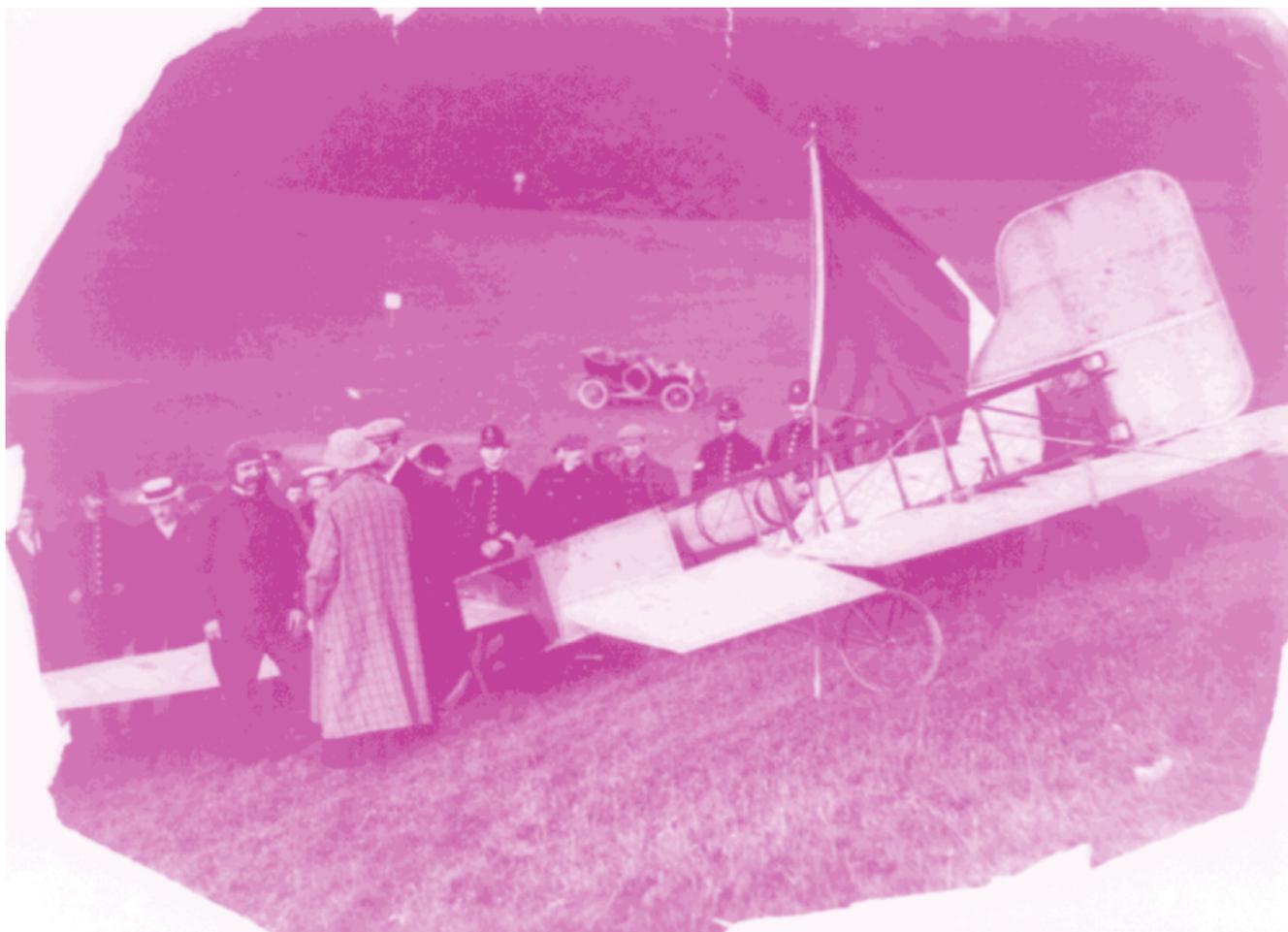
permitiendo alcanzar al aeroplano una velocidad cercana a los 60 km/h.

Desde el Escopette ven aproximarse el monoplano y, cuando le alcanza, este vuela a 100 m de altitud; pasados unos minutos lo sobrepasa en dirección NO. Perdido de vista el barco que transporta a su mujer, Blériot se queda sin referencias en el mar y en el horizonte; por primera vez se siente solo en su aventura, lo único que rompe esa soledad es el imponente y tranquilizador, por regular y constante, sonido del motor Anzani de 25 cv; sus tres pistones, ventrículos de un corazón que da vida al Blériot XI, hacen su trabajo a la perfección, aunque de todos modos Blériot no deja de recordar el último consejo que le diera Anzani y mantiene vigilada la bomba de aceite, además del nivel de combustible; a todo ello ayudará también el hecho de que el motor está al descubierto, facilitándose así su refrigeración e impidiéndose un fatal recalentamiento. Pasados diez minutos, son ya veinte los que Blériot lleva en el aire, la costa británica se dibuja en el horizonte, pero entonces el viento empieza a soplar fuerte. Luchando por alcanzar la costa, Blériot no puede evitar que el viento le empuje hacia el N y, cuando trata de reconocer el terreno al que se acerca, se percata de que no es la zona asignada para aterrizar; Dover ha quedado más al S. Con la ventola como el último obstáculo para lograr su propósito, Blériot cambia de rumbo y por unos minutos vuela paralelo a los blancos acantilados, dejándolos a su derecha hasta que reconoce el castillo de Dover; en ese momento vira sobre su diestra y por primera vez sobrevuela suelo británico.

A las 05:17 h ya solo queda aterrizar para completar la hazaña; una vez sobre los acantilados cercanos al castillo, Louis Blériot logra localizar una figura corriendo que enarbolaba una bandera tricolor, la bandera de Francia. Enseguida lo reconoce, es el periodista Charles Fontaine, del diario Le Matin, con el que había acordado su presencia en la zona para indicarle el punto de aterrizaje. Acto seguido el Blériot XI comienza a descender y, cuando apenas le quedaban unos metros, un golpe de viento le atrapa impidiendo un aterrizaje perfecto; la violenta toma en las proximidades del castillo de Dover, en la pradera de Northfall, se traduce en la rotura del tren de aterrizaje y de la hélice, pero en el fondo eso ya no importa demasiado.

Por primera vez en la historia un aeroplano ha cruzado el canal de la Mancha... y Lord Nortcliffe tiene su titular:

“England is no longer an island.” (Inglaterra ya no es una isla).



Louis Blériot y el periodista de Charles Fontaine conversan junto al aeroplano poco después de finalizado el vuelo. Días más tarde el Blériot XI se exhibirá en Londres, donde tendrá más de 100.000 visitantes.

Bibliografía consultada:

“Precursores. Historia de la aviación militar hasta la Primera Guerra Mundial”, de Jaime de Montoto y de Simón. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (I.H.C.A).

“Ases de la aviación. Tomo 2”, de A. Robinson, J.A. Guerrero, M. Haetley, C. Chart, C. Bowyer, F.K. Mason, F. Osman, F. Martín, B. Podestá, C. Conde y E. Carbó. Editorial Delta S.A, 1984.

“Orígenes de la aviación. 3.500 a.c hasta 1903”, de César Matín Porta. Ministerio de Defensa, 2008.

“Blériot. Herald of an age”, de Brian A. Elliot. Tempus Publishing Ltd, 2000.

“Forgotten Aviator. Hubert Latham”, de Barbara Walsh. Tempus Publishing Ltd, 2007.

“Louis Blériot’s Channel Flight”, de James Kightly. Revista Aeroplane, Octubre 2012.

“French Aircraft of the First World War”, de Dr. James J. Davilla y Arthur M. Soltan. Flying Machines Press, 1997.

“Wonderfull Balloon Ascents or, the Conquest of the Skies. A History of Balloons and Balloons Voyages”, de Fulgence Marion, 1870. Project Gutenberg Ebook, 2008.

“Pau: cuna de la aviación mundial”, de Paul Mirat. Revista Rescate, n.º 6. 4º Trimestre 2011. Edita Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro.

Publicación “Flight”, números correspondientes a 1909, disponibles en su hemeroteca digitalizada. <http://www.flightglobal.com/pdfarchive/index.html>.

Hemeroteca diario ABC, números de la época.



Aeronaves del siglo XXI

Planeadores militares de ayer y de hoy (y II)

FRANCISCO YANIZ VELASCO

General de Aviación (R)

HACE UNOS DÍAS, ordenando viejos papeles, encontré unas hojas amarillentas escritas durante mi curso de Estado Mayor del Aire. En esas hojas impresas con mi vieja Olivetti, se recordaban algunas de las hazañas y sacrificios que audaces militares realizaron usando planeadores en la II Guerra Mundial. Con algunas de las ideas de aquel estudio y con otras informaciones complementarias me lancé a escribir este artículo. Los planeadores han jugado un papel importante en la historia de la Aviación. Los primeros ingenios voladores más pesados que el aire fueron planeadores, siendo considerado Otto Lilienthal¹, que sólo voló en planeadores, un pionero de la Aeronáutica. Los más de 2.000 vuelos realizados por el ingeniero Lilienthal demostraron que el vuelo del hombre en planeador era posible y que se podía conseguir un control casi total de ese vuelo. Por otra parte, los primeros aviones parecían, de hecho lo eran, grandes planeadores con pequeños motores. Un ejemplo muy claro es el vuelo del Flyer I, pilotado por Orville Wright en una colina de Kitty Hawk, Carolina del Norte, el 17 de diciembre de 1903. Considerado el primer vuelo de un avión, el Flyer I con sus enormes planos y su gran superficie alar, parecía querer ser impulsado por el viento, ajeno al pequeño motor que le hacía ser ya un avión.

Aunque se tiene una idea intuitiva de lo que es un planeador parece conveniente dar una de las muchas definiciones posibles de ese tipo de aviones. Un planeador es un artefacto más pesado que el aire que está sostenido durante su vuelo por la reacción dinámica del aire contra las superficies de sustentación y cuyo vuelo libre no depende de un motor. Sin embargo, algunos planeadores han sido dotados de motores para alargar su vuelo e incluso en algunos casos para aterrizar. Por otro lado, la mayoría

de los aviones convencionales pueden planear con mayor o menor facilidad en circunstancias diversas aunque generalmente sólo planean cuando hay un fallo de los motores que obliga a intentarlo. Existen muchos tipos y tamaños de planeadores. Los más pequeños pueden despegar y aterrizar usando las piernas del piloto. En el otro extremo, los hay que son capaces, remolcados por aviones convencionales en todo o parte de su vuelo, de transportar docenas de personas o carga equivalente. Los hay tripulados y no tripulados. Pueden ser de tamaño convencional pero hay también aeromodelos a escala. Algunos tienen alas de estructura rígida como el típico velero planeador, otros son de alas semiflexibles como el ala delta y los hay que tienen alas flexibles de tela y se suelen llamar parapentes. Un momento crítico para los planeadores es su despegue ya que normalmente no pueden hacerlo por sus propios medios salvo los más ligeros. Las dos formas más frecuentes actualmente de poner los veleros en vuelo son el remolque por un avión o el lanzamiento por torno. Los pilotos de los primeros planeadores se lanzaban desde pequeñas colinas para realizar vuelos, generalmente cortos, en sus primitivos veleros.

Las tecnologías modernas permiten a los pilotos ganar altura durante horas, alcanzar miles de metros de altitud en corrientes térmicas, realizar acrobacias y planear cientos de kilómetros. La Federación Aeronáutica Internacional y las agencias nacionales de control aéreo ejercen un cierto control sobre algunos aspectos del planeo aunque para conseguir las ventajas de un vuelo seguro es necesario recibir la instrucción adecuada. El vuelo sin motor (VSM) ha tenido momentos de gran florecimiento y sigue hoy día muy vivo. Para muchos pilotos de avión, el VSM fue la primera experiencia de vuelo y muchos de ellos piensan que su aprendizaje en planeador fue un comienzo muy adecuado para su posterior carrera aeronáutica. Aunque no sea el objeto principal de este artículo, es conveniente señalar que el VSM es un deporte aeronáutico con muchos practicantes que disfrutan volando silenciosamente o compitiendo

¹ Otto Lilienthal fue un pionero de la aviación que nació en Anklam el 23 de mayo de 1848 y murió el 10 de agosto de 1896 en Berlín como consecuencia de las heridas sufridas el día anterior al colapsar su planeador durante un vuelo. Sus últimas palabras a su hermano Gustav fueron «se deben hacer sacrificios». La causa oficial de su muerte fue fractura de la columna vertebral.



103 M Planeador LIGERO DFS 230 (05 Bundesarchiv Bild 101I-567-1519-18 Italien Lastensegler DFS 230 auf Flugplatz).



Planeador DFS230 utilizando parcaidas en desaleracion.

en muy diversas pruebas. En España ha habido y hay excelentes pilotos de VSM que han destacado en competiciones internacionales. Entre docenas de ellos se puede mencionar al capitán Sebastián Almagro, que participó en numerosos campeonatos del mundo con su planeador acrobático VOGT LÖ-100 «Zwergreihner» que se exhibe en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

Planeadores militares en acción

Los planeadores militares se usaron principalmente durante la Segunda Guerra Mundial (II GM) para transportar tropas y equipo pesado. Situar tropas o carga militar en zonas próximas a la línea de combate por medio de planeadores puede parecer hoy un movimiento muy osado. Sin embargo, tenía algunas ventajas pues permitía acercar con sigilo unidades militares (a veces de hasta 200 hombres) y equipos semipesados a una zona determinada. En todo caso, la dependencia de las condiciones meteorológicas era muy alta pues un viento excesivo podía producir una dispersión de los planeadores y en muchas ocasiones aterrizajes catastróficos con gran número de bajas. Algunos planeadores militares como el alemán DFS 230, el británico GA *Hotspur* y el soviético *Antonov A-7*, eran pequeños y apenas podían transportar un pelotón. Los de tamaño medio como el alemán *Gotha Go 242* y el estadounidense *Waco CG-4 Hadrian*, podían ya transportar uno o dos vehículos ligeros, remolques, cañones de pequeño calibre y hasta una sección de tropa. Hubo también modelos de gran tamaño llegando a construirse algunos –entre ellos el GA *Hamilcar* británico y el *Messerschmitt Me 321* alemán– que podían llevar cargas de gran peso como carros de combate, artillería de medio calibre y unidades tipo compañía. Durante los años de la

II GM se construyeron muchos planeadores especialmente de tipo medio. Del modelo *Waco CG-4* se construyeron en Estados Unidos 13.909 planeadores, del modelo británico de tipo medio *Airspeed Horsa 3.655* ejemplares, y los alemanes produjeron 1.528 *Gotha Go 242*. En el transcurso de la guerra se construyeron un total de 21.000 planeadores principalmente en Estados Unidos, Reino Unido y Alemania y en mucho menor número en la Unión Soviética, Japón y otros países. Esos números hablan claro de la importancia que se dio durante la II GM a los planeadores que fueron utilizados profusamente en el transporte de cargas pesadas y con menos frecuencia en el transporte de tropas. Los diseñadores de los planeadores tenían que dar solución a muy diversos problemas. Los más cruciales eran la longitud de la senda de planeo, la suavidad de la toma, el acceso y la evacuación rápida una vez en tierra. El modelo DFS 230 transportaba 10 hombres incluido el piloto que también era combatiente. Tenía puertas a ambos lados para facilitar su evacuación y una abertura en el techo para acomodar cargas voluminosas. La envergadura de sus alas le permitía recorrer 40 millas desde 12.000 pies de altura. El *Me 321* tenía una envergadura de 55 metros y podía transportar 200 hombres o un carro medio. La entrada y salida se hacía por un portillo tipo almeja que se abría en el morro del aparato. En despegue podía ayudarse de 12 cohetes situados bajo las alas. El británico *Waco CG-4 Hadrian* disponía de un morro elevable que permitía la salida de un *jeep* que al abandonar el planeador empujaba el morro mediante un curioso mecanismo. El gigantesco *Hamilcar* fue diseñado en los Estados Unidos para transportar un carro *M22 Locust* y se empleó por primera vez en los aterrizajes que siguieron a los desembarcos en las playas de Nor-



105 M Planeador estadounidense Waco (CG-4A USAF).



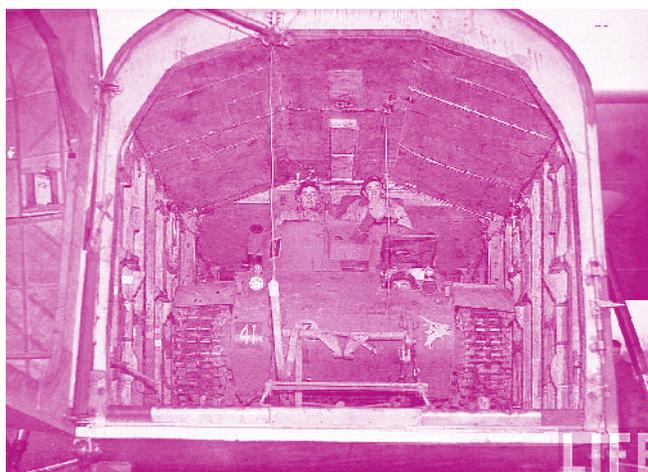
104 M Planeador británico IWM-MH-5123-Hengist.

mandía. Del «*Halmicar*» se derivó el avión *MARK X*, precursor de los aviones STOL.

La toma de la fortaleza de Eben-Emael en Bélgica en mayo de 1940, ha pasado a la historia como el paradigma de una operación de asalto aéreo realizada con éxito. Sin entrar en detalles, es preciso destacar que la fortaleza era considerada inexpugnable y que para su toma los asaltantes alemanes utilizaron 42 aviones *Junkers Ju-52* remolcando 42 planeadores DFS 230. Los planeadores se utilizaron posteriormente en la ocupación de Holanda, en Creta, en Sicilia, en la invasión del Sur de Francia, en la operación «*Market-Garden*», en la invasión de Normandía, en el cruce del Rin y en muchas pequeñas acciones como la liberación de Mussolini del Gran Sasso. Pese a los éxitos logrados inicialmente, la realidad es que si no se tenía una gran superioridad táctica o no se conseguía la sorpresa inicial, cuando el enemigo reaccionaba las bajas podían ser insufribles para los asaltantes. Así ocurrió en la toma de Creta donde el precio pagado fue tan alto que dejó exhaustas

a las aguerridas tropas de asalto de la Luftwaffe alemana.

El éxito de las primeras operaciones de asalto hizo que en algunos estados mayores se pusieran grandes esperanzas en las capacidades de los planeadores que tenían la servidumbre de necesitar aviones adecuados para su remolque hasta la cercanía de su destino. En ocasiones se utilizaron bombarderos ligeramente modificados para desempeñar esa función. Hubo modelos como el *HE-111 Z Zwillling* construido específicamente para remolcar grandes planeadores. El *Zwillling* era la unión, con la parte central común, de dos bombarderos *He-111 H6*. Tenía cinco motores *Jumo 211 F-2* de 12 cilindros con una potencia total de 5.360 CV. Este avión, con uno de los diseños más atrevidos de la II GM, podía remolcar un *Me 321 Gigant* o dos *Go 242* e incluso hasta 3 *Go 242*. El *Zwillling* alcanzaba una velocidad de 435 Km/h sin remolcar ningún aparato, 248 Km/h si remolcaba dos *Go 242* y si remolcaba un *Me 321* podía volar a 219 Km/h.



Hamilcar tank.



Hamilcar M22 LOCUST.

Un planeador hipersónico

En este artículo sólo se pretende presentar de forma muy general el mundo de los planeadores y su uso militar en el pasado y en el presente. Hay que reconocer que los planeadores tienen un uso militar limitado en el mundo de hoy. Sin embargo, sigue siendo un excelente medio de introducir el vuelo y una forma única de disfrutar de la auténtica sensación de volar. Además pueden ser utilizados para cierto tipo de tareas civiles y militares con un coste muy bajo. En el campo militar estas aeronaves son sólo una posible solución alternativa para cierto tipo de misiones especiales. Ese tipo de planeadores ligeros no pueden sustituir a sistemas de armas como algunos vehículos aéreos no tripulados.

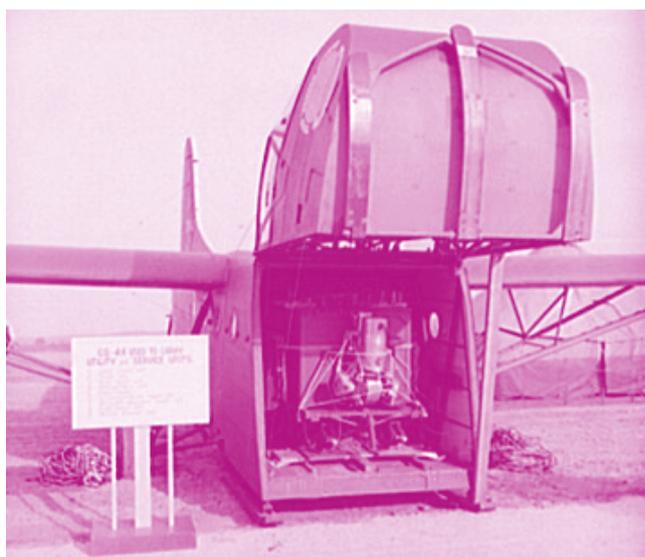
Sin embargo, he encontrado con satisfacción un nuevo tipo de planeador que planea a una velocidad muy alta. El 11 de agosto de 2011 apareció una noticia de agencia que decía: «Los militares estadounidenses perdieron contacto con un planeador experimental hipersónico después de su lanzamiento por un cohete en un vuelo de prueba sobre el Océano Pacífico la semana pasada». La palabra *glider* o planeador en inglés, me atrajo instintivamente y me puse a buscar más información sobre el tema. El artefacto del que habían perdido contacto los norteamericanos era parte de un programa de armas de ataque global para desarrollar vehículos capaces de volar a 20 Mach y alcanzar cualquier objetivo de nuestro planeta en una hora. El planeador llamado *Falcón Hypersonic Test Vehicle 2 (HTV-2)* había sido lanzado colocado en un Minotauro de 4 cohetes por la *US Defense Advanced Research Project Agency o DARPA*, desde la Base Aérea de Vandenberg en California. La *DARPA* informó que el vuelo fue bien hasta la fase de planeo, momento en que las estaciones de seguimiento perdieron contacto con el vehículo HTV-2. La prueba tenía como propósito probar tecnologías para vuelos a muy altas velocidades². El planeador sigue vivo para usos militares en el siglo XXI.

Madrid, enero 2013

² En un artículo publicado en el número de junio de 2012 de la revista *Jane's IDR*, se explican con detalle las causas del fallo del vuelo del HTV-2.



Horsa glider.



CG4 Waco nose.



Remolcador de Planeadores Heinkel H III Zwillings en tierra.

Los Centauros del aire (V)

Hans-Ulrich Rudel y el JU-87 Stuka

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro

EL “AS” ALEMÁN de la Segunda Guerra Mundial, Hans-Ulrich Rudel, nació en Konradswaldau (Silesia) el 02/07/1916, hijo varón, muy deseado, de un pastor luterano, Johannes, y de su esposa Martha Mueckner quienes ya tenían dos hijas Ingeborg y Johanna. De niño fue poco estudioso pero entusiasta deportista. En agosto de 1936, después de concluir su bachillerato y cumplidos los veinte años, ingresó en la Luftwaffe como cadete oficial, y comenzó el entrenamiento básico en la “Escuela de Guerra Aérea” en Wildpark-Werder. Su poca aplicación a los estudios le perjudicaría en sus inicios en la Luftwaffe pues no logró superar las pruebas para piloto de caza y combate, pese a su alto rendimiento en las pruebas físicas, donde demostró su gran preparación atlética.

Pese a aquellos inicios, los logros de Hans-Ulrich Rudel durante la Segunda Guerra Mundial serían inigualables para cualquier otro piloto en la historia y fue el único en alcanzar la más alta condecoración militar alemana, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble en Oro, Espadas y diamantes.

A pesar de que se unió a la Luftwaffe en 1936 y se formó como piloto de bombardero en picada, pasaría gran parte de sus siguientes tres años en calidad de observador. Rudel era abstemio y no fumador. Su ligera tartamudez le hicieron muy retraído y poco sociable lo que no le granjeaba simpatías en su pares y superiores. Sus compañeros pilotos acuñaron la frase de *Hans-Ulrich Rudel, er trinkt nur Sprudel*, (Hans-Ulrich Rudel, bebe sólo agua mineral). Durante la campaña de Polonia al



Hans Ulrich luciendo uniforme.

comienzo de la Segunda Guerra Mundial, voló en misiones de reconocimiento de largo alcance sobre Polonia desde Breslau. Rudel ganó la Cruz de Hierro 2ª Clase en 11/10/1939. Después de un alto número de solicitudes fue reasignado a observador de bombardeo, integrándose en un regimiento de entrenamiento de la aviación en Crailsheim y luego fue asignado a su unidad anterior, I. / Sturzkampfgeschwader 3 en Caen, en mayo de 1940. Pasó la batalla de Inglaterra como primer teniente en un papel no combatiente. Siendo considerado como un “pobre piloto”, fue enviado a una reserva de vuelo a Graz para el entrenamiento de bombardeo. En la escuela

de bombardeo de Stuttgart, obtuvo una baja calificación, como piloto de segunda clase, pues no se le daba bien maniobrar el Stuka Ju-87. Su escuadrilla la I. / Sturzkampfgeschwader 2, fue trasladada a Molaoi (Grecia), y la mala reputación de Rudel, le precedió y también pasó la invasión de Creta en un papel no combatiente. Esta decepción le hizo hacerse firma voluntad de superar todos los inconvenientes para lograr ser aceptado como piloto de combate. Realizó prácticas extra con un Stuka llegando a dominar perfectamente al Ju-87. Sus esfuerzos y progresos no pasaron desapercibidos a sus superiores, quienes le tenían calificado solamente como reserva para casos de extrema necesidad. Rudel voló sus primeras cuatro misiones de combate en 23-06-1941, durante la invasión alemana de la Unión Soviética. Sus demostradas habilidades de pilotaje le valieron la Cruz de Hierro de 1ª Clase en 18-07-1941. Él también comenzó a volar en operaciones antitanque con el ‘Kanonenvogel’,



Hans Ulrich Rudel con Erwin Henschel, en 1942, celebran sus 1.300 y 1.000 vuelos, respectivamente.

versión “G” de la Ju-87, en ocasión de la Batalla de Kursk en el otoño de 1943, reclamando 100 tanques destruidos. Rudel fue el responsable de dicho daño enorme al Ejército Rojo por lo que José Stalin puso un precio de 100.000 rublos por la cabeza de Rudel. No fue sin embargo, hasta 1941, cuando se le destinó a un escuadrón de protección. El escuadrón de bombarderos en picado, compuesto por aviones Junkers Ju-87, denominado “Immelmann” en honor del as alemán de la Primera Guerra Mundial, Max Immelmann, derribado el 18 de junio de 1916, sería la unidad en la que Rudel iba a servir hasta el final de la guerra. En el día de la inauguración de la Operación Barbarroja voló sus primeras cuatro salidas de combate como piloto de Stuka pilotando un Junkers Ju-87B. El 23 de septiembre de ese año, volando Rudel como Oficial Técnico del Gruppe III, atacaron unidades de la flota rusa en Kronstadt, logrando hundir, con impactos en la proa con bombas de 1.000 kg, el acorazado Marat de 23.600 toneladas, seguido de nuevos ataques en los que hundieron un crucero y un destructor. El 6 de enero de 1942 fue galardonado con la Cruz de Caballero, después de haber realizado más de 400 misiones operativas.

Un breve descanso tras muchas operaciones seguidas, y a su regreso fue nombrado Staffelfkapitän de la Staffel 9, volando en el Cáucaso. Rudel voló su misión 500 el 24 de septiembre de 1942, y su número 1000 el 10 de febrero del año siguiente,

él estaba usando con frecuencia el Junkers Ju-87D. El 1 de abril de 1943 fue ascendido al rango de Hauptmann, lo que fue retroactivo de un año entero por su valentía. Fue en este tiempo que Rudel comenzó a vivir la etapa en que los Stuka se harían famosos con sus organizados ataques a los tanques aliados y adquiriendo el Ju 87G el sobrenombre de “revienta tanques”. En una neutralización de un desembarco ruso en la playa Kuban en lucha desesperada contra la aviación soviética y en defensa de la cabeza de playa en poder del Reich, el Junkers de Rudel hundió o destruyó el solo 70 embarcaciones anfibia rusas. El 14 de abril fue galardonado con las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero.

La puntuación de Rudel de los tanques enemigos destruidos comenzó a aumentar rápidamente a partir del primer día de la gran batalla de Kursk el 5 de julio. En su primera incursión destruyó cuatro tanques T-34, y durante ese día su puntuación aumentó en 12. El 12 de agosto contabilizó su 1.300º vuelo, a la vez que su operador de radio, Erwin Henschel¹, completaba su número 1000, siendo ambos agasajados al final de su vuelo. Al mes siguiente Rudel asumió el mando del Gruppe III. El 30 de octubre destruyó su tanque ruso número 100 con el 87G Ju. La adjudicación de las Espadas para la Cruz de Caballero tuvo lugar el 25 de noviembre, y la promoción a comandante el 1 de mayo de 1944. El 26 de marzo solo Rudel había destruido 17 tanques, con lo que su puntuación de blindados enemigos alcanzó aquel día 202 tanques. El 1 de junio voló su 2000ª misión, alcanzó su tanque 301 destruido, lo que dio lugar a los premios de los Diamantes para la Cruz de Caballero, la Medalla de Oro del piloto y el cierre de la Misión en Oro con Diamantes. El 19 de agosto fue derribado y sufrió heridas en las piernas, pero se mantuvo en las operaciones, siendo nombrado como Teniente Coronel para el comando SG 2 “Immelmann”. En noviembre de 1944, fue nuevamente herido en el muslo y voló misiones posteriores con una pierna en un molde de yeso. Fue el único soldado de la Wehrmacht que recibió las Hojas de Roble en

¹ En una misión de marzo de 1944, Rudel observó el aterrizaje de emergencia de un camarada en un sector soviético. Aterrizó para salvar a los compañeros pero el avión se hundió en el fango y todos se vieron obligados a escapar para evitar la captura. Tenían que cruzar el río Dniéster y Rudel, con un tiro en un hombro, lo hizo, pero su ametrallador en 1500 misiones, y gran amigo, Erwin Henschel, se ahogó y la otra tripulación derribada fue hecha prisionera. Rudel logró alcanzar sus líneas tras muchas fatigas. La pérdida de Henschel fue un duro golpe para él.



Jasta Immelmann de Ju'87 en posición de inspección.

Oro con Espadas y Brillantes, para su Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

El 1 de enero de 1945 asciende a Coronel, siendo el último comodoro de la escuadra de asalto núm. 2 "Immelmann", formada a partir de la escuadra de bombarderos en picado nº 2. En febrero de 1945 la cuenta de sus misiones había pasado las 2.400 y su puntuación de tanques enemigos llegaron a 505, pero el 8 de febrero Rudel fue derribado por fuego antiaéreo y se estrelló en el interior de las líneas alemanas, cerca de Lebus. Su vida fue salvada por su artillero trasero, el Dr. Gadermann, pero su pie derecho tuvo que ser amputado más adelante, pues a pesar de tener la herida aún sin cicatrizar, Rudel continuó volando y combatiendo, llegando a destruir 26 tanques más antes del fin de la guerra. Decidido a no caer en manos soviéticas, dirigió tres Ju 87s y cuatro FW 190 hacia el oeste de Bohemia en un vuelo de 2 horas y se entregó a las fuerzas estadounidenses el 8 de mayo de 1945, después de aterrizar en el aeródromo de Kitzingen, en poder de los EE.UU. en que tenía base el 405^a Grupo de Caza. Él hizo que sus hombres bloquearan los frenos para destrozarse el tren de aterrizaje al tomar tierra para dejar los aviones inútiles para los norteamericanos y para hacer que el campo de aviación quedase también inutilizable por los daños en la pista a consecuencia de dicha acción. Pasó once meses en un hospital. Liberado por los americanos, se trasladó a Argentina en 1948, junto con Adolf Eichmann en un barco. Fue utilizado por Juan Perón como asesor de la Aeronáutica Argentina y se hicieron amigos. Rudel regresó a Alemania Occidental en 1953 y se convirtió en un destacado miembro del partido político nacionalista, el Partido Alemán Reich. En la Argentina se había encontrado con el as francés Pierre Clostermann y se hicieron muy amigos. Pierre fue el padrino de Cristoph hijo de



Explicando la operación de ataque a tanques.

Rudel y de su tercera esposa Ursula Daemisch. Él ya tenía dos hijos más, Hans Ulrich y Siegfried de su segunda esposa.

Su experiencia en el combate aire-tierra le llevó a colaborar con los americanos en el desarrollo del A-10 Thunderbolt.

Acabada la guerra, Rudel adquirió renombre tras la publicación de su libro *Trotzdem* (A pesar de Todo) y por sus espectaculares triunfos en pruebas deportivas para mutilados.

Hans Ulrich Rudel fue el "as" más famoso de los aviadores de asalto de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Y fue también el único en alcanzar la más alta condecoración militar alemana, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble en Oro, Espadas y diamantes

Consultadas:

Ases de la Aviación, Editorial Delta (1984).

Enciclopedia de Aviación y Astronáutica Editorial Garriga (1972).

Aeroplanes of the great pilots, by F.K. Mason - Amazon.co.uk: Mason FK Books.

Fliegerasse der Luftwaffe (Documental film).

José de la Horga y Posadillo y el aeróstato «Montañés»

José de la Horga y Posadillo
Marqués de Salvatierra y Peralta (1870-1916)

DAVID LAVÍN BORDÁS*

NACIDO EN SANTANDER, el 26 de Abril de 1870, e hijo del que fuera Alcalde de Santander por dos ocasiones (1899-1901 y 1905), Ricardo Horga, estudió ingeniería en Barcelona, y fue agregado honorario de la legación de España en Méjico, estando en posesión de la Cruz de Carlos III. Al casarse en la ciudad de México con M.^a Matilde de Cervantes y Terremos, alcanzó el grado de Marqués de Salvatierra (y Peralta). De regreso a Madrid a principios de siglo, se convirtió en un afamado *sportsman*, miembro del Real Automóvil Club, y que con su Gobrón de 40cv consiguió ya el 27 de octubre de 1905 la Copa de S.A. el Infante D. Carlos y 300 pesetas en el concurso aerostático-automovilístico organizado por el recién creado Aeroclub y La Correspondencia de España en honor del señor Loubet, presidente de la República Francesa. Los once aeróstatos participantes fueron descendiendo a medida que avanzaba la prueba, siendo recogido el globo *Vencejo* pilotado por el teniente Castilla, por el Gobrón de José de la Horga y su acompañante José Cañas, en Valdemorillo. La prueba fue ganada por el globo del Real Aero-Club de España, *Alfonso XIII*, pilotado por los señores Kindelán y Rugama, descendiendo al sur de Lisboa después de 28 horas de vuelo.

Fue sin duda ésta prueba la que encendió la chispa de la aerostación en de la Horga, y junto con



José de la Horga y Posadillo.

la amistad que le unía con los miembros de ambos Clubs, encargó la compra en París de un globo de 2.200 metros cúbicos a los «Ateliers de constructions aéronautiques Maurice Mallet».

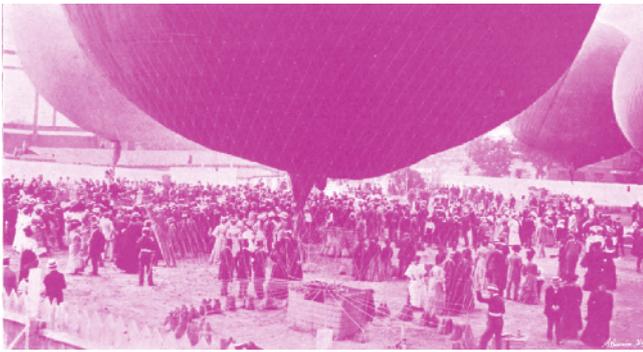
Sus primeros vuelos

El 25 de noviembre de 1905, José de la Horga realiza su primer vuelo en el *Alfonso XIII* con Manuel Gil de Santibáñez, Pedro Sanginés y Jesús Fernández Duro de piloto, aterrizando en las cercanías de Parla. El día 28 repitió con el mismo piloto y globo, acompañándole Luis Pardo y aterrizando esta vez en Sigüenza. Que mejor forma de hacer su bautismo de vuelo que con el experto aeronauta asturiano, fundador del Real Aeroclub de España a los mandos.

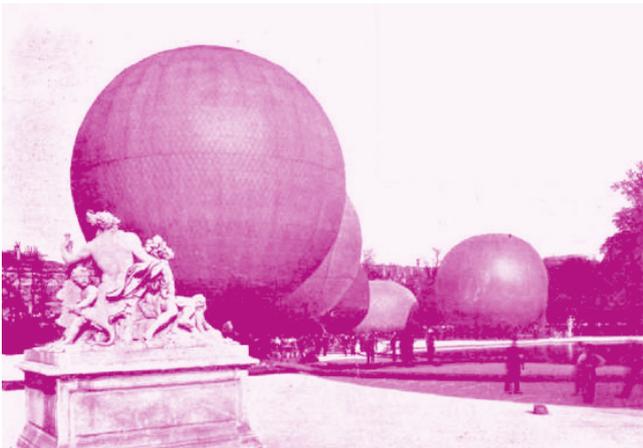
El 8 de mayo de 1906, participó en una excursión aérea de los globos *Cierzo* y *Huracán*. El primero, pilotado por el señor Kindelán y con Juan Rugama y Francisco R. Avial de pasajeros y el *Huracán* pilotado por el Sr. Fernández Duro, que le llevó junto al Sr. Ricardo Miret desde Madrid a Palencia con 230 km recorridos.

Después de estos primeros contactos con el mundo de la aerostación, José participó en el concurso de conmemoración de las Bodas Reales organizado por el Real Aeroclub. Ascendió en el globo *Alfonso XIII* junto con el marqués de Valdeiglesias y con el señor Juan Rugama de piloto, tomando tierra al cabo de tan sólo 5 km en la carretera de Extremadura. Era éste el vuelo de prueba del piloto.

* David Lavín Bordas es Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos y Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico. Ha trabajado en la empresa Aerlyper como especialista en aviónica y en EADS/CASA como *Test Engineer* en la *Final Assembly Line* del Eurofighter EF-2000.



Parque aerostático del concurso celebrado en conmemoración de las bodas Reales el 29 de Mayo de 1906.



Los globos en el jardín de las Tullerías de París a la salida de la 1ª edición de la Gordon Bennett de 1906.

El primer aerostato español en cruzar el Canal de la Mancha por aire

Al fin llegó ya el ansiado momento de estrenar su recién adquirido aerostato. Se trataba de la primera edición de la prueba internacional aerostática por excelencia y que ha perdurado hasta nuestros días, la Coupe Aéronautique Gordon Bennett.

A su flamante globo de 2.250 metros cúbicos lo llamó *Montañés* y como a él le gustaba decir, «su nombre fue puesto como cariñoso recuerdo de mi querida tierra».

José de la Horga compitió con un prestigioso aeronauta español, el Capitán Alfredo Kindelán y Duany. El turno de salida de los aeronautas fue el 15º, y consiguieron quedar en 6º posición en la clasificación final de 16 participantes. El globo fue además el primero de los tres españoles que competían. La competición consistía en ser el globo que mayor distancia recorriese desde el punto de partida. En aquella ocasión, Kindelán y de la Horga consiguieron recorrer 315 km en 11 horas y 45 minutos elevándose desde el punto de partida en los jardines de las Tullerías en París con 870 kilos de lastre. Aquel día soplaba un suave viento del

Notable Channel Crossings by Balloon. From England to the Continent.									
Date.	Pilot and Passengers.		Nation.	Name of Balloon.	Start.	Landing.	Dis- tance.	Duration.	
1784, Feb. 22	No occupant		B	—	Kent	Warneton (Belgian Frontier)	—	—	miles h. m.
1785, Jan. 7	Blaichard, Dr. Jeffries		F	—	Dover	Gravelines (near Calais)	31	2 00	
1835, Nov. 7	Green, Holland, Monk, Mason		B	—	London	Weilberg (Nassau)	370	15 0	
1875, Aug. 25	Capt. Webb		B	Narcision	Dover	Calais	—	—	
1884, June 10	Capt. Burnaby		B	Esclipse	London	Druppe	75	21 45	
1892, Oct. 12	Maston		B	Ally Sloper	Dover	Dunkerque	—	—	
1898, Dec. 20	Spencer, L. Swinburn		B	—	London	Frank coast	—	—	
1899, Sep. 15	Patrick Alexander		B	—	Dover	Gravelines	—	—	
1900, Sep. 11	Faure		F	Aéro Club II	London	Esaples	—	—	
1905, Nov. 24	Faure, H. Latham		F	—	—	Auberghes	214	6 30	
1905, April 7	Faure, de Kergeron, K. Gantier		F	—	Folkestone	Pont de l'Andres (near Calais)	—	3 30	
1905, Aug. 31	Frank Butler		B	Vera	London	Debonarde (Calvados)	170	27 30	
1905, Nov. 24	A. Youssier, J. Faure		F	Elle	—	St. Quentin	190	8 30	
1906, Feb. 3	C. Pollock, Martin Dale		B	Valkyrie	—	Yvetot	—	—	
1906, Feb. 20	F. Butler, P. Spencer, Mrs. Griffith Brewer		B	Vern	—	Boulogne	—	—	
1906, June 27	De Cerin		F	Meteor	—	Esappe	—	—	
1906, Nov. 27	L. Bockall, P. Spencer		B	Vivienne IV	—	Neviges-Lôles (Jura)	395	15 0	
1907, Feb. 21	C. Pollock, Hon. Mrs. Asheton Harbord		B	Valkyrie	—	Saevast (Belgium)	218	10 10	
1907, Feb. 24	Griffith Brewer, Hon. Mrs. Asheton Harbord		B	Lous	—	Marquise (Pas de Calais)	—	—	
1907, Oct. 12	Gaudson, Tanner, Turner		B	Mansmoth	—	Lake Wener (Switzerland)	730	19 0	
1908, Jan. 31	C. Pollock, Hon. Mrs. Asheton Harbord		B	Valkyrie	—	Houdiment (Meuse)	—	—	
1908, Feb. 8	Griffith Brewer, Capt. Grubb		B	Lous	—	Esaples	—	—	
From the Continent to England.									
1881, July 3	Moziau, de Costa		Be	—	Contai, Belgium	Bromley	—	25 0	
1881, Sep. 9	Lboute		F	V. de Boulogne	Boulogne	Hythe	—	6 0	
1884, Aug. 7	Lboute		F	L'Hirondelle	—	New Romney	—	—	
1886, July 29	Lboute, Mangot		F	Le Toupinier	Chartbourg	Tottenham	—	7 0	
1901, Sep. 21	J. Latrieffe		F	La Patrie	Dunkerque	Southampton	—	—	
1903, Sep. 26	de la Vaux, Voyet, d'Oultremont		F	Le Djinn	St. Cloud	Hull	384	16 40	
1906, Sep. 30	Lahm, Hersey		A	United States	Paris	Yorkshire	402	22 5	
—	Vorville, Cernette		I	Elge	—	—	399	22 0	
—	Koika, Capper		B	Britannia	—	—	387	26 18	
—	de la Vaux, d'Oultremont		F	Walhalla	—	Norfolk	298	19	
—	Ralsen Carol		F	V. de Carrouroux	—	Singleton	199	10 35	
—	Kischelso, de la Horga		S	Montrose	—	Chesham	199	11 45	
—	Huntington, C. F. Pollock		B	Zephyr	—	Milton	190	19 0	
1907, April 10	Wegener, Koch		G	Zepher	Leipzig	Lidcoter	580	19 0	
1907, Nov. 1	Wegener, Bolan, Sauerwein		G	Bible	—	London	—	—	
1908, Sep. 17	J. Faure, Franck, Otter		F	Aéro Club II	Paris	Kent	—	8 0	

Sumario de los más notables vuelos del Canal de la Mancha de M. Pierre de Souveste.

Este que impulsaba los globos sobre Brest, cambiando después a Suroeste. Sobrevolando el canal de la Mancha (siendo uno de los únicos 7 que lo lograron) llegaron a Gran Bretaña, aterrizando en Chichester, cerca de Portsmouth. La mala suerte les obligo a descender pues tenían todo de cara para haber vencido, y así se lamentaban en un comunicado posterior:

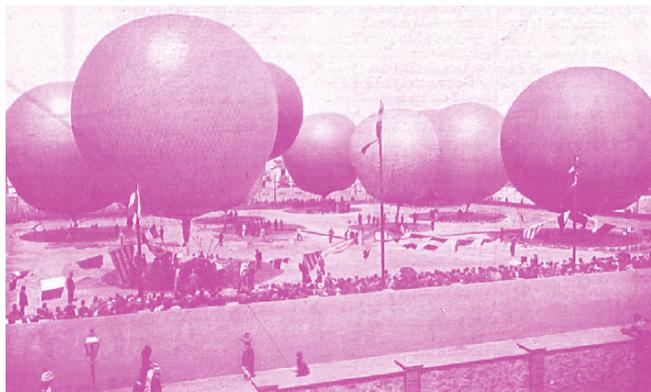
«Entramos en tierra a las cuatro en punto, y creyéndonos en Irlanda, seguimos a la cuerda freno con precauciones, hasta que en unos árboles se nos enredó; el cuchillo no corta, el viento abate el globo y no tenemos otro remedio que descender, con 500 kilos de lastre y toda la Inglaterra y Escocia por delante. Íbamos con dirección Norte, y era nuestra la Copa, pues nadie había entrado por tan buen sitio como nosotros.»

De esta forma José de la Horga fue el primer aeronauta cántabro que pisó campo internacional y el primer español (junto con Kindelán) en sobrevolar el Canal de la Mancha.

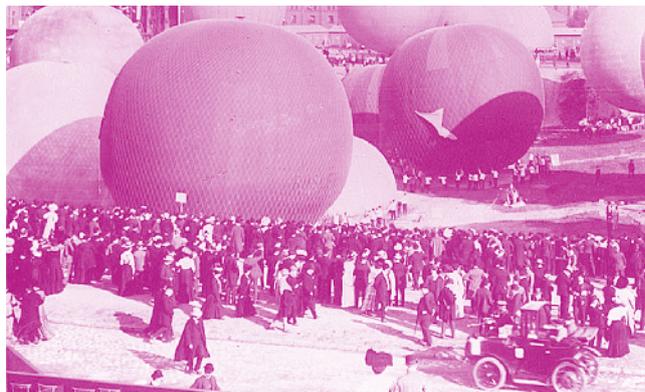
Su victoria en el Concurso Internacional de Globos Libres de Barcelona

En la junta general del Real Aeroclub de España del 7 de enero de 1907 se formó nueva directiva, en la que aparecía ya José de la Horga como vocal, involucrándose decididamente en la organización del Aeroclub. Aunque este año fue poco prolífico para él en lo que a ascensiones se refiere, por tener que cumplir con su deber de diplomático en la legación española en México.

Fue sin embargo el año 1908 el gran año de Horga. Participó con su globo en la segunda edición del Concurso Internacional de Globos de Bar-



Vista general del cercado con los globos dispuestos para la ascensión del concurso de 1908.



Parque del gasómetro de Schmargendorf el 20 de octubre de 1908.

celona el 18 de mayo. El piloto que lo acompañaba en esta ocasión era Esteban Salamanca, que había competido el año anterior en esta prueba con su globo *Norte*, de similares características al *Montañés*, y era buen conocedor del terreno.

De los 10 globos inscritos únicamente 8 tomaron la salida, por incomparecencia de uno y por avería de otro. El *Montañés* salió el cuarto y «ahorrando lastre, ascendió con gran parsimonia, aunque muy seguro, al parecer, de sí mismo», como narraban las crónicas de la época. Descendió en Larrabezúa, provincia de Vizcaya, a las 9:15 de la mañana del día 19 en descenso cómodo y habiendo recorrido 374 Km, lo que le sirvió para llevarse el primer premio de un concurso accidentado, en el que el globo *Quo Vadis* sufrió un aparatoso percance. Horga fue felicitado por las autoridades del Ayuntamiento santanderino, pues en la capital montañesa se seguían con gran interés sus hazañas.

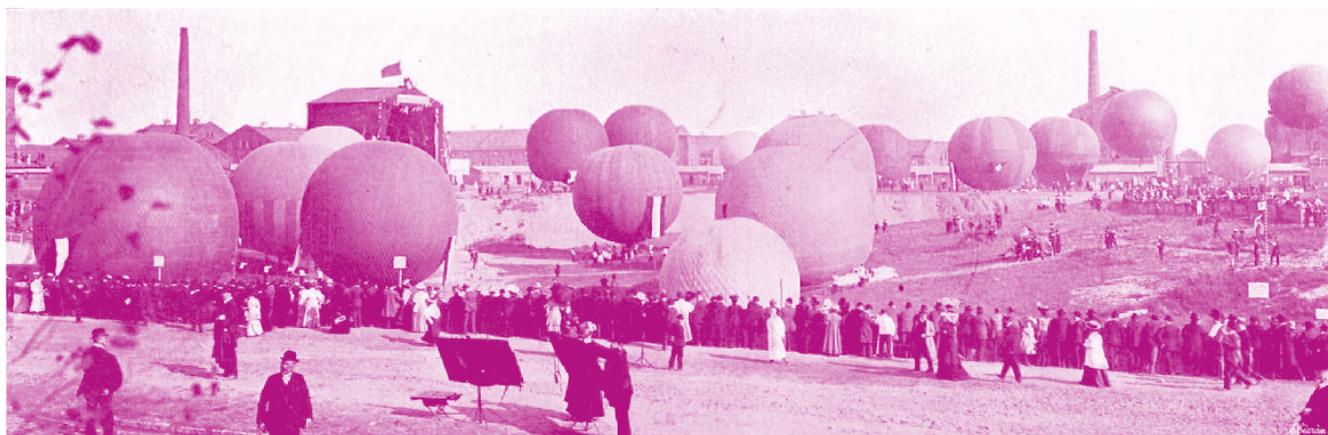
Coches, globos y aeroplanos

Después de su gran victoria, participó Horga en una excursión automovilística a Oñate a la que asistieron numerosos miembros de la aristocracia espa-

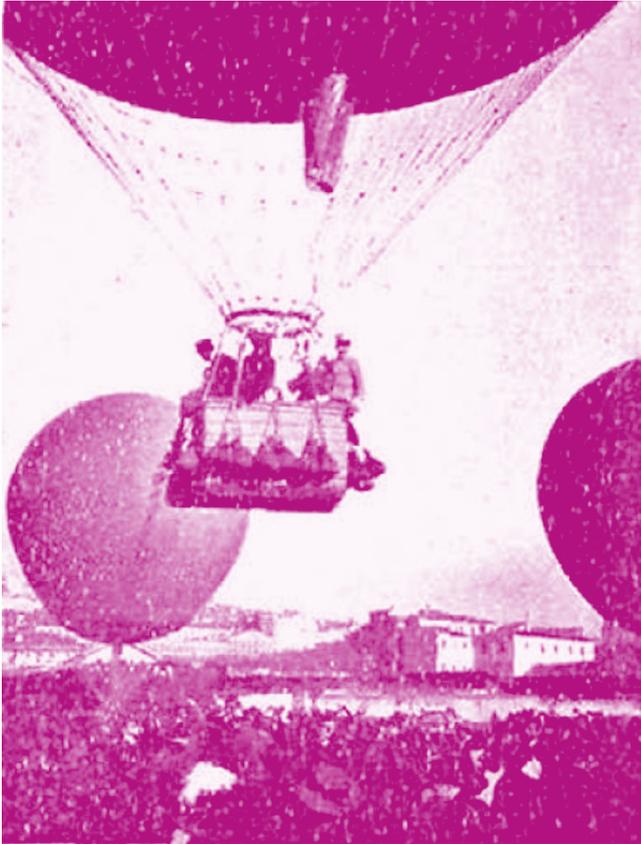
ñola. Fue el 20 de septiembre de 1908, y de seguro, el marqués tenía su cabeza puesta en la próxima competición a la que tenía previsto asistir, la tercera edición de la Gordon Bennett, que tuvo como punto de inicio Alemania. La segunda edición se había desarrollado en Estados Unidos, por lo que no asistió ningún globo español. Compitió Horga de nuevo con su amigo Alfredo Kindelán. Esta vez, el globo utilizado no fue el *Montañés* como en la primera edición (que sería pilotado por el también español Emilio Herrera Linares) sino el llamado *Valencia*.

Consiguieron quedar el 13º en la clasificación final de esta complicada edición que consiguió reunir a 23 participantes. El globo volvió a ser, al igual que en la primera edición, el primero entre los tres españoles que competían. En esta ocasión, Kindelán y de la Horga consiguieron recorrer 310 km en 28 horas y 12 minutos elevándose desde el punto de partida en la factoría de gas de Schmargendorf en Berlín y descendiendo en Bremen.

Las competiciones aerostáticas eran cada vez más numerosas, pero una nueva forma de surcar el aire estaba empezando a imponerse en Europa, la aviación. Los vuelos de los hermanos Wright y del brasi-



Parque del gasómetro de Schmargendorf el 20 de octubre de 1908 desde donde comenzó la tercera edición de la Gordon Bennett.



El *Montaña* iniciando la ascensión.

leño Santos Dumont, eran la envidia de los amantes del aire, y así, se publicaba en el periódico *La Época* en su edición del 22 de noviembre, la intención de José de la Horga de adquirir un aeroplano.

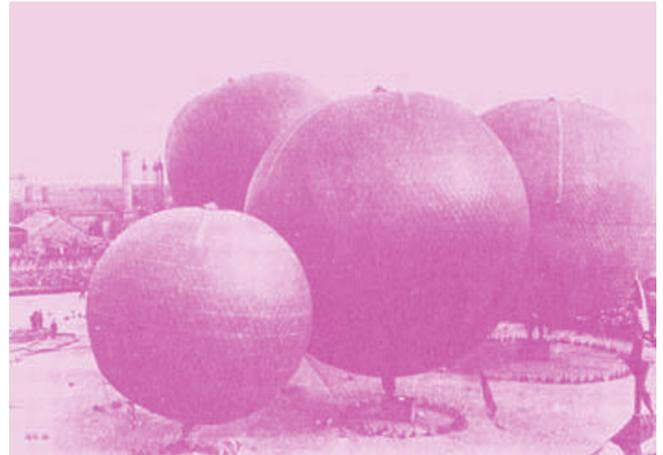
La Presidencia del Real Aeroclub de España y la Copa Salvatierra

El primer día de diciembre de 1908 se constituyó de nuevo la junta directiva del Real Aeroclub de España, siendo nombrado presidente el cántabro José de la Horga, y su primera acción fue la de organizar una competición aerostática, La Copa Salvatierra.

El sábado 19 de diciembre se verificó la ascensión de los globos participantes en el parque del Aeroclub de Madrid. El *Reina Victoria*, tripulado por el Sr. Salamanca, salió el primero, y seguidamente el *Montaña* (como también era conocido el *Montañés*) que tripulaban los Sres. Montojo, Rodríguez Guerra, López Álvarez y Benito; después el *Júpiter*, en el que iban los capitanes Gorderjuela y Perogordo; luego el *Valencia*, tripulado por Kindelán, Robador, Avial, Moreno y Martínez, y por último el *Gerifalte*, en el que subieron los Sres. Otlli, Laceffer y Weydman. Todos tomaron rumbo hacia el S. E., sin que nada anormal ocurriera en la ascensión. La concurrencia en el Parque Aeros-



Vista del Parque con los aerostatos a punto de partir en la mañana del 1 de diciembre de 1908.



Concurso Internacional de globos de Barcelona, 1908.

tático fue muy numerosa y la copa donada por el marqués fue finalmente a las manos del suizo Otlli, que consiguió el mejor registro con el *Gerifalte*.

Entrado ya el año 1909 y con la proliferación de los aeroplanos, la aeronáutica daba un nuevo giro, y empezaban a sonar los nombres de nuevos pioneros, algunos de ellos cántabros, pero esa, ya es otra historia...

Bibliografía

- Alas sobre Cantabria*, EMILIO HERRERA ALONSO.
- Al encuentro con Jesús Fernández Duro*, JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA.
- Descubrir los pioneros de la Aviación*, MARCOS GARCÍA CRUZADO.
- Respuesta a un folleto...*, JOSÉ DE LA HORGA Y POSADILLO (1903).
- Revista *La Ilustración Española y Americana* (1905-1909).
- Revista *Aeroplano* n.º 4.
- Revista *Gran Vida* (1905-1910).
- Revista *Nuevo Mundo* (1906-1909).
- Hemeroteca de *El Diario Montañés*.
- Hemeroteca de *ABC*.
- Hemeroteca de *La Vanguardia*.
- Hemeroteca de *La Época*.
- Hemeroteca de *La Correspondencia de España*.



Al rescate del cine: Dive Bomber

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ

*Licenciado en Filología Románica
Miembro del Círculo Aeronáutico*

Dive Bomber

Año: 1941

Dirección: Michael Curtiz

Producción: Hal B. Wallis

Guión: Frank Spig Wead
y Robert Buckner

Música: Max Steiner

Fotografía: Bert Glennon
y Winton C. Hoch

Protagonistas: Errol Flynn,
Fred MacMurray,
Ralph Bellamy, Alexis Smith,
Robert Armstrong,
Craig Stevens,
Moroni Olsen, Regis Toomey

denses en la Segunda Guerra Mundial que estallarían pocos años después.

Esto nos hace reflexionar sobre la ciencia militar y valorar no sólo lo brillante y espectacular sino también lo pragmático y secreto que resulta de igual o mayor trascendencia en el desarrollo de una batalla.

«Dive Bomber» comienza con una dedicatoria a los médicos que logran que los pilotos sigan en el aire.

A bordo de un portaaviones de la Flota del Pacífico varios pilotos se preparan para un ejercicio, entre ellos tres amigos uno de los cuales es el comandante Joe Blake (Fred Mac Murray). Tras unos hermosos planos de vuelo en formación, inician la maniobra de bombardeo en picado; uno de ellos se desvanece y su avión se estrella contra el suelo. Recogido con vida, pero gravemente herido es trasladado al hospital atendido en la ambulancia por el doctor Douglas Lee (Erroll Flynn). El comandante jefe médico duda si operarle o esperar a que se recupere pero, ante la insistencia de Lee, ordena la intervención y, mientras sus dos amigos esperan impacientes, el herido se muere.

Aquí comienza el primer desencuentro entre Blake y el médico, al que reprocha haberse empeñado en efectuar la operación.

Hay un cambio radical de escenario: estamos en un elegante local donde una frívola joven, Linda, flirtea descaradamente con Douglas Lee. Éste, que no está muy interesado en la muchacha, se acerca a la barra donde están los amigos del piloto fallecido que rechazan su invitación a tomar una copa. A pesar de las diferencias el doctor les interroga acerca de los desvanecimientos que sufren los pilotos al bombardear en picado. Cuando les pregunta sobre una posible solución para este problema recibe una agria e irónica respuesta.

Sin solución de continuidad la acción se traslada a la Base Naval de San Diego en California.

Joe Blake ejerce como instructor de vuelo de médicos aviadores que investigan los mareos y desvanecimientos de los pilotos cuando vuelan a gran altura o se lanzan en picado.

Lee es uno de ellos y comienza su instrucción aérea con los naturales errores del principiante. Después de varias sesiones de entrenamiento ha mejo-

AUNQUE RESULTEN más emocionantes y atractivas las escenas que describen grandes hazañas, como asalto a posiciones enemigas con luchas cuerpo a cuerpo, combates navales o espectaculares bombardeos, la película «Dive Bomber» no es bélica. Se centra más en los inicios de la medicina aplicada a lo militar.

Los pilotos sufrían el mal de altura cuando ascendían a más de 2.400 m lo que les producía desvanecimientos que casi siempre acababan con la muerte del tripulante. También pasaban por grandes dificultades al lanzarse en picado para bombardear objetivos terrestres o navales.

Los protagonistas (Errol Flynn, Fred Mac Murray y Ralph Bellamy) dedican sus esfuerzos y, a veces, su vida para tratar de solucionar estos problemas.

Los resultados y aplicaciones obtenidas de estos estudios evitaron muchas muertes e hicieron mucho más eficaz la labor de las fuerzas aéreas estadouni-

rado mucho sus prestaciones y ahora volará con Joe Blake que se ve obligado a reconocer, pese a la antipatía que le tiene, que es un buen piloto. En una tensa conversación el médico le pregunta los motivos de su animadversión y la respuesta es: «porque busca protagonismo y es un farsante». Lee le dice que si todo obedece a la muerte de su amigo comete una gran equivocación ya que él no es el culpable.

El Tte. Coronel Lance Rogers jefe del programa de investigación de desarrollo de los «Dive Bombers», inventor de las gafas graduadas y que inicio el uso de vitamina A por los pilotos, también choca con nuestro protagonista. Cuando otro oficial le dice que Rogers ya no puede realizar su mayor pasión que es volar (de ahí su malhumor) y los descubrimientos que ha protagonizado, el doctor se siente avergonzado, le pide disculpas y empieza a colaborar con él.

Tras la entrega de despachos Lee es destinado al Saratoga en Pearl Harbour, aunque él preferiría seguir investigando. Rogers ya se había anticipado y solicitado a Washington que permanezca en el laboratorio de la base de San Diego.

Los protagonistas efectúan una misión con cámara fotográfica, volando a gran altura para filmar los desvanecimientos. Lee observa que al alcanzar la mayor altitud no sufrió un desmayo tan fuerte como el padecido por su acompañante porque había inclinado la cabeza hacia delante. Entonces piensa que con un corsé, hinchado con el oxígeno de una bombona, que sujete por encima del abdomen, la sangre no dejaría de regar el cerebro. Inicia un vuelo en solitario y después de un picado consigue aterrizar con normalidad. El corsé es aprobado por las autoridades en Washington.

Los pilotos siguen sometidos a pruebas para observar la fatiga y la conveniencia de continuar en activo o retirarse.

El mejor amigo de Blake, Griffin, debe dejar de pilotar al no superar los controles y se alista en la RAF en Canadá. Sorprendentemente aterriza en el portaviones donde dice a sus amigos que se encuentra bien y que no tienen fundamento las objeciones de los médicos. En el viaje de regreso su avión se estrella poco antes de llegar a su destino. Este suceso hace recapacitar a Blake y empieza a ver a Douglas Lee y sus actividades desde otro prisma. A pesar de lo sucedido anteriormente se

establece entre ellos una relación de amistad y colaboración.

El comandante se ofrece como voluntario para servir de conejillo de indias en los experimentos de los médicos para observar la influencia de la falta de oxígeno a gran altitud en la coordinación de los reflejos de los pilotos.

La prueba de Schneider muestra que Blake ha llegado al punto de fatiga y no puede pilotar más. No podrá hacer el vuelo en que se utilizará un traje especial, parecido al de un buzo, que él había probado en una cámara.

Parece que se ha resignado pero, desoyendo los consejos, sube al avión y al alcanzar los 13.000 m sufre un desvanecimiento y cae sin control a tierra.

La película termina con una ceremonia en la que se honra a dos médicos aviadores, el comandante Rogers y el teniente Lee, que han contribuido con su trabajo a la mejora de las condiciones de vuelo de los pilotos y al comandante Blake que, con su muerte probando el traje presurizado, salvó muchas otras vidas. A continuación un magnífico plano recoge el vuelo de las escuadrillas con los tripulantes

equipados con el nuevo traje.

Un logro de este filme es haber conseguido que la descripción de un proyecto de investigación consiga entretener y dar un cierto tono épico a la narración.

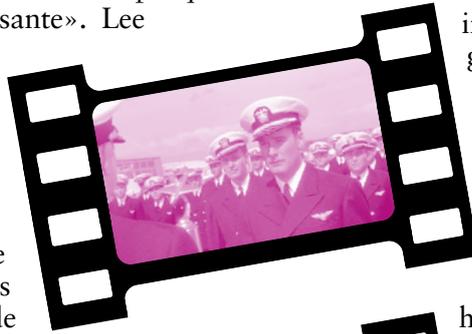
La fotografía, en un bello technicolor, ofrece hermosas imágenes de giros, acrobacias, despegues, aterrizajes y escuadrilla en vuelo.

La interpretación de Errol Flynn elegante seductor y profesional competente al mismo tiempo, de Fred Mac Murray y Ralph Bellamy es sobria y convincente, más por parte de los dos últimos actores.

La música de Max Steiner tiene gran importancia en el filme y abarca diversidad de temas desde lo solemne a lo festivo.

La dirección de un experimentado Michael Curtiz hace que un material, que sería idóneo para un documental, se convierta en cinematográfico y que junto a escenas divertidas aparezcan otras de gran intensidad dramática, manteniendo en todo momento la atención y el interés del espectador.

Como anécdota final, decir que la historia fue redactada por Frank «Spig» Wead en cuya vida se basa la película «Escrito bajo el sol» interpretada por John Wayne, y ya comentada en el número 8 de esta Revista.



Cómic de Juan Warleta, rescatado de la Revista AEROPLANO núm. 1, año 1983

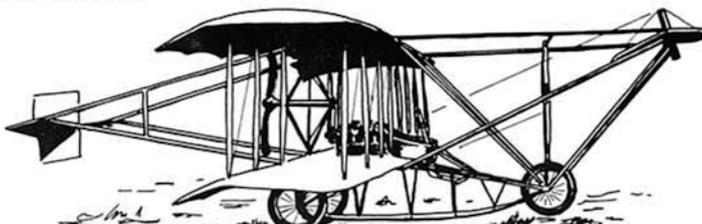
Nuestra gratitud al IHCA editor, por su autorización para la reproducción en RESCATE

Historias de la Aviación Española

LOS PIONEROS

Juan W. 1978

¿SABEIS CUAL FUÉ EL PRIMER AVIÓN PROYECTADO Y CONSTRUÍDO POR UN ESPAÑOL? . PUÉS ÉSTE QUE ESTÁIS VIENDO : UN BIPLANO MONOPLAZA DE DIEZ METROS DE LONGITUD Y OCHO DE ENVERGADURA, CON UN MOTOR "ANTOINETTE" DE 65 CV. Y UNA HÉLICE PROPULSORA DE DOS METROS DE DIÁMETRO. NATURALMENTE, CUANDO HABLAMOS DE "PRIMER AVIÓN", NOS REFERIMOS AL PRIMERO QUE CONSIGUIÓ VOLAR.




...Y ÉSTE ES SU DISEÑADOR, CONSTRUCTOR Y PRIMER PILOTO, ANTONIO FERNANDEZ, NACIDO EN ARANJUEZ E. 1876 Y RESIDENTE EN NIZA, DONDE EJERCE, CON ÉXITO, LA PROFESIÓN DE MODISTA



PERO FERNANDEZ, ESTE MODELO ME HACE GORDISIMA!

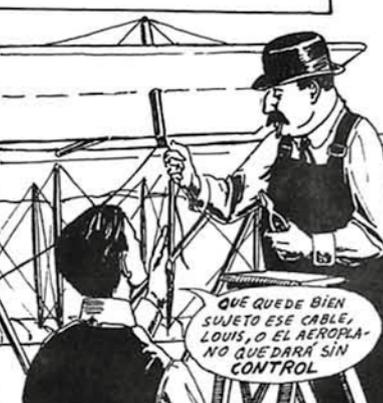
¡APRENSIÓN, MADAME, PURA APRENSIÓN!



PERO LO QUE REALMENTE APASIONA A NUESTRO HÉROES ES LA RECÉNTRICA AVIACIÓN.

¡ANTONIO, QUE ESTE VA A ENFRIAR LA CERNA!

¡YA VOY!
¡YA VOY!



QUE QUEDE BIEN SUJETO ESE CABLE, LOUIS, O EL AEROPLANO NO QUEDARÁ SIN CONTROL

ANTONIO FERNANDEZ AUN NO HABÍA CONSEGUIDO QUE SU AEROPLANO VOLASE, CUANDO EN AGOSTO DE 1909 SE CELEBRÓ EN REIMS EL PRIMER FESTIVAL AERONÁUTICO INTERNACIONAL DE LA HISTORIA. A DICHO FESTIVAL CONCURRIERON LOS MAS FAMOSOS AVIADORES DEL MOMENTO (QUE ERAN BIEN POCOS) A DISPUTAR EN DIVERSAS COMPETICIONES. FERNANDEZ, ESPERANZADO, TAMBIÉN ACUDIÓ



OH!

¡QUE MAJESTUOSO!

NO SE NOS CABRA ENCIENNA, ¡EH, BENDITO!



¡CUANDO SUENE LA CORNETA, DEBE DESPEGAR, MONTIEN FERNANDEZ!

¡NO ARRANCA EL MOTOR!

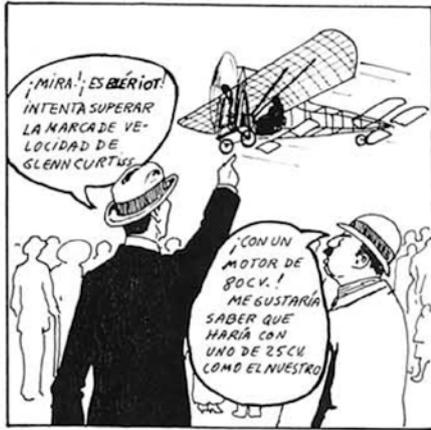


¡LO LAMENTO, MONSIEUR, PERO DEBO DESCALIFICARLO!



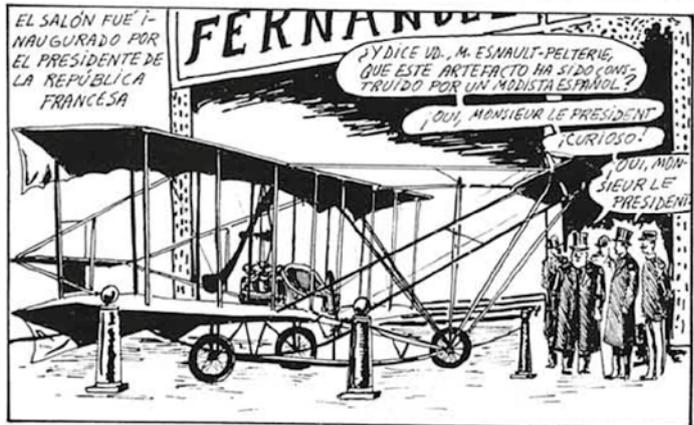
¡VAMOS, LOUIS! NO TE LO TOMES TAN A PECHO!

¡LA CULPA ES MÍA! ¡YO DEBÍ HACER FUNCIONAR ESE CONDENADO MOTOR!



AQUEL OTOÑO DE 1909 SE CELEBRÓ EL PRIMER SALÓN INTERNACIONAL DE AERONÁUTICA EN PARÍS.

ENTRE LOS EXPOSITORES SE ENCONTRABA FERNANDEZ, PESE A QUE SU AVIÓN AÚN NO HABÍA CONSEGUIDO DESPEGAR LAS RUEDAS DEL SUELO.





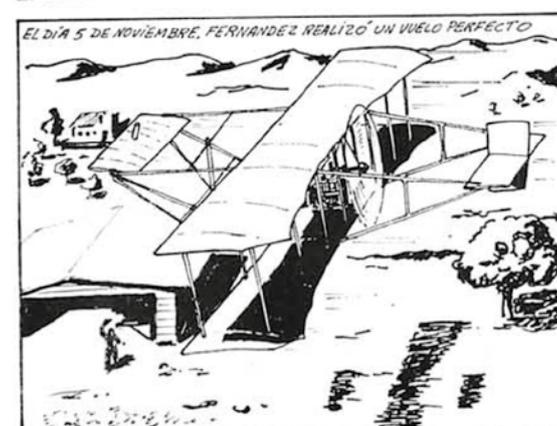
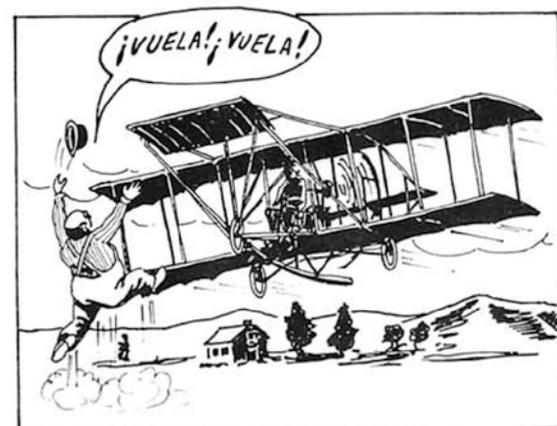
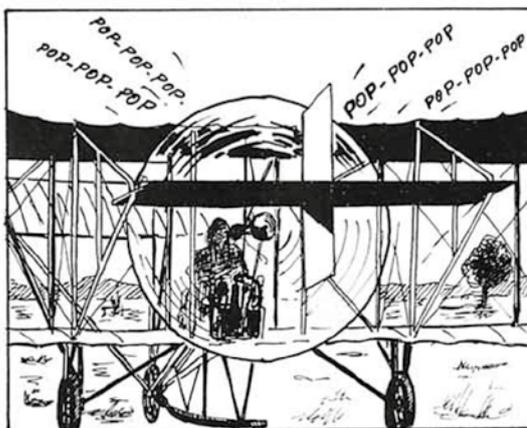
DE NUEVO INTERVIENE FERNÁNDEZ EN UNA COMPETICIÓN INTERNACIONAL: EN LA DE BLACKPOOL, EN INGLATERRA (OCTUBRE, 1909), PERO TAMPOCO LE ACOMPAÑA LA SUERTE.

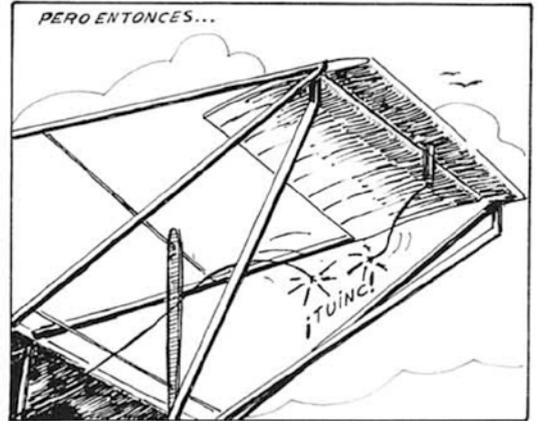
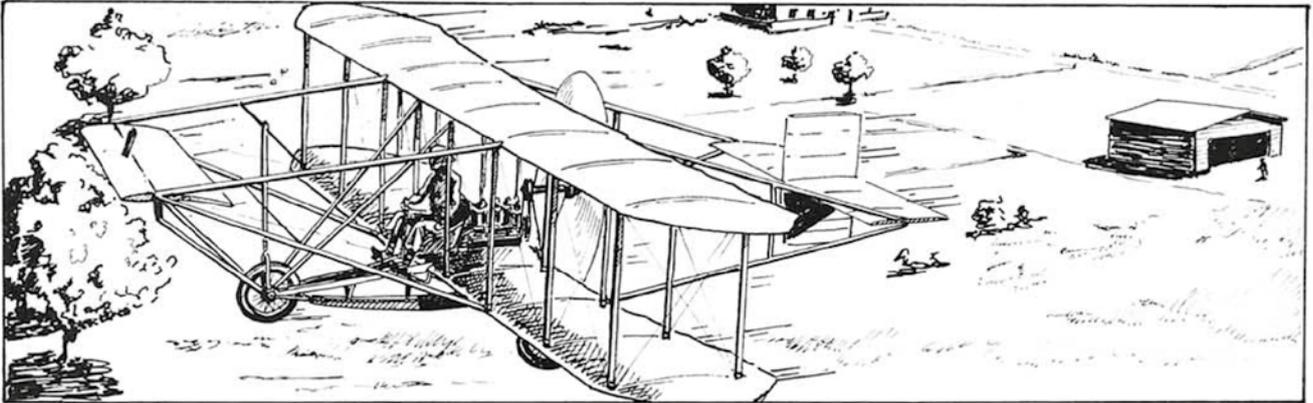
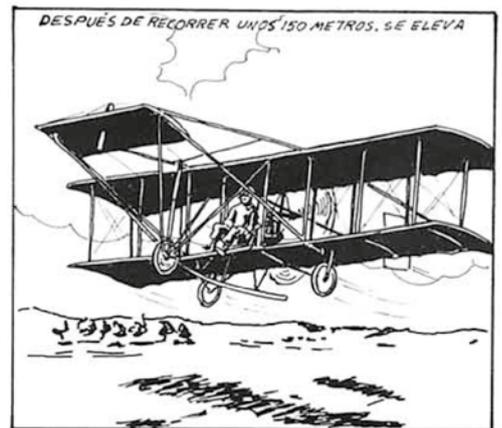
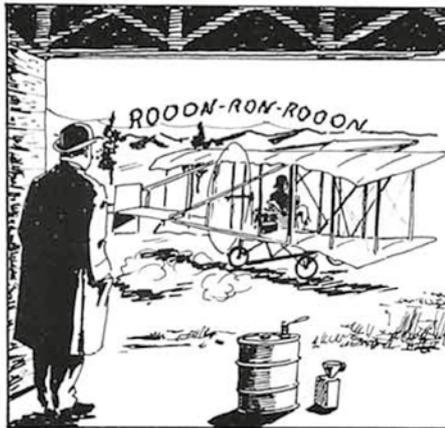


HABÍA MUCHAS RAZONES PARA ABANDONAR...



EN EL OTOÑO DE 1909 FERNÁNDEZ ADAPTO A SU AVIÓN UN MOTOR DE 65CV. E INICIO, DE NUEVO, SUS ENSAYOS CERCA DE ANTIBES.







ACTIVIDADES

	HISTORIA DE LA AVIACIÓN	CLUB DE VUELO	
	BIBLIOTECA VIDEOTECA	GALERÍA	
	ENLACES	CURSOS Y CONCURSOS	
	ZONA INFANTIL JUEGOS	BLOG	

QUIENES SOMOS

El Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro es una Asociación sin ánimo de lucro, dirigida y gestionada altruista y gratuitamente por un grupo de personas de forma voluntaria, se comprometeron a la divulgación de la historia del aeronauta ferrolés, su nombre, y que al progresar en el conocimiento de la ciencia aeronáutica se fueron entusiasmando de sus protagonistas y que desean compartir sus conocimientos, estudios y prácticas de esta ciencia con sus conciudadanos.

[ver más](#)

JESÚS FERNÁNDEZ DURO

La Historia de la aeronáutica, en la que se venían dando gentes valientes, osadas y aventureras, la Asociación nunca hubiera "despegado". España fue el primer biográfico de personas de esta heroica profesión. Por ello, la recuperación, por su parte, de la figura (Asturias), de la biografía del creador de la aviación civil **Jesús Fernández Duro**, han servido para poner de actualidad los recuerdos y hechos de quienes con generosidad, patriotismo y entrega realizaron la épica tarea de poner los cimientos de la aviación.

Este es el lugar de encuentro para cuantas personas se interesen por la Historia del Vuelo y de sus protagonistas.

Descargas de la Revista RESCATE
24/03/2012

Nueva galería fotográfica
09/01/2012

Niños, aviones y emociones clausuraron la IX Semana Aeronáutica
29/05/2012

Inesperado fallecimiento del Col. Luis Suárez Díaz
00/00/0000

Último vuelo del Endeavour
24/09/2012

CÍRCULO AERONÁUTICO

AERONÁUTICA

[Leer todas las noticias](#)

¡visita www.circuloaeronautico.com/!

TE NECESITAMOS
Hazte Socio



REVISTA RESCATE
INSCRIPCIÓN GRATUITA
[Descargar todas las revistas >](#)



PATROCINADORES:



NIÑOS, AVIONES Y EMOCIONES CLAUSURARON LA IX SEMANA AERONÁUTICA



Los niños ganadores de los concursos escolares de coloreado y dibujo de motivos aeronáuticos en la IX Semana de la Aeronáutica y del Espacio de La Felguera



Medallas
"Alas de Gracitud"

En esta foto de Toño Pantaja aparecen de izda. a dcha. el General de Aviación (7) Federico Yáñez Velasco, Presidente del Círculo Aeronáutico José Díez Vigó-Escuela Balboa, Sobro nelo y depositario trofeo y documentos del migre aeronáutica, Carlos Velázquez M. Muñoz Bronchales, Anterior presidente del C.A. Andrés Pañeda Carbajal y el Coronel Director de la Academia Básica del Aire, Lluís...

Un alto honor

DESDE SUS INICIOS, siendo una justificación fundacional así certificada en sus Estatutos, el *Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro* ha tenido preferente empeño en servir de cauce para lograr que hubiera un mayor acercamiento y conocimiento entre la sociedad civil y la uniformada, aprovechándonos por nuestra inclusión en el mundo aeronáutico, de los miembros del *Ejército del Aire* con los que en nuestra actividad frecuentemente nos relacionamos.

Nos hemos esforzado en ello, pero, cuando analizamos los resultados, creemos que estos son reflejos claros de que el apoyo a nuestra propuesta ha sido mayor por parte de los uniformados que por la sociedad civil. El *Ejército del Aire* ha aportado la vocación de servicio de sus hombres para hacernos partícipes a los "civiles" de sus vastísimos conocimientos, tanto técnicos como humanísticos, de su cualificadísima formación profesional en lo militar, pero dejando a la vez muestra de que las necesidades, trabajos y formación de sus compatriotas no les resultan ajenas, ni lejanas. Sus Academias y Escuelas de formación de cuadros y especialistas, son ejemplo por metodología y resultados, integrando actualmente profesorado civil y militar.

La sociedad civil –y lamentablemente en su representación en las instituciones– parece no tener mucho interés en conocer de cerca a los hombres y mujeres que se entregan de cuerpo y espíritu, con permanente esfuerzo en formación y trabajo, con los medios técnicos y económicos que esa misma sociedad pone en sus manos, con honradez y honor, a estar en todo instante preparados y listos para defender, hasta con la entrega de la vida si fuera necesaria, a quienes les miran desde la lejanía, pese a ser los uniformados quienes sin rechistar acuden cuando arden los bosques, cuando los ríos se desbordan, cuando los espacios aéreos se cierran por fracaso de entendimiento político-sindical, cuando la tierra tiembla y se caen los edificios, o cuando hay que "pagar" la parte que nos corresponde en el tablero internacional de los equilibrios, jugándose la vida en Afganistán, Kosovo o el Líbano y de donde se vuelve en ocasiones en féretro –dignificado con la Bandera nacional–, y solo sus camaradas uniformados están ahí para recibirlos.

No vale conque en las encuestas les reconozcamos como una de las instituciones más valoradas, necesitan que esta valoración se refleje también en las dotaciones que les asignamos para que puedan cumplir con sus funciones, que lo son a beneficio general, sabiendo además que lo harán con **austeridad y honradez**, en grado mucho mayor que hasta el momento hemos demostrado hacerlo la sociedad político-civil.

Y para que, por el conocimiento de las cosas se nos remueva la conciencia de que los uniformados no son algo ajeno a la marcha e interés de nuestra sociedad, de nuestra economía, de nuestra industria y de nuestra cultura, solicitamos del *Ejército del Aire*, un resumen de lo que hacen a favor de la nación, en cumplimiento del mandato constitucional de la Defensa.

Hoy publicamos su respuesta, que viene avalada con la firma del Jefe de Estado Mayor del *Ejército del Aire*, General del Aire, Excmo. Sr. D. FRANCISCO JAVIER GARCÍA ARNÁIZ, lo que supone para nuestra revista un altísimo honor, que agradecemos de todo corazón desde esta humilde asociación de la sociedad civil.

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente del *Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro*
LA FELGUERA, marzo de 2013



EDITA:

Aula **Cajastur**

para el Estudio, Investigación y Divulgación de la Historia y de la Ciencia Aeronáutica.



JESÚS FERNÁNDEZ
Círculo Aeronáutico DURO

Gregorio Áure, 7 - 1.º / 33930 LA FELGUERA (Asturias) / historiadora@circuloaeronautico.com

Campofrio
Alimenta tu vida

EL ARCO
alimentos frescos