

Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Pág. 3

*Hawker vs Richthofen.
23 de noviembre de 1916:
Duelo de águilas*

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



Pág. 31

*Primer Raid
de la Aviación Militar Española
(Melilla-Santa Cruz de Tenerife)*

ALFREDO KINDELÁN CAMP
Coronel de Aviación (R) del E.A. Miembro del IHCA



Pág. 13

*Los vuelos del Jesús del Gran Poder (I).
El triunfo de la constancia*

FEDERICO YANIZ VELASCO
General de Aviación (R)



Pág. 36

*Recordando a Ángel Martínez
de Baños*

CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA y de la Asociación de Aviadores
de la República



Pág. 18

*Manuel Zubiaga Aldecoa.
Licencia n.º 40 (22-05-1913) Civil*

DAVID LAVÍN BORDAS
Experto en mantenimiento aeronáutico



Pág. 38

*Al rescate del cine:
La Batalla de Midway*

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



Pág. 25

*El gran aviador montañés
Salvador Hedilla Pineda*

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación
Miembro de la Asociación de Militares Escritores

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

www.circuloaeronautico.com

Contraste de emociones

HEMOS ENTRADO en las fechas conmemorativas, todo el año 2014, del 75 Aniversario del Ejército del Aire, fundado el 7 de octubre de 1939, apenas cumplidos seis meses de la finalización de la Guerra Civil, y a cuyo final se pudo vislumbrar ya la gran dificultad que iba a suponer el tratar de homologar en servicios comunes la catalogación y distribución en unidades bajo un mando único, dada la enorme variedad de modelos de aviones, de sus instrumentos, autonomías de vuelo, cargas y potencias, identificación y abanderamientos, amén de los también muy diferentes estados de conservación de las aeronaves. No obstante todo ello, la gran voluntad de olvidar diferencias de procedencias en cuanto cuerpos y armas o desconfianzas por haber pertenecido a bandos enfrentados, pero prevaleciendo sobre todo la alegre voluntad de lograr construir un único Ejército o fuerza aérea al servicio de España, hizo que los miles de uniformados con emblemas alados, consiguieran muy rápido la estabilidad requerida para que la organización resultante lograra en este periodo de tiempo que ahora conmemoramos, situarse en uno de los más elevados pódiums de la aviación militar de nuestro entorno y alianzas. Felicitamos pues, a todos los miembros, hombres y mujeres, de nuestro Ejército del Aire, de cualquier promoción, época o año de reclutamiento o ingreso, por el trabajo realizado y por los esfuerzos que aún hoy hacen para, con tan escasos recursos como el Estado pone en sus manos, mantener enhiestamente erguida y alegremente ondeando nuestra Bandera Patria.

Pero a la vez que manifestamos nuestra alegre emoción, por la efemérides que festeja el Ejército del Aire, debemos detenernos en otra emoción, esta triste, que compartimos en el mundo de la Aerostación, por el fallecimiento del aerostero, gran aeronauta y mejor persona que fue en vida **Juan Daniel Cobos Fernández**. Será difícil que el mundo de los montgolfieres logre seguir proyectando la intensa luz que el ser y estar del entrañable Juan Cobos irradiaba. Juan Daniel Cobos Fernández, estaba en posesión del máximo galardón a que un aerostero puede aspirar, el otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional, *Diploma Paul Tissandier* y en España el *Premio Pedro Vives*. Pero además de ser un fenomenal piloto de aerostatos, era un dinámico y alegre promotor y organizador de vuelos. Los Picos de Europa, eran para él pan comido, y por ello se llevaba sus globos a lugares tan opuestos como las arenas y calores del África meridional, y los fríos hielos de Laponia. Admirador de, como él asturiano, Jesús Fernández Duro, pionero fundador de la aeronáutica civil española, Juan Cobos siempre estuvo al quite para colaborar con cuantas asociaciones aeronáuticas precisaran de su concurso, y a muchas dejó huérfanas de su experiencia. Y previsor que era, deja unos hijos igualmente enamorados del navegar por los cielos. Cualquier día, se encontrarán en las alturas con aquella perpetua sonrisa que a todos cautivaba. Descanse en paz.

La Felguera, marzo de 2014.

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro
Miembro correspondiente del SHYCEA

WWW

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



75 AÑOS
EJÉRCITO DEL AIRE





BRILLANTES COLABORACIONES:

EN ESTE DOBLE NÚMERO DE RESCATE que hoy ponemos en sus manos, queridos lectores, para ajustarle su número de páginas, hemos tenido que dejar aplazada la publicación de otros varios artículos, tratando al hacerlo de que la acostumbrada variedad, las brillantes y abundantes colaboraciones de destacadas firmas en la materia, habituales en números anteriores, no se resintieran en su acostumbrado equilibrio.

SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN, riguroso rastreador de la historia de la aviación y habitual en nuestras páginas, nos regala un emocionante relato del combate aéreo llevado a cabo entre dos de los más destacados pilotos de la WWI, Manfred von Richthofen y Lanoe G. Hawker, el 23 de noviembre de 1916.

En un detallado artículo, que tendrá conclusión en el próximo número, FEDERICO YANIZ VELASCO extraordinario colaborador de nuestra Asociación y habitual de esta revista, nos recuerda cómo se gestó y llevaron a cabo Iglesias y Jiménez, el gran vuelo del JESÚS DEL GRAN PODER.

Desde Ceceñas en Cantabria, DAVID LAVÍN BORDAS, miembro de este Círculo Aeronáutico, nos remite a la historia de uno de los pioneros de nuestra aviación civil, licencia núm. 40 del R.A.C.E., el vizcaíno de Algorta, Manuel Zubiaga.

La prestigiosa firma de JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ avala la valiente y exitosa historia del gran aviador montañés Salvador Hedilla Pineda, autor entre otros destacados vuelos, de la Primera travesía aérea del Mediterráneo entre la Península y Baleares.

Siempre dispuesto a satisfacer nuestras demandas de colaboración, ALFREDO KINDELÁN CAMP, nos desvela, y para que deje de serlo, uno de los menos conocidos raid de la aviación militar española, la travesía Melilla-Santa Cruz de Tenerife.

El escritor e historiador CARLOS LÁZARO ÁVILA, realiza para este número un valioso “rescate” del espíritu aeronáutico del pionero Ángel Martínez de Baños, desgraciadamente fallecido en accidente aéreo cuando se esperaban de él grandes logros para nuestra aviación.

Y nuestro cinéfilo de cabecera, JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, rescata hoy de entre nuestra colección de películas “La Batalla de Midway”, diseccionándola para que sus lectores, igualmente amantes del séptimo arte, se sientan invitados a visionar de nuevo tan magnífico título.

En las páginas centrales, reproducimos dos FOTOGRAFÍAS PARA ENMARCAR, con mucha historia y dignas de ese nuestro propósito de que nuestros lectores dispongan de imágenes merecedoras de ser colgadas en sus rincones de “aero-trastornados” bien en el propio domicilio o en el lugar de trabajo. Novedad que esperamos sea del agrado de todos ustedes, a quienes preparamos ya el número siguiente de RESCATE.

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.*
BAYARDO JOSÉ ABÓS COTO, *General de División (r) del E. A., 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



Hawker vs Richthofen

23 de noviembre de 1916: Duelo de águilas

SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN

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

“...por el modo de desarrollarse el combate me di cuenta de que me las tenía que ver con un hombre curtido en esta clase de lides”

MANFRED VON RICHTHOFEN

La evolución del conflicto

CUANDO EN LOS PRIMEROS DÍAS de agosto de 1914 Alemania invade Luxemburgo y Bélgica, dando comienzo a la Primera Guerra Mundial, la aviación contaba con poco más de diez años de edad. En ese tiempo algunas mentes vieron en el ejército un campo para desarrollar la aviación, pero, en líneas generales, el estamento militar se había mostrado algo reacio a su incorporación; el mariscal de campo Ferdinand Foch, que en la Primera Guerra Mundial llegaría a Comandante en Jefe de los ejércitos aliados, no dudaría en declarar en 1911 que *“la aviación es un buen deporte, pero al Ejército no le sirve de nada”*, y en la misma línea el Secretario de Guerra británico, Richard Haldane, mostraría su escepticismo en 1910: *“no consideramos que el aeroplano tenga utilidad en la guerra”*. Es conocida también la anécdota del Infante don Alfonso de Orleans, el cual, mientras observaba las evoluciones de un aeroplano durante unas maniobras militares en Prusia, escuchó decir a un oficial de los húsares *“estos tontos se creen que servirán de algo en la guerra”*.

Sin embargo, esa corriente de opinión no sería óbice para que, al comienzo de la Primera Guerra Mundial, los países enfrentados tuviesen incorporado el aeroplano en sus servicios aéreos.

En las primeras fases de la guerra, los contendientes ven en la aviación una herramienta enfocada principalmente en labores de reconocimiento. Un papel en el que inicialmente apenas depositan su confianza los altos mandos, manteniendo estos su fidelidad en el empleo tradicional de la caballería en dichos menesteres. El desarrollo de la guerra cambiaría esto.

Tras los avances iniciales a través de Bélgica, Luxemburgo y Francia, el ejército alemán se sitúa a las puertas de la capital gala. París corre peligro de sufrir la misma suerte que en 1871, cuando cayó

en manos prusianas, pero, en el último momento, el ala derecha del avance alemán pivota sobre su izquierda al norte de la ciudad para tratar de embolsar al ejército galo. Con objeto de confirmar este cambio de planes, en la mañana del 3 de septiembre de 1914, un solitario aparato despegaba desde París. A su regreso, el piloto, el diseñador aeronáutico Louis Breguet, y su observador, el teniente André Wateau, presentan un informe que, unidos a otros de vuelos posteriores, permiten lanzar un ataque inesperado desde la capital. Esta acción termina por impedir lo que parecía una victoria inminente del invasor, es lo que se conocerá como *“El milagro del Marne”*. Por parte de Alemania, que fracasa en el empleo de la aviación en esta ocasión, el éxito vendrá en el otro frente en el que lucha su ejército y donde se impide la invasión rusa de la Prusia oriental alemana con la victoria en la batalla de Tannenberg. Poco después el general Ludendorff afirma que *“sin la inteligencia aérea no habría habido Tannenberg”*.

Con una aviación cobrando mayor importancia, en ambos bandos se hace necesario tomar medidas para impedir los vuelos enemigos. En un principio la iniciativa la toman los propios aviadores y observadores. Siendo tripulantes de aeroplanos que originalmente no están equipados con armamento, es frecuente verlos llevar en las primeras fechas del conflicto sus propios mosquetones, revólveres, granadas... Los mandos tratan de evitar esa agresividad en el aire, pero la prohibición no para a los más osados e imaginativos. Son hombres como el piloto ruso Alexander A. Kozakov, que emplea un ancla con explosivos para tratar de derribar aparatos enemigos, o como su compatriota Peter Nesterov, que estrellará su avión contra un biplaza austrohúngaro para hacerlo caer, muriendo tanto él como sus oponentes.

Los encuentros en el aire entre aparatos de ambos bandos se hacen más frecuentes. Al principio la curiosidad puede más que el belicismo, pero irremediablemente esto no durará, al fin y al cabo se vuela en medio de una guerra y no de un *meeting* aéreo. El cielo empieza a verse roto con el sonido de los disparos. Disparos que, aunque logran agujerear la tela del

fuselaje de algún aparato, se muestran estériles. Sin embargo, tarde o temprano tenía que llegar la ocasión en la que, fruto de la casualidad o la puntería, se premiara la agresividad de alguna tripulación. Así, el 5 de octubre de 1914, la recompensa llega para el sargento piloto francés Joseph Franz y su observador y mecánico Louis Quénauld. Este, armado con una ametralladora Hotchkiss, logra derribar cerca de Jonchery, en la región de la Champaña-Ardenas, un biplaza alemán tras realizar cuarenta y siete disparos uno a uno, por miedo a un mal funcionamiento del arma. Se ha abierto la veda.

En estas fechas, los aparatos presentes en el frente no son aviones diseñados para el combate aéreo. En general son modelos desarmados, a los que se les empiezan a incorporar ametralladoras manejadas por los observadores, que tienen que tener cuidado de no dañar su propio aparato al disparar. A todas luces es evidente que se necesita instalar un armamento más apropiado, con un sistema que permita apuntar simplemente dirigiendo el avión hacia el enemigo. El problema está en la hélice, que, situada delante, obstaculiza el campo de tiro.

El primer piloto en poner en práctica un sistema que permite disparar a través de la hélice es un pionero de la aviación, el mismo que había sido el primero en cruzar el Mediterráneo en avión: el francés Roland Garros. Garros tiene el valor o la temeridad, depende del punto de vista, de instalar en las palas de la hélice de su Morane Saulnier, un monoplano monoplaza, unas planchas que, al disparar la ametralladora, se supone desvían los proyectiles que pudieran dañarlas. Con este sistema cosecha su primer éxito el 1 de abril de 1915: *“El combate duró diez minutos y se terminó a 1.000 metros. Agujereado como un colador, el Albatros se incendió y cayó súbitamente en remolino.*

Garros logrará varios éxitos más, sorprendiendo a algunos aparatos alemanes, pero el 18 de abril le abandona la suerte. Ese día, atacando un tren detrás de las líneas enemigas, el motor de su monoplano se para y no volverá a arrancar. Obligado a aterrizar, el piloto francés es capturado y, aunque trata de quemarlo, su aeroplano cae en manos alemanas casi intacto. El sistema de disparo es estudiado por el diseñador y constructor Anthony Fokker. Este holandés de veinticuatro años, establecido en Alemania desde 1910, lleva ya seis meses trabajando en un sistema que mejora el capturado, el cual sí permite la sincronización de la ametralladora con el paso de la hélice.

En mayo, el propio Fokker presenta su nuevo avión en el frente: un monoplano monoplaza equipado con su sistema de sincronización, el modelo



El Fokker E-III, el primer dueño del aire.

E-I, y en junio, las primeras cuatro máquinas salen de su factoría. Estas son utilizadas por los pilotos más experimentados y al final de año hay en el frente cerca de noventa entre los modelos E-I, E-II, E-III y E-IV. Los Fokker E, armados con una o dos ametralladoras (varios prototipos del E-IV llegarán a tener tres en 1916), toman el control del cielo sobre el frente. Se inicia una fase de la guerra conocida como “El azote de los Fokker”. Es entonces cuando surgen las dos primeras figuras de la aviación de caza alemana: Oswald Boelcke, el gran teórico y maestro de la estrategia, que redacta lo que se conocerá como *“Dicta Boelcke”*, considerada la biblia de la caza en siete puntos, y Max Immelmann. Apodado “El águila de Lille”, Immelmann será el primer piloto alemán en alcanzar la categoría de as (5 derribos) y el padre de una maniobra que recibe su nombre y que realiza por primera vez a los mandos de un Fokker E. Los dos son los primeros pilotos alemanes en alcanzar notoriedad pública y los dos primeros pilotos condecorados con la *“Pour le Mérite”*, la más alta condecoración alemana.

1916 comienza con nuevas directrices en *Royal Flying Corps* británico (RFC) de cara a hacer frente a los Fokker: *“...el aparato que realice una misión de reconocimiento deberá ser escoltado por como mínimo otros tres. Se deberá volar en formación cerrada y si algún aparato se separa se dará por finalizado el reconocimiento”*. Son fechas en las que los aliados estudian como contrarrestar en el aire el efecto del “Azote Fokker”. Ante la carencia de un sistema de disparo como el alemán se buscan otras opciones. Los franceses se inclinan por colocar las ametralladoras encima del ala superior de los biplanos, para así disparar por encima de la hélice. El manejo resulta engorroso y la recarga supone tener que soltar los mandos. Los británicos ponen en práctica dos opciones: o instalar las ametralladoras en el lateral de avión, en un ángulo que eluda el arco de la hélice y disparando en una dirección oblicua a la del aparato, o dejar libre la visión delantera. Esta segunda opción implica emplear modelos de aeroplanos con hélice propulsora, es decir motor y hélice detrás del habitáculo del piloto, lo cual permite colocar la ametralladora en la parte delantera,

pudiendo dispararla el propio piloto o el observador. Esta es la apuesta más seria del RFC y su aplicación da lugar a la aparición de un biplano de la casa de Havilland: el DH 2, el primer monoplaza británico diseñado para la caza.

Desarrollado a partir de una versión biplaza anterior, un prototipo del DH 2 llega a Francia el 26 de julio de 1915, en fechas en las que los Fokker E empiezan a aparecer en los informes del RFC. Este aparato no tiene un buen historial ya que es derribado a comienzos de agosto; capturado y reconstruido por los alemanes, pero no siendo probado por ningún piloto teutón, prácticamente es despreciado. Relegado al olvido por sus enemigos, el DH 2 vuelve al frente en febrero de 1916 equipando la primera unidad de caza del RFC, el N° 24 *Squadron*, comandada por uno de los pilotos británicos más emblemáticos de la guerra: Lanoe George Hawker.

Lanoe George Hawker

Lanoe George Hawker nace en el condado de Hampshire cuando al año 1890 le quedan dieciocho días para finalizar. Desde niño demuestra unas inquietudes nada comunes. Apenas ha aprendido a leer cuando se le puede ver consultando la Enciclopedia Británica o interrogando a adultos sobre cuestiones que con frecuencia no saben responder. Disfruta destripando los juguetes que llegan a sus manos para averiguar su mecanismo. Sin embargo también es de naturaleza enfermiza y son precisamente las secuelas de pasar la ictericia a corta edad lo que le impide ingresar en la *Navy* cuando está a punto de lograrlo a los quince años.

El joven Hawker, “*de frente larga y despejada, ojos grandes y redondos y orejas de soplillo*”, así lo describe su hermano, aún con deseos de servir a su país como había hecho su padre, veterano de la guerra de los Boers, opta por entrar en los *Royal Engineers*. Para ello ingresa en la *Royal Military Academy* de Woolwich en febrero de 1910.

Mientras se prepara en Woolwich, Hawker presencia en un cine una película de los hermanos Wright y poco después, en julio, acude a ver su primer “*meeting*” aéreo. Un año más tarde comienza a recibir sus primeras clases de vuelo, logrando su certificado del *Royal Aero Club* el 3 de marzo de 1913. Por entonces solicita el ingreso en el servicio aéreo británico, el *Royal Flying Corps (RFC)*, y, estando destinado en Irlanda como ingeniero, se le comunica su traslado. Prevista su incorporación para septiembre de 1914, la situación en el continente hace que todo se acelere y el 30 de julio ingresa en el *Royal Flying School*. Cinco días después el Reino Unido entra en la guerra.



La respuesta británica al Fokker E, el DH 2.



Lanoe George Hawker.

El 3 de octubre de 1915 supera las pruebas finales y pasa a formar parte del N° 6 *Squadron* en espera de salir al frente. No pasa mucho tiempo; el día 7 escribe “*hemos descansado bien, el tiempo es maravilloso, creo que hoy cruzaremos*”. No se equivoca. Ese mismo día sobrevuela con su unidad el Canal de la Mancha.

Tras pasar la primera noche en el continente durmiendo bajo las alas de su aparato, Hawker realiza su primer vuelo sobre el frente al día siguiente, aunque lo hará como observador. El 9 de octubre es cuando se estrena como piloto y el 12 encuentra en el aire por primera vez aviones alemanes. Es en ese vuelo, también como observador, cuando dispara por primera vez, pero sin resultado alguno. Las siguientes semanas realiza todo tipo de misiones; participa

en misiones de reconocimiento y de dirección de fuego de artillería, lanza sobre el enemigo bombas y granadas con rudimentarios sistemas de bombardeo, arroja sobre las tropas alemanas una especie de dardos, conocidos como *flechette*, de dudoso efecto, así como propaganda e incluso material para agentes tras las líneas enemigas. Conoce los peligros de la guerra aérea y se enfrenta a uno de los mayores obstáculos para los pilotos aliados: el viento. Con un viento dominante de oeste a este, los pilotos aliados tienen que luchar a diario contra él a la hora de regresar a sus líneas, lo cual se convierte en un gran problema si se hace con el aparato dañado o escaso de combustible.

Son meses en los que no duda en enfrentarse a cualquier aparato alemán: “*Encontré ayer por la tarde un alemán, disparé en seis ocasiones mi revólver. Aunque sin puntería, el alemán se asustó y escapó hacia sus líneas*” (31 de octubre de 1914). Siempre se muestra decidido es sus acciones y lo arriesga todo para cumplir sus misiones. En el mes de abril de 1915 escribe a casa contando como solucionó el problema a la hora localizar las posiciones amigas o enemigas “...*con un simple e ingenioso método; volar bajo y atraer el fuego enemigo para entonces marcar su procedencia en el mapa*”.

Por su participación durante un ataque a una base de Zeppelines cercana al frente, y aunque el hangar resulta estar vacío, se le concede la Orden por Servicios Distinguidos, pero la actividad de Hawker bajo constante peligro, al que se expone siempre más que el resto, hace mella en él y a finales de abril causa baja por dos semanas.

De vuelta al frente su manera de actuar no ha cambiado. Entre sus compañeros es ya un ejemplo. Es además un canalizador de la moral de la unidad, la cual siempre mantiene alta. Su liderazgo es evidente. En junio haciendo uso de sus dotes de diseñador, adapta a un Bristol Scout, un monoplaza de reconocimiento, una ametralladora en un soporte para disparo en oblicuo eludiendo el arco de la hélice. El resultado le entusiasma: “*Es tan excitante lanzarse en picado a 120 millas por hora disparando la ametralladora*”. Su ingenio le lleva también a diseñar un nuevo tipo de hangar para proteger los aviones, tan efectivo que el RFC lo empleará con frecuencia en sus aeródromos.

En pleno inicio del “Azote de los Fokker”, verano de 1915, Hawker empieza a ver los resultados de su arrojo. El 25 de julio se le confirma su tercera victoria en combate, las tres con su Bristol Scout, y es por eso que con fecha del 24 de agosto le es concedida la Cruz Victoria, la más alta condecoración británica. En ese momento la tercera concedida a

un miembro de RFC y primera por combate aéreo. Pero son semanas de una tensión en la lucha aérea como nunca antes ha tenido lugar y Hawker nota otra vez el desgaste, no obstante, desde su llegada en octubre, solo ha estado ausente del frente diecisiete días. Debido a su agotamiento, “*no estoy tan bien como debería*” llega a admitir, el 20 de septiembre es enviado a las islas donde recibe el mando de una nueva unidad a la que debe preparar: el N° 24 *Squadron*.

Durante cuatro meses Lanoe George Hawker se emplea a fondo en su nueva tarea. Su constante preocupación por la buena forma de sus hombres, su entrenamiento exigente unido al trato paternal y atención constante por una buena preparación, le hacen conseguir que la unidad sea la única del RFC que no sufra bajas en su instrucción. Lo cual consigue cuando en la guerra morirán más pilotos británicos en su fase de entrenamiento que en combate. Es quizás por esto que la unidad es elegida para ser la primera equipada con la gran baza británica contra los Fokker: el DH 2. Con la nueva montura el N° 24 *Squadron* cruza el Canal el 7 de febrero de 1916.

El avión de Havilland no es un aparato fácil en manos inexpertas y al poco de llegar a Francia los pilotos de Hawker sufren las consecuencias y mueren dos en sendos accidentes por entradas en pérdida. La moral decae peligrosamente, pero Hawker se encarga de que eso cambie. Ordena preparar uno de los aparatos, asciende en él y le hace entrar en pérdida de todas las maneras posibles, saliendo siempre airoso. Desde entonces, mientras continúe al mando, la unidad no vuelve a sufrir accidentes de ese tipo.

Tras unos primeros meses de 1916 realmente críticos, la superioridad alemana en el aire comienza a decaer. Sobre los cielos de Verdún y el Somme los aliados recuperan la superioridad gracias a sus nuevos modelos de aviones monoplaza: el francés Nieuport, equipado con una ametralladora sobre su ala superior, y el inglés DH 2 son las apuestas más fuertes. Como si de un reflejo de esta situación se tratara, el 18 de junio el alemán Max Immelmann muere en combate y, por miedo a que otra posible pérdida afecte a la moral en la retaguardia, Oswald Boelcke es retirado del frente. En esas fechas, en el aeródromo del N° 24 *Squadron* se cuelga en un tablón un comunicado que reflejaba el cambio de mentalidad que experimenta en el RFC: “*Órdenes tácticas por el oficial al mando: Atacar cualquier cosa. Firmado Lanoe George Hawker.*”

La ausencia de Boelcke no se prolonga por mucho tiempo; al piloto alemán se le ordena regresar para ayudar a reorganizar la aviación de caza teutona.

De vuelta, lo primero que hace Boelcke es reclutar pilotos entre distintas unidades, uno de los cuales tiene un nombre que pronto será muy conocido: Manfred von Richthofen.

Manfred von Richthofen

La primera vez que Boelcke y Von Richthofen se encuentran es el 10 de octubre de 1915. Durante un traslado en tren, Richthofen se percata de la presencia de Boelcke, al que solo había visto en fotografías y artículos de prensa. Se le acerca, se presenta y, sin apenas preámbulos, le interroga sobre su técnica de ataque, tras lo cual, y unas cuantas partidas de cartas, Boelcke se despide con un último consejo: *“aprenda a volar el Fokker, quizás eso sea lo mejor.”*

El día que conoce a Boelcke, Manfred von Richthofen tiene 23 años. Es el segundo de cuatro hermanos, los tres menores varones. Su educación estaba marcada por un padre, Albrecht Phillip Karl Julius Freiherr von Richthofen, más preocupado por la educación física de sus descendientes que de la intelectual, y una madre Kunigunde Freifrau von Richthofen amante de sus hijos. El joven Manfred destaca en la práctica de deportes, sobre todo en la caza y la equitación. Una infancia en un entorno idílico, rodeado por los bosques del valle de Weistriz, en Silesia, facilita todavía más dichas actividades que alimentan su tendencia hacia el liderazgo. Características que a ojos de su padre, oficial de caballería retirado, hacen de él un perfecto candidato a oficial prusiano. A la edad de once años Manfred ingresa en una escuela militar por exclusiva iniciativa de su padre, una decisión tomada *“sin consultármelo”*, se queja. Manfred aprenderá el valor de una disciplina regida por el lema de la escuela: *“Aprendiendo a obedecer se aprende a mandar”*. Son años en los que, como no, destaca en actividades deportivas, experimentando ante los libros una pereza que le hacen esforzarse solo lo justo para pasar los exámenes.

Cuando estalla la guerra, Von Richthofen se encuentra destinado en la localidad de Ostrovo, en la frontera con Rusia, desde donde comienza a realizar incursiones de exploración como teniente de caballería del Primer Regimiento de Ulanos. En la primera de ellas pasa varios días con su unidad tras las líneas rusas y regresa cuando ya se le daba por muerto. A las pocas semanas su unidad es trasladada al frente occidental, donde recibe su bautismo de fuego en una acción en territorio galo *“no tan divertida como pensaba”* y regresando de la misma con solo cuatro hombres. En noviembre de 1914 se encuentra ante la fortaleza de Verdún. Por entonces las trincheras empiezan a ser el elemento más característico del frente y la guerra se paraliza. Para



Manfred von Richthofen.

Manfred *“no es nada divertido permanecer parados durante tediosas 24 horas al día”*. La caballería ha perdido su papel como herramienta de exploración. Las trincheras, los alambres de espino y la ametralladora han creado un escenario muy diferente al de la guerra de movimientos y para Richthofen ha llegado la hora de tomar una decisión: solicitar el traslado al servicio aéreo alemán, el *Fliegertruppe*.

El 10 de junio de 1915, Manfred llega a la localidad sajona de Grossenhain para completar su entrenamiento como observador en aparatos biplaza. Sus ansias por entrar en acción le hacen decantarse por ese puesto cuya preparación dura solo unas semanas, mientras que el de piloto tres meses. Así el 21 de junio es destinado al frente ruso, donde entre junio y agosto participa a diario en misiones de reconocimiento. En esas fechas vuela junto al teniente Zeumer, conocido como *“El Gato Negro”* por su temeridad; una temeridad que en realidad nace de su convencimiento de que al padecer tuberculosis, le queda poco tiempo de vida. En realidad no será así, ya que sobrevive hasta caer en combate el 17 de junio de 1917. También vuela con otro miembro como él de la aristocracia, Erich Graf von Hock, un veterano dragón hacia el cual procesa una gran

admiración y con el que casi cae prisionero tras realizar un aterrizaje forzoso.

En agosto es trasladado al frente occidental como componente de la *Briefstauben-Abeteliung Ostende* (BAO), que recibe su nombre por la localidad belga donde se ha formado. Allí vuelve a volar junto a Zeumer, en ocasiones hasta seis horas al día, y con él participa en su primer combate con un aparato británico el 1 de septiembre de 1915. La acción les resulta frustrante a los dos: “*Zeumer pilotaba como pocos, y yo era un tirador muy aceptable, a pesar de lo cual no habíamos logrado ningún resultado*”. Días más tarde, Manfred von Richthofen logra el que podría ser su primer derribo: “*Cayó y cayó hasta estrellarse en un cráter de una bomba; pudimos verlo apoyado en el morro y con la cola alzada*”, sin embargo al haber caído tras las líneas enemigas no se le contabiliza por falta de pruebas.

El 25 de septiembre de 1915, 2.500 piezas de artillería galas hacen temblar las líneas alemanas en un frente de 24 kilómetros dando comienzo a la que se conoce como la segunda batalla de Champaña. Ante esta ofensiva, la BAO se desplaza a dicho sector a comienzos de octubre y durante ese traslado es cuando Richthofen conoce a Boelcke. El encuentro con el as reafirma más en Richthofen la determinación por hacerse piloto, en concreto piloto de caza. Por eso, cuando regresa a su unidad comienza a recibir sus primeras clases de vuelo entre cada misión de guerra, lecciones impartidas por Zeumer. Ante su empeño, Manfred es enviado por los mandos de la BAO a la escuela de vuelo de Döberitz, logrando superar su tercer y definitivo examen el día de Navidad, pasando después el fin de año con sus padres y tres hermanos: Elisabeth, Lothar y Karl Bolko.

Durante finales de 1915 las unidades como la BAO sufren una reestructuración pasando a denominarse *Kagohl* y estarán compuestas por escuadrillas de media docena de aparatos biplaza, las llamadas *Kasta*. Manfred se reincorpora al servicio en la *Kasta 8* de la *Kagohl 2*, basada en la localidad de Metz. De nuevo en el frente, pero ya como piloto, Richthofen monta una ametralladora sobre el ala superior de su aparato, al estilo francés. Es con este sistema que otra vez que cree lograr su primer derribo, que queda en nada al no poder confirmarse. Son meses en los que todavía se mantiene el dominio alemán del aire y es en estas fechas cuando aprende a volar el Fokker E. Hacia abril es mandado por unos días a instruirse en el manejo del monoplaza de Fokker y, a su regreso a la *Kasta 8*, comienza a volar en el único de la unidad. Estará encargado de realizar los vuelos matutinos, mientras que otro piloto, Hans Reimann, se ocupa de los vespertinos. Entre los dos

en pocas semanas dejan inservibles una pareja de Fokker; Reimann destruye el suyo en un aterrizaje forzoso al ser alcanzado en el motor y Richthofen un segundo aparato, remplazo del primero, al pararse el motor en un despegue.

Mientras la caza alemana recibe el 18 de junio de 1916 su primer gran revés con la muerte del as Max Immelmann, Manfred se ve otra vez volando sobre el frente del este. Y de nuevo lo hace como piloto de biplaza. En las siguientes semanas, la *Kagohl 2* se emplea en misiones para “*amargar la vida a los rusos, dejando caer “píldoras” en sus mejores líneas ferroviarias*”. Son fechas en las que en el frente occidental se da por terminada la supremacía de los Fokker.

Desde la ofensiva gala en Verdún en el mes de febrero, la aviación aliada le viene ganando paulatinamente la partida a los Fokker. De hecho, ya en el mes de marzo, Boelcke había hecho saber al Alto Mando alemán la necesidad de buscar nuevos modelos de aviones y es que, aunque desde junio de 1915 se han incorporado 180 monoplanos monoplaza de caza, la situación ha cambiado. Cuando el 1 de julio de 1916 los británicos lanzan su ofensiva en el Somme, de 104 aparatos alemanes presentes en el sector solo 16 son cazas monoplazas, que tienen que enfrentarse a 76 británicos, en su mayoría el superior DH 2. Definitivamente el dominio en el aire ha cambiado de manos.

Poco después es cuando Boelcke vuelve al frente. Durante su viaje de regreso visita la *Kagohl 2*, donde vuela su hermano, y recluta varios pilotos para formar parte de la unidad que está creando; uno de ellos es Richthofen. Un entusiasmado Manfred pasa a formar parte de la *Jadstaffel 2*, o *Jasta 2*, comandada por su ídolo y, desde ese momento, su mentor.

La aviación de caza alemana se reorganiza a partir de las viejas unidades, creándose otras nuevas, conocidas como *Jasta*, a las que se equipa con nuevos modelos de aparatos, los *Doppeldecker* o tipo D, esto es biplanos monoplaza armados. El máximo exponente de los nuevos modelos es el Albatros, y a los mandos de uno de ellos, un Albatros D-II, Richthofen logra por fin su primer derribo confirmado el 17 de septiembre de 1916. Manfred, que ha llegado a comienzos de mes al aeródromo de la *Jasta 2* en Bertincourt, en el sector del Somme, despegó aquella mañana por primera vez a los mandos de su nueva montura. Hacia las 11:00 horas, cerca de la localidad de Villers Plouich, la *Jasta 2*, con Boelcke en cabeza, se lanza sobre un grupo de aparatos británicos. Mientras que otros dan cuenta de cinco aparatos, Richthofen hace lo propio con un sexto: “*la máquina descendió planeando y yo la seguí hasta que maté al observador que no dejó de disparar*

hasta el último momento". Su piloto, Lionel Bertran Frank Morris, un joven alférez de 19 años herido de muerte, logra aterrizar en un aeródromo alemán con su observador, el capitán Tom Rees, ya fallecido.

Esta primera victoria de Manfred von Richthofen supone el comienzo de una cuenta que en la víspera del 23 de noviembre ya ha crecido significativamente.

23 de noviembre de 1916: El duelo de águilas

En los dos meses siguientes a la llegada de la *Jasta 2* la aviación alemana ha ganado otra vez la partida. En esta ocasión la herramienta principal ha sido el Albatros D II; con su sistema de disparo sincronizado con la hélice, sus dos ametralladoras Maxim (los aliados tenían cazas equipados con una sola ametralladora) y las nuevas formaciones y tácticas de combate, los pilotos alemanes se hacen dueños y señores de la lucha aérea. En octubre las *Jasta* solo pierden ocho pilotos, frente a 66 aparatos aliados derribados.

Sin embargo el cambio de tornas no es gratuito. El 28 de octubre, el mentor de Manfred von Richthofen, Oswald Boelcke, fallece en combate al colisionar su aparato con otro Albatros. Y no será el único precio a pagar.

Al amanecer del 23 de noviembre de 1916 el ambiente en el aeródromo de Lagnicourt, hogar de la *Jasta 2*, vuelve a estar sombrío. Cuando parecía que los pilotos dejaban atrás la muerte de su gran líder, un nuevo revés ha vuelto a castigarles. El día anterior, Stefan Kirmaier, sustituto de Boelcke, había caído en acción víctima de un DH 2 de la unidad de Hawker; en menos de un mes la formación ha sido descabezada en dos ocasiones. Karl Bodenschatz toma momentáneamente el mando, aunque la unidad ya tiene una figura que empieza a despuntar como líder de facto: Manfred von Richthofen. Desde su incorporación a la *Jasta 2* ha sumado ya diez derribos y, ahora con la muerte de Kirmaier, es el piloto vivo de la unidad con más éxitos en combate.

A primera hora de una mañana que ha despejado anunciado un espléndido día de otoño, los Albatros de la *Jasta 2* despegan en patrulla. Al norte de Amiens se encuentran con una formación de sus grandes adversarios, otra vez los DH 2 del *No 24 Squadron*. El combate es inevitable, y en él los pilotos alemanes empiezan a cobrarse venganza por el agravio del día anterior en forma de uno de los aparatos británicos. Pasadas las once, ambas unidades regresan a sus aeródromos.

A unos cincuenta kilómetros de Lagnicourt, en el aeródromo de Bertangles, sede del *Nº 24 Squadron*



Hawker con su curioso equipo de vuelo.

inglés, las primeras horas del día son una noria de sensaciones. Los hombres de Hawker han despertado con cierta satisfacción tras el éxito del día anterior. En especial J.O. Andrews y Kevin Crawford, verdugos de Kirmaier, al que habían derribado tras las líneas británicas. Tras esa acción Crawford, que aterrizó junto al aparato derribado por problemas en su motor, ha hecho gala de su trofeo: las ametralladoras del avión de Kirmaier tomadas como souvenir cuando el cuerpo del piloto alemán aún estaba caliente. Ahora, sin embargo, tras la primera acción del día los pilotos del Hawker tienen que lamentar la muerte de uno de los suyos.

Una vez en tierra, los pilotos que han tomado parte en el primer combate del día dan el informe de lo ocurrido y acto seguido se prepara una nueva salida. En esta ocasión Hawker tomará parte en ella; no va con él el quedarse en tierra y, como suele, hace caso omiso a la orden dada a los comandantes de las unidades, prohibiéndoles participar en las misiones. Inmediatamente se viste con su traje de vuelo: unas botas forradas de piel por él diseñadas y un abrigo también creación suya, especialmente ideado para el frío que se sufría en la expuesta cabina de los DH 2. Este era tal que se han dado casos de pilotos que, ateridos de frío, han sufrido accidentes al aterrizar por no poder casi maniobrar la palanca o los pedales de vuelo.

Pasadas las 13:00 horas, cuatro DH 2 alzan el vuelo desde Bertangles en patrulla defensiva. El capitán J.O. Andrews despega encabezando la formación; a su izquierda y algo más retrasado vuela el comandante Hawker, a su derecha el teniente R.H.M.S Saundby y detrás del trio el alférez J.H. Crutch. A los pocos minutos, debido a problemas en su motor, el alférez Crutch se ve obligado a abandonar el vuelo reduciéndose la formación a tres aparatos. Es casi el pan nuestro de cada día, una circunstancia muy común para los pilotos de la época. El resto de DH 2 alcanza el frente hacia las 13:30 horas volando a más de tres mil metros.

Apenas han llegado sobre las trincheras, Andrews localiza un grupo de aparatos británicos enfrascados en combate con aviones alemanes, pero cuando comienzan a maniobrar para unirse a ellos estos ya se han dispersado. De nuevo empleados en su patrulla defensiva, los británicos se van internando tras las líneas teutonas empujados por un viento de cola que aligeraba su vuelo. Veinte minutos después Andrews vuelve a localizar más aviones; en esta ocasión dos biplaza de reconocimiento alemanes volando a casi dos mil metros al NE de la localidad de Bapaume. Volando a mayor altitud, la situación de los DH 2 es de clara ventaja y el capitán Andrews no duda en comenzar a descender hacia ellos.

El capitán John Oliver Andrews es un joven oficial de veinte años, que como Hawker pertenece a los miembros originales del N^o 24 *Squadron*. Al igual que su líder es un experimentado combatiente que con el derribo de Kirmaier, compartido con su compañero Kevin Crawford, suma siete, todos ellos en DH 2. Esa misma experiencia es la que le hace echar un último vistazo a su alrededor cuando lanza el ataque. Sabe que es habitual la presencia de cazas emboscados en las alturas empleando vuelos más bajos como cebo a la hora de atraer al enemigo. Su instinto no le engaña. Iniciando el descenso hacia

los biplaza, Andrews se percató de la presencia de dos formaciones de Albatros sobre él. En clara inferioridad numérica y táctica, el piloto británico toma la única decisión posible. Todavía a tiempo de escapar hacia sus líneas, inicia un brusco viraje hacia la derecha. Estando situado Soundby en esa posición, la maniobra del líder de la formación hace que este quede por unos momentos detrás de Soundby, y es en ese instante cuando Andrews ve pasar un aparato por su izquierda en vuelo directo hacia los biplaza. Hawker, siguiendo su ímpetu habitual, y sin percatarse de la presencia de los Albatros, ha continuado con el ataque. Andrews, consciente del peligro que corre su comandante, continúa girando, tratando de virar lo más cerrado posible y, tras completar la maniobra, se sitúa detrás de Hawker justo cuando un Albatros tiene enfilado al desprevenido piloto. Sin dudar Andrews dispara su Lewis y le lanza una ráfaga de veinticinco proyectiles que pone en fuga al alemán. ¿Alcanzado quizás?, Andrews no puede pararse a comprobarlo. Casi al mismo tiempo, su avión se ve sacudido por múltiples impactos disparados por otro Albatros que se ha colocado detrás de él. El depósito de combustible es alcanzado y el motor puesto fuera de combate. No hay incendio, está de suerte, pero aun así está a merced del cazador alemán. El británico se encoge en su asiento, un gesto inútil que busca protección en la cabina de su DH 2 mientras el fuselaje es rociado con proyectiles de 7.92 mm. Sin embargo, cuando solo espera el tiro de gracia, este no llega.

Soundby, que había logrado zafarse de varios enemigos, hace acto de presencia en el momento justo. Tras vaciar más de medio cargador sobre el alemán, puede ver como este inicia un pronunciado picado en acción evasiva. Ahora a Andrews, volando sin motor y con múltiples impactos, ya no le queda más opción que la retirada luchando contra el viento. Retirada que, hasta que llega a la línea del frente, realiza bajo la atenta mirada de Soundby. Pero no podrá evitar echar un último vistazo hacia el frente; a lo lejos, más abajo, un solitario DH 2 se interna en las líneas alemanas mientras combate con un Albatros.

Hawker vs Richthofen¹

El grupo de Albatros que ha visto Andrews, volando a mayor altitud, es la *Jasta 2*. Comanda-

¹ La descripción del combate que aquí se da está basada en las conclusiones que saca el autor de un exhaustivo artículo publicado en el número de la revista "Over the Front" que se indica en la bibliografía. Entre otras cosas en él destacan algunas contradicciones entre lo descrito por Richthofen en su autobiografía y su propio informe del combate y el de otros, como Andrews, y que recalcan que la *Jasta 2* ataca desde encima de los DH 2 y no desde debajo.

dos, en esta ocasión, por Manfred von Richthofen, su aparición no puede ser en condiciones más ventajosas. Con superioridad numérica, “*fuimos atacados en picado por siete u ocho Albatros*”, escribiría Andrews en su informe, y volando por encima de los tres DH 2, se encuentran en una inmejorable situación y sin preámbulos se lanzan sobre los británicos. Tras los primeros instantes, en los que un Andrews tocado se retira hacia sus líneas acompañado de Soundby, Hawker ha quedado completamente expuesto y separado de sus compañeros.

Manfred von Richthofen ha visto al líder del N° 24 *Squadron*. La altura a la que ha iniciado el ataque es de 3.000 metros sobre la localidad de Bapaume, pero, cuando comienza su duelo con Hawker, se encuentra a unos 2.000. El alemán trata de terminar rápido con el británico, intentando situarse detrás de él. Richthofen actúa como le enseñó Boelcke. Es un cazador que espera siempre las mejores condiciones y termina cobrándose sus piezas sin acrobacias, ni disparos en situaciones forzadas; simplemente situándose detrás del aparato enemigo lo más cerca posible y disparando casi a bocajarro. Pero en esta ocasión la pieza a cobrar no es fácil: “*me di cuenta de que me las tenía que ver con un hombre curtido es esta clase de lides*”.

Hawker sabe que en su situación solo puede hacer uso de la única cosa en la que el DH 2 supera a los Albatros: la maniobrabilidad. Comienza a girar con la intención de situarse detrás de su perseguidor y entonces entran en un carrusel de virajes descendentes. Hawker trata de cerrar los giros lo máximo posible y Richthofen de mantener su ventaja de altitud en los mismos. Es una “*dog fight*” en toda regla, en la que incluso Hawker se toma la libertad de lanzar un saludo al alemán alzando su mano.

Dibujando en el aire una circunferencia tras otra, Richthofen escribiría que realizaron hasta cincuenta, ninguno de los dos gana suficiente ventaja para disparar sus armas, pero la situación para Hawker es cada vez más comprometida. El viento, que por debajo de los 3.000 m sopla a 24 km/h, ha ido arrastrando imperceptiblemente a los dos aviones hacia el interior de las líneas alemanas. Han descendido a 500 metros y por momentos están más lejos del frente.

Viendo que no hay manera de inclinar la balanza a su favor en el combate, a Hawker se le agotan las opciones. O continúa como hasta ahora, y eso solo le llevará a internarse más en las líneas alemanas con cada vez menos combustible, o intenta ganar algo de distancia con Von Richthofen para tratar de regresar. La primera solo le lleva a caer prisionero, o algo peor, y la segunda todavía le daría una opción.

A unos ocho kilómetros del frente Hawker deja de virar y comienza a realizar maniobras bruscas que, por un momento, sorprenden a Manfred. Sin embargo el alemán logra disparar sobre el inglés, aunque sin acierto y con el resultado de que se le encasquillan las ametralladoras. Mientras el alemán trata de volver a ponerlas en funcionamiento, Hawker gana algo de ventaja y se lanza en un vuelo a la desesperada hacia sus líneas.

El Albatros de Richthofen supera en velocidad al DH 2 de Hawker, por lo que la distancia entre ambos vuelve a disminuir. Además, las maniobras que ha realizado Hawker han reducido su velocidad y ahora, volando a pocos metros del suelo, apenas tiene opciones de aumentarla ya que, además, debe volar haciendo zigzag para eludir los disparos que vuelve a hacer Von Richthofen, y eso le resta más velocidad. A su izquierda dejan la localidad de Bapaume en dirección Sur, zona repleta de tropas que son testigos del duelo. El comandante Von Schönberg es uno de ellos, y junto a sus granaderos puede ver como los aviones se dirigen “*en dirección hacia las trincheras. El comandante Hawker trataba de cruzar las líneas volando en zigzag cerca del suelo mientras Richthofen volaba cerca de él disparándole*”. Escuchando como algunas partes de su aparato son alcanzadas, para Hawker el mayor temor está en lo expuesto de su motor; este, situado detrás suyo, no tiene protección alguna ante los proyectiles de las Maxim del Albatros, y una sola bala puede ponerlo fuera de combate. Aun así, si aguanta un poco habrá logrado cruzar sus líneas y Richthofen estará al alcance del fuego desde tierra; solo entonces tendrá una oportunidad. Pero esta no llegará.

A escasos metros de la línea de trincheras, una bala de las novecientas que ha disparado Von Richthofen logra su objetivo. Alcanzado en la cabeza, Lanoe George Hawker muere al instante. Von Schönberg es testigo del final “*...no cayó en picado si no que descendió. El aeroplano tocó tierra y dio una vuelta de campana*”. El DH 2 permaneció en el lugar con el cuerpo de Hawker atrapado bajo el mismo, hasta que al día siguiente, el teniente Bergmann, un oficial bajo el mando del comandante Schönberg, le solicitó a este permiso para darle sepultura. Schönberg accedió a ello y, a pesar del peligro que suponía al estar en una zona batida por las ametralladoras británicas, Lanoe George Hawker fue enterrado junto a los restos de su aparato.

Con el paso de los meses, mientras la figura de Manfred von Richthofen iba creciendo hasta convertirse en leyenda tras su muerte en abril de 1918, la tumba del as británico (7 derribos), undécima

víctima de las ochenta que acumulará el Barón Rojo, desaparecerá bajo los efectos de la artillería.

Epílogo

El 11 de noviembre de 1918 el cielo sobre Europa volvió a estar en silencio. Las ametralladoras, que rompieron durante cuatro años su serenidad, callaron por fin. Vendrían otras guerras, pero quedaría el recuerdo de aquella época, de los Richthofen, los Hawker y muchos otros. Todo ello rodeado de una aureola de leyenda y del trágico romanticismo de unas vidas a menudo cortas y con finales crueles.

Noventa y cinco años más tarde, el 11 de noviembre de 2011, ochenta personas se reunieron en torno a uno de los numerosos memoriales que se encuentran en Francia en homenaje a los caídos en la Gran Guerra, en este caso a Lanoe George Hawker. La localidad era la de Ligny Tilloy, la más próxima al lugar donde fue enterrado el piloto británico. De los presentes, un grupo estaba formado por los herederos del legado que Hawker dejó en el RFC, posteriormente Royal Air Force (RAF): miembros del ahora llamado 24 Squadron. Junto a ellos, los herederos del legado de Von Richthofen: cuatro componentes de la *Jadgeschwader Richthofen* de la actual Luftwaffe. Y entre los dos grupos una inscripción sobre piedra blanca con un texto, dedicado a Hawker, extraído del acto final de la obra de Shakespeare “Julio Cesar” :

“Su vida fue pura, y los elementos que la construían se combinaron de tal modo, que la naturaleza, irguiéndose, puede decir al mundo: ¡Este era un hombre!”

A la hora exacta en la que cayó el comandante Hawker, un sonido, que en nueve décadas no se había escuchado en el lugar, volvió para cerrar el homenaje. El rugir acompasado de los 100 caballos del motor de un DH 2 recuperado especialmente para la ocasión.

Bibliografía consultada:

“*Eight Minutes Near Bapaume. Hawker vs Richthofen*”, de JAMES F. MILLER publicado en la revista “Over the Front”, Vol 21, nº 2. Verano, 2006.

“*El Barón Rojo. Autobiografía de sus hazañas*”, Almena Ediciones, 2000.

“*La Gran Guerra en el aire*”, de JUAN VÁZQUEZ GARCÍA. Galland Books, 2012.

“*En tiempos del mosquetón*”, de RENÉ CHAMBE. Fermín Uriarte Editor, 1966.

“*Richthofen. Beyond The Legend Of The Red Baron*”, de PETER KILDUFF. John Wiley & Sons, Inc, 1994.

“*Under The Guns Of The Red Baron. The complete Record of Von Richthofen’s victories and victims fully illustrated*”, de NORMAN FRANKS, HAL GIBLIN y NIGEL MCCRERY. Grub Street, 2007.

“*Hawker vs Rfc Ace. The life of major Lanoe George Hawker VC DSO*”, de TYRREL HAWKER MC. Pen & Sword Books Ltd, 2013.

“*Voices in Flight. Conversations with air veterans of the Great War*”, de ANNA MALINOVSKA y MAURIEL JOSLYN. Pen & Sword Books Ltd, 2006.

“*Dog Fight. Aerial tactics of the aces of World War I*”, de NORMAN FRANKS. Greenhill Books, 2003.

“*The Sky Their Battlefield. Air fighting and the complete list of allied air casualties from enemy action in the First War. British, Commonwealth and United States Air Services 1914 to 1918*”, de TREVOR HENSHAW. Grub Street, 1995.

“*German Air Forces 1914-18*”, de GRAHAM SUMNER. Osprey Publishing, 2005.

“*DH 2 vs Albatros DI/DII. Western front 1916*”, de JAMES F. MILLER. Osprey Publishing, 2012.

“*Pusher Aces of World War I*”, de JON GUTTMAN. Osprey Publishing, 2009.

“*Jagdstaffel 2, Boelcke*”, de GREG VANWYNGARDEN. Osprey Publishing, 2007.

“*Early German Aces of World War I*”, de GREG VANWYNGARDEN. Osprey Publishing, 2006.

“*The Jasta War Chronology. A complete listing of claim and losses, August 1916 - November 1918*”, de NORMAN FRANKS, FRANK BAILEY y RICK DUIVEN. Grub Street, 2007.

“*Victoria Cross. WWI Airmen and their aircraft*”, de ALEX REVELL. Flying Machines Press, 1997.

“*Todo lo que debe saber sobre la Primera Guerra Mundial*”, de JESÚS HERNÁNDEZ. Ediciones Nowtilus, S.L., 2007.

“*Historia militar de la Primera Guerra Mundial. De la caballería al carro de combate*”, de FELIPE QUERO RODILES. Sílex, 2009.

Enlaces consultados

www.1914-1918.invisionzone.com/forums/

<http://www.frontflieger.de/>

<http://the24sec.wordpress.com/2011/12/15/hawker-memorial-event-photos/>

<http://www.theaerodrome.com/index.php>

http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=Nlu_YFvklBQ

Los vuelos del Jesús del Gran Poder (I)

El triunfo de la constancia

FEDERICO YANIZ VELASCO

General de Aviación (R)

Miembro del Consejo Asesor del SHYCEA

Introducción

EL BREGUET XIX fue uno de los mejores aviones de la primera mitad del siglo XX. Aviones de este tipo se utilizaron para realizar diferentes misiones y con las adaptaciones adecuadas fueron usados en vuelos de larga duración en condiciones muy difíciles. Los Breguet XIX hicieron posible lograr metas que entonces parecían inalcanzables. Sin embargo, esas metas nunca se podrían haber logrado sin la voluntad y el esfuerzo de quienes diseñaron y construyeron esas máquinas y de quienes planeando con cuidado los vuelos las emplearon con inteligencia y destreza.

Aviadores audaces y expertos sacaron lo mejor de esos aviones. Dos de esos aviadores son los protagonistas de este artículo que he dividido en dos partes. La primera está dedicada a los preparativos y antecedentes del gran salto del Atlántico. La segunda comienza cuando nuestros héroes ponen rumbo a América. Jiménez e Iglesias con su pericia, constancia y valor realizaron vuelos que han sido considerados gestas aeronáuticas. En efecto, Jiménez e Iglesias han pasado a la historia como protagonistas de algunos de los vuelos más importantes de los primeros tiempos de la Aviación. Sin embargo, antes de sus más conocidas hazañas cada uno de ellos tenía ya una brillante trayectoria militar y aeronáutica que estaba reflejada en sus hojas de servicios.

Dos aviadores y un destino

Ignacio Jiménez Martín-Plaza nació en Ávila el año 1898 y murió en Madrid el año 1959. Ignacio ingresó en la Academia de Infantería en 1914 terminando sus estudios en 1917. Su primer destino fue el Batallón de Cazadores de Figueras número 6,



Iglesias y Jiménez.

destacado en Mensak (Alcázarquivir). Poco después, el segundo teniente Jiménez inició su participación en la Campaña de Marruecos destinado en las Fuerzas Regulares Indígenas Larache número 4. Ascende a teniente en junio de 1919 y es destinado al Regimiento de Infantería Valencia nº 23 de guarnición en Santander.

En ese destino permaneció hasta el otoño de 1919 en que pidió su ingreso en Aviación. En octubre de ese año se incorporó a la

Escuela de Observadores en el Aeródromo de Cuatro Vientos para realizar en el Curso de Observador de Aeroplano. Una vez obtenido ese título pasa a la Escuela de Getafe donde hace el curso de piloto, obteniendo el título en mayo de 1920. En julio de ese año se incorporó a la Primera Escuadrilla Expedicionaria de Marruecos (Tetuán), participando en muchas acciones de combate. Con carácter forzoso, pasa destinado a la base de Tablada en septiembre de 1921. En noviembre de 1922 vuelve a Marruecos al grupo con aviones De Hallivand DH-9. Poco después pasó destinado a la base de hidroaviones de El Atalayón (Melilla) donde, el 9 de agosto de 1923, regresando de un bombardeo nocturno, al amarar en la bahía, sufrió un accidente en el que resultó gravemente herido (fractura de la base del cráneo). El accidente estuvo a punto de costarle la vida necesitando más de un año para su total recuperación. Cuando fue dado de alta se incorporó a la Escuela de Clasificación de Cuatro Vientos como profesor. Allí asciende a capitán el 5 de junio de 1925. El 28 de agosto de ese año establece un nuevo record de distancia y permanencia en vuelo. Para ello realiza el vuelo Madrid-Larache-Burgos-Madrid de 1.300 Kilómetros, recorridos en 11 horas, 35 minutos. El vuelo fue efectuado en el Breguet XIX francés núm. 1 en el que había hecho instalar un motor de 450

CV y depósitos de combustible de gran capacidad. Días más tarde vuelve a batir los records tanto de permanencia en vuelo como de distancia, realizando en dos etapas la Vuelta Aérea a España.

En septiembre de 1925 se traslada a Melilla para participar con los hidroaviones Dornier Wal en misiones de reconocimiento y bombardeo previos al Desembarco de Alhucemas. Terminadas esas misiones vuelve a Cuatro Vientos. Del 10 de diciembre de 1926 al 27 de febrero de 1927 formó parte de la Patrulla Atlántida a las órdenes del comandante Llorente. El capitán Ignacio Jiménez fue el segundo piloto del hidroavión Dornier Wal nº 7 bautizado Andalucía. En ese hidroavión realizó el vuelo por etapas de Melilla a Santa Isabel, capital de la isla de Fernando Poo en la entonces colonia española de Guinea Ecuatorial y regreso. En total en ese vuelo cubrió la distancia de 15.047 km. Por esta hazaña se le concedió la Medalla Aérea. En mayo de 1927 es nombrado jefe de la 2ª Escuadrilla del 5º Grupo trasladándose con esa escuadrilla al aeródromo de Getafe. Designado jefe de la Escuela de Guadalajara ocupa el puesto por tres meses y pasa destinado a la Jefatura de Aeronáutica.

Francisco Iglesias Brage nació en El Ferrol, A Coruña, el 21 de mayo de 1900 y murió en Madrid el 14 de marzo de 1973. Además de aviador militar y pionero de la Aviación fue ingeniero, científico, político y explorador. El primer contacto de Iglesias con la Aviación tuvo lugar durante una exhibición aérea a cargo del piloto francés Poumet y del piloto español José Piñero realizada en mayo de 1913, con motivo de la botadura del acorazado Alfonso XIII en El Ferrol.

Ingresó en 1918 en la Academia de Ingenieros de Guadalajara con el número dos de su promoción. En 1923 termina sus estudios y con el empleo de teniente fue destinado a la Comandancia de Ingenieros de Ceuta. En febrero de 1925 inició el curso de Observador de Aeroplano en la base aérea de Cuatro Vientos. Terminado el curso fue destinado al Grupo de cazas Bristol de Melilla. Participó como observador en el Desembarco de Alhucemas realizando vuelos de reconocimiento, tomando fotografías y preparando croquis del campo de batalla. Derribado cerca de Dar Quebdani resultó herido leve. Con su Grupo participó también en los bombardeos y ametralló en vuelo rasante las fortificaciones enemigas en Afrau y Dar-Mizian. En agosto de 1926, pasa con su escuadrilla a Tetuán y después a Larache. Desde allí participó en las últimas operaciones de la campaña que terminó con la ocupación de Xauén. En septiembre de 1926 regresa de África y se incorpora al aeródromo de



El avión en construcción en los talleres de CASA.

Alcalá de Henares para realizar el curso de piloto, título que obtiene en abril de 1927. En este mismo año asciende a capitán y es nombrado inspector de fabricación de CASA.

Antecedentes y primeros pasos

Los grandes vuelos españoles que se iniciaron con el Plus Ultra en enero-febrero de 1926 no trataban tan sólo de lograr grandes marcas de distancia sino que intentaban conectar en lo posible con la historia de la España heroica y descubridora. En el verano de 1927 hacía más de un año de la llegada de Ramón Franco a la Argentina. Otros vuelos como el de la Escuadrilla Elcano o la Patrulla Atlántida habían tenido como objetivo llegar a territorios que habían sido o eran españoles. Por eso no es de extrañar que Jiménez e Iglesias tuviesen puesta la mirada en Cuba que había sido territorio español hasta 1898 y donde tantos españoles vivían. Sin embargo, la ruta hacia Cuba presentaba una dificultad añadida dado que la mayor parte del recorrido tenía que hacerse sobre el océano Atlántico. Pese al vuelo¹ de Lindbergh en mayo de 1927, la Jefatura de la Aeronáutica no confiaba en la seguridad de un avión monomotor terrestre como el Breguet XIX para realizar un vuelo de tan larga distancia sobre el agua.

Como hemos descrito, los capitanes Jiménez e Iglesias eran en 1927 dos curtidos aviadores con notable experiencia y prestigio. Aunque no se conocían personalmente, la trayectoria profesional de ambos era bien conocida dentro de la Aviación militar. En el verano de 1927, el capitán Jiménez escribió una carta al capitán Iglesias en la que le manifestaba su interés por la realización de un

¹ Charles Lindbergh despegó de Roosevelt Field, Long Island, Nueva York, el 20 de mayo de 1927 y tras 33 horas y media de vuelo en el avión Espíritu de San Luis llegó al aeródromo de Le Bourget, París a más de 5.800 km. del punto de partida.

vuelo de larga distancia en el que se pudieran batir los record de distancia y permanencia en vuelo. Jiménez sugería varios itinerarios, tendiendo siempre como punto de partida Sevilla, y como final, Asia Menor o Bata. Iglesias sería el eventual observador en el Breguet XIX núm. 1. Este avión era un prototipo venido de Francia que había sido usado por Jiménez para batir los records nacionales de distancia en vuelo el 28 de agosto de 1925. En la carta Jiménez ofrecía a Iglesias el puesto de observador y copiloto en el vuelo. El avión fue revisado y preparado para un largo vuelo. Los dos aviadores decidieron pintar sobre sus costados el nombre de Loriga, en memoria de aquel extraordinario piloto muerto en accidente de Aviación el 18 de julio de 1927. Loriga había sido uno de los pilotos que formaron la Escuadrilla Elcano y había llegado a Manila, Filipinas en el avión del capitán Eduardo González-Gallarza Irigorri el 13 de mayo de 1926 tras haber cubierto una distancia de 17.000 km.

Para realizar una prueba del avión Loriga, Jiménez e Iglesias volaron desde el aeródromo de Tablada a Cabo Juby cerca de Tarfaya al Sur de Marruecos. Los dos capitanes llegaron a las 12 de la noche a Cabo Juby y emprendieron el regreso sin aterrizar. Sin embargo, se rompió la tubería del aceite del motor y tuvieron que aterrizar de emergencia en Safi en el entonces Marruecos francés. El Loriga, que fue trasladado a Tablada desmontado, siguió volando una vez reparado pero nuestros protagonistas cambiaron de avión.

Preparando nuevos vuelos de prueba

En efecto, Jiménez e Iglesias iban a poder contar con un avión Breguet XIX 72, que estaba siendo diseñado para vuelos de larga duración. El empuje y los conocimientos del capitán ingeniero Iglesias fueron fundamentales para la etapa final del diseño del nuevo avión. La supervisión de Iglesias junto al excelente trabajo del ingeniero de CASA Sr. Sousa Peco y el ímpetu de don José Ortiz de Echagüe hicieron posible la entrega del avión en el plazo previsto y en las condiciones adecuadas de batir el récord mundial de distancia. El avión diseñado con 4.100 litros de carburante tenía un alcance teórico de 7.000 km. que rebasaba la marca de los 6.290 km. establecidos por Chamberlin y Levine. El avión fue equipado con un motor Hispano-Suiza 12Nb de 12 cilindros en V y 650 CV de potencia. Para un gran vuelo, además de un buen aparato, era preciso estudiar todos los detalles, en especial la ruta a seguir y el sistema de navegación.

El proyecto señalaba que se volaría siguiendo una ruta ortodrómica, que partiendo de Sevilla lle-



Los pilotos, Iglesias y Jiménez ante el avión. Foto SHY-CEA.

garía a puntos situados a una distancia entre 6.000 y 7.000 km. de Tablada, tales como Karachi en el actual Pakistán (entonces en el Virreinato de la India). Si se llegaba a ese punto se podía obtener el record mundial de distancia.

Se autorizaba y ordenaba la preparación de la ruta hacia Oriente pero Jiménez e Iglesias además de preparar abiertamente ese vuelo, en secreto se dedicaron también a preparar el vuelo hacia Cuba. Una vez en el aire... sólo era cuestión de poner rumbo al Atlántico. La postura era arriesgada, incomprensible y contraria a la disciplina. Se ha señalado que el éxito del vuelo del Plus Ultra y los deseos de reforzar los lazos con las repúblicas hermanas de Ibero-América fueron las razones de esa actitud. A esas razones habría que añadir el recuerdo de los problemas que tuvo la Escuadrilla Elcano. Sin embargo, todos los apoyos oficiales estaban dirigidos a la ruta de la India, y los datos que disponían sobre un hipotético vuelo a Cuba eran realmente escasísimos.

Sin embargo, era un secreto a voces que el objetivo de Jiménez e Iglesias no estaba en Oriente sino en Cuba. Paradójicamente la Jefatura de la Aeronáutica Militar estaba lejos de conocer esa realidad. En el despacho que los dos aviadores tenían en Tablada

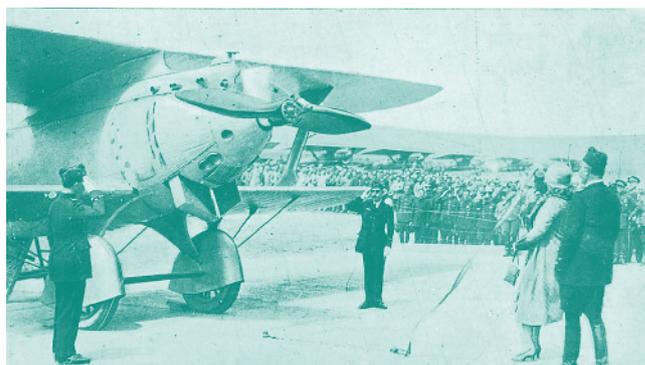
la ruta hacia Cuba estaba habitualmente desplegada. La ruta del vuelo a Oriente se ponía inmediatamente encima cuando llegaba algún visitante.

Un ensayo con record, un bautismo y una frustración

El día 28 de marzo de 1928 el Breguet XIX GR 72 fue repostado con 2.600 litros de combustible con lo que peso total era de 4.000 kg., 1.000 menos que el peso previsto para el vuelo a Cuba. Para el despegue se adosó a la cola del aparato un carrillo con la doble función de evitar el arado del campo con el patín y de mantener el eje longitudinal del aparato paralelo al suelo. Nada más elevarse del suelo el avión, el carrillo se desprendió automáticamente como estaba previsto. El vuelo duró veintiocho horas, la mayoría de las cuales se realizaron por encima de los alrededores de Madrid para tener a mano las pistas de los aeródromos de Getafe o Cuatro Vientos en caso de presentarse algún problema. El récord nacional de permanencia en vuelo de catorce horas, que ellos mismos habían conseguido en el avión Loriga², quedó pulverizado y se habían acercado al record de Lindbergh de 33 horas y media.

El Breguet XIX 72 fue bautizado solemnemente Jesús del Gran Poder en Sevilla el 30 de marzo de 1927. El oficiante fue el cardenal arzobispo de Sevilla, monseñor Ilundain y la madrina S.M. la reina doña Victoria Eugenia. El rey don Alfonso XIII, también presente, subió a la carlinga para inspeccionar los mandos.

La ceremonia de la bendición del aparato se celebró en un momento en el que sus pilotos estaban ya convencidos de que el vuelo a Cuba tenía posibilidades de éxito. El director del Servicio Meteorológico Nacional, don Enrique Meseguer³ tenía informados a Jiménez e Iglesias de las condiciones climáticas presentes en las rutas hacia Oriente y hacia Cuba. A las 06:15 del 11 de mayo de 1928, el Jesús del Gran Poder comenzó su carrera de despegue en la pista de Tablada. La niebla no se había disipado del todo y la visibilidad era de unos 200 metros. Algunos espectadores habían traído sus propios coches, que fueron aparcados a ambos lados de la pista. Cuando el avión corría por ella se desvió ligeramente hacia la derecha y parte del público se asustó; segundos



S. M. la Reina en el momento de romper la botella de jerez con la que fue bautizado el "Jesús del Gran Poder". Foto *Revista Aérea*.

después el ala inferior rozó con una camioneta. Jiménez, para evitar la catástrofe, viendo que el Breguet XIX seguía yéndose hacia la derecha, cortó gases. El Jesús del Gran Poder se paró con desperfectos leves a una distancia de entre 40 y 50 m. de los hangares. A las pocas horas del abortado despegue se disipaba la niebla y además quedaban al descubierto las verdaderas intenciones de nuestros protagonistas. El entonces jefe de la base de Tablada, teniente coronel Delgado Brackembury, descubría que en la cabina del avión sólo había mapas del Atlántico y de las Antillas, y que los cálculos de navegación astronómica correspondían únicamente a la ruta Sevilla-La Habana. Nuestros protagonistas habían quedado en evidencia.

No fue cómoda la situación a partir de este momento. Hubo duros reproches y el coronel Kindelán publicó un comunicado a modo de reprimenda que comenzaba: "*Para la Aviación Militar, los raid e intentos de batir récords tienen por finalidad comprobar periódicamente que el complicado mecanismo aéreo sigue marchando bien y funcionando con eficacia; pero de esto a convertirse en un club deportivo hay un abismo...*". Por el momento, la India era el objetivo.

Volando hacia Oriente

El 29 de mayo de 1928, a las 11:30 a.m., el Jesús del Gran Poder emprendió vuelo hacia Oriente con las mejores predicciones meteorológicas.

La necesidad de llevar a bordo paracaídas, comida, escopetas y botes de humo, elevó el peso de despegue 140 kilos sobre los 5.000 que ellos consideraban ideales. Aunque se utilizó el carrillo de despegue, el despegue fue difícil, pues el avión se elevó sobre el umbral de la pista casi rozando los árboles y las líneas telefónicas próximas a la base. Entraron en Asia Menor, por encima de las cercanías de Alepo, actual Siria y en medio de una furiosa tempestad de arena estuvieron volando muchas horas. La pene-

² Los franceses Costes y Rignot en su vuelo de París a Djash habían estado en el aire treinta y dos horas los días 28 y 29 de 1926. Lindbergh en su famosa travesía de Nueva York a París, treinta y tres horas y media.

³ Don Enrique Meseguer fue un gran colaborador de Jiménez e Iglesias.



El Jesús del Gran Poder en el Museo del Aire.

tracción de arena en el motor produjo una avería en las válvulas del bloque izquierdo obligándoles a aterrizar. Habían estado volando durante veintiocho horas a una velocidad media superior a los 185 km/h lo que hacía un total de 5.100 km. medidos por la línea ortodrómica entre Sevilla y Nassiryha, un lugar perdido entre Bagdad y Basora, cerca del río Éufrates. El récord mundial no había sido batido.

A esta nueva frustración hay que añadir que Jiménez e Iglesias tuvieron que permanecer durante unos días prisioneros de los beduinos, hasta que fueron rescatados por fuerzas terrestres británicas ayudadas por personal de la RAF. El Jesús del Gran Poder y sus tripulantes estuvieron con los ingleses un trimestre entero. Al fin llegaron las tan deseadas válvulas y el 11 de septiembre de 1928 emprendieron en el Jesús del Gran Poder el vuelo de regreso que realizaron en dos etapas.

Los pilotos españoles, lejos de desanimarse, empezaron a hacer sus planes de futuro en pleno desierto. El Gobierno y el coronel Kindelán seguían firmes en la prohibición de un vuelo directo a Cuba. Sin embargo, Jiménez e Iglesias solicitaron de nuevo permiso para un vuelo sobre el Atlántico a Brasil siguiendo un rumbo semejante al de Ferrarín. El Gobierno, presidido por el general Primo de Rivera, no

pudo negarse y les autorizó la travesía del Atlántico en vuelo directo desde España a América para batir el récord de distancia sin escalas y recorrer después diversos países de habla hispana. Los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1928, Jiménez los pasó en el aeródromo de Cuatro Vientos con el Jesús del Gran Poder que estaba sufriendo una revisión a fondo incluyendo un nuevo revestimiento para sustituir al anterior. Por su parte, Iglesias pasó esos meses en la base de Alcalá de Henares preparando el nuevo itinerario, los cálculos de navegación astronómica y practicando con el sextante.

Concluirá en el próximo número



Gráfico de la ruta.

Manuel Zubiaga Aldecoa. Licencia n.º 40 (22-05-1913) Civil

DAVID LAVÍN BORDAS*

MANUEL ZUBIAGA ALDECOA nació en Algorta (Vizcaya) el 15 de mayo de 1893. Sin necesidad de elegir profesión, dejó atrás la plácida vida que gozaba en familia en una de esas fincas que acarician el mar en el precioso recodo de la costa bilbaína, y puso rumbo a Inglaterra junto a su hermano Ignacio, con la firme intención de aprender a volar.¹

El 16 de octubre de 1912, recibe su bautismo aéreo de mano del director de la escuela londinense de Hendon, Mr. Pickles. Emocionado, se inscribe como alumno ese mismo día, y apenas cuatro días después recibe instrucción de su nuevo profesor, Mr. Baumann.

Las prudentes escuelas inglesas permitieron a Inglaterra tener el récord de mínimo de víctimas con relación al de pilotos. Es por esto, que el periodo de adiestramiento de Manuel se alargó por espacio de siete meses, recibiendo el certificado a la espera de su aprobación por el RACE, el 22 de mayo de 1913. Se convertía así en el primer español en formarse en Inglaterra, donde obtuvo el certificado n.º 487 (n.º 40 en España). Curiosamente, los test para obtener su *brevet* los realizó satisfactoriamente el 26 y 28 de mayo de 1913. El primero de ellos consistió en un vuelo a 200 pies de altura y toma de precisión. En el segundo debía de realizar cuatro “ochos” a una altura de 400 pies y de nuevo aterrizar lo más cerca posible de una marca realizada en el suelo.

Después de montar y testar el aeroplano en Francia con la ayuda de su hermano Ignacio, decidió que entraría en España volando desde el país galo, intentando un vuelo directo desde Biarritz a su pueblo natal, Algorta. Partió desde la playa de “Chambre d’Amour” el 27 de julio de 1913. Una avería en una de las válvulas del motor de su flamante aeroplano hizo que no le quedara más remedio que aterrizar en Zarautz para repararlo. Las autoridades y la banda de música lo esperaban en la playa de Ereaga pero se retrasaba demasiado y todo el mundo



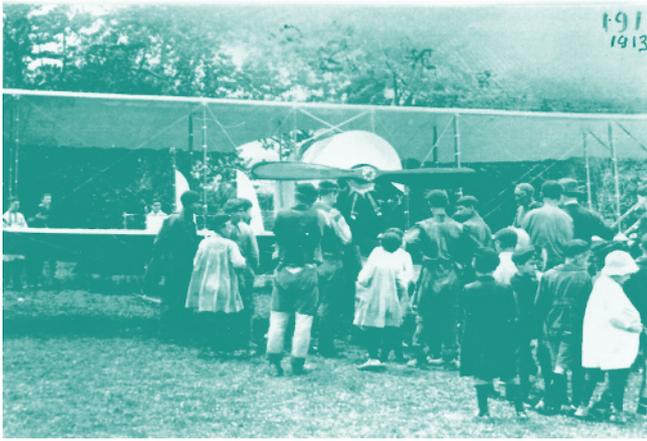
Manuel Zubiaga en Hendon.

empezó a temer lo peor. Desde Zarautz llegaron tranquilizadoras noticias, un telegrama anunciaba su aterrizaje sin novedad por la avería del motor, y ante la imposibilidad de repararla rápidamente, Manolo, como le llamaban cariñosamente sus vecinos, reemprendería el camino el día 29.

Reparada la avería en un taller cercano, no quisieron cobrarle la soldadura de la válvula. «*Me atendieron espléndidamente y no me permitieron hacer el menor gasto*». Montada la pieza y con el aeroplano listo, caía ya la tarde y bien aconsejado, decidió partir a la mañana siguiente.

Eran las seis de la mañana del día 30 y numeroso público acudió a despedirle, incluido el alcalde. Metió motor a fondo y se fue al aire rumbo al

* 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.



El Caudron de Manuel Zubiaga en 1913.

mar. A una altura de no menos de 500 metros, el viaje se empezó a complicar por una densa niebla que obligó a nuestro intrépido piloto a descender y continuar la línea de costa. «*El vuelo se me hizo peligrosísimo, no solo por la poca altura, sino por la carencia de lugares para aterrizar*» relató. Con el objetivo de asegurar la entrada, recorrió la costa hasta Castro (Cantabria), y allí virar para entrar hacia Bilbao. Cuando entraba por la playa de Ereaga, su motor falló a escasos 50 metros de la orilla, eran las 8 de la mañana. Uno de los cilindros de su motor Gnome, explotó y atravesó el capot teniendo que amerizar planeando con el avión encabritado para amortiguar el golpe con la cola del aparato, de forma impecable, lo que le permitió salvar su vida y la integridad del aparato. A él lo recogieron con una pequeña barquita y la aeronave fue remolcada a la orilla por otras embarcaciones. Ya en la orilla, el aviador fue ovacionado por los asistentes. Se dirigió a su casa para ver a su madre, y le dijo: «*lo que más siento del percance es que se me ha mojado un queso que tenía para ti que compré en Zarautz*». Había tardado una hora y tres cuartos.

Su hermano Ignacio salió para París, en busca de un nuevo motor, pues la reparación del que produjo el accidente duraría demasiado tiempo. El día 10 de agosto sus paisanos le brindaron un banquete en la plaza pública de Algorta en la que se congregaron más de 300 personas. Después de este intrépido raid, Zubiaga se propuso participar en el mitin de San Sebastián de septiembre, en el que se inscribieron varios “hidros” pero solo él figuraba inscrito con un aeroplano. También realizó varios vuelos que tenía comprometidos en poblaciones cercanas a Bilbao. Cabe destacar una demostración que hizo junto a un piloto francés de apellido Tercet, que fue accidentada para este último. Manuel tuvo una serie de desavenencias



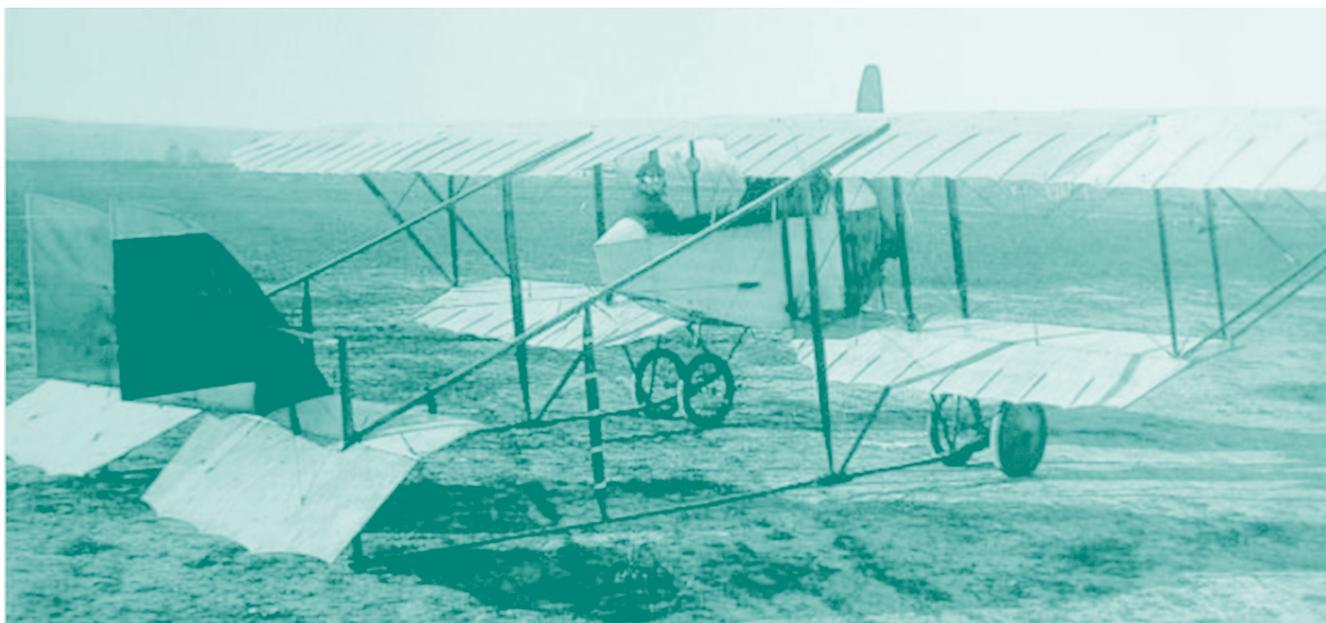
Manuel Zubiaga junto a su avión.

con la comisión de festejos y la organización, que llevaron al traste el evento.

De regreso a Inglaterra, voló en “The Seventh London Aviation Meeting” en abril de 1914, junto a grandes aviadores británicos. Se inscribió también en el “Tercer derbi aéreo de Hendon”, donde había aprendido a volar, junto a otros 21 participantes en abril, pero por la mala meteorología se pospuso al 6 de junio de 1914. Una avería le juega una mala pasada y no puede competir. Es en esta época cuando se le atribuye el primer *looping* hecho por un aviador español, en Liverpool.

Después de cierta actividad en Inglaterra, Manuel abandonó la práctica del vuelo de forma temporal para dedicarse a un negocio de automóviles y motocicletas en Bilbao. No obstante, con el paso del tiempo, volvió a volar y cofundó con Rafael Echevarría el Real Aéreo Club de Vizcaya en 1950, siendo elegido presidente. El 28 de julio de 1967, la Junta Provincial de Vizcaya le impuso la medalla al merito deportivo, por su aportación a la aviación deportiva.

Manuel Zubiaga continuó volando hasta los 80 años y falleció el 20 de febrero de 1986 a la edad de 92 años.



Manuel Zubiaga con su aparato, un Caudron con motor Gnome de 60 Hp.

Bibliografía:

Revista Aeroplano nº 22.
 Revista Getxoberri nº 1.295.
 Hemeroteca Revista Mundo Gráfico.
 Hemeroteca Revista Flight.
 Hemeroteca de El Correo.
 Hemeroteca de ABC.
 Hemeroteca de El Heraldo de Madrid.
 Hemeroteca de El Heraldo Deportivo.



La gente se arremolina en torno al piloto en la playa de Ereaga.

Continúan las Donaciones a la BIBLIOTECA AERONÁUTICA

Una de las actividades más entrañables en que está empeñado el Círculo Aeronáutico “Jesús Fernandez Duro” es la creación y consolidación de una gran BIBLIOTECA AERONÁUTICA, donde los socios y las personas interesadas, puedan adentrarse y ampliar sus conocimientos sobre la Ciencia, Técnica e Historia de la Aeronáutica en general y de la Aviación en particular. Hasta ahora llevamos sumando a nuestras estanterías importantes libros y colecciones que, tanto de forma visual como descriptiva cumplen ampliamente tales objetivos. Dada la escasez de medios económicos con los que tenemos que trabajar las asociaciones que sin ánimo de lucro trabajamos en el mundo cultural, dependemos, para lograr nuestras aspiraciones, de la colaboración, en menor o mayor grado, de Instituciones, Entidades, Fundaciones públicas o privadas y de la generosidad de personas que nos consideran dignos de sus donaciones. El Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, SHYCEA; la Fundación AENA; el legado del Ing. de Minas don Heliado Temprano; las donaciones de los amantes de la aviación, como don José Felix Menéndez; don José Vega o don José David Vigil-Escalera, entre otros, nos han hecho sobrepasar ya la lista de 400 títulos en nuestros fondos, que Udes. pueden consultar en <http://www.circuloaeronautico.com/blog/biblioteca>.

Por supuesto, las estanterías aún tienen espacio para aquellos volúmenes que nuestros lectores pudieran cedernos desde sus bibliotecas particulares y por los que les estaremos muy agradecidos.

COPA DEL MUNDO DE BALONCESTO FIBA

ESPAÑA 2014

24 selecciones, 80 partidos, todas
las estrellas del basket mundial

La confianza, qué palabra tan grande.

Un jugador capaz de decidir un partido
y una Compañía de Seguros capaz de dar
respuesta a millones de clientes.

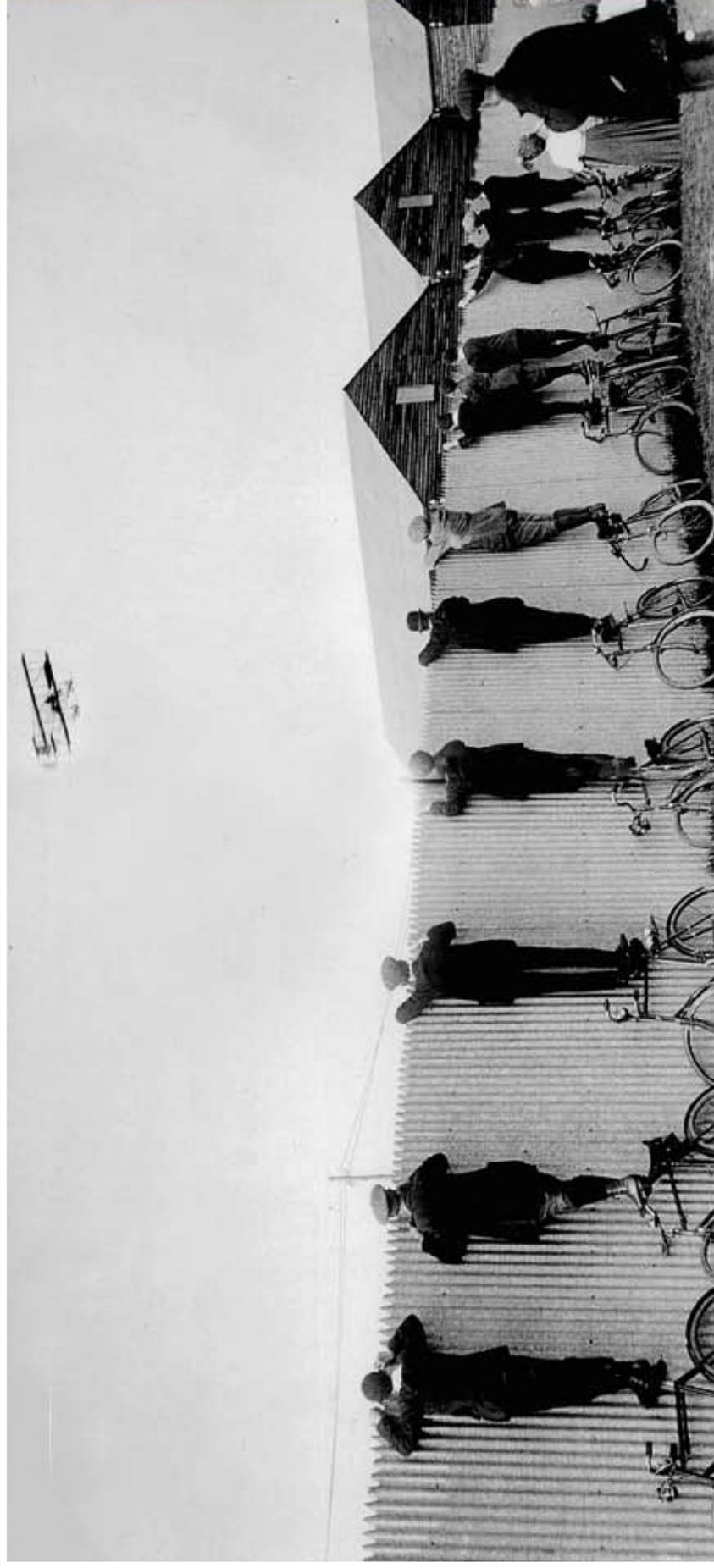
**CUESTIÓN
DE CONFIANZA.**

Caser
SEGUROS

Seguros de tu confianza



25 de julio de 1909. El aeronauta Louis Blériot posa junto a su mujer, delante del aeroplano de su invención, tras convertirse en la primera persona en cruzar por el aire el Canal de la Mancha.



En aquellos primeros años de la aviación los festivales se organizaban en recintos cerrados y era de pago. Como los aviones volaban bajo y los frecuentes percances que sufrían aviones y pilotos se producían en el despegue o aterrizaje, el público se ingeniaba mil formas de evitar pasar por taquilla. Esta foto de un festival celebrado en 1911 nos ilustra al respecto.

Tanes,
Asturias

CON LOS PIES EN LA TIERRA

Este es nuestro paisaje. Legado de años de esfuerzo
de quienes hemos estado, estamos y seguiremos estando aquí.

Juntos hemos avanzado con determinación. Sabemos que
nadie va a regalarnos el futuro, pero juntos nos lo vamos a ganar.

Porque somos únicos. Nosotros tenemos los pies en la tierra.

cajAstur




liberbank

Empresa Patrocinadora de El Greco 2014

ELGRECO2014



El gran aviador montañés Salvador Hedilla Pineda

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ

General de Aviación

Miembro de la Asociación de Militares Escritores

EL 9 DE NOVIEMBRE DE 1882 en Castillo, barrio de La Pedrosa, uno de los pueblos que forman la Junta de las Siete Villas, en el municipio de Arnuero, Comunidad de Cantabria, vino al mundo Salvador Edilla Pineda, en el seno de una familia de pequeños y modestos labradores y ganaderos. Durante su infancia, se dedicó a ayudar a sus padres en las faenas propias del campo y algunas veces pasaba largas temporadas en Ambrosero, en casa de su abuela materna.

A la edad de 13 años comenzó a trabajar en la ciudad de Santander en una fábrica de salazones y entonces decidió añadir a su primer apellido una H, por lo que pasaría a ser conocido como Salvador Hedilla. Más tarde se trasladó a la localidad asturiana de Gijón y trabajaría en distintos oficios, naciendo así en él un gran interés por la mecánica. A los 17 años abandona la casa de sus padres y emigra a Argentina, estableciéndose en Buenos Aires. Allí comenzó a trabajar en una empresa de ferrocarriles en cuyos talleres desarrolló una gran actividad en la mecánica, técnica para la cual estaba especialmente dotado.

Con los ahorros que había reunido, rápidamente montó el primer taller de reparación de bicicletas que existió en la ciudad porteña, taller que lo transformaría en otro para motocicletas y posteriormente en un garaje-taller de automóviles. Gran aficionado al ciclismo, participa en numerosas pruebas deportivas pero su espíritu inquieto le lleva a participar en otras de motorismo y también de automóviles en las que alcanzó un éxito considerable. Pero al mismo tiempo iniciaría los estudios para obtener el título de perito mecánico. En el año 1903 estableció el récord de velocidad en el trayecto de 80 kilómetros, Buenos Aires-La Plata, con una motocicleta, rodando a una media de 120 km/h. Salvador Hedilla, también participó en varias pruebas automovilísticas, estableciendo en 1911 la increíble marca de 150 km/h en la prueba “kilómetro lanzado”, con un coche Thames de 80 cv.



Salvador Hedilla Pineda.

Comienzo de su vida aeronáutica

Pero Salvador Hedilla comenzó a entusiasmarse por la naciente Aviación y a finales de 1912 vendería su empresa y todas sus motos y con el dinero obtenido regresa a Europa. Ese mismo año se matriculaba en la Escuela de Aviación de Robert Morane en Issy les Molineaux (Francia). En este centro estuvo recibiendo instrucción teórica y práctica del vuelo tripulando un aeroplano *Morane-Borel* con motor *Gnome* de 50 cv y pocos días más tarde se trasladó al aeródromo de Port Aviation en Juvisy (Francia), donde tras realizar las preceptivas pruebas, le fue concedido el 5 de agosto de 1913 el título de piloto con el número 41 de Francia, puesto con el que figura en la lista de pilotos del Real Aero Club de España. En Francia, Hedilla adquirió un *Morane-Borel*, aparato algo vetusto y no muy seguro, pero con él durante varias semanas efectuó algunos vuelos por varios aeródromos franceses, lo que le permitió conocer personalmente a prestigiosos aviadores, entre los que hay que destacar a Roland Garros y Vedrines.

En su vuelo de regreso desde Burdeos a España, aterrizaría en la playa de San Sebastián. Posteriormente con su aeroplano se trasladó a Gijón, donde



Salvador Hedilla, facilitando una foto a sus señoras fans, ante su avión publicitario de Petróleo Gal.

se disponía a realizar sus primeras exhibiciones aéreas en España. El domingo 19 de octubre de 1913 inició la primera de ellas que pensaba realizar en esta ciudad asturiana, pero estuvo a punto de tener un accidente mortal al pararsele el motor sobre el campo de La Guía, pero nuestro protagonista logra planear con seguridad y aterrizar sano y salvo. Después de efectuar tres vuelos más en Gijón, Hedilla se traslada con su aeroplano a Santander, donde inicia sus vuelos una semana más tarde, concretamente el 25 de octubre y sobrevuela el campo de La Albericia. Los comienzos no fueron muy alentadores, pues en el primer vuelo, el 2 de noviembre sufrió otra parada de motor teniendo que hacer un aterrizaje en Correcaballos, un accidente que, aunque él resultó ileso, necesitó unos días para reparar el aparato. El siguiente domingo pudo realizar varios vuelos en la capital cántabra que permitieron fuera conocido por sus paisanos. Durante su estancia en la capital montañesa se hizo socio del Real Aeroclub de la ciudad.

Desde este día y en los meses siguientes fueron frecuentes los vuelos en Santander y provincia, no todos felizmente terminados pues el motor del *Morane-Borel* era un nido de frecuentes averías. Estas circunstancias hacen que Hedilla decida adquirir otro aeroplano que le permita demostrar su gran habilidad como piloto y sus grandes cualidades aeronáuticas. Por ello, el 25 de noviembre sale en automóvil hacia París donde compra su nuevo aeroplano. Se decide por un *Morane-Saulnier* de 70 cv, pero el 11 de marzo de 1914, en su primer vuelo en Zarauz, un fallo del mando de alabeo le obligó



Morane-Borel.

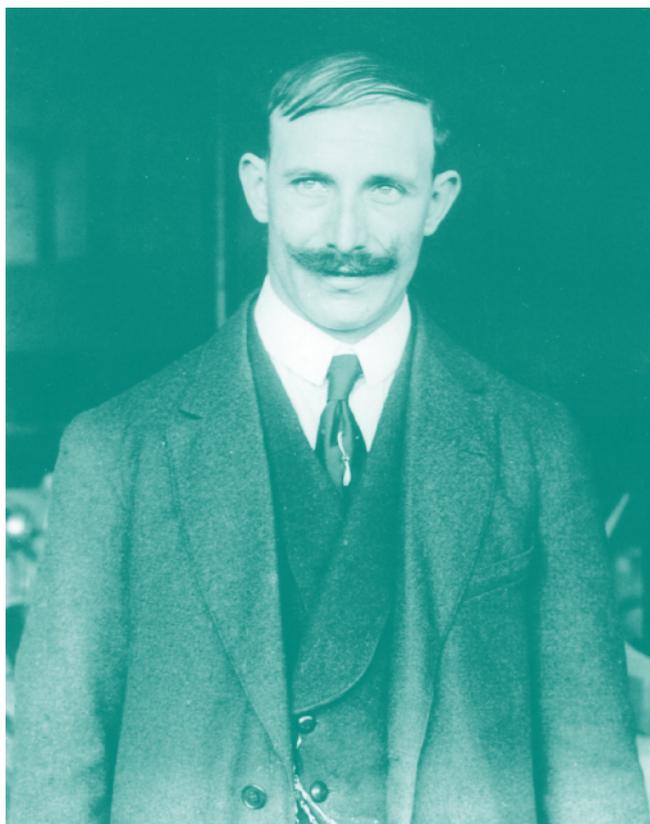
a un aterrizaje forzoso en el que destroza completamente el aparato aunque Salvador resultó ileso.

Con este accidente, el gran aviador pierde los ahorros que había hecho para poder adquirir su aparato. Pero Santander no deja en la estacada a su héroe y la ciudad comienza a organizar espectáculos para conseguir el dinero necesario para que pudiera comprar un nuevo aparato, recaudándose la cantidad de 3.346 pesetas. En mayo de 1914 regresa a España volando en su recién adquirido monoplano, un *Vendôme*, biplaza, con motor rotativo *Le Rhône* de 70 cv. En Zarauz organiza una exhibición aeronáutica con la que empieza a obtener algún beneficio económico a la vez que popularidad. El 4 de mayo llega a El Sardinero y realiza una serie de vuelos tanto en la capital de Cantabria como en la provincia con el aparato al que ha bautizado con el nombre "*Santander*". Se inician el 17 de mayo con un festival en los Campos de Sport, en El Sardinero, donde cientos de santanderinos presenciaron sus habilidades como piloto.

Ganador de la Copa de Aviación Montañesa

Su fama como aviador se iría extendiendo por toda España, por lo que sería invitado para que participase en la Semana de la Aviación que se había organizado en Granada con motivo de las Fiestas del Corpus. Para ello trasladó su aeroplano por ferrocarril hasta la ciudad andaluza. El certamen tendría lugar en el Hipódromo de Armilla y junto a él participaron otros cinco aviadores, como Manuel Menéndez y el francés Jean Mauvais. Las pruebas de clasificación se iniciaron el 17 de junio y en los dos días siguientes las de velocidad y precisión. Al terminar el certamen, quedaría clasificado en cuarto lugar, recibiendo las 2.000 pesetas correspondientes a dicho puesto.

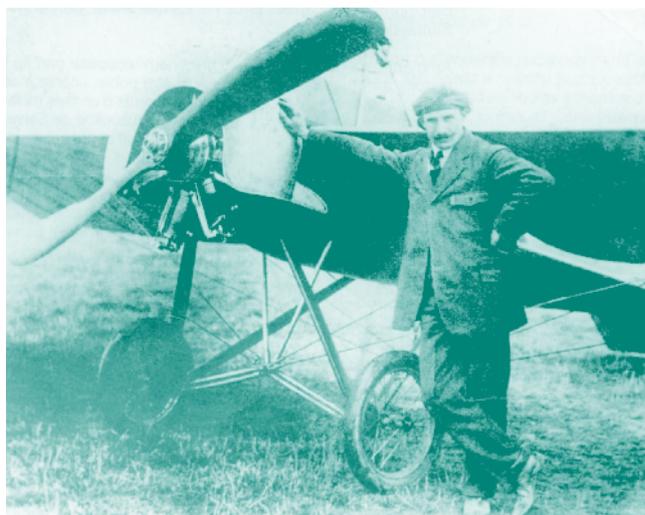
El Real Aero Club de Santander había creado en 1914 la Copa Montañesa de Aviación, que fue sin



Salvador Hedilla.

duda el certamen de Aviación más importante convocado hasta entonces en España. Estaba dotado con un premio de 8.000 pesetas, que serían para aquel aviador español que en un solo día efectuara el mayor recorrido, pero el punto de partida o de llegada tenía que ser forzosamente la ciudad de Santander. Las pruebas habrían de tener lugar entre el día 1 de mayo y el 31 de julio.

Este certamen llamó la atención de Hedilla, y pensó que, realizando el regreso a Santander desde Granada, podría cumplir con las condiciones de hacer en una sola jornada un recorrido lo más largo posible. Intenta el viaje el 27 de junio pero en Madrid las condiciones meteorológicas le impiden continuar el vuelo. Otros aviadores también intentarían ganar la Copa, pero ninguno de ellos había efectuado recorridos que los hiciesen acreedores a obtener el trofeo. Llegado el 31 de julio, último día para poder optar al premio, solamente tres aviadores se presentaron en el campo santanderino de La Albericia. Estos serían Juan Pombo Ibarra, que lo haría con su *Bleriot IX*, bautizado como *San Ignacio II*, Manuel Menéndez con un *Deperdussin* y finalmente Salvador Hedilla con su *Santander*. Pero los dos primeros tuvieron que abandonar la prueba por diversas averías. Pombo lo haría en Laredo y Menéndez en el puerto de Los Tornos, en la provincia de Burgos.



Hedilla en una pose muy propia de los orgullosos aviadores pioneros.

Salvador Hedilla, había despegado en tercer lugar a las 6 de la mañana con la intención de llegar a París. A continuación y siguiendo la costa, sobrevoló Santoña, Laredo y Castro Urdiales, cruzó el Abra bilbaína y pasando sobre Deva fue a tomar tierra en Zarauz, para repostar de combustible. Mientras tomaba un ligero desayuno, le firmaron la hoja de ruta el alcalde de Zarauz, Pedro Guruceta, y dos testigos.

A las 07,00 horas despegaba de nuevo Hedilla, pasó sobre San Sebastián, y dejando atrás el monte Jaizquíbel entró en Francia, y en la desembocadura del Adour, a la vista de Bayona, puso rumbo norte y continuó a lo largo de la costa, dejando las Landas a su derecha. Sobrevoló el *Santander* las lagunas saladas de Biscarosse y Sanguinet, y Arcachon y aterrizó a las 9 horas y 40 minutos en una arenosa y amplia planicie, cerca de Lesparren, en la comuna de Prignac.

En Lesparren, su característico tipo cántabro –alto, fornido y rubio– le jugó una mala pasada a Hedilla, pues fue tomado por espía alemán, y detenido, perdiendo cinco horas hasta que logró identificarse ante el alcalde y pudo continuar el viaje tras serle firmada su hoja de ruta por el comisario de policía y dos testigos. Eran las tres de la tarde cuando el *Santander*, a tope de combustible, abandonaba el arenoso suelo de la Gironda. Decidido a llegar a París; cruzó el estuario del Garona, pero a consecuencia del calor, que era considerable, empezó a sufrir una fuerte turbulencia que zarrandeaba al frágil *Vendôme*, más de lo que éste parecía poder soportar. Estando ya a la vista de Angulema, tomó la decisión de aterrizar y esperar a proseguir el viaje cuando la tarde estuviera más avanzada y al encontrar un terreno que le pareció apropiado tomó tierra. Eran las 16,07 de la tarde. Estaba



El Aviator montado en el Monocoque número 5 Salvador II.

en Chateaufort, a 20 kilómetros de la capital del Departamento de Charente.

Pero esta vez el *Santander* fue confiscado y Hedilla formalmente detenido, al ser tomado por un aviador alemán por las autoridades. Conviene recordar que Francia se encontraba en ese momento en plena movilización –tres días más tarde Alemania le declararí la guerra– y los ánimos de la población estaban exaltados. Con esto acabaron las posibilidades de Salvador Hedilla de llegar a París, y tuvo que dar por terminado el *raid* con el que había pretendido obtener la Copa Montañesa, ignorando que la había ganado, pues había recorrido 530 kilómetros, empleando para ello cinco horas y cinco minutos de vuelo. Deshecho el equívoco al día siguiente, 1º de agosto, el aviador fue puesto en libertad y emprendió el viaje de regreso por ferrocarril con su aeroplano a Santander, pero el *Vendôme* quedó retenido en Hendaya, donde fue embalado y facturado posteriormente. Al llegar a la capital cántabra fue recibido por una comisión municipal y una gran muchedumbre que, a los acordes del pasodoble «Hedilla», del maestro Schumann, celebraron el éxito de su ídolo que recibió el trofeo y las 8.000 pesetas del premio.

Profesor de la Escuela Nacional de Aviación de Getafe

Hedilla marchó a Cuba el 19 de octubre de 1914, embarcando en el vapor español *Alfonso XII*, llegando consigo el *Vendôme*. Allí permaneció tres

meses realizando numerosas exhibiciones aéreas. En La Habana aceptó el reto de Domingo Rosillo, gran figura de la Aviación cubana, que había puesto en juego 1.000 pesos oro para aquél de los dos que efectuara los mejores ejercicios y acrobacias aéreas. La prueba tuvo lugar el 20 de diciembre de 1914, resultando ganador nuestro compatriota. Días después Salvador Hedilla efectuó sin escalas el vuelo entre la capital cubana y la localidad de Matanzas, que sería la primera vez que unían por aire ambas ciudades.

A su regreso a España, en el año 1915, fue nombrado profesor auxiliar de la Escuela Nacional de Pilotos de Getafe. Durante su permanencia en dicho Centro alternó sus clases de enseñanza de pilotaje con el proyecto, diseño y fabricación de un monoplano de estructura monocasco de unas características verdaderamente notables. El aeroplano, inspirado en los últimos modelos de Bleriot, gozaba de diversas innovaciones ideadas por Hedilla. Tenía 9 metros de envergadura y 5 de longitud, pesaba 360 kilos e iba provisto del motor rotativo *Le Rhone*, de cinco cilindros y 80 cv de potencia. En las pruebas había alcanzado una velocidad de 135 kilómetros a la hora y había ascendido a 1.000 metros en cinco minutos. El primer vuelo del aparato tendría lugar en Getafe el 7 de septiembre. En la Escuela de Aviación tuvo la oportunidad de conocer a Felipe Comabella, socio y representante en Madrid de la firma Pujol Comabella y Cia., empresa que quería crear en Barcelona una fábrica de aviones y una escuela de aviación. Tras una segunda entrevista con el señor Comabella aceptó el cargo de director técnico de los talleres y de la escuela. Para Hedilla representaba la oportunidad que andaba buscando.

En los primeros meses de 1916 vemos ya a Salvador Hedilla ocupando el cargo de director técnico de los talleres de construcción de aeroplanos de la firma Pujol, Comabella y Cía., de Barcelona, desempeñando al propio tiempo la dirección de la Escuela Catalana de Aviación establecida en el campo de La Volatería, lugar que sería el futuro aeropuerto del Prat. Aquella empresa comenzó a fabricar los aeroplanos según el modelo creado por el propio Hedilla cuando era profesor auxiliar en la Escuela Nacional de Aviación getafeña, destacando el *Monocoque número 5* equipado con motor *Le Rhône de 80 cv*.

La primera travesía aérea entre la Península y las Baleares

En el programa de festejos del Ayuntamiento de Palma de Mallorca para la primera semana de julio

de 1916, figuraba como atracción principal el *raid* aéreo Barcelona-Palma, en el que se disputaría la Copa del Mediterráneo, trofeo de oro donado por S. M. el Rey. Una serie de dificultades de orden técnico impidieron que los hidroaviones que habrían de participar estuvieran en condiciones de hacerlo, pero a pesar de ello se decidió que se llevase a cabo con aeroplanos terrestres, aunque se consideraba algo muy arriesgado. En principio iban a ser dos los aeroplanos participantes, uno por Salvador Hedilla y el otro por Francisco Coterillo. Éste era también profesor de la Escuela Catalana de Aviación pero tuvo que renunciar porque el día anterior al realizar un vuelo de ensayo tuvo un accidente con su aeroplano, sufriendo el aparato varios daños y el aviador algunas contusiones. Por consiguiente, únicamente el monoplano *Monocoque número 5*, pilotado por el propio Salvador Hedilla, participaría en el *raid*. Para vigilar la ruta y prestar la ayuda que pudiera ser necesaria, fueron designados el contratorpedero *Proserpina*, el torpedero número 7 y el cañonero *Temerario*, llevando a bordo el primero ellos al coronel Pedro Vives y al comisario de ruta del Real Aeroclub de España señor Brunet.

A las 5 horas y 2 minutos del domingo 2 de julio, Salvador Hedilla, a los mandos de su aeroplano, cruzó la línea de salida del campo de la Volatería y tras saludar al público con sus manos se internó en el mar y comenzó a ganar altura. En un apasionado relato publicado en el número 164 de la revista *Stadium* del 15 de julio, Hedilla lo narra así: *“Al poco de salir, me encontré con un fortísimo viento de Levante que hacía casi imposible seguir adelante. De no haber tenido tantísimo empeño en realizar el raid hubiera desistido del viaje. Durante veinte minutos, el intenso viento hacía poco menos que imposible permanecer en el aire. Estuve un momento indeciso para retornar al punto de partida. Pasados los veinte minutos primeros, cesó la violencia del viento. Me elevé a mayor altura, alcanzando la de 2.000 metros, que he conservado durante toda la travesía excepto al divisar Palma, cuando he descendido hasta la de 800 metros. El resto de la travesía solo he atravesado remolinos de viento que me ponían en peligro. Un remolino me ha quitado la gorra y las gafas. El resto del viaje lo he hecho con la gorra en medio de las piernas y con dificultad he podido colocarme las gafas. La travesía la he efectuado entre niebla. Las nubes no permitían ver el mar más que de la forma antes dicha. Por la tal causa no he visto ninguno de los barcos de guerra que conducían a los comisarios de ruta. Solo, casi al llegar, he divisado un vapor que, seguramente, sería el correo que salió ayer de Barcelona”*.



Pombo y Hedilla.

Avistada sin dificultad la isla, Salvador se dirigió a aterrizar al lugar designado en las afueras de Palma, en la finca de Can Perantoni, pero debido al enorme gentío que allí le esperaba, y ante el riesgo de ocasionar daños, marchó al campo de Son Suñer, donde tomó tierra a las 7 horas y 16 minutos. Había recorrido los 252 kilómetros que separan Barcelona de Palma de Mallorca en dos horas y ocho minutos con un promedio de 108,8 kilómetros por hora.

Era el primer vuelo que unía por primera vez la Península con las Islas Baleares. Unas 20.000 personas le esperaban y el público le abrazó, estrujó y sacó en hombros, al ser el primer aviador que llegaba a la isla. Dos días más tarde, al final de un banquete con que se obsequió al vencedor, el alcalde de la capital insular le hizo entrega de la Copa, en nombre del Rey, y de las 10.000 pesetas con las que estaba dotado el trofeo. El Ayuntamiento decidió levantar un monumento en el lugar donde tomara tierra aquel 2 de junio de 1916, y el Gobierno le condecoró con la Cruz de Isabel la Católica.

Pocos días después, el 6 de agosto, Salvador Hedilla pretende volar desde Barcelona a Santander, pero las adversas circunstancias atmosféricas deslucieron lo que podía haber sido otro excelente *raid*. Pero el aviador montañés no se desanima por ello y una vez que pudo llegar a Santander planeó efectuar el vuelo entre esta ciudad y Madrid. Pero después de pasar el Alto de la Brújula, donde soplaban un fuerte viento del Noroeste, pudo llegar hasta Villafranca pero una nueva racha del intenso viento cuando volaba cerca del suelo hizo que una rueda del aparato chocara con una piedra y el aeroplano dió una vuelta de campana cayendo a tierra.

En los primeros días de octubre de 1917 estaba disfrutando en Barcelona de sus triunfos y de su



Mausoleo donde descansa Salvador Hedilla en el cementerio de Ciriego (Santander).



Monumento en Castillo Siete Villas a Salvador Hedilla "Aviador de romance".

gloriosa trayectoria de aviador, con motivo de un homenaje para recibir la Copa Tibidabo, que había ganado con todo merecimiento. Días después, el martes 30 de octubre de 1917 despegó del aeródromo de El Prat de Llobregat, llevando como pasajero a otro deportista, piloto automovilista, médico y gran aficionado de la Aviación, José-María Armangué. El aparato ahora utilizado es un *Blériot XI-2* propulsado por un *Le Rhône 9J* de 110 cv, en lugar del habitual *Gnome* de 70 cv. Tras despegar de la pista, Hedilla sobrevuela el contiguo campo de La Volatería, pero al realizar un tercer viraje, el motor se le paró y por causas no bien determinadas el aparato entra en pérdida y cae en una barrena invertida, estrellándose contra el suelo, junto a la laguna La Ricarda en la desembocadura del río Llobregat, pereciendo sus dos ocupantes. Armangué salió despedido en una de las vueltas de la barrena y Hedilla pereció al ser aplastado por el fuselaje del aeroplano. España perdía así a uno de sus más brillantes pilotos de los primeros años de la Aviación Española

El 4 de noviembre, los restos del aviador fueron despedidos en la estación de ferrocarril de Barcelona, por un gran gentío que encabezaba el Alcalde de la Ciudad Condal. Tres días más tarde, se celebraron en Santander solemnes actos fúnebres en su

memoria, acompañados por millares de sus conciudadanos. Sus restos reposan en el cementerio de Ciriego, próximo a la capital montañesa, bajo un sencillo monumento rematado por un monoplano de bronce. La ciudad de Santander le honraría también dedicándole una calle.

En el año 1929 y con el deseo de rendir un homenaje permanente a aquel hombre que tanto había significado para las Islas Baleares, el periódico *La Almudaina* abrió una suscripción para erigir un monumento a su memoria. Nada menos que once proyectos se presentaron al concurso, siendo el ganador el diseñado por el escultor Pascual Thomas y Jofre. Encima de un gran pedestal de piedra, de unos dos metros de altura, está un águila con las alas como a punto de querer volar y sobre ella aparece el busto de un hombre, En el pedestal se puede leer.

"A Salvador Hedilla, el primero que en aeroplano atravesó el Mediterráneo desde Barcelona a Mallorca. Aterrizó en este campo el día 2 de julio de 1916".

En un principio el monumento estuvo en Huerto de San Ignacio en la carretera de Lluçmayor, pero después por razones urbanísticas fue trasladado al aeropuerto de Son San Juan. Está situado próximo a la torre de control.

Primer Raid de la Aviación Militar Española (Melilla-Santa Cruz de Tenerife)

ALFREDO KINDELÁN CAMP

Coronel de Aviación (R) del E.A.

Miembro del IHCA

EL VUELO de los Breguet XIV escoltados por un Dornier Wal desde los territorios españoles de Marruecos a las Islas Canarias, efectuado a primeros de enero de 1924, fue el primer raid realizado por los aviadores de la Aviación Militar Española.

En general, los denominados grandes raids de nuestra Aviación son bastante conocidos por el gran público. Nos referimos a los vuelos del Plus Ultra, el del Jesús del Gran Poder y el del Cuatro Vientos, que además de haber tenido una gran repercusión en los medios de comunicación nacionales e internacionales de la época, de ellos se han escrito numerosos tratados, artículos y han sido divulgados en numerosas conferencias; otros vuelos, tan espectaculares como éstos, los de la Patrulla Atlántida de Melilla a Santa Isabel en Guinea (tres Dornier Wal) y el de la Escuadrilla Elcano (tres Breguet XIX) de Madrid a Manila, quizás han sido menos divulgados pero no por ello dejan de tener una extraordinaria importancia.

En todos ellos, se trataba de llevar el nombre de España a todos aquellos territorios que durante siglos habían pertenecido a la corona española, para potenciar las relaciones con los países hermanos y demostrar la pujanza de nuestra industria aeronáutica, pues por imperativo de la superioridad los vuelos debían de realizarse en aeronaves fabricadas en España.

En la década de los años veinte y una vez terminada la primera Gran Guerra, los aviadores europeos y americanos se dedicaban con gran entusiasmo a batir records, volando a mayor distancia, a mayor altura, a más velocidad, efectuando espectaculares raids atravesando océanos, mientras que nuestros aviadores se encontraban batallando en el norte de África, cuyo conflicto absorbía todos los recursos humanos y de material disponibles. Naturalmente, los pilotos españoles, a tenor de las noticias que les llegaban, ardían en deseos de incorporarse a esta gran aventura, y lo consiguieron con este raid que relataremos, al comenzar el año 1924, aprovechando un periodo de "relativa" calma en la actividad bélica.



Pero analicemos escuetamente cómo estaba en los meses anteriores la situación en el protectorado. Prácticamente se había recuperado todo lo perdido tras el desastre de Annual. En agosto de 1922, Kindelán se hizo cargo de la jefatura de las Fuerzas Aéreas de Marruecos y el coronel Soriano ejercía el mando del Servicio de Aviación. El personal de vuelo se había incrementado considerablemente después del curso para 100 pilotos convocado por el general Echagüe en 1920. En cuanto al material, tras el desastre de Annual y mediante un crédito concedido por las Cortes Españolas y la suscripción popular, en la que rivalizaron todas las provincias y organismos oficiales y particulares, se había conseguido adquirir un gran número de aviones a precio de saldo, procedentes del enorme stock de guerra que las potencias europeas poseían.

En resumen, en los territorios españoles de Marruecos, en abril de 1923 existían cuatro grupos: dos de ellos en Melilla (Zeluán desde 1919 hasta 1921, la Hípica en julio y agosto de 1921, y Tauima en Nador) con seis escuadrillas (tres de Havilland Rolls, dos de Bristol y una de Havillan Napier, además de una escuadrilla de caza con Martinsyde), otros dos en el frente occidental, en Larache y Tetuán, cada uno de ellos con dos escuadrillas de Breguet XIV. Además en el Atalayón (Mar Chica) se había activado en marzo de 1922 la base de hidroaviones dotada con dos escuadrillas de Savoia S.11 y S.16 bis a la que se incorporaron en 1923 los Dornier Wal recién adquiridos.

Lo cual equivalía a más de 100 aviones operativos en esas fechas, lo que permitía distraer de las operaciones de guerra algunos medios por unas semanas, por lo que el general Echagüe autorizó, ante la insistencia de los aviadores españoles, el vuelo con escalas de tres Breguet XIV de la zona occidental y un Dornier Wal de Melilla, a las islas Canarias. Se trataba de llevar las alas españolas a las provincias más alejadas, eligiendo el material que dado su comportamiento en la campaña inspiraba más confianza.

Por orden del general Echagüe, a la sazón director de Aeronáutica, se comisionó al capitán Díaz Sandino para llevar a cabo un estudio de los posibles campos de aterrizaje para aviones terrestres y de fondeaderos para el hidro, a lo largo de la costa del Sahara. Su estudio y posterior informe presentado fue definitivo para la autorización del vuelo.

Aviones y aviadores

Como ya hemos relatado, el hidroavión seleccionado para escoltar a la patrulla de Breguet fue el Dornier Wal. Proyectado por el profesor Claudio Dornier, fue construido por la Società di Costruzioni Meccaniche di Pisa (Italia) debido a una cláusula del tratado de Versalles, que prohibía a Alemania la fabricación de aviones con capacidad militar. El primer pedido que recibió la empresa fue efectuado por la Aviación Militar Española, seis aviones, de los cuales los dos primeros iban dotados con motores Hispano de 300 cv y los cuatro restantes con motores Rolls Royce Eagle IX de 360 cv.

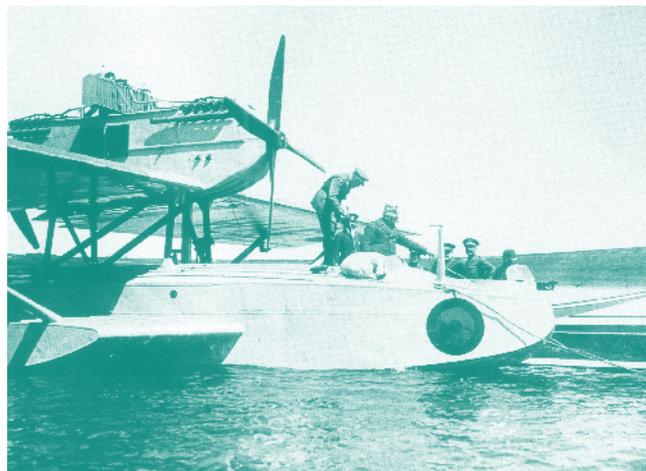
Lo más característico de esta canoa volante eran los semiplanos inferiores, destinados a cumplir una doble función: sustentadora en el aire y como estabilizador en el mar. Seis nuevos aviones llegan a España en 1924 y ya en 1927 la empresa española CASA construye bajo licencia 27 Dornier Wal, 17 para la aviación militar y 10 para la naval.

El avión elegido para este vuelo fue el Dornier W-3, con matrícula M-MWAC y bautizado para esta ocasión "María Antonieta".

En cuanto a la tripulación del María Antonieta estaba constituida por el designado jefe de la misión, comandante de Infantería Guillermo Delgado Brackenbury, piloto con la VIII Promoción en 1918 y que desde 1921 era jefe del 2º Grupo en Nador de las recién creadas Fuerzas Aéreas de Marruecos. Como piloto designado fue el capitán de Infantería Ramón Franco Bahamonde, piloto con la X Promoción en Getafe. Realiza el curso de hidros en 1922, sobresaliendo como piloto en



El Breguet regalado por las provincias Canarias a la Aviación Militar. Foto SHYCEA.



El General Presidente del Directorio Miguel Primo de Rivera, de visita en los aeródromos de Marruecos, acompañado del General Soriano, Jefe de la Aviación militar, en el momento de ocupar sus asientos en un Dornier Wal para realizar un vuelo sobre Mar Chica, en 1925. Foto *Revista Aérea*.

esta especialidad. Héroe del Plus Ultra (1926), su vida militar pasó por diversas circunstancias, que se salen del contexto de este relato.

Como observador radiotelegrafista fue seleccionado el capitán Alejandro Mas de Gaminde, como mecánicos el cabo Mateo y el Soldado Panizo. Además, les acompañaba el fotógrafo Leopoldo Alonso, fotógrafo oficial de la Aviación Militar.

El Breguet XIV, había sido diseñado por Louis Vuillierme, efectuando su primer vuelo en 1916, de estructura metálica (duraluminio y acero), recubierto de tela tanto los planos como el fuselaje, excepto la parte anterior de éste, recubierto de plancha metálica. En 1919 llegan los primeros a España (siete u ocho) con motor Renault, adquiriéndose más en 1921, estos con motor Fiat de 300 cv. Poco más tarde son fabricados bajo licencia en Tablada (motores Rolls Royce Eagle VII de 360 cv e Hispano 8F de 300 cv). Entre los adquiridos y los fabricados en los talleres de Tablada cerca de 140 Breguet volaron en la Aeronáutica Militar.

Las tripulaciones de la Patrulla Breguet, cuyos aviones recibieron los nombres de Tenerife, Archipiélago Canario y Gran Canaria, estaban compues-



La base de El Atalayón. Foto SHYCEA.

tas por los pilotos, capitán de Infantería Rafael Martínez Estevez (componente en 1926 de la Escuadrilla Elcano), capitán de Infantería Joaquín Pardo García y el teniente Juan Martínez de Pisón, a los que acompañaban respectivamente, el teniente de Artillería Antonio Rexach Parga, el capitán de Artillería Félix Bermúdez de Castro (que durante la Guerra Civil fue componente de la Patrulla de Fiat CR-32 de García Morato) y el soldado mecánico Domingo Bosch Guitart.

Comienza la aventura

La fecha prevista para iniciar el vuelo se programó para la segunda quincena de diciembre de 1923, pero hubo que retrasarla para dar tiempo a que el falucho “San Francisco” del Servicio de Aviación llegara a las islas Canarias con los repuestos necesarios para los aviones.

Por fin, poco antes de las nueve de la mañana del día 3 de enero de 1924, se iniciaba el primer raid de la Aviación Militar Española con el despegue del Dornier Wal nº 3, a los mandos del capitán Ramón Franco, desde la base del Atalayón en Melilla. El despegue del hidro se produjo sin novedad pese a llevar 500 kg. más de peso de lo especificado por la casa Dornier, pues Franco prefirió hacerlo en la gran amplitud de la Mar Chica, en vez de esperar a

experimentarlo en una superficie poco conocida y de peores condiciones.

Puso el avión rumbo al estrecho, pues su primer destino era Cádiz, donde debería recoger al comandante Delgado Brackenbury, jefe de la expedición. En la segunda parte del vuelo, el hidro tuvo que descender hasta volar a 20 metros por encima del agua debido a la espesa niebla que cubría toda la zona, tomando agua sin novedad en la Bahía de Cádiz, después de cuatro horas de vuelo.

La espesa niebla que cubría la bahía gaditana hizo que no pudieran despegar hasta el día siguiente rumbo a Larache donde les esperaban los tres Breguet. Pero otra vez, el mal tiempo, nubes muy bajas y espesa niebla impidió que Franco pudiera amerizar en la poco protegida desembocadura del río Lucus en Larache, por lo que tuvo que retroceder y dirigirse al puerto de Ceuta.

Dos días tuvo que permanecer el Dornier en el puerto ceutí, hasta que pasado el temporal, despegó el día 6 a las 10 horas y 15 minutos. El vuelo pudo desarrollarse esta vez sin novedad y tras sobrevolar la ciudad de Larache, se dirigieron al aeródromo de Auámara, observando desde el aire que no se divisaba a la patrulla de los tres Breguet, siéndoles comunicado por radio que habían despegado una



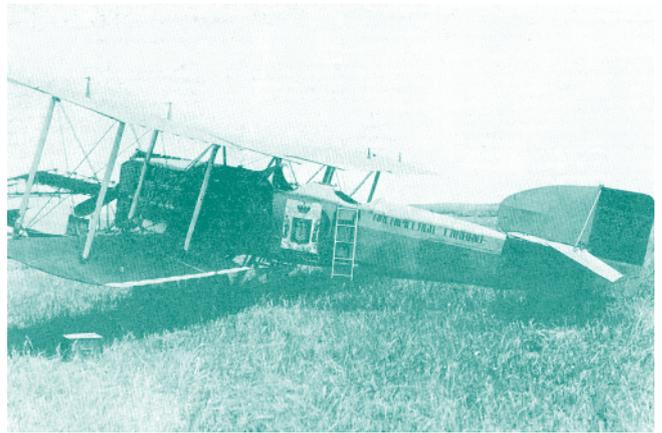
Comandante Delgado Brackenbury, jefe de la Expedición.
Foto SHYCEA.

hora antes, sin esperar al hidrógeno. Con rumbo hacia el sur, siguiendo la costa y tras tres horas amerizaron en el puerto de Casablanca, prácticamente al mismo tiempo que los Breguet lo hacían en el aeródromo militar de la ciudad.

El recibimiento que se hizo a los aviadores españoles fue extraordinario, tanto por parte de las autoridades civiles y militares marroquíes como por la colonia española, presidida por el cónsul Ricardo Begoña.

El lunes 7, despegaron los aviones terrestres a las 09,30 horas y algo después el Dornier, rumbo a Mogador.

A la llegada del hidrógeno al puerto se encontró con un mar embravecido, con grandes olas, que dificultaban el amerizaje, pero la habilidad del piloto hizo posible la toma de agua amarrando el avión a una gran boya teniendo que reforzarlo con dos anclotes. Poco después tomaron tierra dos de los tres Breguet, pues el "Gran Canaria", pilotado por el teniente Martínez de Pisón, se había visto obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en las cercanías de Safi, debido a una avería en el encendido del motor. Tras dos horas en tierra y solucionada la avería llegó sin más contratiempos a su destino.



El "Archipiélago Canario", uno de los Breguet del raid.
Foto SHYCEA.

Otra vez el mal tiempo en el mar impidió el despegue del Dornier, por lo que la patrulla de Breguet despegó hacia Agadir (129 km) donde toma tierra sin novedad. Al día siguiente despegaron para cubrir la etapa reina del raid, Agadir-Cabo Juby de 500 kms sin contratiempos en la primera parte del vuelo, pero llegando a Ifni fuertes remolinos de viento que creaban verdaderas nubes de arena reducían la visibilidad prácticamente a cero, por lo que decidieron internarse hacia el mar, a donde no llegaba la tormenta de arena, y siguiendo la costa lograron llegar a Cabo Juby, tras tres horas y media de vuelo. Fueron recibidos por el coronel Bens, Gobernador del territorio y tras comunicar por radio a la tripulación del Dornier las condiciones meteorológicas de la ruta, permanecieron tres días esperando la llegada de Franco, aprovechando para realizar vuelos al interior del territorio, a petición del coronel Bens, interesado en que los indígenas vieran a los aviones españoles.

Por fin, el Dornier pudo despegar el día 17 de Mogador rumbo a Cabo Juby. Pero una vez más, lo que fue una constante durante el viaje, al llegar a su destino el fuerte oleaje hacía imposible el amerizaje en el lugar elegido por Díaz Sandino, por lo que tuvieron que efectuar la toma en mar abierto, esperando, con los motores en marcha, a que un bote trasladara al coronel Bens, que sería pasajero hasta Santa Cruz de Tenerife, y por la gasolina necesaria para repostar.

Despegó el Dornier, orbitando sobre el aeródromo para tras el despegue de los tres Breguet y una vez reunidos los cuatro aviones poner rumbo a la isla de Gan Canaria, siendo favorecidos por un fuerte viento de cola por lo que pronto avistaron la isla y tras sobrevolar el puerto y la capital, los Breguet tomaron tierra en Gando y el Dornier en el Puerto de la Luz, donde una gran multitud se agolpaba en los muelles.



Los pilotos de la patrulla con el coronel Bens. Foto SHYCEA.

Durante los días que estuvieron en Las Palmas, efectuaron varios vuelos de cortesía sobre diversos lugares de ella, con la mala fortuna que en un aterrizaje en Gando, el “Tenerife” pilotado por el teniente Martínez de Pisón se fue encima del “Gran Canaria” rebanándole parte del fuselaje, quedando este avión inutilizado. Una vez reparado el “Tenerife”, que había sufrido pocos desperfectos, el 30 de enero se llevó a cabo la etapa Gran Canaria-Tenerife, llegando a esta isla tras una hora y 10 minutos de vuelo. El Dornier amerizó sin problemas en el puerto y los biplanos se dirigieron a Arico (60 km al sur de la capital) con la mala fortuna que al aterrizar el capitán Martínez Estevez capotó con su avión quedando éste inutilizado. Este último incidente puso fin al raid de los Breguet, pues el comandante Delgado decidió que regresaran a la península embarcados en



El “María Antonieta” en el puerto de las Palmas. Foto SHYCEA.

el “San Francisco” y únicamente el Dornier regresaría en vuelo.

Los Breguet habían recorrido 1.536 km en 12 h. 30 m. en seis etapas por lo que el raid constituyó un indudable éxito, demostrando la posibilidad de establecer el enlace aéreo entre la península y la provincia más alejada de ella.

Antes del regreso a la península, Franco decidió sobrevolar el Teide con su avión, consiguiéndolo volando por encima de los 4.000 m, proeza difícil para el Dornier, cuyo techo era de 3.500 m con estos motores (Rolls Royce de 360 cv).

De vuelta a Gran Canaria, el 7 de febrero despegó para efectuar el viaje de regreso, realizando un excelente vuelo a pesar del mal tiempo que encontró en algunas etapas. Tras tomar agua en Arrecife y Casablanca, el avión amerizó en Ceuta el 13 de febrero. Dos días más tarde el Dornier despegó rumbo a Sevilla, amerizando en el Canal de Bonanza, donde fueron recibidos por el general Soriano. Al día siguiente el avión amerizó en su base del Atalayón. En total, Franco y su tripulación habían efectuado un recorrido de 4.450 km en algo más de 38 horas de vuelo, batiendo en el viaje de vuelta, durante la etapa Arrecife-Casablanca, el récord español de distancia en hidroavión, estableciéndolo en 817 km.

ENLACES INTERESANTES

Les facilitamos dos enlaces con interesantes temas muy propios para la introducción al conocimiento de la Técnica y la Historia de la AVIACIÓN. El enlace nos lleva a la página inicial de una larga serie de ellas, que nos permiten avanzar en su conocimiento:

How Airplanes Work ¿Cómo funcionan los aviones?

<http://science.howstuffworks.com/transport/flight/modern/airplanes2.htm>

Classic Airplanes Aviones clásicos

<http://science.howstuffworks.com/transport/flight/classic/classic-airplanes2.htm>

Recordando a Ángel Martínez de Baños

CARLOS LÁZARO ÁVILA

Miembro del IHCA y de la Asociación de Aviadores de la República

Martínez Baños es el típico ejemplo del aviador de la primera etapa de la aeronáutica española que demostró una gran habilidad en el pilotaje de todo tipo de aviones. Fallecido en acto de servicio, su sepultura forma parte de un bello monumento que el Ministerio de Defensa ha erigido en el Cementerio Viejo de Carabanchel memoria de los caídos en aviación de preguerra.

ÁNGEL MARTÍNEZ DE BAÑOS (Zaragoza, 17-07-1890) era teniente de caballería en el Regimiento de Cazadores de los Castillejos antes de sentir la “llamada del aire”. El oficial aragonés se incorporó el 10 de marzo de 1912 al curso de Aviación convocado en Cuatro Vientos constituyendo la 2ª Promoción de pilotos militares españoles. Tras haber realizado 601 vuelos, Martínez de Baños obtuvo el título de piloto nº 17 expedido por el Real Aero Club de España, y posteriormente ingresó en el Servicio de Aeronáutica Militar.

Martínez de Baños fue uno de los pocos pilotos que se atrevió a volar todos los tipos de aviones que pasaron en la primera época de la aviación en Cuatro Vientos, como los biplanos Farman, Bristol Boxkite, o los monoplanos Bristol Prier, Nieuport y Kóndor Taube. Este hecho es bastante relevante, dado que entre los primeros pilotos militares españoles hubo dos claras “escuelas” de vuelo: los monoplanistas, encabezados por Emilio Herrera, y los biplanistas dirigidos por Alfredo Kindelán. Era poco frecuente que los pilotos de biplanos, cuyo pilotaje se hacía mediante barras de torsión, se atrevieran a pilotar los monoplanos, ya que consideraban que su sistema de control (palonier y palanca) que a la postre se acabaría imponiendo a nivel internacional, era muy complejo. Desconocemos a qué rama de aprendizaje perteneció Martínez Baños, pero su habilidad aeronáutica hizo que fuera destinado a las tareas de ayuda en la instrucción en Cuatro Vientos.

En los inicios de la aviación española se llevaron a cabo varios “raids” o vuelos de largo recorrido donde se ponían a prueba tanto la pericia del piloto en orientarse como el aguante de la máquina. A estos eventos no se pudo sustraer el aviador aragonés, sobre todo en el enlace aéreo Madrid-Zaragoza que realizó a bordo de un biplano Farman,



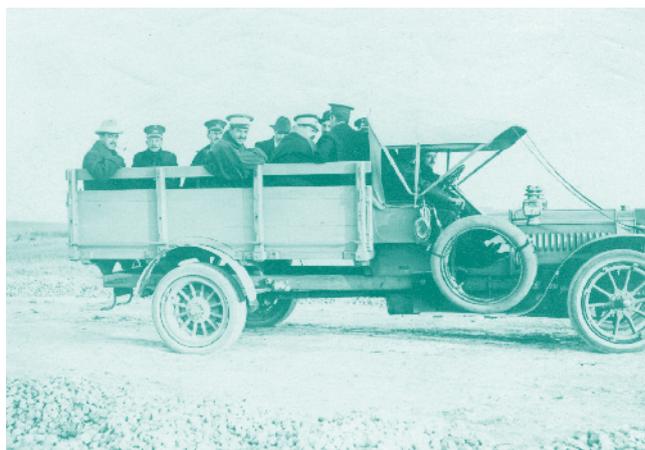
Ángel Martínez de Baños al pie de un Bristol Boxkite.

siendo acompañado por sus camaradas de promoción Antonio Zubia Casas (en otro Farman) y el médico aviador Antonio Pérez Núñez, que tripulaba un monoplano Nieuport.

Los tres aviones salieron de Cuatro Vientos el 8 de abril de 1914 y, exceptuando el monoplano de Pérez Núñez, que sufrió un momentáneo contra-tiempo en el vuelo, tomaron tierra en la localidad zaragozana de Ariza para repostar combustible. Una vez reunida la patrulla se pusieron de nuevo en vuelo, aunque el fuerte cierzo que soplaba en el valle del Ebro retrasó el avance de los aviones, echándose la noche encima. Tan sólo el Farman de Martínez Baños tomó tierra en la capital aragonesa gracias a la providencial ayuda de unas fogatas encendidas por el personal de la fábrica militar de harinas. Ante la falta de visibilidad, Pérez Núñez y Zubia se vieron obligados a aterrizar: el primero de ellos lo hizo en la población de La Almunia de



Ángel Martínez de Baños ataviado con casco y gafas en la cabina de un Farman.



Ángel Martínez de Baños apoyado en el costado del coche que les conduce al aeródromo.

Doña Godina, mientras que Zubia tomó tierra en las cercanías del cementerio de Zaragoza. Martínez Baños se llevó el prurito de enlazar su tierra natal con Madrid. En el año 1915, Martínez Baños es incluido en el raid Madrid-Los Alcázares (Murcia); tripulando un biplano Lhoner, el aviador realizó el trayecto sin novedad.

El entusiasta espíritu aeronáutico de Martínez Baños le llevó a convertirse en uno de los primeros pilotos de bombardero polimotor de España, recibiendo su adiestramiento en un Farman F.50 francés adquirido por la Aviación tras la Primera Guerra Mundial. A bordo de este avión, Martínez Baños se trasladó a Marruecos donde intervino en varias acciones de guerra contra las cabilas que se habían sublevado contra los españoles. Una vez más, Martínez Baños fue pionero en la aeronáutica española, dado que en el Protectorado protagonizó varias misiones nocturnas, las primeras de la Aviación Militar.

La notable pericia aeronáutica de Martínez Baños dio lugar a que fuera comisionado por el alto mando para la búsqueda y selección de los terrenos más adecuados para el establecimiento de los aeródromos que comenzaba a requerir la Aviación Militar. El 28 de octubre de 1919 partió en comisión de servicio a Alfaro (Logroño) para preparar un campo de aterrizaje para reci-

bir nuevas unidades de F.50 que iban camino de Madrid.

El 29 de noviembre de 1919, siendo pasajero de uno de estos bombarderos que era tripulado por aviadores franceses, Martínez Baños inició el viaje entre la ciudad riojana y Madrid. A la altura de la localidad de Casas de Villaseca (Soria), el F.50 entró en un banco de niebla que desorientó por completo a la tripulación del avión. Poco después, el polimotor francés comenzó a perder altura y se estrelló contra una loma, falleciendo todos los aviadores.

Los cuerpos de la tripulación fueron trasladados a Madrid, siendo inhumados en el Cementerio Viejo de Carabanchel, camposanto en el que recibían sepultura y honores militares la mayoría de los aviadores que fallecían en el aeródromo de Cuatro Vientos. Allí reposaron los cuerpos de Martínez de Baños y sus camaradas franceses en tumbas individuales hasta que hace unos años el Ministerio de Defensa dignificó el reposo de sus fallecidos y construyó un monumento que acoge en nichos los restos mortales de los aviadores. En Casas de Villaseca, se erigió un monolito coronado por una cruz en cuya base aún pueden leerse los nombres de los aviadores fallecidos.

NB: El autor agradece a Ángel Martínez de Baños la ayuda y fotografías prestadas para la realización de este artículo.

OTRO ENLACE ENTRETENIDO

Los “aerotrastornados” podrán disfrutar un montón visitando esta web en la que podrán conocer y ver aeronaves como el Fiat C.R.32 “Chirri” o el Space Cruiser C57-D y cientos más.

<http://elpoderdelasgalaxias.wordpress.com/>

Al rescate del cine: La Batalla de Midway

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ

*Licenciado en Filología Románica
Miembro del Círculo Aeronáutico*

LA BATALLA DE MIDWAY

Reparto:

Capitán Matthew Garth:

Charlton Heston

Almirante Chester W. Nimitz:

Henry Fonda

Almirante Yamamoto:

Toshiro Mifune

Almirante William F. Halsey:

Robert Michum

Almirante Frank J. Fletcher:

Robert Webber

Almirante Raymond Spruance:

Gleen Ford

Almirante Pearson:

Ed Nelson

Almirante Nagumo:

James Shigeta

Otros actores:

Cliff Robertson, James Coburn,
Hal Holbrook, Christina
Kokubo, Pat Morita.

Productora: Universal Pictures

Año: 1976

Guión: Donald S. Sanford

Fotografía: Harry Stradling

Música: John Williams

Director: Jack Smight



probable derrota en una contundente y decisiva victoria?

Los sucesos, aparentemente inocuos, que resultaron tan influyentes en el combate fueron:

1. Las inoportunas enfermedades del planificador del ataque a Pearl Harbour y del comandante de la fuerza aérea que lo dirigió cuando da comienzo la operación contra Midway.
2. La enfermedad del impetuoso almirante Halsey, cuyas tácticas resultan previsibles para los japoneses, la cual conlleva su sustitución por el almirante Spruance, mucho más frío y prudente.
3. La serie de fatalidades que confluyen en un avión de reconocimiento japonés que sería el que cubriría la zona donde se encuentra la buscada flota enemiga y que, por una avería, despega media hora después de las demás patrullas. En el colmo del infortunio, cuando avistan al adversario, su sistema de transmisión no funciona y no pueden comunicar a sus portaaviones el descubrimiento, lo que acarrea una pérdida de tiempo vital para la toma de decisiones.

Al final de la contienda Nimitz se pregunta: “¿Hemos sido mejores que los japoneses o hemos tenido más suerte?”.

En el verano de 1942 el bombardeo de Yokohama, Nagasaki y, especialmente el efectuado sobre la capital, Tokio, fuerza al Estado Mayor nipón a contraatacar para destruir los portaaviones norteamericanos y las bases de lanzamiento aéreo

¿FUE EL DESENLACE de la Batalla de Midway el resultado de una hermosa partida de ajedrez entre los almirantes Nimitz y Yamamoto?

¿Fue la consecuencia del “efecto mariposa” que, partiendo de tres hechos puntuales, transforma una

situadas en algunas islas del Pacífico.

Es un golpe al orgullo nipón y un soplo de optimismo para los EEUU.

Algunos militares japoneses ven en esta acción algo positivo: ha probado que Japón no es invulnerable y, de esta manera, el Estado Mayor no se opondría a una represalia mediante la denominada “Operación M.I.” planificada por Yamamoto.

En estos momentos sólo hay cuatro portaaviones en el Pacífico y se teme un ataque de improviso. La cuestión es saber dónde tendrá lugar.

El servicio secreto, que ha descifrado las claves japonesas, cree que están preparando una acción en el Mar del Coral, pero sospecha que están tramando algo más importante. Observan que las comunicaciones de Yamamoto con su Estado Mayor se han incrementado y el lugar denominado A.F. se menciona mucho en los mensajes.

Nimitz envía al capitán Matt para estudiar con los agentes los informes acerca de los proyectos japoneses.

Se interrumpe la acción y surge un interludio melodramático con la aparición en escena de Tom, el hijo de Matt, después de tres años sin verse.

Su relación es distante a causa del divorcio de los padres del joven.

Éste le comunica que está enamorado de una japonesa y quiere casarse con ella.

Residente en USA, Haruko Sakura llega a Hawai para pedir el permiso matrimonial a sus padres y es encerrada con ellos en un campo de prisioneros para estadounidenses de origen japonés.

El capitán recurre a sus influencias para la liberación de su futura nuera.

El piloto es destinado por el jefe de escuadrilla, antiguo compañero de su padre, a un portaaviones y el joven cree que se trata de una maniobra para separarlo de su novia y tiene un altercado con su progenitor al que culpa de lo sucedido. Éste le



aclara que está haciendo todo lo posible para encontrar una solución, incluso sobrepasándose en sus atribuciones. Con el embarque del piloto finaliza el interludio sentimental.

El Alto Mando japonés considera la posibilidad de atacar Midway y las Aleutianas después de la campaña en el Mar del Coral. Hay disensiones y el almirante Kondo advierte de que no podrá desembarcar sus tropas en Midway si antes no son destruidos los cañones y las rampas de lanzamiento de la isla. El almirante Nagumo dice que abatirá a los aviones con unidades lanzadas desde sus buques. Kondo le responde que *los bombarderos americanos tienen una autonomía de vuelo superior en 400 millas con respecto a los nuestros*. Otros mandos opinan que la superioridad de la Armada Imperial es patente en este momento y hay que sacar provecho de ella.

En vista de que no hay consenso se aplaza la Operación M.I. hasta después de la batalla del Mar del Coral.

Yamamoto les dice que ha recorrido los EEUU y que es consciente de su gran poderío industrial y su capacidad para reponer las pérdidas en armamento, por lo que la única posibilidad de victoria es un ataque masivo a Midway.

El capitán Matt informa a Nimitz de los resultados en el Mar del Coral donde ha sido inutilizado el portaaviones “Lexington”. En su opinión el partido está empatado pues han destruido un portaaviones ligero japonés y algunos barcos. El almirante opina lo contrario. Con el “Lexington” fuera de combate y el “Saratoga” en el dique sólo quedan en el Pacífico tres: el “Yorktown”, el “Enterprise” y el “Hornet” por lo que la ventaja japonesa es de tres a uno.

El comandante al mando del servicio de contraespionaje comunica el significado de A.F., una localización geográfica muy repetida en las comunicaciones entre los comandantes nipones. Al descifrar el comunicado de un piloto japonés que dice que se encuentra sobre A.F., se observa que la única

masa de tierra que se encuentra en el radio de acción es Midway.

Para asegurarse envían un falso mensaje diciendo que el condensador de agua potable de la isla se ha estropeado. Después interceptan la transmisión al cuartel general de Yamamoto que dice que los americanos tienen problemas con el condensador de agua potable de A.F.

¡Todo se aclara! El objetivo es Midway.

El plan japonés consiste en atacar las Aleutianas como elemento de distracción para mantener a Nimitz alejado del objetivo principal, el cual no se dará cuenta hasta 24 horas después del lugar sobre el que se efectuará el ataque. En ese intervalo los aviones de Nagumo habrán destruido todas las defensas artilleras y aéreas de la isla. Las tropas de combate del almirante Kondo desembarcarán y Nimitz no tendrá más remedio que responder con sus portaaviones que, casi con toda seguridad estarán al mando del almirante Halsey, valiente y testarudo, que no teme a los riesgos y cuyas tácticas habían sido estudiadas con anterioridad. Esperan que su temperamento se vuelva en su contra. No podrá llegar al lugar de la batalla hasta 48 horas después.

Yamamoto le dice a Nagumo que tendrá la ventaja de la posición y una superioridad de 2 a 1 en portaaviones y de 4 ó 5 a 1 en buques de guerra. Todo eso suponiendo que la flota americana esté custodiando Hawaii, le responde Nagumo y podremos obtener una gran victoria si Nimitz y Halsey hacen lo que nosotros queremos que hagan.

Se plantea la Operación K, consistente en enviar dos hidroaviones a Pearl Harbour para asegurarse de que la flota sigue allí.

En el otro bando, la estrategia de Nimitz es observada con precaución en Washington. Se teme



que se trate de una emboscada de Yamamoto, que la flota sea destruida y deje sin protección a Hawaii y la Costa Oeste. Al no recibir una orden tajante sobre la decisión que se debe tomar, el almirante considera que los informes son verdaderos y que si derrota a la flota japonesa el enemigo deberá retroceder 3.000 millas y lo mantendrá distanciado hasta alcanzar un equilibrio armamentístico.

Una enfermedad de la piel retiene al almirante Halsey en un hospital. Nimitz lo visita y le pide que nombre a un sustituto. El designado es el comandante de crucero Spruance que no tiene experiencia en el mando de portaaviones pero que ha acreditado su valía en misiones de acompañamiento.

El almirante Fletcher llega con el Yorktown averiado y recibe el comunicado de que debe partir en misión de combate en 72 horas. Ese es el tiempo con el que cuenta para efectuar la reparación del barco.

El mando americano sabe qué más de 200 buques enemigos atacarán, cuándo y de dónde saldrán, pero no en que punto atacarán. Nimitz cree que lo harán desde el NO, pero no hay seguridad.

La opinión de Spruance es que debería llevar sus portaaviones al NE de Midway y esperar allí el ataque de

Nagumo. No se colocaría en el NO porque si Washington estuviera en lo cierto quedaría desguarnecida la Costa Oeste. Desde su posición en el NE, a la vez que protege la isla, puede cortar el paso de las tropas enemigas si se diera esa circunstancia.

Hay una especie de juego del escondite en que cada uno trata de saber dónde está el otro.

La Operación K, el envío de dos hidroaviones a Pearl Harbour, ha sido anulada porque los aparatos no han podido repostar al observar presencia enemiga en la zona de encuentro. Sin embargo,



siguen pensando que no hay una razón lógica para que los portaaviones americanos hayan abandonado Hawai.

Los americanos envían hidro-aviones que cubran todo el sector oeste de Midway, pero tampoco obtienen resultados.

Las Aleutianas han sido atacadas y continúan las dudas acerca de dónde está la flota japonesa. Un hidroavión cree haberla localizado pero no menciona la presencia de portaaviones y Nimitz cree que viene detrás de un frente tormentoso que la oculta, por lo que Fletcher debe cambiar su posición y prepararse urgentemente para el ataque japonés.

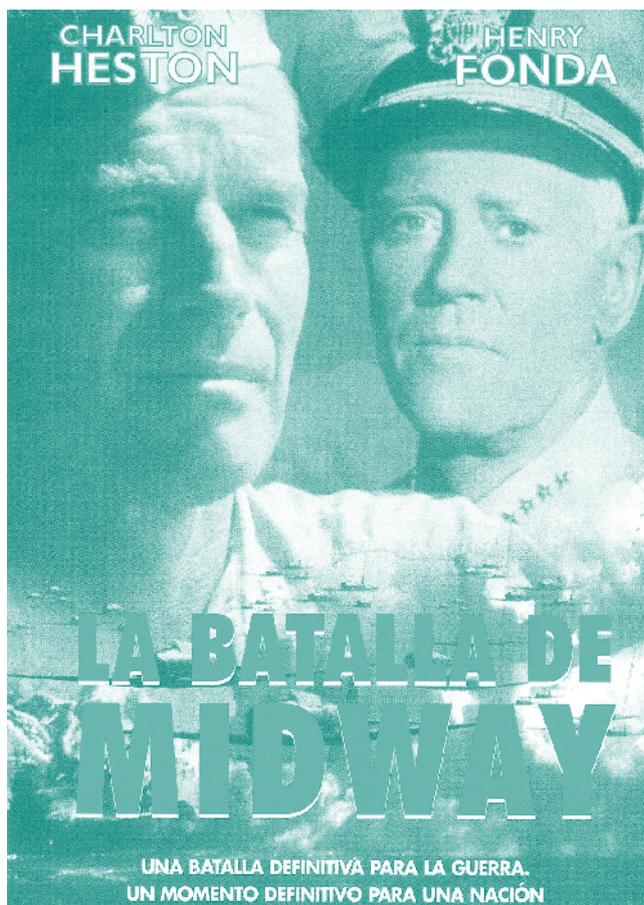
Todos envían aviones de reconocimiento. Los aeroplanos japoneses despegan, pero, un grupo, por sufrir averías, lo hará más tarde.

Un aparato americano descubre dos portaaviones y un acorazado nipones a unas 200 millas de Midway. Se produce, después, un combate aéreo en el que son derribados los cazas americanos.

Los japoneses bombardean Midway y causan importantes daños, pero sin conseguir destruir todas las pistas de aterrizaje por lo que se hace necesario una segunda pasada. Los bombarderos van cargados con torpedos, lo que no parece lo más adecuado para destruir las pistas. Deberán ser recargados con bombas de contacto.

Conocedores de la presencia de un portaaviones y varios cruceros deciden bombardearlos, pero no pueden hacerlo inmediatamente porque los aviones que participaron en el bombardeo están escasos de combustible y caerían al mar mientras despega la segunda oleada. Por tanto, deben aplazar el ataque.

El almirante Fletcher ordena bombardear las naves japonesas y, sin protección, los cazas se lanzan en picado y son abatidos, pero, mientras tanto, aunque sin causar graves daños, impiden que puedan ser atacados los portaaviones americanos.



Una segunda escuadrilla ataca a los barcos de Nagumo y también son derribados.

Un avión de reconocimiento japonés avista a la flota americana, pero no puede comunicarlo por tener averiado el sistema de transmisión. El almirante Nagumo sigue sin saber si sus enemigos están cerca de Midway o en Pearl Harbour, lo que acarreará graves consecuencias.

Ordena que todos los portaaviones envíen a sus aparatos al ataque. Cuando se sitúan en contra del viento para efectuar el lanzamiento, un grupo de aviones americanos ataca suicidamente y destruye tres portaaviones. Nagumo, gravemente herido, debe entregar el mando.

Un grupo de aviones japoneses enviado por el almirante Fukida descubre el “Yorktown” y, con numerosas pérdidas, lo deja fuera de combate, aunque consigue mantenerse a flote y seguir navegando.

El saldo de la batalla es favorable y parece el momento adecuado para volver atrás, pero Nimitz, en contra de las opiniones de sus subordinados, no acepta retroceder: quiere el cuarto portaaviones japonés.

Desde el “Enterprise” Spruance avisa al “Hornet” de que atacarán inmediatamente.

Los aviones de Fukida están en cubierta pues no contaban con la presencia de otros dos portaaviones.

El buque japonés es destruido. Nimitz ha conseguido su objetivo. Al conocer el desastre, Yamamoto decide retroceder.

Cuando los aviones americanos regresan al “Enterprise”, el capitán Matt que se había incorporado al último asalto ante la escasez de pilotos, muere al estrellarse en el aterrizaje.

Al llegar al puerto el jefe de contraespionaje le dice a Nimitz: “Ha sido una gran victoria. Me pregunto si Matt habrá llegado a saberlo”.

El almirante le responde: “No sé si lo sabrá, pero estoy seguro de que me hubiera dicho: ¿Cómo es posible que hayamos vencido? Yamamoto tenía todo a su favor: posición, fuerza, experiencia, confianza,... ¿Hemos sido superiores a los japoneses o hemos tenido más suerte?”

La gran batalla aeronaval de Midway hace retroceder 3.000 millas a los japoneses y entra por derecho propio en los anales de la historia.

Esta hermosa y espectacular superproducción es un placer para los amantes de la aviación y del cine bélico. Dirigida por Jack Smight, con guión de



Donald Sanford, destaca por la magnífica fotografía de Harry Stradling que nos ofrece unos combates aéreos y navales de gran belleza y realismo.

Cuenta con la presencia de un elenco de grandísimos actores que están en el cenit de su carrera, con un gran dominio del oficio, experiencia, madurez y naturalidad.

Para dos grandes soldados, Nimitz y Nagumo, dos enormes actores, Henry Fonda y James Shigeta.

En papeles más secundarios hay que destacar a un irónico Robert Mitchum en el papel del almirante Halsey, a Toshiro Mifune como Yamamoto y a un sobrio y tranquilo Glenn Ford que da vida al almirante Spruance.

Lo único que me chirría es la presencia del protagonista Charlton Heston representando al capitán Matt Gast. Su misión parece ser introducir el elemento melodramático por medio de la relación con su hijo Tom y, de paso, aludir al problema de los estadounidenses de origen japonés después de Pearl Harbour. Da la sensación de ser un personaje traído por los pelos debido quizá a la necesidad de aprovechar su popularidad.

Su ausencia no disminuiría en nada a esta gran película que es “La batalla de Midway”.

El ser y el poder ser de RESCATE

La revista RESCATE que difunde la asociación sin ánimo de lucro, Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, es de edición y distribución no venal en todos sus números, tanto en formato impreso, reservado a los socios de la asociación, como en formato digital, y es posible llevarla a cabo gracias a que los artículos y colaboraciones diversas que en ella figuran, son realizados de forma desinteresada, altruista y gratuitamente, por sus autores, a quienes el Círculo Aeronáutico agradece su generosidad y se enorgullece de contar con tan prestigiosos colaboradores.

La revista no tiene patrocinadores directos, sino que, de los recursos, que los socios: de cuota, colaboradores y protectores, aportan a la Asociación, ésta destina una parte a la publicación de esta revista.

The image is a composite. The top left shows four jets performing aerial stunts, leaving white smoke trails against a blue sky. The top right shows a group of people walking on a tarmac. The main part of the image shows a man in a white t-shirt and a camouflage cap kneeling on the ground, holding a young child in a green tank top and blue shorts. Both are looking up at the sky. The background is a light-colored tarmac.

**¡Miramos
al cielo!**

**¡Pilotamos
ilusiones!**



¡Acompañanos!

[www.circuloaeronautico.com!](http://www.circuloaeronautico.com)

**Hacia el Décimo Aniversario
2005-2015**