

# Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



Pág. 3

## *Par-dessus Les Pyrénées*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA  
Presidente de Honor  
del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro



Pág. 30

## *Pilotos venezolanos en la 1ª Guerra mundial*

CARLOS CONCEPCIÓN PUENTES  
Historiador Aeronáutico Cubano  
ANTONIO GARCÍA MARTÍNEZ "BACTERIO"



Pág. 9

## *La Transformación del Ejército del Aire (y II)*

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO  
General del Ejército del Aire (R)  
Miembro del CASHYCEA



Pág. 36

## *El gran Mitchell*

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



Pág. 13

## *De Pau a Guadix*



Pág. 39

## *El "Congreso del Sputnik" de 1957 Un hecho de la carrera espacial que aconteció en España*

ANIBAL VEGA DEL RÍO  
Miembro de la Stad. Astronómica Asturiana OMEGA



Pág. 23

## *1916 La primera travesía aérea de Los Andes La gloria para Argentina, lograda por Bradley y Zubaga*

EQUIPO DE REDACCIÓN DE RESCATE



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



## EN ESTE EJEMPLAR (doble número 23 y 24)

Este año 2016, es uno de esos que se suele denominar como redondo; en el que se pueden rescatar, mediante revelación o recordación, aquellos hitos aeronáuticos, desconocidos para los más jóvenes lectores pero dignos de que celebremos sus efemérides. Por ello cubrimos, en un importante número de páginas de este ejemplar, muy destacadas gestas de auténticos pioneros de la aerostación, en las que lograron superar con sus aeróstatos las más altas montañas y peligrosos picos, y en estos casos recogidos aquí, por primera vez el hombre y hablando español, logrando cubrir de gloria la historia las aeronáuticas patrias.

En 1906, en éste se cumplen ciento diez años, el aerostero o aeronauta en rigor de la época y asturiano de La Felguera, JESÚS FERNÁNDEZ DURO, logró ser el primer hombre que logró cruzar los Pirineos por los aires, en un largo vuelo, bajo muy duras condiciones meteorológicas, a bordo de una frágil barquilla de mimbre que colgaba de un globo lleno de un gas más ligero que el aire. Esta historia abre nuestras páginas, relatada por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, autor de la biografía del héroe vencedor de la COPA DE LOS PIRINEOS.

En 1916, diez años después de la gesta pirenaica, y por tanto cumpliéndose en este primer semestre sus primeros cien años, tuvo lugar otra gran conquista a mayor escala; como fue el Primer cruce aéreo de Los Andes, a cargo de los aeronautas argentinos EDUARDO BRADLEY y ÁNGEL M. ZULOAGA, quienes llegaron a superar los ocho mil metros de altitud, viéndose obligados a utilizar máscaras de oxígeno para volar a tan gran altura. Esta historia llega a Udes. mediante una colaboración colectiva de la redacción de RESCATE, sustentada en el interesante y preciso dossier del Ing. MARIO ALBERTO BATTAGION, quien generosamente nos facilitó su relato sobre la travesía; completándolo con las declaraciones publicadas del propio Ángel M. Zuloaga y recurriendo también a otros datos e ilustraciones extraídas de la revista «Caras y caretas» en la Hemeroteca Digital de la BNE.

Las páginas Centrales a Color, en esta ocasión se multiplican para dar cabida a la recopilación fotográfica de los homenajes que el Círculo Aeronáutico ha promovido en los últimos años en favor del reconocimiento público del hacer aeronáutico de JESÚS FERNÁNDEZ DURO.

FEDERICO YANIZ VELASCO, General de Aviación (r) y Periodista, habitual colaborador de la Revista RESCATE, continúa con su detallado e interesante artículo sobre LA TRANSFORMACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE, a lo largo de su corta existencia, describiendo con absoluto rigor documental las diversas etapas.

El Historiador aeronáutico cubano, CARLOS CONCEPCIÓN PUENTES en colaboración con el sevillano ANTONIO GARCÍA MARTÍNEZ «Bacterio» rescatan la historia de dos pilotos venezolanos que participaron activa y eficazmente en la Primera Guerra Mundial.

Por su parte, el miembro del Círculo Aeronáutico ALBERTO VEGA DEL RIO, nos refresca la memoria sobre los preámbulos de la carrera espacial con el Congreso sobre el SPUTNIK celebrado en Madrid en 1957.

EL GRAN MITCHELL, es el film que como auténtico cinéfilo comenta nuestro crítico de cabecera JOSE MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ. Aunque discutibles en su rigor histórico algunos flashes del guión cinematográfico; en sus líneas generales y en el mensaje de fondo que se pretende transmitir, la historia del creador del Spätfire hemos de considerarla digna de ser conocida y su versión cinematográfica digna de ser visionada, máxime si tenemos en cuenta el acertado casting de su reparto de actores y la magnífica fotografía ilumina todo.

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 de Honor, Investigador histórico, Director de la Revista RESCATE.*  
JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, *Licenciado en Filología Románica.*  
VICENTE LOZANO SÁNCHEZ-MAROTO, *Vicepresidente.*

Asesores externos:

FEDERICO YANIZ VELASCO, *General de Aviación (r), Investigador histórico, Miembro del Consejo del IHCA.*  
ALFREDO KINDELÁN Y CAMP, *Coronel de Aviación (r), Miembro del Consejo del IHCA.*  
BAYARDO JOSÉ ABÓS COTO, *General de División (r) del E. A., miembro del CIHCA.*

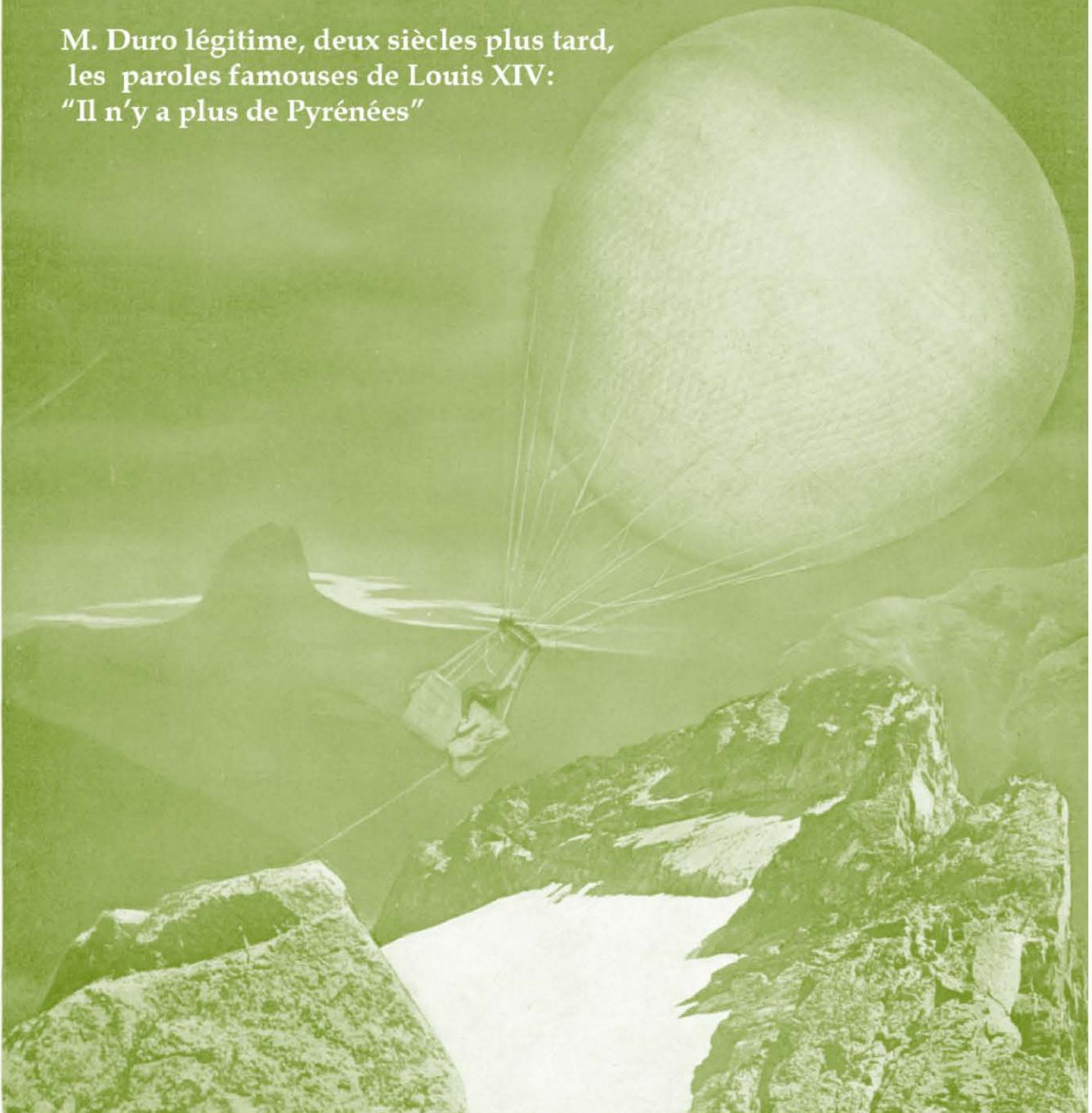
Edita: CÍRCULO AERONÁUTICO JESÚS FERNÁNDEZ DURO  
Gregorio Auzá, 7 - 1.º / 33970 La Felguera (Asturias) / historidora@circuloaerounautico.com / www.circuloaerounautico.com  
Reducción: Imprenta Mercantil Asturias, S.A. / Dep. Leg. As. 4.9702070



Fundación  
Cajastur — Liberbank

# PAR-DESSUS LES PYRÉNÉES

M. Duro légitime, deux siècles plus tard,  
les paroles fameuses de Louis XIV:  
"Il n'y a plus de Pyrénées"



Al sobrevolar los Pirineos por el llamado Paso de Lourdé, el frío y el agua acumulado en los cordelares, hizo descender el globo tocando la barquilla el suelo y enganchándose la cuerda guía entre dos rocas. Duro se dispuso a cortarla.

*Un artículo de JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA  
Investigador histórico, miembro del CASHYCEA  
Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico de La Felguera*

Titulamos y subtitulamos este artículo, tal y como se expresaba la hazaña en la portada de la más importante revista gráfica francesa de los deportes «*La Vie au grand air*».

**A** PRINCIPIOS DE 1905, un rico aristócrata francés, Henry Deustch de la Meurthe, propietario de importantes periódicos y editoriales, que patrocinaba varias e importantes pruebas deportivas, había establecido un premio, un hermosísimo y valioso trofeo denominado COPA DE LOS PIRINEOS, para otorgar a quien, cruzando los Pirineos de norte a sur, saliendo de la histórica ciudad francesa de Pau, más lejos aterrizara en la península Ibérica, y siempre, que en un plazo de dos años no fuera superado por ningún otro competidor. Se había convocado a todos los aeronautas del mundo a lograrlo

Desde la fecha de su convocatoria se habían hecho múltiples intentos, todos fallidos, incluso el propio Jesús Fernández Duro había fracasado en un intento en marzo de 1905.

En aquellos fríos días de enero de 1906, los más afamados aeronautas europeos como Paul Tissandier, el conde de La Vaulx ó el conde de Castellón San Victor, se habían concentrado en el lugar para intentarlo nuevamente. Y con ellos, aquel asturiano que había fundado el *Real Aeroclub de España* y ya estaba en posesión de la *Cruz de Caballero de la Legión de Honor Francesa* en reconocimiento de otro gran vuelo realizado anteriormente. Y que también estaba en posesión de las medallas de los Aeroclub de Francia y de Alemania.

Aquel joven aerostero, llamado Jesús Fernández Duro, tenía 27 años. Se había instalado en el Hotel Gassión de Pau, y les había dado instrucciones, a sus ayudantes, de que si un día, en la madrugada, observaban que el viento insistía en dirección al sur, hincharan su globo de gas para que pudiera salir a plena luz del día y cruzar la cordillera, si ello fuera posible, antes de oscurecer, pues a la dificultad de cruzar las altas cumbres se acumulaba un riesgo mucho mayor si se hacía a ciegas.

El día 22 de enero de 1906, Fernández Duro, madrugó a observar las negras nubes que aquella noche habían descargado lluvias torrenciosas, y relampagueantes tormentas. Las nubes llevaban dirección sur. La adecuada para intentar cruzar los Pirineos.

Se vistió y preparó para el gran viaje, para la gran aventura. Cuando llegó al hangar, próximo al gasómetro, ¡decepción! Pues... se encontró con que sus ayudantes, quizás por suponer que con aquel desapacible tiempo nadie se atrevería a volar, no habían iniciado la inflación del globo y dadas las muchas horas que llevaba rellenar de gas los 1.600 m<sup>3</sup> de su volumen, tendría muy difícil el poder elevarse con tiempo para cruzar con luz del día.

La operación de inflado, se le hizo muy larga, tiempo que aprovechó para verificar su equipaje y



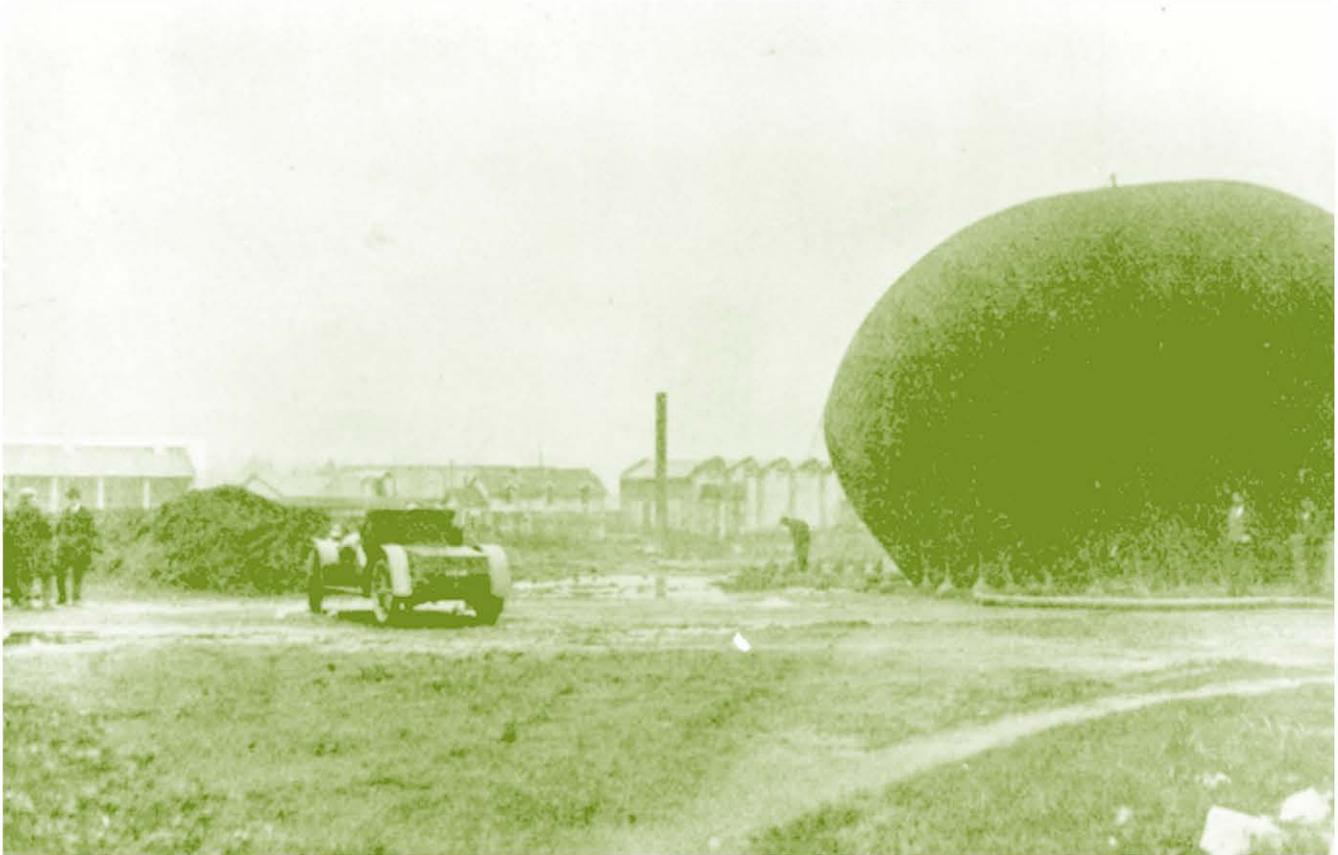
JESÚS FERNÁNDEZ DURO

reparar con el Secretario del Aeroclub del Aeroclub Bearnés el Reglamento de la competición. Se le hace entrega del impreso en el que, las autoridades del lugar donde descienda, deben certificar la hora y lugar de la toma. Concluyó el llenado de gas del globo y el pesaje oficial, de barquilla, globo y aerostero, pasadas las cuatro de la tarde. Viendo la hora que es, tiene ya la certeza de que va a situarse en los Pirineos en plena noche, por lo que al verificar el funcionamiento de la linterna comprueba que no funciona. Y a esas horas tempranas de la tarde, los almacenes donde adquirir otra lámpara están cerrados y alejados del lugar. Se arriesgará. No puede permitirse perder más tiempo. Tras confirmársele desde San Juan de Luz y otros observatorios que el viento seguía llevando la dirección adecuada para el vuelo, a las cinco menos cuarto de la tarde, en solitario, sin ayuda ni apoyo institucional alguno, sin esperar a proveerse de una linterna para alumbrarse de noche, subió a la frágil barquilla de mimbre, ordenó soltar amarras y verticalmente alcanzó los 700 metros de altitud iniciando la marcha en dirección al *Pic du Midi Ossau*.

El viento era suave y muy frío.

Una velocidad media de 20 kilómetros por hora.

Cada vez las nubes eran más negras y envolventes. Mientras avanzaba hacia los Pirineos, volvió a



Mientras el globo *Cierzo* se llena de gas en Pau, al fondo en la esquina inferior izquierda, Jesús Fernández Duro, de espaldas, cambia impresiones con directivos de los clubes organizadores. En primer término el coche de Fernández Duro.

llover con fuerza, el globo se enfrió y el cordelar, de la red que ceñía el globo, cogió sobrepeso con el agua absorbida y el globo descendió. Ya había oscurecido y Jesús F. Duro no veía nada, no se distinguía el suelo. ¿Iría a buena altura? se preguntaba. Para mayor seguridad cara a encontrarse con algún obstáculo de la barrera montañosa, arrojó lastre y el globo subió por encima de las nubes

Las altitudes a que volaba, *las calculaba haciendo sonar hacia el suelo una cuerna o bocina* y según el tiempo tardado en recibir el eco valoraba la altura.

Se puso a nevar.

Más peso.

Más frío. Contracción del esférico de gas.

Menos volumen del globo. Descenso.

Menos visibilidad.

Dedujo que descendía pues las nubes se le volvieron a quedar encima.

Enciende (peligro añadido por los 1600 m<sup>3</sup> del gas que lleva encima) un cigarrillo para ver a su lumbre la brújula, pero la aguja no se deja distinguir.

Pequeño inciso para darles cuenta de que Fdez. Duro, gran fumador, había diseñado y hecho construir una boquilla para poder fumar en los globos.

Estaba basada en las lámparas Sistema Lavy anti grisú para minería.

¡¡Volvamos con nuestro solitario aerostero!!

El frío aumenta.

Está a bajo cero.

El fuerte abrigo de capa que lleva le es insuficiente.

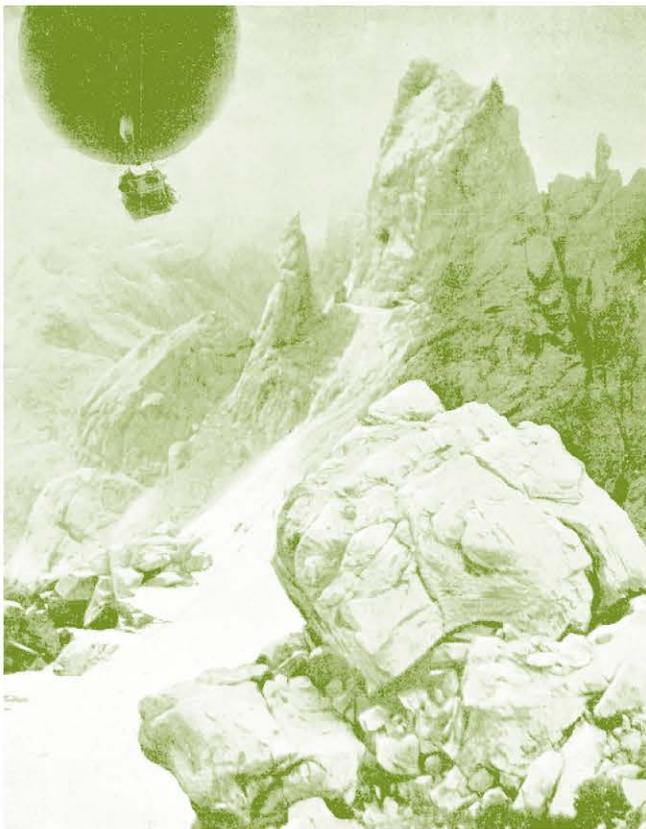
Se echa una manta de viaje encima y se pone a hacer flexiones y saltos, para entrar en calor, pero los tiene que suspender porque a esa altura el aire contiene menos oxígeno y le causa fatiga.

Una nueva tromba de nieve aumenta más el peso del globo y le hace descender.

A esa altitud no podrá cruzar las montañas.

Va a arrojar lastre y lo encuentra congelado. Para poder tirarlo ha de trocearlo, pero al pasar por el «cuello» Lurdé, cerca ya del Pico de Midi de Ossau, su cuerda guía queda agarrada entre dos rocas, inclinándose el globo hasta el punto de que la barquilla tocó la nieve. Cuando se dispone a cortar la cuerda suelta al vacío un saco entero de lastre, el globo reacciona con un fuerte empuje vertical y, con el tirón la cuerda se libera y el aeróstato se eleva hasta los 3500 metros.

El frío no se soporta, en el observatorio en la base de la montaña quedarían registrados 18 grados



El globo Cierzo se dirige a superar las grandes cumbres pirenaicas. Aunque con tal pie ha sido publicada en revistas de la época esta fotografía; RESCATE cuestiona la identificación que se hace, pues por la hora contrastada de la ascensión, por esos lugares pasaba totalmente oscurecido el día.

bajo cero y en aquella altura a la que viaja el globo, habría cinco o seis grados más de frío.

El café, en el termo portátil recientemente inventado, no ha aguantado y está muy frío, no hay quien lo tome. El vino se había hecho un bloque de hielo y la comida tampoco se podía comer. Algún trueno y la luz de los relámpagos le mantienen en vigilia para evitar quedarse congelado.

Percibe corrientes ascendentes en dirección oblicua a la dirección que lleva. Es el efecto de rebote del viento sobre las montañas.

Y... de pronto,...

desaparecen las nubes y entra en un espacio más iluminado y con un cielo estrellado.

¡Qué maravilla!

¡Qué contraste!. Pero sigue el mismo frío.

Ya observa algunas luces allá abajo.

¡Son casas!

Allí vive alguien, se dice.

Y tendrán comida.

Y bebida.

Y ¡fuego!,

y una cama confortable.

Es demasiada tentación. Si hace descender el globo, se acaba el sufrimiento, se acaba el frío.

Además ya está en la parte española, ya ha vencido a los Pirineos.

Sí, es cierto, ya está en la parte española, ya ha vencido a los Pirineos.

Pero... NO, ha salido para conquistar la **COPA DE LOS PIRINEOS** ¡para España!.

Y solamente la conseguirá quien más lejos aterrice.

No puede ceder a la humana tentación de descender.

Hay que continuar para que los aeronautas que salgan detrás no superen su distancia. Le cuesta un gran esfuerzo mental, pero resiste y sigue.

Deja continuar el globo, y ante la situación que se le presenta de que el viento aumenta de fuerza y velocidad, deja salir un poco de gas para descender y buscar las corrientes inferiores, frecuentemente más suaves y lentas. Avanzando le entra el sueño, pero ha de vencerlo, es peligroso a esas temperaturas quedarse dormido. Allá a lo lejos, a la derecha, observa una gran luminosidad, reflejo de una gran ciudad. Supone que debe ser Madrid.

Continúa el vuelo con diversas incidencias, a ratos adormecido, sufre descensos no deseados, y tropiezos de su cuerda guía, hora contra aguas de ríos o lagunas, hora contra los tejados.

Fuerza los ascensos convenientes arrojando lastre... hasta que...

a las seis de la mañana previendo que el viento le está arrastrando al Mediterráneo y, peor aún, hacia el inhóspito Marruecos, hace descender el globo para preguntar a unos madrugadores cazadores, dónde se encuentra.

Cerca de Guadix, provincia de Granada, le dicen.

¿Hay cerca un ferrocarril? pregunta.

Ante la afirmación, se responde a sí mismo que es el momento y lugar para descender.

Les solicita ayuda para que tiren de la cuerda freno suavemente, mientras él libera, también suavemente, el gas, para hacer bajar el globo. Con la ayuda de aquellos voluntariosos hombres, recoge el globo sobre la barquilla, suelta una paloma mensajera con la noticia de su aterrizaje y en un carro que fueron a buscar al pueblo, llevan el globo a la estación de ferrocarril para transportarlo a Madrid.

Ya en la estación, pone un telegrama a Burdeos dando cuenta de su aterrizaje en Guadix, da unas espléndidas propinas a aquellos hombres que le han ayudado y se va en busca del Alcalde para que



Uno de los fotogramas de que disponen nuestros archivos sobre el apoteósico recibimiento hecho a Jesús F. Duro en Madrid.

certifique el lugar y hora en que descendió en la localidad.

No aparece el alcalde y será el Secretario del Ayuntamiento quien finalmente extienda y selle el certificado, manifestando en él, que:

El globo «*Cierzo*» y su piloto Jesús Fernández Duro, asturiano de La Felguera, había aterrizado en el lugar conocido por el *Cortijo del Conejo*, dentro del término municipal de Guadix, provincia de Granada, a las seis treinta de la mañana del día 23 de enero de 1906. Había estado solo y hambriento, viajando en aquel globo de su propiedad y nombre *Cierzo*, 14 horas de duro invierno.

Con el globo ya facturado en un vagón ferroviario y con el Certificado de su descenso en GUADIX –Granada– emprende viaje de regreso en ferrocarril a Madrid y desde allí toma el tren que le conducirá a Burdeos. En este tren viaja también el Rey de España Alfonso XIII, hacia Biarritz donde va de cortejo a su novia que se encuentra en la citada villa francesa. El Rey enterado de que Jesús Fernández Duro va en el mismo convoy le llama y tienen una larga charla donde el aeronauta le da los pormenores de su vuelo. El Rey le reitera la felicitación que ya le había cursado por telegrama.

La prensa europea ensalza destacadamente la valentía y proeza del joven aerostero español a quien le pronostican grandes éxitos futuros en la aeronáutica del viejo continente.

En Burdeos, Jesús entrega al Presidente de la competición el certificado obtenido en Guadix.

Desde Burdeos, Fernández Duro se acerca a Pau para recoger su coche que había dejado allí al subirse al globo. En él regresa a Madrid donde será aclamado en un paseo público en automóvil organizado



Placa conmemorativa de la Primera travesía aérea de los Pirineos, descubierta en PAU en 2006, al cumplirse el primer Centenario de la histórica hazaña.

por el Real Aeroclub y el Real Automóvil Club, de España.

Nadie, en los dos años posteriores a que se condicionaba la conquista en propiedad del trofeo, superará su registro y él será el conquistador definitivo de la *Copa de los Pirineos*.

Pero... Jesús... no podrá recoger el trofeo. Dos años más tarde y no habiendo sido superada su marca, lo tendrían que recoger su padre Matías Fernández Bayo, y su gran amigo y secretario del *Real Aeroclub de España*, Juanito Rugama... porque...

Jesús moría en San Juan de Luz, Francia, el 9 de agosto de aquel mismo año 1906 de máxima gloria, a causa de unas fiebres tifoideas, mientras construía en aquella ciudad, ayudado por los ingenieros aeronáuticos franceses Maurice Mallet y Victor Tatín, un aeroplano de su invención que hubiera podido ser el primero en volar en Europa. Lo había construido primeramente a escala y había sido exitosa la prueba.

Cuando falleció, solamente había podido cumplir 28 años desde que viera la luz en La Felguera, donde la familia de don Pedro Duro, el fundador de la industria siderúrgica asturiana, tenía su residencia familiar.

Fue precipitadamente enterrado en San Juan de Luz, porque al ser considerada entonces, tal enfermedad como infecciosa y contagiosa, no autorizaron el traslado a España de su cadáver hasta diez años más tarde, cumplido el plazo de las leyes francesas.

En 1916 sus restos fueron repatriados y recibieron cristiana sepultura en el mausoleo familiar que con tal motivo se inauguraba en la Iglesia de su pueblo natal de La Felguera, originándose un multitudinario cortejo fúnebre al trasladarse en un mismo acto los restos mortales del resto de sus familiares anteriormente fallecidos.

En 1936 debido a la destrucción de la Iglesia durante la Guerra Civil, los restos de la familia Duro fueron trasladados al cementerio municipal de Pando en La Felguera.

En 2004, la Sociedad de Festejos y Cultura de su villa natal, inició los preparativos para conmemorar su gran hazaña, erigiéndole un monumento a cuyo acto además de un elevado número de vecinos, de varios miembros de la familia Duro, y de las autoridades locales acudieron el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Excmo. Don Eduardo González Gallarza, acompañado de su más significativos altos mandos. Aquel grupo de entusiastas promotores, formamos una asociación denominada Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, que en 2005 editó una amplia biografía del aeronauta, con descripción de la mayoría de sus vuelos aerostáticos. Al año siguiente 2006, Centenario de su triunfo en la Copa

de los Pirineos y también de su muerte, el Círculo Aeronáutico llevó a cabo, con decidido e importante apoyo del Ejército del Aire español, diversos y muy destacados eventos en enaltecimiento de la figura insigne de tan gran deportista.

En Francia, en Pau, lugar de salida de tan memorable vuelo, al cumplirse el Centenario de su histórica gesta y con la complacencia del Ayuntamiento de la ciudad, el Círculo Aeronáutico descubrió una placa conmemorativa del vuelo.

En 2008, en un acto de gran participación popular, los restos mortales de la Familia Duro, entre ellos los del aeronauta vencedor de los Pirineos, fueron trasladados desde el cementerio municipal de Pando, a la cripta funeraria de la Iglesia Parroquial de La Felguera, donde cabe esperar que reposen para siempre.

En este 2016, en que se cumplen ciento diez años de tan épico vuelo, el Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, en conjunto con el Ayuntamiento de Guadix, el pasado día 2 de Mayo de este 2016, descubrieron (tal como se recoge en reportaje fotográfico en este ejemplar) una placa conmemorativa en el lugar donde el globo Cierzo, bajo el control del aeronauta Jesús Fernández Duro tomó tierra poniendo final a la Primera travesía aérea de los Pirineos.

## “Cuadernos PIONEROS” a punto de concluir su Tomo I, de la Historia de la Aviación Española

El gran trabajo de investigación histórica y plasmado en una impecable colección de Cuadernos coleccionables, de fácil y amena lectura (damos fe de ello), que con el máximo rigor documental, viene llevando a cabo el joven investigador cántabro DAVID LAVIN BORDAS y que pone a disposición de Udes. altruista y gratuitamente desde nuestra web

[www.circuloaeronautico.com](http://www.circuloaeronautico.com), en archivos en PDF, viene cautivando a sus lectores, aficionados a la aviación. En el próximo mes de Junio publicará su número 18, con el que concluirá su PRIMER TOMO (encuadernable) de la excepcional HISTORIA DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA de la que hablamos.

La obra de David Lavín Bordás (dlb) ha venido recibiendo desde su primer número grandes y merecidos elogios de los más prestigiosos historiadores, que ponen en valor -entre otros detalles- la sencillez no exenta de rigor documental con la que el autor presenta momentos o hechos históricos que en otras plumas requirieron gruesos y extensos volúmenes difíciles de digerir.

El Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro de La Felguera, se muestra orgulloso de contar entre su masa social con miembros tan activos en la Asociación como lo es DAVID LAVIN BORDAS quien aparte de su inmenso trabajo para publicar los Cuadernos PIONEROS es uno de los colaboradores habituales de la revista RESCATE, que edita el Círculo Aeronáutico y a la que también se puede acceder a ella y descargar en la misma web.

Quienes se acerquen ahora por primera vez a la sección de REVISTA en la web, tienen ocasión de coleccionar desde los respectivos números 1, tanto los “Cuadernos PIONEROS”, como la “Revista RESCATE”.

# La Transformación del Ejército del Aire (y II)

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO  
*General del Ejército del Aire (R)*  
*Miembro del CASHYCEA*

**L**A TRANSFORMACIÓN del Ejército del Aire (EA) emprendida a comienzos de los años 50 del siglo XX siguió imparable durante más de dos décadas. En ese período los cambios de todo tipo en las unidades aéreas fueron muy notables. Uno de los aspectos más destacados de esos cambios fue la renovación del material volante. Para comenzar el repaso a este segundo artículo dedicado a la transformación del EA vamos a recordar a dos pequeños aviones con una larga trayectoria de servicio en nuestra aviación militar. Entre 1959 y 1980, las avionetas Cessna L-19 *Bird Dog* fueron utilizadas como aviones de enlace en diversas unidades, principalmente de la Aviación Táctica. Por su parte, las avionetas Beechcraft T-34 *Mentor* estuvieron asignadas a la Academia General del Aire como avión escuela desde 1958 hasta 1990. Las *Mentor* tuvieron un record de seguridad pues no se produjo accidente grave alguno durante sus 32 años de servicio. S.M. el Rey Felipe VI realizó su primer vuelo solo en la AGA con una avioneta *Mentor* que se conserva en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

## Tiempos de conflicto

En febrero de 1957, el teniente general Don José Rodríguez y Díaz de Lecea fue nombrado ministro del Aire. En pleno proceso de transición al nuevo material, el EA participó, entre octubre de 1957 y abril de 1958, en las operaciones llevadas a cabo para defender el territorio de Ifni que reclamaba Marruecos poco después de haber obtenido su independencia en 1956. Para ello hubo que utilizar sólo las unidades que estaban dotadas de aeronaves no transferidas a España por los acuerdos de 1953 con el gobierno de los Estados Unidos. Con los aviones CASA 352L (versión del Junkers Ju-52) y los CASA 2111 (versión del Heinkel He-111) desplegados en la B.A. de Gando y en los aeródromos del Sahara y del territorio de Cabo Juby (Zona Sur del Protectorado español en Marruecos) hubo que hacer frente en un primer momento al ataque iniciado el 23 de noviembre y generalizado el día 26 del mismo mes. El cinco de diciembre de 1957 se decidió el despliegue del Escuadrón de Paracaidistas

del Ejército del Aire a Sidi Ifni, la capital del territorio, donde llegaron pocas horas después relevando a los paracaidistas del Ejército de Tierra en posiciones avanzadas. El 30 de enero de 1958 el Escuadrón fue trasladado a El Aaiún desde donde contribuyeron a la recuperación de Smara. Para participar en la defensa de Ifni, 15 HA-1112 MIL Buchón del Escuadrón núm. 71 de caza-bombardeo volaron sin escalas con depósitos suplementarios desde su base en El Copero (Sevilla) hasta Ifni y de allí a El Aaiun el 30 de enero de 1958. En los cuarenta días que duraron las hostilidades el EA lamentó la pérdida de 18 muertos y tuvo 15 heridos, realizándose 800 salidas y 2.854 horas de vuelo. La actuación del EA fue ejemplar y del conflicto y de los condicionantes en el uso de parte del material se aprendieron importantes lecciones para el futuro.

La rebelión no quedó sofocada hasta 1959 si bien se había alcanzado el alto el fuego el 30 de junio de 1958. Marruecos obtuvo la independencia en 1956 y la Zona Aérea de Marruecos quedó disuelta en el verano de 1960. El Gobierno español cedió el territorio de Ifni a la corona de Marruecos en 1969 pero la inestabilidad en el Sahara continuó durante los siguientes años. La crisis culminó con la llamada «marcha verde» en el otoño de 1975 realizada durante una situación muy difícil para España. Pese a la disposición y el despliegue de las Fuerzas Armadas para defender el Sahara español, el Gobierno determinó el abandono del territorio. El personal del EA realizó en el otoño de 1975 un esfuerzo titánico por mantener el enlace aéreo entre la Península, Canarias y el Sahara y dar cobertura a nuestras fuerzas desplegadas en el territorio sahariano. Cuando se dio la orden de retirada del Sahara, la Aviación de Transporte y otras unidades aéreas se emplearon a fondo para contribuir al éxito de la Operación Golondrina.

## Apoyo a la industria nacional

El Ministerio del Aire y el EA siguieron apoyando a la industria aeronáutica española especialmente tras las limitaciones en el uso del material recibido en el marco de los acuerdos de 1953. Entre los aviones



Avión Casa-Northrop RF-5A, fabricado en España.



Formación de aviones Saeta, Supersaeta y F-5, fabricados en España.



Aviones HA-220 Super Saeta aparcados.

de transporte diseñados en España destaca el prototipo del C-207 Azor que voló por primera vez en 1955. Su fabricante Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) obtuvo el contrato de una serie corta en 1957 que fue entregada en 1963. Posteriormente el Ministerio del Aire contrató otra serie mejorada del mismo avión. Los Azor de ala baja, tren retráctil y excelentes características aerodinámicas volaron a satisfacción de todos en el Ala 35 (Getafe) hasta el año 1982 en que fueron dados de baja. La intención de comprar un número más alto de aviones Azor no se materializó por la entrega, a un precio simbólico, de los también excelentes aviones DC-3 y DC-4 procedentes de los Estados Unidos. En 1974 entró en servicio en el EA el excelente avión CASA C-212 *Aviocar* que ha sido el mayor éxito jamás alcanzado por la industria aeronáutica española. El EA realizó diferentes pedidos hasta 1986 llegando a 74 los *Aviocar* en servicio. Se adquirieron también 3 ejemplares VIP, 10 más del modelo T-12B y 6 de versión SAR. En el año 2015, algunos C-212 continuaban volando en unidades del EA.

La avioneta CASA C-127, versión española de la excelente avioneta de enlace Dornier Do-27, fue fabricada por CASA bajo licencia alemana para sustituir a la famosa avioneta Fieseler Fi-156 *Storch*/Cigüeña. A partir de 1959 se fabricaron 50 aviones CASA C-127 a los que se unieron años más tarde 26 avionetas Do-27 adquiridas a la casa Dornier en Alemania. Un desarrollo avanzado del anterior avión fue el Dornier Do-28 A1, excelente bimotor de enlace que sirvió en el EA hasta 1981. Aunque estos aviones prestaron servicio en los años 60 y 70 del siglo XX, habían sido diseñados en la etapa precedente.

A finales de los años 60 y comienzos de los 70 del siglo XX, la factoría de Construcciones Aeronáuticas en Getafe fabricó el avión CASA-Northrop F-5 *Freedom Fighter* en sus versiones F-5A monoplaza y F-5B biplaza con licencia de la empresa Northrop. Los primeros biplaza se entregaron en junio de 1969 y empezaron en 1971 a sustituir a los T-33 en la entonces llamada Escuela de Reactores en la B.A. de Talavera la Real. Con la versión monoplaza se creó en la B.A. de Morón un escuadrón de coope-



Formación de aviones F-104.

ración aeroterrestre y otro de reconocimiento. Los F-5 estuvieron también asignados al Ala mixta núm. 46 en la B. A. de Gando. Aunque los F-5 monoplazas fueron dados de baja en los años 90 del siglo pasado, los biplaza han sido objeto de un importante programa de renovación y siguen siendo utilizados como aviones de escuela en el Ala 23 de la B.A. de Talavera la Real.

La empresa Hispano-Aviación fabricó en su factoría de Sevilla el avión HA-200 Saeta, el primer reactor producido en España. El Saeta fue diseñado bajo la dirección del ingeniero Willy Messerschmitt que había sido contratado con ese fin por la empresa española. El equipo de ingenieros de la Hispano-Aviación diseñó varios modelos de los cuales sólo el avión HA-200 Saeta y su derivado el avión HA-220 Súper Saeta fueron fabricados en nuestro país. El reactor HA-300 fue vendido en estado de proyecto —con algunos componentes y una maqueta ya contruidos— a Egipto donde se terminó su diseño y se fabricó. El primer prototipo del HA-200 voló por primera vez el 12 de agosto de 1955. Un total de 117 aviones de distintas series de este tipo y de su derivado el monoplaza cazabombardero táctico HA-220 volaron en el EA.

El año 1963 el EA encargó 55 aviones de la serie HA-200D y más tarde 25 aviones HA-220 Súper Saeta. En 1960 se exportaron 10 aviones de la serie HA-200B a Egipto donde además se fabricaron 90 más bajo licencia. Los Saeta se utilizaron como aviones escuela y aviones tácticos y los Súper Saeta se utilizaron como aviones tácticos en el 214 Escuadrón de Morón de la Frontera y en el 203 Escuadrón de Villanubla. El motor Turbomeca Marboré II de los HA-200 se fabricó en España bajo licencia francesa. En 1981 fueron dados de baja los últimos aviones Saeta y Súper Saeta de la B.A. de Morón y de la Academia General del Aire. Como se ha mencionado el Saeta fue el primer avión español con motor reactor, el



Los aviones Mirage-F1 empezaron a incorporarse al EA en 1973.

primero con cabina presurizada fabricado en España y además el primer avión español en ser exportado.

La firma Aeronáutica Industrial S.A. fabricó la avioneta de recreo AISA I-11B Peque/Vespa que realizó su primer vuelo en 1951. Se fabricaron un total de 192 ejemplares siendo el EA el principal usuario. A partir de 1955 entraron en servicio y un número limitado de ellos fueron usados como avión escuela en la Academia General del Aire. La mayoría de estas avionetas fueron cedidas posteriormente por el EA a diversos aeroclubs nacionales. Una avioneta de este tipo fue utilizada por el Infante Don Alfonso de Orleans, teniente general del EA, en los últimos años de su vida. Otro modelo de avioneta del mismo fabricante fue la AISA I-115 Garrapata fabricada siguiendo una especificación del EA para sustituir a los aviones de entrenamiento AISA HM-1B. Se fabricaron 200 avionetas I-115 que fueron empleadas como aviones de enseñanza y de enlace en distintas escuelas y unidades del EA.

### El final de una etapa

El 11 de julio de 1962 fue nombrado ministro el teniente general Don José Lacalle Larraga. Una de sus primeras medidas fue la ya mencionada creación de la Subsecretaría de Aviación Civil. Esta separación de los organismos relacionados con el tráfico aéreo civil obligó a crear un órgano específico para dirigir todo lo relativo a infraestructuras del EA. Durante el mandato del general Lacalle se realizaron también otras reformas en la administración y en la enseñanza en el Ejército del Aire y se creó el Museo de Aeronáutica y Astronáutica. Entre los equipos incorporados en esta etapa destacan los siete aviones de la versión antisubmarina de los Grumman SA-16B *Albatross* que llegaron en 1963 para dotar el 601 Escuadrón de Cooperación Aeronaval en la B.A. de La Parra, Jerez de la Frontera, Cádiz. Este



Avión F-4C Phantom.

Escuadrón se transformó el 8 de mayo de 1963 en el Grupo 610 dedicado principalmente a afrontar la amenaza submarina. En 1965 la unidad pasó a llamarse el Grupo 61 y 206 Escuadrón en noviembre de 1967. Ese mismo año se integraron en la unidad, 6 Grumman SA-16B adquiridos a la Fuerza Aérea de Noruega. El 4 de abril de 1972 se creó el Ala núm. 22 y el 25 de julio de 1973 llegaron a la B.A. de La Parra 3 aviones Lockheed P-3A Orión pudiéndose así empezar a dar de baja a los veteranos Grumman. En 1977 se recibieron, en régimen de alquiler, 4 P-3A Orión mejorados. Desde 1992 los aviones antisubmarinos del EA se encuentran encuadrados en el Grupo 22 de Lucha Antisubmarina y Patrulla Marítima del Ala núm. 11. El 28 de mayo de 1993 se cerró la B.A. de Jerez y los aviones del 22 Grupo quedaron estacionados en la B.A. de Morón. Desde 1963 los coordinadores tácticos (TACO) de los distintos aviones de lucha antisubmarina han sido oficiales de la Armada.

El teniente general Don Julio Salvador Díaz-Benjumea fue nombrado ministro el 29 de octubre de 1969. Durante su mandato se incorporaron al EA dos aviones muy destacados. Uno de ellos fue el caza con ala delta Marcel Dassault *Mirage III* de fabricación francesa. En el año 1970, se compraron 24 monoplazas versión EE y 7 biplaza versión DE todos asignados al Ala nº 11 de Manises (Valencia). Los *Mirage III*, conocidos como las «planchetas», fueron dados de baja el día 1 de octubre de 1992. En 22 años de servicio habían volado 80.500 horas. Otro gran avión fue el McDonnell Douglas F-4C *Phantom II* que empezó a recibirse en 1971 tras la renovación de los Acuerdos de Amistad con los Estados Unidos. Los 36 F-4C y 4 RF-4C (reconocimiento) fueron asignados al Ala nº 12 y ocuparon un puesto de vanguardia en la defensa aérea española gracias a su misil *Sparrow* y a las siete toneladas de armamento bajo sus alas. Pese a ser de segunda mano, los F-4C iniciaron la etapa final de su vida



Aviones CASA C-212 Aviocar lanzando paracaidistas.

a finales de los años 80 del siglo XX. Los RF-4C siguieron dotando de capacidad de reconocimiento al Ala nº 12 del EA hasta el 2002.

El teniente general Don Mariano Cuadra Medina fue nombrado ministro en el año 1970. Formó parte del primer gabinete del Presidente del Gobierno Arias Navarro. El general Cuadra fue nombrado también ministro del Aire en el segundo gabinete Arias y ocupó el puesto hasta diciembre de 1975. Durante ese año, comenzaron a llegar a la B.A. de los Llanos en Albacete los aviones Dassault *Mirage F-1*. Un primer contingente de 15 unidades se asignó a la recién creada Ala nº 14 que fue recibiendo nuevos aviones en los siguientes años. EL F-1 en sus diferentes versiones sirvió de transición hacia la nueva generación de aviones Mach 2 representada por el EF-18. El teniente general Carlos Franco Iribarnegaray fue el último ministro del Aire ocupando el puesto desde diciembre de 1975 hasta el 4 de julio de 1977. Desde 1945 los ministros del Aire fueron aviadores profesionales que dirigieron durante sus mandatos la continua transformación del EA. El Ministerio del Aire fue suprimido por el Real Decreto 1558/77 de 4 de julio de 1977.

Terminó así una etapa de la vida del Ejército del Aire caracterizada por una profunda transformación de estructuras, equipos y procedimientos. Durante esos años los aviones e instalaciones terrestres del EA aseguraron nuestra Defensa Aérea y cooperaron eficazmente con los otros componentes de las Fuerzas Armadas en garantizar la defensa de España.



## De Pau a Guadix



Tal y como los Estatutos lo recogen, el objetivo primero del Círculo Aeronáutico es el de recuperar y difundir nacional e internacionalmente la historia del aeronauta asturiano de La Felguera, Jesús Fernández Duro, autor de la Primera travesía aérea de los Pirineos y ganador de la COPA DE LOS PIRINEOS. Aquí se recogen ejemplos de la labor realizada para llevar y difundir, fuera de Langreo, la insigne imagen de nuestro aeronauta.

El día 22 de enero de 2006, justo el día en que se cumplía el Primer Centenario del ascenso en PAU (Francia) del globo Cierzo, propiedad de su piloto JESÚS FERNÁNDEZ DURO, el Círculo Aeronáutico, flamante asociación promovida por la Sociedad de Festejos San Pedro de La Felguera que presidía Jesús Agustín Menéndez «Tinín», acompañado de treinta felguerinos se desplazó a aquella monumental y bella ciudad, para rendirle homenaje a su paisano en acto coordinado con el Ayuntamiento de la Ciudad. Allí se descubrió una placa de bronce esculpida y fundida por José Luis Iglesias Luelmo. Un numeroso grupo de ciudadanos franceses acompañó a los asturianos en aquel emotivo acto.



## De Pau a Guadix



El Ayuntamiento de la Ciudad de Pau, programó una recepción para los visitantes españoles y en ella el Director del Centenario, José David Vigil-Escalera Balbona, expuso en un relato pormenorizado el cómo se llevó a cabo la Primera travesía aérea de los Pirineos. La Teniente de Alcalde, en funciones de Alcalde por enfermedad del titular, además de pronunciar sus propias palabras de bienvenida a la expedición y para agradecer el obsequio de la asociación felguerina Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, que facilitó la preciosa placa esculpida y fundida por el escultor langreano Iglesias Luelmo. El lugar donde quedó instalada es uno de los más frecuentados de la ciudad, justo a la entrada de la estación del funicular que une los dos niveles del casco urbano de PAU. En una de las fotografías los expedicionarios asturianos se retratan en el lugar. En la otra se puede apreciar el sitio en que quedó instalada la placa y donde hoy luce según se aprecia en la imagen bajada del Google Earth.



## De Pau a Guadix



El Círculo Aeronáutico, ha procurado llevar la memoria en Jesús Fernández Duro, a cuantos lugares ha entendido se le prestaría la debida atención y respeto. Dos de los lugares aeronáuticos más frecuentados ya cuentan con un busto del aeronauta, réplicas del que figura en el monumento erigido en su villa natal, La Felguera y realizadas con alta generosidad por el mismo artista: José Luis Iglesias Luélmo.

La primera fue entronizada en el Real Aeroclub de España, entidad impulsada y fundada por Jesús Fernández Duro el 18 de Mayo de 1905 (día de su 27 cumpleaños). Asistió el Rey Alfonso XIII. En la foto el Presidente del RACE, José Luis Olías Sánchez y el Presidente –entonces– del Círculo Aeronáutico, José David Vigil-Escalera Balbona, el 1 de Mayo de 2010.

La segunda réplica, se ha instalado en un lugar preferente del Museo de la Aeronáutica y Astronáutica (Museo del Aire), del Ejército del Aire en «Cuatro Vientos». Está ubicada en el hall de entrada o de Bienvenida al Museo, en un espacio que comparte con un retrato al óleo del Rey Felipe VI. En la foto el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire García Arnaiz y el Presidente –entonces– del Círculo Aeronáutico Vigil-Escalera, el 28 de setiembre de 2015.

En la otra imagen figura la página del Catálogo-guía del Museo, en que se referencia la escultura del busto del aeronauta asturiano, de La Felguera.



## De Pau a Guadix



El primer gran homenaje se lo dedico su villa natal, La Felguera, para dar la bienvenida a una nueva primavera, el 21 de marzo de 2004, organizado por la Sociedad de Festejos y Cultura San Pedro, que presidía entonces Jesús Agustín Menéndez García, «Tinín». La sociedad de Festejos ofreció el monumento El Ejército del Aire se sumó aportando dos conferenciantes; historiadores de su Servicio Histórico y Cultural que disertaron sobre el aeronauta local; y enviaron y mostraron en una interesante exposición, material y objetos de su Museo del Aire de Madrid; don Carlos Velázquez-Duro exhibió la COPA DE LOS PIRINEOS y los vecinos se sumaron masivamente.



## De Pau a Guadix



La última «salida» de Jesús Fernández Duro, acompañado por el Círculo Aeronáutico, fue para regresar a GUADIX y dejar testimonio de su épico vuelo, a través de su imagen en bronce y de las intervenciones de los historiadores, accitano de Guadix Antonio Reyes Martínez y langreano de La Felguera José David Vigil-Escalera Balbona, así como del Presidente del RACE, José Luis Olías Sánchez. Por boca y palabras de su sobrino-nieto Carlos Velázquez-Duro y del Presidente del Círculo Aeronáutico, José Manuel Martín Ferrer, (en las dos fotos bajo la protección del globo del Real Aeroclub de España), el aeronauta formuló serio agradecimiento por el trato que se le dispensó en su primer «llegada» en 1906 y por el que ahora se le demostraba con la inauguración de un monumento a su persona y gesta. La organización municipal, saludó y agradeció la presencia en Guadix, de los más de sesenta visitantes que del Círculo y de la Asociación CeXtu, se sumaban al acto.

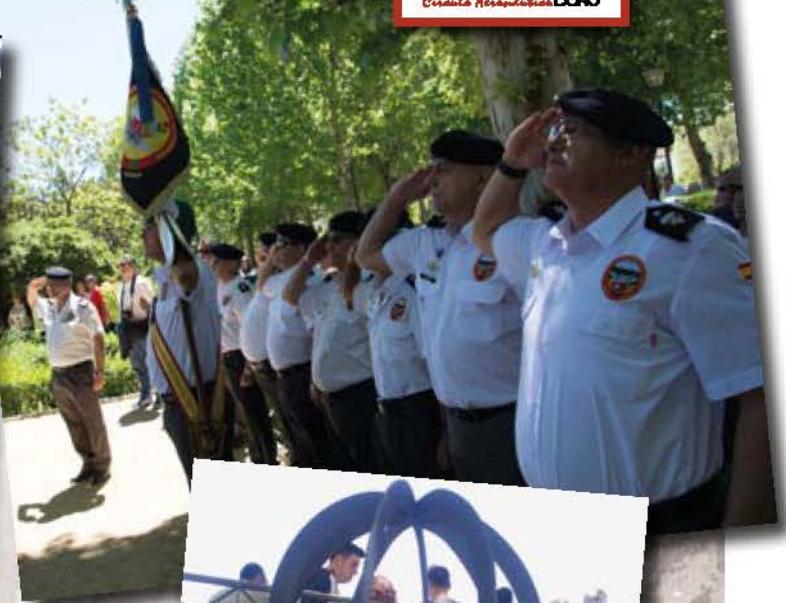
En la noche anterior, (según recoge la primera de las fotos) ante la bella fachada del Ayuntamiento accitano tuvo lugar el primer encuentro entre las dos partes impulsoras del homenaje: directivos del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro y miembros del Ayuntamiento de la ciudad de Guadix. Al día siguiente se sumarían a las actividades los excursionistas de la asociación langreana «CeXtu», que junto a los directivos del Círculo posaron para esta revista ante la portada principal de la Catedral de Guadix.



## De Pau a Guadix



JESÚS FERNÁNDEZ  
Círculo Aeronáutico DURO



Tres primeras fotos y tres emotivos momentos. Tras descubrir el monumento, la Banda Sinfónica Municipal de Guadix (dirigida por Ricardo Espigares), interpretó los himnos de Asturias, de Andalucía y de España, que las máximas autoridades civil, Primer Teniente de Alcalde y Concejal de Turismo, Iván López Ariza y militar Coronel Jefe de la Base Aérea de Armilla, Javier Hernández Antuña, de padres con origen en La Felguera, siguieron con el más riguroso respeto, tal y como recoge la fotografía.

Los Veteranos Paracaidistas de Almería y Granada, acudieron con su impecable uniformidad y acostumbrada marcialidad, no exenta de gran cordialidad. Gracias por acudir a nuestra llamada.

Emocionante encuentro el que tuvo lugar entre el sobrino nieto del aeronauta, Carlos Velázquez-Duro y González-Regueral con la nieta, Carmen García, de uno de aquellos hombres que se prestaron a auxiliar a Jesús Fernández Duro, para bajar a tierra y enrollar el globo, llevarle a la estación del ferrocarril y acompañar a nuestro ancestral paisano a sellar el certificado de su aterrizaje en Guadix.

Despedimos esta «salida» dejando allí el bonito monumento, uno más, que el Círculo Aeronáutico de La Felguera ha promovido en favor de la memoria del aeronauta y proyección hacia afuera de su villa natal, La Felguera.

# Tu nueva casa, más cerca.

¡Hemos  
bajado  
el tipo!

# +0,99%<sup>(1)</sup> Euríbor

TAE  
variable

**2,30%**<sup>(2)</sup>

TIN  
primeros 18 meses

**1,95%**<sup>(3)</sup>

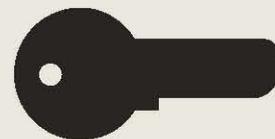
Hipoteca  
hasta

**30 años**

Y hasta el

**80%**  
de financiación

- Sin comisión de apertura.
- Sin comisión de estudio.
- Sin compensación por desistimiento por amortización parcial.
- Con carencia del capital el primer año si lo deseas.
- Y la posibilidad de reducir aún más el tipo por la contratación de otros productos.



La concesión de operaciones de riesgo está sujeta a los criterios de riesgo de Liberbank, debiendo tener en cuenta el plazo que la aprobación y formalización de estas operaciones requiere. Oferta válida hasta 30/06/2016. (1) Oferta condicionada a (i) la domiciliación por parte de los prestatarios de nómina/s por un importe superior a 2.000 euros mensuales o a la domiciliación de seguros sociales en el caso de autónomos, y a la contratación en Liberbank o Banco de Castilla-La Mancha de: (ii) un Seguro Multirriesgo Hogar, (iii) al menos una tarjeta de crédito por parte de todos los titulares del préstamo y a la realización de compras con las mismas por un importe superior a 1.500 euros por año, (iv) de un seguro de vida vinculado al préstamo y (v) de un Plan de Pensiones, con un aportación anual mínima de 600 euros. Revisión semestral, en el caso de no cumplirse alguna de las condiciones el diferencial puede incrementarse hasta alcanzar un máximo del 1,99%, en función de los productos no contratados. El importe del préstamo no podrá superar el 80% del valor de tasación (2) TAE Variable 2,30%, calculada para una operación de préstamo hipotecario para financiar la compra de una vivienda a plazo de 30 años, por un importe de 150.000 euros, incluyendo para su cálculo costes de tasación (286,41 euros), gestoría (508,20 euros), impuestos (1.665,00 euros calculado para IAJD de la comunidad autónoma de Madrid. El importe del impuesto puede variar en función de la comunidad autónoma), Seguro Multirriesgo Hogar anual (229,13 euros), registro de la propiedad (379,20 euros, incluye gastos de inscripción en el registro y búsquedas registrales) y seguro de vida vinculado al préstamo durante toda la vida del préstamo con una prima anual de 651,14 euros considerando un titular de 30 años, con revisión semestral del tipo de interés y cuotas mensuales. En el supuesto de que el Euribor resultase para algún concreto periodo de intereses inferior a cero (0), se entenderá que, a efectos del cálculo del tipo de interés ordinario aplicable, dicha referencia es igual a cero (0), siendo el tipo de interés aplicable durante ese periodo equivalente al diferencial pactado. El Euribor utilizado es el publicado en el BOE de fecha 02/04/2016: -0,012%. (3) La cuota durante los primeros 18 meses, calculado con los supuestos anteriores, es de 552,82 euros. La cuota mensual a partir del mes 19 será de 485,79 euros. Sujeta a posibles variaciones en los tipos y al cumplimiento de los productos contratados. La TAE Variable se ha calculado bajo la hipótesis de que el índice de referencia y los gastos mantienen el valor que se ha citado y que no varían durante toda la vida del préstamo. Esta TAE Variable variará con las revisiones del tipo de interés (o los gastos no se mantuviesen en los importes estimados) y por tanto, las cuotas. En el supuesto de no cumplirse alguna de las condiciones el diferencial puede incrementarse hasta alcanzar un máximo del 1,99%, en cuyo caso la TAE Variable, manteniendo igual el resto de condiciones, sería 2,44%. Seguros mediados por Liberbank Mediación Operador de Banca Seguros Vinculado SLU con CIF B24242067 o por Banco de Castilla-La Mancha Mediación Operador de Banca Seguros Vinculado SAU con CIF A45424553 (pertenecientes al Grupo Liberbank); inscritos en el Registro previsto en el artículo 52 de la Ley 26/2006 con las claves OV0009 y OV0020 respectivamente. Concertado seguro de responsabilidad civil profesional y capacidad financiera de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 de dicha Ley. Coberturas recogidas en las Condiciones Generales y Particulares de las pólizas. Liberbank SA con CIF A86201993 y domicilio social en Carrera de San Jerónimo 19, 28014 Madrid y Banco de Castilla-La Mancha SA con CIF A15011489 y domicilio social en Parque San Julián 20, 16001 Cuenca, perteneciente al Grupo Liberbank. Comunicación publicitaria.

# LA ILUSTRACION ESPAÑOLA Y AMERICANA



Precios de suscripción á LA ILUSTRACIÓN				Precios de suscripción á LA MODA ELEGANTE					
Madrid.....		Extranjero....		Madrid.....		Provincias..			
Un año.....	38 ptas.	Un año.....	50 fr.	1. <sup>a</sup> EDICIÓN	2. <sup>a</sup> EDICIÓN	3. <sup>a</sup> EDICIÓN	4. <sup>a</sup> EDICIÓN		
Seis meses...	19 "	Seis meses...	25 "	Un año....	Ptas. 36	Ptas. 24	Ptas. 18	Ptas. 12	
Tres meses...	10 "	Tres meses...	14 "	Seis meses.	" 18	" 12	" 9	" 6	
Provincias....	Un año.....	América, Asia y Oceanía...	Un año.....	Un mes....	" 3	" 2	" 1,50	" 1	
Un año.....	40 "	Seis meses...	35 "	Un año....	" 40	" 24	" 16	" 14	
Seis meses...	21 "	Un año.....	60 "	Provincias..	" 21	" 12	" 9	" 7	
Tres meses...	11 "	Seis meses...	35 "	Un año....	" 40	" 24	" 16	" 14	
En PORTUGAL, como en provincias, á razón de 120 réis por peseta.				Tres meses.				" 11	" 8

MADRID: Caballero de Gracia, 19 y 21.

PARIS: 4, rue de la Michodière.

REDACCIÓN Y TALLERES:

20, Paseo de San Vicente, 20

Año L.

MADRID 15 DE AGOSTO DE 1906.

Núm. XXX.



EXCMO. SR. D. JESÚS FERNÁNDEZ DURO,

† en San Juan de Luz el 9 del actual.

Véase el artículo del Sr. Carretero en la pág. 86.

Fotografía de Walter.



**EN LOS  
MOMENTOS  
DECISIVOS,  
GANA LA  
EXPERIENCIA**



A Marc Gasol le asegura poder ganar partidos, a nosotros poder asegurar la confianza de más de 3 millones de clientes y una historia de 70 años.

**902 345 717**

**caser.es**

VIDA SALUD HOGAR AUTO PENSIONES EMPRESAS



**Seguros de tu confianza**

# 1916 La primera travesía aérea de Los Andes

## La gloria para Argentina, lograda por Bradley y Zuloaga

*Este es un trabajo sin autoría personal, es una colaboración colectiva de la redacción de RESCATE, basada en la generosa aportación del Ing. Mario Alberto Battagion, facilitándonos su dossier sobre la travesía, y también se han tenido en cuenta las declaraciones de Ángel M. Zuloaga publicadas en el diario «Los Andes» el 26 de Junio de 1916 cuya reprografía igualmente nos fue facilitada, a solicitud nuestra, por el Sr. Battagion, y otros datos e ilustraciones extraídas de la revista «Caras y caretas» de aquella época, a nuestro alcance en la Hemeroteca Digital de la BNE.*

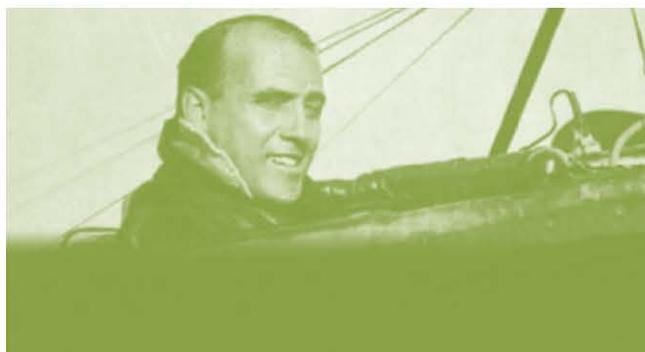
### Antecedentes

El 24 de junio de 1916, el hombre cruzó por primera vez por aire la cordillera de los Andes, lo que constituyó un hito en la historia de la aeronavegación, a mérito de la aerostación de Argentina. Aquella travesía, al igual que la primera de los Pirineos llevada a cabo por Fernández Duro, no se realizó en aeroplano, sino en globo.

Los protagonistas de semejante hazaña fueron un platense llamado Eduardo Bradley, y un mendocino llamado Ángel María Zuloaga.

Los primeros planes de efectuar el cruce en globo de la cordillera de Los Andes, la espina dorsal de la América del Sur, cuya dificultad no tenía antecedentes en toda América, fueron elaborados por el Ing. Jorge A. Newbery en 1910. Por esta razón se desplazó a Chile con el propósito de estudiar las corrientes atmosféricas en la región andina. En una entrevista, que concediera en aquellas fechas al diario «La Nación», afirmaba que, en caso de intentar el cruce utilizaría el esférico «Eduardo Newbery»; y que uno de los puntos que, además del estudio climatológico, debía resolver en Santiago, era la calidad del gas que podría utilizar, pues con «gas de alumbrado», de 0,7 Kg/m<sup>3</sup> de densidad, la altura máxima que podría alcanzar era de 6.000 metros; en tanto que con hidrógeno, estimaba que podría llegar e incluso superar los 7.000 m.

Tras haber realizado dichos estudios sobre las condiciones atmosféricas en la cordillera, a su regreso a Buenos Aires en febrero de 1911, desistió de tal proyecto y ante la insistente requisitoria de un grupo de periodistas, les respondió con frase que



El gran Jorge Newbery.

por premonitoria se haría famosa: «No cruzaré la cordillera en globo». A partir de ese momento se dedicaría con ahínco a estudiar y planificar para llevar a cabo el ansiado cruce aéreo de los Andes en aeroplano<sup>1</sup>.

Su prematura muerte, el 01 de marzo de 1914, como consecuencia de un accidente de aviación ocurrido en Los Tamarindos (Mendoza), frustró aquella idea. La «Primera Guerra Mundial», provocó que los aviadores argentinos y chilenos, carentes de material aeronáutico moderno, vieran frustrados sus proyectos de trasponer el macizo andino en aeroplano pues los aparatos de que disponían ya eran obsoletos.

El 8 de marzo de 1914, es decir, una semana después del fallecimiento de Jorge A. Newbery, otro joven ingeniero argentino, llamado Eduardo Bradley, se propuso como póstumo homenaje a Newbery, obtener el récord de altura en globo. Ese día ascendió junto con un amigo, Julio Crespo Vivot, hasta alcanzar la altura de 6.050 metros. Luego de obtener este récord, concibió la idea, de cruzar la cordillera de Los Andes en globo.

<sup>1</sup> Es opinión de la redacción de RESCATE que el motivo para que Newbery desistiese de forma tan rotunda de utilizar el globo como medio de cruzar los Andes, fueron las dificultades detectadas en Santiago de Chile para garantizarse el poder disponer de hidrógeno llegado el momento de la travesía. Las dificultades tenidas posteriormente por Bradley y Zuloaga parecen avalar la decisión.

Igualmente creemos que, el no haber llenado de gas el aeróstato tuvo incidencia en que se gastase un exceso de lastre y que agotado éste fuera causa, al aumentar el frío, del peligrosamente rápido descenso de altitud que obligó a arrojar desde la barquilla otros «pesos» para equilibrar el globo y poder concluir sanos y salvos tan glorioso vuelo.

Decidió entonces llevar a cabo una nueva experiencia de altura con el entonces teniente primero Ángel María Zuloaga, el 13 de abril de 1915. Ese día se elevaron, desde la localidad de Bernal, provincia de Buenos Aires, y tras alcanzar la cota de los 7.000 metros, descendieron en el paraje «Piedras de afilar», en Uruguay. La travesía tuvo una duración de 3 horas y abarcó un recorrido de 300 kilómetros; durante el cual tuvieron que soportar una temperatura de 22 grados bajo cero (-22° C)

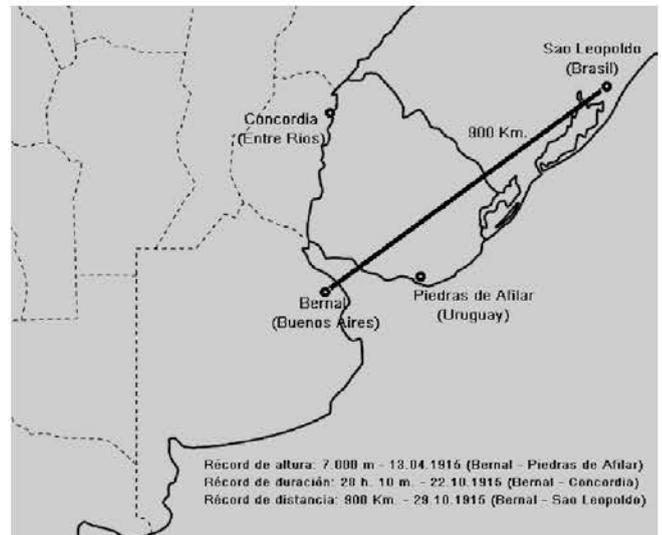
Luego del éxito obtenido, se gestó la idea de cruzar la cordillera de Los Andes; y para acometer el reto con mayores posibilidades de éxito decidieron intentar, como preparación técnica, y habiéndolo logrado con el de altura, acometer dos nuevos records: el de duración o permanencia en el aire, y el de distancia. El primero lo lograron el 22 de octubre de 1915, permaneciendo en el aire durante 28 horas y 10 minutos navegando entre Bernal y Concordia, provincia de Entre Ríos; en tanto que el segundo, el de distancia, lo obtuvieron una semana después, el 29 de octubre, cuando unieron Bernal con Sao Leopoldo en el Brasil, lugares separados 900 Km. .

Con estos logros se dedicaron a estudiar y elaborar todos los detalles y dificultades que habrían de superar para llevar a cabo su ambicioso proyecto de cruzar los Andes. En marzo de 1916 se llevó a cabo en Santiago de Chile la *Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana*, Asistiendo, entre otros representantes argentinos el Ingeniero, Eduardo Bradley y el Tte. Primero, Ángel M. Zuloaga.

Bradley y Zuloaga llevaron consigo dos esféricos del Aero Club: el «*Eduardo Newbery*» y el «*Teniente Origone*», ya que habían sido autorizados por el gobierno argentino a permanecer allí, pues habían establecido que ese mes (marzo) era el más apto para realizar el intento.

Coincidieron en tal suceso con el gran pionero e ilustre hombre de ciencia brasileiro, ingeniero Alberto Santos Dumont, quien intentó vanamente disuadirlos de su proyecto, alegando que la travesía, dadas las condiciones climáticas de la cordillera, era totalmente imposible de llevar a cabo.

Innumerables inconvenientes, motivaron que, a partir de la fecha originalmente establecida para el 16 de abril de 1916, la salida fuese aplazada varias veces, como por ejemplo, el 26 de mayo, oportunidad en que el esférico no pudo superar los 5.800 metros de altura; o el 17 de junio, en que, no obstante haber alcanzado la altura necesaria, las corrientes de altura resultaron ser muy lentas lo que habría aumentado el tiempo de la travesía hasta superar con mucho el máximo aconsejable volando



Dibujo del trayecto Bernal-Sao Leopoldo.

sobre zonas tan escabrosas e inhabitadas, además de las altas posibilidades de que la noche y su oscuridad les sorprendiera antes de finalizar el vuelo.

Sin desalentarse ni por los problemas mencionados, ni por los intentos abortados por fallas en la obtención del gas, llegaron al día 24 de junio con todos los aprestos listos: *...Llega, por fin, el 24 de junio, en que pudimos ver nuestros esfuerzos y desvelos coronados por el triunfo. Aquella noche permanecimos en la fábrica y a las 3 de la mañana todos estábamos de pie; ingenieros y obreros por su lado en la producción de gas y nosotros preparando los aparatos meteorológicos y vigilando la tarea de inflar el globo, según las propias palabras de Bradley.*

### Nada a la improvisación, reservas informativas

*Habla a la prensa el aeronauta militar argentino Ángel María Zuloaga* «La empresa, fue preparada hasta en los más mínimos detalles, con un año de anticipación. La idea de ella fue del Sr. Bradley, quien convino conmigo todos los pormenores. Nos pusimos, desde entonces, en relación con la oficina meteorológica de Chile, y con la de Argentina, las cuales nos suministraron toda clase de datos científicos sobre regímenes de vientos y estaciones de tiempo menos variables.

El Dr. Walker Knoche se interesó vivamente en todos los asuntos relacionados con nuestra empresa y por ser él un sustentador de la teoría de los vientos altos del Oeste ayudó a la preparación científica de la expedición con todo afán. El detalle y la base científica sobre la cual reposa la tentativa de la travesía aérea de la cordillera de los Andes, por sus más altas cumbres, ya les fue remitida a ustedes, a la prensa; y respecto a la base deportiva, es ya bien



Eduardo Bradley.



Ángel M.ª Zuloaga.

conocida en América la actuación de nosotros dos, dentro de la aviación y de la aeronáutica. Con el firme convencimiento pues, de que la travesía era posible de Chile hacia la Argentina aprovechando los vientos altos de siete mil metros arriba, pusimos **manos a la obra**. Salvados los obstáculos de esta índole quedaba otro grave problema por resolver y era el del gas a emplear para la inflación del aeróstato con el que deberíamos verificar la prueba. De Europa era materialmente imposible conseguir hidrógeno almacenado en tubos o botellas herméticas, como es costumbre. La fabricación de este gas tan liviano, entonces, la debíamos hacer nosotros y al efecto resolvimos adoptar un procedimiento químico: el hierro tratado por el ácido sulfúrico, como el más económico y posible por la facilidad para allegar los diferentes elementos. A este efecto y contando tan solo con nuestro propio esfuerzo pudimos lograr **todos los elementos que necesitábamos**. De esta tentativa no se dijo a nadie nada y todo se mantuvo en la más absoluta reserva, pues queríamos revestir de la mayor seriedad a una empresa que para nosotros tendría doble significado; primero la científica y deportiva, y segundo que queríamos ofrendar al triunfo a la Patria en el año de su Centenario, según lo expresó en la nota por la cual solicitaba al

Sr. Ministro de guerra para trasladarme a la vecina república de Chile, y tercero vengar a nuestro genial maestro Jorge A. Newbery, caído al pie de los Andes antes de desafiar sus moles.

### El Gas Adecuado

El presidente de la nación, sabedor de nuestros propósitos, hizo que el material necesario para la **fabricación del gas, fuera trasladado a Chile** por cuenta del gobierno argentino. Nos acompañaban en esta expedición, un técnico para dirigir las instalaciones de baterías para producir hidrógeno y correr con todo lo que fuera de índole puramente técnica a este respecto. La primera producción con **las maquinarias llevadas de Buenos Aires, fue el fracaso más desconsolador**, teniendo que terminar de inflar el aeróstato con gas común de alumbrado, y a fin de hacer una experiencia sobre la bondad del poco hidrógeno producido, realicé en compañía del sr. Carlos Dosso Obligado y del Sr. Armando Benegas, secretario del Aeroclub de Chile, una ascensión en la que alcanzamos la altura de cinco mil metros, encontrando ya allí corrientes favorables hacia la cordillera y dejando así establecido el record nacional de altura, de Chile.



Zuloaga y Bradley a punto de emprender uno de sus vuelos de prueba.

No obstante tener que volver al principio para la fabricación de un nuevo gas, nos alentaba la idea de la constatación de las corrientes de Oeste a Este. Para la nueva producción de hidrógeno había que hacer llevar de Buenos Aires otra gran remesa de ácido sulfúrico, virutas de hierro y otros elementos químicos, aprovechando esta oportunidad para ampliar las instalaciones y modificar las que ya había. Nuevo ensayo pues, de producción de hidrógeno con la cooperación de algunos técnicos chilenos que, desgraciadamente, no obstante su buena voluntad, nada pudieron hacer, perdiendo nuevamente ya la esperanza de volver a producir hidrógeno.

Los recursos con los que contábamos para la expedición estaban casi agotados, y no contábamos con la ayuda ni cooperación de nadie; teníamos que desenvolver nuestra acción con suma cautela, a fin de no abandonar la empresa por falta de medios materiales. Lo que más nos dolía era tener que luchar contra los inconvenientes de orden técnico, insalvables aquí, en América del Sur por falta de elementos.

Por otro lado estábamos firmemente decididos a llegar hasta el sacrificio por el hecho de haber empeñado ya nuestra palabra con los compatriotas y estar de por medio el honor nacional, puesto que nos encontrábamos en país extranjero.

Ante la perspectiva de lo avanzado de la estación, que en ningún momento consideramos un obstáculo, nuestro acicate era mayor pues se acumulaban los inconvenientes de toda naturaleza haciendo más ardua e interesante la travesía. Solicitamos con toda urgencia a la oficina de gas de Quilmes (bajo la dirección del ingeniero Gunther) datos precisos sobre la elaboración de un gas que tuviera por lo menos un setenta por ciento de hidrógeno. Mientras tanto y habiendo transcurrido tanto tiempo desde

que empezaron nuestras experiencias, Chile entero ponía en duda nuestro triunfo, y aun nuestros compatriotas temían un fracaso.

Ya en posesión de los datos necesarios para la elaboración del gas liviano, hicimos una primera prueba, que fue secundada con todo ardor por el administrador de la usina de gas de San Borjas, única en Santiago de Chile. A este efecto, y como no se trataba de una tentativa, sino de una prueba de gas, fueron invitados varios conocidos sportsman chilenos, con los cuales realicé una magnífica ascensión, llevando cuatro pasajeros y una buena cantidad de lastre, quedando entonces con esto bien probada la bondad del gas. Faltaba ahora someterlo a una prueba más ruda, es decir a hacer altura y navegar en las altas capas atmosféricas, lo que realizamos después con éxito muy halagüeño. Obtuvimos con suma facilidad seis mil cuatrocientos metros de altura y mantenernos en el aire cinco horas en forma regular. En este ensayo nuevamente volvimos a encontrar las corrientes permanentes del Oeste, y quizás de haber salido preparados para la travesía, la hubiéramos intentado, pero tuvimos que aterrizar en los primeros contrafuertes con viento Noroeste. Satisfechos de estas experiencias regresamos a Santiago con todo el material y allí nos esperaba un contratiempo de orden moral con el cual no contábamos, que era la resolución del Aero Club Argentino (al cual nos honramos con pertenecer como miembros de su comisión directiva) de que esta institución no auspiciaba la tentativa de pasar los Andes en globo por falta de elementos de base científica y deportiva. Ante un ataque tan inesperado como injustificado guardamos el más absoluto silencio convencidos de que en todas las grandes empresas, es humano soportar reveses de toda índole, y esto fue un acicate a nuestro amor propio para perseverar en la misión que nos habíamos propuesto. Al efecto y tomando todas las precauciones del caso, preparamos una primera tentativa de cruzar los Andes. El «Eduardo Newbery», cuyo cubicaje es de dos mil cuatrocientos metros, fue inflado con algo más de la mitad y pudimos salir, aparte de con todos los instrumentos para observaciones meteorológicas, tubos de oxígeno y víveres, con 16 bolsas de lastre. En estas condiciones hicimos con suma facilidad cuatro mil quinientos metros siendo arrastrados a esta altura por una corriente tan formidable que nos llevó en una hora y veinte minutos de Santiago a Putaendo, pasando ante San Felipe de los Andes cubriendo algo más de una hora y veinte. Como se hacía ya peligroso, por la hora, intentar alcanzar más altura dado que también nos separábamos de todos los centros principales de poblaciones, resolvimos aterrizar dando por fracasada esta primera

tentativa. Con grandes dificultades fue transportado el material a Santiago, donde volvimos a quedar a la espera de tiempos favorables. En esta circunstancia recibí orden terminante del señor ministro de guerra de regresar a mi país. Pero teniendo ya la seguridad del triunfo y que todo era cuestión de esperar la oportunidad debida, solicité y obtuve del Sr. Ministro una prórroga de licencia, la cual me fue concedida aprovechándola para hacer esta última tentativa que ha sido coronada por el éxito.

### La hazaña

Siempre rodeados de la mayor reserva en todas nuestras experiencias y tan solo acompañados por compatriotas íntimos que seguían con sumo interés nuestro trabajo; tales como el Dr. Honorio Leguizamón Pondal, teniente coronel Joaquín Leiva y hombres de ciencia que tenían una fe ciega en nosotros, como el Dr. Walter Knoche y el Dr. Marcos Davinson; resolvimos hacer una nueva tentativa subsanando errores y dificultades surgidas en las anteriores. Al efecto, desde el día 23 a la mañana se empezó a elaborar en la usina de San Borjas un gas lo más liviano posible, y nos preparamos para todo lo concerniente a nuestra empresa. La noche del 23 al 24 pasó sin mayores incidencias notables; tal sólo se dejó preparado para la madrugada el «Eduardo Newbery», en cuya preparación tomamos parte personalmente. A las cinco de la mañana del día 24, y después de haber constatado la regularidad del tiempo por los telegramas diarios que recibíamos de la oficina meteorológica de Buenos Aires y de la de Santiago de Chile decidimos iniciar la inflación del aeróstato. Esta operación terminó a las siete en punto de la mañana. En los veinticinco minutos restantes que precedieron a la partida, nos ocupamos de poner en marcha los registradores, acondicionar el tubo e inhaladores de oxígeno así como las provisiones y demás efectos que llevábamos para la travesía. A las ocho y media en punto mi amigo Bradley daba la orden de partida y el esférico empezó a remontarse, al principio muy lentamente; navegábamos, más o menos a cincuenta metros en una mañana muy clara y muy apacible, cuando sentimos a lo lejos el ruido característicos de motores de aeroplanos y divisamos en el horizonte, hacia el Sur, una escuadrilla militar que venía a saludarnos, empezando a volar en círculo alrededor del aeróstato, mientras este empezaba ya una ascenso rápido y muy pronunciado. La ciudad de Santiago se veía toda envuelta en nieblas y la cordillera presentaba un aspecto hermosísimo y poco común de nitidez. Todo hacía presagiar grandes esperanzas. Al llegar a los mil quinientos metros y después de haber mar-



Zuloaga y Bradley dispuestos para subirse a la barquilla.

chado en diferentes rumbos, dentro de un reducido círculo, por efecto del calor del sol sobre el globo, expandiendo el gas en su interior y aumentando el volumen de la esfera, empezó el esférico a subir con extraordinaria rapidez buscando su zona de equilibrio, llegando así en pocos momentos a cinco mil quinientos metros en que tomó un rumbo casi decidido hacia la cordillera. Siempre en ascenso y llegado a los seis mil metros, tomó rumbo directo Noroeste, marchando desde este momento con extraordinaria rapidez. Para obtener el equilibrio no fue necesario soltar gas pues el aeróstato había sido inflado con escasez de gas. A las nueve y veinticinco minutos entrábamos en los primeros contrafuertes, dejando a nuestras espaldas la gentil ciudad de Santiago nos centramos en la verificación constante en la marcha a través de altímetros y registradores con el fin de mantener al esférico siempre en ascenso, ansiando solamente mantener el acercamiento a las elevadas cumbres hacia las cuales avanzábamos con gran rapidez. Durante dos horas mantuvimos el «Eduardo Newbery» en constante ascenso, desfilando a nuestros pies las inmediaciones de esos paisajes siempre nevados.

El panorama que se ofrecía a nuestra vista era realmente indescriptible; a nuestra derecha, y casi próxima, podíamos admirar la soberbia rigidez del Tupungato, que levanta sus moles hasta confundirse con el cielo.

A las once advertimos, conmovidos, la división de las aguas y los valles, que profundos y misteriosos se perdían en nuestra querida Patria, hasta confundirse en la lejanía del horizonte. Un sol de luz radiante mostraba aquél paisaje de muerte y desolación, y el esférico, marchaba a la colosal altura de ocho mil

cien metros. ¡Ya estábamos en territorio argentino! ¡Nuestro anhelo cumplido! ¡La muerte poco importaba ya!.»

*Un inciso para dar cuenta de que Eduardo Bradley, introducida en el relato del vuelo la incidencia sufrida* «al alcanzar tan altas cotas, ya se vivieron momentos de terrible peligro en los que temimos vernos impulsados contra las estribaciones. Los expedicionarios necesitamos recurrir a las caretas de oxígeno; y, a las incomodidades del enrarecimiento del aire, se unirían las del frío: el termómetro marcó 32 grados bajo cero.

A 8100 metros de altura cruzaron el macizo central, 1264 más altos que la cumbre del Aconcagua que es la quinta del mundo en importancia.

A partir de ese momento, reducido sensiblemente el volumen del globo a consecuencia de frío reinante y al hecho de no haberse llenado de gas el globo, se inició un rápido y peligroso descenso, y para poder estabilizar el aeróstato en cotas de seguridad, nos vimos obligados a arrojar no solamente todo el lastre que llevábamos, sino todos aquellos objetos que consideramos prescindibles, incluyendo alimentos, el arma reglamentaria y hasta el tubo de oxígeno. Sin lastre suficiente, que habíamos tenido que ir gastando para permanecer en ascenso, para prolongar nuestro viaje, los ocupantes del globo sabíamos que no disponíamos de mucho tiempo y que nos era necesario encontrar prontamente un lugar habitado y apropiado para descender». *Insistiendo en su relato Bradley*, «...En aquel interminable cambiar de forma de los picos y de los abismos, aparece de pronto hacia el Norte una profunda quebrada por cuyo fondo corría un torrentoso río que desde lo alto sólo parecía una angosta zanja. Nuestra atención quedó fija en aquel punto y las cartas nos indican que es el río Mendoza; instantes después divisamos una estación y la línea de ferrocarril serpenteando a la par del río».

*Y retornamos a Zuloaga:* «Siguiendo siempre la vertiginosa velocidad que nos arrastraba, nos llevaba siempre en rumbo Noroeste, siguiendo casi en paralelo la línea del transandino, cuyas estaciones desde Las Cuevas adelante, íbamos constatando. Haciendo caso omiso de la gran dificultad que teníamos para respirar, tratábamos de hacernos oír de aquellos que seguramente, allá abajo, no advertían nuestro paso. Media hora más de marcha y se nos presentó el amplio y hermoso valle de Uspallata. El frío era intensísimo y el barógrafo registraba treinta y dos grados bajo cero. A lo lejos y en dirección a la ciudad de Mendoza las montañas estaban totalmente cubiertas de nieve.

Teniendo en cuenta que el alejamiento de centros de población y de la vía férrea sería casi fatal, resol-



El piloto Eduardo Bradley, al ser saludado de la estación por el público que lo llevó en su día, en camino de inmensa multitudinaria que saluda a los valientes argentinos, a su llegada a Buenos Aires.

Fue un voladorero del día el lanzamiento público realizado el día 28 a los pilotos Zuloaga y Bradley, como acto de admiración por su heroica empresa de haber efectuado la difícil travesía de la Cordillera de los Andes, en globo, pasando sobre el Aconcagua, y a una altura de sólo mil quinientos metros.

La ciudad de Mendoza fue para los aeronautas un punto de interés entusiasta despertado por su arribo, y en el trayecto continuaron recibiendo las más vivas demostraciones, hasta su llegada a Retiro, donde eran esperados por una multitudinaria multitud, que saludaba tributarles sus aplausos.

Al desembarcar, el pueblo les oxarizó de inmediato, y los condujo a hospedarse en el local del Cuartel Militar, donde se les hizo una brillante recepción, agitando luego al "Club de Gimnasia y Esgrima".



El capitán Ángel M. Zuloaga, llevado en hombros, de la multitud, en camino de inmensa multitudinaria que saluda a los valientes argentinos, a su llegada a Buenos Aires.

Recibimiento a pie de estación.

vimos mi amigo Bradley y yo, aterrizar en el valle, y al efecto provocamos al noble y veterano «Eduardo Newbery» un descenso violento. Rápidamente descendimos cuatro mil metros de altura y a los tres mil quinientos metros de altura el viento bajo nos empujó hacia la quebrada La Cepa, muy próxima a la estación Uspallata. En estas circunstancias una detonación muy grande conmovió a nuestros espíritus y comprendimos que era una salva saludando nuestro arribo. Buscando ansiosos entre aquella serie de peñascos abruptos e imposibles un lugar para efectuar un aterrizaje sin peligro de muerte, resolvimos hacerlo en la escarpada ladera de un alto cerro del fondo de la quebrada. Valvuleando (sic) rápidamente conseguimos acercar al suelo el esférico y diez metros antes de tomar tierra le desgarramos, cayendo pesadamente contra las rocas, arrastrándonos en loca carrera, dando tumbos entre aquellas moles hasta que por fin, ya herido de muerte, el «E. Newbery» dejaba escapar su vida por la válvula y por el desgarre, quedando inmóvil después de habernos paseado por las más altas cumbres del globo.

Inmediatamente de salir de la barquilla nos dedicamos a examinar el panorama que nos rodeaba,

y allí como apareciendo a un paso, estaba la estación de Uspallata, y del otro lado del Río Blanco se percibía nítidamente el caserío de la estancia «Uspallata».

Sin esperanzas de que llegaran rápidamente personas al lugar de descenso, pusimos manos a la tarea engorrosa de acondicionar el material. Las dificultades, por lo agreste del terreno, no permitían maniobrar rápidamente, de modo que durante más de dos horas estuvimos luchando por sacar la red del globo; una vez terminada esta maniobra resolvimos el descenso por la difícil quebrada, sintiendo al poco rato voces dadas por un grupo de paisanos que venían en nuestro socorro. El encuentro con estas modestas gentes fue realmente emocionante, pues nos asediaban a preguntas y con los ojos llorosos de emoción recibían nuestras ligeras explicaciones.

Unos minutos después y ya en marcha hacia la estación, encontramos al señor ingeniero de puentes y caminos Sr. Sorokin, quien venía provisto de toda

clase de medicamentos en previsión del accidente que suponía nos había ocurrido. En efecto, según nos manifestó este señor, el jefe de estación había anunciado que él había presenciado la caída del globo y que se había estrellado contra los cerros, sin que viera persona alguna. Y así comentando las incidencias del viaje, llegamos a la estación a las cuatro de la tarde siendo recibidos por una veintena de gentes humildes que estaban en dicha estación. Momentos después procedimos a comunicar la buena nueva al señor presidente de la nación Argentina, al señor ministro de guerra y a nuestras familias.

Todo lo que vino después, de merecidos homenajes necesitaría gran número de páginas de las que no disponemos en RESCATE. Lo principal, la conquista aérea de los Andes, la gran hazaña de los dos aerosteros argentinos Bradley y Zuloga, queda aquí registrada como un «rescate» más que hacemos desde la Historia.

## “Cuadernos PIONEROS” a disposición el Tomo I, de la Historia de la Aviación Española

Completo, maquetado con índices, y corregido en un vistoso y útil PEN DRIVER.USB con elemento aeronáutico.



### DISPONIBLE EN “USB” EL TOMO I –COMPLETO Y CORREGIDO–

Ahora puedes adquirir un bonito PEN DRIVE FIGHTER AIRCRAFT con el Volumen I de PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA maquetado y revisado en un único PDF acompañado de interesante material adicional en el interior.



Si reservas tu PENDRIVE **antes del 10 de Junio** solo te costará **10 €** (gastos de envío incluidos) PEDIDOS Y CONSULTAS: contacto por e-mail a: **[dlb-2015@hotmail.com](mailto:dlb-2015@hotmail.com)**

Los envíos se realizarán a partir del 25 de Junio.

En la foto: el joven investigador histórico cántabro DON DAVID LAVÍN BORDÁS, autor de la Historia de la Aviación Española, coleccionable por cuadernos mensuales, que altruista y gratuitamente permite descargar en PDF desde la web del Círculo Aeronáutico.

# Pilotos venezolanos en la Iª Guerra mundial

## Los Pilotos Carlos Otto Meyer Baldó y Mario Augusto Velázquez Machado, héroes venezolanos, en bandos enemigos

### Iª Parte:

## Carlos Otto Meyer Baldó

CARLOS CONCEPCIÓN FUENTES  
*Historiador Aeronáutico Cubano*

ANTONIO GARCÍA MARTÍNEZ «BACTERIO»  
*Historiador Aeronáutico*

EL 13 DE FEBRERO DE 1930, a las 16:30, hora de Caracas, en el Cementerio General del Sur de la capital venezolana, familiares y amigos del teniente alemán Karl Odebrett, «AS» de la Iª Guerra Mundial, y ex-comandante de la JASTA 42, le daban su último adiós. Entre los asistentes, estaba presente un antiguo colega de los combates aéreos sobre los cielos beligerantes de la distante Europa, el venezolano Carlos Otto Meyer Baldó, que combatió del lado alemán como piloto de la JASTA 11.

Para la época, después de concluida la gran guerra y una vez firmados los acuerdos de paz, no pocos pilotos veteranos se vieron forzados a la migración, algunos buscando mejor bienestar familiar en el continente americano, y otros retornando a su patria. Entre los que regresaron a su tierra de origen, se destacaron los cubanos Francisco Terry y Santiago Campusanos, relacionados en artículos anteriores de nuestra Revista de Historia y Cultura Aeronáutica, *RESCATE*, el pasado año, centenario del inicio de la Gran Guerra, quienes apoyaron desde el aire al bando vencedor.

En el caso de los venezolanos referidos, la participación fue igualmente destacada, Carlos Meyer, llegó a formar parte como piloto de caza, de la célebre JASTA 11, comandada por el «AS» de ases, Manfred von Richthoffen, el temible *Barón Rojo*, y sobrevivió a las acciones de guerra de forma casi milagrosa, con un valor y ascendente carrera aérea, propia de los ases que le rodearon.

Carlos Otto Meyer Baldó nació el 21 de abril de 1895, en la vecindad de «*El Milagro*», Maracaibo, ciudad costera de Venezuela. Hijo de un próspero comerciante alemán de café y de madre venezolana, desde niño recibió una amplia formación escolar e idiomática, bajo la guía de una institutriz alemana. Después de vivir en Caracas por varios años, la familia se traslada en 1908 a la prospera ciudad alemana



El Teniente Piloto Carlos Meyer (izquierda), junto a su observador de la Escuadrilla FA201A, de la que era miembro en la primavera de 1917.

de Hamburgo, donde concluiría sus estudios el joven Carlos, que para entonces solo pensaba en seguir los pasos de su padre, en la administración de los negocios familiares.

Sin embargo, en el verano de 1914, con el estallido de la guerra europea, que vislumbraba alcanzar proporciones mayores, se cambió el curso de la vida de millones de jóvenes, sin distinción de edades y posiciones sociales, gran parte de ellos se vieron envueltos en la más terrible de las guerras que habían azotado a la humanidad antes del siglo XX, fueron los protagonistas, sobre el terreno, de tal desdichada aventura.

El joven de diecinueve años, en agosto del 1914, se ofreció de voluntario en su vecina Escuela de Caballería de Wansbeck, y entre el 16 de noviembre



Foto a la entrada de la clínica el Castillo MarcKebeeke, sentado al centro (con venda sobre su cabeza) Manfred von Richthoffen (Barón Rojo), detrás Carlos Meyer (inclinado), junto a otros miembros de la escuadrilla alemana JASTA 11, el 30 de julio de 1917.

y el 15 de diciembre, conoció de los horrores de la guerra, participando en la batalla de Lodz, en los terrenos del cruento frente ruso.

El segundo año de guerra lo inició junto al Noveno Regimiento de Dragones, nuevamente combatiendo en el frente Ruso. Después de notable participación en numerosos combates, para mediados de septiembre de 1915, regresa a casa, y el día 26, es ascendido a Teniente de la reserva, y condecorado como héroe local de su ciudad.

En marzo de 1916 regresa por última vez al frente oriental, donde los rusos seguían resistiendo el fuerte embate de la caballería e infantería alemana y donde a su vez, se empleaba con mayor fuerza el arma aérea, que para entonces demostraba con creces su valía en el desarrollo de las operaciones bélicas. Por entonces, gracias a la divulgación constante, en diarios y revistas, de las operaciones aéreas y de la promoción a los primeros héroes alemanes del aire, Max Immelman y Oswald Boelcke, un grupo considerable de jinetes pidieron su ingreso a la nueva y temible arma, para convertirse en los protagonistas y pioneros de la guerra en el aire, entre ellos Meyer y un amigo muy cercano que le había seguido desde la escuela y durante la guerra en la caballería, Eddy Lübbert, quien de forma indirecta influiría en el destino aérea de Meyer.

### Carlos Meyer, inicios en la aviación militar

A finales de 1916 ingresó Carlos Meyer y su amigo Eddy Lübbert en la Escuela Imperial de Aviación, estudiando Meyer en la *Flieger Ersatz Abteilung* número 3, en la ciudad de Gotha, en el centro de Alemania, mientras que su amigo Lübbert lo hacía

en la número 11. Aunque separados, mantuvieron una constante relación y correspondencia, y mientras Meyer brindó sus iniciales servicios aéreos en el frente occidental, después de graduarse a inicios de febrero de 1917, en el escuadrón de aviadores de artillería *FA201A*, Lübbert lo hacía desde finales de 1916 en la famosa escuadrilla de caza *JASTA 11*, comandada desde entonces por

Manfred von Richthoffen, a la muerte en octubre de su mentor Oswald Boelcke.

Es de referir que el buen desempeño de Meyer en las misiones de combate a bordo de los biplaza de artillería del tipo *LVG* y de los *Albatros C III*, así como el servicio de su amigo Eddy en la escuadrilla aérea alemana más famosa, hasta su derribo en combate el 30 de marzo de 1917, y finalmente la búsqueda de nuevos pilotos por Richthoffen, para reforzar su *JASTA*, influyeron en el ingreso de Carlos Meyer el 14 de julio de 1917, en la famosa escuadrilla.

Su arribo no fue en el mejor momento de la unidad aérea de combate, pues para entonces sus primeros oficiales, Manfred von Richthoffen y su segundo al mando, Kurt Wolf, estaban convalecientes de heridas recibidas en acciones de combate. Por tal motivo le recibe el Capitán Wilhem Reinhard, quien al segundo día lo envía al combate como parte de la famosa escuadrilla, y al tercer día, combatiendo cerca de Ypres, territorio Belga, contra el AS británico capitán Noel Webb, quien maniobraba con gran destreza su versátil *Camel*, Carlos Meyer, tripulando su *Albatros D V*, recibe de su oponente una herida de metralla, cuando se iniciaba la noche, y aproximadamente a las 21:00 horas de ese día, logra maniobrar y aterrizar en su campamento aéreo.

Meyer es enviado a recuperarse en una clínica ubicada en el Castillo MarcKebeeke, lejos de la línea del frente de combate, donde eran atendidos otros colegas del Cuerpo Aéreo, entre ellos, estaba el mismísimo jefe de *Jasta*, el admirado Manfred von Richthoffen. La estancia breve de Meyer en dicha clínica fue muy fructífera, como para algunos bisoños pilotos de combate que le acompañaban, pues mantenían agradables charlas y recibían de forma directa las anécdotas del insigne capitán. Recordando uno de esos encuentros lo es una difundida imagen de la prensa alemana, donde, a la entrada de la clínica fueron retratados miembros de la *Jasta 11*, sentados junto a su capitán, quien aún mostraba su venda en la cabeza.

Pronto retorno el venezolano al frente, quien para entonces, cual sus colegas, llevaría como insignia en la solapa de su chaqueta dos cintas bordadas, una cinta con los colores germánicos y la otra con el tricolor amarillo, azul y rojo de Venezuela, significativo

de su amor patrio y de las raíces Iberoamericanas que nunca olvidaría.

El 31 de julio de 1917, pocos días después de restablecido, despegaba Meyer junto a su escuadrilla, y volando a unos tres mil metros de altura, al oeste de Diemlingseck en búsqueda de aviones ingleses durante la tercera batalla de Ypres, próximo a la una de la tarde, se encuentra con un RE8, biplano de observación del Escuadrón No 4 del Cuerpo Real de Vuelo, cuyos tripulantes no se percataron de la presencia del *Albatros*, pilotado por el venezolano de la *Jasta II*, quien desde la altura y teniendo como protección el sol, descargó una larga ráfaga de disparos sobre el fuselaje del biplano británico, hiriendo de gravedad al artillero, para posteriormente maniobrar por debajo del mismo y tras otra ráfaga certera, con la cual pierde la vida el piloto, derriba al avión británico, para darle a Carlos Meyer su primera victoria aérea confirmada.

Su segunda victoria, aunque no confirmada por el bando alemán, sería el 14 de agosto de ese año, cuando durante un vuelo de patrullaje al sur de Ypres, junto al colega de su *Jasta*, Teniente Müller, obtienen victorias sobre un caza *Sopwith Camel* inglés, que más tarde el Noveno Escuadrón Real Naval reporto derribado por *Albatros* del bando alemán, era el *Camel B3820* tripulado por el Teniente Baron, cerca de su base británica en la costa Belga.

El 15 de agosto de 1917 regresa formalmente el jefe de escuadrón a su famosa *Jasta II* y lo hace con un nuevo miembro, el teniente piloto George von der Osten, quien se convertirá en un gran amigo del venezolano. Ellos acompañan al Comandante General del servicio aéreo alemán, Erns von Hoepfner, quien asiste a un acto de reconocimiento a la escuadrilla, donde se le entrega a varios de sus miembros condecoraciones por los méritos personales y colectivos, destacando Carlos Meyer, quien recibe de manos del comandante general la Copa *Ehrenbecher*, Copa a la Victoria en Combate Aéreo y la condecoración *Cruz de Hierro*, por hechos de guerra y valentía demostrada en el combate.

A fines de ese mes la escuadrilla recibe un prototipo del triplano *Fokker* que en pocos meses, mejorado técnicamente, se hará famoso en manos del jefe de la *Jasta II*. Carlos Meyer tendrá la importante misión desde el 3 de septiembre, de custodiar y proteger a toda costa el aeroplano novedoso tripulado por Richthoffen.

Ese mismo día participa de un temible duelo entre su jefe y un diestro adversario del Real Cuerpo No 46, el teniente británico Algernon Frederick Bird, quien tripulaba un *Sopwith Pup* junto a su grupo de vuelo C.



Formación de la *JASTA II* durante reconocimiento del mando superior. Carlos Meyer (al centro con gorra blanca) presentado por Manfred von Richthoffen. Septiembre de 1917.

Después de varios minutos de maniobras entre los contendientes, sobre la región sur de Bousbecke, donde a su vez participaban tres *Albatros* de la escuadrilla alemana enfrentando a igual número de británicos, el triplano de Richthoffen, constantemente seguido del *Albatros* de Meyer, tomó la iniciativa de ataque contra el jefe británico, persiguiéndole e intercambiando entre ellos consecutivas ráfagas de ametralladoras, desde los tres mil quinientos metros de altura hasta casi cincuenta metros del suelo, donde el piloto británico, haciendo gala de maestría, ametralló tropas alemanas que le disparaban al identificarlo como adversario, hasta que el experimentado capitán alemán logró un certero disparo que inutiliza el motor del aeroplano británico, y este se precipita a tierra, siendo capturado el teniente Bird, ligeramente herido, por tropas alemanas que lo llevan a presencia del AS de la *Jasta II*, quien se hace acompañar de Meyer.

Poco después el triplano es reemplazado por su modelo definitivo, que sería el triplano *Fokker Dr.I*, que adoptaría cada piloto con los colores de su gusto, tomando el de Richthoffen un color rojo bermejo sangre, que le daría para la posteridad el famoso sobrenombre de «Barón Rojo».

El 15 de septiembre, Meyer, participando de la segunda patrulla diurna junto a su colega y amigo, el teniente George von der Osten, atacan a un biplano de dos plazas (Piloto y artillero) del tipo *DH-4*, del Escuadrón de Reconocimiento No 55 Inglés, sobre las cercanías de Frezemberg, territorio ocupado por tropas alemanas. El piloto alemán dispara primero sobre el aeroplano británico, y logra impactar el motor del *DH-4*, pero al tratar de rematar al aeroplano del adversario, al piloto alemán se le bloquean sus ametralladoras, y ante la huida de los británicos, este le hace señas a Meyer para que le persiga



Carlos Meyer (primero de la derecha) junto a colegas de la JASTA 11, Septiembre de 1917.

y destruya, a lo cual el venezolano responde con pronta maniobra, persecución y un pertinaz fuego de sus ametralladoras *Spandau*, que hicieron blanco en el aeroplano inglés, hasta que este desapareció entre una espesa capa de nubes, pero muy maltrecho por los disparos de Meyer. Al retorno de la pareja alemana a su campo de operaciones, recibieron la confirmación de sus tropas de tierra, del derribo del *DH-4* británico y de la captura de sus tripulantes. Fue la tercera victoria de Meyer y la segunda reconocida.

Para octubre y noviembre de 1917, las operaciones de la *Jasta 11*, continuaron en menor número, debido a las constantes nubes bajas características de la época, mientras que los triunfos fueron de menor cuantía y tuvieron varias pérdidas dentro de la escuadrilla.

A su vez el mando Alemán aumentaba su pesimismo por los resultados en el campo de batalla. Para entonces la ofensiva británica era mayor, lo demostraba en la Batalla de Cambrai, donde hizo uso por primera vez de los tanques de guerra de forma masiva, con el apoyo de más de 280 aviones contra menos de cien del bando alemán, para una victoria segura.

Por entonces Carlos Meyer es enviado a las cercanías de Berlín, al aeródromo de Adlerhof, donde se le encomiendan tareas de prueba de los nuevos aeroplanos de la industria alemana.

### Carlos Meyer, miembro de la JASTA 4

Para mediados de diciembre de 1917, Carlos Meyer es asignado al segundo más famoso escuadrón alemán de la guerra, el *Jasta 4*. Antes de su arribo a dicha experimentada unidad aérea, reciben dos importantes noticias: una referente a la técnica

de combate, que les informa del próximo uso del paracaídas en los combates aéreos, lo cual se lograba después de largas experiencias y adecuaciones, por lo que serían bienvenidos los mismos como verdaderos salvavidas aéreos.

La otra noticia alegró a todos por igual, se les permitiría un descanso navideño. Esta vez su familia mostraría con mayor orgullo las hazañas de su ya diestro y galardonado aviador, quien contaba con dos victorias aéreas confirmadas, una sin confirmación y había sido galardonado con la orden de la *Cruz de Hierro* de segunda clase.

Desde enero de 1918 Meyer inicia sus acciones dentro del *Jasta 4*, volando los aeroplanos *Pfalz* en varias acciones combativas y del tipo *Albatros* de forma alternativa, hasta que en abril llegan los triplanos *Fokker Dr.I*, ya conocidos por Meyer durante su servicio en la escuadrilla del «Barón Rojo», pero no fue empleado por el venezolano, al menos de forma oficial.

Por esos días Carlos Meyer inicia amistad, posteriormente muy estrecha, con un joven aviador que tendría una meteórica carrera como piloto de caza, el Teniente Ernts Udet, de veintiún años de edad, y que contaba con 20 derribos de aviones enemigos para esa fecha.

El desempeño de los referidos triplanos no tuvo gran empleo en esta *Jasta*, pues pronto fueron reemplazados por la aeronave de caza más fructífera de la I<sup>a</sup> Guerra Mundial, los biplanos *Fokker D.VII*, última invención del genial Ingeniero Holandés Anthony Fokker, al servicio de Alemania durante aquella descomunal guerra.

El *Fokker D.VII* de Carlos Meyer, como los otros de la *Jasta 4*, tenía su fuselaje pintado de negro, diferenciado el suyo por un ovalo blanco que encerraba la figura de un perro «bóxer babeante» encadenado a la cabina del piloto.

Ese año la aviación alemana tendría una gran pérdida, precisamente cuando cumplía Carlos Meyer sus veintitrés años de edad, el 21 de abril de 1918, último año de la guerra, es derribado el gran capitán Manfred von Richthoffen, quien ya contaba con 80 derribos confirmados, lo cual estremeció a todos sus colegas y sin duda de forma inolvidable al venezolano.

Sin embargo, de forma paradójica conllevó la desaparición del «Barón Rojo» a que la *Jasta 4*, donde se destacaba Udet y prestaba su servicio Meyer, llegara a la cima de la aviación alemana, pues incrementaría sus victorias y de forma creciente era respetada y reconocida por el mando alemán y sus oponentes del bando beligerante. Udet lograría antes del término de la guerra, a la cual sobrevivió, 62 derribos, con-

virtiéndose en el quinto piloto con mayor número de derribos de la Gran Guerra.

Durante esa campaña, con ese *D.VII* personalizado, logra Meyer tres victorias confirmadas.

El 28 de junio de 1918, a las 9:50 de la mañana logró Meyer derribar en un combate aéreo frontal a un *Spad XIII* de la Escuadrilla francesa *Spa 48*, que intentaba atacar a un globo de observación alemán, pero no se le confirmó oficialmente esta victoria aérea.

Al mes siguiente, el 15 de julio, siendo las 16:40 de la tarde enfrenta a otro *Spad* francés al noreste de Fossoy de la escuadrilla *Spa 87*, hiriendo a su piloto y ocasionando daños considerables al aeroplano francés, que aunque logró volar al territorio ocupado por sus tropas de tierra, tomo tierra con gran dificultad aterrizando en total emergencia debido a los impactos certeros del piloto venezolano de la *Jasta 4*, a quien se le confirmó su tercera victoria aérea.

Tres días después, en la mañana del 18 de julio, Meyer derriba sobre las cercanías de Mareuil al piloto norteamericano Floyd Morrison Showalter, quien recibe considerable metralla sobre el fuselaje de su aeroplano, pero logra evadir la zona de combate, hasta aterrizar, con su *Camel* muy maltrecho, en su base de operaciones sobre territorio Belga.

Esta será la cuarta y última victoria reconocida a Carlos Meyer en la Gran Guerra, aunque ese mismo día en horas de la tarde, durante un enfrentamiento mientras defendían su aeródromo de ataques con armas de artillería desde globos aerostáticos ingleses, Carlos, junto a otros pilotos de su *Jasta* dispara municiones incendiarias desde su *Fokker D.VII*, logrando derribar a uno de los globos británicos, aunque tampoco se confirmó de forma oficial.

La última acción combativa de Carlos Meyer en la Gran Guerra, fue el 5 de septiembre de 1918, cuando como parte de su *Jasta 4*, se interponen a un escuadrón de bombarderos ingleses *DH4*, quienes escoltados por aeroplanos *SE5*, se adentraban sobre territorio alemán. El combate aéreo fue feroz, y aunque la victoria desde el punto de vista operativo se balanza al bando alemán, las pérdidas fueron considerables y lamentables de ambos contendientes. Meyer por su parte se destacó entre los suyos y solo recibió algunos impactos sobre el fuselaje de su personalizado *Fokker D.VII*.

A finales de septiembre recibe Carlos Meyer una importante misión cuando se podía predecir el cercano final de la guerra, prepararía en territorio alemán, la última generación de pilotos alemanes de caza de la primera guerra mundial. Desde el 19



Miembros de la *JASTA 4* en vehículo de dicha unidad aérea. Conduce Ernst Udet, As de la Escuadrilla, detrás, Carlos Meyer. Primavera de 1918.

de septiembre parte a la Escuela de Entrenamiento de Caza No 2 en Coblenza, e inicia una labor de instrucción, tan necesaria para la línea del frente de batalla.

En noviembre de ese año se firma el armisticio entre los beligerantes, Alemania era derrotada por los aliados, y aquellos pilotos del bando vencido, se vieron precisados a entregar, como trofeo de guerra para los vencedores, sus aviones, principalmente eran codiciados los *Fokker D.VII.*, los que sus tripulantes trataron de entregar en las peores condiciones técnicas, la mayoría les estrellaron al aterrizar en territorio enemigo y algunos, como el venezolano Carlos Meyer, prefirieron abandonarlos en pleno vuelo al saltar en sus paracaídas, como demostración extrema de su decoro, propio de héroes de guerra.

Carlos Meyer Baldó, concluía así su guerra aérea, iniciada desde abril de 1916, cuando ingresó en la Escuela Imperial de Aviación, y graduado como piloto observador llegó a la cima de su profesión en los más famosos escuadrones alemanes de la guerra, las *Jasta 11* y la *Jasta 4*, donde aprendió y compartió con los más destacados ases de la guerra, Manfred von Richthoffen y Ernts Udet, y del que sobrevivió de forma inverosímil, con los mismos méritos de los ases recordados.

Terminada la guerra, Meyer volvió a su hogar en Hamburgo, como Héroe de Guerra, para ocuparse de los negocios de la familia, junto a su hermano y padre, quien falleció en diciembre de 1921.

El 25 de diciembre de 1925 Carlos Meyer asiste como invitado especial, junto a otros colegas sobrevivientes, a la inauguración del Memorial en Berlín dedicado a su jefe y colega, Manfred von Richthoffen, dando el merecido homenaje al AS de ases de la aviación mundial.



Carlos Meyer junto al fuselaje decorado con la imagen del «perro babeante» de su D.VII personalizado, con el que logró tres victorias confirmadas en la Gran Guerra. Julio de 1918.

### Carlos Meyer, retorna a su Venezuela natal

Carlos Meyer Baldó en 1926 debido a la situación social y económica de la derrotada Alemania, decide regresar a su natal Venezuela, donde la economía iniciaba un nuevo desarrollo debido al surgimiento de la industria petrolera, la cual generó a su vez el florecimiento de toda la industria y economía nacional.

En sus inicios Meyer se establece en la capital y junto a sus primos de la familia Baldó administra varios negocios, como la Hacienda «Las Adjuntas» y una policlínica en Caracas.

Pasado cinco años, decide retornar a su verdadera vocación, la aviación. Mediante contactos personales se acerca al Cuerpo Aéreo del Ejército Venezolano, donde muchos le reconocían como un verdadero héroe de guerra, lo cual a su vez le limitaba, siendo vigentes aún los acuerdos del «Tratado de paz de París», que dio fin a la Gran Guerra donde Meyer había participado como parte de los ejércitos derrotados, a los cuales se les prohibía la incorporación a cualquier institución armada.

La aviación venezolana lo acepto en calidad de asesor, y limitando sus vuelos a las aeronaves civiles. Pasados sus treinta y siete años de edad, demostrado sus habilidades profesionales, en 1932 fue aceptado finalmente en el Cuerpo Aéreo del Ejército Venezolano, y enviado en marzo de 1933 a Nueva York a un curso de actualización, donde recibiría capacitación en lo más actual de la técnica de aviación de la época.

A mediados de 1933 regresa Meyer de Estados Unidos, teniendo a su haber un conocimiento actualizado del desarrollo aeronáutico de esa nación, con vista a gradualmente incorporar su experiencia al desarrollo futuro de la aviación venezolana.



Ejemplar del diario venezolano «EL UNIVERSAL» que recogió la noticia del fatídico accidente aéreo de Carlos Meyer Baldó. Caracas, martes 28 de noviembre de 1933.

Continuó Meyer su auto preparación acrobática volando frecuentemente en Maracay, junto a su mecánico Héctor Arias, a bordo de una avioneta del tipo *Stearman*.

En la mañana del 27 de noviembre de 1933, despegó Meyer junto a su mecánico en la referida aeronave y sobre los terrenos del aeródromo de la Escuela de Aviación de Maracay, inicio una serie de maniobras acrobáticas, hasta que recordando a uno de los grandes maestros de la aviación alemana, Max Immelman, realizando la maniobra que inmortalizó con su nombre dicho AS, a las 7 de la mañana, el avión de Meyer es sacudido por una fuerte vibración, haciendo que se desprendiera el plano superior del ala y entrara en barrena el aeroplano, hasta precipitarse a tierra con total pérdida de control, sobre los terrenos aledaños a la Escuela de Aviación, conocidos, paradójicamente, como «La Esperanza», perdiéndose la vida de sus tripulantes.

Carlos Meyer Baldó fue enterrado con honores militares en Caracas y al siguiente año, el 15 de febrero de 1934, con la presencia de sus familiares regresados de Alemania, se le inauguró un memorial en el cementerio General del Sur, donde reposaban los restos de otros héroes de guerra, como el teniente Karl Odebrett, colega de armas, a quien había dado su último adiós, en un igual febrero, cuatro años atrás.

La huella inolvidable de este héroe de guerra ha llegado hasta nuestros días, se recuerda perennemente en el Museo del Aire de Maracay, como el primer piloto nacional venezolano que se adentró en la historia aeronáutica universal, luchando entre los cielos de la hoy centenaria Gran Guerra Mundial.

# El gran Mitchell

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ

*Licenciado en Filología Románica  
Miembro del Círculo Aeronáutico*

LA NARRACIÓN DE LA VIDA y trabajo de un diseñador de aviones no presenta el carácter épico que caracterizan a Pearl Harbour, la Batalla de Inglaterra o la de Midway. Tampoco el ejemplo caballeresco y noble de Franz Stigler cuando el B-17 de Charlie Brown, muy dañado y desorientado, se encuentra en territorio alemán y, en lugar de derribarlo siguiendo las órdenes recibidas, Franz, situándose 500 m. por delante, lo guía hasta salir del espacio aéreo germano.

Sin embargo, los héroes son de muchas maneras. El creador del caza Spitfire renunció a varios años de vida, con plena conciencia, para, en ocho meses, construir un arma decisiva en la defensa de la civilización occidental frente a la barbarie nazi. Para él y otros como él se acuñó la frase: «Nunca tantos debieron tanto a tan pocos».

La tiranía se ha instalado en Alemania y casi toda Europa ha sido ocupada. Prácticamente sólo Gran Bretaña presenta resistencia, los únicos paladines armados que defienden la causa de la libertad.

El 15 de septiembre de 1940 se acerca un grupo de bombarderos alemanes dotados de gran poder destructivo, parecen imparables, pero los cazas ingleses despegan y logran conjurar el peligro.

En la base, el comandante Crips felicita a los pilotos que han obtenido un gran número de derribos. Todos califican a su avión como una obra de arte, lo que les facilita su efectividad en el combate. Sale a relucir el nombre de Mitchell que fue quien lo diseñó y se hacen conjeturas sobre su actual paradero. Unos dicen que está en Canadá, otros que si diseñó el Spitfire en un par de horas jugando al golf, hay quien opina que está muerto. El comandante les explica lo que sucedió en realidad para que sea posible el uso de tan eficiente aeroplano.

Todo sucedió...

En 1920 Mitchell está observando maravillado el vuelo de las gaviotas y le dice a su esposa que los pájaros vuelan mejor que los hombres, pero es que llevan mucho tiempo haciéndolo. Hay que observarlos y copiar de ellos pues, en la actualidad, los países más lejanos están más cerca gracias al progreso de la aeronáutica. Los hombres han conseguido imitarlos, pero los aviones actuales carecen de su elegancia y flexibilidad; son muy rígidos.



«Algún día construiré un prototipo que vuele como un pájaro».

Trofeo Schneider, 1921, en Nápoles, 220 Km/h, ganado por el hidroavión que ha diseñado nuestro personaje que ya tiene en mente la construcción de un nuevo avión y, cuando es felicitado por sus superiores y se dispone a comunicarles su idea, recibe la noticia de que será destinado durante dos años a trabajar en el taller de montaje y su sueño tendrá que ser aplazado.

En un año sigue trabajando en el diseño de hidroaviones y pensando en su proyecto. Entonces una circunstancia nueva cambiará la situación: la aparición del teniente Geoffrey Crips, que ha combatido como piloto en la 1ª Guerra Mundial y compañero de colegio que busca un empleo como piloto de pruebas.

Mitchell le explica su proyecto y dice que cree haber dado con el secreto del vuelo de los pájaros: todos los componentes deben formar un solo cuerpo, sin alambres, ni cristales. El problema de los aviones en el espacio. Es fácil colocar al hombre que lo va a pilotar; pero es difícil situar el combustible. Lo pondrá en los cascos del hidroavión lo que no se había hecho hasta entonces. Costará encontrar a alguien que quiera pilotarlo pero Crips se ofrece para esa misión.

Llamado por el Consejo de Administración presenta unos hermosos diseños que son rechazados. Estos hombres no están preparados para las novedades.

Les ofrece un avión ganador pero exige que sea el suyo y al ser rechazado se despide de la empresa.

Diana, su esposa, aunque disgustada por la pérdida del empleo le apoya y da ánimos.

El comandante Bride defiende su postura ante el Consejo de Administración y es readmitido y se le encarga la construcción de su prototipo.

1925 Trofeo Schneider. El hidroavión pilotado por Crips, que estaba ofreciendo un rendimiento excelente, se precipita en el mar tras un desvanecimiento del piloto. Parece que la carrera de Mitchell está acabada, pero tendrá una nueva oportunidad.

En 1927 el equipo de Gran Bretaña va a competir a Venecia y obtiene el primer puesto con una velocidad de 452 Km/h.

Regresan muy contentos, pero Mitchell no se conforma, quiere batir su record. Para ello debe construir un nuevo prototipo pues el actual ya ha alcanzado su máximo rendimiento.

El Gobierno británico no está dispuesto a seguir subvencionando el Trofeo Schneider por la mala situación económica que atraviesa el país con un gran número de parados.

Un cheque de cien mil libras donado por un aristócrata, que sospecha que se acercan malos tiempos y quiere que su país sea fuerte por tierra, mar y aire, permite seguir con la investigación aeronáutica, competir por el trofeo y ganarlo en propiedad para Gran Bretaña a una velocidad de 750 Km/h. Mitchell es condecorado.

Pasan 2 años a la deriva cuando Crips aparece de nuevo. Convince a su amigo para ir de vacaciones a Alemania.

Allí observan unas exhibiciones de vuelo sin motor porque el tratado de Versalles impide que los alemanes puedan construir motores para los aviones de guerra. Mitchell se admira de la elegancia de

los vuelos a los que califica como «vuelo puro».

En una recepción posterior en la que participan generales y jerifaltes nazis después de los brindis Messerschmitt y Mitchell son presentados.

Se comenta que no sólo se construyen aviones sin motor y aviones comerciales que sí lo llevan sino que también cuentan con aviones de combate. «El tratado de Versalles está muerto», dice uno de los generales. Alemania se está rearmando.

Nuestro protagonista que había expresado su admiración por los clubes de vuelo, la preparación de los jóvenes y el progreso de Alemania, empieza a preocuparse.

Los alemanes habían dicho que las armas tendrían la última palabra en caso de confrontación entre naciones y Mitchell

opina que debe contarle en Inglaterra y empezar a trabajar duramente para mejorar el potencial aéreo británico. Era la fuerza que necesitaba para volver a la actividad después de dos años en blanco.

Se propone devolver a los nazis una dosis de su propia medicina: muerte y destrucción. Construirá un caza que será el avión más rápido y destructivo del mundo. Pero hay que luchar contra la política pacifista del Gobierno.

Con escasa ayuda gubernamental (700 libras) y la colaboración de un constructor que le fabricará un motor al que denomina «Merlín», podrá construir su caza.

Trabaja intensamente y sus fuerzas empiezan a flaquear, está agotado, pero no se aparta de su objetivo.

Un médico le prescribe unas vacaciones de un año porque está muy enfermo. Si se cuida podrá vivir muchos años, de lo contrario, le da seis u ocho meses de vida. Impulsado por su patriotismo y por su afán de lograr su sueño pone en peligro su vida pero no admite apartarse de su trabajo.



En una escena de gran dramatismo confiesa a su esposa que está enfermo, pero que su trabajo está por encima de todo, incluso por encima de ellos.

Planea unas vacaciones con su mujer antes de terminar la construcción del avión, pero la lectura en un diario de que los alemanes han bombardeado una ciudad española cambia sus planes.

Postrado en una silla de ruedas observa el primer vuelo del Spitfire pilotado por Crips. La prueba es un éxito total.

Poco tiempo después Mitchell muere.

La película dotada de una excelente fotografía, más si se tiene en cuenta la época en que fue rodada, muestra hermosos planos de exhibiciones aéreas, combates, expresiones de los actores, principalmente del protagonista y termina con una preciosa escena de aviones alejándose en el horizonte.

Gira alrededor de tres sentimientos: la amistad, el amor y el patriotismo por encima de todo. Los tres son decisivos en el desarrollo de la trama. Sin la amistad, la alegría y los ánimos de Crips, Mitchell no habría alcanzado su objetivo. Lo mismo habría sucedido sin el amor de Diana, que envuelve al protagonista en un cálido y comprensivo manto afectivo. Y el patriotismo sin límite que manifiesta Mitchell cuando le dice a su mujer que por encima de su amor, por encima de ellos, está finalizar la labor a la que se entrega plenamente y por la que su patria le estará siempre agradecida.

Con elementos tan altos éticamente hablando, no falta el lugar para el humor casi siempre protagonizado por Crips, un fino humor inglés que David Niven encarna a la perfección. Un jovial zascandil solterón que apunta a toda mujer hermosa que se mueva a su lado.

Hay una crítica con más ironía que virulencia contra el fascismo cuando el Trofeo Schneider se celebra en Venecia y el jefe de la representación anfitriona, de una forma caricaturesca, expresa la grandeza del

fascismo y la sumisión al jefe cuando predice la victoria de Italia, según comunica un telegrama que acaba de recibir: «Il Duce siempre tiene razón», dice. Ante la victoria de Gran Bretaña reacciona con elegancia y arregla la situación.

¡Qué gran actor en Leslie Howard! Ya en «Lo que el viento se llevo» muestra su categoría al no dejarse devorar por el «caníbal» Clark Gable.

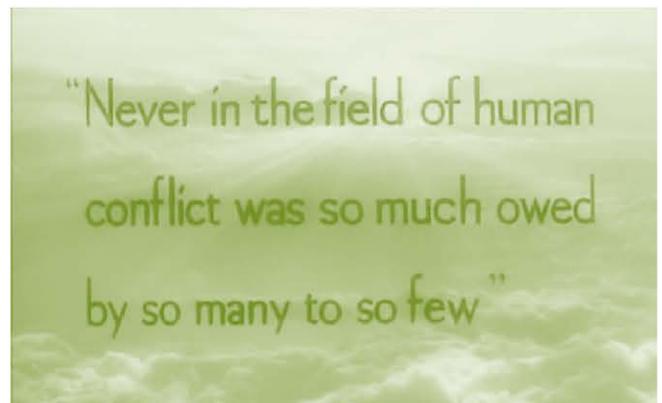
Pero en esta película borda su papel. La cámara está enamorada de él y nos muestra en varios primeros planos la bondad, el carácter, el heroísmo, una cierta dulzura del protagonista. Por algo es el productor y el director.

David Niven, en su línea. Irónico, elegante, simpático, calavera...

Rosamund Jones en el rol de esposa de Mitchell expresa calidez, amor, protección. Es el apoyo de su marido en todo momento.

Los actores secundarios, siguiendo la tradición inglesa, cumplen su papel con profesionalidad y sencillez desde Rolan Culver en el papel del Comandante Bride a los jerifaltes nazis y fascistas, los armadores. Lady Houston, los políticos y militares ingleses.

Viendo esta película nadie echará en falta grandes combates aéreos, desembarcos en Normandía, batalla de las Ardenas... Nos absorbe desde el principio al final.



# El “Congreso del Sputnik” de 1957

## Un hecho de la carrera espacial que aconteció en España

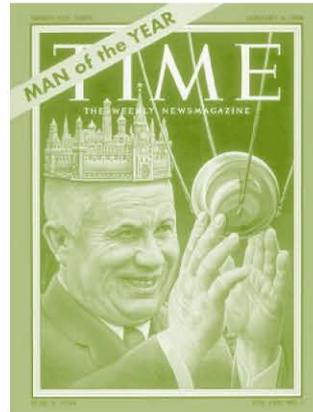
ANIBAL VEGA DEL RÍO

*Miembro de la Sdad. Astronómica Asturiana OMEGA*

LA PUESTA EN ÓRBITA del primer satélite artificial de la historia el 4 de octubre de 1957, el Sputnik 1, coincidió con la celebración en España del VIII Congreso de la Federación Internacional de Astronáutica (IAF). Organizado por la Agrupación Astronáutica Española y teniendo como presidente del comité de honor al Jefe del Estado, Francisco Franco, se celebraría entre los días 6 y 12 de aquel octubre en la ciudad de Barcelona.

Aún hoy se recuerda aquel hecho como “el congreso del Sputnik” y a pesar del paso de los años, persiste la duda respecto a la fecha escogida por los soviéticos para lanzar el ingenio al espacio y si ésta fue intencionada para provocar mayor repercusión ante los asistentes, prestigiosas personalidades que representaban a numerosos países. No obstante, los rusos tenían la costumbre de dar a conocer los “logros socialistas” durante sus aniversarios y precisamente aquel octubre del 57 se cumplían 40 años de la llegada de Lenin al poder. Fuese o no predeterminada la fecha, a los organizadores “les cayó del cielo” complicadas situaciones de última hora que supieron aprovechar con enorme éxito a juzgar por los resultados.

Este tipo de congresos comenzaron a celebrarse en París en 1950, dando origen a la Federación Internacional de Astronáutica, siendo admirable, para aquellos años, que España se encontrara entre las contadas naciones fundadoras. Resulta curioso la fundación de la Federación de Astronáutica cuando aún no existían los satélites y muchos menos, las naves tripuladas, pero ya “se veía venir” desde hacía tiempo las posibilidades de los viajes interplanetarios. Precisamente, se pronosticaba la puesta en órbita del primer satélite artificial para el año geofísico internacional de 1957, si bien por parte de los Estados Unidos puesto que en occidente, nadie presagiaba que fuese precisamente la Unión Soviética en lograr tal hazaña. Para la ciencia, fue el comienzo de nuevas posibilidades de descubrimientos, pero en el fondo de la política y la estrategia, y más en aquellos años de “guerra fría”, se temió por el dominio nuclear de Rusia.

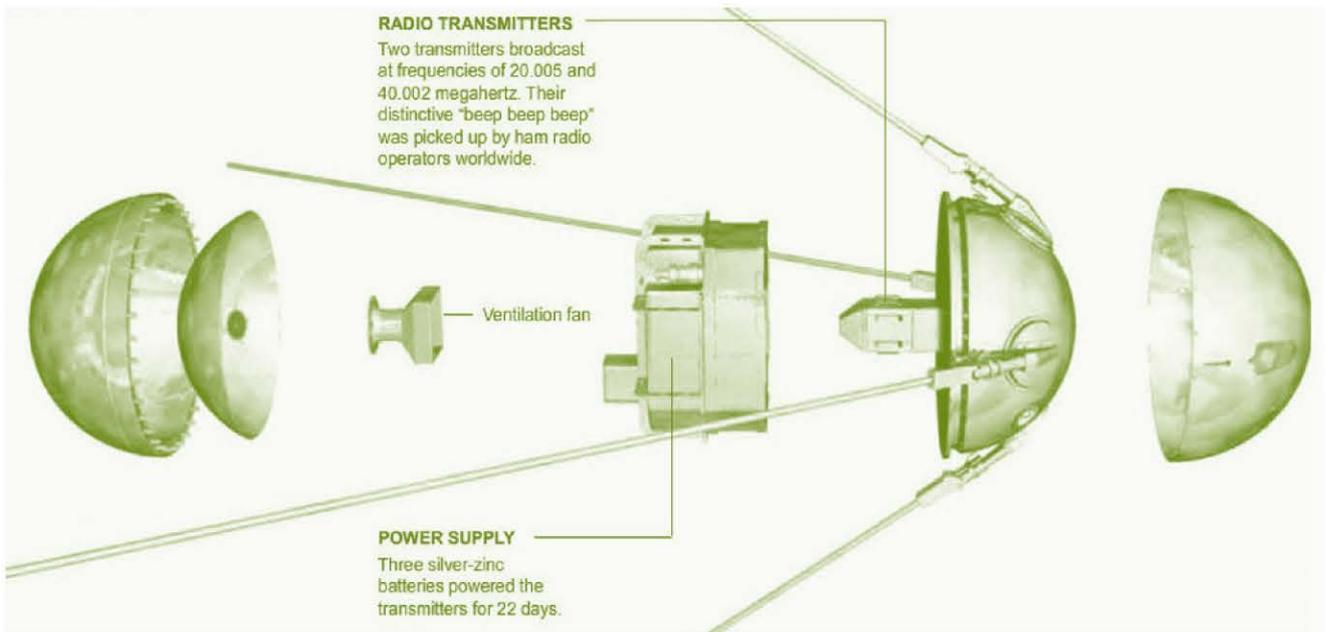


### Los antecedentes del Sputnik

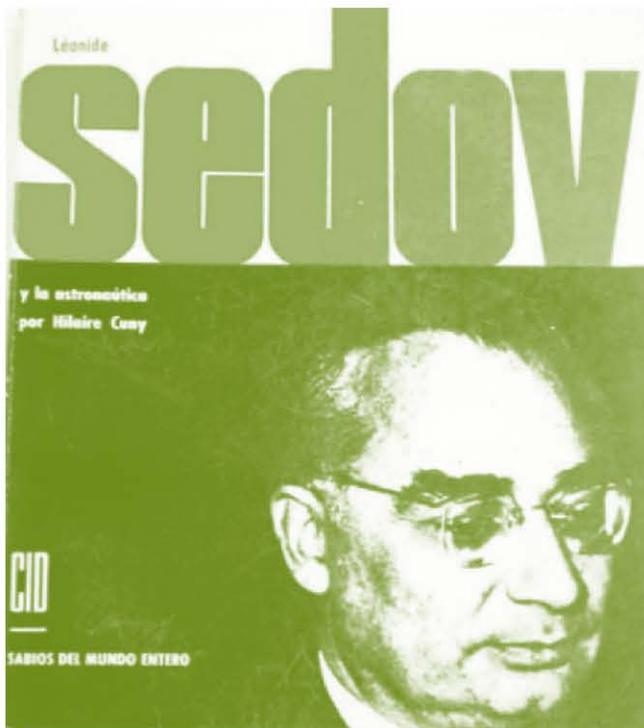
En los años anteriores a 1957, no era un secreto para nadie la posibilidad de enviar un satélite artificial al espacio. En el Congreso de la IAF de 1955, Eisenhower en persona informaría a un auditorio eufórico, la decisión de llevar a cabo el esperado lanzamiento. Entre los asistentes y encabezando la delegación rusa se encontraba Leónidas Sedov, que ante dicho comunicado, insinuaría con respecto a los preparativos de la Unión Soviética para lanzar un satélite incluso de mayores características que el norteamericano. Durante la década de los 50, en EE.UU. se estudió varios proyectos de satélites, pero un error en la decisión política originó la demora suficiente para que la URSS tomase la delantera. Así por ejemplo, en 1955 von Braun presentó su proyecto Orbiter, un satélite capaz de ponerse en órbita en tiempo record al poder ser lanzado adaptando el gran cohete estratégico Redstone, ya operativo, pero se decidiría por el desarrollo de un nuevo cohete que conllevaría iniciar el diseño desde cero, el Vanguard de la Marina; los soviéticos utilizarían un potente misil ya operativo si más vacilaciones.

### Leónidas Ivanonovich Sedov

Y Sedov fue el protagonista en aquél congreso de Barcelona. Acompañado de Alla Masevich, Lidia Kurnosoba y Anatolio Karplenco, formaron una enigmática delegación que fue asediada literalmente por los asistentes y los periodistas. Una de las preguntas más habituales que recibían fue respecto al tipo de cohete



Interior del Sputnik 1.



utilizado para lanzar al Sputnik, puesto que por el peso del satélite, considerable para ser el primero, en las tertulias de pasillo se discutía la posibilidad de tratarse de un cohete gigantesco o bien que fuese alimentado por un propulsor desconocido; posteriormente se sabría que fue resultado de la curiosa configuración de los motores, ya que en lugar de utilizar un único motor cohete grande y pesado, el equipo de Koroliev diseñó un conjunto de pequeños motores que al funcionar al unísono multiplicando el empuje.

Con el Sputnik, Leónidas Sedov se hizo muy popular en aquellos años, "el homólogo ruso de von Braun" se decía. Tal popularidad fue exagerada y el

mismo Sedov se vió sorprendido por ello. Eminencia mundial en mecánica de fluidos, llegó a la dirección de los proyectos interplanetarios de la URSS en 1954, pero muchos científicos trabajaban más directamente en la carrera espacial rusa y serían desconocidos durante años, como fue el caso de Koroliov; simplemente los rusos no dejaban que sabios de primera línea en proyectos de cohetes saliesen de la URSS y se veían obligados enviar a los congresos internacionales eminencias pero que no poseían secretos de importancia. Leónidas Sedov fue elegido en el congreso de Barcelona vicepresidente de la IAF para pocos años después llegar a la presidencia.

Durante el congreso de Barcelona se esperaba asimismo la presencia de Wernher von Braun, el pionero norteamericano del espacio que se convirtió en un ídolo de masas similar a una estrella de Hollywood, pero por el escándalo originado en Norteamérica por el éxito ruso, se vió obligado a cancelar su asistencia. Así, Von Braun se encontró de inmediato inmerso en reuniones tanto oficiales como informales en un intento de convencer a las autoridades de que podía modificar en pocos días el misil Redstone para enviar el primer satélite americano al espacio. Curiosamente, este modelo de cohete pertenece al ejército y significaría entrar en competencia con la marina del mismo país que desarrollaba su desastroso Vanguard.

### Una conferencia destacada

Ante el impacto mundial del Sputnik, el congreso de Barcelona fue seguido en España (RNE realizó programas especiales) y en el extranjero. La prensa internacional destacó el evento que originó la ins-

cripción hasta el último momento de congresistas de los lugares más diversos. Destacados ingenieros y científicos, representando a las delegaciones de todo el mundo, se darían cita en Barcelona, (por ejemplo, Arthur C. Clarke representaría a Inglaterra), resultando pintoresca la delegación española, formada mayoritariamente por sacerdotes del Observatorio del Ebro y militares de alto rango de los tres ejércitos, destacando al Almirante D. José Jáuregui, presidente del grupo español para el Año geofísico Internacional.

Las conferencias fueron numerosas y variadas, y podemos mencionar la protagonizada por Alla Masevich, –la rusa acompañante de Sedov– que versó sobre “la observación visual de satélites”, tras la cual regaló a la Agrupación Astronáutica Española un telescopio de la Academia de Ciencias preparado para efectuar este tipo de observaciones.

Destacamos esta conferencia por lo acontecido en todo el mundo por parte de entusiastas y profesionales, que ansiosamente intentaban observar con aparatos ópticos el desplazamiento del satélite en el cielo o bien escuchar sus señales de radio. La prensa llegó a publicar efemérides de paso para facilitar la tarea y diariamente se seguían los comunicados de radio Moscú para obtener más detalles, eso sí, confusos, puesto que al ser el primer satélite artificial de la historia, aún no se entendía muy bien la geometría de las trayectorias orbitales. Muchos aficionados se harían populares al obtener fotografías del trazo que dejaba en la película o por conseguir grabar sus señales de radio. Aquí plasmamos una nota que al respecto salió publicado en el diario El Comercio de Gijón en aquellas fechas:

“En nuestra redacción recibimos varias llamadas telefónicas de aficionados a la radio que nos anunciaban haber captado las señales del satélite artificial. Uno de nuestros comunicantes nos dijo que había captado unos pitidos rápidos con unos períodos de silencio que eran iguales a los que se anunciaban en nuestro periódico como los característicos del satélite. Estas señales fueron escuchadas, en todos los casos, en onda corta por debajo de los 15 metros. Este mismo lector nos hizo escuchar por teléfono, aplicado al articular del altavoz, las señales. Se oían de forma muy lejana e interceptadas por ruidos extraños. Todos nuestros comunicantes, cuatro en total, nos dijeron que jamás habían escuchado este tipo de señales.”

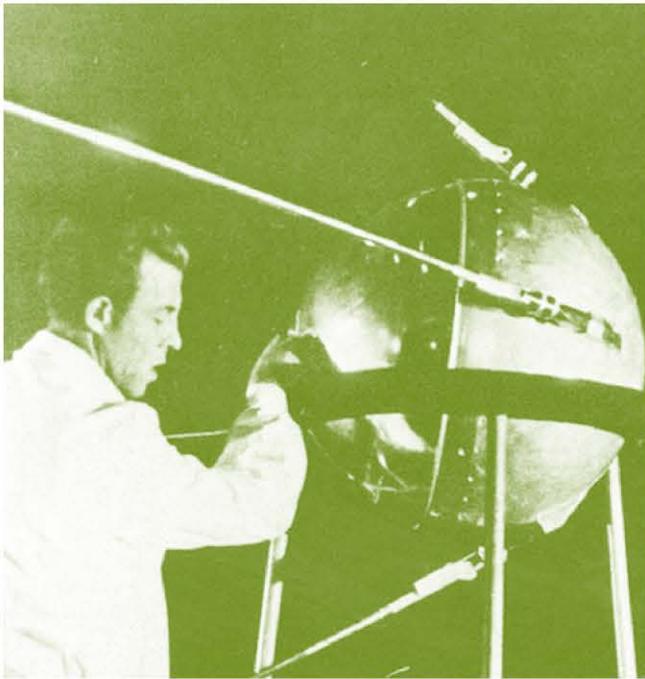
### El satélite

El Sputnik 1 entró en una órbita elíptica de 227 kms. por 941 kms. con una inclinación de 65 grados, con este tipo de órbita le permitiría sobrevolar la mayor parte de la Tierra habitada. Su intermi-

tente señal “bip-bip” estaba pensada para estudiar las altas capas de la atmósfera, señal que dejó de transmitir el 27 de octubre al agotarse las baterías. Su diámetro fue de 0,58 metros y su peso de 83,6 kg. Estaba construido de aleación de aluminio pulida para reflejar al máximo la radiación solar y evitar así el sobrecalentamiento, lo que permitiría al mismo tiempo y si las condiciones eran óptimas, poder ser observado desde tierra. En realidad, se pusieron en órbita tres satélites, puesto que junto al Sputnik, el cohete también inyectó en órbita la tercera etapa impulsora y el cono protector. Precisamente, el cono caería de forma casual en la costa oeste de los Estados Unidos, dando lugar a un enfrentamiento propagandístico nada coherente, puesto que Kruschev acusaría a Estados Unidos de no querer devolver el cono caído “si los satélites americanos cayesen en la Unión Soviética los devolveríamos” y los americanos contestarían que “si el Sputnik cayese en América sería una chatarra que no querría nadie”. Por efecto de la alta atmósfera, su órbita pasó de elíptica a circular y fue cayendo poco a poco hasta que el 4 de enero de 1958, con una trayectoria de 70 millones de kms. en 92 días, se desintegraría .

Tras el Sputnik 1 llegarían los siguientes satélites así como las primeras sondas a otros planetas. El Sputnik 2 sería lanzado tan solo un mes más tarde, muy popular por llevar abordo, sin posibilidad de retorno, a la perra Laika. Por parte de los Estados Unidos, el 6 de diciembre siguiente fallaría el intento con el Vanguard de la marina, siendo por tanto el primer satélite norteamericano el Explorer 1 del ejército, lanzado el 31 de enero de 1958 gracias a la intervención de von Braun que, entre fiestas a lo largo y ancho de los Estados Unidos sería aclamado héroe nacional, olvidando al menos durante un tiempo, su pasado como director de proyectos de misiles para Hitler. Por cierto, para confirmar la puesta en órbita del Explorer norteamericano, se necesitó esperar a que efectuase una vuelta completa a la Tierra, no sin angustia, puesto que se retrasó 7 minutos al colocarse a una altura mayor de la esperada. No obstante, el Explorer hizo un gran descubrimiento, los cinturones de radiación entorno a la Tierra o de Van Allen.

El Sputnik 3 llegaría el 15 de mayo del 58 y más tarde el Sputnik 5 que retornaría sin problemas con unos seres vivos abordo, los perros Belka y Strelka. Y es que ya se veía claro que el siguiente reto consistiría en enviar a un hombre al espacio y muchos jóvenes pilotos, tanto en Rusia como en Estados Unidos, comenzaron a soñar con vuelos más allá de la atmósfera; varios de ellos lograrían su sueño, siendo el primero Yuri Gagarin el 12 de abril de 1961 a bordo de la Vostok 1.



### Pedro Mateu Sancho

Tuve la fortuna de conocer en persona a D. Pedro Mateu Sancho en su despacho de Barcelona, en donde atesora un importante archivo de la historia de la conquista espacial de la que fue testigo directo, como



Monumento al Sputnik 1 en la embajada rusa de Madrid. (Manuel Recuenco Andrés).



William Pickering, Van Allen y Wernher von Braun con el primer satélite norteamericano, el Explorer 1.

aquel hecho histórico en octubre de 1957. Su trabajo profesional sigue siendo, a pesar de su edad, el de constructor, (la Generalitat de Cataluña le otorgó el primer premio por su aportación al ahorro energético), pero es asimismo y sobre todo, pionero de la astronomía, de la aeronáutica y sobre todo, de la astronáutica en España. Seguramente todos los aficionados en dichos campos hemos leído alguno de sus numerosos libros y artículos que fue publicando al lo largo de los años. Es miembro fundador de la Federación Internacional de Astronáutica y representó a España en numerosas ocasiones desde el año 1950, lo que no deja de ser curioso -y de ello se escribió algún artículo-, que una delegación española se relacionase, en tiempos de la dictadura, con los más prestigiosos representantes de la cosmonáutica de la Unión Soviética. Fue también el creador de COSMO, exhibición del sector de la aeronáutica y del espacio en la Feria de Barcelona, la NASA le publicaría algunos de sus trabajos y en 1983, el Ejército del Aire le otorgaría la medalla al mérito aeronáutico de primera clase con distintivo blanco.



D. Pedro Mateu Sancho junto al primer instrumento que se fabricó para la observación de satélites. (A. Vega)



**Investigamos y escribimos para tí.  
Hazte con nuestras publicaciones.**

**Visita nuestra web:**

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

**Miramos al cielo / Pilotamos ilusiones ;Siguenos, hazte socio!**



## CAMBIOS Y CONTINUIDAD EN EL CÍRCULO AERONÁUTICO



**D**ESEO, EN ESTE PRIMER RESCATE que ve la luz, tras mi nombramiento como Presidente del *Círculo Aeronáutico* JESÚS FERNÁNDEZ DURO, asomarme a su habitual zona editorial para enviar a nuestros socios, colaboradores y simpatizantes, el más cordial saludo y el más sincero agradecimiento por el apoyo que han venido prestando a esta *Asociación* que, sin ánimo alguno de lucro, trabaja con el máximo entusiasmo para que, desde una pequeña localidad periférica sin actividad académica en este campo, se logre difundir con el mayor rigor posible la *HISTORIA* de la aeronáutica en general y de la aviación en particular. Sin vuestras colaboraciones el *Círculo Aeronáutico* no habría podido cumplir diez años de imparable actividad, que en todo momento ha querido compartir para crear afición no solamente en LA FELGUERA o en ASTURIAS, sino proyectar sus actividades allá a todos los lugares donde tuviera ocasión de poder hacerlo.

Mi llegada a la Presidencia de esta asociación que lleva por nombre el de nuestro ancestral vecino Jesús Fernández Duro, quien con generosidad y decisión, impulsó y creó la aeronáutica civil española; mi llegada, insisto, no traerá consigo cambios ambiciosos y arriesgados, si bien con los nuevos miembros de distintas profesiones, que nos acompañan en la Junta Directiva; y contando con la continuidad de mi predecesor y Presidente de Honor José David Vigil-Escalera Balbona y del también cofundador y vicepresidente de Honor Jesús Agustín «Tinín» Menéndez García, trataremos de seguir avanzando firmemente, pero... para poder hacerlo es preciso que podamos seguir contando con vuestras generosas colaboraciones y aumentar en lo posible nuestra masa social -socios de número- para asentar todos nuestros actos en un plan de viabilidad económica.

Quiero finalmente testimoniaros que es nuestra firme decisión continuar publicando la Revista RESCATE bajo la dirección de José David; e igualmente dedicarle también importantes esfuerzos a fortalecer los fondos documentales y bibliográficos de nuestra Biblioteca Aeronáutica y establecer con Colegios, Institutos y Centros de Formación profesional, convenios de colaboración mutua que faciliten que los jóvenes puedan integrarse en nuestros quehaceres.

Estos son nuestros objetivos y a ellos dedicaremos todos nuestros esfuerzos.  
LA FELGUERA, Langreo, Asturias. (Mayo 2016)

JOSÉ MANUEL MARTÍN FERRER  
Presidente del *Círculo Aeronáutico* Jesús Fernández Duro

EDITA:

Aula Cajastur

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

Fundación  
Cajastur — Liberbank

Campofrio  
Alimenta tu vida

EL ARCO  
alimentos frescos

Fundación  
IBERDROLA  
ESPAÑA

