



Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**



*Observador de aeroplano
El futuro de un título histórico*

FEDERICO YANIZ VELASCO
General del Ejército del Aire (R)
Observador de aeroplano

Pág. 3



*Al rescate del cine:
El Barón Rojo*

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

Pág. 27



*El árabe español Abbas Ibn-Firnas,
primer aviador de la historia*

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
General de División del Ejército del Aire

Pág. 10



*Hace cien años. El 21 de abril de 1918
Richthofen ha muerto*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Director de la Revista RESCATE

Pág. 31



*El Ejército del Aire
en la Filatelia Española (III)*

CARLOS AGUILERA MARIN
Coronel de Aviación
Secretario General del SHYCEA

Pág. 17

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**

com  **Liberbank**  www.circuloaeronautico.com  **Liberbank**



En este ejemplar

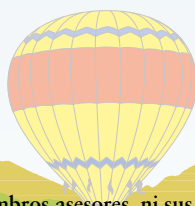
Nuestro General del E.A. (r) don FEDERICO YANIZ VELASCO, acude en apoyo de RESCATE con un artículo sobre la situación y futuro previsible del histórico título de Observador de Aeroplano. Cuando se repasa la historia de la aviación, podemos ver la gran importancia del trabajo que desarrollaban los observadores de aeroplano, funciones por las que empezaron sus carreras los más brillantes cazadores y bombarderos. Ahora, públicamente parece que dicha profesión está en el limbo de la organización militar española, y es oportuno que se hable y escriba sobre su futuro.

El investigador histórico, escritor y miembro del CASHYCEA, General del E.A. (r) don JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ vuelve a nuestras páginas con la Historia de un personaje que apunta en la misma como el primer intento serio de lograr que el Hombre volara. La muy interesante historia del árabe español Abbas Ibn-Firnas

Damos paso a nuevas páginas a color, coleccionable de la presencia de la aviación militar en la FILATELIA española, que nos ofrece el Coronel don CARLOS AGUILERA MARIN, Secretario General del SHYCEA. Con estas interesantes aportaciones, nuestro colaborador nos permite seguir hazañas e hitos de nuestros aviadores y de la aviación militar, de una forma amena.

Nuestro cinéfilo colaborador don JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, nos recrea con una amena sinopsis de la película EL BARÓN ROJO (Von Richthofen and Brown) dirigida por Roger Corman en 1971, ante el acontecimiento que cumple este 21 de abril, su centenario, el derribo del Capitán Manfred Albrecht von Richthofen «Barón Rojo».

El Director de RESCATE, don JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, se acerca en estas páginas a Barón Rojo para resaltar brevemente la personalidad y describir la forma aproximada a como llevó a cabo aquella última pelea de perros de la que el destacado piloto alemán dejó su triplano para pasar a la mitología humana.



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:

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

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



EJÉRCITO DEL AIRE



Fundación
Cajastur — Liberbank

Observador de aeroplano El futuro de un título histórico

FEDERICO YANIZ VELASCO
General del Ejército del Aire (R)
Observador de aeroplano

El primer curso militar de pilotos de aeroplano se realizó en Cuatro Vientos el año 1911. Fue entonces cuando los aviones militares se unieron a los globos, aerostáticos y a los dirigibles que ya surcaban los cielos de España como aparatos voladores con aplicaciones militares. Esa realidad hacía necesaria una regulación que evitase situaciones conflictivas y rivalidades inconvenientes. Para dar respuesta a esa necesidad se redactó el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar aprobado por la Real Orden Circular de 16 de abril de 1913. Ese Reglamento, con las modificaciones introducidas por los reales decretos de 18 de septiembre de 1920 y de 15 de mayo de 1922, fue la base de la organización de la Aeronáutica militar hasta 1939. El Reglamento regulaba la vida y funcionamiento del nuevo Servicio que quedó dividido en dos ramas: Aerostación y Aviación

El título de observador

En el Apéndice núm. 1 del mencionado Reglamento de 16 de abril de 1913, se indicaban los distintos títulos reconocidos en la Aeronáutica militar española: pilotos de esférico, pilotos de dirigibles, mecánicos de dirigible, pilotos de aeroplano y observadores de aeroplano¹. El Apartado E del citado Apéndice núm. 1 está dedicado a los Observadores de Aeroplano y dice en el primer punto: «Se procurará que los oficiales pilotos de aeroplano sean, a la vez, observadores, pero convendrá, además, disponer

de un número suficiente de oficiales observadores aunque no sean pilotos.

Los aspirantes a observadores efectuarán las prácticas de Aviación para asegurar que poseen las siguientes condiciones:

1. Serenidad en cuantas ascensiones hayan efectuado, aunque en alguna de ellas se hayan encontrado en situación difícil o peligrosa.
2. Preparación táctica suficiente para poder distinguir desde el aeroplano las diversas Unidades, sus formaciones de marcha, reposo, acantonamiento, despliegue y combate.
3. Facilidad de obtener croquis y fotografías y la transmisión de noticias.
4. Tener una totalización de vuelos no inferior a seis horas, de ellas cuatro por lo menos a más de trescientos metros sobre el terreno, demostrando buena aptitud.



El emblema de Observador de Aeroplano creado en 1920.

El examen, que sólo sufrirán los Oficiales que previamente hayan demostrado poseer las condiciones enumeradas, consistirá en efectuar tres reconocimientos aéreos, con sujeción al programa y a las hipótesis que fije el Director, a propuesta del Jefe de Aviación: procurando que uno sea de carácter táctico; otro, estratégico, y otro topográfico, dentro de lo que permitan las circunstancias y los elementos de que se dispone.»

El día 1 de mayo de 1913, 20 oficiales de los cuales 15 eran del Ejército (dos de ellos diplomados de Estado Mayor), 1 de la Guardia Civil y 5 pertenecían a la Marina, fueron destinados a Cuatro Vientos para realizar prácticas como observadores de globo. Terminados los veinte días de clases teóricas y las prácticas de observación, con ascensiones en globo libre, los alumnos volvieron a sus unidades. El 1 de septiembre dichos oficiales fueron llama-

¹ En la Revista Rescate se han publicado los siguientes artículos relacionados con los observadores de aeroplano: en el nº 2 de noviembre de 2010 «Nace una necesidad operativa»; en el nº 3, primer trimestre 2011, por «La Aviación se consolida»; en el nº 4, segundo trimestre de 2011, apareció «La época de los grandes vuelos»; Finalmente en el nº 5, tercer trimestre de 2011, apareció «La formación de los observadores durante la Guerra Civil».



Observador con dispositivo telescópico.



Ascensión de un globo de observación militar.

dos para formar parte del curso de piloto que iba a comenzar en Alcalá y Cuatro Vientos formando parte de la Cuarta promoción. Algunos no pudieron incorporarse al curso por haber sido ya destinados como observadores a la Escuadrilla expedicionaria destacada en Marruecos.

Por Real Decreto de 13 de agosto de 1915 se convocó la Quinta promoción de pilotos que debería seguir un Plan de Enseñanza diseñado por el coronel Vives; ese plan iba a regir también en los cursos siguientes. Los alumnos de esa promoción, se incorporaron a la Escuela de Observadores de globo en Guadalajara para realizar el correspondiente curso, en el que efectuaron ascensiones en globo cautivo para practicar la lectura de planos, realizar croquis y hacer fotografías. Posteriormente se pasó a realizar ascensiones en globo libre con ejercicios de navegación y otras prácticas. Más adelante comenzaron a hacerse vuelos de prácticas con aviones en Cuatro Vientos. Los primeros vuelos tenían como finalidad resolver en vuelo los problemas planteados en las clases teóricas del curso de Observador. Los alumnos se trasladaron al aeródromo de Alcalá de Henares donde realizaron las prácticas de pilotaje a cuya finalización fueron destinados, a comienzos de 1916, como pilotos y observadores a distintas unidades aéreas. En agosto de ese año se convocaron 20 plazas para un curso de oficiales aspirantes a pilotos y 30 para un curso de oficiales aspirantes a observadores conformando la Sexta promoción. Con fecha 15 de septiembre de 1917 se convocó a los oficiales para seguir un curso de pilotos constituyendo la Séptima promoción. En el mes de febrero de 1918, el general Rodríguez Mourelo, entonces Director de la Aeronáutica, ordenó la convocatoria del primer curso de pilotos para soldados, cabos y sargentos que se realizó en la Base de Alcalá de Henares. Por otra parte, por Orden Circular de 14 de febrero de 1918, se convocó a los oficiales aspirantes

que figuraban en la primera relación que constituía la Octava promoción para que asistiesen a la segunda parte del curso de pilotos. Los de la segunda relación estaban ya realizando el curso para obtener el título de Observador de aeroplano.

Aprovechando las experiencias obtenidas en esos primeros años de la Aeronáutica militar, el Real Decreto de 18 de septiembre de 1920 actualizó lo previsto en el Reglamento de 1913. El Decreto se articulaba en cinco partes: Organización, Instrucción de pilotos, Instrucción de observadores, Situaciones y Emblemas. El personal de la Aviación militar estaba constituido por:

*«Pilotos aviadores oficiales
Oficiales observadores
Pilotos aviadores de tropa*

Tendrá, además, afecto el personal administrativo y pericial necesario para el mejor desempeño de los cometidos que a aquellos se encomienden y del que atañe a la construcción, entretenimiento y reparación de los aeroplanos y motores y a la fotografía».

Para la instrucción del personal preveía la existencia de escuelas de pilotaje y de observadores así como de mecánicos y de operadores fotógrafos. Para la instrucción de observadores se creaba una sola Escuela de Observadores en Madrid o en sus inmediaciones. En el Apéndice núm. 3 del Reglamento de 1913, dedicado a los emblemas, se indicaba que los observadores llevarían solamente el emblema de la Aeronáutica militar. Sin embargo, en Real Decreto de 1920 se creaba el emblema de observador de aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica militar.

Hasta 1920, los cursos de Observador de aeroplano se realizaron en diversas instalaciones militares. Ese año se determinó que se realizasen en la



Curso de Observador en enero de 1928. En el centro de la foto el capitán Barberán sentado.

Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. A partir de 1922 se completaron los cursos con periodos de prácticas de tiro y bombardeo en Los Alcázares. En los primeros cursos de Observador, el Plan de Estudios incluía en la fase teórica clases sobre navegación, bombardeo, cooperación con el Ejército –especialmente corrección de tiro artillero– y en muchos casos fotografía y planimetría. En las clases prácticas en vuelo se identificaban objetivos, se hacía tiro aire-aire y se hacía bombardeo, generalmente en el mar, contra blancos fijos y móviles. Además en Los Alcázares se realizaban prácticas de tiro y bombardeo en la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos creada en 1921. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos se ganó un merecido prestigio por su equilibrado plan de instrucción y por la inteligente labor de sus directores como el comandante de Estado Mayor Luís Gonzalo Vitoria (en dos etapas), el también comandante de Estado Mayor José Aymat Mareca y el capitán Mariano Barberán Tros de Ilarduya, Director de la Escuela de 1928 a 1930. Barberán, que era experto en navegación aérea, realizó una labor encomiable al frente de la Escuela dando al curso de Observador un carácter científico y consiguiendo que los alumnos recibiesen las enseñanzas de navegación más completas de la

época. En la Escuela de Observadores, además del curso de Observador, se impartieron diversos cursos de Aplicación y las fases dedicadas a la Aviación de los cursos de aptitud para señores coroneles en los años 1933, 1934 y 1935. De 1920 a 1930 se convocaron anualmente al menos una promoción de oficiales aviadores cuya instrucción comenzaba con el curso de Observador. La Escuela de Observadores en el aeródromo de Cuatro Vientos y la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares siguieron funcionando durante la República y al final de 1934 el aeródromo Cuatro Vientos contaba con aviones Breguet XIX que aunque ya empezaban a ser veteranos continuaba siendo un gran avión. Desde 1913 hasta el comienzo de la Guerra Civil, la Aeronáutica militar cambió su organización varias veces, su jefatura tuvo diversas denominaciones y su jefe distintos empleos pero el curso de Observador se mantuvo a lo largo de los años como un pilar fundamental de la formación de los aviadores militares.

Los observadores durante la Guerra Civil tuvieron vicisitudes semejantes a las de sus compañeros pilotos y por tanto sufrieron los mismos desgarrs y tragedias que caracterizaron aquella contienda fratricida. Al comienzo de la Guerra, los oficiales observadores que no ocupaban puestos en los órganos centrales de

Defensa o Aviación, estaban en su mayoría destinados en unidades de reconocimiento como el Grupo de Reconocimiento nº 21 de León, el Grupo de Reconocimiento estratégico nº 31 de Getafe, el Grupo de Reconocimiento nº 22 de Sevilla y el Grupo de Reconocimiento nº 23 de Logroño. En los primeros meses de la contienda las necesidades de observadores no fueron muy grandes en ninguno de los dos bandos pues el número de aviones era escaso. Durante los años 1937 y 1938 la Aviación de los dos bandos prosiguió formando observadores, si bien en un número muy inferior al de pilotos. La formación de los observadores durante la Guerra Civil fue recogida en el artículo del mismo nombre publicado en el nº 5 de Rescate. Por ello, baste decir que durante la Guerra, la Escuela de Observadores de la Aviación republicana estuvo en Los Alcázares² y la del bando nacional en la Base Aérea de Málaga, donde se siguieron impartiendo cursos después de terminada la contienda.

Los cursos de Observador en la Academia General del Aire

El 8 de agosto de 1939 se creó el Ministerio del Aire y poco después, el 7 de octubre de ese año, se publicaba la estructura orgánica del Ejército del Aire. El 9 del mismo mes se creó el Arma de Aviación y durante ese mes de octubre de 1939 nació también el Arma de Tropas de Aviación y los cuerpos que constituyeron el nuevo Ejército del Aire. Como hemos descrito, la Escuela de Observadores de Málaga siguió funcionando y formando como observadores a los pilotos que salieron de las escuelas de pilotaje durante la Guerra Civil y a algunos pilotos veteranos que no poseían el título de Observador. De 1946 a 1958 la Escuela de Málaga tuvo una actividad muy importante impartiendo también en sus instalaciones el curso de aptitud para el ascenso a comandante. El Rompedizo fue declarado el 17 de enero de 1950 Aeródromo permanente, siendo poco después calificado como Base Aérea el 20 de febrero de 1951. En 1957 la Escuela de Observadores dejó de impartir cursos en Málaga y fue oficialmente disuelta por O.M. de 8 de mayo de 1959, coincidiendo con una nueva reorganización del Ejército del Aire.

La Academia General del Aire (AGA), inaugurada el 15 de septiembre de 1945, tuvo desde su comienzo una preocupación natural por preparar a los futuros oficiales del Ejército del Aire en todo lo relativo al vuelo, con especial dedicación a su formación como

pilotos. Sin embargo, también se incluyeron, con mayor o menor fuerza según la época, clases tanto en vuelo como en tierra de navegación aérea, bombardeo, fotografía y otras materias afines. Posteriormente en la AGA se impartieron cursos específicos de Observador como sucesora natural de las escuelas de observadores de Cuatro Vientos y Málaga.

En los archivos que se conservan en la Jefatura de Fuerzas Aéreas de la Academia³ se puede constatar que, como parece natural, los cursos de vuelo formaron parte de la enseñanza impartida en la AGA desde su creación. Además, su Escuela de Aplicación mantuvo la preocupación e interés por materias como la navegación y la fotografía aérea. Los cambios de nombre de los órganos dedicados a la enseñanza del vuelo, incluyendo las clases de pilotaje elemental, básico y avanzado así como las de navegación, bombardeo y otras materias asociadas, fueron muy frecuentes en los primeros años de vida de la AGA. Aunque más tarde se realizaron también cambios, la estructura adoptada a principios de los años sesenta del siglo pasado tuvo mayor permanencia en el tiempo. En ese período el curso de Observador volvió a ocupar un lugar destacado y particularizado dentro de las enseñanzas de vuelo.

El curso 1959-1960 se inicia en la AGA con tres escuelas de vuelo, la Escuela de Pilotaje, la Escuela de Vuelos Tácticos y la Escuela de Aplicación y a partir del 19 de febrero de 1960 se pone en funcionamiento la Escuela Básica. La estructura con cuatro escuelas: Elemental, Táctica, Básica y de Aplicación duró hasta el 28 de febrero de 1963 en que se constituye el Grupo de Vuelos formado por cuatro escuadrones que corresponden a las cuatro escuelas preexistentes. Sin embargo, pronto se vuelve a la estructura de escuelas. Durante el año académico 1964-1965, la Escuela de Aplicación dirigió para 73 alumnos del cuarto curso de la 17 promoción las enseñanzas de fotografía, navegación, tiro y bombardeo.

A comienzos de 1965 inició su actividad la que se llamó Escuela de Observadores cuyo jefe fue el comandante Aurelio F. Moreno Valdés. Existe la memoria de esa Escuela⁴ con fecha de 21 de junio de 1965. El Jefe de Enseñanza de la AGA anunció en diciembre de 1964 a 18 alumnos del Arma de Aviación de la 17 Promoción que el mando había dispuesto que realizasen el curso de Observador. La memoria explica con detalle la estructura del curso siendo conveniente destacar que los mencionados alumnos tuvieron que cursar también las enseñanzas

² El Gobierno de Madrid envió a la Escuela de Járkov en la URSS a 109 alumnos para realizar el curso de Observador. Por otra parte, unos 60 observadores soviéticos sirvieron en la Aviación republicana.

³ Dichos archivos fueron consultados por el autor.

⁴ Ver la «Memoria Descriptiva de la Escuela de Observadores» de fecha 25 de junio de 1965.



Alféreces alumnos de la 17 promoción camino de la torre de vuelo. Primavera de 1965.

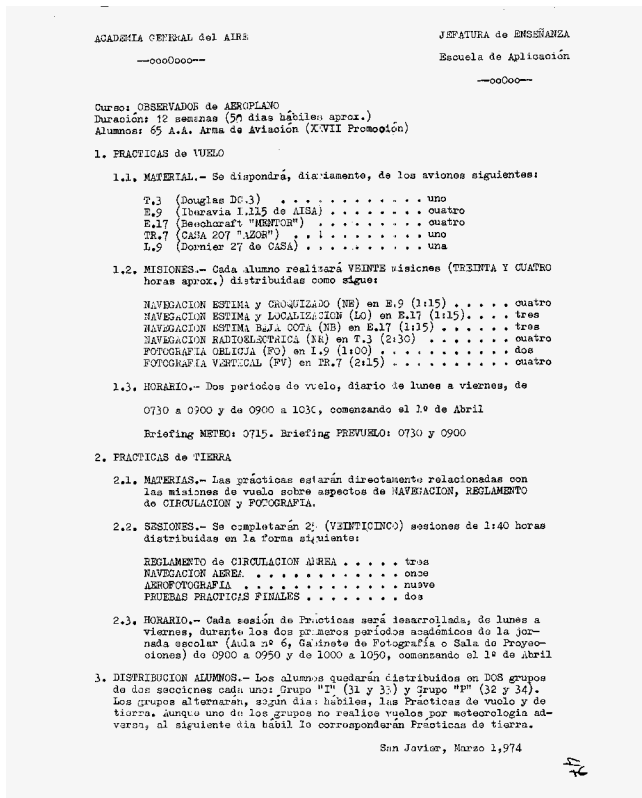
teóricas sobre Fotografía aérea, Tiro y Bombardeo y Navegación Aérea. El curso sobre navegación fue impartido por el entonces capitán Francisco Cosculluela Montanuy que se había incorporado a la AGA tras realizar un curso de navegante en los Estados Unidos. Los profundos conocimientos del profesor y el entusiasmo de todos, hicieron posible que en el tiempo disponible se estudiaran y practicasen todas las formas de navegación entonces conocidas desde la astronómica a la radiogoniométrica. El capitán Cosculluela, que también pilotaba en las clases en vuelo, fue un ejemplo de profesionalidad y dedicación para todos los que tuvimos la suerte de ser sus alumnos. Aunque el nombre de Escuela de Observadores sólo duró hasta el 13 de enero de 1967, la Escuela de Aplicación siguió impartiendo el curso de Observador a los alumnos del Arma de Aviación durante las siguientes promociones. Como curiosidad, la nota final de vuelo de la 21 promoción estaba formada de la siguiente forma:

NOTA FINAL de vuelo = 6 x (V. Instrumental + V. Básico + V. en Beechcraft *Mentor*) + 3 x (Curso de Observador) + 1 x Nota Q.B.I

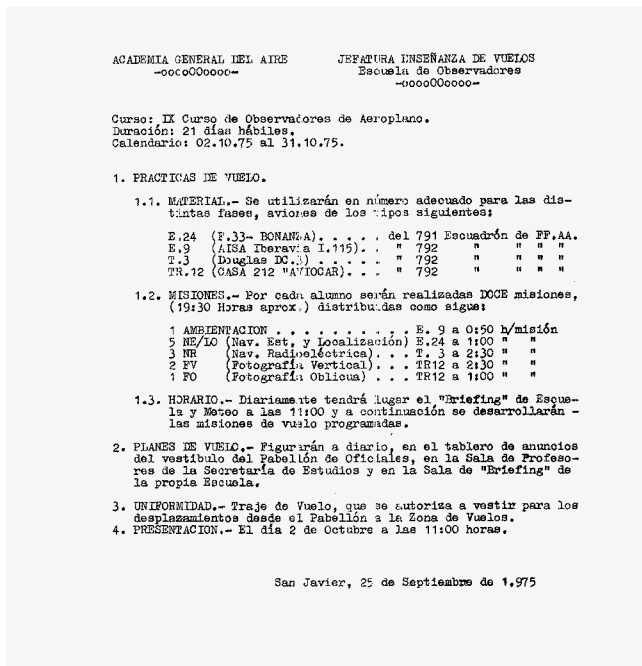
El impulso dado en 1965 a los cursos de Observador duró varios años. Sin embargo, el número de horas de vuelo bajó pronto de las 90 voladas por los alumnos de la 17 promoción a las 50 horas en los años setenta y volvieron a bajar drásticamente en los años ochenta. El curso de Observador se impartió

en distintos cursos académicos de la carrera aunque a partir del año académico 1968-1969 se solía impartir a los alumnos de 2º Curso. Así ocurrió con la 24 Promoción cuyos alumnos volaron una media de 42 horas en el curso. Los alumnos de la 25 promoción volaron 41 horas aproximadamente como en las cinco siguientes promociones. Los alumnos de la 30 promoción volaron 53 horas de media. Por su parte, la 31 promoción voló más de 52 horas por alumno en el año académico 1977-1978.

La Escuela de Aplicación, responsable desde 1967 de los cursos de Observador, programó durante el año 1978-1979 un Curso para Profesores del curso de Observador que se realizó en tres tandas. En la 32 promoción los 76 alumnos volaron una media de 53 horas. A partir de esa promoción los vuelos se realizaron en la avioneta Beechcraft 33C *Bonanza* y en el avión CASA-212 *Aviocar*. La 33 promoción realizó el curso de Observador durante el tercer año de su permanencia en la AGA, curso académico 1979-1980, volando sus componentes una media de 52 horas. Los 72 alumnos de la 34 Promoción realizaron el curso del 11 de septiembre de 1980 al 18 de marzo de 1981 volando un total de 385,30 horas en el avión CASA 212 *Aviocar* y 1.141,25 horas en la avioneta Beechcraft 33 *Bonanza*, con una media por alumno de 53 horas. Del 15 de septiembre al 17 de diciembre de 1981, los 72 alumnos de la 35 Promoción realizaron su curso de Observador volando 119,45 horas



Directiva del curso de Observador de 1974.



Directiva del IX curso de Observadores de Aeroplano. 1975.

en *Bonanza* y 265,40 en *Aviocar*. Los alumnos de la 36 promoción realizaron en dos tandas las 39 horas que como media volaron los alumnos del que ha sido último curso de Observador completo realizado hasta la fecha.

En efecto, el curso de Observador fue suprimido de las enseñanzas de la AGA en el año académico

1983-1984. La 37 promoción realizó un curso de Reconocimiento Aéreo, arguyéndose que un posible curso de ese tipo se adaptaría mejor a los requisitos de reconocimiento que figuraban en nuestra doctrina aérea. Los alumnos de la 38 promoción realizaron el mismo curso de Reconocimiento, limitándose a volar los alumnos unas 14 horas de media, repartida en prácticas de navegación visual, navegación radioeléctrica, baja cota y fotografía. En esos años, los alumnos que realizaban las prácticas mencionadas recibían un certificado de las horas de vuelo voladas. La realidad es que el histórico curso de Observador no se ha vuelto a impartir desde que lo hizo la 36 promoción en el curso 1982-83.

Reflexiones sobre una titulación histórica

La observación desde el aire se convirtió en una necesidad operativa por la indiscutible ventaja que proporcionaba para el desarrollo de las operaciones terrestres y aéreas. La Aerostación y después nuestra Aviación militar utilizaron esa ventaja en las campañas del norte de África donde el piloto y el observador se apoyaban mutuamente formando un equipo para cumplir las misiones y alcanzar los objetivos señalados por el mando. El heroísmo de nuestros pilotos y observadores en esas operaciones hizo a muchos de ellos acreedores de las más altas recompensas al valor. Por otra parte, la preparación técnica de los observadores fue aumentando a medida que los aviones mejoraban sus características y se fueron creando nuevos instrumentos para orientarse y navegar en el aire. Los observadores militares de los años 20 y 30 del siglo pasado demostraron su capacidad técnica al contribuir decisivamente al éxito de la mayoría de los grandes vuelos que aviadores españoles realizaron en aquellos años. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos fue un centro de excelencia en la enseñanza de las materias relacionadas con la navegación aérea. En ella se formaron los observadores de aeroplano que eran nuestros expertos en navegación aérea como los «*Navigator*» lo eran en la *RAF*.

Durante la Guerra Civil la formación de los observadores se realizó en las escuelas de Los Alcázares y de Málaga. Tras la contienda, la Academia General del Aire tomó el relevo en la formación de observadores. Desde las primeras promociones, los planes de estudio incluyeron asignaturas y prácticas relacionadas con los tradicionales campos de actuación de los observadores. Sin embargo, no es hasta el año 1964 cuando se aborda con decisión la preparación de observadores como una formación específica que también se da a los pilotos aunque en muchos casos en menos tiempo. La creación en

ESCUELA DE APLICACION -Curso Escolar 1.977-78.-

PROFESORES:

Del 05-09-77 al 14-10-77
Curso de Profesor de Observadores.
En avión E.24A: 55'15 horas. Avión TR.12 30'30 horas

Cte. Vaquero Ledó	Cte. Bayo
Apta. Ibañez Sáez	Cte. Alarcón
Manzanas	Cte. Vaquero
Ruiz de Apodaca	Cap. Ibañez Sáez
Hdz. Sáez	Cap. La Orden
Hdz. Sáez	Cap. Hdz. Sáez
Torregrasa	Tte. Ibañez Jimeno

En avión T.3: 60'10 horas.
Cte. Vaquero Ledó
Cap. Ibañez Sáez
Ruiz de Apodaca
Hdz. Sáez.

Del 15-03-78 al 31-03-78
Curso de Profesor de Observadores.
En avión E.24A: 6'10 horas.-En avión TR.12: 11'35 horas
Alumno: Cte. Parias Diaz Horiegn.

Del 07-06-78 al 10-07-78
Curso de Profesor de Observadores.
En avión TR.12B: 4'00 horas. Cap. Gusch Aviles
Cap. Sevzino
Cap. Ruzperez
Cap. Ruiz González

Directiva del curso de Profesor de Observadores. 1977-78.

INSTRUCCION RECIBIDA EN VUELO POR
LOS CABALLEROS ALUMNOS DURANTE EL
CURSO 1.977 - 78:

33ª Promoción, PRIMER AÑO.
-En avión E.24A, vuelan el Buziano del Aire 106 Alumnos,
efectuando los aviones un total de 32'40 horas de vuelo--

31ª Promoción, TERCER AÑO, Alumnos 54

R.17: Contacto, Tráfico y Acrobacia D.M.	23'45 horas.
Contacto, Tráfico y Acrobacia solo.	2'00 horas.
Formación D.M.	2'13 horas.
Prueba.	1'26 horas.
TOTAL.....	32'42 HRS.

R.16: Durante el Tercer Trimestre de este Curso, realizan la fase de Contacto, Tráfico y Acrobacia, cuyas horas se contabilizan en la memoria del próximo Curso al terminar el vuelo básico.

CURSO DE OBSERVADOR DE AEROPLANO

E.24A: -Localización.	7'56 horas.
Navegación Baja Cota.	4'33 horas.
Navegación Alto a Punto.	4'02 horas.
Prueba.	2'11 horas.
TR.12B y E.24A:-Navegación Radio	32'43 horas.
TOTAL.....	52'25 HRS.

Instrucción en vuelo de los caballeros alumnos en el curso 1977-1978.

1965 de una Escuela de Observadores dentro de la AGA con una planificación adecuada justificó serias esperanzas de que la formación de observadores pudiera volver a alcanzar los niveles de un glorioso pasado. Por diversas razones, entre ellas la falta de material de vuelo adecuado, la escasez de profesorado y la percepción por algunos de que los observadores eran una especialidad del pasado, se produjo una progresiva disminución de la atención dedicada al curso.

La sensación de que el título de Observador es una reliquia del pasado está principalmente causada por haberse confundido el título con la preparación necesaria para obtenerlo al no haberse actualizado su currículo. Conservar el nombre del título sería un motivo de orgullo por la gloriosa trayectoria de quienes lo obtuvieron en el pasado. Sin embargo, es preciso llenar el título de contenido de acuerdo con



El emblema de Navegante de la RAF.

la evolución continua de las técnicas aeronáuticas y aeroespaciales. Para ser Observador en los comienzos del siglo XXI se debe conocer todo relacionado con la navegación aérea y espacial así como los procedimientos para ejercer todo tipo de funciones operativas relacionadas con la Aeronáutica y la Astronáutica excepto las de pilotaje. Entre esas funciones se pueden contemplar: el uso y guiado de aviones tripulados remotamente (RPAS), el estudio, la preparación y el seguimiento de las trayectorias de satélites así como la operatividad aeroespacial y la operación de diversos sistemas aéreos y aeroespaciales. Recuperado el prestigio y las funciones del título, el curso podría también completar la formación de aquellos pilotos que se considerase oportuno como ocurrió en el pasado. El futuro de la Aeronáutica y la Astronáutica no tiene límites y sus aplicaciones en el campo de la Defensa serán esenciales para garantizar la paz y el progreso de España. Recuperar y actualizar las funciones de los observadores contribuirá a una aún más eficaz contribución del Ejército del Aire en esa ilusionante tarea. Además, se evitaría la desaparición del histórico título de Observador y de su emblema de los uniformes de los aviadores españoles como podría ocurrir cuando los miembros de la 36 promoción de la AGA pasen al retiro.

Fuentes Consultadas

Archivo Histórico del Ejército del Aire
Biblioteca Central del Ejército del Aire
Archivo del Grupo de Fuerzas Aéreas de la Academia General del Aire.

Bibliografía

IHCA. Historia de la Aviación española. Madrid, septiembre de 1988.
MELLADO PÉREZ, Rafael. Academia General del Aire. Crónica de 50 años.
SALAS LARRAZÁBAL, Jesús. Guerra Aérea, 1936/39. Tomo 4º. SHYCEA. Madrid. 2003. ■

El árabe español Abbas Ibn-Firnas, primer aviador de la historia

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ

General de División del Ejército del Aire

La España de los Omeyas

PARA ENTENDER Y ACEPTAR la aportación de España, como pionera de la Aviación, hay que conocer en profundidad lo que nuestra Patria significaba en la época de la presencia árabe en la cultura de Occidente cuando las ciudades andalusíes eran en la época de la dinastía de los Omeyas, como colmenas de poetas, eruditos, sabios, juristas, médicos y científicos.

En mayo del año 822 accedió al trono del emirato de Córdoba Abderramán II, cuando tenía 30 años. Fue un hombre culto, gran mecenas y muy atraído por la astronomía y la poesía. Durante su emirato el Ándalus experimentó un gran desarrollo, tuvo moneda propia, se amurallaron las principales ciudades y se construyeron alcázares y atalayas en distintas zonas del Ándalus. Abderramán II envió un gran grupo de expertos al Oriente para que adquiriesen libros de todas las materias más interesantes, con la finalidad de crear una gran biblioteca en Córdoba. Fue un gran impulsor de las ciencias y las artes, naciendo así una generación de sabios y artistas que ya no tuvieron que realizar grandes viajes de estudios al exterior.

Debe destacarse que en esa época, a mediados del siglo IX, París y Londres eran aldeas casi desconocidas, y la gran mayoría de las ciudades de la Europa no musulmana se hallaban en las más absolutas condiciones de atraso cultural. Sin embargo Córdoba contaba ya con sesenta bibliotecas públicas, ya que allí casi todos sabían leer y escribir, mientras que en la Europa cristiana, a menos que perteneciesen al clero, nadie sabía leer. La biblioteca de los Omeyas

llegó a contener 400.000 tomos, 44 de los cuales formaban el catálogo del total. Las bibliotecas europeas cristianas tenían menos de cien libros en esos años. En esa poca vivían en Córdoba miles de sabios, astrónomos, científicos, matemáticos, filósofos, lexicógrafos, historiadores, músicos, biógrafos, poetas y un sin fin de hombres letrados, razón por la cual era considerada el *Faro de la cultura de Europa*, pues a ella acudían para aprender y estudiar eruditos africanos, europeos y del Oriente Medio. No es de extrañar pues que en ese ambiente científico surgiese alguno que hubiera sentido el amor por la investigación y el estudio de poder materializar un viejo y ancestral deseo del hombre: Volar.



El gran científico hispano árabe Abbas Ibn-Firnas

Armen Firman

En el año 1981, Valerie Moolman, exdirectora de los libros Time-Life, publicaba un libro titulado «*Hacia el primer vuelo*» y cuyo

asesor histórico fue Tom D. Crouch, Director de Aeronáutica del Museo del Aire y del Espacio de Washington D.C. Este libro formaba parte de la colección «*The Epic of the Flight*», cuya versión en nuestro idioma se llamó «*La Conquista del Aire*», y de la cual fui el Revisor y Asesor de la edición española.

En este libro se cita al sabio árabe español Armen Firman como el primer hombre, históricamente comprobado, que intentó efectuar el primer vuelo. Tal hecho ha sido confirmado por diversos autores y publicaciones recientes, como se cita en «*Flyers: Before Leonardo da Vinci*», «*Those Fabulous and Foolhardy Fliers*» y en un trabajo escrito en «*Science and Technology Desk*» por Tobin Beck. Según éstos y otros historiadores, en el año 852 de nuestra era,

Armen Firman, un estudioso del vuelo de las aves saltó desde una torre en la ciudad de Córdoba, para lo cual se vistió con unas voluminosas ropas, creyendo que con ellas extendidas podría planear. Pero Firman demostró lo que era saber poco de lo relacionado con el vuelo y lo que sucedió fue que el salto tuvo un recorrido más corto de lo que él esperaba, aunque afortunadamente para él, tal como atestiguan los cronistas de la época, «*los pliegues de su vestimenta contenían bastante aire y el golpe contra el suelo le permitió no sufrir heridas de consideración*». Más que volar lo que hizo Firman fue convertirse en el primer hombre que saltó en paracaídas.

Abbás Ibn Firnás

La Historia parece ser que confunde a dos personajes: Armen Firman y Abbás Ibn Firnás pues algunos autores afirman que fueron dos personas distintas y que al parecer Ibn Firnás estuvo presente cuando Firman saltó desde la torre cordobesa en el citado año 852. Otros autores afirman que Firman es el nombre latinizado de Abbás Ibn Firnás.

Aunque ello fuese cierto, ello no afecta a la figura histórica del personaje que ha pasado a la Historia de la Aeronáutica mundial: Abbás Ibn Firnás, que fue la persona que realizó el primer intento científico del vuelo.

No se ponen de acuerdo los arabistas sobre el linaje de este español universal, humanista, científico y químico andalusí conocido como Abbás Ibn Firnás. Historiadores de la contrarreforma bereber lo hacen descender de una familia de linaje norteafricano, cuyos ancestros participaron probablemente en la conquista de la Península Ibérica. Otros le suponen de etnia andaluza, de familia cristiana convertida posteriormente al Islam. Lo que sí está comprobado es que nació en el año 810 en tiempos del emir Al-Hakam, en Korah Takrna, una aldea próxima a la actual localidad malagueña de Ronda, la entonces Izn-Rand-Onda, que significa Ciudad del Castillo. El nombre completo de nuestro protagonista es Aboul-Kassem Al Abbás Ibn Firnás Ibn Wardas Al-Takurini.

Desde muy joven mostraría gran inquietud y curiosidad por casi todo, por lo que pronto Ibn Firnás viajaría a Irak donde permanecería durante algún tiempo antes de volver a casa. Como es generalmente conocido, la ciudad de Bagdad, era entonces famosa como centro mundial de la cultura y del conocimiento, es decir, que fue el hogar de un gran número de musulmanes académicos, científicos, escritores, poetas, artistas y artesanos. Fue allí donde Abbás Ibn Firnás estudió y aprendió una serie de materias y ciencias tales como la astrología, la astronomía, las

matemáticas, la ingeniería y la música. A su regreso se trasladó a Córdoba, donde comenzaría a enseñar música, que entonces era considerada una rama de las matemáticas teóricas. Allí terminaría de formarse académicamente y rápidamente pasaría a inscribirse dentro del ámbito de los Omeyas cordobeses pues gracias a sus dotes proféticas y a sus aptitudes en el campo de la poesía y a su habilidad en la astrología, lograría entrar en la corte del emir Abderramán II, que había llegado al poder en el año 822. Allí coincidiría con otros sabios de la época.

La extraordinaria figura científica de Abbás Ibn Firnás

Este es uno de los personajes más fascinantes de la España de los primeros años del esplendor de la cultura islámica. Hombre de extensa cultura, destacaba en tantos y variados campos del saber que el historiador andalusí Ibn Hayyan le puso el sobrenombre de *Hakim Al-Andalusí* (el sabio de Andalucía). Abbás Ibn Firnás fue un espectacular exponente del desarrollo cultural que tuvo lugar en nuestro país tras la entrada de las ideas científicas y artísticas traídas por el Islam y se le considera que hubiera sido un hombre del Renacimiento si hubiese vivido en la Florencia de los Médicis e incluso superior a Leonardo da Vinci. Su enorme capacidad de trabajo y su inteligencia excepcional le permitieron cultivar casi todas las disciplinas, tanto en el área de la investigación científica y técnica como en el de la creación literaria y de la música. Fue filósofo agudo, maestro experto en la física, alquimia, matemáticas y en la ciencia de la astrología. Tenía una gran destreza física y sobresalía en los juegos de magia y prestidigitación más complicados. Firnás conocía perfectamente el arte de la música, tocaba el laúd y cantaba acompañándose con él. Pronto comenzaría a dar muestra de su talento y es conocido que perteneció al séquito cortesano de Abderramán II, que se convertiría en su protector, pues a los príncipes les gustaba rodearse de toda una pléyade de científicos, astrólogos y poetas y acompañó por último al emir Mohamed I.

La fascinante personalidad de este hombre fue puesta de relieve por el Profesor Ahmed Zéki Pacha, que era en 1911 Secretario del Consejo de Ministros de Egipto, en una comunicación enviada al Instituto Egipcio el 1 de mayo de dicho año, en la cual destacaba la aportación de los Musulmanes a la Aviación.

Al-Makkari, nos enseña que cuando la Batalla del Guadacelete, (año 854) que fue ganada por el emir Mohamed I, Abbás Ibn Firnás era ya su poeta acreditado, pues en la corte se dedicaba a la poesía

para deleite del emir y además tenía la responsabilidad de vaticinarle su futuro con la ayuda de la Astrología. Al Makkari cuenta que los ciudadanos de Toledo estaban indignados contra el emir y le habían presentado una feroz resistencia. Los rebeldes, para defender el acceso a la ciudad habían fortificado un gigantesco puente de acceso sobre el río Tajo. No existiendo otro medio para reducir la ciudad, el Príncipe Mohamed ordenó a sus ingenieros minar el puente. Este triunfo fue muy loado por los cronistas árabes, nuestra única fuente, pero lo cierto es que sus consecuencias para la guerra fueron prácticamente nulas. Parece que Mohamed se conformó con el éxito propagandístico del triunfo, pues renunció a lo que parecía más lógico: tomar la indefensa Toledo a renglón seguido y acabar con su rebelión.

Probablemente, aunque las fuentes árabes callen sobre este extremo, las pérdidas del emir en la batalla habían sido tan grandes que no le permitían el asalto inmediato a las fuertes murallas toledanas. De otro modo, no se comprende su rápida retirada. Sin embargo Firnás decidió cantar la victoria de Mohamed I con varias poesías, tal como lo narraría el Profesor Ahmed Zeki Pachá:

Ibn Firnás pertenece a ese género de poetas e historiadores que, influidos por la escuela egipcia, recurren a la mitología o como en este caso a la providencia de Alá, para explicar determinados acontecimientos históricos y políticos. Estos y otros versos panegíricos compuestos por nuestro protagonista eran recitados en certámenes palatinos.

La Astronomía en la época de Abbás Ibn Firnás

A partir del siglo IX se inicia en el Ándalus un floreciente desarrollo de la Ciencia debido al establecimiento del Emirato de los Omeyas en Córdoba y comienza a irse desplazando el centro de gravedad de la cultura musulmana de Bagdad a la ciudad andaluza. Al mismo tiempo, el Islam no solo fue extendiéndose, sino también el árabe como idioma científico, y a este florecimiento cultural sí que se afiliaron tanto judíos como los cristianos. El investigador A. Mieli, al estudiar esta cuestiones afirma que con el tiempo se fue produciendo una mezcla de razas, con lo que *al cabo de pocas generaciones, la clase dominante, si oficialmente hablaba y literalmente empleaba el árabe, ordinariamente hacia uso de un dialecto latino predecesor del moderno castellano.*

Los astrónomos musulmanes trataron de asimilar, primero, y mejorar, después, la astronomía griega. Para ello se ocuparon también de mejorar las observaciones modificando los instrumentos

de observación, astrolabios y relojes, y con estas observaciones, cada vez más precisas, modificaron el sistema del mundo ocupándose de la preparación de Tablas astronómicas que habrían de ser utilizadas en los observatorios que crearon primero en Oriente y más tarde en el Ándalus.

Durante el emirato de Abderramán II habían ocurrido varios fenómenos astronómicos y atmosféricos en el cielo andalusí. En el año 833 hubo un eclipse total de Sol que causaría una gran inquietud en la población. Cuatro años más tarde el cometa Halley cruzó el cielo de Córdoba, que pudo contemplarse durante más de un mes y en el año 839 se produjo una lluvia de estrellas fugaces que fue visible desde la ciudad. Al final de su gobierno el Ándalus sufrió terribles inundaciones que causaron la desaparición de numerosos pueblos y aldeas. Quizá todo ello ayudaría a que en esta época hubiera un gran auge en la astronomía y la astrología.

En relación con la astronomía, Abbás Firnás fue el primer sabio en utilizar en el Ándalus las tablas astronómicas de *Sinhind*, de origen hindú. Estas tablas constituyen un sistema matemático astronómico para medir los ciclos del universo conocido y que fueron necesarias para el posterior desarrollo científico europeo. Este sabio rondeño sería el introductor en nuestro continente europeo de la brújula.

Estas experiencias le llevaron a construir un planetario en su casa, que sería el primero en la historia del mundo, en el que estaban representados los fenómenos atmosféricos así como los astros y las constelaciones que se movían lentamente. Aunque existen pocas reseñas de este planetario, parece ser que estaba formado por gran una esfera de vidrio, donde aparecía el firmamento, por lo que hubiera sido muy interesante conocer sus mecanismos pues al parecer tenía instalado un sistema de luces y sonidos donde aparecían nubes, relámpagos y truenos. Los visitantes quedaban sobrecogidos por la aparición de tales fenómenos atmosféricos ya que como cita la revista «*Al-Ándalus*», esos efectos especiales hubieran, incluso hoy día, despertado la envidia de los técnicos de Hollywood y Disneylandia. Como complemento del planetario diseñó una esfera Armilar utilizando sus conocimientos de astronomía, quizás para tranquilizar a Abderramán II. Este instrumento permitía fijar la posición de los astros en el cielo. Consistía en una serie de anillos insertados unos en otros, cada uno con sus correspondientes escalas de medición, representando el ecuador, el horizonte, el zodíaco, etc. Estos anillos giraban en torno a un eje que no era otro que el definido por los polos Norte y Sur.

Con una técnica original propia construyó una especie de reloj al que llamó *Al-Maqata*, que servía para medir el tiempo y que regalaría al emir Abderramán II. Se trataba de un reloj anafórico, de clepsidras de flujo de agua constante, dotado de figuras móviles, con el que se podía conocer con precisión la hora durante la noche y en los días nublados, toda vez que los relojes urbanos en esa época eran de sol.

La Astronomía fue una de las ciencias más cultivadas por los científicos árabes. Así coetáneos de Abbás Ibn Firnás, hubo un grupo de astrónomos en el mundo árabe, desde Bagdad, Damasco o El Cairo hasta Córdoba, que realizaron numerosos estudios tanto sobre la Astronomía como de la Astrología.

Los astrónomos del Ándalus

A partir del siglo IX se inicia en el Ándalus un floreciente desarrollo de la Ciencia debido al establecimiento del Emirato de los Omeyas en Córdoba y comienza a irse desplazando el centro de gravedad de la cultura musulmana de Bagdad a la ciudad andaluza. Al mismo tiempo, el Islam no solo fue extendiéndose, sino también el árabe como idioma científico, y a este florecimiento cultural sí que se afiliaron tanto judíos como los cristianos.

Los astrónomos musulmanes trataron de asimilar, primero, y mejorar, después, la astronomía griega. Para ello se ocuparon también de mejorar las observaciones modificando los instrumentos de observación, astrolabios y relojes, y con estas observaciones, cada vez más precisas, modificaron el sistema del mundo ocupándose de la preparación de Tablas astronómicas que habrían de ser utilizadas en los observatorios que crearon primero en Oriente y más tarde en el Ándalus. Esta preocupación por la astronomía hizo posible la conservación de la ciencia griega que llegará a Europa a través del Ándalus, donde aprendió Europa a construir astrolabios y relojes.

Precisamente en el Ándalus nacería una generación de astrónomos, de la semilla plantada por Abbás Ibn Firnás, que originaría un gran avance de las ciencias en España y con repercusión en Europa y Asia.

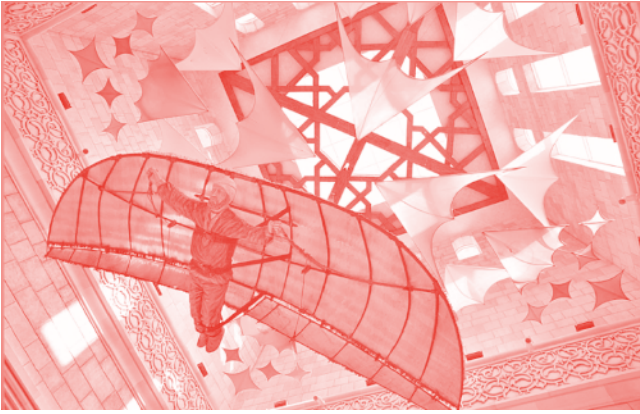
El primer vuelo de la Historia realizado por el hombre

En este mundo andalusí tan avanzado científicamente y dada la personalidad tan polifacética y de espíritu tan investigador e inquieto de Abbás Ibn Firnás, no es de extrañar que quisiera hacer realidad el mito de Dédalo e Ícaro. Viviendo en Córdoba, si

él no fue testigo del intento de volar que protagonizara Armen Firman en el año 852, indudablemente lo que se puede afirmar es que había oído hablar de esa aventura. En el libro antes citado «*Hacia el primer vuelo*», que escribió Valerie Moolman con la colaboración de Tom D. Crouch, se recoge el vuelo efectuado en Córdoba en el año 875 por Abbás Ibn Firnás, anticipándose a los diseños aeronáuticos elaborados seiscientos cincuenta años antes que el artista e inventor florentino Leonardo da Vinci (1452-1519) plasmara el primer intento de estudio aerodinámico, el cual aparece en el *Sul Volo degli Uccelli* («Sobre el vuelo de los pájaros»), redactado hacia el año 1505.

Para ello Firnás, llevaba algunos años imaginando una especie de planeador que manejado por él le permitiese llevar a la práctica su sueño de volar. Ya desde niño había pasado muchas horas observando el vuelo de los pájaros, murciélagos y otras aves. Durante años venía estudiando e imaginando distintas formas posibles de planear. Finalmente, a mediados del año 875 terminó de construir sobre una estructura de madera ligera el planeador, que llevaba dos largueros articulados que se podían mover y abrir de forma similar a unas alas para ajustar la altura y la dirección y a las que forró con tela de seda y revistió con plumas de aves rapaces. Los brazos del «aviador» irían sujetos a las alas de madera.

El instó a los cordobeses a que fuesen testigos de su vuelo, entre los que se encontraba el propio emir Mohamed I. Aquel día se subió a lo alto de la torre de la Arruzafa, el palacio jardín construido por Abderramán I, y allí arriba Abbás Ibn Firnás apareció vestido con un traje de seda adornado con las plumas y tras montarse en el planeador hizo un leve movimiento para comprobar si funcionaba el mecanismo se lanzó al aire desde cien metros de altura en medio de la expectación de millares de cordobeses. Durante algunos minutos Firnás se mantuvo en el aire sin problema alguno, volando una buena distancia, pero las dificultades comenzaron cuando cansado por el esfuerzo realizado de accionar las alas articuladas procedió a intentar el aterrizaje, que se produjo con cierta brusquedad, al chocar sus nalgas y piernas contra el suelo, quedando durante unos segundos como inmóvil, pues al parecer se había dañado la espalda, aunque sin consecuencias graves. Como narran Ibn-Said en su obra *Mugrib* y Al-Maqqari en el libro *Analectes*, el accidentado aterrizaje se debió a que el inventor «*no se había dado cuenta que los pájaros, al posarse se valen de su cola y que se había olvidado de fabricar una*». Sus enemigos siempre tan críticos contra él se mofaron, dijeron: «*Quiso aventajar al grifo* (ave



Exposición en el Ibn Batutta de Dubai.

mitológica de cuerpo superior de águila e inferior de león) *en su vuelo y solamente llevaba en su cuerpo las plumas de un buitre viejo*».

Tras el accidente del vuelo, Ibn Firnás se dio cuenta que la estructura trasera de la cola era una parte vital para el aterrizaje, pues es la forma similar a como lo hace un pájaro para disminuir su velocidad. Esta estructura fue bautizada más tarde *Ornitóptero* por Leonardo Da Vinci. Es una teoría basada en el intento de Firnás de volar con una especie de alas para planear por primera vez. La teoría se confirma en un manuscrito escrito por el científico franciscano británico, Roger Bacon, quien habla de la cola conocida como *Ornitóptero*. En el año 1260, Bacon escribió un artículo titulado: «*Sobre el increíble poder del arte y la naturaleza*», el cual incluía dos métodos por los que el hombre podría volar. Según él, uno de los métodos es utilizar un *Ornitóptero* y afirmaba: «*Hay un instrumento para volar, que nunca he visto, ni tampoco he conocido jamás a un hombre que lo hubiese visto, pero conozco el nombre de aquél que lo inventó*». Es sabido que Bacon estudió en Córdoba, el histórico lugar donde Ibn Firnás trató de volar. Las explicaciones de Bacon podrían estar basadas en un manuscrito musulmán existente en España pero que se ha perdido sin dejar rastro. La pérdida de toda prueba fidedigna que demostrara que Ibn Firnás fue el pionero del estudio de la Aviación haría que el mundo ignorase su descubrimiento del *Ornitóptero* durante años. Aparentemente su intento abriría las puertas al estudio de la Aviación a la vez que reveló que el *Ornitóptero* es como un componente vital de los aviones para mantener la estabilidad al aterrizar. La importancia de Ibn Firnás y su trabajo impactaron profundamente y muy especialmente en el campo de la Aviación. Hoy día todos los aviones modernos e incluso los más sofisticados, excepto los que lo hacen verticalmente, aterrizan aprovechando la estructura trasera, compuesta por los timones de

profundidad y dirección. El planeador de Abbas Ibn Firnás no poseía esta estructura trasera, por lo que su aterrizaje fue un tanto brusco.

Desgraciadamente no se han conservado los planos del diseño y las observaciones sobre el vuelo escritas por Abbas ibn Firnas, pero este extraordinario personaje ha pasado a la Historia de la Aviación como el primero en realizar un vuelo aunque su máquina no fuese impulsada por un motor, tal como afirma González Palencia. La comunidad histórica y científica internacional se lo ha reconocido igualmente, tal como se recogen en infinidad de libros y estudios de investigadores norteamericanos, británicos, franceses, italianos, portugueses, rusos, griegos y en especial el mundo árabe. En este sentido, el ya mencionado director del Museo Nacional del Aire y del Espacio de Washington, Tom D. Crouch, que fue el Presidente del Comité norteamericano para la conmemoración del I Centenario del Vuelo de los hermanos Wright, manifestaría que Abbás Ibn Firnás se adelantó más de mil años a la gesta de los dos aviadores estadounidenses, como cita Tobin Deck en un artículo titulado «*2002 Year end: Toward a century of flight*», publicado por United Press International.

Afortunadamente ese reconocimiento a los méritos de este árabe español continuarían manifestándose posteriormente, así en septiembre del año 2000, la Escuela de Ingenieros de la Universidad de Houston, en un seminario sobre los inventos que han contribuido al progreso de nuestra civilización, se glosaba la figura de Firnás y se dijo: «*Hoy hemos aprendido que el hombre voló ya hace 1.000 años*». Karima Burns en «*Islamic Science in History*», que fue publicado el 3 de febrero de 2001, hacía mención a la conferencia pronunciada por Richard P. Hallion en la División Médica de la USAF, en Detroit, en la que se resaltaban los méritos de Firnás como el primer aviador de la Historia. De igual forma se expresaría nuevamente Karima Burns en un artículo que publicó el 3 de marzo de 2001 en *Islam Online*, al señalar los trabajos de investigación de la historiadora norteamericana Lynn White que atribuía «*al moro Abbás Ibn Firnás el invento de un planeador con el cual realizó en 875 el primer vuelo de la Historia de la Aviación*». Philip Hitti en su libro «*Historia de los Árabes*», afirma que este cordobés «*fue el primer hombre en la Historia en efectuar con éxito un intento científico del vuelo*».

Más recientemente, desde Toronto, en Canadá, Aem Alí, escribía el domingo 3 de noviembre de 2013, en «*Forgotten Islamic History*» un artículo bajo el título: «*Abbás Ibn Firnás: The World's First Pilot*», lo siguiente: «*En 875, Ibn Firnás a los 70*

años de edad, construyó su máquina voladora después de haber pasado varios años estudiando la naturaleza de vuelo de las aves, además de sus otras investigaciones científicas. Fabricó un par de alas de madera y seda a las que había cosido plumas de aves. Desde las colinas de Jabal Al-Arus saltó desde un precipicio. Él volaría por un período de tiempo considerable. Muchos testigos estimaron que debió ser como unos 10 minutos. Conforme comenzó su descenso final, se dio cuenta de que había un problema con su diseño. Se había concentrado en el estudio de la mecánica para el despegue, pero había descuidado la mecánica del aterrizaje. Mientras descendía hacia tierra sería incapaz de controlar su velocidad, bajando muy rápidamente. Cuando cayó al suelo, sufrió un duro golpe, resultando herido de consideración. Ibn Firnas viviría otros 12 años más después de este hecho. En esos últimos años reflexionaría en qué le salió mal en ese infausto día y llegó a la conclusión de que su diseño no había incluido un mecanismo para frenar su descenso. Un ave utiliza su cola y alas coordinadamente para frenar su velocidad y poderse detener justo antes de tocar tierra. Ibn Firnás se dio cuenta que se había olvidado de diseñar una cola».

Para no ser reiterativo citaré un último testimonio que nos ha dado el *Almanach de L'aeronautique* de 1913: «Con este vuelo, Abbás Ibn Firnás se convierte en el primer hombre del que existe constancia científica de construir unas alas y volar».

Su extraordinaria actividad científica

Después de su experiencia aeronáutica se dedicó a profundizar en una de sus especialidades, el campo de las matemáticas, siendo uno de los pioneros en introducir el uso de los numerales arábigos. Otro esfuerzo de su actividad científica fue la solución matemática referente a la regularidad de las caras de los prismas cristalinos y diseñó una fórmula química para la fabricación de cristales artificiales a partir de la arena y de otros minerales transparentes que le permitiría fabricar lentes tan finas que permitían ampliar los objetos y así facilitar la visión. Diseñaría mecanismos para el tallado del cristal de roca, algo que hasta entonces solamente conocían los egipcios, por lo ya no haría falta viajar a Egipto para estos propósitos. Para ello construiría hornos especiales, con lo que favoreció la implantación y desarrollo de la industria del cristal en Córdoba.

Este árabe-español pertenecía a ese género de poetas e historiadores que influidos por la escuela egipcia, recurrían a la mitología o, como en este caso, a la providencia de Alá, para explicar determinados acontecimientos históricos y políticos, resaltando



Monumento en la autopista al aeropuerto de Bagdad.

así—hay que tener presente que en esa época se estaba en los inicios de la revolución islámica— la hegemonía de la ideología unitaria del Islam sobre los cristianos trinitarios. Pero no podemos dejar de lado otra de las actividades en las que Abbás Ibn Firnás destacaría como el primer maestro andalusí, que fue en el arte de la música, considerada entonces como una de las ramas de las matemáticas. Los cronistas señalan que tenía un completo dominio de la técnica musical y del canto, tal como nos cuentan tanto Az-Zubaydi como Al-Maqqari y que recoge Elias Terés en la revista *Al-Ándalus* en 1960.

Abbs Ibn Firnas falleció en Córdoba en el año 887.

Ya en el año 1937 se construyó en la ciudad de Yeddah de Arabia Saudita el primer aeropuerto al que se le dio el nombre de Abbás Ibn Firnás. En Riyadh, la capital de esta nación, en el año 1992 se erigió un monumento al aviador andalusí, obra del escultor Aziz Dia, bautizado con el nombre «*El sueño del Hombre*». Además, en esta nación hay varios monumentos y calles que llevan el nombre de este insigne inventor. También la figura de Abbás Ibn Firnás fue premiada por Libia que le dedicaría la emisión de un sello conmemorativo y como reconocimiento a sus experimentos como autor del primer vuelo del hombre, en Irak le fue erigida un gran monumento en la avenida que conduce al aero-



El puente Abbas Ibn Firnás en Córdoba.

puerto internacional de Bagdad, que no resultó destruido durante la pasada guerra contra Irak. No es de extrañar el reconocimiento de los pueblos árabes hacia este sabio universal y así en Qatar, las autoridades del aeropuerto internacional de Doha han bautizado con el nombre de Firnás al sistema de gestión y administración del mismo. También en el Centro Comercial *Ibn Batutta Mall* de Dubai hay una exposición permanente dedicada a este hispano-árabe avanzado de la Aviación.

Pero no acaba aquí la admiración internacional hacia este irrepentible árabe español, pues como manifiesta el profesor Paul Kunitzsch, señala que en el año 1976, el Grupo de Trabajo Internacional que define la nomenclatura del Sistema Planetario, al relacionar los cráteres de la Luna bautizados con nombres de afamados científicos dio el de Abbás Ibn Firnás a un cráter de impacto, localizado cerca del ecuador lunar, en el lado oculto de la Luna, cuyas coordenadas son 7° N y 122° E y tiene un diámetro de 89 kilómetros. Es un cráter fuertemente erosionado con pequeños impactos en su borde septentrional y oriental. El suelo del fondo es irregular por la región norte y sudoeste, donde su forma ha resultado alterada por los grandes cráteres cercanos. Hay otros pequeños cráteres por el resto del fondo.

En España, el 14 de enero de 2011 fue inaugurado en Córdoba un puente sobre el río Guadalquivir, que

lleva su nombre y que fue diseñado por el ingeniero José Luis Manzanares Japón. Tiene 365 metros de longitud, una anchura de 30,4 metros con dos calzadas de tres carriles cada una de 3,5 metros por sentido y dos arcos de un metro. Desde el centro del puente, donde está la figura del sabio andalusí, surgen como dos alas que llegan hasta los dos extremos del mismo.

Con motivo del I Centenario de la Aviación, en diciembre de 2003, propuse en una carta dirigida a la Alcaldía del Ayuntamiento de Córdoba que el Aeropuerto de la ciudad llevase el nombre de Abbás Ibn Firnás, pero no recibí contestación alguna. Sin embargo el Aeropuerto Internacional de Roma se llama Leonardo da Vinci.

En Ronda, su ciudad natal, en el año 2007, se ha constituido un centro astronómico y meteorológico que lleva su nombre y que desarrolla una gran actividad científica.

Por otro lado, recientemente la firma Rolls Royce, en el año 2013 ha fabricado una serie reducida de vehículos, con el nombre *Rolls Royce Ghost Firnas Motor*. En Londres el año pasado fue creada la compañía aérea *Firnas Airways*, inicialmente para unir Gran Bretaña con Bangladesh, Pakistán y Arabia Saudita, destinada principalmente para pasajeros árabes. ■

El Ejército del Aire en la Filatelia Española

CARLOS AGUILERA MARIN

*Coronel de Aviación
Secretario General del SHYCEA*

La caza de la Avutarda



Práctica deportiva y a la vez de entrenamiento que consistía en la persecución en vuelo de la avutarda hasta que ésta rendida terminaba posándose en el suelo.

La avutarda junto con el halcón y el mirlo, son las tres aves que forman parte del emblema de la primera patrulla española de Fiat CR-32 que formaron los capitanes Bermúdez de Castro, Gar-

cía Morato y Salvador, con los que un cronista de guerra simbolizó y al que el propio García Morato añadió como lema la frase usada por los toreros de «Vista, Suerte y al Toro» por la similitud entre la inseguridad de la suerte del torero al entrar en el ruedo y la de los aviadores en el aire antes de entrar en combate.



Nuestra Señora de Loreto



Por Decreto de 24 de marzo de 1920, el Papa Benedicto XV declaró y constituyó a Nuestra Señora de Loreto Patrona de todos los aeronautas.

El 7 de diciembre de 1920 S. M. el rey Alfonso XIII la proclamó oficialmente Patrona del Servicio de Aeronáutica Militar, posteriormente el patronazgo se extendió al Ejército del Aire que lo celebra solemnemente el 10 de diciembre.

Esta advocación mariana se originó en una tradición del siglo XIII, que cuenta que la Santa Casa donde nació la Virgen María, en donde recibió el Anuncio de la Encarnación del Hijo de Dios y en donde vivió con Jesús y San José, fue trasladada en el año 1291 desde Nazaret a Tarseto en Dalmacia para ser protegida y resguardada de todo peligro, porque Palestina había sido invadida por los Sarracenos.

La Santa Casa se convirtió en lugar de reunión para la celebración de la Santa Misa de los primeros Cristianos. Muchos consideran la Santa Casa de Loreto como uno de los lugares más sagrados del mundo. En 1291, los Sarracenos conquistaban la Tierra Santa. Quisieron acabar con toda la historia del cristianismo y la mejor forma para ellos era destruyendo todos los lugares sagrados.



Fueron en busca de cada lugar venerado por su asociación con la vida de Cristo. Cuando llegaron a las proximidades de Nazaret, la Santa Casa no tenía defensa humana. Esta era bien conocida, porque los cristianos desde el tiempo de los Apóstoles la tenían con gran reverencia y celebraban allí la Santa Misa.

La Basílica construida sobre la Santa Casa ya había sido destruida dos veces antes. La primera vez fue en 1090, sin embargo, la casa quedaba intacta. Los cruzados reconstruyeron la Basílica, pero en 1263 fue destruida de nuevo, una vez más la Santa Casa fue protegida, aunque esta vez los cruzados no pudieron reconstruir la Basílica y la Santa Casa se quedó sin protección.



Según esta tradición, en 1291, cuando los cruzados perdían control sobre la Tierra Santa, Nuestro Señor decidió enviar a los ángeles a proteger su Santa Casa y les dio el mandato de que movieran la casa a un lugar seguro.

El 12 de mayo de 1291 los ángeles trasladaron la casa hasta un pequeño poblado llamado Tersatto, en Croacia. Muy temprano

en la mañana la descubrieron los vecinos y se asombraron al ver esta Casa sin cimiento y no se explicaban cómo llegó ahí, pero supieron que era la Santa Casa cuando la Virgen se apareció a un sacerdote que se encontraba muy enfermo y le contó que esa era la Santa Casa de Nazaret. El sacerdote se sanó inmediatamente y contó la historia a todo el pueblo. Dentro de la Casa había un altar y en él una estatuilla de cedro de la Virgen María que tenía al Niño Jesús en sus brazos. El niño Jesús tenía sus dos dedos de la mano derecha extendido como bendiciendo. Con su mano izquierda sostenía una esfera de oro representando al mundo. Ambos estaban vestidos como con unas batas y tenían coronas de oro.

Comenzaron las peregrinaciones a la Santa Casa. Los residentes de este pequeño pueblo construyeron sobre la Santa Casa un edificio sencillo para protegerla de los elementos de la naturaleza. Pero la alegría de los croatas duró poco tiempo. Después de tres años y cinco meses de estar la casa en este poblado la casa desapareció de Tersatto.

Tres años más tarde, el 10 de diciembre de 1294, la Santa Casa fue nuevamente trasladada a la ribera



opuesta del Adriático, a Italia, entre un bosque de Laureles, de allí el nombre de Loreto. Los habitantes del lugar fueron a ver la Casa y se postraron ante la imagen de madera de la Virgen María y el Niño, pero otros llegaban para asaltar a los peregrinos, y por ese motivo tras ocho meses, la Casa dejó el bosque y fue situada por los ángeles, primero, en una colina propiedad de los Condes Stéfano y Simeón Raineldi que comenzaron a discutir sobre quién era el dueño de la casa. Por tercera vez la casa es trasladada a otro cerro y la colocaron en el medio del camino que llevaba a Recanati. En ese lugar ha permanecido hasta el presente.

Actualmente la Santa Casa está situada dentro de la Basílica que para ella se construyó en Loreto, Italia. La imagen de Nuestra Señora de Loreto, se encuentra en el interior de la Casa, tiene una túnica tradicional decorativa. El color oscuro de la imagen representa a la estatua original de madera, que con los siglos se oscureció con el hollín de las lámparas del aceite que se usaba en la capilla. En 1921 se destruyó la estatua original en un incendio, y otra similar fue colocada en el lugar.

Santuario de la Virgen de La Cabeza

El 18 de junio de 1975 la Dirección General de Correos puso en circulación un sello, con valor de tres pesetas, recordatorio de la gesta del Santuario de Santa María de la Cabeza. En el mismo aparece una vista del templo y los emblemas de la Guardia Civil y de la Aviación Militar.

Sta. M.^a de La Cabeza

A mediados de agosto de 1936, se refugiaron en la finca del Lugar Nuevo, en el valle del río Jándula, cerca de Andújar en la provincia de Jaén, 65 guardias civiles y 15 paisanos, con sus respectivas familias. Días después, en el propio santuario, 165

guardias civiles, 44 paisanos, con sus familias y 4 sacerdotes. En total, 1.135 personas al mando del capitán Santiago Cortés González, se hicieron fuertes en el Santuario de Santa María de la Cabeza.



Desde el 15 de septiembre de 1936 hasta el 1 de mayo de 1937 que duró el asedio, la Aviación tuvo un trascendental protagonismo, que en lucha en muchas ocasiones contra los elementos, en la supervivencia de las personas que permanecieron sitiadas en el Santuario.

El capitán de Aviación Carlos Haya, ideó una fórmula para el suministro al Santuario y se ofreció voluntario para llevarla a la práctica. La solución consistía en dedicar, un avión rápido que pudiera actuar sin necesidad de protección, a este único cometido de abastecer a los sitiados. Podría hacer sus servicios para despistar al enemigo, un día varias veces, otro ninguna, entrando siempre en direcciones distintas.

Para realizar la misión escogió un Douglas DC-2 con el que tenía que atravesar 78 kilómetros de zona enemiga. El primer servicio sobre el santuario lo realizó el 9 de octubre, lanzando 628 kilos de víveres en 6 pasadas, quedando dispersos sobre una gran superficie. Para evitarlo utilizó como una solución el arrojar los víveres por los tubos lanzabombas, mejorando el resultado y el uso de pavos para hacer llegar el material más delicado. Los defensores del Santuario llamaron cariñosamente «panadero» al aparato pilotado por el capitán Haya.

Desde diciembre el DC-2 de Haya se turna con varios Junkers Ju-52 en la tarea de suministro a los defensores. Durante el mes de enero, las malas condiciones atmosféricas, hicieron imposible el lanzamiento de víveres, reanudando Haya este servicio a partir de febrero con un trimotor S-81 dedicado al efecto.



A partir de febrero, la presencia de cazas republicanos hizo imposible el abastecimiento diurno, debido a ello se organizó la 1ª Escuadrilla nocturna de Ju-52 que realizó importantes misiones en el Santuario.

En ese espacio de tiempo la Aviación llevó a cabo 166 misiones, de ellas 121 de aprovisionamiento, 36 de bombardeo y 9 de reconocimiento, de ellas 70 fueron realizadas por el propio capitán Haya.

Día de las Fuerzas Armadas



Para conmemorar la celebración del Día de las Fuerzas Armadas se emite una serie de un sello cada año, que en 1979 y 1980 su composición es un montaje en el que aparecen representados los tres ejércitos por elementos característicos de cada uno de ellos.

Mirage III

El Mirage III era un avión cazabombardero de largo radio de acción y todo tiempo. Provisto de un motor SNECMA Atar 9C de 6.200 kg de empuje con postquemador, era capaz de alcanzar Mach 2 sólo con ayuda de un motor cohete adicional SEPR que además le daba la capacidad de alcanzar los 35.000 pies de altura en un minuto y medio. Su configuración aerodinámica, de ala delta, con un ángulo de flecha muy acusado y con superficies de mandos relativamente grandes lo que le permite una gran maniobrabilidad a grandes alturas y velocidad.

El radar Cyrano II para tiro aire-aire y aire-tierra estaba considerado como algo extraordinario para

los pilotos españoles, cuya experiencia en dicho sensor era prácticamente nula.

La adquisición de cazas Mirage III a Francia, 24 monoplazas EE y 6 biplazas DE, de entrenamiento, denominados C.111 y CE.111 fue la base de la renovación del Ejército del Aire en España.

El 20 de junio de 1970 se produce la llegada de los primeros Mirage III, son destinados a la B.A. de Manises en Valencia, como un símbolo heredado de generación en generación los Mirage españoles incorporan junto a la toma de aire el distintivo del



Ala nº 1, el «Vista, Suerte y al Toro» y pasan a constituir el Escuadrón 101, sucesivas entregas de aviones permiten crear un segundo Escuadrón, el 103.

En mayo de 1971 queda constituida el Ala núm. 11, en el seno de la cual se forman los 111 y 112 Escuadrones. En junio de 1972, justo dos años después de llegar a Manises, que será su base durante toda su vida operativa, los primeros aviones, quedan completos ambos escuadrones con sus treinta aparatos operativos.

Hacia 1978, los C.11 de Manises partieron hacia Francia para ser sometidos a una revisión de tercer escalón, Con la revisión, los C.11 incorporaron un nuevo radar de contramedidas electrónicas pasivas y, a la vez, sustituyeron sus grandes Cruces de San Andrés por otras más pequeñas, pero mantuvieron su característico camuflaje OTAN de tonos verde y gris

En 1983 los veinticuatro Mirage IIIE y D supervivientes alcanzaban las cincuenta mil horas de vuelo. Durante 1993, el Ejército del Aire recibió la propuesta de modernizar sus Mirage IIIE y IIID con nueva aviónica y sistemas. Estos cazas serían modernizados por las empresas españolas CASA y Ceselsa quienes conformaron la sociedad ATTORN S.A. para este proyecto. Fue dado de baja mediada la década de los 90.

Phantom II



Con dos motores General Electric J79 de 7.718 Kg. de empuje con postcombustión cada uno, el F-4C es un exponente de caza polivalente, con excepcionales capacidades en combate aire-aire y aire-tierra. Este avión supuso un despliegue de potencialidad desconocido para la aviación española, poseía una electrónica que le permitía operar en todo tiempo, y, sobre todo, un concepto de «sistema de armamento» mucho más definido, el misil Sparrow, su operador de armas, su gran capacidad de armas lanzables y la posibilidad de ser reabastecido en vuelo. La renovación en agosto de 1970 del «Convenio Relativo a la Ayuda para la Defensa Mutua entre España y los Estados Unidos» supuso la cesión al Ejército del Aire Español de treinta y seis aviones, en 1971, que estaban a disposición del Gobierno de los EE.UU. para su entrega a países aliados. Comenzaron a llegar en febrero de 1971, y en 1972 ya se habían completado los treinta y seis aparatos. Los F-4C y 4 RF-4C, de reconocimiento, designados como C.12 y CR.12, equiparon el 121



y 122 Escuadrones del Ala 12 de la Base Aérea de Torrejón, eran aviones formidables, pese a ser de segunda mano y no de la última versión del Phantom II. Con un camuflaje que presenta dos tonos de verde y marrón en zonas superiores y gris claro en las inferiores, en pocos meses, los aviones alcanzaron un notable grado de operatividad, pasando a desempeñar un puesto de vanguardia en la defensa española gracias sobre todo a su misil Sparrow y a sus siete toneladas de armas bajo sus alas. A finales de 1972 se incorporaron tres cisternas KC-97L, en los tres años que se mantuvieron en servicio, proporcionaron a los pilotos del Ala 12 una gran experiencia en el repostado en vuelo. En 1978, se adquirieron cuatro F-4C para reemplazar los aparatos perdidos, y cuatro RF-4C de reconocimiento para dotar de capacidad en este sentido al Ala 12, recibieron del Ejército del Aire la denominación CR.12. Con bastantes problemas de repuestos, los Phantom españoles iniciaron, mediada la década de los ochenta, la etapa final de su vida. En 1986 ya empezaron a llegar a Zaragoza los primeros EF-18B para formar parte de la recién creada Ala 15, lo que fue relegando a los F-4C a un papel secundario, pero no así a los RF-4C que iban a seguir desempeñando la labor de reconocimiento ya que España no contaba con ningún dispositivo eficaz de reconocimiento aéreo. Para reforzar a los RF-4C existentes se compró otro lote de seis RF-4C y se les dotó con percha de reabastecimiento en vuelo acorde con los sistemas con los que contaban los KC-10 y KC-707 del Ejército del Aire. Hacia final de 1988 se compran ocho RF-4C y renace el 123 Escuadrón. Durante 1989 se dieron de baja todos los F-4C totalizando 69.772 horas de vuelo en 18 años de servicio y con la pérdida de 7 aeronaves. Entre 1999 y 2001 se van dando de baja los RF-4C y en febrero de 2002 se inmovilizaron en tierra los aparatos que restaban en servicio.

Pioneros de la Aviación

El origen oficial de la Aviación Militar española tuvo lugar el 28 de febrero de 1913 cuando se creó el Servicio de Aeronáutica Militar, con las ramas de Aerostación y Aviación. Se nombró director de la Aeronáutica el coronel Vives y jefe de la Aviación el capitán Kindelán.

En 1980 se emite esta serie dedicada a cuatro de aquellos valientes y osados hombres que con su trabajo, cada uno en su parcela, esfuerzo y pioneros en la aventura de volar iniciaron la historia de la Aviación Española.

Pedro Vives Vich



Nació en Igualada, Barcelona, el día 20 de enero de 1859 e ingresó en la Academia de Ingenieros el mes de junio de 1874. Alférez por buena conducta y, por

Reglamento, fue promovido a teniente en 1878 y destinado al Regimiento de Zapadores Minadores de la 4ª Región en Cataluña. Ascendió a capitán en 1880 y solicitó el pase al Ejército de Ultramar, siendo destinado a la Comandancia de Ingenieros de la Isla de Cuba, regresando a la Península mediado el año 1884.

Tras la experiencia americana, es destinado a la 4ª Región en la Comandancia General de Ingenieros hasta que en 1887 fue destinado a la Comandancia del Campo de Gibraltar y, el año siguiente, a Málaga, uno de sus destinos más estables en el tiempo exceptuando Guadalajara.

Su ascenso a comandante y el nuevo destino que llevaba implícito marcarían un punto importante en el desarrollo de su profesión cuando en el año 1896 fue destinado al Parque de Aerostación en Guadalajara. Al hacerse cargo de la Aerostación Militar española, muy pronto se sintió seducido por una actividad en la que se convirtió en un maestro, volcando en ella su gran capacidad de trabajo. Con escasos medios materiales, supo dotar al Ejército de una adecuada organización aerostática que, en pocos años, llegó a ser un cuerpo de élite con prestigio internacional.

Destacan en la figura de Vives el tesón, la capacidad de trabajo y la persistencia en la labor y un factor plenamente reconocido en el universo de la aeronáutica, su condición de pionero. Fue el primer Jefe que, con poca jerarquía en ese momento, convenció al Ministro de la Guerra de la necesidad que tenía el Ejército de Oficiales Pilotos y Observadores



de globo, se ocupó personalmente de la formación de sus Oficiales e introdujo la novedad de que éstos dieran conferencias sobre su especialidad, formando una extraordinaria plantilla. De estos pilotos de globo y dirigible fueron seleccionados los componentes de la 1ª Promoción de pilotos de aeroplano.

En el año 1908 ascendió a coronel, lo que significó un punto de inflexión en su carrera hacia otra época dorada, iluminada por la creación de la Aviación Militar Española de la que fue su gran artífice.

En 1909 y con objeto de conocer el estado de la aeronáutica en el extranjero viajó Inglaterra, Francia, Alemania e Italia. Realizó ascensiones en dirigibles franceses y alemanes y voló por primera vez en avión, el 1 de marzo, en uno de los aeroplanos que Wright probaba en Pau en Francia, buscando en los centros de producción el aparato más conveniente, según su criterio, para equipar aquel nuevo servicio cuya creación le bullía en la cabeza.

En el año 1910 presentó un proyecto de Bases para la Reorganización del Servicio Aerostático, proponiendo una remodelación consistente en la creación de un Servicio con un nuevo y triple cometido de aerostación, aeronáutica y aviación, siendo ésta la primera referencia escrita que encontramos respecto a la creación de un Servicio de Aviación. Aceptada su propuesta y creada la Comisión de Experiencias cumplió con éxito el encargo de dirigirla, contribuyendo a la prospección del material y de los aeródromos que se utilizaron y reclutando al personal



que habría de formarse como pilotos de avión en la Escuela que se puso en funcionamiento en Cuatro Vientos.

En el mes de julio de 1910 fue nombrado de Director de la Academia del Cuerpo y también, en aquel verano, tuvo que desempeñar por espacio de un mes del cargo de Gobernador interino de la provincia de Guadalajara. Finalizando el año fue nombrado Jefe de la Comisión de Experiencias que implicaba la organización y puesta en funcionamiento de la Escuela de Pilotos de Cuatro Vientos, quedando así creada la Aviación Militar española.

Sin duda contando con colaboradores de la talla de Barrón, Herrera y Kindelán, entre otros, estableció normas en una especialidad que surgía nueva en el Ejército. Como Jefe del nuevo Servicio de Aviación se ocupó de que la 1ª Escuadrilla estuviera perfectamente preparada y equipada para la marcha cuando lo ordenara el Mando y se sabe que voló con todos los pilotos.

En los momentos difíciles, cuando en 1913 la 1ª Escuadrilla Expedicionaria al mando de Kindelán fue enviada a África, los acompañó a Tetuán y estuvo con sus hombres a los que dio el ejemplo de su presencia, volando a menudo de observador en misiones de guerra y dando todo el apoyo que estuvo en su mano. En noviembre creó el segundo

aeródromo del Protectorado en Arcila, y en abril de 1914 eligió terreno para el tercero en Zeluán en la zona de Melilla. Se mantuvo en la Jefatura del Servicio de Aviación hasta el año 1915 dejando la impronta de un excelente trabajo y el honor de haber sido su creador.

En 1915 estableció la base de hidros en Los Alcázares, en Murcia, dotada con hidroaviones Curtis, posteriormente construiría el aeródromo de Tablada en Sevilla.

Al abandonar la Aviación, pasó por la Comandancia General de Ingenieros de Cataluña y de Ceuta, ascendió a general de brigada en 1917 y mandó sucesivamente la Comandancia de Ingenieros de la 5ª Región en Zaragoza, la Jefatura de Ferrocarriles y la Inspección de Ingenieros en África. Al ascender a general de división en 1921, estuvo en Marruecos a las órdenes del Alto Comisario, fue Gobernador Militar de Cartagena, volvió a África como Comandante General de Melilla y, en el año 1923, fue nombrado Subsecretario de Fomento. Pasó a la primera reserva el mes de enero de 1924 y fijó la residencia en su casa de Azuqueca de Henares en Guadalajara.

Cuando estalló la Guerra Civil, se refugió en la embajada de Noruega en Madrid teniendo ya problemas de próstata, que se fueron agravando debido en parte a la precariedad de la asistencia médica que era prácticamente nula. Falleció a la edad de ochenta años el día 9 de marzo de 1938.

Pionero de la aerostación y de la aviación, aeronauta con un reconocido prestigio internacional y maestro de pilotos de globo y dirigible, propuso al Mando la reorganización del Servicio Aerostático instaurando en el Ejército un nuevo Servicio de Aviación. Verdadero creador de la Aviación Militar española, no parecerá exagerado afirmar que ha sido, y así se le recuerda, uno de los hombres más importantes de la Aeronáutica.

Benito Loygorri Pimentel



Nació en Biarritz, Francia, el 4 de septiembre de 1885. Realizó los estudios de ingeniería industrial, y también realizó varias ascensiones en globo,

aficionándose a los temas aéreos.

En 1909 marchó a Francia, en la escuela de Mourmelon, efectuó el aprendizaje y las prácticas de pilotaje, con un biplano H. Farman de su propiedad, recibiendo el 30 de agosto de 1910 el título

de piloto aviador n° 1 en España, por la Federación Aeronáutica Internacional.

En octubre del mismo año, en San Sebastián en una «Semana Aeronáutica» organizada por el Real Aeroclub de Guipuzcoa hizo su presentación en España como piloto, alternando con los aviadores franceses Maurice Tubuteau y Leivaloncio Garnier, realizando el vuelo más largo del festival y aterrizando en la playa de Ondarreta.

Con un aparato de su propiedad realizó frecuentes vuelos en diversas ciudades de España y continuos desplazamientos a Francia, pero su entusiasmo por las sucesivas innovaciones aeronáuticas que allí observaba hizo que cada viaje adquiriera un nuevo modelo. Así en 1911, compró un biplano Sommer, primer aparato de construcción metálica exhibido en París, posteriormente un monoplano Morane y cuando comenzaron a construirse hidroaviones un Artois.

En poco tiempo adquirió en España gran prestigio y renombre. Sus excepcionales aptitudes las demostró por primera vez en el concurso de aviación de Getafe, obteniendo el primer puesto en la carrera París-Madrid.

La casa Farman lo nombró su representante en España, lo que le llevó a ser el primer proveedor de material aéreo de la Aviación Militar española, importó 2 aparatos Henry y 1 Maurice con los que los instructores franceses. Osmont y Doufour, entrenaron y soltaron a los oficiales españoles que forman la 1ª promoción de pilotos militares Kindelán, Herrera, Arrillaga, Barrón y Ortiz Echagüe.

EL domingo. 12 de marzo de 1911, llegaba Benito Loygorri al aún inédito campo de aviación de Cuatro Vientos en un espectacular biplano Henry Farman que se posaba en el que habría de ser durante muchos años el principal aeródromo militar español. Llevando como pasajero al teniente de la Aerostación Militar, Emilio Herrera, realizaría el día 13 un vuelo de 26 minutos en el que a una altura de 200 metros, recorrería 20 kilómetros entre Cuatro Vientos, y la iglesia de Alcorcón en torno a la cual viró para regresar al aeródromo donde tomó tierra sin novedad.

Fue Benito Loygorri un gran impulsor de la Aviación en nuestra patria, creando en ella el caldo de cultivo necesario para el desarrollo de aquella incipiente actividad que tanto era ciencia y técnica, como arte y deporte. Para conseguirlo, peregrinó por los campos y ciudades de España, llevando consigo toda su «base aérea» consistente en un coche en el que viajaban él y sus ayudantes, y las descomunales cajas en que iban sus aeroplanos, herramientas, repuestos, combustible, aceite y todo cuanto era necesario, tiradas por robustos percherones, si se trasladaban por

carretera, o sobre bateas si lo hacían por ferrocarril. Y allí donde encontraba un campo relativamente liso y con no mucha pendiente, y hasta cierto punto despejado de árboles, piedras y vacas, emplazaba su aeródromo y con ocasión de ferias o fiestas locales, realizaba exhibiciones y daba bautismos del aire, creando ambiente aeronáutico entre las admiradas multitudes que acudían a verle.

En septiembre de 1911, participó en el raid aéreo que organizaron los comerciantes y Ayuntamientos de Salamanca y Valladolid. La prueba consistía en recorrer en vuelo la distancia entre Salamanca y Valladolid; y el día siguiente la vuelta. Pero él cuando ya había despegado del improvisado aeródromo de El Prado de Panaderos en la ciudad charra y enfilaba el camino de Valladolid, se dio media vuelta porque el motor empezaba a ratear y a perder potencia. Aquellos pintorescos cacharros llevaban un motor de 50 caballos de potencia, volaban a una altura no superior a los 900 metros y a una velocidad de crucero de unos 60 kilómetros por hora.

Además de en España, Loygorri volaba en Francia a donde iba con frecuencia, y allí, en una ocasión logró el record de altura, al alcanzar la de 1.500 metros con un Henry Farman con motor Gnome de 90 c.v.

En septiembre de 1913 intentó una «vuelta a España», saliendo de Peñaranda de Bracamonte con un Morane, con motor Gnome de 50 c.v., hizo escala y noche en Medina del Campo, voló al día siguiente a Valladolid con ánimo de continuar a Burgos, pero un ventarrón que se levantó bruscamente, volcó al Morane y acabó allí con el raid.

Loygorri estuvo tres años en Méjico, formando pilotos, pasando luego a los Estados Unidos, y allí, probando un avión en Bridgeport, se le rompió el mando de profundidad y se estrelló, sufriendo heridas que cuatro años más tarde le forzaron a abandonar la práctica del vuelo, dedicándose entonces a actividades afines con su carrera de ingeniero.

Representó en España a diversas firmas industriales y a compañías aéreas francesas, trabajó durante más de 20 años en la General Motors, la famosa empresa automovilista americana que atraviesa por una grave crisis financiera. El triunfo en la General Motors de nuestro paisano no guardaba relación con su condición de aviador de los tiempos heroicos, sino con su habilidad para vender un coche en tres idiomas.

Manteniendo siempre una mente despejada y un fino sentido del humor, vivió hasta la avanzada edad de noventa años, muriendo en Madrid, el 1º de febrero de 1976.

Alfonso de Orleans



S.A.R. D. Alfonso, María, Francisco, Antonio y Diego de Orleans y Borbón, nació en Madrid el 12 de noviembre de 1886. Hijo de la Infanta D^a

Eulalia de Borbón y de D. Antonio de Orleans.

Se crió en España, Francia e Inglaterra, se educó en los mejores colegios, supervisado principalmente por su madre la Infanta Eulalia. Estudió varios idiomas, alcanzando desde muy niño un gran dominio del inglés, el francés y el alemán, idiomas que hablaba con fluidez cambiando de uno a otro con facilidad.

Estudió filosofía en la Universidad de Heidelberg donde coincidió con otro español, D. Manuel M. González Gordon, con el que trabó una gran amistad.

En el verano de 1906, con 20 años, ingresó en la Academia de Infantería de Toledo saliendo segundo teniente de la Academia en 1909.

Alternando su residencia entre Coburgo y París, se sintió atraído por la Aviación, una especie de deporte que se estaba implantando en una Europa donde prácticamente a diario se producían importantes avances y acontecimientos aeronáuticos. En Le Mans y Pau había tenido la oportunidad de asistir a las exhibiciones de los hermanos Wright y sus coetáneos franceses Farman, Bleriot, Voisin. Latham y otros precursores.

En 1910 decidió hacerse piloto eligiendo la Escuela Voisin que se había instalado recientemente en Mourmelon, próximo a Reims, para esta escuela los hermanos Voisin habían contratado como director a Hubert Latham. El Infante finalizó el curso correspondiéndole el Brevet n^o 2 de la FAI con fecha 23 de octubre de 1910, convirtiéndose en un auténtico pionero de la Aviación. El n^o 1 lo había obtenido unos meses antes otro español, Benito Loygorri.

En diciembre de 1912, tras servir en Melilla como primer teniente en Infantería, se incorporó a Cuatro Vientos para hacerse piloto militar, siendo declarado apto como piloto de 2^a categoría el 8 de febrero de 1913. Pasó las pruebas para el acceso a piloto de 1^a categoría el 21 de junio del mismo año quedando en la Aeronáutica Militar realizando vuelos como profesor y de entrenamiento hasta octubre de aquel mismo año.

En el período conocido como las Campañas de Yebala después de la toma de Tetuán y ante los ataques generalizados de las partidas armadas del

Raisuni que culminaron en los graves sucesos de Laucien el Gobierno decidió enviar a Marruecos, en octubre de 1913, la que se denominó 1^a Escuadrilla Expedicionaria al mando del capitán Kindelán, siendo el Infante uno de los pilotos seleccionados, a finales de noviembre voló al nuevo aeródromo de Arcila llevando en su Lohner al coronel Vives.



Esta escuadrilla fue pionera en el bombardeo aéreo, en acciones que obedecían a un plan de ataque planificado por el mando, con material especialmente diseñado, visores y bombas, aunque, por carecer de lanzabombas, tuvieron que ser lanzadas a mano.

De vuelta a Cuatro Vientos, ascendió a capitán en mayo de 1914 siendo nombrado profesor de vuelo en los aviones Lohner. Con un Flecha especial, con motor Mercedes, realizó en mayo de 1916 el primer vuelo sin escalas de Madrid a Los Alcázares. De 1916 a 1924 estuvo en Suiza primero en una comisión para estudiar la navegación aérea y después como Agregado a la Legación española en Berna.

En 1922 dirigió en Los Alcázares el primer curso de caza y en 1925, en su 3^a campaña en África, mandó el Grupo Expedicionario Fokker C-IV en las operaciones del desembarco de Alhucemas. Al año siguiente ascendió a comandante y fue nombrado jefe de la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, pasando a Cuatro Vientos en 1928 como Inspector de Tropas de los Servicios de Instrucción.

Exiliado con el resto de la Familia Real al proclamarse la República, en 1937 regresó a España sumándose al Movimiento Nacional, participó en diferentes tipos de misiones, incluida una sobre Madrid en la que lanzó una inusual carga de barras de pan. Desempeñó sucesivamente el mando de varios grupos y el de la 2^a Brigada del Aire. Terminada la contienda, fue nombrado jefe de la Región Aérea del Estrecho, ascendiendo a general de brigada en 1940 y a división en 1943.

En 1945, por razones políticas, quedó disponible, retirándose a su palacio de Sanlúcar de Barrameda.

En la reserva desde 1954, no dejó de pilotar aeronaves, incluyendo el acrobático Jungmeister, a pesar de su edad. En 1968, ya con 82 años, fue ascendido a teniente general, muriendo en 1975 a los 88 años, habiendo realizado más de seis mil horas de vuelo. ■

Lleva tu dinero en el móvil y paga tus compras,

de forma fácil,
rápida
y segura.



Descárgala ya.

Con la app Liberbank Pay y un móvil Android 4.4 o superior con tecnología NFC.



Accede a muchas más utilidades con **Liberbank Pay**.
Infórmate en nuestra web.

COCHE x COCHE

De golpe, tu vida no cambia.



El revolucionario seguro a terceros de Caser que te proporciona otro vehículo en propiedad de similares características si reparar el tuyo cuesta más de su valor*.



*Sujeto a condiciones generales y particulares de la póliza.

caser
seguros

900 10 21 58 | Infórmate en cohexcoche.es

Vida | Salud | Hogar | **Auto** | Pensiones | Empresas

Seguros de tu confianza

El Barón Rojo

(Roger Corman, 1971)

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ

*Licenciado en Filología Románica
Miembro del Círculo Aeronáutico*

EL INICIO DE LA PELÍCULA parece el comienzo de una sinfonía. Un biplano Albatros, pilotado por el aristócrata alemán de veintitrés años, el barón Manfred von Richthofen (El Barón Rojo), cruza el cielo con un ritmo pausado, la grandeza de un águila y la elegancia de un cisne.

Por la tierra galopa un caballo que se conjunta con el aeroplano en una imagen que quedará grabada en la retina hasta el final de la película.

Esta belleza se rompe cuando por distracción, buscar el lucimiento y el disfrute del vuelo, el piloto maniobra mal, pasa rozando unos matorrales y las yerbas se enredan en sus ruedas, lo que unido a un pésimo aterrizaje provoca los comentarios irónicos de los oficiales alemanes de un aeródromo instalado en la Francia ocupada.

Estamos en mil novecientos dieciséis, Primera Guerra Mundial, y allí se encuentran los mejores expertos en vuelo de la aviación germana bajo el mando de Oswald Boelcke, un verdadero as.

En este ambiente, los exigentes entrenamientos convierten a un novato von Richthofen en un piloto de un nivel superior, que está llamado a conseguir grandes victorias en sus enfrentamientos con el enemigo.

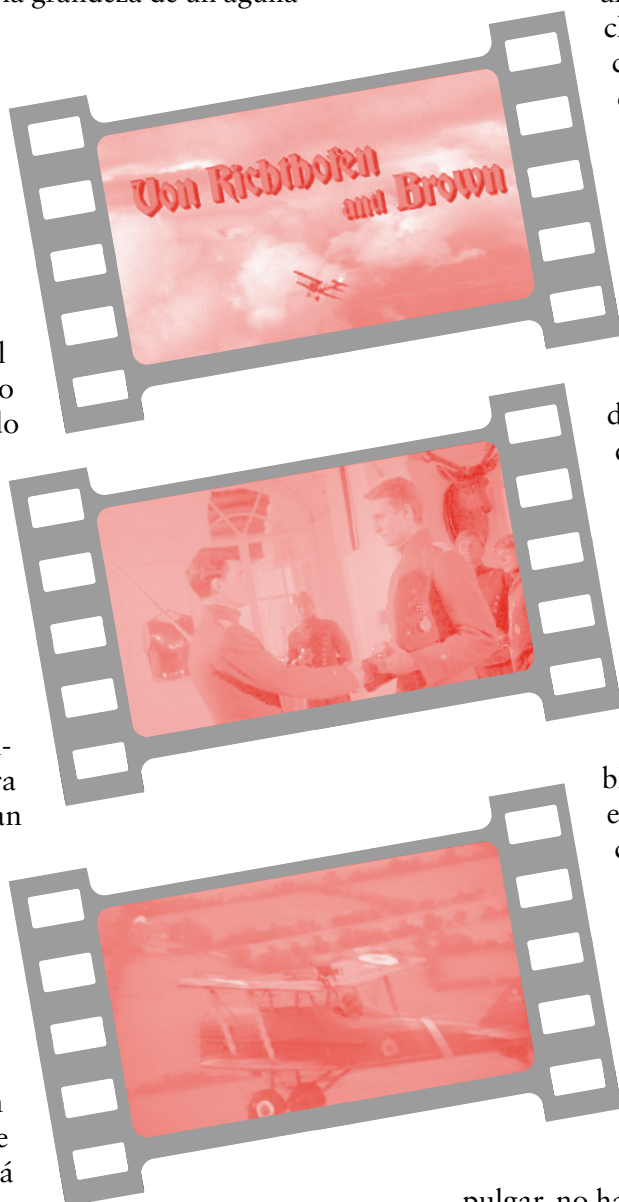
Después del periodo de aprendizaje, participa en su primer combate donde consigue el derribo de un adversario. Eufórico toma un automóvil y se dirige a donde está el avión con su piloto muerto en su inte-

rior. A continuación recorta con un cuchillo la tela con el emblema francés. El mayor, jefe de la escuadrilla, le está esperando y le pregunta si ha encontrado a su primer muerto y cuando el capitán von Richthofen espera una felicitación, recibe el reproche de su jefe que, enfadado y con ironía, le pregunta si sabe cuál es la velocidad máxima de su avión y la capacidad de resistencia de la estructura externa del mismo, porque había observado sus arriesgadas maniobras y los imprudentes picados realizados durante el combate y le entrega trozos de tela desprendidos del avión, recogidos cuando este se dedicaba a perseguir al aviador francés.

A pesar de todo, siente afecto por su subordinado y la da buenos consejos: no vuele nunca a la altura y rumbo del enemigo más de treinta segundos, pues se convertiría en un blanco fácil; no deje de vigilar en torno suyo, gire la cabeza constantemente; cuando vea al enemigo elevarse en *loop* con la condición de no perder nunca su cola; no se fíe de una posible debilidad del enemigo, puede ser una trampa y resultar ser usted el cazado; para no ser deslumbrado por el sol protéjase solo con el

pulgar, no hace falta que se tape con toda la mano; y acierte a la primera.

La lista de derribos de von Richthofen aumenta constantemente y se ha convertido en un as de la aviación alemana. Sus jefes y compañeros lo felicitan y brindan por él y por la victoria de la patria alemana.



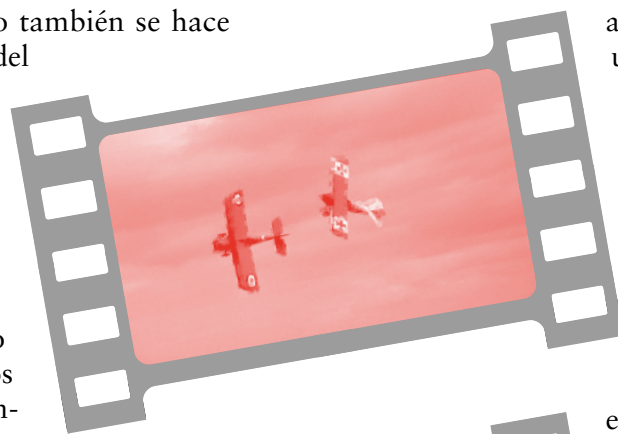
En el aeródromo aliado también se hace un brindis por la valentía del piloto alemán, como muestra de la admiración que sienten por él a pesar de ser un enemigo, pero no todos los presentes levantan su copa. Allí está el canadiense Brown al que no le gusta nada lo que considera unos remilgos fuera de lugar. Su comandante le recuerda que existe la costumbre de brindar por personas a las que se estima y que después de la guerra, los que sobrevivan, han de tener unas normas que separen a los caballeros de los salvajes.

Brown le responde que no siente ninguna estima por el barón alemán y que guardará su vino para brindar por el próximo compañero que sea derribado por von Richthofen.

Se avecina una rivalidad entre dos ases de distintas características. Trasladado al terreno futbolístico von Richthofen sería el fino y técnico estilista que produce un juego de ataque y gran brillantez. Brown sería el hombre duro que desciende al barro en el que se mueve a sus anchas y que lleva por delante todo lo que encuentra. Los dos son necesarios y complementarios en una guerra.

Los aliados han recibido unos nuevos aviones mucho más eficaces y la ventaja de los alemanes parece que está próxima a su fin.

Tras un combate muere el mayor Boelcke, jefe de la escuadrilla alemana y Goering, compañero de von Richthofen, lo acusa de ser el culpable por querer lucirse consiguiendo un nuevo derribo y, cuando sus compañeros le reprochan su acusación, él los llama patanes y dice que no es tan admirado porque no lleva un von delante de su apellido. El Barón Rojo le responde que hizo lo que creía más conveniente:



acercarse casi hasta chocar con un avión enemigo con la esperanza de asustarlo y que desviase su trayectoria. Él es el más dolido por la situación, pues todo lo que es como piloto se lo debe a su jefe que siempre lo ha apoyado y aconsejado.

Entretanto, en el bando contrario, en una escena que tiene mucho de teatral, ante sus compañeros, Brown bebe el vino que había dejado en la copa y brinda por el compañero que ha sido derribado en el combate.

Los altos mandos alemanes dudan entre ahorcar a von Richthofen por considerarlo el provocador del accidente que costó la vida al mayor o premiarlo: está entre la ejecución y la canonización.

Proponen varios candidatos para el mando de la escuadrilla, entre los que se encuentra Goering, pero es rechazado por ser poco apreciado por sus compañeros, debido a su grosería y altivez. Además está demasiado metido en política y consideran que es un hombre mejor para Berlín que para ser el nuevo jefe. Recuerdan que von Richthofen era muy apreciado por Boelcke y deciden que sea él quien dirija la escuadrilla. Tiene veintitrés años y es un piloto valiente y competente, a pesar de haber empezado

la guerra como oficial de caballería.

Después de conseguir otros muchos derribos es llamado a Berlín para ser condecorado. En una cena con la aristocracia y altos mandos militares, expone que disfruta con cada momento en el aire, pero que lo que le apasiona es el momento de la caza, la tensión en el momento del combate.

En un paseo en motocicleta, Brown conoce a una bella joven francesa a la que invita a acompa-

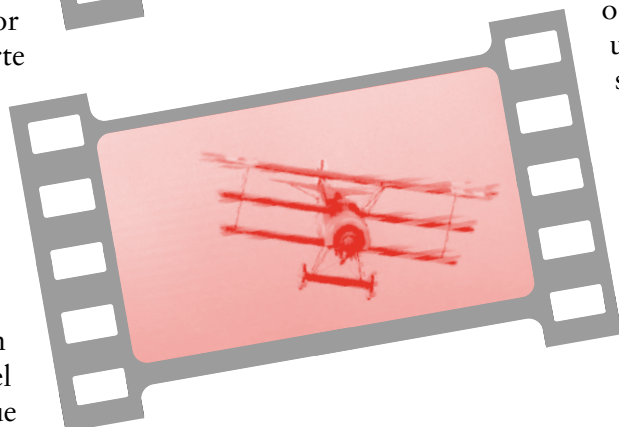
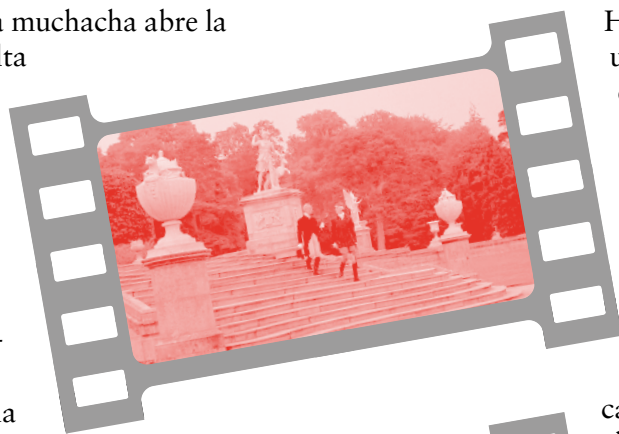
ñarlos hasta el río. Cuando la muchacha abre la puerta, él observa que le falta una pierna, pero no lo considera ningún impedimento para mantener una relación con ella. En ese momento sobrevuelan aviones alemanes y le dice que tiene que dejarla puesto que es un piloto y debe presentarse para combatir.

El mando alemán ordena que se pinten y policromen los aviones para no ser detectados fácilmente y von Richthofen cumple las órdenes al pie de la letra, incluso se excede pues hace que los aparatos sean de distintos colores, de todos los del arcoíris. El suyo, naturalmente, será de color rojo.

Cuando las autoridades observan el resultado comentan que aquello parece un circo y el coronel que ostenta el mando está a punto de explotar y les dice que la orden era que los colores usados fuesen el rojo, marrón y gris, para obtener un mejor camuflaje. Von Richthofen le responde: «El emperador puede mandarnos a la muerte pero debe ser consciente de que nosotros somos águilas alemanas y no gorriones ingleses».

Cuando un avión alemán ametralla a uno de la RAF que estaba tomando tierra y que no podía causar ningún peligro, el punto de vista del jefe de la aviación aliada, que siempre se había mostrado como ejemplo de caballerosidad y que, en el fondo siente un cierto desprecio por el código moral de Brown, da un giro total y le dice que lamenta pensar del mismo modo que él. La guerra, opina Brown, no la ganarán los caballeros sino los hombres: los Murphy, los Smith ...

Entretanto von Richthofen es llamado a Berlín para ser condecorado por el emperador en persona.



Ha conquistado la capital y en una fiesta celebrada en casa del mejor diseñador de aviones, al hacer su entrada se suspende el baile y todos lo aclaman. Aparte de un interludio amoroso con la bella Ilse, la visita le sirve para conocer el nuevo triplano que ha sido diseñado pensando en sus características como piloto y lo que ve lo deja maravillado. Aunque algo peligroso, tiene muchas cualidades, entre ellas una mayor velocidad que la que poseen los actuales.

En un combate el barón es ametrallado y derribado, pero consigue salvar su vida. Después de una convalecencia en la casa de sus padres se considera con fuerzas para volver al frente.

Al llegar se encuentra con que todos los aviones y pertrechos han sido destruidos en un ataque sorpresa dirigido por Brown.

Cuando los pilotos británicos regresan eufóricos, al hacer recuento de los daños causados se observa que ha sido destruido un hospital. El coronel jefe se muestra avergonzado y reprende a sus subordinados, pero en el mando inglés ya se ha rechazado el concepto caballeresco de la guerra, opinan que no han sido los primeros en cometer esas barbaridades y se corre un tupido velo sobre el incidente.

El panorama que se encuentra von Richthofen es desolador, sin un solo avión con el que poder volar, su hermano Lothar ha sido herido y sin probabilidades de dar un vuelco a la situación.

Cuando el panorama se presenta más oscuro llegan transportes conteniendo seis triplanos y el Barón Rojo ordena a sus subordinados que se den prisa en la preparación del material para poder atacar esa misma tarde.

Lo que ocurre es un calco de lo que ha hecho Brown: los ingleses celebran una fiesta con presencia de civiles, médicos, enfermeras... La escuadrilla alemana ataca. La destrucción es total.

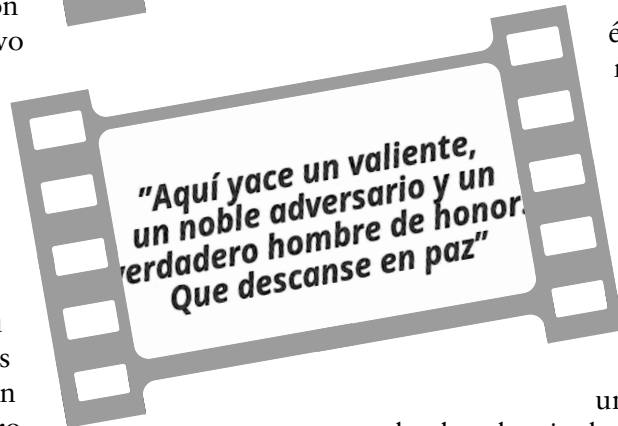
Al regresar a la base, von Richthofen increpa a Goering por haber abandonado la formación y dedicarse a ametrallar civiles. Este le responde que no hay que dar tregua al enemigo, que hay que destruirlo sea como sea. Von Richthofen le dice que probablemente se llegue a esa situación de brutalidad, pero no la comenzará su escuadrilla y, si vuelve a reincidir, puede abandonar su obsesión por alcanzar el mando pues pedirá al emperador que lo fusile.

Con la llegada de los americanos los aliados son superiores en el aire.

El alto mando alemán es consciente de que se está preparando una ofensiva para hacerlos retroceder hasta el Rin y, posteriormente invadirlos. Deciden apartar a von Richthofen del servicio activo para que sea el jefe de los pilotos de pruebas para preparar la futura Arma Aérea, pero él responde con vehemencia que es un soldado y que tiene a su cargo treinta hombres a los que no abandonará a su suerte. Recibe los reproches del general que lo protegió en los inicios de su carrera, pero su decisión es firme.

En una bella escena se produce la batalla final. Después de un combate igualado, quedan como en un western, frente a frente, von Richthofen y Brown. Éste, con un loop, consigue ganar la espalda al alemán y derribarle.

En Berlín, Goering es nombrado jefe de la escuadrilla de von Richthofen.



Bajo la notable dirección de Roger Corman, hay que destacar la excelente fotografía de Michael Reed, la cual dota a la película de gran plasticidad, lirismo y sentimiento.

Buena interpretación de Jhon Philips Law en el papel de von Richthofen, de Don Strond y Barry Primus, con brevísimos y anecdóticos papeles de Corin Redgrave y Karen Huston.

Los intermedios sentimentales de von Richthofen con Ilse y de Brawn con la joven coja francesa no tienen en mi opinión gran significado, ya que carecen de continuidad e influencia en el desarrollo del filme.

Aparte de mostrar la crueldad de la guerra a través de la muerte de pilotos y civiles, hay una crítica a la aristocracia y a la burguesía alemanas por su carácter hegemónico, revanchista, antisemita y antiobrerista.

También hay contraposición ética entre los que ven la guerra con sentido caballeresco y los que la ven como un ejercicio de física aplicada, entre los que mantienen un espíritu humanitario y los que se convierten en verdaderas fieras.

Al ser rodada en mil novecientos setenta y uno, los adelantos técnicos y la abundancia de recursos hacen que la belleza de la película sea mayor.

Para los amantes de la aeronáutica es un verdadero festival: la plasticidad y realismo de los combates, la elegancia de las formaciones, especialmente la de la policroma escuadrilla de von Richthofen, los picados, los loops y todo tipo de maniobras hacen que no decaiga nunca el interés y no permiten que apartemos los ojos de la pantalla. ■

Hace cien años. El 21 de abril de 1918 Richthofen ha muerto

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Director de la Revista RESCATE

Pocas veces he visto a un inglés rechazar la batalla, mientras que el francés prefiere evitar un encuentro desfavorable.

(MANFRED VON RICHTHOFEN –Barón Rojo–)

LA PÉRDIDA del capitán Barón von Richthofen sorprendió y más que les entristeció a los alemanes. El As de Ases era más que un héroe para ellos ¡era casi un dios!. Un dios de «leyenda», podríamos agregar, porque según la prensa francesa, de sus 80 victorias muchas de ellas solo existieron en la desbordante imaginación de Wolff. (Wolff era la agencia de noticias que oficializaba los derribos aéreos del bando alemán, pero de la que los franceses decían que la había convertido Hitler en un instrumento de propaganda de su gobierno, la DNB o Deutsches Nachrichten Büro).

Cree, quien esto firma en RESCATE, que los franceses se sintieron humillados porque, si bien Richthofen fue abatido sobre suelo francés, quienes se anotaron la victoria fueron ingleses y australianos, al alimón, o a la confusión. Las palabras que le dedicó uno de los más afamados escritores franceses, especializado en las batallas aéreas de la Gran Guerra, Jacques Mortane, demuestran una falta de respeto por el caído, solamente comparable a las que el Barón Rojo les dedicó repetidamente a los franceses. Uno, que siente gran admiración por todos cuantos lucharon en los aires europeos, en aquella matanza de jóvenes que supuso el cuatrienio 1914-1918, sin excepción alguna, lamenta estas salidas de tono. Precisamente, quienes se anotaron la victoria sobre el más victorioso de los pilotos de la Primera Guerra Mundial, (con excepción del capitán Edward Mannock) dieron al mundo un ejemplo de caballerosidad con aquellos homenajes póstumos que le tributaron en el lugar del suceso. La forma en que respetaron su cadáver, lo metieron en un ataúd precipitadamente construido, habilitaron un vehículo como furgón fúnebre y le transportaron escoltado por tropas australianas con los fusiles a la espalda, colgadas de los hombros pero boca abajo como en una rendición de armas, sus coronas de flores y sus tres salvas de fusilería, además de señalar su tumba con una cruz construida de una hélice de avión de cuatro palas, cortadas tres de ellas, dejando una sin cortar que es la que se clavó en la tierra.



Lo cazadores de trofeos, se reparten las telas con las que iban cubiertos el fuselaje y los planos del avión de Richthofen. Otros examinan las Spandau MG 08 con las que iba armado el Fokker Dr.1 del Barón Rojo.

Al núcleo de la cruz se le fijó una chapa redonda grabada señalando su nombre; fue todo un ramo de vivas rosas blancas en un ambiente de negra muerte. Afortunadamente, han quedado para la historia filmes que documentan aquel emocionante acto fúnebre, de honor al enemigo.

Y una placa que reza: : *«Aquí yace un valiente, un noble adversario y un verdadero hombre de honor. Que descanse en paz».*

El 1º de abril de 1918, en su afán por concentrar los esfuerzos para una victoria final, y adivinando la importancia que iba a tener ya en el futuro inmediato el arma aérea, los ingleses integraron sus fuerzas del Royal Flying Corps y el Royal Naval Air Service en un solo cuerpo llamado Royal Air Force, que se haría legendario por sus siglas: R.A.F. De esta manera se



Momentos varios del primer entierro del capitán

Manfred Von Richthofen

«Barón Rojo»

en Bertangles (Francia)



Vease el vídeo del entierro del Barón Rojo en Youtube:
https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=VUChoinAdF4

pudieron concentrar fuerzas contra la aviación alemana, cuyos cazas atacaban en formaciones de 30 y 40 aparatos.

Richthofen condujo una y otra vez a sus escuadrillas contra los aviones aliados, cuyos Sopwith Camel, Sopwith Dolphin, S.E.5, R.E. 8, D.H.4, D.H.5, SPAD, Farman F 50; Caudron C 23, Ca 4, Ca 5, Nieuport, etc., eran ya legión en el cielo. Y era imposible abatirlos a todos. Por lo demás, aunque los primeros Fokker D-VII y Junkers 1 ya volaban, el peso de la lucha corría a cargo del Albatros D-V y del Fokker Dr. 1, que pedían a gritos el relevo. Sobre el Junkers hay que hacer resaltar que era el primer avión enteramente metálico (*razón por lo que una maqueta suya figura entre las que construyó el Círculo Aeronáutico para su Memorial de Gestas Aeronáuticas*). Ideado este avión por Hugo Junkers, era un monoplano cantiléver¹ de alas bajas.

El 7 de abril, Richthofen logró su 78 victoria. Y el 9 de abril se desencadenó otra ofensiva germana en Flandes. Los ejércitos de los imperios centrales atacaron entre el Lys y La Bassée en un frente de 15 kilómetros. Gracias al efecto causado por la sorpresa, ya que nadie esperaba otra ofensiva alemana, cuando la anterior ya se había detenido, los portugueses y británicos que defendían la zona no pudieron sostener el frente. Los alemanes, por tanto, avanzaron arrolladoramente.

El día 20 voló en compañía de seis aviones de la Jasta 11, a las 18:40 atacando un gran escuadrón enemigo compuesto por un grupo de veloces Sopwith Camel pertenecientes al 3º Escuadrón británico liderado por el capitán D.J. Bell. Durante el combate observó que uno de sus triplanos era atacado y alcanzado desde abajo por un Camel. Se situó Richthofen a la cola del Camel D6439 pilotado por el mayor Richard Raymond-Barker y con unos cuantos disparos logró echarlo abajo, quedando estrellado y ardiendo cerca del bosque Hamel. El cuerpo del piloto inglés jamás fue encontrado. Tan solo tres minutos después, atacó a un segundo Camel, Sopwith B7393, del mismo escuadrón enemigo. El piloto adversario, sintiendo el aliento de Richthofen en la nuca, descendía y trepaba continuamente, a modo de montaña rusa, para evitar ser disparado. El alemán imitó sus movimientos de tobogán y calculó la cadencia de ellos por lo que pudo efectuar con acierto unas ráfagas de sus ametralladoras contra el Camel, haciéndole caer envuelto en llamas pero logrando aterrizar en un pueblo (Villers-Bretonneux)

¹ Cantiléver: Alas sin montantes ni otros elementos externos de soporte desde su encastrado en el fuselaje hasta su extremo, consiguiendo su fijación al fuselaje mediante elementos estructurales internos.

ocupado por los alemanes. El piloto, alférez David Greswolde, salió ileso y vivió para conocer que su derrota había sido la última victoria del Barón Rojo.- Regresó Richthofen de forma triunfante a Cappy pues había completado las 80 victorias. Con ellas doblaba las conseguidas por su malogrado maestro y as de ases Oswald Boelcke.

El 21 de abril, en un día de lucha como cualquier otro, Manfred von Richthofen despegó acompañado de seis aparatos más de su Grupo y mientras volaban a lo largo del valle del Somme, el «Barón Rojo» divisó dos aviones de observación enemigos R.E.8. Los cazas se lanzaron rápidamente al ataque. Simultáneamente, dos escuadrillas de Camels del 209 escuadrón de la R.A.F. al mando del capitán A. Roy Brown, que protegían a sus observadores acudieron en su ayuda.

Roy Brown era canadiense, nacido en Carleton Place, Ontario, y había llegado a Gran Bretaña en diciembre de 1915 para seguir cursos de entrenamiento. El 1º de abril de 1918, coincidiendo con la unificación de los cuerpos aéreos británicos, fue ascendido a capitán y puesto al frente del 209 escuadrón de la R.A.F.

Los aviones de Roy Brown acudieron a la batalla atraídos por las nubecillas blancas del fuego de baterías antiaéreas aliadas que denunciaban la presencia de los cazas germanos. En el combate que se originó, los aparatos se persiguieron con saña, girando y evolucionando, lanzándose tras el adversario sin que las ametralladoras dejaran de crepitar infernalmente, acompañadas por el ruido de los motores como trágica música de fondo. Al poco rato dos triplanos empezaron una danza desbaratada camino del suelo, mientras otro Camel se alejaba vacilante con el piloto herido.

Richthofen se encontró en una de las vueltas con un Camel pilotado por el teniente W. R. May. El «Baron Rojo» se situó hábilmente a su cola, disparando sus Spandaus. Instintivamente, al saber lo peligrosos que eran los triplanos rojos, May optó por la evasión, lanzándose en picado hasta abandonar el cielo, casi volando a ras de tierra a lo largo de valle del Somme. Pero el triplano escarlata siguió tras él, disparando implacablemente las ametralladoras. No parecía estar dispuesto a dejar escapar a su presa.

Mientras, el capitán Roy Brown al ver que Richthofen atacaba al que él sabía inexperto May, salió tras él, abriendo fuego así que lo tuvo a tiro. Los tres aparatos pasaron sobrevolando las líneas delanteras de trincheras, encontrándose el alemán bajo fuego cerrado de ametralladoras y rifles terrestres de los australianos.

Brown que descendía veloz a encontrarse con el Fokker por su costado derecho, logró tener al triplano rojo exactamente bajo su punto de mira y abrió fuego sin parar. Vio cómo Richthofen se volvía ligeramente en su asiento buscando con la vista el cañón que le acribillaba y luego, bruscamente, caía hacia delante. El Fokker, que ya volaba muy cerca del suelo, vaciló y tocó tierra, rebotando pesadamente, hasta pararse en seco, con grandes desperfectos. Los soldados británicos y australianos que acudieron rápidamente al encuentro del destrozado aparato, encontraron al piloto muerto en su puesto. Tenía varias heridas, pero una cercana al corazón parecía haber sido la mortal. Acababa de crearse uno de los grandes misterios de la Primera Guerra mundial ¿Quién realmente había matado al Barón Rojo? Años se ha estado indagando e investigando, buscando pistas seguras para dilucidar quién o quienes habían derribado al piloto más victorioso de la Gran Guerra. ¿Lo había sido el capitán Roy Brown o alguna de las baterías anti aéreas australianas?

Algunos datos significativos:

Inicialmente se dio a conocer que al llegar al avión el personal de tierra, «el piloto ya se encontraba muerto. Presentaba heridas de bala en la rodilla, abdomen y en el pecho»

En el primer examen forense se le apreció «*un orificio de entrada situado en el lado derecho del torso, en el pliegue posterior de la axila y otro de salida, situado en un nivel ligeramente superior en la parte frontal del torso, cerca de media pulgada por debajo de la tetilla izquierda, ambos provocados por el mismo proyectil. Se deducía también que la trayectoria de derecha a izquierda a través del torso. Se decía también que para infligir las heridas encontradas, el proyectil tendría que haber sido disparado desde un arma situado en el mismo plano que el eje longitudinal del avión alemán ligeramente detrás del lado derecho del capitán von Richthofen. Y cerraban opinando que «creemos que la localización de los orificios de entrada y salida son tales que no podrían haber sido producidos por un disparo desde tierra».*

En el segundo informe se coincidía en lo de que había un único orificio de entrada y de salida. *Situaba el primero con una aparente mayor precisión: entrada por el lado derecho y aproximadamente a la altura de la novena costilla que está fracturada, justo en frente a la línea posterior de la axila. El proyectil aparenta haber pasado oblicuamente por detrás del torso, y hacia adelante, saliendo por el lado izquierda del torso, y hacia adelante, saliendo por el lado izquierda del torso, y hacia adelante, saliendo por el lado izquierda del torso, y hacia adelante, saliendo por el lado izquierda del torso, y hacia adelante, saliendo por el lado izquierda del torso. El cuerpo no fue abierto, los*

hechos fueron comprobados a través del examen de las heridas superficiales encontradas.

Aquel 21 de abril, primer día de Tauro, de **aquel último año de la Gran Guerra**, como detallábamos en los párrafos anteriores, el As de Ases cayó sobre territorio enemigo derribado por los aviadores ingleses/artilleros australianos. Él fue el primer gran campeón «boche» del aire que echó su último aliento en territorio francés y esto ¿ha de sorprendernos?, **sí, porque el Dictac del propio Richthofen para los cazadores alemanes contenía claras órdenes de nunca superar la línea de sus propias trincheras.**

Fue aquélla una más de las frecuentes «peleas de perros», (detallada por el capitán **Oliver Colin LeBoutillier**, uno de los supervivientes de la pelea, en RESCATE núm. 21/22) de hábiles movimientos tácticos para atraerse al enemigo o para la propia evasión; muy hábiles en tales tácticas los pilotos ingleses consiguieron atraer a Richthofen para dejarlo aislado de sus hombres y lograr un resultado que supuso un gran golpe para el orgullo de los alemanes que creían que su «Manfred» era invencible e igualmente incomparable.

Todo se ha dicho y escrito sobre este suceso, pero al cumplirse el *I Centenario del mismo*, creemos que bien merecía volver a ello

Deseamos incluir alguna semblanza, algún detalle de quién y cómo era aquél capitán del aire que dejó para la posteridad un impresionante número de victorias.

Según se describía en el *Frankfurter Zeitung* un año antes, Richthofen era de estatura mediana, afeitado, flaco, pero musculoso y contra lo que se pudiera creer, nervioso. Más pequeño que su hermano Lhotar, piloto de caza como él y como él en posesión de la *Pour le merite* al que se veía más esbelto.

El Capitán Richthofen, vivía con su grupo de pilotos en un pequeño castillo en el frente occidental. Vivía allí con su hermano y demás compañeros combatientes, con los tenientes Schäfer (era muy alto, siempre sonriente, continuamente feliz, cuyo padre era un fabricante de seda de su ciudad natal) Crefeld, la misma de Werner Voss, con ellos Kurt Wolff, Otto Brauneck (que ya había estado en Macedonia), Kreff, Groos y otros. En las dependencias, las tropas que pertenecían al grupo pernoctaban en barracones que (próximos a los cobertizos o hangares) estaban divididos por secciones de mecánicos, armeros, los prácticos en entelar, etc. También disfrutaba de vivir con el grupo un aviador de combate, que ya había sido mencionado varias veces en las órdenes del día: se trataba del sargento mayor Sebastián Festner, fuerte bávaro, que aún había sido cabo hasta tres meses antes.



Sala de descanso de Richthofen.

El capitán, como todos lo llamaban, ocupaba una habitación pequeña y otra habitación que compartía con su hermano. Esta última tenía un sabor original, las paredes están cubiertas con números de aviones derribados y el empapelado de las paredes, de flores a la vieja moda, apenas se le veía. Allí estaban las matrículas A / 3340, N / 5193, A / 1108. Cada número significa un avión enemigo derribado. Colgada sobre la mesa, a modo de lustrosa lámpara, un motor Gnôme de 8 cilindros estaba suspendido con bombillas atornilladas en los cilindros. Sobre la puerta se veía un timón, junto a él una ametralladora de doble cañón. Había trofeos aquí y allá (tenía por costumbre encargar a un joyero de su amistad una pequeña copa de plata, con el número de la victoria grabado que recordase cada derribo llevado a cabo. Las que se correspondían con el número que daba derecho a la concesión de una determinada condecoración eran de mayor tamaño. Esta costumbre tuvo que abandonarla al alcanzar la victoria número 40 por la escasez de plata del momento), luego en lugar destacado un gran retrato de Boëlcke, en quien Richthofen honraba a un maestro y compañero de armas.

Cuando todavía no era el momento de volar, los biplanos pequeños y rechonchos (Albatros eran sus aviones cuando se escribía tal cosa) reposaban en sus cobertizos, ocultándose de la vista del enemigo. Los mecánicos de turno visitaban a los operadores



Dog fight.

y revisaban los obenques, los sujetadores. El armero limpiaba y probaba las ametralladoras. Cuando sonaba la alarma, la imagen era muy diferente: sacaban los aviones con gran rapidez de sus hangares y alineados en línea, con el equipo completo de cada piloto colocado en el asiento. Llegaban los pilotos de combate, y con manos rápidas sus ayudantes les facilitaban el vestirse. Richthofen con polainas, de piel blanca, –hay quien dice que eran su fetiche– que le distinguía se sube a su dispositivo.

Ya un primer avión zumba, luego un segundo:... se han ido.

Algunos minutos después y ya están cara al enemigo. Lo que les hace demostrar su superioridad y cosechar tantas victorias alemanas, son: la impetuosidad en el momento decisivo, el control de los nervios y sus mejores habilidades de tiro y vuelo. Puede haber muchos «grandes» aviones ingleses como los Wickers, los Sopwith o los B. E., en el aire para contener los ataques del grupo Richthofen. Todo el mundo está buscando un oponente, siempre tratando de mantenerse detrás de él y derribarlo. Pero en medio del torbellino, las curvas, las vueltas, las ametralladoras escupiendo, el capitán todavía tiene tiempo para echar, desde una mayor altitud, un vistazo a sus camaradas. Como él los vea demasiado presionados por el enemigo, tratará de inmediato de acercarse a darles «aire». Una escuadra que combate contra el grupo de Richthofen no debería pensar en volver intacta. Los pilotos de Richthofen salen a por un enemigo muy silenciosos sobre el frente, y simulan no verlo, luego le cortan el camino y lo obligan a luchar. «Todos los hombres de Richthofen están convencidos de que su capitán puede «presentir» al inglés. Cuando todo está en silencio, durante horas no detectan nada del enemigo y en un momento, Richthofen se levanta de repente y grita: «¡Ahora, adelante! El escuadrón se va y casi nunca él vuela



Composición con los dibujos de los pilotos de la Jasta 11 por Arnold Busch, julio de 1927.

al frente de su grupo, observa todo desde mayor altitud, con el sol en la nuca para evitar que le vean y poder siempre sorprender al enemigo justo cayéndoles por encima de sus líneas.

Agrupado como a su salida, el escuadrón Richthofen regresa. Ya en tierra revisan sus dispositivos buscando los daños para reclamar a sus equipos de mantenimiento una rápida reparación. A menudo, los motores de los aviones fueron alcanzados, o los proyectiles fueron a hundirse en los asientos o tanques de combustible. Los mecánicos deben reparar rápidamente, porque en cualquier momento pueden tener que salir a una nueva pelea.

«En ocasiones, un proyectil que impacte en el motor fuerza a su piloto a aterrizar. «Entonces nos preocupamos por él, le escoltamos, o lo seguimos visualmente hasta que desaparezca en buena dirección a casa. Todos ya han realizado alguna vez aterrizajes forzados, Richthofen, Schäfer, Festner, que incluso recibió varias balas en su vestimenta, e incluso una en el núcleo de las ametralladoras, sin sufrir daños. Richthofen tuvo que aterrizar una vez y



Primera tumba de Richthofen, en el cementerio de Bertangles (Francia), el más cercano al lugar en que cayó el Barón Rojo. Se puede observar como la cruz estaba construida con una hélice de cuatro palas. Tres de ellas cortadas.

no pudo informar a su grupo, que llegó sin él al aeródromo. Schâfer, muy preocupado, salió a buscarlo en un auto. ¡Finalmente lo encontró en el casino de una sección de pioneros frente a un plato de ostras! Schâfer lo regresó al campo en coche. Richthofen estaba procurándose otra máquina, y en la misma tarde estaba «bajando» a otro inglés. El sargento mayor Festner fue el vencedor del capitán inglés Robinson, que había recibido, en 1916, la *Victoria Cross* inglesa (equivalente a la «por el mérito») por derribar un zepelín. Festner sorprendió a Robinson próximo a las líneas alemanas, hizo blanco en su motor y lo persiguió picando abajo, forzándolo a aterrizar en un prado cerca de Douai. Festner, que llegó a su vez, no pudo aterrizar bajo pena de ser atacado por el inglés cuya ametralladora estaba intacta. Tuvo que seguir volando a su alrededor, a poca altura, hasta que los soldados alemanes llegaron a tomar prisionero al aviador británico.»

El capitán es muy popular, pero no podemos evitar recordar, mencionándoles con él a su grupo entero: Ciertamente, a todo combatiente le persigue la muerte, de modo que casi todos los que mencionamos en este artículo cayeron a su vez: ¡Richthofen, Schäfer, Werner Voss, Festner!



Mausoleo construido en 1925 por la Alemania nazi, por orden del Hermann Göring.

El Testamento de Richthofen

Al día siguiente de su entierro (23 de abril) en Bertangles (Francia), una escuadrilla de aviones de la RAF, voló (23 de abril) sobre el aeródromo de la Jasta Richthofen y arrojaron pequeños botecitos con un mensaje en su interior: «Para el Cuerpo Aéreo Aleman: Rittmeister Barón Manfred vo Richthofen murió en combate aéreo el 21 de abril de 1918.- Ha sido enterrado con todos los honores militares.- Fuerza Aérea Real Británica».

Confirmada la muerte del capitán Manfred Von Richthofen fue abierto un sobre que había dejado para ser leído su contenido solamente en el caso de que fuera abatido mortalmente en combate o hecho prisionero por el enemigo. Dentro del sobre un papel manuscrito, en propia letra de Richthofen, con una orden estrictamente dirigida a su Jasta y a sus hombres. Decía escuetamente: En caso de que no regrese, entonces el oberleutnant Wilhelm Reinhard (Jasta 6) deberá hacerse cargo del mando de la geschwader».

Tras hacerse públicas sus instrucciones, Reinhard fue inmediatamente ascendido a capitán y asumió el mando de la Jasta 1. Las razones que condujeron a Richthofen a elegir a Reinhard para sucederle, no fueron concluyentemente conocidas.

Gracias a la fama que había adquirido Reinhard tras anotarse 20 victorias, el 3 de julio es designado

para probar un nuevo aparato, junto al también famoso aviador Oberleutnant Hermann Göring. Tras haber realizado Göring unas piruetas con el avión, un Zeppelin-Lindau D.I, éste aterriza y sube al avión Reinhardt. Al poco de despegar, se suelta un ala del aparato, estrellándose y perdiendo Reinhardt la vida. Tras su muerte, Hermann Göring es puesto al mando de la Jasta 11.

Debido a la posterior fama de Göring como líder del partido nazi, se ocultó el hecho de que el verdadero sucesor de von Richthofen fue en realidad Reinhard y no Göring, como los nazis hicieron creer.

El Barón Von Richthofen el piloto aviador más victorioso de la primera guerra aérea, tuvo cuatro asentamientos en su descanso eterno, el primero en el cementerio más próximo a la ciudad de Amiens en Francia, cercano al lugar de su muerte; posteriormente fue trasladado al cementerio alemán en Fricourt (Francia) donde permaneció hasta 1925, en tercer lugar fue a un gran mausoleo que ordenara construir en Berlín Hermann Göring (1925-1975) y finalmente en el panteón familiar en Wiesbaden donde permanecen desde 1975.

En la placa de su primera tumba, los pilotos ingleses escribieron el siguiente epitafio:

«Aquí yace un valiente, un noble adversario y un verdadero hombre de honor. Que descanse en paz». ■



Sobre los aeronautas atrevidos y resueltos

UN PREÁMBULO DE PRESTIGIO,
RECOGIDO DE LOS BRILLANTES ARTÍCULOS QUE NOS DEJÓ LA INMORTAL



DOÑA EMILIA PARDO BAZÁN

La Ilustración Artística (núm. 1.267, año 1905)

Más que los niños asombrosos, interesan mi atención los aeronautas atrevidos y resueltos. Es verdad que, en materias de valor, nos sentimos siempre doblemente impresionados por las valentías que no seríamos capaces de realizar. La sola idea de ascender en una de esas barquillas cuyo sostén a incommensurable altura en una burbuja de seda inflada, me da escalofríos. Todo lo que se quiera, las valentías que sean necesarias, pero sobre la tierra, que es nuestro elemento. Contribuye a la impresión de terror la idea de la falta de espacio donde revolverse –hallándose, sin embargo, flotando en el espacio infinito–. Presos en la estrecha celda de la barquilla, sin poder desentumecer el tronco ni estirar las piernas; obligados a envolverse y cubrirse para evitar el frío, inmóviles por no comprometer el equilibrio de la barquilla, y hasta privados de fumar los aeronautas, porque el cigarro, en la aerostación, constituye un terrible peligro, la angustia debe ser grande, a menos que se posea un corazón intrépido, una envidiable serenidad. Que la poseen los jóvenes deportistas, no se puede discutir: si su espíritu achicase, harían la primera ascensión, pero no harían la segunda, la tercera, las muchísimas que ya ha practicado el animoso y afortunado Fernández Duro.

Sobre ese mencionado aeronauta, atrevido y resuelto, que nosotros intitulamos “Valiente” va la nueva publicación del Círculo Aeronáutico, que está a punto de ver la luz de los lectores.

Próximamente: EL PIONERO VALIENTE

Irás, este libro que en breve podrá tener en sus manos, de retroceder a épocas pasadas del romanticismo; **del héroe valiente, generoso y solidario** que todo lo hacía para ilusionar y engrandecer a sus conciudadanos; ya cercanos o lejanos, de igual o distinta lengua o nacionalidad; tallando con sus hechos un engranaje más con el que la maquinaria del progreso y del tiempo, complementándose, avanzasen a un futuro más halagüeño.

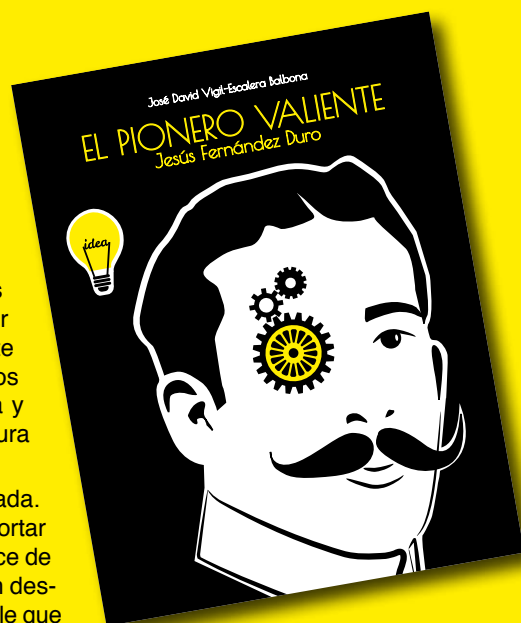
Irás de un hombre, español, asturiano de La Felguera, **JESÚS FERNÁNDEZ DURO**, que en estos tiempos que hoy nosotros vivimos, equivaldría a ser uno de los grandes conquistadores del espacio. Un hombre que no se conformó con volar libre al albur del viento, si no que empleaba su experiencia en hacerlo, buscando permanentemente la innovación en su práctica y en compartir generosamente con todos los resultados de sus ensayos exitosos. Compartió con todos, generosidad, cordialidad, alegría y para sí, si acaso, se reservaba el riesgo, el peligro, cuando supusiera penosa aventura para el prójimo.

Irás de arrancar a la Historia la biografía de una persona que no merece ser olvidada. Fallecida hace más de un siglo; ya no vive ninguno de sus coetáneos que pudiera aportar vivencias directas tenidas con el biografiado; y cuando aquella vida, muy corta, carece de otras voces acreditadas para que hoy nos la pudieran relatar; hemos de rastrear sin descanso, en cuantos archivos y fondos documentales puedan ser abordados, todo detalle que pueda configurar la biografía de uno de aquellos pioneros valientes que a principios del siglo XX establecieron las bases de la comunicación aérea y para el mejor conocimiento entre culturas alejadas.

Tras una primera biografía del mismo autor, esta de ahora goza de la precisión aportada por los doce años posteriores a aquella, en la que en ningún momento se cejó en el empeño de rescatar hechos e hitos de tan meritorio compatriota.

El resultado es un compendio de amena y fácil lectura que retrata aquella época en que el aeroplano aún no había volado en Europa.

Se dan a conocer por primera vez, recién hallados, los inventos de Jesús F. Duro de una boquilla para poder fumar en aerostatos “a gas hidrógeno” y de un avión que hubiera sido el primero europeo, en lograr volar.



Investigamos y escribimos para ti. Hazte con nuestras publicaciones.

www.circuloaeronautico.com

Nuestra Cruz del Mérito Aeronáutico



EL PASADO 5 DE ENERO DE ESTE 2018, recibí la grata sorpresa de que el Ministerio de Defensa había acordado concederme la recompensa CRUZ DEL MÉRITO AERONÁUTICO con distintivo blanco. Dado que en el expediente de solicitud que algunos buenos amigos habrían cursado parece que figuraba entre otros méritos la creación y dirección de la revista RESCATE, por ello con toda intención intitulo este editorial compartiendo la recompensa, por creerlo de justicia con todos quienes han venido colaborando altruistamente con sus artículos a la supervivencia de este proyecto de difusión de la Historia y Cultura de la aeronáutica en general y de la aviación en particular. A ellos les testimonio aquí, una vez más, mi muy sincera gratitud por tan cualificada contribución. Ruego a todos que sigan colaborando para que esta «cruz» continúe siendo la de todos.

Por otra parte, parecía lógico que en este primer semestre del año, en cuyo mes de abril se cumplen los cien años del derribo del capitán Manfred Von Richthofen, «Barón Rojo», RESCATE dedicase un amplio espacio a recordar tal efeméride. Hemos procurarlo, al hacerlo, obviar el truculento asunto de quién fue el responsable del disparo que puso fin a la vida del As de Ases alemán.

Muy de pasada, dentro de tal artículo, disintimos del tratamiento que en algunas revistas francesas de la época, dieron a la personalidad de Richthofen, denigrándole, por supuesto una vez muerto, poniendo en duda la realidad de sus victorias. Creemos que la «pasión francesa» en este asunto fue absolutamente innecesaria, pues la aviación francesa tanto contra, a la defensiva, les impidió destacar aún más. No obstante su piloto aviador Rene Fonck, auténtico As de Ases logró en mucho menos tiempo de lucha acercarse al número de victorias del alemán, y por otra parte el avión SPAD XIII que supuso una revolución en la maniobrabilidad, potencia y eficacia de su sistema de armas, fue montura de grandes ases como René Fonck (75 victorias); Georges Guynemer (53 victorias) o el americano Eddie Rickenbacker (26 victorias)

Precisamente sobre Rene Fonck y George Guynemer tenemos ahora concentrados nuestros trabajos de documentación para en los próximos ejemplares de RESCATE, sacar a relucir tan meritorios trabajos de cazadores en la Gran Guerra.

Un afectuoso y cordial saludo, para todos nuestros lectores.



JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico
Jesús Fdez. Duro
Director de RESCATE. Miembro del CASHYCEA
LA FELGUERA abril de 2018

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

IBERDROLA
ESPAÑA

JESÚS FERNÁNDEZ
Círculo Aeronáutico DURO

EJÉRCITO DEL AIRE

CIFP
CISLAN

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