

Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

co.com Liberbank EL ARCO Liberbank EL ARCO EJÉRCITO DEL AIRE Caser SEGUROS Círculo Aeronáutico JESUS FERNÁNDEZ DURO



El comandante Vicente Aldecoa

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO
General del EA (R)
Miembro de número del CASHYCEA

Pág. 3



La fuga de Gilbert contada por un testigo

EQUIPO DE REDACCIÓN DE LA REVISTA RESCATE

Pág. 30



Manuel Vázquez Sagastizábal y Miguel Zambudio Martínez.

CARLOS LÁZARO ÁVILA
Socio de la ADAR
Miembro de número del SHYCEA

Pág. 6



Pegoud ha muerto

EQUIPO DE REDACCIÓN DE LA REVISTA RESCATE

Pág. 39



«Los Centauros del Aire (XIII)» René Fonck y el Spad XIII. 75 victorias y superviviente

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Director de la Revista RESCATE

Pág. 15



El final heroico del capitán Thélis Vachon

JACQUES MORTANE
Publicado en 1919 en la revista *Lectures pour tous*

Pág. 40



El anhelo de volar La Primera Red de Ayudas a la Navegación Aérea

DAVID LAVÍN BORDAS
Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico

Pág. 22



En memoria del capitán Thélis Vachon

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Director de la Revista RESCATE

Pág. 42

co.com Liberbank EL ARCO Liberbank EL ARCO EJÉRCITO DEL AIRE Caser SEGUROS Círculo Aeronáutico JESUS FERNÁNDEZ DURO



En este ejemplar

El General de aviación don FEDERICO YANIZ VELASCO rescata para nuestros lectores la encomiable figura del magnífico piloto y acróbata militar español Don Vicente Aldecoa Lecanda, uno de los mártires de la aviación nacional, pues fue víctima de un accidente ocurrido con su Bü 133 durante el II Festival Aeronáutico Internacional celebrado en 1954 en Cuatro Vientos. Rescatar y recordar a quienes entregaron todo, hasta su vida por la aviación, es uno de los objetivos de nuestra revista.

Otro rescate, de dos pilotos españoles Manuel Vázquez Sagastizábal y Miguel Zambudio Martínez es lo que realiza, con su acostumbrada brillantez nuestro colaborador, acreditado historiador y escritor don CARLOS LÁZARO AVILA, altruista colaborador de nuestra revista y que a nuestra solicitud por escasez de espacio publicaremos su trabajo en dos partes. Esta primera dedicada a Miguel Zambudio Martínez y en el próximo número la reservaremos para Manuel Vázquez Sagastizábal.

Nuestro director y coordinador de la publicación, José David Vigil-Escalera Balbona, se centra en esta ocasión como un capítulo más de su serie «Centauros del Aire», en recoger la personalidad como piloto combatiente del As de Ases francés durante la Gran Guerra, RENÉ FONCK.

DAVID LAVÍN BORDÁS, joven cántabro, investigador aeronáutico que ya tiene en su haber la publicación de una magnífica y muy ilustrada Historia de la aviación en España en línea cronológica con la concesión de las primeras cincuenta licencias de piloto concedidas por el Real Aéreo-Club de España y que bajo el título de PIONEROS, fue publicada en unos «cuadernos» de periodicidad mensual, todos muy amenos y de fácil lectura que permanecen a disposición gratuita de los aficionados, en formato PDF para poder ser descargados en su totalidad desde nuestra web circuloaeronautico.com El autor ya en posesión de la Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico, ha sido propuesto para su ingreso en el CASHYCEA.

Adentrándose en el fondo documental del Círculo Aeronáutico se recuperan personalidades de la aviación, hoy día olvidados, pero dignos de rescatar para los actuales aficionados. Por una parte recogemos la aventura que supuso para el piloto francés, campeón civil, militarizado para la guerra aérea de la Primera Guerra Mundial, el aterrizaje de emergencia en territorio neutral y verse confinado por tal razón, forzándole a una fuga y volver a su Patria, donde en vez de subirse nuevamente a un avión para pelear, se vio precisado a cumplir su palabra de honor y regresar a Suiza para continuar su cautiverio.

De otra parte y siguiendo el mismo camino de remover la Hemeroteca aeronáutica del Círculo, creemos hacer justicia al fijarnos en la historia de un aviador-observador francés de la Gran Guerra, muerto por las heridas sufridas en combate... y por el martirio de llevar a un herido desde la primera línea a la retaguardia en busca de un hospital dotado para las necesidades del herido.

Creemos firmemente que el buen aficionado a la aviación disfrutará con estas historias que le ofrece RESCATE.

Esta Revista ofrece sus páginas a cuantas personas tengan que contarnos algo de la Historia de la aeronáutica en general y de la aviación en particular. Los artículos que no deberán exceder de cinco folios no tienen retribución económica alguna.

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, Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco.*

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, *Licenciado en Filología Románica.*

DAVID LAVÍN BORDÁS, *Investigador histórico, escritor y editor de PIONEROS. Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico.*

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.*

Edita: CÍRCULO AERONÁUTICO JESÚS FERNÁNDEZ DURO

Gregorio Áurte, 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

El comandante Vicente Aldecoa

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO
General del EA (R)
Miembro de número del CASHYCEA

Un piloto extraordinario

EL 8 DE MAYO DE 1954 se celebró en Cuatro Vientos un festival aéreo al que tuve la oportunidad de asistir. Han pasado muchos años, pero aquella exhibición aeronáutica sigue siendo una de los más importantes celebradas en España en el siglo XX. El programa del evento, organizado por el Real Aero Club de España, era muy atractivo y fue seguido por numeroso público. Sin embargo, aquel magnífico II Festival Aeronáutico Internacional es recordado principalmente por el accidente que costó la vida al capitán del Ejército del Aire Don Vicente Aldecoa Lecanda.

Vicente nació en Bilbao (Vizcaya) el diez de noviembre de 1919 y murió en Cuatro Vientos, Madrid, el 8 de mayo de 1954 como consecuencia de un accidente de aviación ocurrido mientras volaba en el mencionado festival. Al comienzo de la Guerra Civil, el joven Vicente se trasladó a Francia regresando a su ciudad natal en julio de 1937. Poco después, se incorporó como voluntario al Tercio de requetés de Nuestra Señora de Begoña, encuadrado en la Segunda Brigada de Navarra. Aldecoa combatió con su unidad como soldado en las provincias de Vizcaya, Santander y Asturias. Terminada la campaña en el Frente Norte, a comienzos de 1938 su tercio fue trasladado al teatro de operaciones de Teruel donde nuestro protagonista combatió en medio de las fuertes nevadas de aquel invierno. En su avance hacia el Mediterráneo, su unidad combatió en el frente del Ebro donde Aldecoa fue herido en agosto por un proyectil procedente de un carro de combate enemigo. Repuesto de sus heridas se incorporó en el mes de octubre a su unidad que en su avance hacia el Mediterráneo había llegado a Onda (Castellón). Habiendo sido admitido para formarse como piloto, se incorporó a la Aviación siendo enviado a la base de Tablada (Sevilla). Desde Tablada pasó a las escuelas de Badajoz y Jerez de la Frontera donde realizó las siguientes fases del curso. Se encontraba en la Escuela Jerez de la Frontera cuando finalizó la contienda en la que fue condecorado con dos cruces rojas al mérito militar y otras distinciones.

Con el título de piloto de avión de guerra, fue promovido a alférez provisional de Aviación y marchó a Reus para realizar el curso de Caza. Terminado éste, fue destinado al 21 Regimiento (base aérea de Getafe) donde voló en los Fiat CR-32 Chirri. Con el



El capitán Aldecoa con el uniforme blanco de Aviación. Archivo «Canario» Azaola.

22 Grupo expedicionario de esa unidad se trasladó en noviembre de 1939 al aeródromo de Gando, en Gran Canaria. Tras asistir a un curso de Vuelo sin Motor, muy útil en tiempos de escasez de combustible, realizó el curso de Transformación para pasar a la escala activa del Ejército del Aire y poder así incorporarse a la Academia de Aviación en León. En junio de 1942 se convirtió en oficial profesional del Arma de Aviación. Cuando en 1941 se creó una unidad de caza para combatir en el frente del Este, el alférez Aldecoa solicitó formar parte de ella. A finales del año siguiente se le autorizó a incorporarse a la 3ª Escuadrilla azul, que ya estaba organizada en una escuela de vuelo alemana en Saint-Jean- d'Angély (Francia). En esa escuela realizó a finales de enero



El capitán Hevia y el alférez Aldecoa en Rusia. Archivo «Canario» Azaola.

de 1943 unas diez horas de vuelo para adaptarse al avión Messerschmitt Bf 109 E que iba a volar en la Escuadrilla. El 18 de febrero partió hacia el sector de Smolensk, donde los alemanes tenían que hacer frente a una intensa presión de la fuerza aérea soviética. El alférez Aldecoa continuó en Rusia al regresar a España la 3.ª Escuadrilla y se incorporó a la 4.ª Escuadrilla que estuvo equipada con el potente avión de caza Focke-Wulf Fw 190, al que Aldecoa se adaptó perfectamente.

El alférez Aldecoa tuvo su bautismo de fuego en el aire el día 22 de febrero de 1943 combatiendo contra cazas LaGG-5 al sur del río Volkhov. El día 24 consiguió su primer derribo: un LaGG-3 al que vio caer en barrena e incendiarse al chocar con el terreno. Aldecoa permaneció en Rusia hasta finales de agosto de 1943, derribando un total de 8 aviones enemigos, participando en más de 20 combates aéreos y realizando 117 servicios de guerra durante esos siete meses. El comandante don Mariano Cuadra Medina, inspector de la 4.ª Escuadrilla, le propuso para la Medalla Militar individual, que le sería concedida dados sus indiscutibles méritos.

El 1 de septiembre se reincorporó a la Academia de Aviación de León para terminar sus estudios como componente de la 3.ª promoción de esa Academia. En julio de 1946 fue promovido a teniente profesional con antigüedad 1 de abril de 1941 y destinado al Grupo de caza del Regimiento Mixto n.º 4 en Gando. Siempre interesado por la enseñanza, dos años después obtuvo, por concurso, una plaza de ayudante de profesor en la Academia de Aviación de León, donde permaneció hasta ascender a capitán

en mayo de 1949. Su siguiente destino fue la Academia General del Aire (San Javier) como profesor de vuelo. Aldecoa realizó además en Matacán (Salamanca), el curso de Vuelo sin Visibilidad y obtuvo el título de Transporte Público de Pasajeros tras volar 200 horas como copiloto en la compañía Iberia. El teniente Vicente Aldecoa contrajo matrimonio en 1946 con María de la Visitación Regueral Paz con la que tuvo seis hijos. doña Visitación, que en su juventud había perdido dos hermanos de Aviación [(Fernando (1938) y Gonzalo (1941)], falleció en Madrid el 22 de mayo de 2019.

En 1951, fue destinado como piloto probador a la Maestría Aérea de Cuatro Vientos, no pudiéndose incorporar hasta febrero de 1952 debido a las secuelas de un accidente ocurrido el 5 de junio de 1951 en El Carmolí. El capitán Aldecoa ya era entonces bien conocido como un acróbata arriesgado y como un consumado piloto que participaba habitualmente en los festivales aeronáuticos de la época. Junto con él, también destacaban el vizcaíno José Luis Aresti Aguirre y el príncipe rumano Cantacuzeno. El capitán Aldecoa tomó parte en numerosas exhibiciones aéreas como miembro del Real Aero Club de España. El 8 de mayo de 1954 se celebró en Cuatro Vientos una gran exhibición: el II Festival Aeronáutico Internacional en el que participaron entre otros muchos pilotos el capitán Aldecoa con una Bucker Bü 133 Jungmeister y el príncipe Cantacuzeno con otra Bucker Bü 133 Jungmeister con algunas modificaciones.

Festival Aéreo en Cuatro Vientos

Tengo muchos recuerdos de aquel II Festival Aeronáutico Internacional de Madrid, aunque he olvidado algunos detalles. Mi primer recuerdo es la llegada a Cuatro Vientos acompañado de otros niños de mi colegio y nuestra alegría por estar allí y también de nuestro nerviosismo intentando situarnos lo más cerca posible de la pista. Con medio aforo, por la mañana se realizaron varias exhibiciones de vuelo sin motor y de aerodelismo, así como con entrenamientos para el programa de la tarde. El Festival se abrió a primera hora de la tarde con las pasadas de un caza Me-109 (Hispano-Aviación HA-1109 J11) del INTA, pilotado por el ya famoso comandante Demetrio Zorita Alonso que el 15 de marzo de 1954 había sido el primer español en atravesar la barrera del sonido.

En las siguientes horas, evolucionaron sobre la pista del aeródromo diversos aviones dedicados a la enseñanza elemental. También sobrevoló Cuatro Vientos un T-6 Texan de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, así como los trimotores de transporte Junkers Ju 52 dedicados a la enseñanza y usados



Avioneta Bü 133 Jungmeister utilizada por el capitán Aldecoa. Archivo «Canario» Azaola.



La avioneta Bü 133 tras el accidente. Archivo «Canario» Azaola.

también para el lanzamiento de paracaidistas. Todos los asistentes siguieron con atención las exhibiciones ofrecidas y los jóvenes escolares estábamos verdaderamente asombrados por lo que veíamos. La llegada en formación de reactores T-33 estadounidenses con su ruido característico aumentó aún más el entusiasmo del público. Fue también muy impresionante ver volar a baja cota diversos aviones de línea de la época: Bristol, DC-3, Bloch «Languedoc» y DC-4.

Tras las diversas pasadas apareció sobre la pista un autogiro La Cierva que compartió sus maniobras con las realizadas por un helicóptero, entonces de última generación. A continuación, apareció una formación de 27 aviones bimotores de bombardeo Heinkel 111 y el comentarista del Festival mencionó que unos de aquellos esbeltos aviones volaban utilizando sólo un motor. Posteriormente, apareció un grupo de Junkers Ju 52 con paracaidistas del Ejército del Aire que realizaron diversos saltos, algunos en caída libre hasta muy cerca del suelo, realizados por profesores e instructores de la Escuela Militar de Paracaidistas de Alcantarilla. A continuación, el grueso de las tropas del Primer Escuadrón de Paracaidistas del Ejército de Aire con base en Alcalá de Henares saltó sobre la pista del aeródromo. Fueron 179 hombres del 1.º Escuadrón de Paracaidistas de Alcalá de Henares que cubrieron el cielo con sus paracaídas blancos. Nunca habían saltado en masa en un acto público tantos paracaidistas, llegando algunos de ellos a tierra muy cerca de las tribunas de los espectadores. Para el final, se habían programado vuelos acrobáticos que realizarían los pilotos españoles y las pasadas de reactores italianos, portugueses y norteamericanos que habían sido invitados al Festival. Llegó el turno del capitán Vicente Aldecoa, que despegó con una Bücker Bü 133, que durante unos minutos tuvo en suspenso a los espectadores con sus arriesgadas evoluciones y una rica gama de distintas figuras acrobáticas. Cuando Aldecoa realizaba un segundo «looping», y se disponía a hacer

un «tonó», la avioneta se venció hacia el costado y desde ochenta metros de altura dio un «hachazo» precipitándose contra el suelo. El aparato quedó destrozado y el piloto fue extraído de los restos del aparato, falleciendo poco después del accidente. En unos primeros momentos solo se percataron de lo ocurrido los espectadores situados en las primeras filas. El presentador del evento, sin mencionar el accidente, anunció que salía a volar el príncipe Constantino Cantacuzeno. El programa siguió con las pasadas de reactores italianos, portugueses y norteamericanos. Como broche de oro del programa desfilaron los paracaidistas del Ejército del Aire que habían saltado desde los veteranos Junkers Ju 52. Los soldados pasaron ante la tribuna con gran marcialidad y fueron muy aplaudidos y vitoreados.

El desfile de los aguerridos paracaidistas del Ejército del Aire cerró el Festival. Muchos espectadores lo consideraron un espontáneo homenaje al capitán Aldecoa: un aviador distinguido en combate, un profesor de vuelo con gran vocación y excepcional habilidad y un as de la acrobacia aérea. Por orden ministerial de 31 de mayo de 1954 (B.O.A. n.º 62), el capitán Aldecoa, que estaba en posesión de la Medalla Militar Individual, fue ascendido a comandante con antigüedad del 8 de mayo de 1954.

Bibliografía y otras fuentes

Archivo Histórico del Aire (Villaviciosa de Odón), *Expediente personal 14903*.

F. Ezquerro, «II Festival Aéreo Internacional», en *Avión*, n.º 100 (junio de 1954), págs. 248-260;

J. Sánchez-Rocha y J. A. Miguel Casado (directores), *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. I, Barcelona, Garriga, 1972, págs. 365-366; VV. AA.,

Instituto de Historia y Cultura Aérea, IHCA. *Historia de la Aviación española*, Madrid 1988, pág. 293;

E. Herrera Alonso, *Cien aviadores de España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000, págs. 379-382. ■

Manuel Vázquez Sagastizábal y Miguel Zambudio Martínez.

Una visión comparativa (I)

CARLOS LÁZARO ÁVILA

Socio de la ADAR*

Miembro de número del SHYCEA



Miguel Zambudio en la cabina de su Polikarpov I-15 (Foto Familia Zambudio).

Introducción

EN LOS RECIENTES AÑOS, el cúmulo de documentación gráfica y escrita que se ha ido recopilando tanto en los archivos públicos (civiles y militares) como en los privados, nos ha facilitado datos que abren una nueva perspectiva para poder comprender el enfrentamiento que hubo en los cielos españoles de personajes singulares que, por sus cualidades aeronáuticas y personales, tuvieron un papel relevante en el combate.

La accesibilidad a la documentación nos ha permitido abordar las reseñas biográficas de Manuel Vázquez Sagastizábal y Miguel Zambudio Martínez, aviadores que además reúnen una serie de características que les confieren cierta singularidad. Ninguno de los dos pertenecía a la Aviación Militar antes del inicio de la guerra civil (Zambudio ni siquiera era piloto) y en un breve periodo de tiempo –y en plena juventud– alcanzaron gran relevancia militar en sus respectivos bandos, ostentando cargos de tanta responsabilidad como la de liderar hombres en el combate aéreo tripulando los aviones de caza más representativos de cada bando, un Fiat CR 32 *Chirri* y un Polikarpov I-15 *Chato*.

Es difícil tratar con amplitud ambas figuras aeronáuticas, así que vamos a referirnos a la biografía de

los dos aviadores desde un punto de vista tradicional, exponiendo su desarrollo personal y aeronáutico y haciendo incidencia en aquellos aspectos que, a nuestro juicio se les ha dado menos relevancia. En esta primera parte hablaremos de Miguel Zambudio y en una segunda entrega nos referiremos a Manuel Vázquez-Sagastizábal, finalizando nuestro estudio en un marco comparativo de los dos pilotos de caza tratando de poner de relieve qué valores compartieron como para convertirse en líderes en la batalla aérea.

Miguel Zambudio Martínez

1. La formación de un aviador

Miguel Zambudio Martínez nació en Puente Tocinos (Murcia) el 2 de septiembre de 1918 y, a diferencia de Manuel Vázquez Sagastizábal, en su adolescencia no debió pensar que pronto tendría una relación muy estrecha con la Aviación. Según su familia, Zambudio trabajaba en un taller de motocicletas de la zona cuando le sorprendió la sublevación militar del 18 de julio. Siendo todavía menor de edad, el joven Miguel pudo contemplar cómo en los tres primeros meses de la guerra, los aviadores que habían permanecido fieles al gobierno de la República estaban sometidos a un incansable ritmo de servicios bélicos que causaron una considerable merma en las filas de la aviación gubernamental¹.

Por ello, el gobierno de Madrid se vio obligado a realizar una serie de convocatorias para suplir las bajas que se producían en el frente aéreo y, de paso, adiestrar tripulaciones para las futuras remesas de aparatos que esperaba adquirir inicialmente en Europa occidental aunque finalmente, ante las tra-

¹ Agradecemos a Máximo Zambudio la información sobre facetas de la vida y la personalidad de su padre. La primera reseña biográfica de Miguel Zambudio se debe a Salas Larrazábal y apareció en *La guerra de España desde el aire* y compañeros suyos le dedicaron varios artículos en las revistas de la Liga de Antiguos Aviadores de la República (*Alas Plegadas*) y la Asociación de Aviadores de la República (*Alas Gloriosas e Ícaro*). Carlos Javier Sánchez también le dedicó unos apuntes biográficos en <http://members.fortunecity.com/sanmarca/pilotos-z.htm>.

* Asociación de Aviadores Republicanos.

bas interpuestas por los gobiernos democráticos, o por los precios abusivos de los traficantes de armas, tuvo que depender de la URSS para la recepción de material aéreo bélico moderno. La formación de pilotos durante la guerra civil ha sido un tema al que se le han dedicado algunos trabajos. Jesús Salas Larrazábal ha publicado trabajos sobre los pilotos de la Aviación Hispana, mientras que Rafael de Madariaga Fernández Juan Arráez Cerdá y nosotros le hemos dedicado trabajos a este tema².

En la formación del personal aeronáutico republicano ha prevalecido el interés por las cuatro expediciones de alumnos que viajaron a la URSS, en detrimento de las escuelas aeronáuticas de Francia y España, aspecto que merece ser mejor estudiado dado que, entre otras cuestiones que permanecen desconocidas, documentos recientes prueban que los aviadores que se instruyeron en España contaban con más horas de vuelo que los pilotos españoles formados en la URSS y Francia. En el caso de los alumnos formados en la Unión Soviética, al volver a España tuvieron que hacer un curso de reentrenamiento en El Carmolí para sumar horas de experiencia de vuelo, mientras que los pilotos adiestrados allende los Pirineos, debieron hacer el curso de piloto militar, ya que en Francia sólo obtuvieron el título de piloto civil. De lo que no cabe la menor duda es que las convocatorias gubernamentales y las propias necesidades de la contienda abrieron el acceso a la Aviación a todos aquellos miembros de la sociedad que, antes de la guerra civil, tenían que recorrer un largo periodo de formación.

Miguel Zambudio realizó las pruebas selectivas previas establecidas por el gobierno en la convocatoria de pilotos de aeroplano. Los exámenes selectivos consisten en una prueba de cultura general, un conjunto de requerimientos físicos y el temido reconocimiento de un tribunal médico, extremadamente riguroso. A todos los aspirantes se les pesaba y tallaba, analizando después la capacidad de sus espiraciones e inspiraciones pulmonares. Después de un examen de la constitución anatómica, así como de las cavidades bucales, nasales y auditivas, los médicos les exploraban el corazón, los pulmones, toma-

ban el pulso (en reposo, acostado, en bipedestación y tras realizar ejercicio). Posteriormente se analizaba la sensibilidad (táctil, dolorosa y profunda) la coordinación y, por último, la capacidad visual, una de las pruebas eliminatorias determinantes para convertirse en alumno-piloto. Zambudio y el resto de aspirantes que hubieran superado satisfactoriamente todas las pruebas académicas y físicas fueron trasladados al monasterio de Los Jerónimos, cercano a La Ñora (Murcia), acantonamiento de los alumnos-pilotos donde recibían instrucción militar antes de comenzar el curso de piloto.

Al iniciarse la guerra, la Escuela de Alcalá de Henares, centro de formación de la Aviación Militar se mantuvo abierta hasta que la proximidad del frente hizo necesario su traslado a una zona más segura en retaguardia y se llegó a la conclusión que Murcia reunía las condiciones idóneas para la formación aeronáutica de los aviadores de la República que se formaban en España. En esta región, favorecida por la climatología y la latitud, se concentraron la mayor parte de de las aeronaves civiles que el gobierno republicano pudo comprar en el extranjero, distribuyéndolas, junto a un conjunto heterogéneo de aparatos militares, en las escuelas de adiestramiento de pilotos, observadores y ametralladores-bombarderos de la aviación republicana.

Al joven alumno murciano este traslado le supuso estar cerca de la familia, a la que podría visitar en sus periodos de permiso semanal. Zambudio comenzó su adiestramiento el 25 de octubre de 1936 en la Escuela Elemental de Alcantarilla-El Palmar, donde empezó a volar en la avioneta De Havilland DH-60 Moth Major y un viejo conocido de los aviadores militares de preguerra, el avión escuela Avro 504K. Después, se trasladó al complejo La Ribera-San Javier, sede de la Escuela de Transformación, donde se volaba en los Breguet XIX e Hispano E.30; era en esta fase del adiestramiento aeronáutico donde los instructores determinaban la futura especialización del alumno-aviador.

Zambudio fue seleccionado para continuar su formación como piloto de caza, que cursaba en este mismo lugar en la Escuela de Caza y Combate, que se subdividía en varios grupos de aprendizaje. En el 1º Grupo practicaban en avionetas Caudron Aiglou, Morane Saulnier MS-181 y DH-60 pérdidas y virajes a la vertical. En el 2º Grupo hacían acrobacia elemental a bordo de la Morane Saulnier 341 y el Koolhoven FK-51 que se perfeccionaba en el 3º Grupo tripulando Caudron C-600, Morane Saulnier 230 y, de nuevo, el FK-51. La formación culminaba en el 4º Grupo donde se hacía alta acrobacia, simulacros de combate, formaciones y tiro en aparatos como el

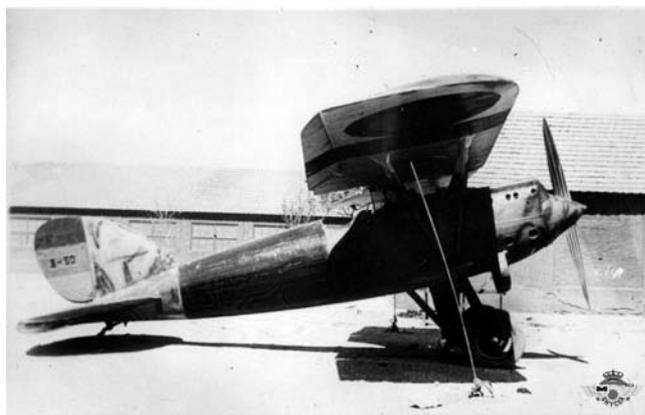
² *La formación del personal de Aviación durante la guerra de España. Revista de Aeronáutica y Astronáutica*. Números 400-404. Madrid, 1974. Rafael de Madariaga Fernández, *Las Escuelas de Caza Republicanas: La Ribera, Kirovabad, El Carmolí y Lorca. Aeroplano* n° 12. IHCA. Madrid, 1995. *Las escuelas de caza de «La Gloriosa»*. *Soldiers* n° 29. Madrid, 1998. C. Lázaro Ávila *Diario de un piloto de caza en Kirovabad. La formación de aviadores españoles en la URSS*. Cuadernos de Aviación Histórica n° 3. Ediciones Campomas. Valencia, 2003 y más recientemente en *Isidoro Giménez, maestro de pilotos*. Edición del autor. Madrid, 2019.

Hispano Nieuport 52, Focke Wulf Stosser, Dewoitine 27, DH-82 y Romano 82.

El aviador de Puente Tocinos obtuvo el título de piloto elemental y el 23 de noviembre de 1936 ingresa en la Escuela de Vuelo y Combate de San Javier (Murcia) donde inicia su aprendizaje como piloto militar, obteniendo a finales de 1936 el título de Piloto Militar y el empleo de Sargento, tal y como aparece publicado en el nº 13 de la Gaceta de la República del día 13 de enero de 1937; tenía 19 años. El joven aprendiz de mecánico ya podía prender en su pecho la insignia de las alas de aviador y la gaviota azul, símbolo distintivo de los pilotos de caza de las Fuerzas Aéreas de la República, aunque Zambudio no podía imaginarse que sus comienzos como aviador de combate no iban a ser muy prometedores.

En la primera quincena de febrero de 1937 fue asignado a una patrulla de tres cazas Hispano Nieuport 52 dirigida por el brigada Leopoldo Morquillas, que se convertiría en uno de los mejores pilotos republicanos que aleccionaría a otros pilotos noveles en el arte de la guerra aérea. El destino de los tres aparatos de la patrulla de Morquillas era la ciudad de Reus (Tarragona) que debían proteger de las incursiones procedentes de Mallorca. En Reus, Zambudio vivió un periodo bochornoso dado que, al poco tiempo de haber llegado, su actuación en el aeródromo tarraconense se saldó con tres accidentes sucesivos en cazas Nieuport 52 a los que provocó graves desperfectos. El gallego Manuel Gayoso Suárez, jefe del aeródromo y futuro director de la Escuela de Polimotores, se enfadó muchísimo con el joven aviador y le pidió encarecidamente a Morquillas que devolviera a Zambudio a Murcia para que fuera enviado a reentrenamiento.

El jefe de la patrulla de Nieuport no le hizo mucho caso a Gayoso porque, pese a la escasa experiencia aeronáutica de Zambudio, no es menos cierto que el Nieuport 52 era un avión que tenía fama, ya antes de la guerra, de difícil de volar por su dureza de mandos, su dificultad de sacarlo en la barrena y la tendencia en tierra al capotaje del aparato por la escasa longitud del eje del tren de aterrizaje. Aun así, Morquillas debió ver que Zambudio reunía aptitudes como piloto de combate, porque no sólo hizo caso omiso a las peticiones de Gayoso, sino que embarcó al joven aviador murciano en una campaña aérea durísima: el frente Norte (Asturias, Santander y Bilbao). Visto con retrospectiva el mantenimiento de la zona cantábrica bajo dominio de la República, no sólo supuso el mayor quebradero de cabeza para el gobierno por las implicaciones políticas y logísticas que implicaba defender esta zona ante el avance



Un Nieuport 52 similar a los que voló Zambudio en Reus (IHCA).

de las tropas de Franco, sino que para las Fuerzas Aéreas de la República fue una verdadera sangría de material aéreo y humano.

2. Las lecciones del frente Norte

En el mes de marzo de 1937, el sargento Miguel Zambudio es enviado a Bilbao junto a otros aviadores en un Douglas DC-2, único aparato capaz de unir en vuelo directo las dos zonas controladas por el gobierno. Aquí se incorporó a las Fuerzas Aéreas del Norte cuyo parque aeronáutico está formado por un heterogéneo conjunto de aviones militares y civiles de diferentes tipos bautizado como «Circo Krone» y cuyo mantenimiento y logística, así como la falta de una infraestructura terrestre adecuada (que no contaba con una Defensa Contraaerona- ves, DECA, adecuada) proporcionaban verdaderos quebraderos de cabeza a los oficiales de Aviación. De hecho, los pilotos tenían que volar a veces en el puesto del observador-ametrallador de un avión de bombardeo

El aviador murciano voló en varios tipos de aviones; el primero de ellos fue un caza biplano Letov S-231, pero la mayoría de los servicios en este frente los realiza pilotando principalmente el caza biplano ruso Polikarpov I-15 *Chato*, aunque también llegará a ocupar la cabina de un avión de ataque en picado (Gordou GL-32) e incluso de los Breguet XIX de bombardeo con los que se había entrenado en la Escuela de Vuelo de Murcia. Se ha difundido mucho la versión de que en Asturias Zambudio, volando un Gordou GL-32, fue el aviador que hundió acorazado *España*. Al parecer, el piloto murciano no era la primera vez que había tenido un encuentro con este buque, pues el 31 de marzo formó parte de una formación de cuatro Breguet XIX que, despegando del aeródromo santanderino de La Albericia, estuvieron atacando durante tres horas al acorazado, que pretendía capturar a un buque carbonero cerca



Pilotos en el frente Norte: de izquierda a derecha, M. Zambudio, Andrés Rodríguez Panadero, José González Feo, Tomás Baquedano y Antonio Sánchez de las Matas (IHCA).

de la costa. Zambudio tripulaba un Breguet acompañado del ametrallador-bombardero Amancio Baltanás, futuro tripulante de Tupolev SB-2, y salieron indemnes de la cortina de fuego antiaéreo desplegada por el navío³.

Hasta ahora se ha venido manejando la versión de que Zambudio y este viejo acorazado español volverían a encontrarse el 30 de abril; el *España* había salido de El Ferrol para incorporarse al bloqueo naval de la costa cantábrica, capturando o impidiendo el acceso de buques mercantes que abastecían de municiones y material a las tropas republicanas. En la madrugada de ese día se encontraba en compañía del destructor *Velasco* en las cercanías de un campo de minas con una de las cuales chocó por babor durante una maniobra, hecho corroborado por la documentación del buque e inspecciones submarinas posteriores. Aunque el comandante del *España*, pese a los daños infligidos, intentó compensar la escora del buque, pronto ordenó que el *Velasco* atracara por su amura de estribor para proceder al traspaso de la dotación del acorazado al destructor; es en este momento cuando hace aparición la aviación republicana⁴.

A partir de aquí se entretajan una serie de versiones entre protagonistas del bombardeo al buque y análisis de historiadores que han generado una amplia polémica a la que no vamos a dedicar mucho

³ Esta acción ha sido citada por R. Permy en «Los Breguet XIX republicanos en el Norte (3ª Parte)» en *Revista Española de Historia Militar* n.º 47. Ediciones Quirón. Valladolid, mayo de 2004.

⁴ Aquí se ha expuesto la versión aportada por Jesús Salas Larrazábal en el Tomo II de su *Guerra Aérea 1936-1939* dedicado a la campaña del Norte. IHCA. Madrid, 1998.

espacio en estas páginas⁵. Según la versión más difundida –que no cuenta todavía con apoyo documental– la escuadrilla de Gordou hizo acto de presencia en el momento en el que el acorazado *España* maniobraba; como ya hemos señalado, la mayoría de los testimonios contemporáneos apuntan a que Miguel Zambudio tuvo ocasión de lanzar una bomba de gran calibre contra el acorazado y que le alcanzó en un punto vital, lo que provocó su hundimiento⁶. Pese a la controversia suscitada por las diversas versiones de los hechos, que incluso fue puesto en duda por el propio Hidalgo de Cisneros cuando hizo un viaje al Norte, el propio Zambudio, que durante toda su vida hizo gala de una enorme modestia, tan sólo hizo constar en un documento: «participo al [sic] hundimiento del acorazado «España» sin anotar el tipo de aparato ni bomba empleada⁷.

A nosotros nos interesa más resaltar una serie de episodios más trascendentales para la carrera aeronáutica de este aviador durante su estancia en el frente Norte. En el Norte, Zambudio tendrá ocasión de adquirir una experiencia invaluable a la hora de enfrentarse a los monoplanos Messerschmitt Bf. 109 de la Legión Cóndor; experiencia que transmitiría a sus compañeros de lucha –y posteriormente a sus subordinados– en los posteriores combates aéreos de Levante, el Ebro y Cataluña⁸:

[Me] he encontrado por primera vez a los Messerschmitt 109 encima de Bilbao en la primavera del 37. Tenían su base en el campo de Vitoria y eran los primeros que actuaban en España, su mismo nombre nos era desconocido (creíamos que eran los Heinkel monoplanos). Los he visto varias veces después.

Este magnífico cazador picaba y subía mejor que nuestros «Chatos», era más rápido y volaba a alturas que para nosotros nos estaban prohibidas debido a las prestaciones de nuestros motores, la

⁵ La primera fuente parte del testimonio de Antonio García Borrajo (uno de los pilotos de la formación atacante) que remitió al editor de REHM una queja por el desconocimiento de su intervención en el ataque al acorazado, y que fue respondida por R. Permy en una carta abierta dirigida a García Borrajo y al editor en el que puntualiza que ni este aviador ni Zambudio pudieron intervenir en el bombardeo del acorazado.

⁶ Se puede consultar un resumen de la polémica y las versiones existentes sobre este hecho en el artículo de Víctor Luis Álvarez aparecido en <http://www.sbhc.net/Republica/Colabora/Gourdou/Gourdou.htm>.

⁷ Archivo familiar de M. Zambudio.

⁸ «España 1936-1939. Los de enfrente». *Alas Plegadas* n.º 19. Liga de Antiguos Aviadores de la República Española. Toulouse, junio 1997. Se ha transcrito el documento original de la citada revista añadiendo algunas correcciones de estilo y aclaraciones entre corchetes.

falta de instalación de oxígeno para los pilotos y, además [ellos] poseían radio y armamento de excelente calidad.

La táctica de combate de los alemanes era la resultante de su superioridad; al contrario que los Fiat italianos, los Bf.109 no fueron nunca muy numerosos: lo normal [era que] nos encontráramos con cuatro, siete, a veces nueve, nunca una Escuadrilla completa.

Era muy difícil contarlos, su vuelo era esparcido [sic], su radio les permitía estar en contacto permanente con su jefe, donde éste disponía la acción más contundente para poder atacar y reunir sus fuerzas con una facilidad para nosotros desconocida, [porque] nosotros maniobrábamos en formación visual.

Volaban a más de 1.500 ó 2.000 metros más alto que nosotros, buscaban siempre sorprendernos en picado, preferentemente, viniendo del lado del Sol, evitando entablar combate en movimiento circular donde, enfrentándose a los biplanos, infinitamente más maniobrables que ellos, estaban seguros de perder. Si los apercibíamos con antelación maniobrábamos para contraatacar [pero] en su rápida salida perdíamos la ventaja de poder hacer fuego contra ellos. Era muy peligroso dejar que se acercasen y se colocasen en posición de tiro a corta distancia. La maniobra ideal para nosotros consistía en un rápido viraje a una distancia determinada. Ésta correspondía más o menos, a su límite de tiro que nos estaba señalada por los primeros disparos de las [balas] trazadoras (visibles por su gran humareda; ese viraje nos colocaba casi frente a frente y nos permitía tirar con nuestras máquinas [ametralladoras]).

Es muy revelador el testimonio de Zambudio sobre la sorpresa que se llevaron al encontrarse a los Bf.109 sobre los cielos vascos pero, lejos de arreararse, los aviadores republicanos supieron sacar partido a sus Polikarpov I-15 a la hora de enfrentarse a los peligrosos monoplanos alemanes. Los pilotos que sobrevivieron a la campaña del Norte explicaron después a sus compañeros cómo debían hacer frente a los cazas de la Legión Cóndor, sacando partido a los puntos flacos de los Messerschmitt tal y como nos explica el propio Zambudio a continuación⁹:

⁹ Joaquín Calvo Diago, piloto de I-15 de la 2ª Escuadrilla del Grupo 26 confirma este hecho con una anécdota graciosa: «Después de un combate con los Bf.109 en el que nos habíamos puesto nerviosos porque los Messer estaban sobrevolándonos, Leopoldo Morquillas, veterano del Norte, nos reunió a todos los pilotos de la escuadrilla y nos llamó maricas –que en aquella época era un insulto muy grave- y después nos enseñó a combatir contra ellos».



Zambudio (tercero por la izquierda) y otros pilotos del Norte posan junto a un Polikarpov I-15 (IHCA).

A ellos no les gustaba este juego [ya que] les hacía vulnerables a nuestras ráfagas, los radiadores [de los Bf.109] aguantaban mal nuestra munición, la posición del piloto en alto y encima del motor, estaba más expuesta que la nuestra; en el Chato no se nos apercibía nada más que la frente y los ojos que salían [detrás] del abrigo [protección] formado por el voluminoso motor en estrella, el piloto del Messerschmitt, procuraba esquivarnos, ya sea encabritando [el avión] o en picado; en el primer caso, si era un neófito se arriesgaba a no llegar a viejo, exponiendo el vientre de su avión al tiro del cazador particularmente ágil en esta maniobra. En caso contrario los mejores pilotos alemanes salían en picado y nos dejaban atrás sin remedio.

Los pilotos de la Legión Cóndor temían sobremanera la rápida capacidad de viraje del biplano de Polikarpov en un corto espacio de cielo y, sobre todo, el chorro de balas de 7,62 milímetros que eran capaces de disparar las cuatro ametralladoras PV-1 del I-15 (cada una de estas armas tenían una cadencia de tiro de 780/900 disparos) letales para los radiadores enfriados por líquido de los aviones alemanes¹⁰. Por último, hay que anotar que en el frente Norte también tuvieron lugar lo que se conocía como «combates de buje», aquellos en los que los aviones contendientes se acercaban de frente,

¹⁰ El propio Calvo ha comentado en numerosas ocasiones que cuando aterrizaron con su escuadrilla en Barajas al final de la guerra, aterrizaron dos Bf.109 de la Legión Cóndor cuyos pilotos, tras un saludo amistoso («Ayer enemigos, hoy amigos») solicitaron ver uno de sus Chatos. Joaquín les llevó a su avión y les explicó los detalles de la cabina que Eusebio Alonso (observador de Tupolev SB-2) traducía al francés para los alemanes; éstos, en contrapartida, permitieron a Calvo examinar la cabina de un Messerschmitt Bf.109.

en la misma línea de vuelo, y disparando sus armas mantenían su trayectoria a la espera que uno de ellos «rompiera» y ofreciera su panza al colimador del piloto contrario. Zambudio fue protagonista de uno de estos terribles encuentros:

Me acuerdo de un alemán testarudo que se obstinaba en tirarme de frente durante un tiempo que me pareció una eternidad, aunque esto no dura mas que unas décimas de segundo, mi avión fue acribillado, el suyo probablemente también. Nos encontrábamos de frente los dos aviones, veía que las balas entraban en el borde de ataque del ala y salían por el borde de salida, ni que decir que nos encontrábamos en el mismo eje [de vuelo], veía que se dirigía derecho [hacia mí], bajé instintivamente la cabeza protegiéndome detrás del tablero de instrumentos, no sabría decir a qué distancia pasó, ni si fue por arriba o por debajo de mi avión, en realidad no lo volvía a ver más. Durante este combate algunos Messerschmitt fueron derribados, [pero no fueron adjudicados] a ninguno de los pilotos que tomaron parte, [y] es muy probable que lo haya derribado, pero no lo puedo afirmar con certeza.

Nuestro mayor deseo era poder tirarles en otras posiciones [diferentes] que de frente; su altitud, la libertad de atacarnos en el momento escogido por ellos nos imponía esta forma de contraatacar.

Naturalmente ha habido «Chatos» que han sido sorprendidos y derribados, son casos relativamente raros; habíamos comprendido el interés [la importancia] de vigilar el cielo, saber que por encima de nosotros vuelan escuadrillas de [Bf.]109, y contar y recontar los aviones para no dejar sorprendernos por uno de ellos, si [se apartaba] de la formación.

«Ver llegar el monoplano y hacer[le] frente» siempre fue eficaz.

En este caso, es muy significativo el testimonio del aviador murciano sobre la intervención de los monoplanos de la Legión Cóndor y los aparatos de la Aviación Legionaria italiana en la guerra de España:

«Relativamente pocos [pilotos alemanes] rehusaban el combate a altitudes medias o bajas, que era nuestro dominio, no atacando mas que por sorpresa. Estos cazadores alemanes han sido, en definitiva, menos peligrosos que lo que muchas personas se figuran hoy. Se les encontraba menos frecuentemente que los Fiat CR 32.

Yo creo que el número de combates con unos y otros ha sido en una proporción de uno contra diez (esto en lo que a mí se refiere).

Yo pienso que todos los antiguos pilotos de «Chato» somos unánimes en un punto: preferíamos combatir con los Messerschmitts que con los biplanos italianos; todo combate con ellos tomaba rápidamente la forma de una furiosa contienda o refriega.

Sería injusto decir que los pilotos italianos eran más combativos y los alemanes tímidos: en un combate con un avión muy parecido al nuestro a los primeros sólo les quedaba «matar o dejarse matar». Los segundos, menos numerosos, con un material muy superior al nuestro, probaban [intentaban] explotar inteligentemente las posibilidades de su material, superior al nuestro».

Tripulando su *Chato* fue derribado en septiembre de 1937 sobre la localidad asturiana de Llanes, Zambudio recuerda que pudo arrojarse en paracaídas, pero al llegar al suelo fue recibido por una lluvia de morteros y ráfagas de ametralladora que sorteó como pudo hasta que alcanzó sus líneas¹¹. El aviador fue evacuado del puerto de Gijón en dirección a Francia, desde donde pasó a la zona republicana. Zambudio escapó de Asturias con suerte y una meritoria experiencia aérea en combate que fue recompensada con su ascenso al empleo de Teniente (publicado en el Diario Oficial n.º 228 de 22 de septiembre de 1937).

3. En la 3ª escuadrilla de Chatos en la zona Centro

No tenemos constancia de si la amarga experiencia aérea en Asturias dejó huella en el ánimo combativo de Miguel Zambudio. Sabemos que algunos pilotos gubernamentales –como en el caso de Francisco Tarazona– han dejado entrever la desazón que les produjo la guerra aérea en la franja cantábrica, sintiéndose acosados por los ataques a sus aeródromos, las dificultades operativas y, sobre todo, la superioridad técnica de los aviones de la Legión Cóndor. Manifestado. Ya hemos comentado la reacción que tuvo Zambudio y el resto de pilotos de I-15 antes la presencia del monoplano germano y cabe la posibilidad que, aun sabiéndose en inferioridad de

¹¹ No hay acuerdo sobre la datación de su derribo; según Salas Larrazábal, cayó derribado por Reinhard Seiler el 28 de agosto de 1937, mientras que en el artículo de Artemio Mortera Pérez y Rafael Permuy López («La Legión Cóndor en la campaña de Asturias (2ª parte)» en *Revista Española de Historia Militar* n.º 4. Ediciones Quirón. Valladolid, julio-agosto de 2000), se afirma que el 4 de septiembre Zambudio tuvo que abandonar su *Chato* tras haber sido alcanzado por los disparos del Heinkel 51 E. Neumann de la 3/J.88. Por último, el propio Zambudio consigna en sus apuntes personales que cayó el 5 de octubre de 1937 sobre Llanes.

condiciones afrontaran el combate con un estoico valor.

Después de un pequeño periodo de descanso, el joven teniente Zambudio es destinado en noviembre a la 3ª Escuadrilla del Grupo 26 (Polikarpov I-15) bajo el mando de Juan Comas Borrás, con la que participa en la batalla aérea de Teruel. En esta ofensiva republicana, la aviación tuvo que operar en condiciones climatológicas durísimas, dado que sus aparatos eran de cabina descubierta y carecían de calefacción. En el caso de la 3ª escuadrilla de Chatos, que operaba desde el aeródromo castellanense de El Toro, existen suficientes documentos gráficos y escritos que atestiguan las bajas temperaturas existentes en la zona. Una noche cayó tal nevada que al día siguiente tuvieron que recurrir a los vecinos del pueblo para poder despejar el campo de vuelo, pero cuando el primer I-15 despegó no pudo elevarse demasiado y, literalmente, se empotró contra un muro de nieve.

A lo largo de la batalla de Teruel y durante la ofensiva franquista sobre Levante, Zambudio demostró su pericia aeronáutica y valor en el combate, por lo que pronto se convirtió en el subalterno de Comas, a quien sustituyó en el mando de la unidad de manera provisional cuando éste se hirió durante un aterrizaje el 15 de mayo de 1938 en el que se le rompió la pata del tren de aterrizaje y capotó¹². Al frente de la 3ª Escuadrilla de Polikarpov I-15, el Teniente Zambudio afrontó las durísimas misiones aéreas de la batalla del Ebro en las que sus aviadores alternaban los ataques a tierra con la defensa de los bombarderos ligeros Polikarpov RZ *Natachas* y en las que el piloto murciano obtuvo varias victorias que se sumaron a su ya notable palmarés de derribos, convirtiéndose en uno de los ases más importantes de las Fuerzas Aéreas de la República¹³. Pero Zambudio no sólo destacó en acciones bélicas, sino también protagonizó otro tipo de hechos destacados; el primo de Zambudio, que era su chófer en el coche de la escuadrilla, ha conservado la siguientes anécdota: a la vuelta de un servicio los Chatos de la



Aeródromo de El Toro, 3ª escuadrilla del Grupo 26. Zambudio intenta despegar entre la nieve (IHCA).

3ª divisaron un puente de ferrocarril que había sido alcanzado por un bombardeo y, más adelante, el penacho de humo de un tren –que luego descubrió era de pasajeros– que se dirigía hacia la pasarela destruida. Zambudio picó su *Chato* y se puso a la altura de la máquina para llamar su atención; con el brazo trataba de hacerles entender el peligro que corrían, pero desde el tren creían que el aviador les estaba saludando y agitaban las manos y los pañuelos. Ante este diálogo de sordos, Zambudio optó por situar el I-15 delante de la máquina del tren a fin de que aminorara la velocidad, consiguiendo que el maquinista obedeciera a su maniobra y detuviera el tren una vez que se hubo apercebido del peligro que corrían.

Al finalizar la ofensiva gubernamental del Ebro en el mes de noviembre, Zambudio fue promovido al empleo de capitán (nombramiento aparecido en el Diario Oficial nº 295 del Ministerio de Defensa de 11 de noviembre de 1938), y tuvo que reemplazar de nuevo a su antiguo jefe de escuadrilla, el comandante Comas. Este piloto catalán dirigía todas las escuadrillas de Polikarpov I-15 del Grupo 26 pero había sido gravemente herido durante el bombardeo del aeródromo de Monjos (Barcelona) y se le tuvo que amputar una pierna.

A Zambudio, con tan sólo 20 años, se le confería la enorme responsabilidad de dirigir la intervención en combate de los *Chatos* republicanos, puesto que desempeñó siguiendo la tradición establecida por sus antecesores en el cargo del Jefe del Grupo 26: no realizaba sólo el trabajo administrativo, sino que, cada mañana en que se les encomendaba un servicio, volaba al frente de las escuadrillas del Grupo durante la campaña de Cataluña. Desde el momento en el que asumió la dirección de la escuadrilla y, posteriormente, la Jefatura del Grupo, Zambudio siempre valoró la enorme entrega, dedicación y sacrificio de los pilotos de I-15, cuyas escuadrillas eran requeridas para todos los servicios; pero además, también tuvo

¹² Tras su convalecencia, Juan Comas, se incorporó a su unidad y en septiembre de 1938 sería promocionado al cargo de Jefe del Grupo 26, encargado de coordinar la acción de las cuatro escuadrillas de *Chatos* bajo su mando con el Jefe de la Escuadra de Caza, Comandante Isidoro Giménez. Para más información sobre este piloto, Véase la entrada biográfica que ha hecho Rafael Hidalgo en el *Diccionario de Aviación y Astronáutica* Tomo II. Ediciones Garriga y el artículo de J. Salas Larrazábal *Diario de Juan Comas Borrás en la Guerra Civil española* *Aeroplano* nº 22. IHCA, Madrid, 2004.

¹³ En sus notas, Miguel Zambudio hizo una recopilación de los aviones «derribados y confirmados» anotándose 23 aparatos enemigos entre cazas y bombarderos.



Zambudio y Ángel Sanz, flanquean a un compañero en París.

en cuenta la profesionalidad del personal de Aviación que no ocupaba un puesto de tripulante en un avión de caza o, simplemente, no volaban:

[...] quisiera rendir homenaje a los compañeros que por su labor menos espectacular, pasaron casi desapercibidos.

En lo que se habla y se escribe, se tiene tendencia a ensalzar los hechos de los pilotos en general, y de los de caza en particular.

La aviación de bombardeo, en su combate oscuro e ingrato, tuvo un comportamiento valiente y ejemplar, pagando gran tributo en vidas humanas.

No cabe duda de que los pilotos, por su formación técnica y responsabilidad del avión, tenían un papel preponderante, pero en el momento de enfrentarse con el enemigo, piloto, observador y ametrallador, estaban en igualdad de valor y méritos.

Bastantes ametralladores que conozco personalmente aún están traumatizados por nuestra ingratitud y orgullo de pilotos.

En todo caso, los ametralladores tenían (perdonadme la expresión) que tenerlos muy bien puestos para aguantar a pecho descubierto las pasadas de los cazas enemigos.

[...] En caza no hemos tenido bastante en cuenta la magnífica abnegación de los mecánicos en particular y de todos los especialistas que se ocupaban de nuestros aviones.

Hay que recordar que las escuadrillas de caza, por su limitado radio de acción, tenían sus bases muy cerca del frente, lo que les exponía a frecuentes bombardeos y algunas veces a ametrallamientos de la caza enemiga.

Esta situación obligaba al piloto, al mecánico y demás auxiliares a permanecer juntos, al pie del avión, todos los días, desde antes del amanecer hasta después del anochecer. Para ser justo, diré que cuando nosotros llegábamos, los mecánicos ya habían preparado el aparato y calentado el motor. En muchos casos, habían trabajado toda la noche para cambiar un motor o reparar una avería grave, pues tenían el honor de que en el próximo servicio, no se quedara su avión en tierra.

De ahí los lazos tan fraternos que se creaban, principalmente entre el piloto y el mecánico. Como prueba de este afecto, bastaba observar con la ansiedad que escrutaban el horizonte a la vuelta de un combate, temiendo que su avión hubiera sido derribado.

Los que lo hemos presenciado, nunca podremos olvidar la tristeza del mecánico, recogiendo fundas y herramientas, cuando le comunicaban que su avión no volvería más¹⁴.

Zambudio siguió combatiendo en la campaña de Cataluña al frente de sus hombres en numerosos servicios de guerra (a veces más de dos diarios) lo que suponía un enorme desgaste físico y psicológico. El 24 de diciembre de 1938, en una misión sobre la cabeza de puente de Serós, se vio inmerso en uno de los típicos combates de aquella época, conocidos por los pilotos como «pelea de perros» por la ferocidad de la que hacían gala uno y otro bando, y recibió una herida de bala que prácticamente le seccionó el nervio ciático de un muslo. El oficial murciano pudo aterrizar con su Polikarpov en su campo a duras penas, pero una vez intervenido quirúrgicamente tuvo que guardar reposo absoluto; se le concedió el empleo de Comandante durante las postrimerías de la guerra (enero de 1939), pero su ascenso no

¹⁴ M. Zambudio «Los ignorados», *Alas Plegadas*, I bis. Toulouse, mayo-junio 1974.

se hizo efectivo al no insertarse en el Diario Oficial del Ministerio de Defensa. La fulgurante trayectoria de Miguel Zambudio Martínez, piloto de combate, veterano del Norte, líder de la 3ª Escuadrilla de *Chatos* y Jefe de Grupo de los Polikarpov I-15 de la Aviación de la República se interrumpió a los 20 años de edad.

4. Exilio en Francia

Tras la debacle del ejército republicano de Cataluña, se ordenó el 5 de febrero que Zambudio fuera trasladado a Francia, teniendo que hacerlo en una camilla por la imposibilidad de valerse por sí mismo, siendo internado inicialmente en los campos de Argel sur Mer y Gurs, donde ya podía manejarse con un bastón para andar. En Francia, su limitación física le impidió ser reclutado para desempeñar pesados trabajos físicos, además, su herida en la pierna requería atención médica continuada, siendo esta la razón por la que conoció a Sophie, su futura esposa, que era una enfermera alemana de la Cruz Roja. A raíz del estallido de la Segunda Guerra Mundial, Zambudio vivió en Francia los duros sinsabores de ser un refugiado durante la ocupación alemana; al final de la guerra, viajó a Alemania para buscar a su esposa y al hijo fruto de su relación, estableciéndose en París.

En la capital francesa Zambudio desempeñó numerosos empleos: trabajó como taxista y luego se dedicó en su domicilio a la confección de trajes de señora. En 1950 creó una sociedad con otro aviador, Antonio Macía, que no prosperó, volviendo a su negocio de confección hasta que entró a formar parte de una empresa creada por Ángel Sanz Bocos (último jefe de de la 3ª Escuadrilla de Polikarpov I-16) su esposa y Jaime Mata Romeu (último Jefe de la 4ª Escuadrilla de Tupolev SB-2) actividad a la que se dedicó hasta su jubilación¹⁵. En el curso de un viaje en automóvil a Alemania protagonizó una situación paradójica: circulando por una carretera, tuvo ocasión de recoger a un hombre cojo que hacía autostop. En la conversación subsiguiente, ambos desvelaron su pasado aeronáutico: el pasajero le

¹⁵ Miguel Ángel Sanz Bocos. *Memoria de un chico de Vallecas piloto de caza de la República*. Gráficas Lormo. Madrid, 2000.



Reencuentro de compañeros en España. Zambudio, Comas, Tourné y J. Paulino (Foto Familia Zambudio).

comentó que fue piloto de la Legión Cóndor y había perdido su pierna en la Segunda Guerra Mundial, mientras que Zambudio le dijo que había combatido con la Aviación de la República y resultó lisiado en un combate aéreo...

El rico periplo humano y aeronáutico de Miguel Zambudio Martínez ha sido, exceptuando para sus compañeros de unidad, poco conocido por el hecho de que fue siempre un hombre reservado que hizo gala de una enorme modestia. En Francia, donde vivió a partir del fin de la contienda mundial conservando su nacionalidad española, se convirtió fue uno de los artífices de la creación de la Liga de Antiguos Aviadores de la República Española (LAARE) de la que sería su primer presidente. Esta asociación solidaria de los aviadores republicanos españoles residentes en el país vecino sería la que alentarían la futura reclamación de sus derechos como militares profesionales durante la democracia, por lo que a Miguel Zambudio se le reconoció su antigüedad y empleo correspondiente por parte del Ejército del Aire español.

En el próximo número de RESCATE, el autor de este artículo continuarán su rescate de las figuras de la aviación española, con la historia de Manuel Vázquez Sagastizábal. ■

HAZTE SOCIO DEL CIRCULO AERONÁUTICO (www.circuloaeronautico.com/hazte_socio.php)

Y recibe esta revista semestralmente de forma gratuita, en papel e impresión de calidad, por correo postal.

Disfruta de nuestra videoteca, hemeroteca y biblioteca aeronáuticas.

Y si te gusta leer y escribir sobre aeronáutica en general o sobre aviación en particular te ofrecemos las páginas de esta revista para que muestres tus conocimientos. Y si lo prefieres, en nuestro blog de la web de la asociación www.circuloaeronautico.com también estamos listos para acoger tus propuestas.

Entra en nuestra web <https://www.circuloaeronautico.com/blog.html> y mira lo que otros socios y colaboradores nos han enviado. A tu disposición en info@circuloaeronautico.com

«Los Centauros del Aire (XIII)»

René Fonck y el Spad XIII. 75 victorias y superviviente

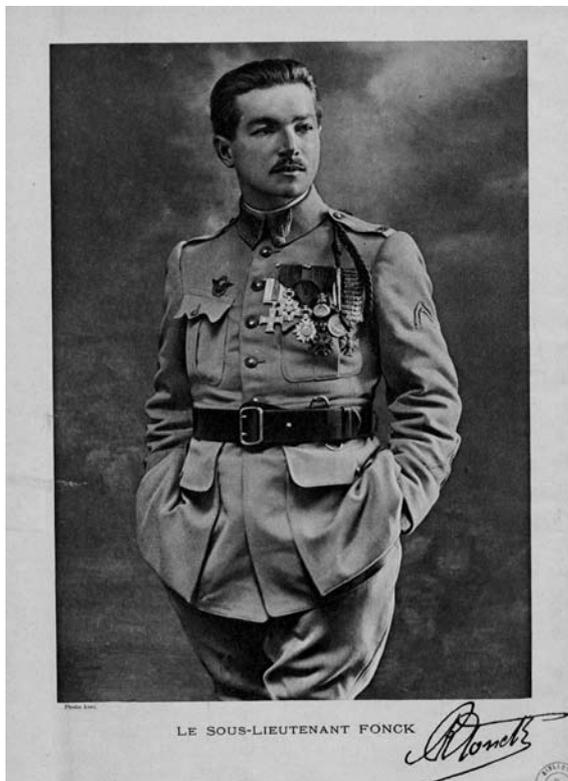
JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Director de la Revista RESCATE

RENÉ PAUL FONCK nacido el 27 de marzo de 1894, en Saulcy-sur-Meurthe, fue el mejor as (¿después de Richthofen?) de los pilotos de la Primera Guerra Mundial. Su superioridad sobre sus oponentes no se debió a la suerte o al azar, sino a su técnica de combate con cualidades excepcionales.

Movilizado el 22 de agosto de 1914, el joven ingeniero de Vosges, graduado de artes y oficios, fue transferido de inmediato a la aeronáutica militar en Dijon. Después de un duro aprendizaje en el 11º Grupo en Épinal, finalmente fue asignado como piloto estudiantil en Saint-Cyr-l'École el 15 de febrero de 1915. Luego siguió el curso de mejora en Lyon antes de afrontar la práctica en la que se le concedió la licencia número 779 de piloto de «Caudron G 4» el 31 de mayo de 1915. Tenía solo 21 años. El cabo René Fonck fue enviado al escuadrón de reconocimiento en Corcieux (al sur de St-Dié). Huérfano desde los cinco años, desarraigado de Alsacia por la derrota de Napoleón III en 1870, podrá a partir de ahora vengarse de los alemanes a su manera.

El 22 de agosto de 1915, obtuvo su primera mención en la Orden del Año por un reconocimiento peligroso realizado bajo fuego enemigo. Pero la acción que dará a luz a su gran carrera tiene lugar un año más tarde, el 6 de agosto de 1916. Ese día, Fonck en su avión de reconocimiento, sufre el ataque de «dos Rumpler Tauber German» fuertemente armados, de los que sufre una persecución y después de una serie de audaces y hábiles maniobras se vio forzado a aterrizar ileso en terreno francés (extracto de su tercera cita) pero uno de los Tauber que le perseguían se vio obligado a su vez, a descender tras de Fonck y fueron hechos prisioneros sus dos ocupantes. Fonck recibe por ello la medalla militar.



El observador del avión alemán, uno de los capturados, estaba «espumoso» de rabia: tenía en su bolsillo un permiso, que debería haber comenzado aquella misma tarde, para visitar a la familia. En cuanto al piloto, solo pudo afirmar que había estado constantemente dominado por el Caudron y que no podía escapar ni fijar al francés en un ángulo de disparo. Serán los únicos dos prisioneros que Fonck realizará en toda la guerra.

A pesar de la lentitud de los aeroplanos de observación que usa, René Fonck derriba a dos aviones enemigos y completa 600 horas de vuelo en dos años, lo que le da su entrada para la

caza. El 25 de abril de 1917, el Jefe de la Guardia transfiere a René Fonck al glorioso grupo «Cigüeñas» de Major Brocard.

Fonck puede, gracias a los oficios del Capitán Jean d'Harcourt, acceder a los aviones más «hermosos» de la SPA 103, un Spad VII 180 HP para hacer maravillas. Menos de tres semanas después, es citado como *As de la liberación* del Ejército por su quinta victoria. El 12 de junio, derribó a su primer as alemán. Quien muere en aquel combate, es el capitán **Von Baer** (12 victorias), y con ello Fonck venga al segundo as francés abatido, teniente René Pierre Marie **Dorme** (23 victorias).

El 30 de septiembre de 1917, ya con 15 victorias, logró vengar al que fuera símbolo como *As de Ases* en aquella guerra, el capitán Georges Guynemer, derribando al leoncillo **Wissen Man**. Por ello Fonck fue nombrado segundo teniente y distinguido como *Caballero de la Legión de Honor*.

En su libro «Mis combates» (París, 1920), que ha explicado su técnica de lucha: *Yo sé que mi lugar para perseguir y atacar es situarme en los puntos ciegos de la aeronave que deseo derribar, sin com-*



Sendas imágenes del As de ases francés (75 derribos) en la Gran Guerra, René Fonck, en la de la derecha con su uniforme de brillante aviador de caza y en la de la izquierda en su función de diplomático, representando a la Asamblea Nacional Francesa, inicia un viaje a Estados Unidos. (ARCHolo).

prometerme a sostener un verdadero duelo, tal como hacía Guynemer que luchó y se enfrentó de otra forma, fuego contra fuego, pero esta táctica es muy peligrosa y pone al piloto a merced de la respuesta del arma enemiga.

Siempre utilizo los puntos ciegos y me veo obligado a disparar desde cualquier posición de mi SPAD, pero cuando lo hago, ya llevo allí «mucho» tiempo. Mis ráfagas son de ocho a diez cartuchos como máximo y, a menudo, no utilizo más de tres balas.

Además de la ventaja de ahorrar proyectiles, este método también facilita el objetivo y reduce las posibilidades de agarrotar o romper la ametralladora. Debo agregar que para obtener resultados serios, uno debe saber cómo dominar los nervios, mantener el autocontrol y razonar fríamente sobre situaciones difíciles. Tenía que ver con los grandes Boches; Tuve la paciencia, en la lucha, para esperar ese momento de nerviosismo. Estas son las cualidades necesarias y repito la palabra, pues para convertirse en un gran as, el aprendizaje es largo, difícil, sembrado con repetidas decepciones y fracasos en los que nuestras vidas se juegan cien veces.

El comandante de su escuadrón, el capitán Jean d'Harcourt, fue forzado por los esfuerzos de Fonck para explicar su técnica de combate a camaradas más jóvenes y menos experimentados. Pero él no se explicó bien, y no era un muy buen maestro; El trabajo práctico, por otro lado, es decir, en patrullas bajo su dirección, resultó una excelente lección de virtuosismo.

¿126 victorias?

El año 1918 es la prefiguración, desde el punto de vista de la técnica de caza, de los futuros combates. Fonck es uno de los primeros en comprender la necesidad de poseer una técnica de lucha para la victoria, y sin duda la que tiene el mejor control. Comenzó tarde, en mayo de 1917, su carrera como cazador y explotó durante el año 1918.

Piloto de coraje, frío, que tiene una ciencia casi instintiva de combate aéreo, Fonck fue dotado con cualidades físicas y morales bastante excepcionales y se aferró metódicamente para mantenerlas. Una extraordinaria capacidad de maniobra y agudeza visual le permitió dominar el curso de la lucha a la que supo comprometerse con un sentido táctico muy desarrollado. Podría colocar una bala en una moneda de diez centavos a una distancia de 20 metros. Francotirador, que supera a la mayoría de sus oponentes en un par de ráfagas cortas sin tener que ir él mismo hacia abajo o ser golpeado por un proyectil. En diez meses, descenderá 56 aviones alemanes (victorias homologadas).

El 5 de mayo de 1918, Fonck fue ascendido a teniente. Cuatro días después, agradece esta confianza, de la forma que nadie va a repetir: derribar seis aviones en el mismo día, el día de la Ascensión. Un sextuple que le valió el status de *Oficial de la Legión de Honor*. ¡Había usado solo 52 cartuchos, menos de nueve balas por avión! Las triples, duplicadas, se suceden rápidamente. Tan rápido que Fonck establece el récord de velocidad en avión: ¡tres aviones en



Dos imágenes que recogen el momento en que le imponen la Cruz de Comandante de la Legión de Honor y cuando tras las exequias fúnebres de Roland Garros, expresa las condolencias de todos los miembros de la Patrulla de «Las Cigüeñas». (ARCHolo).

diez segundos! Los restos de estos tres dispositivos se encuentran a 400 metros el uno del otro. El 26 de septiembre, renueva su hazaña barriendo seis aviones en el mismo día.

El 5 de octubre, después de haber sentido la muerte de su amigo el teniente Roland Garros, él lo vengará con el derribo de tres aviones enemigos. Completa su lista el 1 de noviembre mediante la firma de una nueva victoria homologada: 75, victorias que podrían añadirse (otros 51 aviones que cayeron en las líneas enemigas y han sido probados, si bien no homologados). Eso haría alrededor de 126. El 11 de noviembre de 1918, fue nombrado capitán. Sus 27 citas, incluyendo 25 en la Orden del Ejército, brillan a lo largo de su pecho, en su desproporcionadamente larga Cruz de Guerra. El 14 de julio de 1919, tiene el honor de ser el buque insignia de la aviación francesa en triunfo de la Victoria, portando su bandera en el desfile de la Victoria.

En junio de 1920 fue distinguido como **COMANDANTE DE LA LEGIÓN DE HONOR**.

Aquél Primer sextuple del teniente René Fonck

9 de mayo de 1918. Hace cuatro días Fonck colgó su segunda cordón. Hoy ha tomado una resolución: dar un golpe particularmente duro a la aviación enemiga y alcanzarlo en su moral al infligirle una lección severa. Tiene 67 victorias, incluidas 36 homologadas. Lanza una apuesta: derribará cinco aviones ese día. Despertando a las 4 de la mañana, llega al aeródromo. Pero el tiempo nublado hace que regrese después de 20 minutos de vuelo. Todo es opaco Volvió a la base y se acostó hasta el mediodía. Almuerza por fin. El menú es excelente.

Regresa a la pista alrededor de las 15:00 horas. La niebla se ha disipado y el sol está reflejado en el suelo. Fonck ya no espera mantener su apuesta, ya no vuela solo, sino con dos compañeros de equipo.

15:40. Vuelan lejos.

16:00 horas. Han estado vigilando el cielo sobre las trincheras durante 45 minutos a 4500 metros de altitud. De repente, sus penetrantes ojos notan tres manchas negras que se elevan desde el suelo enemi-



El Mayor Brocard, jefe de la Escuadrilla Les Cigognes. (ARCHolo).



En una conmemoración del 14 de Julio (Fiesta Nacional francesa) deposita una corona de flores en la tumba al «soldado francés muerto por la Patria». (ARCHolo).

go. Al fin! En unos segundos él tiene su plan. Él gira 15 km, se vuelve en cámara lenta y corrige su posición hacia la izquierda. Está exactamente colocado entre el sol y la patrulla enemiga. La sorpresa es la más importante estrategia en el combate aéreo, es necesario que se descubra lo más tarde posible.

Él les servirá su maniobra favorita: el ataque frontal del oponente. En este caso, las dos velocidades se suman (los 210 km/h del Spad francés y los 155 km/h del avión de reconocimiento alemán). En dos segundos cruzan la distancia crítica (de 0 a 200 metros). El momento de una ráfaga de 15 balas.

Frente a él, un gran avión de reconocimiento vigilado por dos combatientes en un dos plazas. Él espera que crucen las trincheras hacia Montdidier.

45 segundos para un triple

16:20 horas. Fonck tira del gas. Los dos cazadores salen como se esperaba. El observador huye para volver a unirse a sus líneas. Fonck lo persigue alejándose de sus ametralladoras. Ataca desde abajo y dispara sus balas incendiarias hacia los tanques de combustible alemanes que explotan. El hombre que sirvió en las ametralladoras alemanas fue expulsado de la torreta. Pasa cerca de Fonck. Sigue vivo. Él cae horizontalmente, con los brazos y las piernas separados, agitado con movimientos desesperados, como para aferrarse, agarrar en las manos del vacío, la nada, lo imposible.

Y Fonck, al ver la caída, del aviador enemigo con sus horribles braceos de nadador, piensa que es

la silueta de un hombre que era valiente, cierra los ojos y trata de blindar su corazón contra cualquier debilidad, evitando ver que le dirijan a él su último adiós.

45 segundos de luchar por un maravilloso triple. Son las 16:21 pm.

Los alemanes reaccionarán y ocuparán el cielo por orgullo. Pero no por una hora. Fonck regresa a la base. A continuación, los dos miembros de la tripulación no necesitan informar el evento. Todo lo sabe. En las trincheras, las bases, el Estado Mayor, todos se regocijan. Garros tiene el privilegio de abrazar el primero a este héroe del día. Todos están allí con su apretón de manos. Pero tan pronto como puede poner una palabra, Fonck anuncia que no va a celebrar todavía sus victorias. Él recuerda su apuesta para matar a cinco. Dos de ellos faltan. Y en media hora el cielo se llenará con las grandes cruces negras.

17:10 horas. Él está aliviando. Después de unos minutos, ve un Albatros muy bajo. Es un observador de artillería que va y viene entre la parte trasera de las líneas y el frente en el lado alemán. Fonck hace una amplia curva y penetra con franqueza en las líneas alemanas. Él aprovecha una nube para camuflarse y espera el regreso del Albatros. Demasiado ocupado haciendo ajustes, el alemán no ve al Spad frente a él cuando sale del banco de nubes. Una ráfaga de viento. Tanto el piloto como el pasajero colapsan. Su sangre salpica a Fonck, cuando este se endereza después de enviarles sus «ciruelas pasas». Son las 17:17 horas. Según sus previsiones, el

cielo está orgulloso de los alemanes. Nadie puede imaginar encontrar a Fonck, al terror. La patrulla alemana, alineada en dos filas, tiene nueve aviones. Un principiante atacaría al último, el más alto. Fonck decide llegar al líder de la patrulla. A 300 km/h, a toda velocidad, pasa en medio de la patrulla y aloja cuatro balas en el cuello del piloto que la encabeza. Los demás por reflejo se montan a la luz de las velas. De error. En el momento en que partieron en busca

de Fonck, este tendrá más de 10 segundos de anticipación. De paso, ante el jefe, sus ametralladoras se habrán fijado en otro avión alemán. Golpe doble. Son las 18:50 horas.

Al llegar a la base, las imágenes de sus peleas están borrosas. Él cree que ha derrotado a 5. Pero no, responde a sus partidarios, es un seis. El 10 de mayo, al día siguiente, fue nombrado oficial Comandante de la Legión de Honor. Tiene 24 años.

Sus victorias:

	Fecha	Hora	Avión	Opponent	Location
1	06 Aug 1916		C47	Rumpler	Estrées-Saint Denis
2	17 Mar 1917		C47	Albatros ²	N of Cernay-en-Lannais
3	05 May 1917	0730	Spa103	Rumpler	Berry-au-Bac
4	11 May 1917	1850	Spa103	Albatros	Aguilcourt
5	13 May 1917	1830	Spa103	EA	Nogent l'Abbesse
6	12 Jun 1917	0900	Spa103	Albatros	Cauroy-Cormicy
7	09 Aug 1917		Spa103	Fokker	Dunkerque
8	19 Aug 1917		Spa103	Albatros C	Enemy lines
9	20 Aug 1917		Spa103	EA	
10	21 Aug 1917		Spa103	Two-seater	Dixmuide
11	22 Aug 1917		Spa103	EA	NE of Ypres
12	14 Sep 1917		Spa103	EA	E of Langemarck
13	15 Sep 1917		Spa103	EA	Zonnebeke
14	23 Sep 1917		Spa103	Two-seater	S of Houthulst
15	30 Sep 1917		Spa103	Two-seater ³	Poperinghe
16	17 Oct 1917		Spa103	EA	
17	17 Oct 1917		Spa103	EA	
18	21 Oct 1917		Spa103	EA	Paschendaele
19	27 Oct 1917		Spa103	EA	Westroosebeke
20	19 Jan 1918		Spa103	Fokker	Beaumont
21	19 Jan 1918		Spa103	EA	Samogneux
22	05 Feb 1918	1205	Spa103	Two-seater	Sarrebruck
23	18 Feb 1918	1300	Spa103	Albatros	Caurieres-Bezouvaux
24	19 Feb 1918	1205	Spa103	Albatros C	Montfaucon
25	26 Feb 1918	1025	Spa103	Two-seater	Dieppe
26	26 Feb 1918	1010	Spa103	Two-seater	Montfaucon
27	15 Mar 1918	1015	Spa103	Two-seater	Bermercourt-Oratuville
28	15 Mar 1918	1725	Spa103	Albatros	N of Courtecon

	Fecha	Hora	Avión	Opponent	Location
29	16 Mar 1918	1150	Spa103	Two-seater	Nogent l'Abbesse
30	17 Mar 1918	1750	Spa103	Pfalz D.III	N of Meneville
31	28 Mar 1918	1030	Spa103	EA	E of Montdidier
32	29 Mar 1918	1830	Spa103	Scout	Montdidier
33	29 Mar 1918	1835	Spa103	Scout	Montdidier
34	12 Apr 1918	1825	Spa103	Scout	Piennes-Montdidier
35	12 Apr 1918	1840	Spa103	Two-seater	Moreuil
36	22 Apr 1918	1805	Spa103	EA	Assainvillers-le-Monchel
37	09 May 1918	1600	Spa103	Two-seater	S of Moreuil
38	09 May 1918	1602	Spa103	Two-seater	S of Moreuil
39	09 May 1918	1605	Spa103	Two-seater	S of Moreuil
40	09 May 1918	1820	Spa103	Two-seater	Montdidier
41	09 May 1918	1855	Spa103	Two-seater	Harlecourt-Braches
42	09 May 1918	1856	Spa103	Two-seater	Harlecourt-Braches
43	19 May 1918	0940	Spa103	EA	Montdidier
44	19 May 1918	1000	Spa103	EA	Montdidier
45	25 Jun 1918	1815	Spa103	Fokker	Villers-aux-Erables
46	25 Jun 1918		Spa103	Fokker	Montdidier
47	25 Jun 1918	1800	Spa103	Halberstadt C	Coutoire
48	27 Jun 1918	0810	Spa103	Halberstadt C	Morisel
49	27 Jun 1918	0815	Spa103	Pfalz D.III	Moreuil
50	16 Jul 1918		Spa103	EA	Dormans
51	16 Jul 1918		Spa103	EA	S of Dormans
52	18 Jul 1918		Spa103	EA	Cachery
53	18 Jul 1918		Spa103	EA	Cachery
54	19 Jul 1918		Spa103	EA	Chatillon
55	19 Jul 1918		Spa103	EA	Chatillon
56	19 Jul 1918		Spa103	EA	Dormans
57	01 Aug 1918	1100	Spa103	Two-seater	E of Bois de Hangard
58	14 Aug 1918		Spa103	EA	Roye
59	14 Aug 1918		Spa103	EA	Gruny-Cremery
60	14 Aug 1918		Spa103	EA	Roye-Chaulnes
61	26 Sep 1918	1145	Spa103	Fokker D.VII	St. Marie-a-Py
62	26 Sep 1918		Spa103	Fokker D.VII	St. Souplet
63	26 Sep 1918	1210	Spa103	Halberstadt C	Perthes-les-Hurles
64	26 Sep 1918	1810	Spa103	Fokker D.VII	St. Souplet
65	26 Sep 1918	1820	Spa103	Halberstadt C	E of Souain



Dos instantáneas de René Fonck en sus funciones como miembro de la Asamblea Nacional Francesa, para la que consiguió la elección tras la guerra 1914-1918 en la que resultó ser el As de ases francés y el segundo con más victorias (75) tras el Barón Rojo (80). (ARCHolo).

	Fecha	Hora	Avión	Opponent	Location
66	26 Sep 1918		Spa103	DFW C	E of Souain
67	28 Sep 1918	1030	Spa103	Two-seater	NE of Somme-Py
68	05 Oct 1918	1730	Spa103	Two-seater	Liry-Mirvaux
69	05 Oct 1918	1740	Spa103	Scout	Mauvine-St. Clements
70	30 Oct 1918	1525	Spa103	Two-seater	Falise-Vouzieres
71	30 Oct 1918	1540	Spa103	Scout	Semay-Terron
72	30 Oct 1918		Spa103	Scout	Semay-Terron
73	31 Oct 1918	1120	Spa103	Two-seater	N of Vouzieres
74	31 Oct 1918	1135	Spa103	Scout	E of Vouzieres
75	01 Nov 1918	1420	Spa103	Halberstadt C	E of Vouzieres
1	Observer Lt Thiberge				
2	Shared with Sgt Huffer				

Tras el final de la guerra, René Fonck fue elegido para representar a sus compatriotas como miembro de la Asamblea Nacional.

El *As de ases* Coronel Fonck morirá a los 58 años el 18 de junio de 1953. Está enterrado en su pueblo natal (Saulcy-sur-Meurthe) cerca de St-Die. ■

(1918) Sobre el campo de batalla, con plenos honores, se impone a René Fonck una de las condecoraciones a que se hizo merecedor. (Source BNF Gallica).



El anhelo de volar

La Primera Red de Ayudas a la Navegación Aérea

DAVID LAVÍN BORDAS*

AL PRINCIPIO DEL PASADO SIGLO XX, la proliferación de vuelos de significativa distancia, hizo necesario la creación de un sistema de señales que permitiera a los aviadores orientarse en sus vuelos a fin de evitar, en la medida de lo posible, los frecuentes extravíos a los que se hallaban sujetos a la más ligera niebla.

En el transcurso de los distintos *raids* que se efectuaban en la época, era muy común que los *turistas aéreos* tomaran tierra varias veces durante su recorrido para informarse del camino que debían seguir.

En 1910 ya habían sido propuestos varios sistemas: la inscripción sobre tejados del nombre de la ciudad o aldea; la inscripción del nombre de los ríos a largo de sus márgenes; el jalonamiento de itinerarios especiales entre las ciudades más frecuentadas por los pilotos. El detalle, en fin, de todas las particularidades del suelo que pudieran servir para la orientación. Lamentablemente todos estos sistemas no estaban exentos de defectos, siendo poco prácticos especialmente para los pilotos, que necesitarían retener en su memoria una interminable lista de nombres o llevar consigo voluminosos indicadores imposibles de consultar en marcha.

Fue entonces cuando el Presidente de la Liga Nacional Aérea de Francia, René Quinton, ideó un procedimiento de navegación eficaz que presentaba varios puntos de vista sumamente interesantes.

«Todo punto del suelo, ciudad, villa, fábrica, etc., estará designado por dos números. El primero indicará, siempre, la distancia Norte o Sur del paralelo de París. El segundo la distancia Este u Oeste del meridiano de París. De este modo, cuando aperece un signo, el aviador conocerá inmediatamente su posición geográfica», explicaba el autor.

Quinton completaba su exposición aclarando que para determinar si era al Norte o al Sur del paralelo



El Presidente de la Liga Nacional Aérea de Francia René Quinton.

se subrayaría la cifra si era al Norte. Igualmente con el Este y el Oeste del meridiano se subrayaría la cifra si era al Este. Por ejemplo, si un aviador observaba las cifras 4-18 se hallaría a 4 kilómetros al Norte de París y a 18 al Oeste del meridiano, la designación de *Saint Germain-en-Laye*.

La designación correspondiente a cada punto podría hacerse con mucha facilidad por medio de un mapa valiéndose del compás y la escala, tomando como punto de partida el cruce del meridiano con el paralelo que pasaba por el centro de París el cual correspondería a la designación 0-0. De la misma manera se podría extrapolar al resto de países.

La elección de las cifras a emplear en los indicadores fue objeto de un minucioso estudio por no ser todas igualmente legibles, al confundirse desde la distancia, el 5 con el 3 por ejemplo. Aconsejado por

* Ingeniero de Grado de Tecnologías de Telecomunicación.
Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos.
Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico LMA B2 (Aviónica).
Autor y editor de Cuadernos PIONEROS.
Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico.



**En Caser
trabajamos para
que, ahora más
que nunca, tu vida
sea más fácil.**



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES



En 1908, en Le Mans, presenciando una demostración de Wilbur Wright: Por la izda. MM. Lazare Weiller, Paul Rousseau, René Quinton (presidente de la Liga Nacional Aérea) y Paul Louis Weiller. Lazare Weiller fue el mecenas que invitó a los Hnos. Wright a venir a Europa a volar su avión flyer en 1903.



M. M. Nayral y Fourrier verificando prueba de señalizaciones aéreas «la comprobación consistía en identificar bien la numeración desde el último piso de la Torre Eiffel».



LA CARTE DE FRANCE DES AVIATEURS
La région ombrée représente la partie du territoire français dans laquelle quatre ou cinq chiffres suffiront à désigner un point de site. Il en faudra six dans la région claire.

el Subdirector del Servicio Geográfico del Ejército, el Coronel Bourgeois, se emplearían los caracteres usados en las tablas de logaritmos.

La iniciativa despertó mucho entusiasmo en Francia, verificándose numerosas pruebas e instalándose

varias indicaciones por iniciativa particular, convirtiéndose probablemente en el primer intento de crear una red de ayudas a la Navegación Aérea.

Extraído de las revistas *Aviación* (1910 y 1911) y *Las Ocurrencias* (1911). ■

Adenda a este artículo, en la que José David Vigil-Escalera haciendo uso de la Hemeroteca del Círculo Aeronáutico de La Felguera resume las Opiniones del mundo de la aviación sobre aquella primera propuesta (1910) para el jalonamiento de las rutas aéreas

En las páginas anteriores, rescatábamos un hecho histórico, como suponía la propuesta de un sistema terrestre para ayudar en la navegación aérea, primera apuesta cuando estos aeroplanos no disponían de instrumental específico para orientarse durante el el vuelo. Se trata del Sistema Quinton que la Liga Aérea Nacional Francesa aprobaba en 1910 y que suponía el jalonamiento pionero de las vías aéreas. Este sistema consistía en insertar «figuras» en el suelo o en los edificios, en los sitios descubiertos, señalando las distancias exactas del lugar al meridiano de París, y en el paso paralelo en París.

Con ello se dibujaba sobre el territorio una especie de tablero de ajedrez en el que el aviador se podría dirigir a su destino sin un mapa.

En todas las partes hubo estímulos, aprobaciones, generosamente ofrecidos concursos para la aplicación de señales indicadoras en las vías respiratorias.

RESCATAMOS para nuestros lectores las opiniones más autorizadas del mundo de la aviación, entre las que podemos leer las de Ernest Archdeacon; Henri Farman o Louis Breguet, dadas entonces, recordamos, en 1910.

JEAN GOBRON Instructor de pilotos: *El sistema propuesto por el presidente de la Línea Aérea Nacional para apostar por los carriles aéreos me parece muy ingenioso y me parece que es el único transitable entre todos los propuestos hasta hoy.*

EDMOND PERRIER, miembro del Instituto: *Me han requerido mi opinión sobre las propuestas del Sr. Quinton, referidas a las vías aéreas. El problema me parece resuelto con la elegancia y la simplicidad que el Sr. Quinton sabe poner en todo lo que hace. Pero aún quedaría el problema de la niebla. Puede llegar un día en el que se pueda utilizar una sirena de fonógrafo creando números geográficos de vez en cuando.*

ERNEST ARCHEDEACON mecenas de la aviación pionera francesa: *El sistema propuesto es absolutamente admirable. Gracias a él, el avión será como un barco que tendría un «faro» hecho automáticamente cada diez minutos, y un sistema de mapas. Unos mapas que incluidos los más ignorantes en geografía y lectura siempre serán capaces de interpretar. Si la Liga Aérea Nacional (LANF) tiene la suerte de poder generalizar e imponer esta apuesta en nuestro país, las consecuencias serán incalculables; habrá un elemento más significativo para el progreso de la aviación, y que*



Jean Gobron. (ARCHolo).

nos mantendrá en el lugar preminente que tenemos ahora entre todos los países del mundo.

La aviación, con el fin de progresar muy rápidamente, tendrá que ser practicada por un gran número, especialmente por muchos turistas: y será como el oro. El turismo de aviones sólo será agradable y fácil de practicar gracias a apuestas como ésta. En mi opinión, se necesitarían unos 20.000 hitos en Francia para que todo el país sea fácil de recorrer. Este gasto se recuperaría cien veces, por el progreso de todo tipo del que el mismo sería la fuente. Finalmente, haré una profecía fácil: la idea publicada, en estos momentos y adoptada por la Liga, provocará que en unos meses se producirán, demandantes que gritarán que les han robado su idea cuya prioridad les pertenecía, etc. Quienquiera que fuera el padre de la idea, merecería el mayor de los éxitos.

ROGER SOMMER: *Ya estaba muy interesado en el informe del Sr. Quinton cuando apareció en el Comité. Confieso que no veo nada mejor que su propuesta, permite al aviador saber no sólo conocer dónde está, sobrevolando un pueblo, sino también para poder corregir el rumbo si llevara una mala dirección. Por lo tanto, apoyo plenamente la idea del Sr. Quinton.*

Capitán A. DICKSON: *La idea me parece excelente, simple y clara. Si pudiera ofrecería una sugerencia; estas señales se colocarían cerca de los lugares destacados en la vista de los aviadores, como los techos de las estaciones de tren, los grandes edificios en las ciudades, el borde de los estanques y los parques etc.*

General NAQUET-LAROQUE: *Mi opinión sobre el sistema de hitos propuesto por el presidente de la*

No lleves efectivo ni tarjeta, paga con tu móvil.

Suma ventajas con la **Banca Digital de Liberbank**, podrás consultar toda la información de tus cuentas y mejorar la gestión de tu dinero.



Controla tus productos de cualquier banco con la función **Tus Bancos Contigo**.



Envía y recibe dinero sin esperas con **Bizum**.



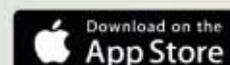
Paga con tu móvil como quieras con **Liberbank Pay**. También tienes disponible Apple Pay, Google Pay y Samsung Pay.



Activa o desactiva tus tarjetas y consulta el pin sin pasar por la oficina.



Descárgate ya nuestras aplicaciones **Banca Digital de Liberbank** y **Liberbank Pay**.



Liga Nacional Aérea y que consistiría en que cada lugar del territorio, ciudad, pueblo, fábrica, castillo, etc., etc., sería designado por dos dígitos, uno dando su distancia al norte o al sur del paralelo de París y el otro dando su distancia al meridiano oriental u occidental de París.

Estas coordenadas, inscritas en el terreno e inmediatamente vistas, proporcionarían a los aviadores información instantánea, no sólo sobre su posición, sino sobre esta posición en relación con todos los demás.

También podrían moverse por toda Francia sin un mapa y al rigor sin una brújula.

El sistema propuesto por M. Quinton parece simple y propenso a funcionar.

Sin embargo, puede haber algunas dificultades para aplicarlas. De hecho, la inscripción debe hacerse en un sitio absolutamente descubierto, que no puede ser oculto por árboles, viviendas, monumentos, o en un momento dado por hierbas o cultivos. Esta inscripción también tendrá que estar protegida de posibles daños. Si se instala en una propiedad comunitaria, debe estar rodeado por una valla. En propiedades privadas, tal vez algunos propietarios tendrían alguna renuencia a sacrificar una franja de tierra de cierta importancia en una parte descubierta de su propiedad, que por lo general será el jardín de recreo o huerto.

Espero, sin embargo, que en la mayoría de los casos, dificultades de esta naturaleza no se producirán y que será posible obtener casi en todas partes la franja de tierra necesaria para el registro de números del sitio. Otra solución, para evitar la neutralización para el cultivo de una franja de tierra, consistiría en colocar la inscripción en «blanco» sobre un panel de madera pintado de negro y dispuesto horizontalmente sobre el suelo, a una altura de unos 2m50, en caballetes hundidos en el suelo, en condiciones similares a las que se instalan las vallas publicitarias (Chocolate Menier, pastillas Vichy, licor Cusenier, etc) con esta diferencia, estos últimos paneles están clavados verticalmente.

General DE LACROIX: Leí con gran interés el artículo que apareció en la mañana del 25 de septiembre, bajo la firma del Sr. Quinton. La utilidad del jalonamiento de las vías aéreas es apuesta indiscutible por necesaria. La idea emitida por el director de la Liga Nacional aérea es ingeniosa y fácil de implantar. Su realización merece ser alentada y continuada. No presenta, en mi opinión y a primera vista, dificultades insuperables. Todo lo que participa activamente en el progreso de la aviación, y el futuro de la aviación, es la única manera de obtener el apoyo activo de todos aquellos que están interesados en el progreso y el



M. Louis Bréguet en las exequias por el aviador Henry Roget. (ARCHolo).

futuro de la locomoción aérea. Por lo tanto, estoy convencido de que se escuchará el llamamiento del presidente de la Liga Nacional Aérea.

LOUIS BRÉGUET: Me gustaría comentar los planes del Sr. Quinton de apostar por el terreno para trazar un mapa de las rutas aéreas. Esta apuesta es absolutamente necesaria, y hará los mejores servicios para la locomoción del aire. Hablo de ello con cierta experiencia, habiendo tenido la oportunidad de hacer muchos viajes aéreos en Flandes y Picardía. A un piloto que viaja solo, o incluso con pasajeros que no estén familiarizados con los viajes aéreos, le resulta difícil encontrar y mantener su ruta. Hay que volar al menos a unos 300 metros sobre el nivel del mar y aún más si la tierra está cortada de bosques, valles o barrancos. Sólo se necesita un poco de niebla para causar problemas de conducción para perder la carretera que le está sirviendo de orientación (sistema normalizado en la práctica). Luego recurrimos a un juez como la brújula o la posición del sol. Nada se parece más a un pueblo que otro pueblo, al igual que las ciudades y pueblos medianos. Sólo las principales arterias, carreteras nacionales, ferrocarriles o canales guían con certeza. Sólo las grandes ciudades son también puntos de referencia eficaces y todavía es necesario conocer ciertas peculiaridades como la configuración de los monumentos más destacados.

En mi viaje a Grandvilliers, en el momento de las maniobras de Picardía, después de haber dejado Douai en la niebla, pensé que había llegado hacia Albert, cuando vi la catedral de Amiens, fue gracias a este marcador que pudiera seguir mi ruta, y añadiría que si no hubiera habido en Briot tres grandes y magníficos hangares, en la isla de los dirigibles visibles a más o menos 5 kilómetros de distancia, habría sido imposible para mí llegar y aterrizar en Grandvilliers.

Así que el proyecto del Sr. Quinton, que consiste en escribir en el suelo números visibles a una altitud de más de 300 metros, me parece bastante excelente y no veo nada que añadir a él, excepto que estos números tendrán que ser muy visibles y muy grandes; sabremos, sólo con su lectura, si nos estamos acercado al punto que nos hemos propuesto alcanzar.

Vicealmirante DE CUVERVILLE: *Habiendo leído el artículo que se publicó sobre posicionamientos en las vías aéreas, por el Sr. Quinton, Presidente de la Liga Nacional del Aire, creo que su proceso, para la determinación de la posición, es simplemente práctico, y que debe servir de base para los proyectos que se seguirán llevando a cabo.*

HENRY FARMAN: *(en Carta dirigida al Sr. Ernest Archdeacon)¹. Veo que siempre estás en busca de buenas ideas. Creo que ésta está clara. simple y fácil. La idea publicada por The Morning está absolutamente bien, porque las cifras indicaban exactamente dónde estaba uno, y además, la posición del Norte, que es muy importante. Espero que esta idea se ponga en práctica lo antes posible, y que la elección del tamaño de las cifras y su posición esté bien establecida.*

RESCATE: *Deducimos que el destacado piloto de aeroplanos y constructor de los aviones con su marca Henry Farmán, dirigía la carta a Ernest Archdeacon porque suponía que detrás de la idea de Quinton, estaba Archdeacon, acreditado como uno de los más importantes mecenas de la aviación y prolífico patrocinador de idea a beneficio de la locomoción aérea.*

E. AUBRUN: *Apoyo plenamente la idea de poner señales o números y nombres de los pueblos en el techo de algunas casas, con el fin de permitir que aquellos que utilizan vehículos aéreos puedan reconocer su posición. Sin embargo, no creo que debamos alentar, a menos que sea absolutamente necesario, sobrevolar pueblos o aldeas. También creo que debería hacerse un acuerdo universal antes de establecer indicaciones como las distancias norte, sur, este y oeste desde un punto concreto, si final-*



Henri Farman y Ernest Archdeacon. (ARCHolo).

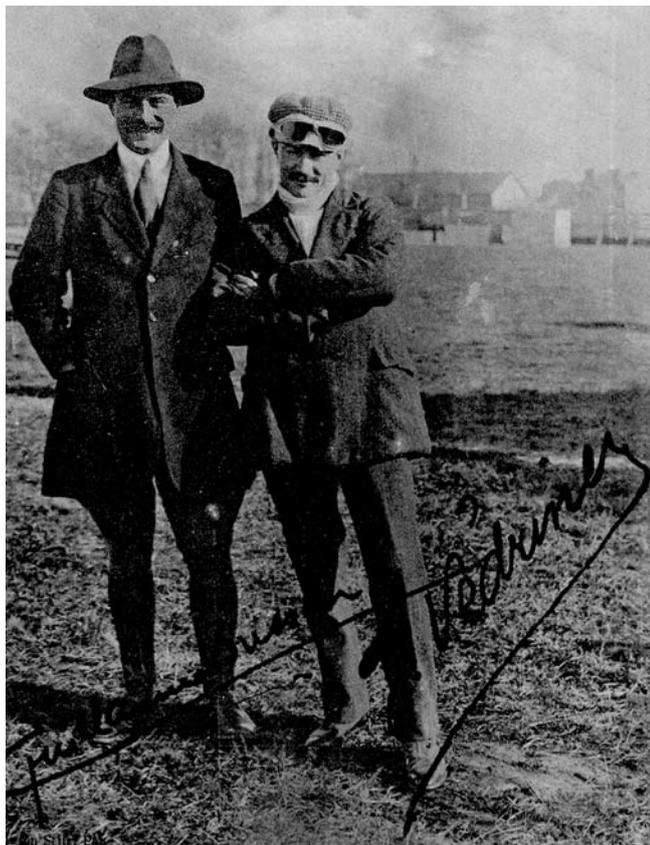
mente se adopta este proceso, ya sea París, Londres u otra ciudad. Las señales deben dar las distancias de la capital del país, que en Europa, se puede lograr bastante bien; o sería apropiado dividir Europa en zonas y aplicarles el sistema.

GUILLAUME BUSSON: *El sistema de la Liga Aérea Nacional para las rutas aéreas es el más práctico de los sistemas que se han propuesto hasta la actualidad. No requiere saber nada de memoria. Basta con tener un mapa a pequeña escala en casa, donde se registran las distancias, y consultarlo antes de la salida. Tres minutos es suficiente para prepararse para un viaje de doscientos kilómetros. En el camino, la vista de los números sobre el terreno indica, si es necesario, la corrección que debe hacerse en la dirección de supervivencia.*

ADHÉMAR DE LA HAULT: *El Sr. Quinton, cuya actividad incansable y dedicación sin límites es conocida por la causa de la aviación, acaba de presentar, al comité directivo de la Liga Aérea Nacional de Francia, un sistema de posicionamientos de los más ingenioso.*

GUILLAUME BUSSON: *Lo difícil que es volar cuando tienes que viajar largas distancias. Esta orientación lo hará más fácil. Pero, la aviación hará más progreso, ya que los viajes se multiplicarán, estaremos cada vez más fuera en todos los climas y las distancias*

¹ Interpretación de RESCATE.



Guillaume Busson, aviador, piloto de pruebas; es acompañado en la foto por el gran piloto francés, Jules Verdines, vencedor de la París-Madrid. (ARCHolo).

recorridas serán más numerosas, más variadas y más largas; en pocas palabras, se está creando un turismo aéreo y habrá que darle la facilidad de orientación e identificación como primera instalación. Saber dónde estás y saber a dónde ir: es en esta fase donde los problemas que la nueva locomoción planteará en términos de distancias a cruzar. Obviamente no es una cuestión de representar en el suelo en letras lo suficientemente grandes como para ser visibles, el nombre de los ríos en su confluencia, las principales ciudades de los caminos de o sólo los pueblos. Quinton ha resuelto este problema de detección de una manera muy elegante. Propone representar por dos números, cualquier punto del suelo. ciudad, pueblo, etc. El primero de estos números siempre indicará la distancia norte o sur al paralelo de París. El segundo dará la distancia este u oeste del meridiano en París. Así, dice el Sr. Quinton, si un aviador que emerge repentinamente de la niebla ve el signo 168-53 en el suelo, este signo le enseñará que está a 168 kilómetros del paralelo de París y a 53 kilómetros del meridiano. Los dos números que se resaltan indican que las distancias están al norte del paralelo y al este del meridiano, de lo contrario estarían al sur y al oeste.

Por lo tanto, las cifras de Saint-Germain-en-Laye son 4-18. El primer número siempre indica la distan-

cia al paralelo, el segundo al meridiano. Se i honcibe que no sólo podemos señalar a todo un país, sino también saber si, viajando por encima del suelo de este país, no hemos perdido la dirección correcta.

Quinton cita un ejemplo. Se supone que uno quiere alcanzar el punto 437-8. Si hay una línea debajo del 8, significará que la ciudad se encuentra a 437 kilómetros al sur del paralelo de París y 8 kilómetros al este del meridiano.

Después de media hora de viaje, el avión está envuelto en niebla. El piloto avanzó a la brújula durante dos horas. De repente en un adelgazamiento de un número aparece, 230-4. Estas cifras no se resaltan. Así que estamos en el sur, pero al oeste de París. Fuimos deportados a la derecha. Cuando se suman los números 8 y 4, se puede ver que el desvío ha «sido de 12 kilómetros» de largo, inmediatamente oblicuamente a la izquierda. Si además y a primera vista, por encima de cada localidad, se podían ver las direcciones o, E, N y S, los viajes ya serían mucho más fáciles.

Así que supongamos que un aviador que desea hacer el viaje desde París a una ciudad situada al suroeste de la capital. Supongamos que cada localidad tiene su propia cruz de puntos cardinales claramente visible. Quinton sabe a dónde tiene que llegar. Si asumimos que durante una hora se pierde en la niebla, cuando ve el suelo buscará la cruz de los puntos cardinales, y si en relación con su dirección de caminar esta cruz ha cambiado de posición ya sabe, sin buscar signos conocidos, que su camino ha variado. Las cifras le dirán el valor de la desviación y puede cambiar su dirección en consecuencia. La ventaja de las cruces monumentales hace que un aviador que, por un tiempo, habría perdido de vista la tierra, siempre puede, tan pronto como ve una cruz de nuevo, reanudar un camino paralelo al que debe seguir, la desviación de la ruta exacta es por lo tanto siempre de poca importancia. Estos orientadores podrían ser fácilmente construidos de material pedregoso, pintados de blanco, e instalados en un prado lo más cerca posible del asentamiento. Un pequeño brazo, partiendo del centro, le diría al aviador dónde debe buscar los números del sistema del Sr. Quinton. De esta manera la lectura sería aún más rápida. Pero hoy en día, muchos pilotos siguen, aparte de la carreteras principales un tipo completamente diferente de indicación. Se podría hablar o llamarlos instalaciones. Las instalaciones son, por ejemplo, hangares existentes que se pueden alquilar por una o más noches, una planta de gas (para globos y dirigibles), una estación de suministros donde se pueden encontrar piezas de repuesto: hélices, tensores, ruedas, lonas, etc. ■

La fuga de Gilbert contada por un testigo

Equipo de redacción de la Revista RESCATE

ANTES DE QUE EL LECTOR comience su excursión por los párrafos que dan cuenta de esta historia de un gran piloto que sobrevivió a la primera guerra mundial, hagamos una advertencia sobre los contenidos. En muchas ocasiones, la identidad de los combatientes, especialmente si se trata de militares de graduación y significativos en la lucha aérea, se identifican por una sola letra, sin más que en ocasiones el grado de autoridad que le correspondiese, pues bien, esto es debido a que el artículo ha sido elaborado desde documentos o noticias, que por proceder del mismo momento de la guerra, los nombres de algunos combatientes se ocultaban para mayor seguridad de los mismos y también para que no se hicieran cálculos sobre los movimientos entre escuadrillas de algunos de los más destacados pilotos. Por otra parte, recordar que por acuerdo internacional, todo retenido en un país neutral, por haber sido detenido en territorio de tal característica, las fugas no eran una opción para los prisioneros, pues si un país neutral devolvía los prisioneros a alguno de los países combatientes, perdía la condición de «neutral», ya que se entendía que facilitaba combatientes a uno de los bandos.

LAS BATALLAS de Gilbert por reencontrarse con la Patria, escapando de su confinamiento en Suiza país neutral, están contadas aquí por él mismo, a través del relato que de su fuga nos hace su confidente, auxiliar y compañero en la escapada. Son aportaciones incomparables que tenemos la suerte de poder reproducírselas a nuestros lectores tras nuestros rastreos de la historia de la aviación francesa.

Podrán leer, como nosotros lo hemos hecho con entusiasmo, en una redacción «original y absolutamente incontestable», los detalles de hechos gloriosos que ahora tras largo tiempo olvidados **rescatamos** desde la historia. Fascinarán a todos los aficionados a la historia de la aviación que, habiendo aplaudido las magníficas hazañas quién siendo un pionero y piloto civil de grandes victorias, igualmente fue admirado como piloto de Caza aérea y elogiado por el desinterés de quien, como reconocido héroe, fue a tomar su lugar en una prisión y sacrificó una libertad que con gran esfuerzo se había ganado

De haber sido visto, como yo le vi (nos dice su confidente), hojeando febrilmente páginas y páginas de todos los documentos que le permitieran recordar su historia aeronáutica, buscando la fecha de la pelea, la hazaña que su memoria ya había olvidado



Uno de los últimos retratos del celebrado piloto Eugène Gilbert (BNF Gallica).

en el caos de los días que siguieron, para tener una idea exacta de lo que esta pequeña colección sagrada y preciosa de fechas y hechos tenía para él. Solo entonces se pueden entender los ligeros escrúpulos que de alguna manera detenían mi pluma.

Y aun así. ¿No me lo confió, sin ninguna restricción, en memoria de esta amistad, nacida ayer, pero ya sólidamente sellada por ansiedades comunes? ¿Cómo podría dudar en publicar las páginas más conmovedoras? Éstas, son horas heroicamente vividas al servicio de la Patria y anotadas con la más modesta simplicidad, ya que solo uno podría vivirlas... y escribirlas, un pequeño «chico de Francia».

Gilbert es uno. Su vida es el mejor ejemplo de esto.

Imperiosa vocación

Conductor-mecánico en un garaje de automóviles de Clermont-Ferrand, leyendo los periódicos que diariamente relataban la destreza de nuestros intrépidos pilotos, Gilbert solo tenía un deseo: convertirse en aviador.

Una idea bastante simple en sí misma, pero con un serio obstáculo para ello. ¿No necesita una suma bastante grande para pagar su aprendizaje y garantizar los efectos de un accidente siempre posible? Sin embargo, era cuestión de tiempo, porque una buena mañana de julio de 1910, a fuerza de ahorro, llegó, con el capital en el bolsillo, llamando, bien decidido, a la puerta del fabricante Blériot.



GILBERT, piloto civil, en dos imágenes previas a su participación en la Gordon Bennett (ARCHolo).

Acostumbrado a la velocidad y excelentemente dotado, su aprendizaje fue de corta duración. Un mes después de unirse a Blériot, pasó con éxito ante la comisión del Aéreo Club de France, su examen para el brevet de piloto de aeroplano. El ejército se lo llevó y fue ingresado en un cuerpo de aviación, completó sus dos años de servicio allí.

Su verdadero debut en público data de diciembre de 1912. En ese momento, rompió todos los récords de velocidad de 300 a 600 kilómetros. A principios de 1913, hizo París-Lyon-París «sin parar» en tres horas y media, rompiendo el récord de distancia de ciudad a ciudad. El 24 de abril, ganó la Copa Pomery con París - Medina del Campo (1.050 km.). Incluyendo París-Victoria (850 km.) sin escalas. Es el primer aviador que ha cruzado 1.000 kilómetros entre el amanecer y el atardecer. Luego están Ambérieu Compiègne y Paris-Saint-Affrique.

Estas diferentes actuaciones ya han adquirido cierta popularidad para él cuando, el 31 de octubre, tuvo éxito en su maravillosa incursión del Mar Báltico de París en cinco horas veinte minutos sin parar. Es entonces la consagración de su popularidad y, además, de la fama mundial. Téngase en cuenta que Gilbert recibió la medalla militar a título civil, por los servicios prestados a la aeronáutica militar. En marzo, una caída lo mantiene alejado del aire y solo en junio vuelve a llamar su atención al ganar la Copa Gordon Bennett, con su Tour de Francia en treinta y nueve horas. En compañía de Garros, participó en la reunión en Viena, donde ganó numerosos premios y, como él, asistió al funeral del Archiduque. Ahora es el mes febril de julio de 1914. Como todos los franceses, el audaz piloto está listo para cumplir con su deber...

Gilbert relata sus combates

La guerra ha llegado. El ejército se lo llevó y fue ingresado en un cuerpo de aviación, completó sus dos años de servicio allí. Era hora de que todos pongan sus propias cualidades al servicio de la Patria. Gilbert no fallará. Sin duda su audacia, su compostura y su coraje nunca habrán sido puestos a prueba. Pero nunca se salió con tanta gloria. Cabo, ahora está subordinado. Rayas, citas, condecoraciones fueron ganadas con gran heroísmo: allá arriba. En medio de una lucha al aire libre, una expresión muy permisible, en contraste con la terrible guerra subterránea, a menudo bordeando la muerte, pero sembrándola él aún más a menudo.

¡Esto es la guerra! Él lo sabe. Y también sabe qué ser: despiadado en combate, caballeroso para el enemigo vencido, respetuoso antes de la muerte. Tal nos mostrará sus peleas.

El primer combate tuvo lugar el 31 de octubre de 1914. Aquí se describe en unas pocas líneas.

Gilbert está hablando. *Al este de Arras, veo un Taube persiguiendo un biplano francés; me acerco cuando el piloto del Taube estaba apuntando al biplano con su revólver. El capitán de V... dispara. El piloto levanta la vista y está aterrorizado de vernos por encima de él. El capitán dispara dos veces más; el Taube desciende abruptamente y aterriza en un campo enemigo, ciertamente golpeado.*

El 18 de noviembre, en compañía del Capitán B... va en busca de los Albatros que acaban de lanzarles bombas. «Los encontró y disparó a unos 1.000 metros sobre Amiens y continuó hasta Koye. El Capitán B... disparó cinco browings, quince mosquetones y finalmente toma mi revólver y dispara las seis balas. Al final hace acrobacias a su lado para asustarlo; el boche hace esfuerzos desesperados por



DE HÉROES : 1º Gilbert y Garros ; 2º Gilbert y Pégoud (esta fotografía es una de las últimas que se tomaron antes de la gloriosa muerte de Pégoud). (Fuente ARCHolo).



GILBERT y su famoso aparato de caza, con el que derribó cinco aviones AVIATIK. (ARCHolo).

evitarle. Quiere dificultarle seguir volando. Finalmente lo abandona y regresa a Amiens.

«El Capitán B... tenía las manos congeladas en segundo grado. Había permanecido cuarenta minutos sin guantes, en alturas entre los 1.900 y los 2.000 m».

Esta caza no concluyó sin problemas. Una bala de ametralladora del avión boche atravesó el ala derecha, otra el fuselaje y el tanque de popa, pasando a 15 centímetros por detrás del Capitán B...

El 17 de diciembre, otra cacería contra un Albatros. «Finjo ir a Arras y dejarle pasar por encima de nuestras líneas. Cuando ya me ha sobrepasado, tomo su altura y colocándome a su cola vuelvo al ataque; él da la vuelta y responde, pero no regresará a la base. Yo lo corto y el Capitán B... le dispara. Veo su fuselaje roto por una bala. Pica. Estamos a 2.200 metros. También le disparo cuando me acerco a él. El Capitán B... todavía continúa disparando. El piloto del Albatros, se levanta y veo sangre en su casco. Todavía duele y, como estoy a solo 800 metros de distancia, regreso y miro. Él ya en tierra se vuelca en un campo. ¡Pobre Albatros!

Aquí estamos ahora en combate, lo que le valió la cruz de los valientes. Era el 10 de enero de 1915: «Salgo a las 9 am con P... Veo un avión alemán frente a mí; lo persigo y solo logro alcanzarle sobre Amiens. Subo a 2.500 metros y pico abajo; paro el motor y P... le dispara. El piloto es alcanzado, él pica abajo. Segunda bala: el pasajero es muerto, se

desploma. Tercera bala: el piloto recibe el impacto en el cuello; herida dolorosa y pronto aterriza en R... Me doy la vuelta; descendo a su lado. Su motor está funcionando y humeando. Llegan los gendarmes, aterrizo. El conductor de la ambulancia le está introduciendo en ella».

La última de estas magníficas peleas no es la menos conmovedora. El 17 de junio de 1915, en el frente y ante el general T..., Gilbert realizó un vuelo de exhibición, simulando un ataque, cuando apareció un avión boche.

«Me meto en mi monocasco y voy a por el boche; No le quito los ojos de encima. Entramos en las nubes a 3.200 metros. Me persigue unos metros en las nubes y vuelve a bajar. Insisto y logro atacarlo a 3.000 metros. Él abre fuego. Inmediatamente disparo mis tres cargadores. A medida que me acerco, veo agujeros en su fuselaje. Puse el cuarto cargador y lo atacué de nuevo, veo al piloto levantar los brazos y el avión pica verticalmente. Lo estoy cuando veo que mi avión está plagado de balas. Siento la sangre correr por mi manga; Tengo un ala perforada. También había escuchado las balas tocar mi avión. Él todavía está picando, también. ¡Que velocidad! Decidí ponerme de espaldas en lugar de perder mi punto de contacto con el suelo.

En fin! Desaparece a mitad del camino sobre unos árboles por encima de X. Desciendo 100 metros y solo veo árboles rotos que marcan el lugar de la caída. Pienso en aterrizar en el valle, pero el miedo a romper me lo impide. Además, mi motor es débil. Regreso 100 metros sobre Thann. En las calles, la multitud levanta los brazos hacia mí.

El motor se debilita cada vez más; finalmente, aterrizo cuando el motor ya no lo quiere. Estoy rodeado y felicitado. Me desnudo y noto un rasguño en el codo, sin duda causado por una bala explosiva.



En pleno vuelo de caza, Gilbert es fotografiado por un compañero aviador de un aparato que volaba en formación con él.

«Luego nos dirigimos en dirección al espolón donde cayó el Aviatik «boche». En el camino, todos bajan con una pieza del dispositivo. ¿Qué quedará de él?».

«Después de algunas paradas, finalmente llegamos, por la noche, cerca de lo que queda del avión. Tubos doblados dos de los cuales están rotos y el motor. Ni lienzo ni madera».

«Después de tomar fotos con magnesio, volvemos en busca de mi avión».

«¡Que día!» En este día Gilbert terminó la serie de sus peleas. Una vez más su audacia y su coraje iban a ser puestos a prueba, pero bajo condiciones completamente diferentes. Se le ordenó bombardear los «Zeppelins» en su propio escondite, en Friedrichshafen. El pájaro, ¡ay! tuvo que volar desde tierra francesa para nunca volver a su nido. Volviendo para bombardear Friedrichshafen, Gilbert aterrizó accidentalmente en Suiza. Su avión capota. La rabia se apodera de su corazón, el audaz piloto se rinde, se da cuenta de que no puede irse y que, en adelante, será retenido como prisionero en un país neutral.

Emotivo adiós a Pégoud

Es un domingo. Hace buen tiempo. Gilbert es despertado por su fiel D... y comienza sus preparativos. «Sello mis papeles y pongo como precaución los objetos que deben, en caso de desgracia, ¿alguna vez lo sabemos? - ser enviados al Sr. Bafard. ¿Qué me deparará este viaje? ¿Será bueno? ¿Será malo? Me encargo de cargar las bombas que coloco en mi avión y almuerzo. Una última mirada, y le pido al bueno de Pégoud que me acompañe a Basilea para protegerme de los Aviatiks. ¡Qué ironía!

«Salida a las 7:30 am. Buen despegue: alcanzo los 2.000 metros en veinte minutos.

Pégoud se une a mí a 2.300 metros. Cruzo las líneas a las 8 en punto. Sin cañón Estamos viajando en una lata, cuando veo un Aviatik a la izquierda. ¿Vendrá a por nosotros? No Paso L...; los lugareños creerán que vamos a bombardearlos. Pégoud me deja en este momento. Nos despedimos; tengo lágrimas en los ojos de preocupación por él. ¿Lo atacarán a su regreso?».

«Finalmente aquí estoy en el Rin, que puedo ver bastante bien. Estoy a una distancia conveniente de la frontera suiza. Veo a Schaffouse: evito, luego sabiamente el enclave, y desde allí me sumerjo en el lago de Constanza, que puedo ver muy bien, a pesar de un cielo nublado. Tomo fotos y llego a Friedrichshafen, el objetivo de mi misión».

En el nido de «buitres»

«En este momento estoy siendo cañoneado fuertemente. Son las 10 en punto; Estoy feliz porque caminé bien».

«Los hangares están disponibles para mí. Apunto a uno y, después de cortar el acelerador, dejo caer mis proyectiles izquierdos. Me vuelvo y apunto a los hangares y talleres nuevamente y dejo caer mis últimos proyectiles. Doy la vuelta y me alejo, porque el cañón enemigo está en pleno apogeo. Cuando llego a la orilla del lago, doy la vuelta porque quiero ver mejor el daño que he causado. Pero las nubes han funcionado y apenas puedo verlo. Tomo algunas fotografías y vuelvo a girar para escapar de los obuses que estallan a varios cientos de metros por encima y por debajo de mí. Tomo el camino de regreso. Hace mucho frío porque estoy a 3.600 metro de altura.

«Apenas veo el Rin a través de unos pocos agujeros en las nubes, que se están espesando cada vez más, otra vez evito Schaffouse desde una gran distancia, sobre todo evitando volar sobre la frontera suiza. Mi combustible se agota en el tanque delantero. Quiero bombear para llenarlo de nuevo, pero no llega nada. Bombeo más fuerte, todavía nada. Siento el golpecito en el tanque trasero de que no está cerrado. No. Miro alrededor y finalmente encuentro que el grifo ha explotado. ¡Diablos! ¡Tres veces maldita sea! Estoy mirando en el fuselaje. Nada. Debe haber hecho el agujero en el piso. Para empeorar las cosas, el viento está retrasando mi velocidad y ya no avanzo como antes. Cambio a la ruta más corta que evite la frontera suiza. ¡Me quedan solamente 20 litros de combustible para más de 125 kilóme-

tros! ¿Llegaré? Me esfuerzo por tapar los orificios del grifo con los dedos, pero no puedo sostenerlo por mucho tiempo, porque mi aparato comienza a picar y deslizarse.

La presión comienza de nuevo. Me puse el pañuelo. Se está acabando el tiempo y el nivel de combustible está disminuyendo: ¿Qué pasa si me quedo sin combustible antes de nuestras líneas? ¿Tierra en Alemania? Nunca. ¿En Suiza? Certeza de que seré capturado. Solo me queda una esperanza: elegir un buen terreno lejos de las casas, en territorio suizo, aterrizar, bombear fuertemente mi gasolina y lograr partir antes de que lleguen a apresarme. Tengo que tomar una decisión firme, porque solo me quedan unos pocos litros de gasolina y todavía me quedan 60 kilómetros para el objetivo. Veo Basilea, distingo Belfort y adivino Fontaine. ¡Qué situación tan terrible! Es la tortura de Tántalo. ¡Quiere volver a su nido y se vea obligado a ir a un refugio que puede convertirse en una prisión! Algunos fallos de carburación. Tienes que bajarte y quedarte lo suficiente para reiniciar el motor en caso de mal terreno».

El instante trágico del aterrizaje

«Son las 11h 30 m. Esto es Rheinfelden. Un gran prado rodeado de bosques entre Magden y Rheinfelden se le ofrece. Le gusta, porque está bastante lejos de las casas. Además, el terreno le parece favorable; la hélice se le detendrá, y, piensa, el motor, se apagará. Empieza a rodar ya en tierra, diciendo: «¡Uf! Pero antes de que haya tenido tiempo de pensar, se vuelca el avión y queda colgando del cinturón.

¿Qué ha pasado? ¿No lo comprende! Sale cayendo del dispositivo; se encuentra muy aturdido en parte por el terrible resfriado que en los últimos días ha soportado. Además, cinco minutos antes de aterrizar, atravesó una nube de nieve a 3.000 metros.

«Contempla contrariado su avión. ¡Ira y maldición! La hélice está rota y la cabina también. Todavía no entiende cual podría haber sido la causa de su vuelco. Nadie acude; hubiera tenido tiempo de sobra para irse o esconderse; lo siente. Pero, ¿qué hacer? ¿salvarse? A donde iría. En principio él se veía ahora muy mal vestido para hacerse ver y aún más insensible por lo accidentado del final del vuelo. Apenas podía caminar. Un ciclista pasó por el camino: indiferente mira el lugar del accidente, y sin detenerse se va. No es raro, los suizos se muestran ajenos al conflicto bélico.

Estaba confuso son todo tipo de reflexiones cuando ve que se acerca un automóvil del que descienden varios soldados y un oficial. «Se detienen muy cerca de mí y se presenta el oficial. ¡Me des-



El AS de la aviación francesa en la primera Guerra Mundial, teniente Adolphe Pégoud.

pierto! (me había ido un instante en un mareo) Me doy a conocer a mi vez y, después de haber respondido las preguntas habituales, ¿lo estoy?, quedo apesadado y pienso que muy seguramente me internarán. Reprimo la ira porque la situación me condenará a la inactividad y acompaño a los «anfitriones». Al seguirlos, observo un borne del tren de aterrizaje de mi avión medio escondido en la hierba y no tengo problemas para deducir que ello ha sido la causa de toda mi infelicidad.

«En el camino que nos lleva a la estación, porque tengo que tomar el tren a Berna a través de Basilea, soy objeto de cálidos aplausos. Me gritan «¡Viva Francia!» Las mujeres me tiran flores. Es una gran alegría para mí ver estas muchas expresiones de simpatía de la población.»

«Me llevan a una pequeña oficina. Me voy, siempre acompañado por el mismo teniente, ahora a Berna. Ya dentro del tren, pienso en mis camaradas y en ese buen Pégoud que en otras circunstancias acudiría a recibirme. Mi único consuelo es pensar que he cumplido completamente mi misión. ¡Ay! ¿podré cumplir otras misiones más?».

«Aquí estamos, en Berna. Nuevamente. El jefe de estación me ruega que vaya a un pequeño salón para esconderme de la curiosidad pública.»

«Comprometerse: es tarde, un comandante viene a advertirme que no seré interrogado hasta el día siguiente. Me llevan a un hotel, que estará vigilado por dos centinelas, uno en mi puerta y el otro en la acera».

«No puedo dormir, muchas cosas me vienen a la mente y me ponen nervioso. ¡Qué día tan triste! ¡Qué mal sueño!».

El suplicio de la inacción

En el camino le pidieron su palabra de honor. La dio con la facultad de reanudarla, de acuerdo con las costumbres de la guerra, después de lo cual, fue dirigido a Hospenthal, un lugar elegido por el Estado Mayor suizo para su internamiento.

Al contrario de lo que ciertos periódicos suizos, generalmente mejor informados, anunciaron, nuestro valiente piloto no disfrutó, en su internamiento, de esta gran libertad que parecían decir y las medidas tomadas contra él no fueron las más benévolas. Sujeto a una estrecha vigilancia por parte de la policía, también tenía un centinela frente a su hotel, montando la vigilancia día y noche. Sus caminatas se limitaron en primer lugar a Hospenthal, y si luego logró ir a Andermatt y Réalpe, se lo debía principalmente a las quejas que dirigió a las autoridades militares.

En el hotel, donde podía entrar y salir libremente, se hizo amigo de una buena anciana, pariente del laureado y desafortunado teniente Reginald Warneford, quien, a su llegada, le prestó delicada atención. Cada día recogía flores de campo e hizo un gran ramo de flores en colores franceses que colocó prominentemente en la mesa donde el aviador estaba tomando sus comidas. ¡Una forma conmovedora de expresar simpatía por nuestro país! Otra amistad, no menos grandiosa para él, fue la de un ingeniero francés de Réalpe.

Las visitas fueron bastante numerosas para él. Si algunos lo molestaron, porque mucha gente vino a verlo por curiosidad, otros, por otro lado, fueron una agradable sorpresa para él. Los que recibió de los aviadores suizos Audemars Piguet y Agénor Parmelin, grandes amigos de Francia, lo emocionaron particularmente.

Todo esto fue solo un ligero ablandamiento de su triste destino. Y Gilbert no podía acostumbrarse a esta inactividad y especialmente a este cautiverio que lo mantenía lejos de su tierra natal.

Un pensamiento le obsesionaba: regresar a Francia y retomar su lugar en la gran pelea.

Cuando lo vi por primera vez, el 24 de julio, acababa de escribir a las autoridades militares suizas, pidiéndoles que fueran liberados a cambio de una medida similar para un oficial alemán, y estaba esperando una respuesta.

«Si me lo niegan», dijo, «tendré que considerar escapar».

En la promesa que me hizo de mantenerme informado de sus intenciones, lo dejé.

Cuando, unos días después, recibí una carta de él informándome que su solicitud no había sido recibida favorablemente y que deseaba verme, lo entendí.

Solo me quedaba irme.

En Ginebra, mi primer cuidado fue ponerme inmediatamente al teléfono con él para programar una entrevista secreta, porque realmente no podía, sin arriesgarme a levantar sospechas, volver a reunirme con él en su hotel. Sin embargo, tuve que tener cuidado. Estaba consciente de que sus conversaciones telefónicas fueron más o menos escuchadas. Solo el lenguaje desviado podría evitarnos cualquier indiscreción deseada. Esto es lo que hice.

– ¡Hola! Gilbert!

– ¡Hola! No me encuentro muy bien del todo, me siento muy contrariado.

– ¡No! Es que realmente no sale lo suficiente. Salga a caminar, será una buena distracción, hay lugares encantadores hacia el río. Podrá recoger algunas flores cantando la Marseillaise. Eso mantendrá su mente ocupada. «Su respuesta no me dejó ninguna duda. Él me había entendido. «Iré mañana». Su respuesta me decía mucho. Así que no tuve tiempo que perder.

Plan de escape

Me iba la misma tarde. Sin embargo, una pequeña transformación fue necesaria para mí. En estos países montañosos donde el turismo está a favor, el vulgar «pekin» se mira particularmente si no se viste en la ocasión adecuada. Como apenas era el momento de pasar por un tamiz de este tipo, en el mejor de los casos logré encajar completamente en la decoración, con ropajes diferentes y por lo tanto, algo transformado, y siguiendo el pintoresco camino de Saint-Gotardo, llegué al lugar acordado.

Discretamente, con la mirada estaba buscando a Gilbert. Un corto silbado de Marsellesa me hizo comprender el lugar exacto donde se encontraba: un bosque; Entré con confianza y me encontré con él.

Luego me explicó que su propuesta de ser liberado a cambio de la misma medida para un oficial boche no había sido admitida. Los alemanes no la querían en absoluto, solo tenía un oficial cautivo de Francia. No quería esperar para recuperar su libertad: tenía que escapar.

Y luego me dijo: «Si me consiguen su ayuda y su dedicación, a más tardar mañana me pondré en orden para redactar mi discurso, que enviaré por la mañana al Comandante del Estado suizo, y podemos intentarlo Este escape sería el domingo antes del amanecer. ¿Aceptas?».

Sin dudar, respondí: «¡Sí!».

Entonces le presenté el plan que había estudiado extensamente para esta eventualidad. Se confió a mí. Me citó para que al día siguiente le trajera la ropa y los objetos necesarios. Y nos separamos.



Recibido por el Aeroclub de París a su llegada de Suiza.

Las últimas preparaciones

Regresé a Ginebra.

Hice todas mis compras, no sin intrigar a un pequeño y valiente empleado, a quien sin duda le pareció extraña la idea de querer ropa más grande que mi talla, y reanudé el tren hacia Göschenen, porque tenía poco tiempo.

Pensé en tomar al autobús que hace el servicio de Hospenthal, porque comencé a estar cansado de todos estos viajes, pero tuve que abandonar esta idea. Cuando estaba a punto de subir, vi al dueño del hotel de Gilbert; y como pudo reconocermelo, fue mejor para mí sufrir la tortura de hacer esta ruta nuevamente a pie.

Cuando llegué a la reunión, Gilbert me había estado esperando durante mucho tiempo. Después de haberle dado, con la ropa como de turista; los objetos esenciales para su «camuflaje», hicimos nuestros últimos arreglos, no sin haber determinado previamente que en ningún caso usaríamos la fuerza.

Nos separamos Solo deberíamos encontrarnos de nuevo en el camino, ¡el escape ya había comenzado!

Gilbert, que había escondido debajo de su uniforme la ropa que le había traído, regresó a su hotel y yo a Andermatt, a donde regresé, solo para matar el tiempo, en un café de segunda categoría. La sala estaba llena de soldados. ¡Elegí bien! Mi entrada apenas se notó, porque la atención general estaba centrada en un pianista, un soldado, quien con notable virtuosismo, tocaba las más variadas canciones.

Escuchando música, el tiempo vuela. Cuando salí del café, todavía mecido por el ritmo de un bonito vals, me di cuenta de que había pasado dos horas allí.

Fuertes emociones nos esperan.

El viento y la lluvia estaban furiosos. Lo queríamos; No tenía nada de qué quejarme.

Estuve a la hora señalada, en mi puesto, un terraplén de ferrocarril frente a la habitación de Gilbert,

y me instalé lo mejor que pude. En varias ocasiones mantuve la alerta, en aquella noche oscura, hacia los alrededores del hotel. Nada sospechoso se me apareció. Entonces, cuando el tiempo acordado sonó en el campanario, no tenía señal que hacer. Para Gilbert era casi seguridad y, naturalmente, sin ruido, podía, por medio de una cuerda, dejarse deslizar por la ventana.

No lo vi hacerlo, la noche era tan espesa. Solo un ligero susurro me hizo darme cuenta de que la operación tenía que estar terminada.

Subí a la carretera y lo encontré allí.

Apenas podía reconocerlo. Sin embargo, para mayor seguridad, fuimos al pequeño bosque, el lugar habitual para nuestras reuniones, y allí, a la luz de una pequeña lámpara eléctrica, le hice un examen regular.

Solo la barba me preocupó un poco. Negro, descubrí que hacía un contraste demasiado marcado con su tez bastante pálida. Me tranquilizó lo mejor que pudo y tomamos el camino a la estación. Nuestra primera preocupación fue la de tres oficiales que se dirigían hacia los barracones.

¿Nos iban a interrogar? Vano miedo

Ciertamente nos cuidaban menos de lo que nos preocupábamos nosotros por ellos.

La primera emoción, y no menos importante, estaba reservada para nosotros a media hora de distancia, cerca de una reserva de pólvora que está en el camino.

Cuando llegamos allí, un centinela nos ordenó parar. Gilbert, que estaba un poco detrás de mí, se acercó; lo que hizo que este centinela creyera que estábamos desobedeciendo su orden. Entonces nos conminó por segunda vez para que nos detuviéramos. Como no queríamos forzar una tercera advertencia, grité: «Sí», luego nos dieron la orden de avanzar.

¿Qué iba a pasar?

¿Fue esta tensión nerviosa en la que me encontré lo que me hizo juzgar mal? El hecho es que el centinela me impresionó desfavorablemente. Por invitación suya, tuvimos que explicar el propósito de nuestra presencia, en ese lugar, en ese momento. Debo decir que olvidamos darle la razón exacta. ¿Qué le contestamos?

No sé.

Sin duda, este valiente soldado debe haber encontrado suficientes nuestras explicaciones, ya que, al haber anotado en un registro nuestros nombres, domicilio, etc., etc., pudimos continuar nuestro viaje.

Dos veces más podríamos haber sido arrestados. Simple formalidad militar, ya que ni siquiera nos interrogaron, así íbamos saltando controles.

Cuando llegamos cerca de la estación con un ligero adelanto sobre el horario del tren, y como la lluvia seguía cayendo fuertemente, nos refugiarnos bajo un cobertizo. Estuvimos allí, tranquilos, seguros de que habíamos pasado las horas más difíciles de esta fuga, cuando los estridentes pasos franceses nos hicieron comprender lo que una atrevida paz se había atrevido a hacer.

En menos tiempo del que lleva escribirlo, Gilbert estaba escondido en una carretilla y yo detrás de un carro. Fue una patrulla. Pasó.

Cuando se fue, tomamos el camino a la estación. Llegamos allí cuando el tren aún no estaba allí. Lo que nos obligó a una espera muy desagradable.

De hecho, un policía paseaba por la plataforma.
¿Iba a reconocer a Gilbert?

No sucedió nada. Cuando llegó el tren, subimos tan rápido en el primer vagón, que tuvimos la suerte de encontrar allí, en una penumbra, dos lugares que parecían estarnos reservados.

El tren se fue. Fue la última emoción seria en nuestra caminata. Dos horas después llegamos a Lucerna, donde el automóvil nos estaba esperando para llevarnos a Ginebra.

En el camino, Gilbert se transformó por completo. El turista barbudo peludo era ahora un automovilista recién afeitado que, con el mapa en la mano, lo indicó, ¡con qué precisión! La ruta a seguir.

Llegamos a Ginebra, nos tomamos el tiempo, en casa de amigos, previamente advertidos, para limpiarnos y cambiarnos, y en el ferry desde el lago de Ginebra fuimos a tomar el tranvía.

Media hora después estábamos en Annemasse. En la alta Saboya

¡Francia! exclamó con júbilo Gilbert.

No podíamos hablar, tanta fue la emoción que nos embargó.

Eso fue todo.

¿El resto? Ya lo conocíamos. La libertad de Gilbert sería de corta duración. Para no dejar dudas sobre su honor, el heroico aviador estoicamente, de acuerdo con sus jefes, regresó al exilio.

Y él está por allá. En estas montañas donde la nieve ya está cayendo, pagano, por las pocas libertades que disfrutaba, un escape que quería sobre todo para ser rentable para su país, a Francia. (Así sucedía, en aquél 1915, muy reciente aún el inicio de la Gran Guerra.)

Firmaba este artículo A. BONTEMP.



La visita a sus padres y hermana fue su preferencia tras el confinamiento en Suiza.

Gilbert en la prensa española

Revista MADRID CIENTÍFICO: El aviador Gilbert ha ganado la copa Pommery venciendo en el record de velocidad. Salió de París el día Sí de Octubre y en cinco horas y cuarto recorrió 1.060 kilómetros, aterrizando en Pomerania. La velocidad media ha sido, pues, 200 kilómetros por hora. Dicho aviador se plantaría, por tanto, desde Algeciras en Bilbao en menos de seis horas. La velocidad alcanzada con estos aparatos extra-rápidos, parece realmente un sueño.

Otra del mismo: Notables recorridos aéreos. Se siguen registrando de poco en poco nuevos hechos señaladísimos en el progreso de la aviación, y entre ellos debe, por descontado, interesarnos el vuelo realizado últimamente por Mr. Eugenio Gilbert, salvando en ocho horas y veintitrés minutos los 967 kilómetros que de París dista nuestra ciudad de Vitoria. Partió Gilbert del aeródromo «Morane-Saulnier» de Villecoubly, en las inmediaciones de París, á las cinco y siete minutos de la mañana del 24 de abril y a la una y media de la tarde se apeaba del aeroplano en la capital alavesa. El viaje, refería poco después el aviador, no fue completamente fácil en todo el recorrido. «Desde París á Burdeos, dice, he marchado a 120 kilómetros por término medio por hora. Durante 300 kilómetros la lluvia me ha molestado bastante, por más que este inconveniente casi ha sido una distracción que me impidió dejarme dominar por la monotonía del trayecto. Desde Poitiers á Burdeos, lo mismo que desde Burdeos a Vitoria, he tenido que evolucionar por encima de las nubes y he debido orientarme con la brújula. Llevaba 200 litros de esencia á bordo de mi «Morane-Saulnier», el cual, lo propio que mi motor «Le Rhone», se portó admirablemente, terminando el viaje casi más fresco que yo. Al llegar á Vitoria, tenía aún en mi depósito esencia para dos horas. ¿Cansado? No estoy cansado; únicamente siento algún dolor como si hubiese estado sentado todas esas horas



Exequias fúnebres del piloto aviador francés, Eugène Gilbert.

en una silla sin moverme». «Entre Burdeos y Biarritz hube de mantenerme a una altura de 50 metros; tan violentas eran las sacudidas del viento apenas me remontaba algo más. Por otra parte, había una niebla muy densa, y mi temor era que me obligase a aterrizar. Entre Biarritz y Vitoria, tomé el desquite, permaneciendo constantemente a 300 metros de altitud». Dos horas después emprendía nuevamente el vuelo en dirección a Burgos, pero entre esta ciudad y Valladolid, la violencia del viento le obligó a tomar tierra en Medina del Campo. Con este vuelo se consideró que había ganado Gilbert el premio Pommery que consiste en 7.500 francos y la consabida copa, y que se dedicaba al aviador que hasta el 30 de abril efectuase el mayor vuelo en un día y en línea recta. Pero tres días después Gilbert quedó superado por el aviador Guillaux. Así de rápido cubría etapas el progreso de la aviación.

La correspondencia de España

La Copa Pommery

Dos aviadores a Madrid.-VERSALLES: Los aviadores Legagneux y Gisbert salieron esta madrugada en dos aeroplanos, proponiéndose llegar a Madrid antes de esta misma noche.

Se hicieron cronometrar la salida, porque aspiran a ganar el concurso de la copa Pommery. Gisbert, sigue. Legagneux, aterriza

PARÍS. El aviador Gisbert, que, como anticipé, salió a las cinco de la mañana de Versailles, pasó a las once sobre Biarritz sin aterrizar. Hizo de un tirón 860 kilómetros. Legagneux aterrizó en Angulema a las once y media. Hizo de una vez 450 kilómetros.

Paso de un aeroplano. MIRANDA. (Jueves, tarde.) A las tres y treinta minutos de la tarde ha cruzado un aeroplano sobre esta población. Marchaba a gran velocidad y en dirección hacia Burgos. Ignórase quién lo pilota. Vá con rumbo a Salamanca.



Trofeo COPA POMMERY conquistada por Gilbert por el record de mayor recorrido sin paradas, entre París y Medina del Campo en 1913.

BURGOS. (Jueves, noche.) Por esta población ha cruzado el aviador Gisbert, que, procedente de Francia, se dirige a Salamanca. Pasó a gran altura en un vuelo magnífico.

Caída de Gisbert. Ileso. MEDINA DEL CAMPO. (Jueves, noche.) A las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde llegó el aviador Eugenio Gisbert, que en el monoplano Morane-Saulnier salió de París a las cinco de la mañana y se proponía llegar a Salamanca cubriendo la mayor distancia para concursar en la copa Pommery. Se vio obligado a aterrizar por averías en el aparato en las inmediaciones de esta población.

Al tomar tierra, y después de un descenso rápido y arriesgado, volcó el monoplano, quedando el aviador debajo. Se le prestó auxilio y, afortunadamente, Gisbert estaba ileso.

LA EPOCA del 26 de abril: La conquista del aire El aviador Gilbert en Medina del Campo. Medina del Campo 25. El aviador Gilbert, en vista de las averías sufridas por su aparato, ha decidido desarmarlo y facturarle para París, donde procederá a su reparación. El objeto de Gilbert, al venir a España, era disputar la copa Pommery. Este premio, al que pueden optar todos los aviadores que gusten, durante el mes de abril, consiste en 7.500 francos y la copa, y se adjudicaba al piloto que, en línea recta, cubra mayor número de kilómetros en un día, con itinerario libre. (Gilbert pensaba ir a Berlín; pero al observar que el aire era contrario, cambió de idea y decidió venir a Salamanca. Gilbert ha regresado esta noche a la capital de Francia. ■

Pegoud ha muerto

Equipo de redacción de la Revista RESCATE

EL OSADO INVENTOR DEL «LOOPING» en aeroplano, el aviador que tantísimas veces se jugó la vida haciendo acrobatismos que si bien desviaban la atención de las gentes hacia el ejercicio de circo, consiguió en cambio infundir confianza a muchos aviadores pusilánimes, ha muerto en el campo de batalla.

Díjose en los primeros tiempos que Pegoud estaba prisionero, llegándose a afirmar (en aquellos primeros meses en que la fantasía atribuyó también a Vedrines determinado delito de alta traición) que Pegoud, que había hecho en Berlín numerosas e importantes amistades cuando realizó allí sus famosos ejercicios aéreos, *se había dejado prender* por las tropas del Kaiser.

La verdad restablecida ahora por la muerte desvanece todos aquellos infundios. Otros muchos quedarán sin rectificar.

Pegoud había nacido en Montferrat (Isère) en 1889, dedicándose a los deportes atléticos desde la mocedad.

Sentó plaza por cinco años en el arma de caballería y participó en la campaña de Marruecos de 1907-1908 en el 5.º de cazadores, ascendiendo a brigadier de húsares (12.º regimiento) y luego al 3.º de artillería, pasando más tarde a la escuela de caballería de Saumur.

En el campo de Satory, cuna de la aviación, puesto que allí hizo sus discutidas e indiscutibles pruebas el «Avión» de Ader, recibió Pegoud las primeras nociones de aviación.

Terminado su compromiso militar, Pegoud entró en casa de Bleriot el 8 de febrero de 1913, obteniendo al mes siguiente su título de piloto.

Entre Bleriot y él, discurrieron la posibilidad de evitar el *capotage* en el aire, que le llevó a la determinación de las disposiciones especiales adoptadas después.



Pegoud con Bleriot, ovacionado al término de sus primeros vuelos acrobáticos.

El 23 de agosto de 1913, Pegoud hacía su primer «looping», su descenso en paracaídas desde 300 metros.

El 1.º de septiembre siguiente volaba cabeza abajo y ya no se interrumpió la serie de sus éxitos en Francia, Inglaterra, Bélgica, Austria, Italia, Rusia y Alemania, donde el 25 de octubre de 1913, en Berlín, obtuvo la más sonada de todas sus victorias, pues 200.000 espectadores berlineses le aclamaron y le dieron vivas entre los que no faltaron vivas a Francia...

En ese día Pegoud hizo diez vueltas seguidas de «looping» y voló cabeza abajo setenta y siete segundos.

¡Acaso entre los que le aclamaron entusiasmados en Berlín, se hallara el que dos años después había de quitarle la vida frente a Belfort!

El «pegoudismo» tuvo grandes detractores entre las autoridades técnicas de la aviación.

El ministro de la Guerra francés se creyó obligado a dictar una disposición severa, prohibiendo terminantemente a los oficiales todo ensayo acrobático.

Tal era el número de imitadores afortunados de Pegoud, cuyos ejercicios aéreos pudimos presenciar en Madrid poco después, ejecutados por Domenjoz, piloto suizo, procedente también de la Escuela Bleriot.

La crítica mas racional que podía hacerse del acrobatismo aéreo es que el público, naturalmente poco ducho en aviación, consideraba en todos los países que sus aviadores eran *menos* aviadores si no hacían piruetas y flinflanés aéreos.

¡Descanse en paz el valiente aviador francés!

EFE

Así se recogió en España «Heraldo Deportivo, septiembre 1915» la muerte de Pegoud. ■

El final heroico del capitán Thélis Vachon

JACQUES MORTANE

Publicado en 1919 en la revista
Lectures por tous



Tengo lista mi cuenta,
no me importa.

En su día el periodista más prolífico, mejor informado y más conocedor de la Guerra Aérea, Jacques Mortane, muy acreditado promotor y director, durante la Grand Guerra, de la revista parisina «La guerre Aérienne», quizás pensó que a la juventud habría que darle una visión más real que la que se estaba proliferando con intenciones reclutadoras, como banderín de enganche, presentando comúnmente a la aviación que participaba por primera vez en guerra, con la mayoría de los relatos repletos de heroicos combates, enaltecimientos de aviadores muy condecorados, charreteras muy vistosas y las guerreras y uniformes muy coloridas e iluminadas con medallas y distintivos, oropeles y hagiográficas biografías.

Para dar otra visión más real, quiso por su parte aportar su experta y humana visión en la revista juvenil «JEUNESSE magazine; adventures; aviation» publicando el siguiente artículo sobre el «trágico» final del capitán aviador Thélis Vachon.»

No busquen Udes. este nombre en las enciclopedias de alcance, no abunda información sobre él, pues no era un aviador de caza, sino un valioso observador al servicio de la artillería francesa.

Alrededor de las 7 am había sido relevado Dau-court, por el segundo teniente Gavoret, para observación y vigilancia en favor de la infantería.

Niebla, nubes.

En la acústica interceptada por el ruido del motor, el capitán Vachon como piloto grita:

– ¡Ten cuidado de no perderte!

– De hecho, no hay distinción entre Sainte-Menehould y Argonne. Ya hemos pasado las trincheras.

– De repente, Vachon advierte:

– ¡ Aviones enemigos ;

– Gavoret salta sobre sus ametralladoras, mientras el piloto tira del palo para ascender y atacar. Dos de los fokkers los sobrepasaron por debajo. Otro llegando desde más arriba y por detrás, les dispara. Gavoret le hace orientaciones a su jefe y este le responde a la vez que zigzaguea para librarse del enemigo. El oponente ya no insiste. Otro que viene de más abajo, se eleva por la derecha disparando a medida que pasa y se va. Un último fokker vuelve a atacarle por detrás y se aleja. La pelea terminó: Gavoret da un suspiro de alivio.

– Pero la sangre fluye, enrojece el sudario del cuello y el Capitán Vachon dice:

– Me han dado.

– Creo que también me han herido, responde el subordinado, sentí un golpe cerca del hombro derecho.

– Voy a aterrizar, continúa Vachon, con una voz que parece velada.

– El observador indica la dirección hacia las líneas propias y el avión desciende, cruza el Aisne; El piloto retiene los motores tras cruzar un seto y aterriza con extrema precisión. El avión rueda por la inercia; un caballo se asusta; el piloto frenó a y en respuesta el ala izquierda tocó el accidentado suelo. El tren de aterrizaje se rompió, y el avión se detuvo sin volcarse. Llegan rápido los artilleros. Ayudan al observador a sacar a su jefe de la cabina, y es solo entonces cuando Gavoret se da cuenta de la magnitud del drama.

Una bala en el vientre

– Vachon le dijo:

– Tengo lista mi cuenta, no me importa. Estoy feliz de morir así. Rápidamente búscame un sacerdote.

– Él habla con su calma habitual. Lo colocan en una camilla. Llega el sacerdote: los valientes confiesan. Un médico examina la herida: la bala entró por la espalda en el lado derecho, haciendo un agujero insignificante. Cruzó el pulmón, y se alojó en el hígado produciendo una hemorragia interna. Vachon se ahoga, pero habla como si no estuviera grave.

– Eh! Le dijo a su pasajero: «Maniobré bien con mi bala en el estómago. Me afectó desde el principio. Afortunadamente, pensé en ti, de lo contrario me habría abandonado y dejarlo todo. **Tenía miedo de desmayarme y dejarte a tu suerte.** Me hizo sentir que me estaban cortando por la mitad. Por eso, pese a tus indicaciones no intenté volver al campo y aterricé antes de llegar. Perdón.

Luego, pensando en su inminente final:

Le dirás a mi madre que morí como buen cristiano. Esto es muy importante para ella.

El doctor le da dos inyecciones. Finalmente llega una ambulancia. El moribundo se sienta en un banco. El mayor a un lado y Gavoret al otro le hacen de apoyo. El viaje resulta atroz por un camino abominable. Vachon aprieta los dientes para no gritar de dolor, ya que sufre. Alrededor del mediodía, la triste tripulación llegó a la ambulancia de Villers.

El héroe da toda la información que se le solicita con calma y precisión. En un momento, deja salir de sus labios ya blancos:

¡¡Abuelo!!

El médico jefe trata de tranquilizarlo:

No, responde Vachon, tengo lista mi cuenta, lo sé –murmura–. Estoy feliz de morir así. Ofrezco a Dios el sacrificio de mi vida por mamá y por Francia.

¿Es el relevo?

Sus camaradas llegan llorando a ver al venerado y adorado chef por última vez:

Reconozco tu voz, le dijo al teniente segundo Carretier, el gran as del escuadrón; No te veo, pero te reconozco.

A las 7 p.m., el alma del gran soldado se elevó a los cielos.

El general de Mondésir, en una carta a la madre del héroe, dio estos detalles:

«Después de volver, al abrir los ojos después de aterrizar y escuchar el motor cuyo sonido no reconocía de un avión sobre su cabeza, su querido ayudante dijo: ‘¿Es la próxima generación?’ Lo que significaba: ‘¿Es este el avión que nos relevará? ¡quién tuvo que servirme durante mi tarea no había terminado! ¡Qué hermoso! Pensó hasta el último momento de su deber y el apoyo que tenía que dar a la división de infantería para la que trabajaba. Nunca pensó en él, en su grave lesión, en las consecuencias que podría tener... «

Théлис Vachon recibió el rosetón de la Legión de Honor a título póstumo con esta cita: «Oficial y jefe de la unidad de élite, que tiene las más bellas virtudes militares y morales. Se unió a la aviación en marzo de 1915 y nunca dejó de ser para todos un ejemplo de disciplina, deber, espíritu de servicio y valentía, junto con una admirable modestia. Herido de muerte el 14 de octubre de 1918, mientras estaba en misión al servicio de sus compatriotas soldados en tierra, en vuelo fue atacado por cinco aviones de combate enemigos, sufrió impactos de ametralladoras hostil y evadiéndose de los atacantes tuvo la energía suprema para retirarse de tal persecución y aterrizar en nuestras líneas, recordando permanentemente a su observador. Ochocientas horas de vuelo, 35 combates, 1 avión enemigo derribado, 10 citas»

Adaptada cien años después, para RESCATE por J. D. Vigil-Escalera Balbona. ■

En memoria del capitán Thélis Vachon

Adenda al artículo anterior por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Director de la Revista RESCATE, con documentación obtenida del fondo del Círculo Aeronáutico

EL RESTO SE ROMPIÓ el mismo día que Thélis regresó de su licencia. Al escuadrón se le ordenó moverse sobre terreno ajardinado apresuradamente cerca de Coulommiers para participar en la segunda batalla del Marne.

Cuando el capitán comunicó estas instrucciones a los camaradas, la espalda del más despreocupado se inclinó un poco de miedo. Se contaron los ojos mientras pensaban en los que pronto se perderían, ya que ninguno de ellos podía admitir que él mismo había sido marcado para la fecha límite fatal. Al mismo tiempo, la fiebre se extendió entre los más jóvenes, aquellos que solo habían conocido frentes tranquilos y que esperaban grandes movimientos para la cosecha de hazañas.

Herbillon, quien se imaginó a sí mismo como un viejo observador, también fue presa de este entusiasmo. Un viento purificador pasó sobre él. ¿Qué importaba y las pérdidas que había sufrido y el asco que había causado en el campo en el que iban a entrar? El juego continuó, mal con la muerte como compañero. Esta parte borró todas las demás.

Una hora después de la reunión con el capitán, los aviones despegaron en grupo. Cada avión llevaba, además de su tripulación, un mecánico para que, al llegar al nuevo terreno, el escuadrón estuviera listo para trabajar.

El sonido del cañón los saludó al aterrizar. El rumor distante, llamando y amenazando al mismo tiempo, hizo que las palabras y los gestos fueran un trasfondo serio. Las tiendas se blanqueaban en el suelo; cada uno debía alojar a una tripulación.

Al entrar en la suya donde había dos camas de campamento juntas, Herbillon pensó que su intimidad física con Maury se volvería más cercana. Pero resolvió resueltamente la incomodidad que, ante este pensamiento, se apoderó de él. No era el momento de rendirse a la angustia íntima. Tenías que estirar todas tus fuerzas para la tarea anunciada por el bajo retumbar del horizonte.

Conoció a Thélis, que venía de la nueva sede. El joven nunca vio la cara del capitán tan hermosa. El fuego de la mirada, todo el impulso del cuerpo hablaba de la alegría del esfuerzo, de la lucha, la profunda intoxicación de un gran trabajo para amasar.

– ¡Qué suerte tengo! gritó Thélis. ¡Fuera del permiso para encontrar tal trabajo!

Al encontrar en la emoción del aspirante el reflejo de la suya, agregó:

– Eres feliz, ¿Bluesaille?

De repente se puso serio:

«Pero abre bien los ojos», dijo. Aún no sabes qué es un sector en llamas.

Una sombra flotaba en sus ojos como si, de antemano, asistieran a la masacre de los camaradas. Dijo con una voz tan tímida que Jean apenas la reconoció:

– Recuerda una cosa, Herbillon. Yo soy muy creyente Si no regresé, di una misa.

Sin dejar que el joven respondiera, corrió hacia su cámara, porque fue el primero en ir y reconocer la cara.

A su regreso, la luz se derritió imperceptiblemente. Se dispuso una mesa al aire libre y se cenó una cena de conservas, el cocinero no tuvo que llegar hasta el día siguiente con el material rodante. Durante la comida, Thélis distribuyó el trabajo. Dos aviones reconocerían el avance y el trabajo enemigo cada mañana, tres realizarían los ajustes, dos realizarían la patrulla nocturna. Finalmente, una tripulación estaría en alerta permanente para llevar a cabo misiones de emergencia.

Herbillon y Maury realizaron su recorrido de vigilancia un día antes de lo previsto en la junta de servicio. El día anterior, Charensole y Brulard no habían regresado.

El guardiamarina deambulaba, se retiraba sumariamente entre las cosechas color miel y pensaba en los vuelos que ya había hecho en el nuevo frente. Habían estado tranquilos, a pesar del fuego peligrosamente preciso de una batería de emboscada cerca del Marne. Pero el peligro latente que acechaba a su tripulación se había extendido con mayor rigidez que nunca a los misteriosos hijos que lo unieron a Claude y a quienes el resto se había relajado un poco.

Encontraron los ritmos concordantes de sus emociones, pero también la mordedura más aguda de su sufrimiento. Herbillon supuso que Maury había alcanzado este límite extremo de sospecha donde todo parecía posible. Su razón todavía estaba unién-

dose contra lo que él consideraba una imposibilidad material; su instinto ya no dudaba. Y el joven, percibió en Claude una terrible certeza de que éste tal vez se ignoró a sí mismo, pero que extendió en su rostro una angustia de animal tocado hasta la muerte.

La sombra de un avión en el suelo cambió el curso de su ensueño. Virensse regresó con Michel. El aterrizaje suave mostró la ciencia del piloto. Jean fue al dispositivo para interrogar a los camaradas. Pero ninguno de ellos salió de las cabañas. Herbillon llamó sin obtener una respuesta. Deafly, preocupado, se alzó sobre los pasos del piloto y contuvo un grito. El timón, las paredes, el cojín de cuero estaban cubiertos de sangre y Virensse se derrumbó en el asiento con los ojos cerrados. La mirada del joven se hundió en la cabina del observador: una especie de montón humano yacía sobre las tablas.

Frente a este siniestro aparato, que había regresado, al parecer, depositando los dos cuerpos inertes, Herbillon se estremeció.

Más tarde se supo que Virensse, su muñeca derecha rota por una metralla, había tenido la fuerza para pilotar su avión cargado con un cadáver al suelo y se desmayó tan pronto como las ruedas tocaron el suelo.

Narbona, que se iba a ir, gruñó, frunciendo el ceño:

– El mal pase.

Él creía firmemente, y la experiencia general confirmó esta fe, que la muerte, como el juego, era buena para los playoffs. Sin embargo, hizo una señal alegre al metrallero Sorgues que se le ocurría.

Pasó una hora. De repente, Herbillon comenzó a levantar la cabeza. En el cielo empañado de fina niebla, no vio nada y, sin embargo, el aire resonó con un leve crujido.

– Maury! llamado el joven. Claude salió de la tienda y exclamó sin que Jean lo hubiera advertido:

– Pero estamos peleando allá arriba.

Escucharon durante unos segundos y ya no dudaron. Las ametralladoras se estrellaron a bordo de aviones invisibles. Pálidos, intercambiaron una mirada.



El capitán Vachon tenía en su activo 800 horas de vuelo, 35 combates, 1 avión abajo, 10 citaciones. Tenía solo 24 años.

«Vamos a ayudar a nuestra gente», dijo Herbillon impetuosamente.

Claude dudó:

– Son al menos 5,000, dijo. No tendremos tiempo.

Apenas había terminado cuando Jean se lastimó la mano.

«Se acabó», susurró.

Desde lo alto del cielo, desde tan alto que por un momento Maury dudó, una chispa cayó. Crece vertiginosamente, golondrina ardiente, bloque de fuego, avión en llamas.

Una tropa de pilotos y mecánicos había surgido de las tiendas, estallaron exclamaciones.

– ¿Es francés?

– Sí, un Salmson.

– Continuar al campo.

– Uno de los nuestros.

– Narbonne

Perforando este rumor, Maury gritó:

– No se cae; él pica voluntariamente. Está claro, él todavía está vivo.

Golpeados por la angustia impotente, fueron testigos de esta lucha suprema de su compañero que, por la velocidad de su caída, trató de tocar el suelo antes de la conflagración total. Lo imaginaron aplastado contra el elevador, el motor arrancó a toda potencia, tenso en su furiosa voluntad de lanzar el dispositivo en este campo que el cabello ardiente que lo precedió le ocultó.

Las palabras que la razón ya no controlaba puntearon esta lucha desesperada.

– ¡Mientras las alas aguanten!

– Escuchamos el motor.

– ¡Aquí está con nosotros!

– Lugar! Lugar!

Pero nadie se movió. La antorcha alada estaba a unos diez metros del suelo y todos pensaban con terror en este loco aterrizaje, cuando un clamor surgió por unanimidad:

– El Salta !

Una masa en llamas se desprendió del aparato y se estrelló en el suelo. Al mismo tiempo, el avión de fuego, golpeando el campo de trigo vecino con un fuerte golpe, fue medio enterrado allí.

Herbillon y Maury corrieron primero al piloto. Encontraron solo una gran ampolla. La piel se deslizó en tiras, revelando una carne ennegrecida. En la cara hinchada, todas las características se habían fundido en una masa grumosa. Ni Claude ni el aspirante reconocieron a su compañero y el horror que experimentaron no dejó lugar a la pena.

Pero un temblor nervioso los agitó. De esta masa sin forma, en la que nada le recordaba al que habían visto salir una hora antes, una voz se elevó, la voz familiar, la voz que resonó en el desastre, en la mesa de juego, que se rió con tanta franqueza. Lejos de ser delirante, estaba animada por una conciencia lúcida. Y de sus labios, que no eran más que una pasta suave, este monstruoso y roto extraño, hecho por la voz intacta de Narbona, sus recomendaciones supremas.

Ese mismo día, el cuerpo encargó a la tripulación alertada que fotografiara los puentes del Marne.

La misión era peligrosa entre todos. Thélis, que había regresado de las líneas y cuya frente estaba acusada de una furia dolorosa, resolvió garantizarle al médico la protección de Claude.

Los tres aviones estaban rápidamente en cielos enemigos. Maury examinó el espacio y se volvió hacia Herbillon. Una mirada es suficiente para que sientan que todas sus facultades laten al mismo ritmo. El momento en que decidieron comprometerse con el Marne dependió del éxito de su misión y sus vidas. La cámara, desde Dormans hasta Chateau-Thierry, tenía que pararse a la misma altura, ir a la misma velocidad para garantizar la regularidad de los disparos. Teníamos que estar seguros de que los aviones alemanes no se unirían a él durante este vuelo metódico.

Una última vez, los ojos del aspirante buscaron en el cielo con atención minuciosa, sin ver ningún punto sospechoso. De hecho, había algunas nubes hacia Vesle que podían ocultar enemigos, pero como no quería prolongar indefinidamente una peligrosa espera, Herbillon le hizo una señal a Claude; lentamente la máquina giró. Detrás de él, los dos planos de protección reproducían fielmente sus movimientos.

A través del ojo de buey formado bajo los pies del aspirante apareció el flujo azul del río. Echó la cabeza hacia atrás en su camarote y confió su destino a Maury, porque la maniobra de la cámara masiva que obstaculizaba la libertad de sus gestos lo absorbería por completo.

Ante sus ojos, la Marne se deslizó lentamente.

Regular como una máquina, apretó el gatillo, retrajo las placas. E, invencible, la imagen de Denise lo acompañaba. Quería que ella lo viera, hábil y lúcido, rodeado de peligros mortales, llevando a cabo una misión que ayudó a la victoria.

En su cabina, con los dedos apretados sobre el timón, la oreja auscultando el aliento del motor, los ojos fijos en los diales y el cielo, Maury pensó en la misma mujer.

Y ambas, almas gemelas de una sola célula, vincularon su conocimiento y su adivinación para llevar a cabo la misma tarea. Es posible que hayan sufrido el uno del otro, incluso odiando el uno al otro, sus sentidos, sus nervios enredados tan fuertemente como los controles del dispositivo, haciendo una mueca de igual medida. Dientes inteligentes de la máquina frágil y poderosa que los transportaba, el mismo fluido circulaba en ellos.

Una misteriosa advertencia sacó a Herbillon de su trabajo. Al mismo tiempo, el avión se hundió.

Nubes traicioneras brotaban de las chispas oscuras. Eran doce aviones alemanes, pero a primera vista Jean vio que estaba fuera de peligro; Claude advirtió el ataque a tiempo, el enemigo no pudo unirse a ellos.

Sin embargo, la alegría de esta seguridad se disipó de inmediato. Thélis y el médico que también había discernido el acercamiento de la patrulla fatal, pero que no habían querido abandonar el avión que estaban protegiendo, todavía estaban por encima del Marne y, ya, los combatientes alemanes se basaban en ellos. Mientras fuentes de fuego lanzaban las balas mientras los dos aviones se lanzaban hacia el sur. Pero los monoplazas más rápidos se unieron a ellos.

Un sentimiento de terror abrazó al joven frente a este enjambre de avispa salvajes implacables para matar. Por un segundo que fue tan largo como una vida dolorosa, dudó. Había escapado del peligro; unirse a la lucha proporcionó un final casi seguro. Y, consciente por primera vez del peligro, tuvo miedo, miserablemente.

Maury, volteado hacia él, esperó su decisión, respetando la estricta disciplina que somete a la tripulación al observador. Jean, entonces, falleció lo que vibró en el corazón de Claude. Primero lo sintió, como él, indeciso, luego se liberó de su cobardía y estaba listo para hacer cualquier cosa para rescatar a los camaradas.

Levantó la mano en dirección a la pelea y, brutalemente volcado, el avión subió al espacio cubierto de balas incandescentes.

Todo miedo había huido del joven. No pensó en nada. Desde su mente vacía, las órdenes mecánicas fueron a su cuerpo. Aseguró los cargadores de sus ametralladoras, verificó la flexibilidad de la torreta móvil. Una forma alada salta ante sus ojos, apretada por otros. En pequeñas ráfagas secas, regulares y rápidas, como le habían enseñado en la escuela, disparó. La ametralladora de Claude le respondió.

Fue solo al aterrizar que reconstituyó la escena: los cazadores sorprendidos por este ataque, su aleteo que duró un tiempo indescriptible, pero permitió que Thélis se desconectara, la feliz maniobra de Maury para huir nuevamente. Pero en el lugar del combate solo vio un avión con cruces negras caer como un bloque hacia el Marne, pensó:

Le disparé.

Y de repente se encontró a unos metros del suelo, mientras la patrulla enemiga se dirigía hacia el oeste.

Los ojos de Claude todavía estaban sobre él, interrogándolo. Su misión no estaba terminada, faltaba la mitad de las fotos. Herbillon escuchó el motor susurrar alegremente. No había nada en el dispositivo que le impidiera reanudar la tarea interrumpida. Pero su protección ya no estaba allí y los combatientes alemanes no habían desaparecido del horizonte.

Sin embargo, nuevamente sintió que el mismo deseo nació, irresistible, en Claude y en él. Quitó los rodillos agotados de sus ametralladoras, los reemplazó por otros nuevos. Maury no había necesitado ninguna otra indicación y se dirigía hacia el río.

Recuperaron la altura que tenían antes del ataque y, comenzando con Château-Thierry, siguieron al Marne en la dirección opuesta. En el mismo momento en que en el ojo de buey, Jean vio el puente en ruinas que marcaba la superposición final de sus fotos, la patrulla enemiga regresó hacia ellos. Pero ya no podía alcanzarlos y pronto aparecieron las carpas en el suelo. Sin embargo, Herbillon tuvo que ver la sombra del avión acercarse y fusionarse con el avión para tener la sensación de estar a salvo.

Thélis, que los estaba esperando, los abrazó con enojo, pero cuando supo que solo habían completado su misión, simplemente dijo.

– No sé si hubiera arriesgado la cosa. Los dos hombres sintieron que ninguna recompensa valdría esta palabra para ellos.

El capitán continuó considerándolos con profunda emoción:

«Maury, Herbillon», dijo suavemente. Hace mucho tiempo que sé que hay una sombra entre ustedes. Pero si no quieres estropear mi alegría, bésate hoy mismo.

Esta vez fue Claude quien volvió la cabeza.

Después de haberlo reducido a la mitad en unos días, el destino evitó el escuadrón. Pero todos sus miembros tuvieron que hacer un esfuerzo fuera de medida con la resistencia humana. Los ojos ardían más en las caras dibujadas, los nervios vibraban y las cuerdas demasiado secas. Solo, Thélis logró con su ejemplo mantener entre sus hombres con exceso de trabajo y que el final de los camaradas había acusado de pesados presentimientos un buen humor febril.

Voló todo el tiempo, para todas las misiones, cambiando de avión, acogiendo a nuevos observadores que reemplazaron a los desaparecidos, compensando su inexperiencia con una habilidad sin igual, coraje sin fracaso. Ninguna oración, ninguna advertencia podría detenerlo. Estaba en el límite del agotamiento que solo puede ser superado por un movimiento frenético. Parecía que quería emborracharse de fatiga y peligro para olvidar el holocausto y atraer la atención de la muerte hacia sí mismo.

El tuvo éxito.

Una mañana, guiado por una mano insegura, un avión rompió su tren de aterrizaje, contra el terraplén de un camino hueco en el campo de Meaux.

Fue el momento indeciso cuando la noche todavía deja arrastrar a la luz del amanecer con sus últimas sombras su suprema suavidad. La paz, más grande y más recogida, se cerró en la impetuosa estela cuyo aparato había perforado el aire quieto.

Desde la cabina de popa se alzaba la sombra masiva de Marbot. Una raya roja fluyó de su hombro. Bajó dolorosamente y caminó hacia la parte delantera del avión. Cuando el motor colapsado tocó el suelo, pudo poner la cabeza en el orificio del que acababa de salir el casco del capitán.

– Thélis, gime débilmente. Mi viejo Thélis.

No le sorprendió no escuchar la voz del hombre al que llamó. Al final de la fuerza, se apoyó en el borde de la cabina. Las imágenes borrosas, que resumieron tres años de luchas y alegrías comunes, se arrastraron hacia él, mezcladas con sentimientos de dolor físico.

Su primera salida mientras Thélis todavía era un segundo teniente ... Le dolía el cuello ... La noche cuando forzaron un sótano en Reims ... Su cabeza daba vueltas ... La voz del capitán más morder que una corneta: ... sus piernas se flexionaron ... Y en la visión de la risa con la que Thélis fue en avión, se desmayó ...

El tiempo corría. La confusa masa del dispositivo emergió lentamente a la luz. Thélis finalmente tuvo la sensación de que el timón le estaba aplastando el pecho. Arqueado contra el asiento, se levantó y las primeras luces del sol lo deslumbraron. Con gestos de los que ya no tenía control, se liberó del pelaje que lo asfixiaba, luego, recogiendo sus fuerzas fallidas, se deslizó de la cabaña a la tierra cercana.

Allí, sus pies tropezaron contra un cofre, cayó de rodillas, susurrando:

– ¿Eres tú, Marbot? Entonces dispara de nuevo.

De nuevo el silencio flotó en la llanura.

Thélis, enganchado al fuselaje del avión, se enderezó y permaneció inmóvil. Sus labios resecos aspiraron el aire con un gemido.

Lentamente, confundido, el capitán entendió que todavía estaba vivo; de la pelea solo tenía el recuerdo del ruido agonizante del motor, de un choque. Y comenzó a caminar. Sin rumbo, solo para escapar del dispositivo roto, el cuerpo de su compañero y el olor a sangre se derramaron a su alrededor.

Los campos lo tentaron con su adorno rubio. No se le ocurría nada. Sintió que su corazón crujía dentro de él como un frágil insecto. El espacioso aire del amanecer estiraba sus músculos y sintió, al moverse, una ligereza engañosa que lo hizo tropezar con cada paso. Como ya no era consciente de su cuerpo, sus brazos lo sorprendieron con su movimiento de péndulo desequilibrado. A veces se sentaba sin saberlo.

Un manantial tibio fluyó de su flanco izquierdo, pero no lo notó.

Infinito le pareció un paseo alucinante por el campo desierto, pero el sol todavía estaba fresco cuando cayó por última vez. Tenía sed, mordió la espesa hierba con rocío, quería levantarse, no tuvo éxito. Luego se estiró sobre su espalda, cruzó los brazos y la escorrentía que calentó sus caderas se hizo más rápida.

De repente la mañana cobró vida. Una dulce queja acechaba bajo el cielo. Tímido, ella tocó el suelo en su nacimiento. Luego se hizo más profundo. Nuevas llamadas lo enriquecieron y lo fortalecieron, lo sostuvieron, vibró lleno y ligero. Thélis, sin reconocer la canción de las campanas que, en un convento vecino, sonaba en la misa del amanecer, acogió su voz como una vieja canción de cuna de la infancia.

Tampoco reconoció el coro femenino que acompañaba el susurro de bronce contra bronce, sino que lo sintió con la dulzura divina que lo bañaba.

Ya no estaba acostado en un campo donde un cuerpo desgarrado lo había arrastrado. No fue el sol, que besó su rostro con una boca dorada. Y la tierra y el cielo se habían disuelto en un espacio fluido. Sabía que su existencia había terminado, que la canción derretida de las campanas y las voces humanas saludaron su alma desnuda.

Y en la tierna muerte el capitán entró vivo todavía.

Cuando su cuerpo fue llevado de vuelta al escuadrón, no hubo quejas entre los camaradas, pero todos sintieron que la sonrisa dibujada por una mano demasiado firme en esos labios que parecía tan feliz tenía un carácter muy claro, muy puro y muy noble de su juventud. ■

Últimas incorporaciones al fondo documental

Sección HEMEROTECA de Aviación



Dossier sobre la Escuadrilla LAFAYETTE, WWI

Sección BIBLIOTECA Aeronáutica



Estudio sobre el uso de medios aéreos durante la Gran Guerra 1914-18

¿Será esta la fotografía de a dónde nos quiere llevar el acoso que se denuncia en el EDITORIAL?

HISTOIRES & SCÈNES
Humoristiques
CONTES MORAUX — MERVEILLEUX

LES AÉROPLANES DE L'AVENIR

IMAGERIE PELLERIN
Fondée en 1796
SÉRIE aux ARMES D'ÉPINAL — N° 475



D'abord,
L'AÉROPLANE
POUR GENS CHICS:
léger, coquet, ultra-rapide,
mais... très cher, naturellement!
Seuls pourront se
l'offrir les Rois du Saïndoux,
les princes Valaques et les acteurs en renoum.

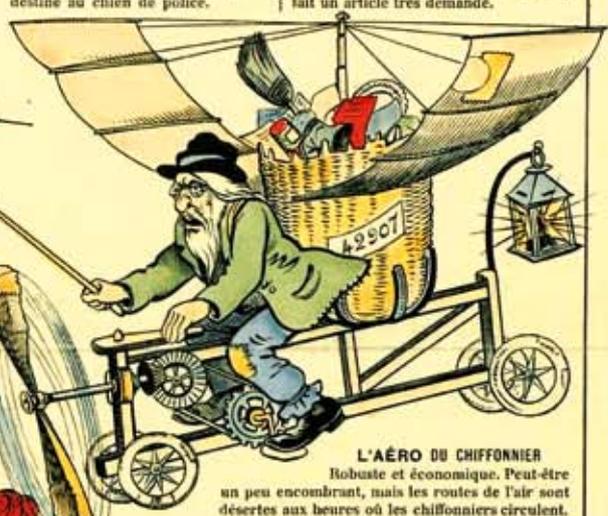
L'AÉRO DU GENDARME.
d'aspect rébarbatif, mais de solidité
à toute épreuve.

Moyennant un petit supplément,
le constructeur fournit l'aéroplane
destiné au chien de police.

L'AÉRO
DE L'APACHE
dit
"à Villebrequin"
tout-à-fait primitif comme mécanisme et
d'une sécurité douceuse... mais son prix
de revient excessivement modique en
fait un article très demandé.



L'AÉRO DU POIDS LOURD,
Système WRIGHT perfectionné.
Pour peser 100 kilos, on n'en est pas moins homme et cet engin de tout repos
permet aux personnes les moins ingambes de se livrer en toute sécurité
aux joies de l'aviation.



L'AÉRO DU CHIFFONNIER
Robuste et économique. Peut-être
un peu encombrant, mais les routes de l'air sont
désertes aux heures où les chiffonniers circulent.



L'AÉRO
DE LA
MIDINETTE
gracieux, léger
et frivole comme
la jeune personne qui
le monte.

Nous n'en finirions pas si
nous voulions énumérer et repré-
senter tous les modèles de véhicules
sériens que l'avenir nous promet;
contentons-nous de citer encore
les deux spécimens typiques
ci-contre:

L'AÉRO-VIDANGE
d'une construction
à toute épreuve pour
conjurer tous risques de chute à cause
...du résultat!

LE
MILLE-PLANS
invention
des Américains, gens pratiques, qui met
l'Aviation à la portée de toutes les bourses.

L'AÉRO-TAXIMÈTRE
pour les retardataires qui
ont conservé le culte de
l'antique sapin.

Et enfin
L'AÉRO-CORBILLARD
le dernier... que
chacun prendra!.

...il pourra
ramasser
des pelles, celui-là: le voyageur
ne s'en portera pas... plus mal.

Del acoso a la aviación

Con cientos de millones de viajeros transportados cada año, el avión ha dejado de ser un símbolo de la modernidad triunfante, para convertirse en símbolo también, muy peligroso para su supervivencia, de los indignados por el cambio del clima y del medio ambiente. Señalan, al avión, por los gases que libera a la atmósfera, como uno de los máximos culpables del efecto invernadero que en gran medida provoca el cambio climático, y porque la creciente masa de turistas, que el avión traslada a los cuatro continentes, contribuye a la ruina del medio ambiente y de los paisajes.

Por otra parte la industria aeronáutica y las asociaciones de los «tour operators», pronostican que el número de aviones en circulación se duplicará y el número de viajeros se cuadruplicará allá para el año 2050. ¿puede compensarse tal pronóstico con la insistente acusación y amenaza, de los citados militantes contra el uso de la aviación? La crisis de salud del coronavirus ha provocado que el tráfico aéreo, como otras tantas industrias se detenga. Aquéllos mismos indignados por el efecto invernadero, proclaman ahora que debe aprovecharse el momento para cuestionar la industria y la promoción comercial de la aviación, y con ello poner fin al culto turístico a la velocidad y al deseo del hombre de «verlo todo». Piden que la industria se detenga y que las administraciones públicas nieguen licencia de aptitud para el uso de nuevos aviones. Inciso: no parece que tal propuesta para los automóviles haya ayudado a conservar sus puestos de trabajo.

Al tiempo que se descubren y se van implantando, tras trabajo continuado en ello en los últimos años, el denominado «lavado verde» del sector de la aviación, asumiendo buenas prácticas como la utilización de los biocombustibles o los aviones eléctricos, estudiosos, que los hay, del problema, se introducen en terreno de las propuestas políticas medidas tales como la de apagar los vuelos internos de muchos países y volver a programar los trenes nocturnos casi desaparecidos, eliminar los vuelos de bajo coste porque la competencia entre líneas aéreas hace incrementar en exceso los vuelos y consumos con el fin «ecológico» de comenzar una disminución de la actividad aeronáutica. (En España, con el caso Nissan, tenemos a la vista un primer resultado de esa política de aprovechar el momento del parón producido por la pandemia, para dejar de impulsar o promocionar el automóvil). No debemos promover el dejar de viajar y disfrutar del mundo, sino el aprender a viajar mejor.

Posiblemente tardemos en verlo, pero llegarán y pronto, otras propuestas que se estudian, diseños de aviones donde con menos potencia propulsora el fuselaje, por su planitud, constituya en conjunto con los planos una mejora en favor de la sustentación y favorecer el deslizamiento en el aire de más grandes transportes que los actuales. Quizás tengamos que renunciar a la inmediatez y a la puntualidad de los viajes -habrá incluso compañías que vuelen, no a fecha y hora fija, sino cuando el número de reservas garantice una coeficiente de CO2/viajero menor que el hándicap que se fije para la aviación (que lo fijarán, no les quepa duda), y quizás se cancelen vuelos programados si finalmente las tarjetas de embarque presentes para el vuelo no alcanzan el citado coeficiente de CO2/viajero. El hidrógeno -primigenio en los combustibles aeronáuticos- y nuevos materiales, de alta resistencia al esfuerzo estructural para evitar los «futter» más peligrosos, están llamados a entrar con fuerza en los nuevos avances a que está obligada la aviación.

Pero, un pero o ayuda final, ¿puede ese mundo joven que clama contra la aviación por contaminante (por cierto, mucho menor por km. y pasajero que el automóvil) renunciar al mantenimiento del empleo que genera la industria aeronáutica y su utilización para el transporte y los viajes? Lo paradójico es que las alianzas para la protesta sin soluciones, en la mayoría de las ocasiones, movilizan las mismas alianzas por el mantenimiento y la creación del empleo.

Indudablemente si la ingeniería aeronáutica fue capaz de traer en poco más de un siglo el viaje aéreo hasta los niveles tecnológicos de hoy en día, también la hemos de creer capaz de diseñar y combinar tecnología y química de una forma más caritativa con el mundo al que servir.

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico
Miembro del CASHYCEA



EDITA:

EL ARCO



Caser



www.circuloaeronautico.com

Liberbar

Aula Cajastur

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

Fundación
Cajastur — Liberbank

EL ARCO
alimentos frescos



JESÚS FERNÁNDEZ
Círculo Aeronáutico DURO



CISLAN

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