

RELATOS DE AVIACIÓN

RELATOS DE AVIACIÓN

Anécdotas, cuentos e historias divertidas



JESÚS FERNÁNDEZ
Círculo Aeronáutico DURO

LA FELGUERA, 2015

© *de esta edición:*

Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro

c/ Gregorio Aurre, núm. 7, 1.º

33930 La Felguera

www.circuloaeronautico.com

© *de los textos:* sus autores

I.S.B.N.: 978-84-606-8774-0

Dep. Legal: As.-2.186/15

Realización: Imprenta Mercantil Asturias, S. A.

El por qué

José David Vigil-Escalera Balbona

Coordinador y director de esta publicación,
Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro,
Miembro de CASHYCEA y director de la revista RESCATE

Todo aficionado considera que los demás seres humanos han de compartir su pasión; no les cabe en la cabeza que esto no sea así. Y nosotros los aficionados a la aeronáutica, los amantes de la aviación, tampoco entendemos el por qué hay personas que “pasan” del tema. Y quienes unidos como “aéreo-transtornados” colaboramos habitualmente en la Revista RESCATE que edita el *Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro*, de La Felguera; coincidimos en opinar, que muchas personas no comparten nuestra pasión porque les da miedo. No ya a volar y verse en las alturas, y comprobar sus pies sin apoyo en tierra, sino incluso a acercarse a leer nuestras historias rescatadas generalmente de la general de la aeronáutica.

Todos conocemos personas que dicen que la aviación no les llama, o “no les gusta”, como niño que dice lo mismo del plato de comida que con tanto amor le preparó su madre, pero que nunca probó y por tanto no sabe a ciencia cierta si le gustaría. No conocemos en nuestro tema, persona alguna que habiendo presenciado una demostración, o un festival aéreo, no le haya encantado.

Muchas son las personas que no van más allá de visualizar la portada de un libro o de una revista de aviación, porque creen que para adentrarse en sus páginas hay que gozar de ciertos conocimientos



especiales y que no lo van a comprender. Y siguen sin adentrarse en nuestro apasionado mundo aéreo.

De este nuestro razonar y de uno de los fines del *Círculo Aero-náutico*, el de fomentar la afición por el hecho aeronáutico, surgió la idea de editar este libro que a través de relatos amenos y de fácil lectura, pueda animar a leer sus páginas y hacer perder el miedo a penetrar más allá en la cultura, afición y pasión de la Aviación.

Algunos de los relatos aquí incluidos, sin autor identificado, son historias que proceden de foros y páginas web de aviación, y que han sido seleccionadas por jóvenes estudiantes a los que en sus contactos con el *Círculo Aeronáutico* se les invitó a “buscar” en Internet historias de aviación que les resultasen atractivas para su difusión. Estos jóvenes, desde ya, miran la aviación no sólo en las portadas, sino en las páginas interiores. Tal como, con este libro, pretendemos les suceda a otras muchas personas.

Finalmente un párrafo de agradecimiento hacia todos los autores por sus relatos, aportados altruistamente para este proyecto y para tales fines; a los jóvenes de Enseñanza Secundaria que participaron en la selección, y a cuantos lean nuestras páginas y después ¡comprendan nuestra pasión!

RELATOS

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

Suerte o milagros

Relato de unas experiencias personales:

Bayardo José Abós Coto

General de División (r) del Ejército del Aire

En el mes de julio de 1964 terminé mis estudios en la Academia General del Aire con el grado de Teniente y solicité, como destino, el ala 43 desplegada en la Base Aérea de Villanubla (Valladolid).

El Ala estaba compuesta por dos Escuadrones de aviones T-6 (Texan- North American), avión de apoyo a operaciones terrestres, dotado con dos ametralladoras de 7,7 mm y con capacidad para portar bajo sus planos 12 cohetes Oerlikón de 80 mm, 10 bombas de 10 Kg. o 24 granadas de 81mm.

Era uno de los destinos más solicitados, pues se suponía que era un trampolín para dar el salto a la Escuela de Reactores, sueño de la mayoría de los pilotos con aptitud para la aviación de caza.

Fue un destino apasionante y donde se volaba mucho haciendo prácticas (acrobacia, formación, vuelo nocturno, vuelo instrumental, navegación y practicando con todo tipo de armamento inerte).

Dentro de las muchas anécdotas que podría contar, ocurridas durante los sólo seis meses que permanecí en la Unidad, ya que en enero fui convocado para el Curso de Reactores, voy a referirme a dos, pues creo son las más interesantes y emotivas vividas por mí, una como testigo y observador y la otra sufrida en mis propias carnes.

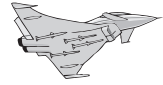
Cuando se realizaban prácticas de tiro, se preparaba una misión de baja cota simulando aproximación al enemigo. Se buscaba un



Dos T-6 del Ala 43 en pleno vuelo.

punto de inicio de ataque y desde él se pegaba un fuerte tirón para situarse sobre el blanco, se hacía una especie de invertido para deshacerlo y quedar con un fuerte picado apuntando al blanco, el cual estaba situado en el Campo de Tierra, entre la torre de Control y la pista de asfalto.

Pues bien, un día le tocó realizar el ejercicio a un compañero de promoción y efectuó perfectamente la primera parte de la misión, pero al pegar el tirón y hacer el falso invertido vimos que quedó apuntando en otra dirección y que el disparo, un cohete Oerlikón, se dirigía hacia la granja y que impactaba en la casa de los cuidadores de la granja, con tan “buena puntería” que destruyó la mesa del comedor. Menos mal que a esa hora estaba vacía, pues podía haber sido una catástrofe. Pero no terminó ahí la cosa, pues en la recuperación salió en vuelo rasante apuntando a la línea de un T-6 que se libró milagrosamente del desastre.



“...había que pasar con el avión por debajo del puente del Esla...”.

Nos quedamos blancos y temblando como varas verdes. ¡Lo que podía haber pasado!

Otra de las anécdotas que me vienen a la memoria era que, para ser considerado por los compañeros como un verdadero piloto, había que pasar con el avión por debajo del puente del embalse del Esla. En el mes de octubre realice la hazaña, aunque deberíamos llamar imprudencia.

El avión pasaba de sobra pero, para un piloto novato, la sensación cuando enfrentabas el arco del puente era la de que te dejarías los planos en los pilares. Algunos pegaban el tirón y pasaban por encima pero, la mayoría, para no ser tachados de cobardes, terminábamos pasando en uno o varios intentos.

Por esa misma época, se permitía solicitar un avión de fin de semana, pues se aprovechaba para cumplir el Plan de Entrenamiento en la Fase de Navegación.

Pues bien, con ese espíritu, e intención, un compañero de promoción y yo solicitamos un avión para pasar el fin de semana en Barcelona, pues ninguno de los dos conocía la ciudad.



El día 23 de noviembre de 1964, despegamos de Valladolid con un cielo despejado y un sol espléndido. Volábamos en instrumental pero viendo todo el horizonte. Dejamos Aranda del Duero por la izquierda, Barahona por la derecha, Soria nuevamente por la izquierda, Zaragoza casi en su vertical, Lérida por la izquierda, Reus y Tarragona por la derecha y finalmente El Prat de Barcelona.

Un viaje espléndido que nos llevó dos horas y veinte minutos.

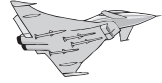
Nos alojamos en el Sector Aéreo, pues nos salía más barato, y ¡a disfrutar de la noche en Barcelona! Debo decir que la ciudad me gustó muchísimo y su gente también y, para que no digan que el idioma catalán estaba prohibido, cuando fuimos el domingo a misa, antes de despegar para Valladolid, salí de ella porque el sermón era en catalán y no me enteraba de nada. Una vivencia más.

Comimos en Sector Aéreo y en un coche oficial nos trasladamos al Prat. Nos dirigimos a Preparación de Vuelo para realizar el correspondiente Plan y solicitamos la situación meteorológica de la ruta y de Valladolid. Hasta Zaragoza estaría casi despejado pero a partir de allí, pronosticaban nubes, y cielo cubierto en el destino, con techo a tres mil pies. Hicimos Plan Instrumental, pues a partir de Zaragoza tendríamos que volar apoyados en los instrumentos.

El avión solamente disponía de ADF o radiocompás (Automatic Dirección Finder), con el que podías sintonizar las estaciones en tierra del tipo NDB o Radiofaro (Non Directional Beacón) y te daba la dirección a esa estación. Un sistema que únicamente se emplea en países muy atrasados y con pocos y anticuados medios aéreos.

Iniciamos el viaje sin novedad y a través de las pocas nubes divisamos las mismas ciudades mencionadas en el viaje de ida. Pasamos por el NDB de Zaragoza y lo comunicamos a Control de Navegación, indicándole que nos dirigiéramos a Barahona (Soria) y de allí a Valladolid.

Al poco de pasar Zaragoza las nubes fueron en aumento lo que nos obligó a volar metidos en ellas. Para tratar de evitarlas soli-



citamos ascender a doce mil pies, pero no recibimos respuesta y ascendimos de todas formas. Habíamos perdido contacto radio, pues la Torre de Control tampoco nos contestó. Seguimos subiendo, metidos en nubes, hasta alcanzar la altura solicitada y la sensación era volar sobre un mar nuboso.

Intentamos sintonizar el NDB de Barahona pero resultó infructuoso, por lo que probamos con Zaragoza y el resultado fue el mismo. Nos fallaban la radio y el Sistema de Navegación, por lo que era imposible saber nuestra posición. Volamos con rumbo y tiempos pero no podíamos bajar a la aventura, pues volábamos por zonas montañosas. Empezamos a preocuparnos pues llevábamos dos horas y media de vuelo y deberíamos estar sobre Valladolid. Era un mar de nubes y no se veía ningún agujero por donde bajar. El miedo empezó a apoderarse de nosotros, pero no teníamos más remedio que seguir y tratar de encontrar una fractura de las nubes y descender. Aun así, ¿reconoceríamos el terreno? Ajustamos la mezcla de gasolina para ahorrar, pero el tiempo pasaba y no encontrábamos solución al problema.

Cuando llevábamos tres horas y diez minutos mi compañero me preguntó si nos lanzábamos en paracaídas, pero le dije que esperara y estuviera preparado. Por el tiempo transcurrido calculaba que deberíamos estar sobre Galicia y cerca del mar.

El avión tenía una autonomía de tres horas y media y, aunque fuimos ahorrando gasolina con la utilización de la mezcla, ya llevábamos tres horas y veinticinco. Quedaba poco para que se parara el motor. Le dije a mi compañero que se preparase para el lanzamiento y, en ese momento, vi un claro a mi derecha. Le grité: ¡Átate fuerte! Inicie una espiral descendente con el motor al mínimo y fuimos perdiendo altura con rapidez, tendríamos que tomar tierra en un sembrado o en algún lugar llano.

Cuando logramos dejar las nubes y vimos el suelo apareció el Cristo de Palencia, de modo que ya supimos dónde estábamos



“Cuando vimos el suelo apareció a nuestra vista el Cristo...”.

y, además, poniendo rumbo 230 nos llevaría a cabecera de pista. Tomamos tierra y cuando bajamos la cola el avión se paró. Mi amigo y compañero se bajó y besó el suelo.

Por lo ocurrido, dedujimos que, habíamos volado con un fuerte viento en cara que retrasó la navegación. Suele suceder al sobrevolar el Moncayo.

A estas alturas de la vida me queda una duda, lo sucedido en ambas anécdotas, ¿fueron suerte o fueron milagros?. Puede que ambas cosas y que cada uno piense según sus creencias.

Esta última historia, tiene una enseñanza para los que empiezan a volar y ya se creen unos ases del vuelo. Si analizamos los pormenores, lo lógico y razonable hubiera sido que al perder la radio y el Sistema de Navegación, puesto que Zaragoza y Barcelona estaban bien, dar media vuelta y aterrizar en cualquiera de las Bases Aéreas mencionadas.■

La leyenda del Triángulo de Las Bermudas

Aquel primer misterio: el vuelo 19

Historia seleccionada de la comunidad internauta para este libro por alumnos de los institutos de Educación Secundaria de Langreo

Aun cuando en la actualidad se sigue especulando con lo que pudo ocurrirle al vuelo MH370 de Malaysia Airlines, a lo largo del pasado siglo XX, tuvieron lugar una serie de misteriosas desapariciones de aviones en vuelo, que en cada momento hicieron correr ríos de tinta. ¿Quién no ha oído hablar del *Triángulo de las Bermudas* (bautizado así por el escritor neoyorkino de ciencia ficción Charles Berlitz, quien tituló de tal forma su libro “superventas” donde trataba las desapariciones ya producidas, de barcos y aviones, en dicho espacio marítimo?

Se asigna el raro honor de inaugurar el Triángulo a la desaparición del vuelo 19...

«Era un día magnífico, con sol en abundancia, mares en calma y un cielo azul libre casi por completo de nubes. Corrían los días de la posguerra y en EE.UU., el personal de la Marina y la Aviación aún continuaba con sus cotidianos entrenamientos. Por aquellos días, la base aérea de Fort Lauderdale, en la Florida, estaba particularmente preocupada en mantener a sus pilotos adiestrados. Era el 5 de Diciembre de 1945, un día como cualquier otro, cinco aviones Grumman TBM *Avenger* (general Motors) estaban listos para despegar.

Su misión consistía en alejarse 160 millas al este, en línea recta, dar vuelta al norte y regresar a su base, en un vuelo de entrena-

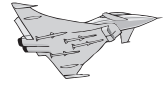


Avión Grumman TBM, similar a los que componían el vuelo 19, desaparecidos el 5 de diciembre de 1945 en el Triángulo de las Bermudas.

miento. Al mando del vuelo, con número de serie 19, iba el teniente instructor Charles C. Taylor, veterano de la marina y piloto experimentado. La tripulación de cada uno de los aviones constaba de tres hombres, por lo que en total participarían 15. Cada uno de los aparatos había cargado de gasolina suficiente para volar el equivalente de 1660 km. Los motores, la radio y los equipos salvavidas fueron verificados y declarados en buen estado.

En el momento de dar el último aviso para despegar, sólo faltaba un hombre que, sintiéndose enfermo, se quedaría en tierra. Los meteorólogos habían pronosticado buen tiempo en toda el área de su recorrido. A las 2:00 de la tarde despegaron sin novedad los cinco aviones y, tomando en seguida la formación de vuelo, se lanzaron rumbo al mar a buena velocidad.

Durante casi dos horas, el vuelo 19 se estuvo comunicando frecuentemente con su base hasta que... a las 3:45, un mensaje desconcertante cruzó el espacio hasta la torre de control: *Torre de control,*



torre de control. Esta es una emergencia. Nos hemos salido de curso. Parece que nos hemos salido de curso. Parece que nos hemos perdido. No estamos seguros de nuestra posición ¡No podemos avistar tierra!

En la torre de control, el radio operador sumamente extrañado replicó: *¿Qué posición tienen?, reporten.- Vuelo 19: No estamos seguros de nuestra posición. Repetimos no podemos ver tierra. No sabemos si estamos sobre el Atlántico a sobre el Golfo.*

Torre de control: *Asuman el rumbo hacia el oeste pronto verán tierra.*

Vuelo 19: *No sabemos hacia donde está el oeste. Todo está mal. Es tan extraño. El mar luce muy raro. Y ahí se cortó la comunicación.*

Había demasiada estática a pesar del buen tiempo, y por momentos se escuchaban los diálogos de los pilotos entre sí, una escuadrilla de cinco aviones torpederos *Avenger* de la marina de Estados Unidos, todos provistos de un equipo de navegación muy sofisticado, se habían quedado, todos simultáneamente, aparentemente sin control instrumental durante un vuelo de entrenamiento.

Diez minutos más tarde se restableció el contacto. En la base, los radio-operadores podían escuchar el ruido de los motores, pero no las voces de los pilotos. Para entonces, el pánico había hecho presa de las tripulaciones; ya no eran pilotos experimentados, sino hombres invadidos por un temor monstruoso. Poco antes de las 4:00 se escucharía lo siguiente: *No estamos seguros de nuestra posición. No sabemos exactamente dónde estamos. Creo que a unos 360 km. al noroeste de la base.*

Se cortó de nuevo el mensaje por estática. Instantes después volvía a restablecerse la comunicación: *El mar es muy extraño. Parece que estamos sobre aguas blancas.*

Y de nuevo el silencio. La torre intentó una vez más comunicarse con ellos, pero por alguna extraña razón, parecían no captar las señales de la base. Durante largos segundos que parecieron siglos,



el personal de la base, ya en estado de alerta, no escuchó ninguna palabra más del Vuelo 19.

La tensión del momento fue rota al escucharse otra vez las conversaciones de los miembros del escuadrón: *Estamos completamente perdidos Y parece que... (;)*. Estas fueron sus últimas palabras. En la base de Fort Lauderdale todo era desconcierto.

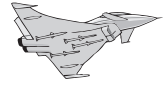
Durante todo el tiempo que duró la comunicación, parte del personal de la torre se había preocupado por trazar posiciones y calcular la ruta que habían seguido al extraviarse.

Intentaron hacer contacto con otras naves próximas al área; pero todo fue en vano.

Sólo quedaban conjeturas. ¿Qué había podido desorientarlos de ese modo? ¿Cómo explicar las interferencias de la radio en un día tan claro? Y sobre todo, ¿A qué peligro se habían enfrentado, que los había hecho perder la calma de ese modo?. Las horas siguientes fueron de frenética acción.

La alarma había puesto en movimiento a todo el personal. Los aviones *Avenger*, bombarderos de combate, eran magníficos aparatos en su tiempo. Extraordinariamente bien equipados para el ataque —casi una tonelada de bombas, o un torpedo submarino— contaban además con un poderoso motor de 1600 caballos, y alas plegables para su fácil acarreo en portaaviones. Su autonomía de vuelo era muy amplia y tenía equipo especial para facilitar la supervivencia en alta mar.

Como los bombarderos habían sido examinados antes de partir y contaba cada uno de ellos con un aparato radiotransmisor, más que pensar en una falla mecánica el personal de tierra temía que un disturbio atmosférico los hubiese dañado. Las turbulencias y bolsas de aire, por ejemplo, son imprevisibles y más de un avión ha sucumbido a causa de ellas. Incluso, aunque improbable, no se descartaba un ataque enemigo: la guerra recién había termi-



Un hidroavión Martín Mariner similar al enviado en auxilio de los Avenger y que al igual que ellos desapareció misteriosamente sobre el Triángulo de las Bermudas.

nado. Sin embargo, ¿Por qué no habían podido explicar lo que les sucedía?

El radio-operador estimó que el último punto en que habían hecho contacto con el escuadrón, había sido a unos 150 km. al noreste de la base naval de Banana River, en la costa de La Florida.

A ese punto y sus alrededores fue enviado un hidroavión, el Martin Mariner, especializado en rescate anfibio, con trece hombres a bordo.

La torre de control mantuvo estrecho contacto con el hidroavión de rescate durante su vuelo. Inesperadamente, el Martin Mariner consiguió trabar comunicación con el Vuelo 19: Hidroavión Martin: *Vuelo 19, estamos volando hacia ustedes para guiarlos de regreso ¿Qué altitud tienen?*

La interferencia no dejó escuchar completa la respuesta del Vuelo 19, pero las últimas tres palabras se oyeron perfectamente: *¡No nos sigan!* Y se perdió la señal.



SELECCIONADA POR ALUMNOS DEL IES DE LA FELGUERA

Todo el diálogo había sido captado también en la base. Desde algún lugar desconocido, los pilotos habían alcanzado a enviar un mensaje para alertar a sus compañeros. Pero, ¿de qué les querían alertar? Mientras tanto, la tripulación del Martin Mariner, más alerta que nunca, escudriñaba metro por metro la superficie del mar. Durante los siguientes siete minutos, el comandante del hidroavión estuvo comunicando e informando con la base.

Al parecer no había huellas del naufragio en la zona. Pocos minutos después dejó de escucharse la señal del Martin Mariner. No había contacto en ninguno de los sentidos con su tripulación.

El silencio que siguió al último mensaje nunca más fue roto. Nunca más los marinos del Martin Mariner ni de los Grumman Avenger, volverían a ser vistos ni escuchados.

El comandante de la base, más perplejo que nunca, dio orden de comenzar lo que sería la búsqueda más intensiva y cuidadosa llevada a cabo en mar y aire; pero también la más infructuosa».■

Pasó volando

Federico Yaniz Velasco

General del Ejército del Aire (R), miembro del Consejo Asesor del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y periodista

El taxista no paraba de hablar sin darse cuenta que Eulogio se había levantado a las cinco de la mañana e iba casi dormido. Nuestro viajero apenas prestaba atención a las palabras del conductor pero hacía todo lo posible por contestar cuando era indispensable con monosílabos poco comprometedores. Eulogio que había hecho muchos viajes en avión conocía las rutinas viajeras al detalle. Llegado el taxi al terminal, pagó el trayecto, dejó un euro de propina y entró en el aeropuerto. Tenía que coger un vuelo con destino a una ciudad del centro de Europa y con un talante melancólico, que con frecuencia le llenaba de una indefinible tristeza casi placentera, se dirigió hacia el control de seguridad.

Con su maletín de viaje arrastrado con una mano y llevando en la otra una pequeña bolsa con el omnipresente ordenador portátil, se aproximó a la zona de control de seguridad. Por un momento recordó los tiempos en que volar era un sueño inalcanzable para muchos, los controles eran escasos y viajar en avión tenía un cierto carácter aventurero. La llegada al punto de control le devolvió a la realidad. Sacó de su bolsa el ordenador que tenía que presentarse aislado; a continuación se quitó el cinturón, la chaqueta así como la gabardina colocando todo junto a las monedas, el reloj y las llaves en unas cajas sobre la cinta transportadora. Le indicaron que pasase bajo el arco y dando unos pasos pasó sin problemas el control pero



casi se le caen los pantalones. Terminado el molesto rito en honor de la diosa seguridad, Eulogio recuperó su compostura y emprendió su camino hacia la puerta de embarque.

Tras un largo paseo, nuestro viajero llegó a la puerta correspondiente a su vuelo donde se encontraban ya bastantes personas que esperaban la llamada para embarcar. Algunos de los futuros pasajeros daban discretas muestras de nerviosismo mientras que otros parecían muy tranquilos y familiarizados con los viajes en avión. Había personas que conversaban animadamente con sus compañeros de viaje, otras leían y la mayoría se entretenía observando el movimiento continuo de personas en el terminal. Los componentes de un grupo que iba a un congreso médico comentaban en voz alta las incidencias de su traslado al aeropuerto y porque se habían decidido a ir, algunos por primera vez, a una convención en el extranjero.

Llegaron las personas responsables del embarque y los aspirantes a pasajeros, con su documento de identidad y tarjeta de embarque en la mano, formaron rápidamente una larga cola dispuestos a entrar en el avión. Sin embargo, pasó un buen rato hasta que se les llamó a embarcar por grupos: en primer lugar lo harían los pasajeros con necesidades especiales o con niños pequeños más los poseedores de las tarjetas oro o similar de la compañía aérea; el resto de los viajeros embarcarían según un número que figuraba en la tarjeta de embarque. El proceso se le hizo eterno a Eulogio al que le correspondía entrar en el avión en el último “lote” de pacientes viajeros. Cuando ya dentro del avión llegó a su fila, Eulogio colocó su maletín en el portaequipajes y se sentó. Estaba cansado y aspeado por la larga y ajetreada carrera de obstáculos que había tenido que superar para llegar a su asiento.

El avión tardó casi un cuarto de hora en salir del aparcamiento y llegar a la cabecera de pista. Poco después de terminado el despegue, los pensamientos de Eulogio se habían trasladado ya al momento en que más de cincuenta años antes llegó a la pequeña estación de



tren que entonces existía en la Academia General del Aire (AGA). El viaje en el correo-expreso desde Madrid seguido por el transbordo al tren de vía estrecha que llegaba a la AGA había sido muy movido. El uniforme blanco con las palas rojas mostraba inequívocas señales de las ajetreadas horas pasadas en el tren por el cadete Eulogio. En efecto, con los nuevos cadetes que habían salido de Madrid viajaba también un grupo de alféreces alumnos que se encargaron de animar la noche de los inexpertos cadetes. Todos bajaron del tren y en una especie de formación con paso de maniobra se dirigieron hacia la Plaza de Armas de la Academia.

La marcha desde la estación duró unos minutos en los que Eulogio no prestó atención a las instalaciones de la zona de servicios y de la granja que entonces había en aquella zona de la AGA. Pensaba que su sueño se había hecho realidad y que estaba en el lugar en el que habían de transcurrir los próximos cuatro años de su vida y donde el bisoño cadete que era se iba a transformar en un joven oficial aviador. Una luz intensísima que reflejaban los blancos edificios de las escuadrillas de alumnos le indicó que habían llegado a la Plaza de Armas donde la banda de música de la Academia les recibía interpretando “Banderita”. Que emoción y que alegría le produjeron las notas de aquella marcha que se había convertido en un segundo himno de la AGA.

Empezó así Eulogio la reedición mental de su primera etapa académica en las que los días pasaban con rapidez y las horas estaban llenas hasta el último minuto. Un “paseo” de una hora era el tiempo que el programa dejaba a los caballeros cadetes para su libre uso. La mañana comenzaba con la diana a las 06:15 seguida de formación y desayuno. De vuelta a la escuadrilla, se formaba poco después para comenzar la instrucción en orden cerrado que, tras los primeros días sin arma, se hacía habitualmente con el mosquetón Máuser calibre 7,92 familiarmente conocido como el “chopo”. De la instrucción a clase, después la comida y por la tarde más clases, gimnasia o



instrucción. La formación de la tarde era momento de la revista de policía y de la lectura de la orden y los “arrestos” académicos. A continuación, el mencionado “paseo” y después cena y estudio o viceversa según las fechas. Con el toque de silencio, habitualmente a las 22:00, terminaba el día militar.

Eulogio se vio de nuevo durante un “paseo” repasando las ordenanzas de esa semana en el pequeño libro gris que era para los cadetes el catecismo de la vida militar. Había que aprovechar el escaso tiempo libre para memorizar pues los capitanes de escuadrilla llamaban a algunos cadetes durante el tiempo de estudio para comprobar su conocimiento de las ordenanzas. Eulogio iba recorriendo aquellos meses del último trimestre de un año ya lejano pero que él estaba reviviendo con total fidelidad. Pasaron por su mente los días de marcha y ejercicios fuera de la Academia; los sábados con formación e instrucción de “escuadrón”, gimnasia y revista con uniforme de paseo; y el cine de los viernes. Especial fue el repaso durante el sueño de algunos domingos en Alicante con aquellas preciosas chicas. Los días se sucedían rápidamente y a ritmo vertiginoso cuando se iba acercando el diez de diciembre fiesta de Nuestra Señora de Loreto, Patrona del Ejército del Aire.

De aquel ya lejano trimestre en la Academia, Eulogio revivió también la entrega de la daga. En ese acto los alumnos de segundo curso se convertían en “padres académicos” entregando la daga, entonces reglamentaria en el uniforme de gala, a sus “hijos” de primer curso. El “padre académico” debía guiar y aconsejar al cadete recién ingresado en los inicios de su vida académica. Eulogio volvió a ver en el sueño a su “padre” con el que seguía manteniendo una duradera amistad en la vida real. Otra tradición que volvió a vivir nuestro veterano fue aquella en que en la víspera del día de la Jura, los cadetes de primero invitaban a sus compañeros de segundo a una copa de confraternidad, en una ceremonia conocida como la “suelta del nuevo”. A partir de aquella invitación los alumnos de



segundo curso admitían el tuteo y la relación en plano de igualdad con los hasta entonces “nuevos”.

Llegó el anhelado 10 de diciembre. El día amaneció claro y brillante y aunque era invierno la temperatura era suave. La Plaza de Armas lucía engalanada y muchos familiares esperaban la celebración del solemne acto de la Jura de Bandera de los cadetes de la promoción de Eulogio. Todos los cadetes que iban a jurar estaban emocionados cuando se encaminaron al lugar destacado que les correspondía en la formación del Escuadrón de Alumnos de la AGA. Los ojos de Eulogio se volvieron a llenar de lágrimas al revivir su beso a la bandera de España y su paso bajo el arco que formaba con la espada. Atrás quedaban los años de preparación, los exámenes de ingreso y el primer trimestre en la AGA que pese a las exigencias de la vida académica había pasado como un rayo.

Un “bache” bastante brusco, devolvió la mente de Eulogio al interior del avión en el que había embarcado hacía algo más de dos horas en la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suarez de Madrid Barajas. La pasajera que viajaba a su lado al comprobar que Eulogio se había despertado y observar lágrimas en sus ojos le preguntó si se encontraba bien. El veterano aviador, superando su natural discreción, explicó a grandes rasgos lo que había soñado. La compañera de viaje se mostró muy interesada por el relato y preguntó a Eulogio sobre su impresión sobre aquel duro primer trimestre en la Academia. En aquel momento la voz de la sobrecarga recordó que se estaban aproximando al aeropuerto de destino y pidió que los pasajeros se abrochasen los cinturones y pusiesen el respaldo del asiento en posición vertical. El vuelo estaba llegando a su destino y cuando el avión aterrizaba Eulogio contestó a su amable vecina de viaje: PASÓ VOLANDO.■

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

Dos bonitas y reales historias

Historia seleccionada de la comunidad internauta para este libro por alumnos de los institutos de Educación Secundaria de Langreo

Una historia

Hace ya muchos años, Alphonse Gabriel (“Al”) Capone se había convertido en el dueño real, más que virtual de la Ciudad de Chicago. Capone no era famoso por sus prácticas sociales, por su respeto a la propiedad o a la vida. No lo era por alguna acción heroica. Su fama o poder, su notoriedad, se cimentaba más bien por sembrar la inquietud general en la “ciudad de los vientos” y en todo lo relacionado con piratería, extorsión; producción ilegal y contrabando de alcohol; prostitución y asesinatos; tráfico de drogas y terrorismo.

Capone tenía un abogado a quien apodaban “Easy Eddie”. Había ejercido con gran brillantez en St. Louis, donde todos le llamaban por su nombre reducido –EJ.–. Completo sería Edward Joseph. Y si era el abogado de Capone lo era por una buena razón. ¡Eddie era un magnífico abogado!, bien preparado y astuto. De hecho, las habilidades de Eddie en el manejo de las leyes y sus manipulaciones legalistas procedimentales, mantuvieron a “Big Al” (el Gran Al) fuera de la cárcel mientras fue su abogado y durante casi toda su trayectoria. Eddie estuvo a punto de ser designado Magistrado del TSJ.

Para mostrarle su aprecio, y mantenerlo a su servicio, Capone le pagaba muy bien a Eddie. No sólo con abultados cheques, sino que Eddie gozaba de comisiones y de beneficios especiales



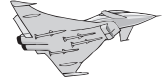
Al Capone con su abogado Easy Eddie.

también. Por ejemplo, él y su familia ocupaban una mansión cercada con muralla en todo su perímetro, contaba con un tren de sirvientes de todo tipo y tenía todas las comodidades más modernas a la época. La mansión era tan grande que ocupaba toda una manzana de la zona residencial más prestigiosa de la Ciudad de Chicago. Eddie vivía la gran vida de la Mafia de Chicago y le prestaba poca o ninguna consideración a las atrocidades que sucedían a su alrededor.

Pero Eddie tenía una gran debilidad. Su “talón de Aquiles”.

Eddie tenía un hijo varón, el primogénito, al que amaba entrañablemente. Tenía también dos hijas, Patricia y Marilyn, pero era de Eddie Jr. de quien estaba siempre muy pendiente de que no le faltara nada: ropas, automóviles, lujos, y una buena educación en prestigiosos colegios. Nada era suficientemente bueno para el hijo de Eddie. El dinero no era obstáculo. Sin embargo, a pesar de su relación con el crimen organizado, Edward Joseph “Easy Eddie” hizo esfuerzos en enseñarle a su hijo la diferencia entre el bien y el mal. Simplemente, Eddie deseaba que su hijo fuera un hombre mejor que él. A sus hijas las había cedido a su esposa al divorciarse.

Desafortunadamente, con toda su fortuna e influencia, había dos cosas que Eddie no le podía dar a su hijo: ni un buen nombre, ni un buen ejemplo. Ello lo impulsó a encontrarse en una encrucijada en su vida y así, un día, Easy Eddie se enfrentó con una terrible decisión. Deseaba tanto como necesitaba, rectificar todo el mal que había hecho.



Con absoluta determinación, Easy Eddie decidió que cooperaría con las autoridades y decir toda la verdad sobre la organización de Al Capone, tratando así de limpiar su nombre manchado, y ofrecerle a su hijo algún ejemplo de lo que significaba la integridad. Para hacer esto, Easy Eddie a través de un reportero del *St. Louis Post-Dispatch*, John Rogers, concertó una reunión con el Servicio de Impuestos Internos (IRS) manteniendo un almuerzo con el agente Frank J. Wilson, acordando que Easy Eddie entregaría registros clave financieros de Capone. Si bien el objetivo inicial del IRS era arruinar a Capone financieramente destruyéndole sus negocios de contrabando, el del agente Wilson se centraba en detener y lograr condenar a Al Capone por evasión de impuestos. Para lograrlo, Eddie debería acudir como testigo ante los Tribunales en contra de La Mafia, y él era consciente del costo que ello conllevaría. Así que Easy Eddie testificó.

Al cabo de un año, cuando conducía su Lincol Zephyr negro, un sedán oscuro se situó en paralelo al suyo y dos individuos que en él viajaban sacaron por la ventanilla sendas escopetas y armadas con munición de caza mayor, segaron la vida en el acto, yendo a estrellar el coche contra un árbol. Pero antes de que sus ojos se cerrasen para siempre, ya había comentado a sus amigos, que él ya le había dado a su hijo el regalo más grande que le podía ofrecer, y que estaba dispuesto a pagar el más alto precio por él, lo cual en efecto sucedió. La Policía removió el cuerpo de Edward Joseph y en sus bolsillos encontraron un rosario, un crucifijo, un medallón religioso (probablemente de La Virgen María o de algún Santo) y un poema impreso tomado de una revista pegado con un clip.

El poema decía así:

Al reloj de la vida se le da cuerda sólo una vez / Y a ningún hombre le está dado saber / cuándo las manillas habrán de detenerse, / en cualquier temprana o dilatada hora.



Él ahora es el único tiempo que te pertenece / Vive, ama, lucha con un propósito. / No confíes tu fe al tiempo, / pues el reloj puede pronto detenerse.

La otra historia

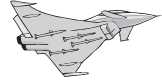
La II Guerra Mundial produjo muchos héroes. Uno de ellos fue el Lieutenant Comander (Capitán de Corbeta) Edward Henry “Butch” O’Hare. Era un piloto de caza, entre los más expertos, asignado al portaaviones Lexington, nave madre de la flota del Pacífico Sur de los Estados Unidos.

Un día su escuadrón completo fue enviado de emergencia a cumplir una misión y debieron despegar del portaaviones con urgencia. Pero después de encontrarse en vuelo y en formación, *Butch* miró a su medidor de combustible y se dio cuenta que habían fallado en llenarle el tanque completo de su avión. *Butch* no tendría combustible suficiente para completar la misión y regresar al portaaviones.

Butch reportó su situación a su jefe del escuadrón quien le ordenó regresar al portaaviones. Con mucho pesar, *Butch* se salió de formación y se dirigió de regreso a la flota que navegaba por el Pacífico Sur comandada por su portaaviones. Pero mientras regresaba a su nave madre, se dio cuenta de algo que le heló la sangre: un escuadrón de cazas Japonés se dirigía a toda velocidad hacia la flota Americana.

Habiendo salido los cazas Americanos a su misión y su flota había quedado completamente indefensa. A *Butch* no le daba tiempo de volverse, alcanzar al escuadrón de cuya formación se había salido, y llegar a tiempo para defender y salvar a la flota. Pero se dio cuenta además que tampoco tenía tiempo de aproximarse lo suficiente a la flota para advertirles del ataque Japonés que se avecinaba.

No había otra salida, solo le quedaba intentar provocar al escuadrón japonés para que se entretuvieran peleando con él, forzarles a consumir el combustible y alejar la posibilidad de alcanzar su objetivo: la flota americana.



Dejando de lado todo pensamiento de seguridad personal, *Butch* se enfiló desde su posición elevada en picada hacia la formación de los aviones Japoneses. Activó sus ametralladoras Calibre 50 montadas en sus alas y comenzó a disparar alocadamente mientras cargaba directamente hacia la formación japonesa. Así logró derribar a un primer enemigo sorprendido y otro más y otro más. *Butch* se desplazaba con mucha agilidad entre el escuadrón Japonés ya desconcertado por haberle hecho romper la formación, y continuó disparando tanto como pudo a tantos aviones japoneses como le fue posible hasta que sus municiones se agotaron.

Aun así, sin temor alguno, *Butch* continuó atacando. Enfilaba su Grumman hacia los aviones tratando de tocar con las alas de su avión las colas de los adversarios con la esperanza de dañar tantos aviones enemigos como le resultase posible de manera de que les imposibilitara volar y tuvieran que forzosamente amerizar o simplemente retirarse.

Así, finalmente, el exasperado escuadrón Japonés puso al momento rumbo hacia otra dirección, seguramente obedeciendo la orden de su comandante obligado ante la inmensa confusión reinante.

Muy aliviado, “*Butch*” O’Hare dirigió su estropeado avión caza de regreso a su portaaviones. *Butch* había sobrevivido.

Al aterrizar, reportó lo sucedido y relató los eventos que había tenido que enfrentar a su regreso después de haber salido de su formación. Las cámaras montadas en las ametralladoras corroboraron su historia. Demostraron a qué extremo *Butch* llevó su coraje para proteger a su flota. *Butch* había - de hecho - derribado cinco aviones enemigos y, otros tantos no derribados por él habían amerizado forzosamente en el mar. Estas películas son todavía famosas. Todo esto sucedió el 20 de Febrero del año 1942, y por esta acción, *Butch* llegó a ser el primer “**As de la Navy**” en la II Guerra Mundial, y el primer Piloto Naval al que se le concedió la Medalla de Honor del Congreso de los Estados Unidos.



El héroe americano, As de la aviación “Butch” O’Hare.

Un año más tarde, *Butch* pereció en combate aéreo a la edad de 29 años. Su ciudad natal de Chicago no permitiría que la memoria de este héroe de la II Guerra Mundial se desvaneciera. Y así es como hoy, el Aeropuerto O’Hare de Chicago se llama precisamente así en tributo y honor a este gran joven héroe norteamericano. De manera que la próxima vez que te encuentres en O’Hare International, dedícale un momento a meditar sobre el heroísmo representado en ese nombre dado al Aeropuerto y tómate un tiempo para visitar el monumento Memorial con la estatua de Edward Henry “Butch” O’Hare y su Medalla de Honor del Congreso, que se encuentran entre los Terminales 1 y 2.

¡Ah!...Pero... ¿Qué tienen que ver estas dos historias entre sí?
¿Cómo se relaciona el uno con el otro?

“Butch” O’Hare, el héroe, era el hijo de “Easy Eddie”, el abogado de Al Capone...■

El primer “Ariete”

Santiago Rodríguez Santisteban

Socio de la FIO, miembro del Círculo Aeronáutico
y articulista habitual de la revista RESCATE

El monoplano ascendió hasta alcanzar los 1.000 m sobre el aeródromo de Syretsk, a las afueras de la ucraniana ciudad de Kiev. Su motor Gnome de 70 caballos le permitió alcanzar esa altitud en algo más de quince minutos. Una vez nivelado el vuelo, el piloto apagó el motor y lanzó en picado aquel Nieuport IV G; mientras descendía y veía acercarse el suelo delante de su hélice, la vibración de cada centímetro de su montura le sirvió de alarma ante el esfuerzo que le estaba exigiendo. En pocos segundos el descenso le llevó a bajar a 600 metros sobre los edificios del aeródromo, niveló y arrancó el motor con la suerte de que volvió a cobrar vida; por esas fechas, 27 de agosto de 1913¹, apagar un motor en vuelo no era garantía de ponerlo otra vez en marcha mientras se seguía volando, pero el excelente motor respondió a la perfección. Aprovechando la velocidad ganada y la potencia del motor, el piloto hizo ascender el Nieuport hasta completar un rizo que en su parte superior le colocó bocabajo, mostrando a los que le observaban desde tierra las dos grandes escarapelas que lucía sobre las alas e idénticas a las que tenía en la parte inferior; blancas en su centro con dos anillos azul y rojo en su borde.

¹ El autor mantiene las fechas que regían en Rusia por entonces. En esos momentos el calendario vigente en la Rusia zarista era el calendario juliano que retrasaba 13 días respecto al calendario gregoriano, el cual regía en la mayor parte de Europa en esos momentos y que es el que se el oficial en la actualidad.



En dicha posición no dejó de ejercer presión en los mandos y otra vez puso el avión en un descenso con el motor apagado hasta completar el giro vertical. Tras nivelar de nuevo, el avión comenzó un vuelo en espiral descendente que le llevó hasta el aeródromo.

Una vez en tierra el piloto dejó ver su rostro de frente amplia y cuidado bigote de puntas curvadas hacia arriba tras quitarse su casco de vuelo, un casco de cuero rígido con grandes orejeras que le cubrían ambos lados de la cabeza y el cuello. Bajó del monoplano con aire de satisfacción, era la primera vez que se realizaba esa maniobra en Rusia y posiblemente en el mundo: un rizo en el plano vertical. Sin embargo, lo que le esperaba por aquella acción no fueron agasajos; la recompensa fueron diez días de arresto por “*poner en riesgo una máquina propiedad del gobierno*”.

Peter Nikolavich Nesterov, así se llamaba, había nacido en 1887 en la localidad de Nizhny Novgorod, más tarde conocida como Gorki. Siguiendo la tradición militar de la familia, Nesterov ingresó en la Academia de Artillería de San Petersburgo y sería en su primer destino, en Vladivostok, cuando comenzó a engullir toda la literatura sobre aeronáutica que tenía a su alcance en aquellos años tras participar en varias ascensiones en globos de observación y nacer su interés por la aviación. En poco tiempo desarrollo teorías y conceptos que le llevaron a realizar sus propios diseños, tan innovadores para su época como poco comprendidos. Antes de conseguir su título de piloto en octubre de 1912, realizó un vuelo en un planeador de su creación marcando un hito en la historia de la aviación rusa cuando, el 12 de agosto de dicho año, cubrió una distancia de 750 km en 13 horas de vuelo. En el primer destino como piloto militar volvería a sufrir la incompreensión hacia sus iniciativas ganándose una dura reprimenda de los mandos tras poner en práctica su propia técnica de viraje inclinado, maniobra que en la época se consideraba de alto riesgo.



Pero el alma de Nesterov iba por delante de su época y en los siguientes años se mostró partidario incondicional de la cooperación entre la aviación y el ejército de tierra y para ello desarrolló un duro programa de entrenamiento que puso en práctica en la primera unidad que tuvo a su mando; dicho programa incluía la realización de virajes cerrados, aterrizajes con el motor apagado y un exhaustivo entrenamiento en la navegación aérea. Entusiasta y creativo a la hora de poner en práctica sus ideas para el desarrollo de la aviación militar, se ganó cierto prestigio y el 23 de agosto de 1913 lideró el primer vuelo en formación de la aviación rusa cubriendo una distancia de 320 km en 49 minutos junto a otros dos pilotos.

Cumplido el castigo por completar el rizo, a Nesterov le llegó el reconocimiento mundial cuando Rusia reclamó su condición de ser el primer piloto en lograr dicha maniobra tras llegar noticias de que dicho logro se lo adjudicaban en Francia al galo Adolphe Pégoud. Su nombre pasaba así a formar parte del cuadro de honor de una incipiente aviación rusa.

Con la notoriedad ganada ya podía defender con más autoridad sus ideas: *“Creo firmemente que una de las obligaciones de todo piloto militar es el estar preparado para ejecutar en vuelo rizos así como planeos.....maniobras que tendrán gran importancia en el combate aéreo”*, *“el aviador que es capaz de sacar de su avión la movilidad y la agilidad de un halcón logrará las mejores condiciones para dañar a su oponente”*. Sin embargo el estallido de la Primera Guerra Mundial daría al traste con la implantación de modo generalizado de su plan de entrenamientos.

26 de agosto de 1914

El ruido de un motor de aeroplano se aproximó poco a poco al aeródromo de Dubno, donde se encontraba destacado el 11 KAO (11º Destacamento de Cuerpo de Aviación). De inmediato Nesterov



reconoció ese sonido ya familiar. El avión en cuestión, un aparato de observación austrohúngaro, se había convertido en visitante habitual en los últimos días; hasta se había permitido la osadía de arrojar varias bombas en el aeródromo la jornada anterior. En esta ocasión su imperterencia le había llevado a volver por segunda vez en el mismo día.

Desde que comenzara la guerra a principios de agosto, Nesterov se había mostrado muy activo al mando del 11 KAO. Durante esos tempranos días del conflicto el capitán de 27 años había manifestado la intención de acoplar una ametralladora a sus aviones para derribar los aparatos de observación austrohúngaros, que cada vez aparecían con más frecuencia sobre las posiciones rusas. Sin embargo la negativa de sus mandos le había obligado a poner en práctica el uso de otras armas menos convencionales; pistolas, garfios e incluso en una ocasión ideó atacar un dirigible con un cuchillo atado a la parte trasera de su avión. Y no solo eso, el día 25 había participado en una de las primeras misiones de bombardeo de la aviación rusa. Y ahora el visitante alado se había convertido casi en una obsesión.

Poco antes del mediodía Nesterov se dirigió por segunda vez en esa mañana hacia su avión, un Morane-Saulnier G; un monoplano francés que, aunque diseñado originalmente como biplaza, la aviación rusa prefería emplear como monoplaza. Horas antes, Nesterov ya había tratado de alcanzar el biplaza enemigo en su aparición anterior. En aquella ocasión había escapado indemne al intento del piloto ruso de cazarlo.

Cuando se disponía a subir al Morane-Saulnier, el teniente A. Kovanko se le acercó para entregarle una pistola Browning con la que tratar de alcanzar al avión austrohúngaro. Nesterov declinó el ofrecimiento y, mientras se abrochaba rápidamente las dos filas de botones que cerraban su chaqueta de cuero, respondió:

—En esta ocasión lo intentaré sin ella.



Mientras decía esto, el biplaza enemigo se hizo visible volando por encima de los mil metros; era un Albatros biplano pilotado por el suboficial de 23 años Franz Malina, componente de la Flik 11 (Compañía de vuelo nº11), que volaba junto a su observador, el oficial Friedrich von Rosenthal, un miembro de la aristocracia austrohúngara que sentía tener que saldar cuentas con los rusos que ocupaban parte de sus tierras.

Apremiado por la proximidad del Albatros, Nesterov se metió en la cabina del monoplano y sin preámbulos puso el motor en marcha y despegó. Tal fue su precipitación que había alzado el vuelo sin abrocharse las correas que le ataban al asiento.

Nesterov no se dirigió directamente hacia el Albatros, como quizás habría hecho si hubiera tenido armas de fuego. En su lugar se cruzó por delante de él y, volado a su alrededor, comenzó a ganar mayor altitud. Franz Malina puso entonces el motor de su avión al máximo y comenzó a descender tratando de ganar velocidad para así escapar como había hecho anteriormente. En esta ocasión Nesterov, actuando como el halcón que él defendía debía ser el piloto de guerra, se situó detrás del biplaza, y con la ventaja que le daba la mayor altura para ganar velocidad se lanzó sobre su presa. Desde tierra los testigos de su acción pudieron ver como tras acortarse rápidamente la distancia entre los dos aviones, el Morane-Saulnier impactaba contra el Albatros; las palas de la hélice del avión ruso destrozaron las alas superiores de su oponente. Trozos de su superficie y de los largueros empezaron a caer al tiempo que por unos segundos los dos aviones quedaban entrelazados. Cuando se separaron, el Albatros, con sus alas desechas, cayó sin ningún control y sin ninguna posibilidad de supervivencia para sus tripulantes.

Nesterov calculó mal. Un exceso de confianza en su maestría en el manejo del planeo debió hacerle pensar que, aunque su hélice quedara inservible, podría llevar su avión a tierra con el motor parado



Un retrato de Nesterov junto a un sello conmemorativo del 2012.

como tantas veces había hecho; posiblemente trató de dañar a su oponente seccionando sus alas con la hélice o golpeándole con el tren de aterrizaje, pero una velocidad demasiado alta le hizo calcular mal y el impacto fue más brusco de lo deseado. El motor se separó del resto del Moranne-Saulnier y la máquina entró en una caída en espiral durante la cual Nesterov, sin asegurar a su asiento, salió despedido precipitándose al vacío.

Moría así Petr Nikolaevich Nesterov, la primera gran figura de la aviación imperial rusa en caer en la Gran Guerra. Y lo hacía siendo para algunos el autor del primer derribo en combate².

Casi 27 años más tarde, el 22 de junio de 1941, primer día de la invasión alemana de Rusia durante la Segunda Guerra Mundial, otro piloto repetiría la acción de Nesterov, ya imitada por contemporáneos de este, pagando también el más alto precio por ello. En este caso, el teniente ruso Ivan Ivanov estrelló su caza Polikarpov

² En realidad los autores del primer derribo en combate aéreo con armas de fuego, en una temprana versión de lo que luego se conocería como dogfight, sería la tripulación de un biplaza galo cuando a base hacer fuego con una ametralladora Hotchkiss hicieron caer a un oponente teutón el 5 de octubre de 1914.



I-16 contra un bombardero de la Luftwaffe alemana en la que era la primera acción de dicho tipo durante la guerra por parte rusa. Esa maniobra, que se repetiría cientos de veces durante el conflicto, se estandarizaría en el VVS, la Fuerza Aérea Soviética, y pasaría a denominarse Taran, del ruso «ariete».

El Heinkel 111 que derribó Ivanov se estrelló con su verdugo a pocos kilómetros del aeródromo de Dubno, el mismo del que había despegado Nesterov aquel día de agosto de 1914.

Bibliografía consultada

The Russian Military Air Fleet in World War I (VOL I y II), de August G.Blume y August C.Bloom. Schiffer Publishing. (2010)

The Imperial Russian Air Service, de Alan Durkata, Tom Darcey y Victor Kuhkov. Flying Machines (1996).

French Aircraft of the First World War, de James J. Davilla. Flying Machines (1997).■

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

(¡Qué solos se quedan los muertos!)

La eterna soledad de un piloto de la RAF

José David Vigil-Escalera Balbona

Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro
y director de la revista RESCATE

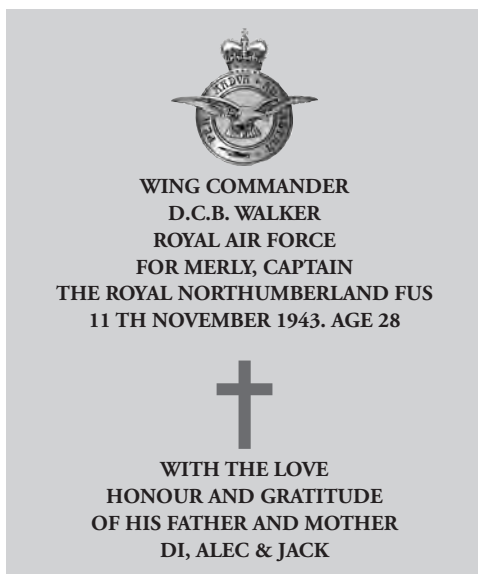
Allá en lo alto de una montaña del Pirineo navarro, en la acrópolis de un diminuto pueblecito, ahora y desde 1952 deshabitado, con una panorámica de impresionante y bello paisaje, se conservan restos de lo que en su día fue el camposanto del pueblo de Peña. Restos en los que se observan muchas tumbas removidas y descuidadas denunciando que quienes allí en su día estuvieron descansando para la eternidad habían sido “emigrados” a los camposantos de los nuevos hábitats por sus parientes supervivientes, igualmente, pero voluntariamente, emigrantes. Hay sin embargo en ese camposanto tan cercano al Cielo por su ubicación, un lugar que deja ver que aunque sea de tarde en muy distante tarde, algunas personas de demostrada fortaleza física, que por circunstancias diversas “escalan” las duras cuestas desde sus habitadas laderas, se apiadan de la soledad de los muertos y de esa tumba en concreto, a la que regalan alguna flor y alguna que otra oración.

Esa tumba, por otra parte la más aseada y más llamativa de las que parecen conservar restos humanos, destaca por una lápida, con pretensión de estela funeraria merced a un emblema esculpido en ella. Es el emblema de la Royal Air Force, la famosa y legendaria RAF, la temible aviación británica, triunfadora de los aires en las dos guerras mundiales. Una leyenda explícita, anima al espontáneo visitante a tratar de investigar sobre la historia que tal hoyo encierra.



JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Dice, tal cual:



Era el 11 de Noviembre de 1943, cuando las gentes que habían acudido a la Misa del patrono local que ese día se celebraba, San Martín de Tours, se hallaban conversando animadamente a las puertas de la iglesia del pueblecito de Peña cuando un ruido atropellado, nada sincrónico, rugido agónico de un motor, les hizo levantar la vista al cielo y se alarmaron de inmediato por lo que vieron: un avión se acercaba perdiendo altura y colgando de la parte trasera la amplia seda de un paracaídas y de su cuerdas y atalajes un aviador que convulsionaba los amarres tratando de liberarlos de su trágico enganche.

La tragedia se produjo al estrellarse el aparato en las cercanías, justo enfrente, en el monte Verduces, incendiándose de inmediato. Corrieron los presentes en la fiesta de Peña hacia el lugar del suceso, que no estaba tan cercano –por tener que descender desde el alto penacho en que estaban y ascender después un empinado tramo hasta el lugar del



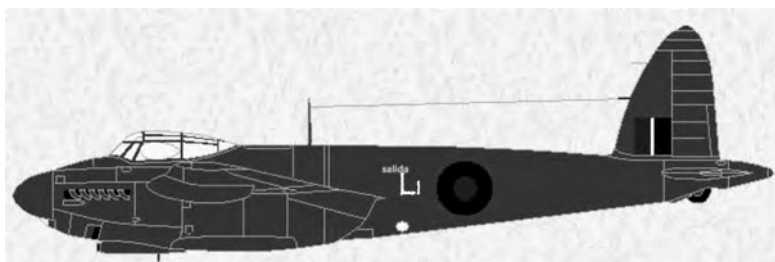
suceso—, al que cuando llegaron allí, ya la guardia civil del inmediato pueblo de Cáseda había iniciado la extinción del avión y rescatado el cadáver del joven aviador, en aquellos primeros momentos desconocido. Fue misericordiosamente recogido y más tarde “adoptado” por el pueblo de Peña dándole sepultura en su cementerio.

¿Qué había sucedido? ¿Quién era aquel joven uniformado? ¿Qué avión era aquél estrellado en tan escogido paraje? ¿De dónde procedía?

* * *

En la madrugada del día 11 de Noviembre de 1943, desde la base aérea de Benson (Oxfordshire) Inglaterra, se ponía en marcha una misión con el objetivo de fotografiar los daños realizados por la aviación aliada en las bases e instalaciones militares nazis, en la amplia zona de Toulouse/ Rhône- Alpes. La Unidad de Reconocimiento Fotográfico del Escuadrón nº 544 de la RAF, estaba formada por aviones De Havilland DH-98 *Mosquito IX* especialmente equipados para tal trabajo, y uno de ellos es el que pilotaría un joven de 28 años, Jefe de Ala y capitán Donald Cecil Broadbent Walker llevando de navegante y encargado de la tomas fotográficas al subteniente escocés Arthur Maurice Crown.

El avión participante en la misión, un DH-98, fue una destacada aeronave durante la segunda guerra mundial, que llevó a cabo importantes misiones y tuvo reflejo en varias películas. Sin embargo la estructura del cockpit o cabina de pilotaje no era la más adecuada para que en caso de emergencia tuvieran rápida salida los pilotos. Los cristales no eran lo suficientemente practicables y el recorrido desde los puestos de mando y control hasta la trampilla o ventana de escape era de muy lento recorrido pues el fuselaje al nivel de los planos (alas) se estrechaba y al estar situado sobre el depósito de bombas se reducía también la altura haciendo muy difícil el paso, especialmente si se trataba de pasar con el paracaídas puesto. *En el dibujo puede verse la situación de la trampilla entre la redonda escanapela y el borde de salida de las alas.* El tiempo necesario para

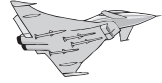


el recorrido obligaba a que fuera necesario tener que abandonar el control del avión, con más tiempo del conveniente para direccionar mejor su caída. El mosquito era un avión de estructura de madera como argucia para no ser detectable a los radares. El correspondiente a este vuelo del incidente iba equipado con dos motores Rolls Royce de 1500Cv cada uno, tenía 16 m de envergadura, una velocidad de más de 600 Km/h, y una autonomía de más de 1500 km.

Decíamos que aquél 11 de noviembre 1943 salía, del aeródromo de Benson en una de misión de Reconocimiento fotográfico (PR) sobre la zona de Modane (Rhône-Alpes) y otros puntos en el sur de Francia, un De Havilland DH-98 *Mosquito IX*. Realizado el trabajo, en las cercanías de Toulouse fue alcanzado por las explosiones del fuego antiaéreo, perdiendo al poco uno de sus motores.

D.C.B. Walker se dio cuenta de que los daños eran graves y que el avión no sería capaz de llegar muy lejos. Tomo una decisión arriesgada: atravesaría los Pirineos e intentaría aterrizar en los llanos del valle del Ebro en la vecina y neutral España. El avión se mantenía en el aire a duras penas. Pasaron las montañas más altas y los valles pirenaicos del Salazar y Roncal. Todavía no divisaban un lugar apropiado. Tras pasar la sierra de Arangoiti, ya solo les quedaba una pequeña sierra, la de Peña con apenas 1000 m de altura para alcanzar las Bardenas Reales donde podrían haber tomado tierra en sus campos llanos.

El avión comenzó a arder. La situación era complicada, pero no estaban dispuestos a morir ese día. Llevaban más de 1000 km volando sobre terreno enemigo, habían cruzado los Pirineos con un



avión tocado de muerte. Tenían pocos minutos para hacer algo por lo que se dieron mutuamente la señal para abandonar la aeronave, pero deberían resistir hasta localizar un lugar adecuado para caer con paracaídas.

El piloto era un hombre bien experimentado y sabía que el abandono del avión que pilotaba era altamente complejo, pues la cabina reforzada con elementos metálicos impedía la salida directa del habitáculo y para saltar de emergencia con el paracaídas había que recorrer hacia la cola por un estrechísimo pasillo que transcurría por encima del depósito de las bombas. Obligaba a deslizarse hacia la salida con el paracaídas sin cinchar al cuerpo, arrastrándolo o empujándolo por delante del aviador, para colocárselo una vez que estuviera ya ante la puertecilla de escape. Así que el piloto, una vez que la situación de vuelo le forzó a tomar la decisión de abandonar la aeronave, se mantuvo en su puesto de control hasta que el observador-navegante estuviera en el punto de salida. Desde que surgiese la avería en el motor, había direccionado el aparato hacia las Bárdenas Reales, en país neutral, y lugar que en sus mapas se veía como muy apropiado para aterrizar en alguna de sus llanuras. El piloto tras recibir confirmación de su navegante-observador de haber alcanzado la salida, recorrió lo más rápido que pudo el claustrofóbico pasillo y ante la entelada apertura de escape se colocó el paracaídas y se lanzó al vacío con tan mala fortuna que la seda se le atascó en la trampilla de salida y pese a su desesperada lucha por soltarla, el avión se estrelló e incendió, antes de que el malogrado piloto consiguiese zafarse.

Por el contrario, su compañero, el subteniente escocés Arthur Maurice Crow DSO DFM (Navegante-observador) saldría ileso de aquél lance logrando caer en las proximidades de Sos del Rey Católico, siendo detenido y hecho prisionero por la Guardia Civil y más tarde puesto en libertad regresando a su unidad en el Reino Unido a través de Gibraltar.



Dos vistas de la tumba; a la izquierda se observa el abandono del camposanto y a la derecha el deterioro que el paso del tiempo ha castigado la estela funeraria.

EPÍLOGO: breve, por supuesto, para destacar la generosidad cristiana de los navarros de las montañas de Peña, que, primero los habitantes del pueblo y tras su deslocalización, los grupos montañeros y ciclistas de la comarca, se hicieron cargo de mantener vivo el recuerdo de quien mora en tan destacada tumba solitaria, a través de flores anónimas depositadas bajo su estela de cabecera. En 1956, parece que fue un hermano del malogrado aviador quien acudió desde Malton en North Yorkshire, hasta Peña para colocarle la placa, similar a la de otros cementerios militares británicos. Allí, en tan alto camposanto, la soledad que permite oír el canto de los pájaros, acompaña –parece que para siempre– al joven Donald Cecil Broadbent WALKER.

A quien esto recopila, escribe y firma, no deja de sorprenderle que un gran país, como Inglaterra, con tanta fuerza económica y militar como demuestra en cuantas ocasiones se le presentan, ante esta soledad, que denuncia olvido de un camarada, no haya reparado los restos de tan honorable soldado de la RAF.■

El arte “taurino” de un gran aeronauta

Carlos Meana, amigo de Juan Cobos

Abogado y piloto de aeróstatos

Un inciso intemporal: el relato, veraz, que a continuación nos hace el experto aerostero asturiano Carlos Meana, es muy probable que transporte a los leídos en historia de la aeronáutica, a los tiempos incipientes de “los más ligeros que el aire”. Sucedió entonces, cuando solamente los pájaros volaban y “paseaban” por los aires, que los hombres, con los pies en la tierra y muy especialmente con la vista en la de labranza, no esperaban que nada ajeno a las criaturas aladas les sorprendiera desde el cielo. Por ello en los primeros tiempos de los globos, cuando los rústicos ciudadanos de recónditas aldeas notaban que el sol se eclipsaba y al mirar arriba veían sobre ellos una gran esfera u oían una voz que de las alturas le llegaba, la sorpresa era tal y el peligro que creían se les venía encima tan cierto, que corrían a casa y cogiendo sus armas, arcos con flechas, arcabuces o pistolas, comenzaban a disparar a tan enorme monstruo. Los aeronautas, soltaban rápidamente lastre para asegurarse subir por encima del alcance de tales armas. En Francia, a finales del siglo XIX, los pilotos de aeróstatos eran provistos de una cartilla donde se indicaban los lugares donde podía ser hostilmente recibidos si los vientos les empujaban a pasar sobre ellos. Sin duda los protagonistas del siguiente relato, Carlos Meana y Juan Cobos, conocían la historia vivida en 1905 por el pionero asturiano Jesús Fdez. Duro cerca de Lugones, pero ellos reaccionaron con su acostumbrado y humorístico ingenio.

El vuelo transcurría plácidamente, el globo se desplazaba con mucha lentitud, movido por la suave brisa del atardecer y el paisaje del Ampurdán nos mostraba todo su esplendor.



CARLOS MEANA

Llevábamos más de dos horas volando y ya era hora de aterrizar, no sólo porque se estaba haciendo de noche, sino también porque se nos estaba acabando el gas.

El aterrizaje fue suave y tranquilo, en un prado con la hierba baja y unos árboles a pocos metros de nosotros.

Generalmente casi nunca teníamos problemas en los aterrizajes, los dueños de los prados suelen ser muy amables y raramente les parece mal que aterricen en sus propiedades. Es más, nos ayudan a recoger el globo, incluso hasta nos prestan el tractor si es un sitio difícil de salir y, en más de una ocasión acabamos invitados en su casa a tomar un café, o lo que surja. Y si algún día, algo rompíamos, el seguro les pagaba por encima del valor de lo estropeado.

Pero aquel día no sería igual, al parecer al dueño del prado no le gustó nada nuestro aterrizaje en sus dominios.

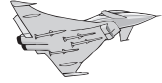
Estábamos Juan y yo en la barquilla del globo, en tierra, con el inflado, plácidamente, recogiendo los instrumentos y comentando las incidencias del vuelo, cuando yo observo la figura de un hombre que sale de entre los árboles y se dirige hacia nosotros, con síntomas de estar de bastante mal humor. No debía de haberle hecho mucha gracia que aterrizáramos en sus propiedades, aunque, es preciso decirlo, no habíamos causado daño alguno.

Yo, utilizando una expresión taurina le digo a Juan: ***Mira que morlaco viene por nuestro frente.***

Juan, siguiendo con la broma taurina, salta de la barquilla cual Curro Romero y exclama ***¡Dejadme solo!***

Se dirige hacia el “morlaco” y cuando lo tiene a la distancia que marcan los cánones, abre los brazos como si tuviera un capote en sus manos y pronuncia las palabras mágicas: ***¡Vaya prau¹ más guapo que tiene usted aquí!***

¹ Prau = en asturiano, trozo de tierra con hierba y dedicado al pasto de las vacas.



El morlaco frena en seco, baja la cabeza y entra al trapo. Juan continua con su faena de naturales : *Mire que, yo he volado por todo el mundo y nunca he visto un prau tan bonito. ¿Usted cree?* contesta el “morlaco” totalmente dominado. *Por supuesto* –responde Juan– y remata con el pase de pecho: *Ya le decía yo a mi amigo Meana cuando íbamos volando, mira que prau más guapo a ver si tenemos suerte y bajamos en él, ¡y aquí estamos!*

Remata la faena diciendo: *Por cierto. ¿Algún problema?* Y aquel, en un principio bravo “morlaco”, ya se había convertido en un humilde corderito. *No nada, solo quería saber si les había pasado algo o tenían algún problema.*

Nada, nada, muchas gracias. Por cierto, ¿podría hacernos el favor de ayudarnos a recoger el globo y sacarlo al camino?

Por supuesto, faltaría más, además voy a ir a buscar el tractor para que sea más fácil.

Y... acabamos merendando en su casa.■

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

La intangible calidad del silencio

Carlos Lázaro Ávila

Miembro del Consejo Asesor de SHYCEA
y de la Asociación de Aviadores de la República

En la costa occidental de África, España construyó los aeródromos de Cabo Juby y Villa Cisneros (actuales Tarfaya y Dajla). Ambos fueron bases cruciales para las comunicaciones aéreas sobre el Atlántico Sur y aviadores como Ignacio Hidalgo de Cisneros, Antoine de Saint-Exupéry e Italo Balbo dejaron su huella aeronáutica.

La presencia de la aviación española en el Sáhara Occidental se remonta a 1924 y tenía un doble objetivo político-aeronáutico. Por un lado, preparar el futuro raid trasatlántico de Ramón Franco a bordo del Dornier Wal *Plus Ultra*; y por otro, hacer un mayor acto de presencia en un territorio de 300.000 km². Sin embargo, a partir de los años 20, la inhóspita costa occidental sahariana cobró gran importancia gracias a la competencia aérea desatada entre franceses (Latécoère, Aéropostale y Air France) y alemanes (Sindicato Cónдор/Lufthansa) que luchaban por el control aéreo-postal entre ambos continentes.

En esta competencia, la empresa que dirigía Pierre-Georges Latécoère tomó la iniciativa y convenció al gobernador del territorio, coronel Francisco Bens Argandoña, para que apoyase a los aviadores franceses. Después inspeccionó los terrenos de Cabo Juby, Villa Cisneros y posiciones francesas en la ruta a Dakar, reclutando todo el equipo necesario para la línea.

En 1926, casi finalizada la sublevación de Marruecos, el gobierno de Madrid mandó ampliar las precarias instalaciones militares

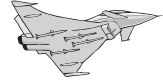


existentes en Cabo Juby (un pequeño fuerte, una factoría para el intercambio con los indígenas y un polvorín) para acoger a una escuadrilla permanente de aviones. Hubo que esperar a 1928 para que la Dictadura del general Miguel Primo de Rivera autorizara el envío de una escuadrilla de Havilland DH.9A a cuyos pilotos se les encomendó la tarea de localizar pozos de agua, levantar un mapa con puntos de referencia e iniciar la política de acercamiento a las rebeldes cábilas saharauis.

El cambio de la política española le dio “vida” a Cabo Juby, un puesto fronterizo azotado constantemente por el fuerte viento que levantaba la arena del desierto, atascaba constantemente los filtros y mecanismos de los aviones y amenazaba con sepultar los puestos de centinelas y edificaciones bajas de la guarnición. A ello se sumaba la corrosiva humedad salitrosa que deterioraba rápidamente todo tipo de metales. Por último, se añadió las malas relaciones entre aviadores e indígenas debido a un aterrizaje forzoso de un aparato español que se solucionó mediante el pago de un rescate. Esta reacción demostró ser una mala política de vecindad, ya que los saharauis aprendieron a beneficiarse del infortunio de los aviones averiados.

La lucha entre franceses y alemanes dio lugar a que se produjera un incremento de los vuelos sobre esta región de la recién creada Compagnie Générale Aéropostale, sucesora de la Latécoère, que dieron lugar a aterrizajes forzosos en el desierto seguidos de la captura y posterior rescate exigido por los saharauis. Francia pidió apoyo a España, que envió tres Breguet XIV A2 al mando del capitán Ignacio Hidalgo de Cisneros, futuro jefe de las Fuerzas Aéreas de la República. En el momento de tomar tierra, los aviones de Hidalgo de Cisneros fueron ayudados por otro personaje singular que había hecho del desolado paraje su preciada morada: Antoine Saint-Exupéry.

Este aviador y futuro escritor era el delegado jefe de la línea francesa y el caluroso tedio del desierto (que solo era alterado por



Instalaciones de Cabo Juby. A la derecha se distingue el pequeño hangar de la Latécoère junto al de la Aviación Militar Española (Foto AHEA).

las incidencias de la línea) le sirvió para fraguar el argumento de su novela *Correo del Sur*. Saint-Exupéry pertenecía a ese excéntrico grupo de europeos que amaba el desierto; a veces se paseaba por el aeródromo con indumentaria indígena y se mezclaba con los saharauis, de los que aprendió lo suficiente como para entenderse en su propia lengua. El piloto francés siempre fue cordial con los españoles, sobre todo con el médico militar Vicente Guarner, quien leyó el manuscrito de *Correo del Sur* a la luz de la luna. Ambos sobrevolaron el Sáhara buscando las *jaimas* (tiendas) de los hombres azules del desierto para convencerles de que no apresaran a los pilotos. En esos encuentros supieron lo que los saharauis más apreciaban en el mundo: *la intangible calidad del silencio*. El jefe indígena que les acogió les comentó que *el desierto no es, en esencia, mas que vacío y silencio. Y es por ello que no se ofrece a aquellos que son sólo capaces de amar por un día*.

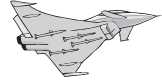
Aunque, Cabo Juby auguraba un futuro mas bien pesimista a los recién llegados, Hidalgo imbuyó a sus aviadores de un espíritu de trabajo continuado para hombres y aparatos, tanto en el hangar como en el desierto, que sobrevolaban continuamente para trazar



Cabo Juby: Delante de un Breguet XIV se retratan pilotos y mecánicos con atuendo informal (En la parte superior) F. Vallejo; R. Jofré y L. Navarro Garnica. En la fila central A. Saint-Exupéry; L. Cañete; X; Ignacio Hidalgo de Cisneros; X; C. Grande y X. Sentados: J. M. Valle y E. Ruiz de Alda (Foto, Archivo de C. Yusta).

mapas y entrenar a las tripulaciones ante cualquier eventualidad. El piloto vasco disfrutaba de los vuelos sobre el mar de arena y las vívida descripción que nos hace de ellos en su autobiografía (*Cambio de rumbo*) recuerda la pasión de la aventura aérea que el aviador húngaro Lázsló Almásy reflejó en su libro *Nadadores en el desierto*, fuente de inspiración para la película *El paciente inglés*.

Otro de los aspectos en los que Hidalgo de Cisneros demostró inteligencia fue en cierta relajación en el reglamento. Los aviadores españoles deambulaban por Cabo Juby en monos de vuelo blanco, zapatillas y gorros de lana que cubrían las cabezas rapadas de los que habían renunciado a pelear con la arena del desierto, que hacía acto de presencia hasta en las comidas. También fue benévolo con excentricidades como las de Fernando Hernández Franch, a quien le gustaba nadar al mediodía hasta la isla-polvorín que estaba enfrente



Hidalgo de Cisneros observa al enorme bullmastiff Perico que atacó a Saint-Exupéry (Foto, Archivo de C. Yusta).

del aeródromo para tomarse el vermú (con el peligro de encontrarse con algún tiburón...); o arrojar un bote de humo en la habitación del miembro más cascarrabias de la escuadrilla.

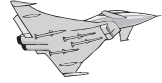
Durante las noches, españoles y franceses compartían cenas, experiencias de vuelo y anécdotas, aunque en ocasiones se produjera algún susto. Saint-Exupéry fue atacado por un *Perico*, un gigantesco bullmastiff que por orden de Hidalgo se había traído de Canarias para ayudar a la ronda nocturna del fuerte. Para liberar a Saint-Exupéry de las fauces del perro, Hidalgo fue expeditivo: golpeó la cabeza de *Perico* con el montante de un avión. El piloto francés sufrió magulladuras y un fuerte ataque de nervios, pero agradeció la ayuda de los españoles invitándoles a una cena en cuya sobremesa les deleitó con juegos malabares.

En julio de 1928 Hidalgo abandonó Cabo Juby con su escuadrilla para dirigirse a Villa Cisneros a fin de atender la petición de ayuda



del gobernador debido a un ataque indígena sin importancia. Aquí el viento era más intenso que en Cabo Juby, pero la ubicación y condiciones del aeródromo eran más idóneas, sobre todo porque estaba libre del molesto problema de la arena. Hidalgo siguió con la misma conducta aplicada anteriormente, por lo que en el desierto comenzó a difundirse la noticia de los hombres blancos de la costa que volaban en ruidosos armatostes, tomaban el sol y ¡trabajaban!. El mayor asombro se produjo cuando se supo que comían *pedras de la costa*, es decir, las numerosas ostras, percebes y otros mariscos que constituían la riqueza de Villa Cisneros y protagonizaron banquetes aderezados con todo tipo de bebidas alcohólicas que se traían periódicamente desde Las Palmas. Para huir del aburrimiento, también organizaban cacerías a bordo de un Chevrolet (bautizado como *El Camello*) con el que perseguían y disparaban a las gacelas a gran velocidad.

El comportamiento “excéntrico” de los pilotos de Hidalgo de Cisneros dio lugar a que los saharauis les calificaran como *locos* y, por lo tanto, tocados por Alá y dignos de respeto; esta consideración se acrecentó cuando la posición española socorrió a miembros de la cábila del Chej Bucharaya que habían sido atacados por una tribu hostil. Bucharaya era hermano del poderoso jefe Merebbi Rebbo, más conocido en todo el Sáhara como el Sultán Azul, que se había declarado enemigo acérrimo de los franceses. La ayuda proporcionada por el personal de Villa Cisneros favoreció el inicio de la amistad personal entre Hidalgo y Bucharaya, allanando las relaciones diplomáticas entre saharauis y españoles, quienes tuvieron que interceder a favor de aviadores franceses prisioneros de aparatos averiados en el desierto. El caíd saharauí visitó a Hidalgo, quien comprobó la idiosincrasia de los hombres del desierto. Por ejemplo, Bucharaya impidió que sus hombres vieran al piloto vasco trabajando en su avión (actividad innoble para un jefe) y salió airoso de una invitación a una comida a la europea:

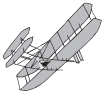


el caíd se limitó a observar qué tipo de cubierto empleaban los comensales en cada comida.

La amistad hispano-saharai se consolidó con demostraciones de la efectividad de las ametralladoras de los Breguet sobre blancos en tierra, competiciones de tiro y cacerías de gacelas a bordo de *El Camello*, aunque también hubo momentos problemáticos. El primero se produjo cuando Hidalgo, en un intento de demostrarle la superioridad de la tecnología europea, le propuso al indígena llevarle en vuelo a su poblado en una patrulla de Breguet. Una vez allí, insistió en agasajar a Hidalgo y sus compañeros, quienes se mostraron nerviosos por la insistencia en la hospitalidad de los saharauis temiendo la posibilidad de convertirse en rehenes. El piloto jefe sabía que si mostraban temor se rompería la relación con los indígenas y ordenó quedarse. Al final del refrigerio, que había tenido lugar bajo las alas de los Breguet que les protegían del sol, Hidalgo respiró aliviado cuando se despidieron de ellos afectuosamente y reconoció la caballerosidad de Bucharaya quien, como prueba de amistad y confianza, le regaló una sortija de ágata que el propio caíd indígena engarzó en un dedo del piloto.

A partir de aquí, las relaciones entre españoles e indígenas fueron fluidas y pacíficas, hasta el punto de que, como comentaba Hernández Franch, los jefes locales cercanos enviaban a sus hijas al fuerte para que los jefes españoles pudieran satisfacer sus necesidades sexuales. Este gesto, incomprensible para los europeos, buscaba afianzar las relaciones entre ambos mundos por medio del parentesco.

El segundo incidente comenzó a quebrar las relaciones entre indígenas y europeos. Un día se presentaron en el fuerte unos esclavos negros fugados y cuando sus dueños saharauis los reclamaron, los españoles optaron por manumitirlos pagando a sus dueños por su liberación. La noticia corrió como la pólvora y se produjo un goteo de esclavos fugados que enrareció las relaciones con los franceses,



envidiosos de la amistad hispano-saharai, que hacía que ningún avión de Villa Cisneros fuera tiroteado y se facilitaran los rescates de los aviadores de la Aéropostale. Parece que las protestas francesas ante el gobernador español motivaron la salida de Hidalgo de Cisneros del Sáhara, pero la relación amistosa entre los indígenas y los españoles ya no fue la misma. Hubo que volver a ganarse la confianza de los saharais, como se puede apreciar con la experiencia vivida por el comandante aviador Ricardo Burguete Reparaz, hermano de Luis Burguete, que también había escoltado al Bucharaya hasta su poblado. En mayo de 1930, Ricardo mandaba la escuadrilla de Villa Cisneros, pero en un vuelo se vio obligado a hacer un aterrizaje forzoso en el desierto, siendo capturado junto al capitán Carlos Núñez Maza quien relató su cautiverio en su libro *Viento del Sáhara*.

Pese a las complejas relaciones con los saharais, Villa Cisneros y Cabo Juby fueron enclaves aéreos cruciales para atravesar el océano Atlántico. En el primer aeródromo la Lufthansa hacía el trasvase del correo, mientras que la Aéropostale convirtió Cabo Juby en zona de tránsito de pasajeros y correo. Años más tarde, el ventoso aeródromo recibió a más aviadores ilustres. En diciembre de 1930, durante su raid trasatlántico a Río de Janeiro, el gran aviador italiano Italo Balbo y su escuadrilla de hidros Savoia S.55A tuvieron que solicitar ayuda de los españoles para reparar la hélice de uno de sus aparatos. Tres años más tarde amerizó en la ría de Villa Cisneros el hidroavión Lockheed Sirius del matrimonio Lindbergh. Finalmente, en mayo de 1935, el intrépido aviador santanderino Juan Ignacio Pombo tomó tierra con su Klemm Eagle *Santander* antes de iniciar su periplo aéreo hacia América. ■

Caballero del aire, Franz Stigler

Un rastreo de la historia

J. D. Vigil-Escalera

Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro,
Miembro correspondiente del Consejo Asesor del SHYCEA

Segunda Guerra Mundial. Charlie Brown era uno de aquellos jovencísimos pilotos a quienes, con un entrenamiento intensivo y pocas horas de vuelo, se les daba “la suelta” y se les mandaba al combate. A Charlie le pusieron en sus manos un B-17 Flying Fortress del Grupo 379 de Bombardeiros con base en Kimbolton, Inglaterra. Su B-17 fue bautizado como “Ye Old Pub”.

En el amanecer del 23 de diciembre de 1943, en un día cerrado en nubes, típico en aquellos parajes ingleses, el Grupo 379 de Bombardeiros despegó de la base con la misión concreta de destruir el complejo aero-naval formado por el puerto refugio de Bremerhaven, en la desembocadura del río Weser, y la ciudad alemana de Bremen a 60 km al S.E. del puerto con un aeródromo, activísimo militarmente, situado en el margen izquierdo del río al S.O. del centro de la ciudad y desde donde partían oleadas de Junkers Ju-87 “Stuka”, protegidos bien por FW-190 ó por Me Bf-109 y que castigaban duramente a las ciudades inglesas.

Los B-17 irían protegidos por los nuevos North American P-51 *Mustang* y deberían dar una única pasada soltando las bombas para inutilizar los barcos que hubiera dentro del puerto y siguiendo el curso del río atacar con virulencia el aeródromo de Bremen tratando



de inutilizar los Stukas, destruir arsenales y pistas y volver a “casa”. Así trataron de hacerlo, pero la necesidad de volar bajo por el techo limitado de las nubes, hicieron que la experta y bien entrenada artillería antiaérea alemana produjera grandes bajas a la aviación aliada y que, además, se encontrasen con que los Junkers Ju-87 o Stuka y Messerschmitt Bf-109 habían salido a operar y se les enfrentasen en el aire cuando regresaban, si bien muchos de ellos, ya carentes de armamento disponible, optaron por bajar a repostar y rearmarse en un improvisado aeródromo alternativo oculto en las proximidades de un bosque en el este de la ciudad.



Charlie Brown.

Así, el B-17 de Charlie Brown, afectado por varias explosiones cercanas de bombas antiaéreas de la artillería germana y por el ataque directo de algún Bf-109, había resultado muy dañado, tenía agujeros por todas partes, heridos varios tripulantes, incluido el piloto y muerto al menos el artillero de la torreta superior. La torreta armada de la nariz se encontraba con el plexiglás destrozado, casi desaparecido y la torreta de cola sin servidor disponible. La brújula y el circuito de oxígeno fueron de los instrumentos que resultaron dañados, así como dos de los motores, el dos y el cuatro, por ello, por su baja potencia motora y necesidad de volar a menor altura por la carencia de suministro adicional de oxígeno, fue quedando descolgado de la formación. Desorientado Brown volaba adentrándose en el territorio enemigo más profundo en lugar de regresar a casa, a Kimbolton.



Franz Stigler.

Dándose cuenta los observadores de la base atacada de que aquel bombardero se adentraba en territorio alemán y que uno de los pilotos alemanes que acababan de regresar llamado Franz Stigler ya había repostado y rearmado, se le dio la orden de despegar con su Bf-109 y derribar el B-17. Se acercó por la cola, 500 pies por encima, con intención de atacarle a la “manera clásica”, descendió y se puso a la misma altura que el objetivo, se acercó a 200 metros y lo primero que observó fueron las ametralladora apuntando hacia abajo, parecía inoperante. Como en un duelo, con el dedo en el gatillo, Franz esperaba el movimiento de las armas enemigas para disparar, pero desde el B-17 no hubo reacción a su amenazante presencia. Se acercó más y pudo ver al artillero desplomado sobre sus armas, la sangre corría por el cañón, sin duda estaba muerto. El teniente Stigler giró a la derecha y se situó 200 metros por encima y no podía creer lo que veía. El B-17 era como un colador. Se veía sangre por todas partes. La torreta superior estaba casi desaparecida. Fue avanzando hasta colocarse a pocos metros sobre el plano derecho. El fuselaje tenía muchos agujeros, alguno de grandes dimensiones que le permitió ver —según contaría muchos años después— cómo varios tripulantes trataban de ayudar a sus heridos, como trabajaban frenéticamente para salvar a un compañero cuya pierna le había sido arrancada. La torreta delantera, bajo la cabina del piloto, tenía el plexiglás destrozado por completo, sin armas ni artillero. Franz no se podía creer que aquella ruina pudiera seguir volando. En sus propias palabras, él “nunca había visto un avión en tan mal estado”.



Franz Stigler posicionado sobre el plano derecho miró a Charlie Brown, el piloto. Brown con la cara reflejando miedo y manchado de sangre por una metralla en el hombro, luchaba por el control de su avión. Dentro del B-17 la consciencia de piloto y tripulación no podía ser grande, la altitud y los agujeros por todas partes hacían que la temperatura en el interior del aparato fuera auténticamente polar, posiblemente de 60 grados Celsius bajo cero y el equipo de vuelo no protegía lo suficiente.

Consciente el alemán de que el piloto inglés no tenía idea de a dónde se dirigía, saludó a Charlie y le hizo señas para que descendiese como prisionero. Brown mantuvo altura y dirección en señal de negativa. Franz le acompañaba y le volvió a hacer, varias veces, una señal inequívoca de que llevaba dirección errónea iniciando maniobra de giro con indicación de que lo siguiera. Brown comprendió y cambió rumbo hacía la dirección que le señalaba el alemán. Stigler situándose quinientos metros por delante fue señalando con su avión la ruta al B-17 aliado hasta salir de territorio bajo control alemán y unas millas más sobre el Mar del Norte en dirección a Inglaterra. Cuando ya comprobó que, aún sin brújula, seguía una dirección correcta hacia Inglaterra, pero dudando que en aquellas condiciones pudiera llegar a destino, saludó a Charlie Brown y dio la vuelta de regreso a la Europa continental.

Brown logró aterrizar en Shething en la base cercana a la costa inglesa donde tenía establecido cuartel el Grupo 448 de Bombardeiros.

Cuando Franz aterrizó dijo al Comandante que el avión enemigo había caído sobre el mar, y nunca dijo la verdad a nadie. Por su parte, Charlie Brown y los compañeros de su tripulación contaron lo ocurrido a sus superiores pero se les ordenó no hablar de ello. Sería contraproducente hablar de gestos de caballerosidad por parte alemana.

La imagen de su extraño encuentro con el Bf-109 se mantuvo firmemente arraigado en la memoria de Charlie Brown. En 1986,



comenzó una búsqueda del piloto anónimo. Por fin, en 1990, el ex Comandante Franz Stigler, que vivía en Canadá, respondió a un anuncio publicado en un boletín informativo para los pilotos de combate alemán. Al comparar el tiempo, lugar y las marcas de las aeronaves, se determinó sin lugar a dudas que Stigler fue el piloto caballeresco que había permitido a la tripulación de Brown seguir viviendo. No es de extrañar que Brown y Stigler se convirtieran en grandes amigos.

Se “recontraron” en los EE.UU. con ocasión de una reunión de supervivientes del 379 Grupo de Bombarderos, junto con 25 personas que seguían vivas, cinco de ellas porque Franz Stigler no quiso disparar sus armas aquél día. La investigación había concluido que Charlie Brown vivía en Seattle y Franz Stigler se había trasladado a Vancouver, después de la guerra. Cuando finalmente se conocieron, descubrieron que habían vivido a menos de 200 millas de distancia durante los últimos 50 años!!

El B-17 de Charlie Brown fue tal vez el avión más dañado que jamás logró volver del combate a su base. Sobrevivió por el caballeroso actuar de un enemigo.

Franz Stigler dijo *“Volé al costado de ellos por un buen rato. Ellos estaban luchando desesperadamente para poder regresar a su base y yo iba a permitirselo. No podría haberles disparado pues hubiera sido lo mismo que dispararle a un piloto colgando de un paracatdas”*.

Charlie Brown no volvió a volar, se hizo ingeniero, se integró en la Oficina de Investigaciones Especiales, con el Estado Mayor Conjunto y otras asignaciones del Departamento de Estado. Se retiró a Miami, Florida, fundó una empresa de investigación sobre la energía y el medio ambiente, y patentó un mecanismo para sobrealimentar, con bajo consumo y mejora de potencia, los motores de coches.

El comandante Franz Stigler, provenía de una familia de pilotos, su padre había volado en la Primera Guerra Mundial, siguió volando



Stigler, a la izquierda, el día que se reencontró con Brown, en la fotografía a la derecha.

durante toda la guerra, realizó más de 400 misiones, derribó medio centenar de aviones, sufrió hasta seis derribos de los que logró saltar y ser rescatado, alguna en el mar, y pilotó casi todos los aviones de la Luftwaffe incluidos hidroaviones Dornier y el primer reactor alemán, el Me 262. Emigró a Vancouver (Canadá) y trabajó de piloto privado. Aquel día, cuando renunció a derribar el B-17 de Charlie Brown, llevaba en su timón marcas de 25 victorias, con aquel gesto renunciaba también a la Cruz de Caballero de Alemania, la más alta condecoración militar, pues en la misión anterior de aquél mismo día había derribado dos B-17 y este tercero le hubiese llevado directamente a la condecoración mencionada.

Sin aquella “Cruz”, cincuenta años más tarde y para siempre en la Historia de la Guerra Aérea, Franz Stigler sería reconocido como un auténtico “Caballero del Aire”.■

Emilio Herrera y Mario Roso de Luna. Una amistad desconocida

Ernesto Burgos
Historiador y escritor

Se cuenta que cuando Charles Lindbergh se encontraba a bordo del *Spirit of Saint Louis* sobrevolando el océano Atlántico en aquella histórica primera travesía sin escalas y en solitario entre Nueva York y París, tuvo la curiosa sensación de notar que en la cabina viajaban junto a él otras personas. La alucinación fue tan real que incluso pudo mantener con sus fantásticos acompañantes una larga conversación sobre aspectos concretos de la aventura que estaba realizando.

Esta experiencia seguramente puede explicarse como una respuesta extrema de la mente a la falta de sueño –el vuelo se hizo en 33 horas y 33 minutos-, pero la historia es solo una más entre las de este tipo, nacidas en muchos casos de anécdotas auténticas que sus protagonistas van exagerando cada vez que son obligados a repetir las para entretener a quienes quieren escucharlas.

Saltos en el tiempo, situaciones imposibles, ovnis y todo un catálogo de experiencias extrasensoriales o fantasías acientíficas –según quien las interprete– han servido siempre para entretener la monotonía de los viajes y ayudar a pasar las horas de espera en tierra. No se puede negar que lo relacionado con lo oculto tiene su atractivo, hasta el punto de que alguno de nuestros pilotos más emblemáticos se ha sentido interesado e incluso seducido por algunas teorías abiertamente heterodoxas.



ERNESTO BURGOS

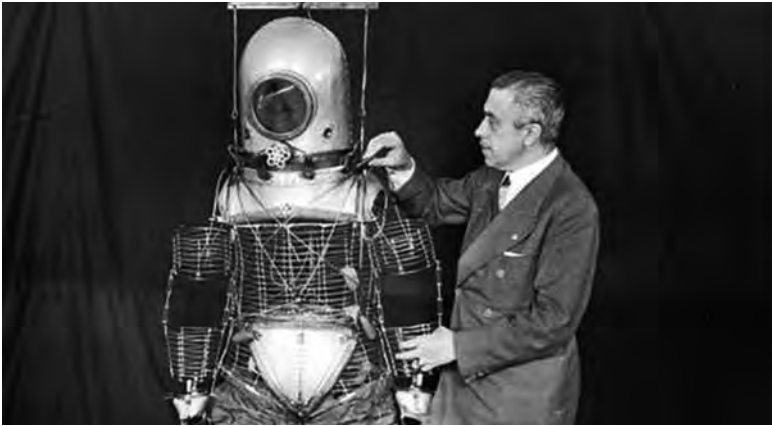
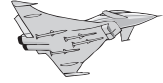
Este fue el caso del granadino Emilio Herrera Linares (1879-1967), personalidad suficientemente conocida en el mundo de la aviación, tanto por su trayectoria como piloto de globo y avión, como ser uno de los pioneros de la ingeniería aeronáutica, diseñador del primer traje espacial y excelente divulgador científico muy popular en su tiempo.

También fue interesantísima su vida política, con un currículo inusual para un país en el que aún cuesta explicar cómo un hombre que siempre mantuvo públicamente su fe católica llegó a ser ministro de Asuntos Militares y luego presidente de la República española en el exilio a principios de la década de los 60.

De todo esto se ha escrito mucho y su biografía, que puede leerse en varias publicaciones bien documentadas, es una de las más originales que ha dado el siglo XX en nuestro país, por lo que no es de extrañar que investigadores a título individual e instituciones dedicadas a actividades muy diversas en sus objetivos intenten actualmente que su memoria no se pierda.

Por si esto fuese poco, el personaje atrae también a quienes como yo nos interesamos por aquellos personajes que no dudaron en compaginar la exigencia crítica que exige la disciplina científica con el estudio de otras ideas que los más puristas califican sin ambages de irracionales.

Emilio Herrera fue un hombre inquieto que cumplió a la perfección la máxima de Terencio “*Homo sum, humani nihil a me alienum puto*” (Hombre soy; nada humano me es ajeno). Unas pinceladas sobre su carácter pueden leerse en el magnífico trabajo que firmó en la revista *Aeroplano* de diciembre de 1987 el coronel José Warleta Carrillo, quien lo conoció personalmente. En su texto aportó detalles que nos acercan al perfil de una persona cercana y a la vez extraordinaria, como su afición a los juegos de manos y la prestidigitación con los que entretenía a los suyos o la increíble noticia de que llegó a aprender el método “Braille” para poder leer



El aviador, científico e ingeniero militar Emilio Herrera Linares, ante su traje espacial para vuelos estratosféricos.

a oscuras mientras realizaba viajes de inspección nocturna sobre la costa levantina durante la guerra civil

El ingeniero tuvo inclinaciones tan dispares como la pintura, la música, el esperanto y así –sin contradicción con sus creencias religiosas– no parece extraño que haya llegado al contacto con la Teosofía, un término que según la Real Academia Española sirve para denominar a diversas doctrinas religiosas y místicas, que creen estar iluminadas por la divinidad e íntimamente unidas con ella.

Como supongo que esta definición les dice poco, permítanme recordarles un par de datos sobre los fundamentos de esta escuela de pensamiento que nació en 1875 con la fundación de la Sociedad Teosófica por Helena Petrovna Blavatsky. Desde su origen persiguieron formar una Fraternidad Universal donde todos los hombres y mujeres, sin distinción de razas, origen o creencias, pudiesen investigar las leyes inexplicadas de la Naturaleza y desarrollar los poderes que los seres humanos tenemos latentes.

La Teosofía promueve el estudio comparado de la filosofía, las religiones tradicionales y las leyendas místicas y aún está extendida



ERNESTO BURGOS

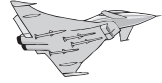
por los cinco continentes, aunque ya no es ni la sombra de lo que fue cuando logró atraer a un sector de la ciencia, con personalidades como el astrónomo Camille Flammarion, quien fue su vicepresidente; el inventor Thomas Alva Edison, que firmó su solicitud de ingreso en abril de 1878; Guillermo Marconi, miembro de honor de la Institución; el “padre de la bomba atómica” Robert Oppenheimer o el mismísimo Albert Einstein, confeso lector del libro *La doctrina secreta*, el libro más divulgado de la Blavatsky.

Mario Roso de Luna, al que le gustaba que le llamasen *el Mago Rojo de Logrosán*, porque era natural de ese pueblo cacereño, fue la figura más representativa de la Teosofía española.

Roso de Luna, nacido en marzo de 1872, gozó de la consideración y el respeto de intelectuales de la talla de Unamuno o Valle-Inclán, a los que trató habitualmente en el Ateneo de Madrid, y cultivó disciplinas tan distintas como el derecho, la arqueología, el periodismo o la astronomía. También fue masón, pero destacó sobre todo por haber sido el introductor en España de las obras de madame Blavatsky que dio a conocer gracias a cientos de artículos y una incesante actividad como conferenciante –siempre a aforo completo– que le permitió visitar todos los rincones del país.

Además, cuando murió, a los 59 años, había escrito más de treinta libros sobre el ocultismo y la Teosofía, muchos de los cuales se convirtieron en éxitos editoriales. En *El libro que mata a la muerte o Libro de los jinas* (1920), quiso contar como se produjo su contacto con Emilio Herrera y la admiración mutua que pronto surgió entre ellos:

Con ocasión del descubrimiento que hice de la última estrella temporaria aparecida entre la constelación del Águila y la de la Serpiente, tuve el honor de conocer al célebre aviador, matemático e ingeniero militar don Emilio Herrera, quien me dejó pasmado con los dos folletos suyos que relacionan la hipergeometría con la mecánica celeste. Vi, al punto, toda la genialidad del hombre que tal escribía y calculaba, y mi sorpresa fue mayor al notar que, con aquéllos, llegaba a conclusiones



idénticas a las que, por el lado oriental, había yo llegado al estudiar las cronologías brahmánicas...

En el segundo capítulo de este texto, el teósofo se extendió explicando las coincidencias de pensamiento que ambos mantenían admitiendo “la posibilidad de que exista una extensión exterior al espacio que nos rodea no puede ser negada por otras razones de más fundamento que las que podría presentar la Humanidad, si careciera del sentido de la vista, para negar la existencia de la luz”.

Para ilustrar la postura de Herrera, transcribió en el libro una extensa carta en la que este, obviando las críticas que podía provocar, se manifestaba como un ferviente partidario de no cerrar ninguna puerta a la investigación, incluyendo la exploración de otros caminos más arriesgados, rechazados por gran parte de la comunidad científica internacional.

Escribe Mario Roso: “Cuál no habrá sido, pues, mi sorpresa al recibir de dicho sabio la carta que, literalmente, dice así: “Mi admirado y querido amigo: No esperaba que mi pobre y enrevesado trabajo tuviese la suerte de ser leído por usted con el interés que me demuestra su genial carta, carta cuyos conceptos entusiastas, hijos de su amabilidad y no de mis merecimientos, le agradezco profundamente. Desconociendo la literatura oriental, únicamente me propuse demostrar con este trabajo cómo en los problemas más fundamentales del Universo, como son los cosmográficos y cosmogónicos, las deducciones lógicas obtenidas por el cálculo puro concuerdan con las creaciones de la fantasía, las tradiciones, las religiones y los resultados de la observación.

La lectura de su maravilloso libro me enseña, además, que las cosmogonías orientales también concuerdan con estas deducciones, puesto que la revolución de cada sol con su sistema planetario alrededor de un punto de ecuador del espacio y la de este punto alrededor de otro situado en la línea polar; el período de revolución de nuestro sistema alrededor del punto ecuatorial, que, según las fórmulas de la hipergeometría y las constantes conocidas, resulta de unos trescientos



ERNESTO BURGOS

millones de años, y la serie infinita de espacios giratorios de todas dimensiones deslizándose sin rozamiento cada uno de los demás órdenes superiores, y todos ellos de forma hiperelipsoide, coinciden perfectamente con los conceptos orientales de sol físico, sol ecuatorial, sol polar y Sol Central, con la duración del reinado de un Manú o tipo de Humanidad, con la teoría de las esferas cristalinas y demás que trata usted en sus “Conferencias teosóficas en América del Sur...”.

La misiva es larga, pero en ella Emilio Herrera da por hecho “la existencia de una Humanidad prehistórica, de cultura inmensamente superior a la nuestra” y se extiende en los conceptos de hiperespacio y cuarta dimensión, sin ocultar su acuerdo con Roso en “la existencia del Ocultismo, puesto que negarlo equivaldría a afirmar el absurdo de la omnisciencia del hombre”.

Desde aquel momento, se mantuvo la amistad entre los dos hombres y *el mago de Logrosán* volvió a reseñarla en 1921 en *Comentarios a “La Doctrina Secreta” de H. P. Blavatsky, fundadora de la Sociedad Teosófica* y en 1923 en *El velo de Isis*.

Precisamente en este mismo año, don Emilio sirvió de cicerone a Albert Einstein cuando el padre de la teoría atómica vino a España invitado por la Residencia de Estudiantes, un contacto que habría de influir decisivamente en el modelo cosmológico que nuestro aviador defendió toda su vida.

También en 1923 se publicó *Del árbol de las Hespérides* donde debemos volver a detenernos. En este libro Roso de Luna abre un capítulo titulado **La demanda del Santo Grial** con la hermosa narración de un viaje que los dos amigos realizaron en aeroplano por tierras segovianas: “Uno de los días más felices de mi vida lo fue aquel en que, gracias a la benevolencia de Emilio Herrera —el ingeniero-aviador célebre por sus estudios de hipergeometría, cuanto por su proyecto de navegación aérea regular entre España y Sudamérica—, hendí por primera vez los aires, apreciando, embobado, las sublimidades inenarrables de ese novísimo modo de viajar que nos da alas como las del águila o las del ángel...”



Los protagonistas de este relato, Mario Roso de Luna (izqda.) y Emilio Herrera Linares, vistos por Alfonso Zapico, (premio nacional del comic 2012).

Nada de polvo; nada de la lentitud arcaica de coches y caballos; nada de cruces peligrosos de autos y de motos; nada de curvas ni de duras pendientes de carretera; nada de lugareños curiosos saliendo a vernos como a bichos raros en las aldeas del tránsito; ni de perros que agresivos nos ladren; ni de accidentes del suelo que dificulten la velocidad. ¡El aire y sólo el aire; mundo del misterio abstracto de las nubes y las estrellas; mar de orillas infinitas que se alejan sin cesar en el raudo avance de ese cóndor de la industria humana, ante el que los decantados de los Andes son como simples golondrinas timoratas, vencidas en su rapidez como en su tamaño por esa nave sin velas y



ERNESTO BURGOS

sin remos a la que nuestros mayores, supersticiosos, habrían creído monstruoso engendro del eterno Rebelde contra Dios!”

Emilio Herrera y Mario Roso de Luna volaron aquella tarde desde el aeródromo militar de Cuatro Vientos, camino del de Grajera en un Havilland: “El motor trepidaba potente, arrullador, monótono, encontrando dilatados ecos en los ámbitos aéreos y despertando otros aún más profundos ecos de ensueño en nuestro inconsciente; la hélice se atornillaba vertiginosa a velocidad de cerca de doscientos kilómetros por hora en las aguas aéreas, serenas a la sazón como correspondía a la calma de aquella dulce tarde de verano, y las dos gigantescas alas del biplano se proyectaban inmóviles sobre un fondo de intensísimo azul turquesa, ese azul oscuro tan característico de las alturas y a la sazón matizado por blancos cúmulos, a cuya sombra y por cuyo fresco seno a veces cruzábamos velozes”.

Entonces el piloto para ahorrar a su amigo el corto trayecto que une por tierra a Grajera con Riaza, donde tenía pensado alojarse, aterrizó “atrevidamente entre los árboles de “El Rasero”, paseo triangular amplio y llanísimo al oeste de esta última población...con no poca sorpresa de tres rezagados paseantes que, en su natural alarma, corrieron a cobijarse bajo los árboles de la carretera, cual avecillas que huyen al precipitarse sobre ellas el águila caudal...”

Luego, sin aguardar que se hiciera de noche, dio marcha de nuevo al motor, y el biplano, corriendo primero como un auto de cañas y volando en seguida como un pájaro gigantesco volvió en dirección a las luces del aeródromo, que se acababan de encender.

Sabemos que la Teosofía nunca dejó de interesar a Emilio Herrera y que compartió su afición con alguno de sus colaboradores. Uno de ellos, Joaquín Velasco Garro “Vilquin”, nacido en La Habana, piloto de un Polikarpov I-16 “Mosca” con las Fuerzas Aéreas de la República fundó en su exilio mexicano con algunos de sus familiares de origen asturiano la “Rama Gijón” de la Sociedad Teosófica Española, pero, como siempre se dice, esa ya es otra historia.■

La grúa, el gruista y el avión Short “Solent”

Manuel Rodríguez Taboadela

Escritor,

Técnico Especialista en Mantenimiento de Aeronaves (r) del Ejército del Aire

En 1957 fui destinado a la 50 Escuadrilla de Salvamento del recién creado SAR (“*Search and rescue*” = “*Salvamento y rescate*”), dotada con siete aviones anfibios *Grumman SA-16A “Albatros”*. Aquello era un oasis de paz asomado a la plácida bahía de Pollensa. Al poco tiempo de llegar fui testigo presencial del suceso que cuento y que no es cuento. Empiezo con un poco de historia.

Para atender a tres hidroaviones *Dornier “Wal”*, destacados de la Base de Los Alcázares, se montó en el Puerto de Pollensa, en 1936, un “*Destacamento Permanente de Aviación Militar*”. Ya al principio de la Guerra Civil, por su situación estratégica y segura, se transformó en “**Base de Hidros de Pollensa**”. En ella se basaron el *2-G-62*, con hidros *Cant Z-501* y el *AS/88*, de la *Legión Cóndor*, con *Heinkel 59 B-2 (“Zapatones”)*.

El constante manejo de estos pesados aparatos entre el agua y la explanada en tierra resultaba extremadamente arduo y lento. El problema se solucionó a mediados de 1938 requisando una grúa en el puerto de Bilbao. Era una *Babcock Wilcox*, giratoria, de brazo extensible, colocada en una torre móvil sobre sobre raíles y con una fuerza de 16 Toneladas.

Cuando yo llegué, la grúa ya no era necesaria, porque los últimos hidros *Dornier DO-24* que quedaban habían sido dados de baja y los *Grumman*, al ser anfibios, entraban y salían del agua “por su propio



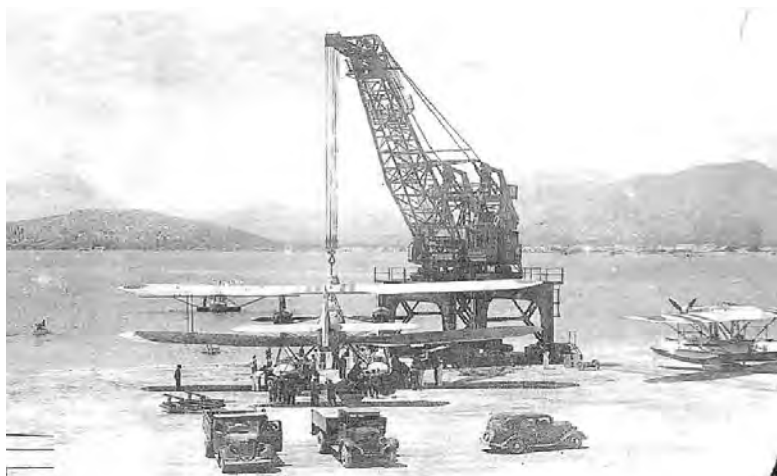
pie”. Sin embargo, la grúa seguía en su sitio y el gruista “*Tomeu*” (para los peninsulares todos los mallorquines eran “*Tomeu*”), obrero civil, conservaba su puesto y la mantenía curiosa y bien engrasada. Dos veces que vinieron para unas maniobras conjuntas hidros italianos Cant Z-506B, se le vio feliz y orgulloso en su “puesto de mando”.

A mediados de marzo de 1957, la Compañía aérea británica “*Aquila Airways*” estableció una línea regular entre Southampton y Las Palmas de Gran Canaria, con escalas en Pollensa y Lisboa. Utilizaba hidroaviones “Short “Solent” (versión civil del famoso hidro de la 2ª Guerra Mundial “*Sunderland*”).

Todos los martes, hacia las diez de la mañana, amerizaba en la bahía, de forma que, mientras degustábamos el bocadillo de exquisita sobrasada, de suculento “butifarrón” o la rica ensaimada, podíamos disfrutar del espectáculo gratuito de las maniobras de la “toma”, la aproximación, el desembarque y embarque de pasajeros, el repostaje de combustible y el “despegue”. El viaje de retorno lo hacía los viernes por la tarde.

El martes, 21 de mayo, un mes y dos días después del viaje inaugural, una vez realizadas todas las operaciones, el Short Solent de turno se fue adentrando sosegadamente en la bahía para buscar la posición de despegue. Cuando ya los espectadores empezábamos a reintegrarnos a nuestros puestos, corrieron voces de alarma: algo había pasado al hidro. Inmediatamente se pusieron en marcha todos los dispositivos de emergencia en dirección al lugar llamado “*Llosa del Rei*”, una gran losa plana y lisa, de 10 por 30 metros, que forma un bajío a un metro escaso de la superficie, en la parte sur de la bahía. En ella había encallado el “Solent” y allí se quedó varado tranquilamente.

Los pasajeros y la tripulación, que se habían colocado ordenadamente encima de los planos, fueron evacuados sin dificultad. Más difícil fue el rescate del avión por su gran peso y volumen, pero, tras muchos intentos y utilizando los métodos más peregrinos, a los cuatro días se logró ponerlo a flote y remolcarlo hasta el muelle



27 de Junio de 1938. Inauguración y prueba de la grúa con un Heinkel 59B.

de la Base. Allí quedó en el agua, debajo de la grúa, en espera de ser izado y colocado en tierra para su reparación.

“Tomeu”, el gruiста, andaba eufórico y algo nervioso; su semblante resplandecía de contento. Subía, bajaba, revisaba, engrasaba, probaba todos los movimientos, suspiraba por empezar las maniobras. En la Base se decía que dormía en la cabina de la grúa. Pero... había que esperar la llegada de los técnicos desde Inglaterra. Tardaron dos días. Estudiaron con flemma inglesa la situación, revisaron concienzudamente la grúa y concluyeron que el cable no reunía las condiciones necesarias para levantar aquel armatoste. Había que traer un cable especial de perlon-nailon con alma de acero.

“Tomeu” se desesperaba dando botes y gritando: *“Es cable no s’ha trencat mai ni es trencarà”* (El cable no se ha roto nunca ni se romperá) *“¡Pardals!* (¡gorriones!; es un insulto en Mallorca).

Al cabo de una semana llegó el cable. Una vez colocado, con el avión fuertemente arriostado, Tomeu recibió la orden de empezar la maniobra. La expectación era enorme; la explanada estaba llena.



1957. Explanada de la Base de Hidros de Pollensa. Un helicóptero Sikorsky H-19, cuatro Grumman SA-16A, el Short "Solent" y la grúa (con Tomeu en la cabina...).

El gruísta, con el ceño fruncido y la mirada gacha, parecía mascarullar palabras de contrariedad por haberle cambiado "su cable".

El brazo de la grúa comenzó a extenderse; hizo una pequeña rotación; la torre de soporte se movió un poco sobre los raíles; bajó el cable; alojaron el gancho en la argolla; el cable se tensó y el avión empezó a subir entre algunos crujidos y oscilaciones. Cuando estaba a unos cinco o seis metros y empezaba a girar hacia tierra, de repente se oyó un fuerte chasquido, como el restallido de un látigo gigante, seguido de un enorme ¡plaf! Una lluvia de miles de cántaros de agua empapó a los espectadores, inundó la explanada y salpicó hasta la Torre de Mando; ¡el especialísimo cable de perlón-nailon con alma de acero se había roto!

Renuncio a describir la actitud y el semblante del gruísta, es mejor que se lo imagine el lector...

Pasado el susto, los ingleses cedieron y el Short "Solent" fue izado y depositado mansamente en la explanada con el cable original, que ya estaba de servicio en el puerto de Bilbao antes de 1938.

Tomeu debió sentirse como Alejandro Magno después de derrotar a Darío III de Persia en la batalla de Issos...■

Un comienzo nada prometedor

Octubre de 1942. Aeródromo de Cracovia (Polonia)

Santiago Rodríguez Santisteban

Socio de la FIO, miembro del Círculo Aeronáutico,
investigador y escritor de la revista RESCATE

Los cuatro pilotos se presentaron al comandante del aeródromo. Sus rostros adolescentes revelaban su condición de inexpertos pilotos de guerra; no exteriorizaban los ademanes que habría manifestado cualquier veterano de la Luftwaffe cuando se habían cumplido tres años de guerra. Y es que no pocos de los que formaban parte de ella llevaban batallando desde el primer día cuando, por entonces, el aparentemente imbatible arma aérea alemana cruzaba la frontera polaca dando comienzo a la Segunda Guerra Mundial.

Atrás quedaban los meses de gloria y laureles. En el canal de la Mancha, vanguardia del avance alemán en el oeste, la lucha habíase tornado a la defensiva y, sobre la Rusia, tras los primeros meses en los que los aviones rusos caían con casi insultante facilidad, los combates se endurecían día a día frente a una aviación soviética cada vez mejor equipada, más experimentada, mejor liderada y decidida a parar y hacer retroceder al invasor. Es en ese momento cuando aquel cuarteto de pilotos recién salidos del cascarón habían ido a parar al aeródromo de la milenaria ciudad polaca de Cracovia camino de su primer destino: la unidad de caza *Jagdgeschwader* 52 (JG 52), asentada por entonces en Maikop, en el Cáucaso, la vanguardia del avance alemán en Rusia.

Uno de dichos pilotos lucía un semblante que bien encajaría en la perfecta descripción del clásico germano; atlético, rubio y dotado



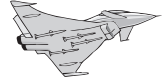
de unos ojos azules que, a pesar de su juventud, 20 años, o quizás por ella, transmitían una arrogancia y seguridad que todavía tenía que pasar la dura prueba de la lucha en primera línea, pero que en el fondo nacía de su pasión por aquello que había ido a hacer: volar, una pasión que su madre le había contagiado.

Junto a su hermano y padres había regresado a Alemania en 1929 después de pasar parte de su infancia en China, a donde su padre, médico de profesión, había trasladado a la familia tratando de escapar de una deprimida Alemania de posguerra. Y de donde volvieron cuando en las calles empezaron a aparecer cabezas de europeos empaladas en un ambiente de creciente odio al occidental.

De nuevo en Alemania, su madre, aviadora experimentada en el vuelo sin motor, le inculcó su pasión en un país en el que durante la década de los años 30 los clubs de vuelo surgían casi por generación espontánea. Unos clubs de vuelo que serían el germen de su aviación militar. Inevitablemente esa pasión heredada le llevó a ingresar en la Luftwaffe en la primavera de 1940. En poco tiempo sus dotes se revelaron excepcionales y en ejercicios de tiro alcanzó registros nunca antes logrados por ningún cadete de su escuela de vuelo. Todo ello le llevó a ser destinado a la aviación de caza, en concreto a la renombrada JG 52.

El joven escuchó cómo el comandante del aeródromo les decía que no había disponibles para ellos ningún Messerschmitt Bf 109 para volar hacia su destino. En lugar de dicho modelo de caza, en el que habían recibido su entrenamiento, se puso a su disposición un grupo de bombardeos en picado Ju-87, los ya míticos *Stukas* de Junkers, que debían ser trasladados a la localidad de Maripol, en el mar de Azov.

Junto al resto de pilotos se dirigió hacia los Ju-87 con cierta resignación, pero con el alivio de salir por fin hacia su destino; alas de gaviota invertidas, tren de aterrizaje carenado fijo y la doble cabina eran los signos de identidad del ya veterano bombardero en picado



de Junkers, que apareciera por primera vez en la guerra civil española y que sembrara el pánico en Europa con su estridente sirena. Una vez junto al aparato que se le asignó colocó su escaso equipaje en el espacio donde debería ir el artillero, atendió las indicaciones del personal de tierra con cierto aire de esa seguridad que le daba su arrogante juventud y echó un último vistazo al mapa que llevaría para el vuelo. Se aseguró las correas sobre los hombros y repasó visualmente los instrumentos del cuadro de mandos antes de cerrar la cabina deslizándola hacia delante sobre su cabeza.

Cuando las hélices de los cuatro aparatos comenzaron a girar, los mecánicos se apartaron para observar su partida. Los dos primeros *Stukas* carretearon hacia cabecera de pista. Una vez allí comenzaron a coger velocidad y levantaron el vuelo con aire pesado, pero con facilidad. Cuando le tocó el turno al siguiente, enseguida los presentes pudieron ver como parecía tener problemas antes incluso de empezar la carrera de despegue. El avión parecía ir sin control en la parte final del carreteo y su piloto nervioso trataba de dominarlo sin poder frenar; comenzó a dar bandazos y el *Stuka* se dirigió directamente hacia la cabaña desde donde se controlaba el tráfico aéreo, situada al final de la pista. Encontrando en el edificio el único freno a su carrea, el Junkers se empotró en él destrozándolo con su hélice como si podara un seto y literalmente haciendo saltar trozos de la madera y papeles de documentos por el aire.

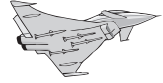
Cuando los presentes llegaron pudieron ver para su sorpresa que los que se encontraban dentro del control aéreo salían por su propio pie del amasijo de maderos en el que había quedado convertido; tras abrirse perezosamente la cabina del *Stuka*, su piloto, el joven rubio y de ojos azules, se incorporó, más avergonzado que contusionado. Con gesto contrariado descendió del maltrecho avión sin apenas poder articular palabra por pura vergüenza cuando se le acercó el comandante del aeródromo. Los frenos del *Stuka* le habían jugado una mala pasada al no haber funcionado.



El “Club de los 300”: A la izquierda Erich “Bubi” Hartmann, 352 derribos, a la derecha Gerhard Barkhorn, 301 derribos. Los dos formaron parte de la JG 52 y mientras Hartmann solo voló el Messerschmitt Bf 109, Barkhorn llegó a pilotar otros aviones como el reactor Me 262.

Tanto él, como el cuarto de los pilotos, que se vio obligado a regresar con el motor echando humo, lograrían alcanzar su destino en un avión de transporte.

Lo que no podían imaginar ninguno de los presentes era que aquel muchacho, con esa carta de presentación tan poco prometedora, terminaría por formar parte de un selecto club: “El club de los 300”, como así se llamó a la pareja de pilotos de la Luftwaffe que finalizarían la guerra con una cantidad de aviones enemigos derribados que superaba dicha cifra. Su nombre no solo ocuparía titulares en la prensa alemana y sería objeto predilecto de la propaganda de guerra, también sería bautizado por sus enemigos como “El Diablo Negro”.



Aquel muchacho se llamaba Erich Alfred Hartmann, al que se le apodararía “Bubi” (chico en alemán) por su apariencia. Cuando terminara la guerra lo haría siendo el mayor as de la historia con 352 derribos reconocidos, alcanzados en 1.425 misiones de guerra, pero el mayor logro del que siempre se sintió orgulloso fue no haber perdido nunca a uno de sus alas (pareja de vuelo de la formación básica de dos aparatos o *Rotte* en la jerga de la Luftwaffe): *“Era mi opinión que ninguna victoria valía la vida de un compañero de ala, muchos de los cuales eran muchachos jóvenes e inexpertos. A los pilotos de mi unidad que perdían compañeros de ala se les prohibía dirigir un Rotte. En cambio, se los hacía volar como tales”*. ■

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

Anécdotas de los pilotos de *Katiuskas*

Carlos Lázaro Ávila

Miembro del Consejo Asesor de SHYCEA y de la Asociación de Aviadores de la República

El piloto catalán Enrique Pereira y Basanta perteneció a la Aeronáutica Naval de preguerra, cuerpo que aportó a la Aviación Española un brillantísimo grupo de profesionales entre los que descollaron, con luz propia entre otros especialistas, los observadores. Durante la Guerra Civil española, Pereira se convirtió en uno de los primeros españoles integrantes de las formaciones de los famosos bombarderos Tupolev SB *Katiuska* de los Grupos 12/24, donde llegó a alcanzar, por méritos propios, los cargos de Jefe de Escuadrilla y de Grupo. En sus memorias inéditas hay un variado conjunto de relatos que no se circunscriben a la actividad bélica. A continuación, exponemos algunas anécdotas experimentadas por las tripulaciones de *Katiuskas* con las que Pereira parece que quiso darle una pátina de humor a la dureza de la contienda.

La primera anécdota tuvo lugar en mayo de 1937 durante las misiones desempeñadas por la 2ª Escuadrilla de Tupolev SB que Pereira comandaba sobre Palma de Mallorca. El *Katiuska* era un bombardero bimotor cuya tripulación estaba formada por un observador-ametrallador –situado en la proa del aparato– el piloto y el ametrallador bombardero que cubría el campo posterior del avión desde una cabina separada del resto del avión por la bodega de bombas. La presencia en España de los Tupolev SB fue una desagradable sorpresa para las aviaciones del general Francisco Franco (Hispana, Aviación Legionaria y Legión Cóndor) porque era muy difícil ser alcanzado por la caza enemiga dada su extraordinaria



velocidad horizontal (430 Km/h). Aun así, empezaron a producirse derribos de *Katiuskas* y dados los espaciados envíos que la Unión Soviética hizo de este tipo de aparatos, se extremaron las medidas para evitar pérdidas innecesarias.

Por ello, en los ataques sobre Mallorca, Pereira adoptó una táctica que, si bien no le era ajena por su condición de antiguo piloto de la Aeronáutica Naval, despertó enorme extrañeza entre el resto de tripulantes: volar a escasa altura del mar. Una vez arrojadas las bombas sobre el objetivo, la escuadrilla de Pereira perdía altura rápidamente para situarse a unos 10 metros sobre el mar, manteniéndose así hasta alcanzar las proximidades de la costa. Una vez que se divisaba el litoral del territorio republicano, se ascendía y, ya en terreno propio, seguían volando hasta llegar a Liria (Gerona), base de la escuadrilla. Esta táctica no obedecía a un acto caprichoso del jefe de escuadrilla. En primer lugar, Pereira se aprovechaba de la calima o calina propia de la zona. Este fenómeno consiste en la presencia en el aire de partículas de vapor de agua mezcladas con partículas de sales procedentes del agua marina cuyo efecto inmediato –y en función de la densidad– era la disminución de la visibilidad de la silueta de los bimotores republicanos.

Sin embargo, lo que más pretendía Pereira al volar a baja altitud sobre el Mediterráneo era evitar la posibilidad de ser atacados por los Fiat CR 32 *Chirri* de la Aviación Legionaria que defendían Mallorca. La velocidad horizontal de estos sesquiplanos italianos (356 Km/h) era inferior a la del *Katiuska*, pero los pilotos del Fiat aprendieron que, ganando altura y lanzándose después en picado, podían dar alcance al bimotor soviético por la cola e intentar impactar con sus ametralladoras Breda los depósitos de combustible del bombardero (talón de Aquiles del *Katiuska* al no estar recubiertos de protección autosellante). Una vez sobrepasado el SB, el Fiat, aprovechando su penetración y velocidad, podía repetir la maniobra y volver al ataque.



El bimotor bombardero rápido Tupolev SB Katiuska (Foto AHEA).

En cambio, si los *Katiuskas* volaban casi por encima de la superficie del mar, al Fiat se le restringía el ataque a la parte posterior del bombardero, y al no poder tener la velocidad de penetración porque se lo impedía el mar, tenía que romper contacto con la formación enemiga a más altura y distancia, brindando un blanco mejor a los ametralladores de los SB. Estos, a su vez, al no tener que preocuparse de un ataque por la parte inferior del aparato, podían combinar el fuego de sus ametralladoras Shkás para repeler el ataque del Chirri. Para este razonamiento Pereira contaba con la experiencia adquirida en preguerra en los ejercicios de tiro efectuados contra blancos en tierra o en el agua en las escuelas, donde muchos pilotos –tripulando aparatos de menor penetración que el *Chirri*– habían muerto al estrellarse en tierra o en el agua por apurar mucho el picado. Gracias a esta táctica, los ametralladores del Tupolev –y por extensión, el resto de la tripulación– podían volar más confiados. No obstante, mientras que los aviadores navales disfrutaban enormemente con esta táctica Pereira sabía que a la mayoría de los tripulantes de la escuadrilla les desagradaban los vuelos rasantes sobre el mar.

La evidencia se puso de manifiesto a la vuelta de un servicio sobre Mallorca. El avión de Pereira, como era reglamentario, fue el primer aparato en tomar tierra, siendo aparcado cerca del puesto de mando para que pudiera transmitir las novedades de la misión a la superioridad. A continuación, bajo la atenta mirada del Jefe de Escuadrilla, iban tomando tierra el resto de bombarderos, estacionándose suce-



sivamente en distintas partes del campo; después las tripulaciones se acercaban a la caseta de mando para informar de las incidencias. Durante esta operación, Pereira se percató de que había algo extraño en José María Díaz Casariego, observador del *Katiuska* tripulado por Francisco López Domínguez. Díaz Casariego era un fotoperiodista de preguerra que había obtenido mucha fama al haber conseguido, junto a Alfonso Sánchez Portela (otro renombrado reportero gráfico), fotografiar al líder rifeño Abd El-Krim durante la guerra de Marruecos. Al iniciarse la Guerra Civil, Díaz Casariego ofreció sus servicios a la aviación republicana, que le destinó al Grupo 12.

La tripulación de López Domínguez fue la última que se acercó al puesto de mando, pero ya desde la distancia Pereira se percató de que el traje de vuelo de Díaz Casariego no era el reglamentario. Desde lejos, el jefe de escuadrilla atisbó que el aviador calzaba botas altas, se cubría con un sombrero y que en las manos no portaba los guantes y el gorro habitual, sino un bastón y un bulto irreconocible cuyo significado desveló Pereira:

[...] tuve que hacer esfuerzos para no soltar una carcajada. Llevaba en una mano una pequeña caña de pescar, en la otra, un balde, cubría la cabeza con un gorro de aguas como los pescadores y calzaba botas de agua. Muy serio, se plantó ante mí, dio un taconazo y dijo:

—“Sin novedad, mi Capitán, no hemos podido pescar nada”.

—“Puede retirarse”, dije. “Luego hablaremos”.

Pereira se metió en la caseta de mando, donde dio rienda suelta a una carcajada a la que se unió el resto del personal. Posteriormente, López Domínguez le comentó que durante todo el tiempo en que volaban sobre el mar, Díaz Casariego le iba diciendo por el teléfono: “López, que me ahogo; que me ahogo, López”. Más tarde, el observador se presentó ante el Jefe de Escuadrilla y pidió disculpas por la broma.

El buen ambiente que existía en la 2ª Escuadrilla de *Katiuskas* también se hacía extensivo en tierra, ya que era una sana medida para



Imagen frontal del SB donde se aprecia la estrecha cabina del observador (Foto AHEA).

afrontar los momentos amargos de la guerra y afianzar la camaradería; por ello, las bromas, como la ocurrida en la localidad de Sisante (Cuenca) en el mes de julio de 1937, eran muy celebradas.

Un día se presentó en el aeródromo un especialista en guerra química con la misión de informar sobre el tema y entregar máscaras al personal de la 2ª Escuadrilla. Al parecer, el enemigo había empleado en el frente del Centro una cortina de humo que fue tomada por gas lacrimógeno, causando mucha alarma. El alto mando dispuso que todas las fuerzas combatientes de la República dispusieran de máscaras en previsión de que se emplearan gases, mientras que la Jefatura de Aviación quiso que todo su personal la añadiese a su equipo debido a sus continuos desplazamientos por todo el territorio republicano.

La llegada del especialista se produjo en un intervalo de tiempo en el que la escuadrilla de *Katiuskas* había realizado un servicio a media mañana y estaba a la espera de volver a intervenir por la tarde. Después de comer, Pereira, a fin de inculcar la necesidad de usar y llevar las máscaras, reunió a todo el personal volante para



atender las explicaciones de los efectos que producían en el organismo los gases empleados durante la Primera Guerra Mundial. Después, les entregaron las caretas antigás con las que empezaron a hacer prácticas, siendo supervisados por el especialista. Al poco rato, los ensayos dieron paso a preguntas y, después, al cachondeo generalizado, donde se llegó a plantear si se emplearían en los vuelos al frente. Una vez finalizada la sesión informativa y con el fin de evitar el intenso calor vespertino de julio, Pereira aconsejó al personal que se echara la siesta y descansara antes de salir a cumplir el nuevo servicio.

Cuando el personal abandonaba la sala donde había tenido lugar la conferencia, Pereira se percató de que el observador Luis Morales López y José María Díaz Casariego, se demoraban. Pese a que ambos eran de mayor edad que el resto de los tripulantes, poseían un espíritu juerguista y supuso que estaban tramando algo. Efectivamente, no había pasado un cuarto de hora desde el fin de la reunión, cuando Pereira pudo escuchar desde su oficina que se gritaba “¡Gas, Gas!”, y al salir a la calle comprobó que de uno de los alojamientos salía una gran nube de humo. Los aviadores salieron corriendo de la dependencia, entre ellos Francisco López, semivestido y sujetando la máscara antigás con las manos, pero sin colocar correctamente el atalaje ni la boquilla en su boca.

Como se supo después, Díaz Casariego y Morales habían esperado a que todos se durmieran y después lanzaron al interior del alojamiento un bote de humo de los que se empleaban en el aeródromo para marcar la dirección del viento al piloto. La dependencia se llenó de humo y, animados por los gritos de alarma de Morales y Casariego, todo el personal salió huyendo despavorido menos López, que fue el único que trató de emplear la careta antigás. Una vez en la calle, se percató del cachondeo generalizado que había provocado su reacción y salió corriendo detrás de los autores de la broma clamando venganza. Posteriormente, López comentó que, a



la hora de la siesta estaba muy impresionado por los terribles efectos del gas y los comentarios que había suscitado, reconociendo que la broma le había hecho pasar un rato muy desagradable.

Pero no todo fueron risas y bromas para los aviadores de los *Katiuskas*. Cuando estaban en el aire pasaban momentos muy duros, no solo por los avatares del combate, sino también por las adversidades climatológicas que tenían que soportar. En concreto, el terrible frío que sufrían observadores y ametralladores-bombarderos —sobre todo estos últimos— que, a diferencia del piloto (cuya cabina estaba más protegida), volaban con la única protección que les brindaba el traje de vuelo y la ropa que pudieran ponerse (hubo que esperar mucho tiempo para que a una escuadrilla de *Katiuskas* les suministraran trajes de vuelo que se calentaban mediante resistencias eléctricas).

El observador Eusebio Alonso Esteban comentaba que la cabina que cubría al ametrallador-bombardero era acristalada y deslizable pero, en los vuelos al frente, para protegerse del frío en altura, no se abría del todo. Por ello, entre las revoluciones de los motores (que emitían un monótono *run run*), el calor que proporcionaba el traje de cuero, la falta de un equipo de oxígeno y la rutina de un servicio sin peligro, el ametrallador entraba en un estado de placidez que provocaba un adormilamiento con consecuencias fatales para el resto de la tripulación.

Este hecho lo pudo comprobar Pereira en junio de 1937 al regresar de un servicio en el frente de Córdoba, donde no había tenido ningún problema ni con la artillería antiaérea ni la caza enemiga. Aprovechando esta circunstancia, Pereira ensayó con la 2ª Escuadrilla las instrucciones que había dado previamente en caso de que su avión tuviera que dejar la formación. Para ello, amonó la velocidad, perdió altura y, tras comprobar que se cumplía el ejercicio a la perfección, ascendió y formó en ala con el punto izquierdo de la tercera patrulla, situándose a la misma distancia a la que mantenían entre sí el resto de *Katiuskas*.



Puesto posterior del ametrallador con la cúpula eliminada (Foto AHEA).

dor que se había quedado dormido, indicando el peligro que había corrido su *Katiuska* indefenso. Para evitar que se repitiera la situación, comunicó que había dado orden a los mecánicos para que se trincaran las caperuzas y no se pudieran deslizar (luego se desmontaron y se puso un cono deflector para proteger del viento al ametrallador). Pereira terminó diciendo que *“prefería evacuar ametralladores al hospital con las narices heladas a que nos cacen como conejos”*.

A partir de ese momento, las condiciones de combate de los ametralladores y observadores de *Katiuska* fueron muy duras. Pereira recordaba que volando surgían conversaciones como esta:

De ametrallador a piloto: *Capitán ¿Puedo correr la caperuza? ;Hace mucho frío!*

De piloto a ametrallador: *Te jodes y aguantas, sería peor que te calentara una bala incendiaria...* ■

La odisea de Allan Watson

Narración libre sobre suceso real

José David Vigil-Escalera Balbona

Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro
y director de la revista RESCATE

Allá a lo lejos, en un mar muy agitado y vientos racheados, de lo que podría decirse, si de fuego se tratara, que era un infierno, los supervivientes del Short S-25 *Sunderland* habían divisado un bote a la deriva, que podría servirles, para completar el aforo necesario de la balsa en que los once náufragos miembros de aquella tripulación, apenas cabían. Ahora, desde ese bote, un aviador casi niño, Allan Watson oteaba angustiado a su alrededor buscando el flotador amarillo.

Más de una hora antes, cuando el capitán solicitó voluntarios para ir a ocuparla, solamente el joven tripulante, telegrafista, había aceptado la sugerencia del mando. Los demás, quizás más conscientes de la realidad del medio en que estaban sumidos, dieron la callada por respuesta. Ya todos habían realizado un esfuerzo extremo en su lucha por evitar que el mar se tragase su enorme hidroavión y escaseaban las fuerzas.

Las enormes olas que zarandeaban la balsa como hoja de árbol por vendaval, imponían un gran respeto, por no mencionar lo que realmente sentían aquellos muchachos: miedo, pánico más bien. Once hombres sobre aquella frágil balsa hinchable, eran mucha gente para tan poco caucho. Había sido una fatalidad que solamente hubieran podido botar una sola balsa, pero las otras habían



resultado inutilizadas en el momento del impacto y de la fractura de la quilla del hidroplano. Aquél valiente, ahora solitario en el bote, había logrado lanzarse al agua, zafándose del intento del capitán por retenerle, consciente éste de que Watson había sido uno de los que más esfuerzos había hecho en el frustrado amerizaje.

Mientras el joven marino luchaba braza a braza contra el turbulento mar, el capitán animaba al resto a que remasen todos unidos, con sus brazos a modo de remos, y fueran avanzando en persecución de Allan para, al llegar al bote, traspasar a él a algunos de los que muy a duras pena se mantenían a salvo en la neumática cesta amarilla.

Allan siguió con su esfuerzo. Eran cuatrocientos metros los que debería superar en la distancia al bote, pero cuando apenas llevaba cuarenta ya notaba que el cuerpo protestaba. Pese a ser Agosto, el ancho mar mantenía el agua fría, y con el cielo nublado y lluvioso de los últimos días, y las aguas tan batidas como estaban, aún más fría que la sentía el joven telegrafista en su solidario esfuerzo.

Al arrancar en su “aventura”, había cogido de los restos del avión una cuerda, y la había amarrado a la balsa. Su idea e intención era llevar el otro extremo con él, amarrarlo al bote y que los diez hombres que se quedaban atrás recogieran la cuerda para acercar ambas embarcaciones entre sí. Pero el viento, la lluvia y la fría agua, le habían jugado una mala pasada. La sensibilidad en su cuerpo había disminuido y no le habían permitido percatarse de que la cuerda se le escurría. Así, cuando con heroicos esfuerzos y más de ochenta minutos luchando en solitario con los elementos alcanzó el bote y quiso amarrar la cuerda al bote, se dio cuenta de su extravío.

Miró y miró, hacia el lugar donde debería estar la balsa de la que él procedía, pero no la vio. Dada la agitación de las olas lo achacó a que no coincidían ni la cresta ni el valle de las olas que flotaban su bote, con las que hacían flotar la balsa.

Descansaría un rato, se dijo, y esperaría que amainase un poco el tiempo para que ambas partes, de la que fuera una sola tripulación,



podieran verse y juntarse. Sin embargo no fue así. Al menos él no logró volver a divisar a sus compañeros y se empezó a inquietar por la suerte que pudieran haber corrido teniendo en cuenta que la balsa tenía superados sus límites de peso y de personas a transportar. Sin embargo, él sí pudo comprobar que el bote era suficientemente sólido para resistir largo tiempo a la deriva. Contenía en su interior la lona con la que habitualmente estas embarcaciones se cubrían cuando permanecían en el barco. Porque, indudablemente ese bote tenía que proceder de algún naufragio o de alguno de los mercantes que los U-boat alemanes habían destruido por decenas en aquellas aguas. Así que no tendría más que esperar a que le vieran o localizaran, desde alguno de los aviones del servicio de Salvamento Marítimo de la RAF o Guarda Costas que rastreaban continuamente aquellas aguas en busca de tripulantes de aviones derribados o de mercantes hundidos.

Hizo memoria de los acontecimientos que le llevaron a su apurada situación actual:

A media noche, había saltado una alarma de que un avión inglés, un Vickers Wellington, había sido derribado y se había recibido un “mayday” diciendo que cinco tripulantes, estaban a salvo y que el avión se estaba hundiendo en el océano. Daban, además, sus coordenadas. Watson fue enrolado en la escuadrilla que con urgencia se formó con los disponibles en los barracones que completarían la tripulación de un *Sunderland*. Embarcaron con rapidez y el comandante Williams Natrass, que se puso a los mandos del avión era un desconocido para todos. Había llegado tan solo dos días antes a la base. Pero debía ser un veterano en vuelo porque sus maneras ante los instrumentos era la de quien se lo sabía todo.

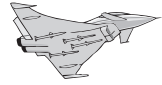
Natrass había oído que aterrizar en un portaaviones es la operación más difícil a la que podría enfrentarse como piloto. Que la primera vez que se enfrentara a una pista corta y en movimiento, se iba a ver asimismo como un conductor borracho en la carretera.



Pero no, como había podido comprobar el día anterior resultaba mucho más difícil amerizar en un mar abierto y agitado. Y más con un aparato que por su tamaño, habitualmente al posarse tiene como ayuda contra el alabeo sus patines alares. Pero, en un mar tan embravecido como el de aquellos días, era prácticamente imposible que los patines se posasen simultáneamente sobre cima o valle de las olas. Todo lo contrario, en un mar con olas de más de tres metros y distinta altura entre ellas, lo habitual era que cuando un patín caía sobre una cima el otro lo hacía sobre un valle, produciendo un acusado alabeo. Y de esta forma se encontró el “campo” de amerizaje el *Sunderland* de Natrass.

El comandante lo intentó en todas las direcciones y en todos los ángulos por lo que no acertaba a ver el momento de dejar caer el aparato en el agua. Pero, no podía seguir gastando combustible en vanos intentos, ni largarse de allí dejando a su suerte a los tripulantes del Wellington. Ponerse ellos a salvo era condenar a aquellos otros, casi niños, a la muerte segura. Y sería muerte de terror, sintiéndose solos y abandonados en medio del Océano, viendo pasar las horas sin llegar la ayuda, escuchando los motores de los aviones de búsqueda por encima de las nubes porque no había ventanas en ellas por las que ver el mar y buscar a los náufragos. Si el *Sunderland* de Williams había llegado a posición de amerizaje, se debía a que ya desde muchas millas antes en zona con menos nubes, el comandante de la aeronave había tomado la sabia decisión de bajar a rasar la mar y tomar rumbo al sitio indicado en la llamada de socorro. Cuando el segundo piloto y navegante alzó la voz y dijo con los prismáticos colocados en los ojos: *¡llamando a capitán! ¡Llamando a capitán!, una balsa con gente a cuatro kilómetros, posición seis treinta*, ya había firmado su incondicional compromiso con la tripulación a salvar.

En una primera pasada, desde el *Sunderland* soltaron un bote de humo anaranjado para fijar la posición de la balsa y el capitán



Un Vickers Wellington en vuelo, bombardero de la RAF utilizado como anti-submarino en la segunda guerra mundial.

ordeno descargar las minas antisubmarinas y las bombas para aligerarlo de peso y con ello poder facilitar, posteriormente al rescate, el despegue desde el agua. Una vez cumplida la orden y ya cerca de la balsa comunicó a la tripulación *¡vamos a amerizar!* Como si de un zafarrancho de combate se tratara, todos los hombres abandonaron las torretas de observación y defensa, la cabina de oficiales y la cocina, y subieron la escala hasta el piso superior, a nivel de puente de mando. Allí abrieron las escotillas de evacuación urgente y comprobaron, siguiendo el orden previsto de evacuación, la disposición de balsas y chalecos salvavidas. Todo estaba bien. *¡Todo listo para el amerizaje capitán!* *¡Allá vamos!* Respondió el capitán.

A treinta y seis pies sobre el mar, niveló el avión deteniendo el descenso, bajó la potencia de sus motores y el avión se cayó sobre el agua. Lo que vino a continuación ni era lo previsto por el piloto ni pudo resultar más nefasto. Mientras la quilla del avión se posaba perfectamente alineada en el valle de la ola, al flotador de babor le pillaba la cresta de la ola siguiente en el momento de romper, y lo hacía con tal fuerza que hizo virar la hidrocanoas levantándola e inclinándola al tiempo sobre el flotador de estribor que se encon-



traba sobre un valle. Con tal inclinación y con el giro provocado, dejó indefensa la quilla y la trampilla de salida de las bombas, mostrándose demasiado frágil para resistir el embate de unas nuevas olas que se estrellaron contra ella. El agua entró al avión con fuerza, y los tripulantes sorprendidos por el semi-vuelco y el giro, fueron lanzados de un sitio a otro, recibiendo fuertes golpes y adquiriendo una total desorientación.

El flotador de estribor se rompió y el plano correspondiente se hundió en el agua como cuchillo en mantequilla. La inundación fue rápida y el hundimiento completo del avión no iba a tardar en producirse. Desde el capitán a pleno grito, fueron preguntándose como se encontraban todos los tripulantes a la vez que se transmitían la orden de evacuación. Se lanzó una balsa al agua con despliegue e hinchado automático por gas comprimido, y cuando se pretendía lanzar otras dos, una no fue localizada y otra había quedado destrozada en los impactos sufridos por los elementos que configuraban el mobiliario y materiales del aparato. Era urgente evacuar el avión y a duras penas fueron saltando a la balsa, comprobando de inmediato que la salvavidas era escasa.

Algunos que en el momento de anunciarse el amerizaje se habían colocado el chaleco salvavidas, tenían un plus de seguridad, pero muy relativa teniendo en cuenta el medio tempestuoso en que se encontraron. Se alejaron para no ser engullidos por el remolino que produciría el avión al hundirse. El capitán comprobó y se interesó por el estado de cada uno de sus hombres. Dos estaban seriamente heridos por los golpes recibidos y los otros parecían cansados de los esfuerzos en vano que habían hecho durante la incidencia. Más bien, pensaba el capitán, —están asustados y desmoralizados ¡pobres niños!— y razones tenían para ello.

El capitán trató de levantarles el ánimo. *Bien, muchachos, —les dijo— se logró enviar el mensaje de socorro y veréis cómo acudirán en nuestra ayuda. Ahora vamos a organizarnos. Nosotros estábamos en*



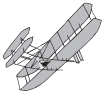
una misión de salvamento de la tripulación de otro avión derribado. Habíamos divisado su balsa y nuestro intento de amerizaje lo hicimos en su cercanía, a unos cuatrocientos o quinientos metros de su posición. No lo hicimos más cerca en previsión de que no pudiéramos detener nuestro avión y de que con nuestras hélices pudiéramos herirles a ellos. Así que todos a otear nuestros horizontes para buscarles y tratar de acercarnos para ayudarnos unos a otros.

Lamentablemente ninguno logró divisar la balsa con aquellos cinco hombres a los que habían venido a rescatar del mar, *los hombres del Wellington*. Pero fue entonces cuando uno de ellos vislumbró el bote aquél sin aparentemente gente a bordo. El bote para alcanzar el cual el capitán solicitó voluntarios. El bote al que el único voluntario, Allan Watson, había llegado.

Y a ese bote ha de regresar el relato.

Watson cuando alcanzó el bote estaba extenuado. Se contrarió tremendamente cuando comprobó que había perdido el extremo de la cuerda que debería unirle a la balsa de sus compañeros. Una balsa que ahora no divisaba y cuya desaparición visual le inquietaba. Tampoco divisaba a los hombres del Wellington. Estaba sólo, en medio de un océano, en un bote gris, de difícil visualización desde el aire para las escuadrillas o unidades del servicio aéreo de rescate. No tenía alimento alguno. Nada, excepto una lona que el suponía que se trataba de la funda o envoltorio del propio bote y un palo largo, redondo que encajaba verticalmente en un agujero de uno de los asientos del bote. Ignoraba cuál era la posible función del palo, pero si vio que podría tener un uso positivo en medio de tantas dificultades que preveía tener que superar: el palo podría servir a modo de vela si le adaptaba la lona o para habilitar un techo al náufrago.

El tiempo se había calmado algo y él continuaba oteando los horizontes tratando de encontrar compañía, ya fueran barcos u otros náufragos. Pero nada. Cuando dejó de llover, se quitó toda

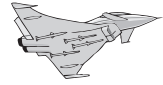


su ropa y la estrujó con fuerza para sacarle el agua. Solamente hacía falta que saliera un poco de sol y le ayudara a secarla.

Pasaron las horas y seguía en la mayor de las soledades y el hambre comenzaba a recordarle que su situación no era buena. Oyó el ruido de algunos motores de aviones que con total seguridad pasaban de largo, y oyó a otros que volaban en círculo pero que no veía, bien por ir por encima de las nubes o porque su color no permitía distinguirlos de los oscuros horizontes. No obstante él se ponía de pie, agarrado al palo, y movía sus brazos como indicando al invisible salvador *¡eh, que aquí estoy yo!*

Llegó la noche y se dispuso a dormir, envuelto en la lona y sin vestirse. Lo logró, porque estaba agotado. Se despertó al amanecer, no sabía si por haber dormido ya lo necesario o por el sentimiento de vacío que notaba en su estómago. Salió el sol y secó su ropa, en horas más que minutos. Pero al fin se pudo vestir. A cada momento se erguía agarrado al palo y hacía señales a imaginarios aviones de salvamento. A sus compañeros, seguía sin verlos. Como tampoco divisaba a los hombres del Wellington. Sintió muy cercano el ruido de los motores de un *Sunderland* y se dijo, son de los míos, deben estar buscándonos. Lo divisó a lo lejos, pero a esa distancia, en un pequeño bote gris, ellos no podían verlo. Por ello se recomendaba que los barcos y aviones militares estuvieran dotados con balsas amarillas, para destacar más en el oscuro mar.

Lo angustioso para él, era que los aviones de rescate daban vueltas y vueltas por allí cerca –quizás por el lugar que se indicaba en el mensaje de socorro– y no le veían. Pasó aquel segundo día y se volvió a dormir, pero el hambre y la sed eran un martirio. La brisa del mar y el sol le habían resecaado los labios y él los había aliviado con el agua del fondo del bote que en mayor medida era procedente de la lluvia caída, pero el hambre *¡como, no se comiera el palo!*



Avión Short S-25 “Sunderland” del servicio Aéreo de Rescate de la RAF.

Al día siguiente, el programa a desarrollar y a sufrir fue prácticamente igual, solamente que en la noche anterior apenas había dormido unos minutos, agobiado por el hambre.

Al cuarto día, con el cielo ya absolutamente despejado y el sol a pleno fuego, fueron muchos más los aviones que se pasaron sobre sus “dominios”. Algunos de ellos, eran alemanes y lógicamente no les hizo señales. Aparecieron algunos Vickers Wellington y un par de *Sunderlands* en distintos momentos y no tuvo suerte. Agotado como estaba, se refugió durante un largo rato en la profundidad del bote y protegido del sol por la lona, situada por encima del palo. Era posible que se hubiera dormido o desmayado, porque cuando se levantó, allí muy cerca había una balsa amarilla, con cinco hombres que parecían hacerle señales. Pero no eran sus compañeros, ...eran los hombres del Wellington. Y las señales que hacían, no eran para Watson, sino estaban dirigidas a un *Sunderland* que se acercaba para amerizar y salvarlos.

Ya a salvo en el hospital de la Base, supo que de sus compañeros no se sabía nada, que no habían sido localizados. Por el tiempo



JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

transcurrido y la endeblez de la balsa, seguirían buscándolos, pero ya sin esperanzas.

Por esta vez la suerte había caído del lado del valor, de aquel único voluntario que luchó por capturar un bote que sirviera para que todos pudieran salvarse. El Golfo de Vizcaya, se quedaría para siempre con el resto de aquellos niños, más que jóvenes, soldados de la RAF, que un amanecer salieron a rescatar a los hombres de un Vickers Wellington ...y para ellos el rescate jamás llegó.■

Aquellas lecciones de AERODINÁMICA

Manuel Rodríguez Taboadela

Escritor,

Técnico Especialista en Mantenimiento de Aeronaves (r) del Ejército del Aire

Corre por Internet, que uno de los lemas de la NASA es: “Según la Aerodinámica, la anatomía de las abejas no está hecha para volar, pero ellas no lo saben”.

Transcurría el año 1953. En la **Escuela de Especialistas de Aviación** (hoy Academia Básica del Aire) de La Virgen del Camino (León). La 16ª Promoción luchaba por superar su 2º Curso. Entre las asignaturas teóricas figuraba: **Aerodinámica**. El Profesor era un Capitán Ingeniero Aeronáutico, malagueño, chiquito y menudo, le llamábamos “Paquito El Cateador”. Él era también el autor del libro de texto.

El aula estaba en un segundo piso. En el crudo invierno del páramo leonés, a 914 metros, como no teníamos un puesto fijo en clase, se montaban unos ciscos tremendos a la hora de entrar para ocupar sitio, no para seguir mejor las explicaciones, sino para “pillar” los pupitres que estaban al lado de los radiadores de la calefacción.

Esta asignatura era realmente difícil y a muchos se les atragantó; además, el Capitán Grondona era muy riguroso a la hora de calificar y a más de uno le supuso repetir curso.

Primeras extrañas palabras del Profesor: *“¿Saben por qué vuelan los aviones? Los aviones vuelan porque tienen que volar; si no volasen no serían aviones.*



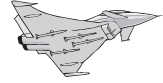
Perfil aerodinámico del ala.

De momento les voy a dar una explicación simple: Las alas tienen el borde de ataque redondeado, son planas por debajo y curvadas por arriba; esto hace que el aire circule más rápido por arriba que por debajo, de manera que se produce una presión por debajo y una succión por arriba que mantienen el avión en el aire; es lo que se denomina sustentación.

Las tortugas no vuelan porque son tortugas, ya lo dijo Esopo en una de sus fábulas: - “Cierta tortuga pedía a un águila que le enseñase a volar, más como ésta le advirtiera que esto está muy lejos de su naturaleza, ella insistía más en su petición. Tomándola, pues, entre sus garras y levantándola en vuelo a lo alto, la dejó caer, y cayendo ella contra las piedras, se hizo pedazos”-. Claro que las tortugas no saben aerodinámica; ni ustedes tampoco y la cosa es bastante complicada; prepárense a sufrir”.

Efectivamente, “la cosa tenía mucha tela”. De la mano de Paquito fuimos adentrándonos en los principios científicos del vuelo. Nos machacó el cerebro sin piedad con el *Coefficiente de viscosidad*; el *Teorema de Bernouilli*; el *Efecto Venturi*; la *Tercera Ley de Newton*...

La pizarra de clase estaba siempre llena de perfiles aerodinámicos con sus bordes de ataque y salida; su extradós y su intradós;



su cuerda, sus líneas de curvatura... Cuando se iba el profesor, las convertíamos en alegres ballenas con surtidorcito y todo...

Aquel año, 1953, se alcanzó con el avión X-1 el *Mach 2,43*. Se hablaba mucho del *estampido supersónico*. Ese mismo año, en un Sabre F-86, sobrepasaba la *barrera del sonido* la primera mujer, Jacquelin Cochran (esto es un guiño feminista...)

Le preguntamos al Profesor y nos dio una explicación muy sencilla:

En toda materia hay vacío debido a la separación que existe entre las partículas de átomos y entre los átomos mismos. Cuando un objeto se mueve por el aire, los átomos “se avisan” unos a otros y se apartan; pero más allá de los 300 m/s el “aviso” no llega a tiempo, los átomos se apelotonan y se genera una presión que produce energía. Con la velocidad aumenta la onda de choque hasta que alcanza la energía necesaria para ser percibida por el oído humano. Esto sucede normalmente entre Mach 1 y Mach 1,5, según la altura, la presión atmosférica, la velocidad del viento, la temperatura...” (Mach 1 equivale a la velocidad del sonido)

(–Demócrito de Abdera, filósofo griego del siglo V antes de Cristo, como las abejas de la NASA, las tortugas y... nosotros, no sabía aerodinámica, pero llama la atención su teoría: “*Las causas materiales de todo lo que existe son “lo lleno” y “lo vacío” . Lo lleno está constituido por átomos, lo vacío es por donde se mueven los átomos. Lo lleno no es un todo compacto, sino que está penetrado por lo vacío*”–).

Debido a los accidentes mortales causados por la entrada en pérdida, nos resultó muy interesante el tema del “*ángulo alfa*”: *el ángulo que forma el eje longitudinal del avión con la dirección de vuelo se denomina ángulo de ataque y se designa con la letra griega alfa (α). Cuando este ángulo alcanza un determinado valor (unos 15°), que varía según el tipo de aeronave, la sustentación disminuye y el avión*



entra en pérdida. Al entrar en pérdida el morro cae, disminuye α y el avión se estabiliza; pero si α aumenta mucho y con rapidez, puede entrar en pérdida profunda y caer al suelo.

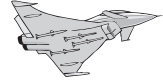
En el capítulo que trataba de la energía le tocó a José Rueda, malagueño como Grondona, salir a la pizarra:

—José Rueda, ¡zarga! Díztingame la energía potencial de la energía cinética.

—No ze na, mi Capitán, no entiendo na.

Quizá porque eran paisanos, el Capitán repitió pausadamente la explicación de la clase anterior:

“La energía cinética es la energía asociada al movimiento de un cuerpo y está relacionada con su masa y velocidad por la expresión $E_c = \frac{1}{2} mv^2$; o sea, que es la energía que posee un cuerpo en virtud de su movimiento; equivale al trabajo necesario para llevarle a una posición de reposo. La energía potencial es la energía almacenada asociada a



la configuración de un sistema; es la que posee un cuerpo en virtud de su posición y equivale al trabajo necesario para llevar el cuerpo desde una posición de origen, $E_p=0$, hasta su posición real, $E_p=mgh$. Simplificando mucho, energía cinética es la energía que tiene un cuerpo debido a su movimiento y energía potencial es la energía de un cuerpo debida a la altura a que se encuentra.

Rueda escuchaba con los ojos muy abiertos y con cara de no perderse ni una sílaba. Cuando Grondona le conminó otra vez a que distinguiese las dos clases de energía, contestó:

– ¡No me he enterao de na, mi Capitán!

El Capitán, extrañamente paciente aquel día con su paisano, le puso un ejemplo:

– *Vamos a ver, si abre esa ventana, me levanta a mí en vilo y me suspende por fuera, mientras estoy suspendido en el aire tengo energía potencial; si me suelta, mientras estoy cayendo, energía cinética. ¿Lo entiende ahora?*

– *Aplicando el ejemplo, sí.*

– ***¡Vaya! ¡Y cada vez que quiera usted saber distinguir entre energía potencial y energía cinética se carga a un Capitán Ingeniero Aeronáutico! ■***

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

La Travesía de los Picos De Europa

Paloma Cobos Hernández¹

Prólogo

En 1987 Juan Cobos comenzó a buscar la forma de organizar una travesía en globo sobrevolando los Picos de Europa. Lo consiguió al año siguiente y además lo volvería hacer hasta en catorce ocasiones en veintitrés años. Cuenta él mismo que se le ocurrió esta Travesía como una etapa del homenaje itinerante a Joan Feliu que se inició en ese mismo año impulsado por la familia Feliu Ríus, amigos de nuestra familia desde que yo tengo uso de consciencia, y supongo que desde antes.

Cuando mi hermano Pelayo, me habló de la oportunidad que nos brindaba Cholo Vigil-Escalera, de participar en esta publicación, sentí la obligación, por el legado que me dejó mi padre, de ser parte del proyecto. Inicié una búsqueda entre sus cosas que me llenó de tristeza y al mismo tiempo de diversión, con el fin de encontrar algo que me sirviera para hacer realidad este proyecto. La búsqueda no fue en vano, pues encontré abundante documentación de todo tipo: archivos, invitaciones, escritos de su puño y letra en relación al vuelo de Lunardi y a otros; cartas de agradecimiento que recibía, un diario de vuelo donde los pasajeros le dejaban notas...y un sin fin de tesoros que me sirvieron de alguna manera para darme cuenta, aún más

¹ Hija de Juan Cobos, quien fuera en vida un extraordinario aerostero, Diploma “Paul Tissandier” de la FIA y “Premio Pedro Vives”



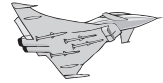
que nunca, de la dedicación, el empeño y el lugar que ocupó todo esto en su vida y en definitiva en la mía.

Finalmente entendí que tenía que escribir de *La Travesía de Picos de Europa* y utilicé como base y de inspiración dos escritos de mi padre, uno sin terminar y el otro una invitación para la última travesía que organizó en 2011. Me dispongo pues, a plasmar un relato de cómo creo que lo contaría él y como lo viví yo. Confío en que entretenga, divierta e ilusione, igual que si lo hubiera escrito él.

La Travesía

Sólo tenía 5 años cuando mi padre ideó el sueño de cruzar los Picos de Europa en globo aerostático. Un sueño que inmediatamente convirtió en proyecto y que se haría realidad la primavera del año siguiente. Fue en 1986 cuando contactó con el Ayuntamiento de Llanes y consiguió contagiar de su ilusión al concejal Julio Álvarez y al Alcalde Antonio Trevín para que colaborasen con su proyecto recién concebido. Pues no quería hacer un vuelo en solitario. Quería poner al alcance de otras personas lo que él consideraba un “lujo asiático” y disfrutar de esta experiencia rodeado de otros pilotos que lo apreciaran tanto como él. Organizar una fiesta que llamó *La Travesía de Picos de Europa*. Tras ese primer contacto con el Ayuntamiento de Llanes, el proyecto se había iniciado. Lleno de planes empezó a trabajar estudiando con dedicación acerca de qué se podía hacer y cuándo se debía realizar, siempre pensando en la seguridad total como principal objetivo.

Al inicio pensó que habría que despegar desde la costa e ir alcanzando altura, hasta que el viento del Norte empujara hacia la meseta, hacia León, donde el aterrizaje no tendría mayores problemas. El camino rápido sería Llanes, despegando desde el aeródromo de Cúe, donde los vientos de ladera que originan el mar con la sierra del Cuera son excelentes para el vuelo a vela o sin motor, que como



La imagen del añorado e irrepitible aerostero JUAN COBOS, elevada a los aires por dos globos aerostáticos

se sabe no necesita combustible, así la instrucción de los pilotos resultaba más barata, por lo que en la postguerra en este mismo lugar instaló el Ejército del Aire español la Escuela de vuelo sin Motor. Hoy se encuentra en esta sierra plana el campo de golf “La Cuesta”. De los restos aeronáuticos queda en una de las fachadas, en relieve, un emblema, un *Rokiski*, del Ejército del Aire. También cuenta con una pequeña pista bien cuidada para prácticas de aeromodelismo.

El plan sería elevarse hasta cruzar la Sierra del Cuera, por la vertical del Turbina, luego el valle de Cabrales, la Vega de Sotres y, enseguida enfrente, el Macizo Central con el Picu Urriellu, más conocido como Naranjo de Bulnes, el Torrecerredo... y después a León. La teoría no se sostenía, en seguida entendió que volar en globo con viento Norte desde Asturias es imposible. El mapa



meteorológico presenta una situación borrascosa con vientos fuertes y fríos y gran nubosidad que alcanza alturas nada recomendables para los globos y los aeronautas. También lluvia, mucha y fuerte; y en altura siempre nieva.

Para Paco Bercial, esta climatología no era ninguna novedad. Amigo y colaborador imprescindible, conocedor de la montaña y en concreto de los Picos de Europa; así como también de las competiciones de globos, no en vano ha dirigido más de la mitad de los Campeonatos de España, también la Regata Internacional de Globos de Gijón en diez ocasiones, asumió junto a Tomás Feliu la dirección de la primera edición de *La Travesía*. Pero para papá, esta revelación meteorológica era toda una desilusión “¿cómo vamos a cruzar?” “¿qué situación meteorológica es la deseable?” Lo más probable es que no se pudiera hacer.

Se aproximó a la montaña, en la tertulia que Mauro Fdez-Ahujá, reunía en su establecimiento de la calle Sta. Doradía, en Gijón. Cada día, al cierre, un grupo de amantes de la montaña compartían recuerdos y proyectos de excursiones, ascensiones, conferencias y noticias montaÑeras de toda índole. Paco Bercial, Chus Cubillas, Jaime Ramón, Bus (Bousoño), Jaime Juanes y otros menos habituales, le relataron día a día, entre media y media de vino, mil historias de su experiencia y conocimientos de los Picos de Europa. Todas le parecieron distintas. Cada versión de lo que ocurría en los Picos era siempre muy particular muy montaÑera y él siempre tenía la sensación de que todos deseaban ayudarle a cruzar los Picos en globo, con sus cuerdas y el piolet. Todas estas charlas y las lecturas de Saint Saud le fueron acercando a la elaboración de su proyecto.

Otro aliado indispensable fue Antonio Alba, Jefe de Protección Civil, hoy CEISPA², en La Morgal. Protección Civil preparó un

² CEISPA: Consorcio de Extinción de Incendios, Salvamentos y Protección Civil del Principado de Asturias.



plan de seguridad con el que mi padre se sentía más que satisfecho, basado en la comunicación directa con todos los participantes, por precaución, sin que nadie notara su presencia: un ejemplo de profesionalidad.

Durante los primeros años, el tema de Protección Civil me llamaba particularmente la atención. Constantemente oía a mi padre hablar de ellos dándoles suma importancia. Recuerdo sentir una mezcla de asombro y miedo al oír las comunicaciones por radio, al ver los jeeps con aquellas larguísimas antenas y todo el ambiente de seriedad que daba la preocupación por la seguridad. Creo que les debía confundir de alguna manera con la Guardia Civil, aunque no llevaran tricornio. Me impresionaban y mucho. Con el tiempo fui entendiendo que Protección Civil era un organismo más asequible y distinto a la Guardia Civil y el miedo fue cediendo el paso a la admiración y al respeto. Pues comprendí, que velaban por la seguridad de los pilotos.

En ese primer año de puesta en marcha de *La Travesía*, mi padre visitó el Instituto Nacional de Meteorología, buscando apoyos para el Campeonato de Europa que se celebraría en Lleida en 1990. Allí encontró otro amigo, que le prestó apoyo logístico para La Travesía. Pusieron a su disposición un sistema de radio-sondeo utilizado en la expedición Idus de Marzo. Sé que guardaba gran cariño y agradecimiento a Alberto Valle y a todos sus colaboradores por su disposición y por haberle enseñado lo único de meteorología que sabía.

La selección de los pilotos para aquella primera travesía no se hizo al azar. Ni tampoco en los siguientes treinta años cuando se organizó. Enviaba invitaciones a pilotos que sobrepasasen un mínimo de 600 horas de vuelo. Para estos invitados buscó trofeos y

³ Idus de Marzo: primera travesía española a la Antártida, la expedición de carácter científico sale del puerto asturiano de Candás en diciembre de 1982 y fue un hito sin precedentes para España.



les condecoró son las insignias del Club Astur que él personalmente encargaba hacer y supervisaba su diseño y fabricación. Presumía de la calidad de los pilotos que asistieron a su evento porque habían conseguido gestas increíbles y protagonizado algunos hechos históricos. Como por ejemplo sus amigos Tomás Feliu y Jesús González Green, que fueron los primeros aeronautas en cruzar en globo el Océano Atlántico de Este a Oeste, ayudados por los vientos Alisios,⁴ O por citar a otros, Alan Noble, que dirigió el proyecto “Breitling” del Dr. Piccard para dar la vuelta al mundo y al fin consiguió que la diera en 1999. Josep M^a Lladó, que voló en 1980 sobre Africa, reencuentro con Julio Verne, y después, construyó el primer globo de papá que se llamó *El Gaviotu*.

También venía a La Travesía Javier Tarno, oriundo de Naves de Llanes y veraneante distinguido. Faustino Mortera, que no sólo salió de la cantera del Club Astur, sino que ejercía de “niñera” en mi casa e imitaba la voz del Pato Donald como nadie. Faus y Anulfo González reunieron las ganas y el dinero necesario para volar el Polo Norte en 1999 y comenzar el 2000 sobrevolando el Polo Sur. Angel Aguirre y Germán Rodero, otro alumno de papá, que volaron sobre el Amazonas en la expedición Turpial. Todos ellos venían y lo pasaban fenomenal y todos ellos tienen un lugar y un impacto en mi vida. De todos ellos tengo “recuerdos fabricados” que diría mi padre, que me acompañarán siempre.

Hay otros dos equipos que no puedo dejar de citar en este relato. El primero, era un piloto inglés, que a mis doce o trece años le calculaba yo unos 130 años. Se llamaba Ken Foster, aunque mi padre, en el afán de cambiarle el nombre a todo, se empeñó en llamarle Kent todos los días de su vida. Ken (o Kent) era un tipo alto, tranquilo y muy simpático. Venía acompañado de su mujer Ruth. Ella, algo

⁴ El proyecto Breitling: vuelo en globo alrededor del mundo dirigido por Bertrand Piccard y Brian Jones, saliendo desde Suiza y aterrizaron en Egipto recorriendo 25.361 millas en 19 días. Fueron otorgados con el trofeo Harmón por la FAI.



más joven, le contaba a mi madre en francés que era su segunda mujer y que estaban prácticamente de viaje de novios allí, en Llanes. El primer día, durante la inscripción en el Hostal Migal, me pidieron que fuese a recepción a traducir en inglés pues los Foster parecían tener un problema con la habitación. La vergüenza que pasé en plena pubertad fue tremenda cuando tuve que explicar que el problema era la cama. Pues no querían una habitación con dos camas pegadas, sino que querían una cama grande, “we are just married” decía Ruth Foster. Ken y Ruth, me divertieron mucho, cenaba todos los días con ellos, y me acostaba siempre pensando que iban a reventar si se quedaban muchos días en Llanes comiendo y bebiendo de aquella manera. Ahora, que vivo en Londres, cada vez que veo un globo pienso en ellos.

Otro recuerdo imborrable es el que me brindó Laureano Casado. Que para cuando vino a *La Travesía* ya tenía en su palmarés varios records de España de altitud en globo aerostático y de caída libre. Así como el record del mundo de salto con parapente. Laureano fue con su equipo una tarde a volar con los parapentes y me ofrecieron ir con ellos. Calculo que sería el año 1993, tendría entonces unos doce años, así que fui a buscar el consentimiento de mis padres.

Mi madre me dejó ir, pero tajantemente me prohibió volar. Para mi suerte, al ir hacia el coche nos encontramos a mi padre, que venía de la carga de gas, quien me alentó a que volase con Laureano “es el mejor del mundo” me decía delante de él. Cuando llegamos a Torimbia, hacía mucho viento. Recuerdo el golpe que sentí en el parapente cuando se levantó, entonces supe que ya no había marcha atrás. Comprobaron las correas del arnés y Laureano me indicó ya al borde del acantilado que diera un paso más... Entonces, por primera vez en la vida, tuve miedo de volar. Pensé que era un suicidio caminar hacia donde ya no hay suelo... y la magia ocurrió... y

⁵ “We are just married”: estamos recién casados, en inglés.



los pies se despegaron del suelo para emprender un vuelo plácido; inolvidable; contemplando desde el cielo las olas del Cantábrico, el valle verde; los prados y la playa; colgando y flotando en el aire por encima de uno de los lugares, tal vez, más bellos del planeta... ¡Gracias Laureano, que miedo pasé! y cómo me gustaría repetir esta experiencia. Fue sin duda un aterrizaje perfecto; frenaste ya casi a ras del suelo y simplemente apoyé los pies en la tierra como dando un salto ínfimo de un escalón inexistente. Lo recordaré siempre.

La Travesía se volvió exótica con la colaboración que le prestamos a las NHK TV de Japón. Un domingo que mi padre iba a salir a volar en Gijón, llamaron por teléfono a las 6:30 de la mañana. Fue mi hermano Juan, un niño muy madrugador él, quien respondió la llamada telefónica. Estando mi padre en la ducha fue a despertar a mi madre con el recado de que llamaban de la televisión japonesa. Ella pensó que se trataba de una broma de alguno de los amigos de mi padre que iba esa mañana a volar con él. Así que le contestó a Juanín que le dijera a los japoneses que mi padre les esperaba en el Robledo y éste así lo hizo. El Robledo fue muchos años una cafetería que sirvió de centro de operaciones a pilotos y tripulaciones gijonesas, un punto de encuentro antes de volar. Algunas horas después, la NHK TV volvió a llamar a casa ante la perplejidad de mi madre y la satisfacción de Juanín. Habían escogido los Picos de Europa como uno de los doce destinos donde se rodaría el programa *Maravillas del Mundo*. Según mi padre, habían considerado el vuelo sobre los Picos de Europa: *La Travesía*, como una de las doce maravillas del mundo, no los Picos de Europa, sino el vuelo en sí. Carlos Meana, socio emocional de mi padre y su mejor amigo le decía: - "*Juan pídeles un millón, que los de la tele tienen mucha pasta*".

No sé cuánto les pidió ni cuanto pagaron, pero los recuerdos no tienen precio. Contaba mi padre que para el director de producción, volar a más de cuatro mil metros de altura en globo, sobre la nieve, y descender en el prado verde de Asturias junto al mar, resultó la



mejor de las doce maravillas. Para la Sra. Nobuko, la interprete que nos asistió durante la producción, fue más sorprendente ver al equipo de producción japonés disfrutando del paisaje de montañas y playas del Cantábrico, bebiendo sidra o desayunando fabada en Casa Pancho después del vuelo, que para los habitantes de Llanes, ver cuarenta y seis japoneses pasear por el Puente⁶ en un mes de Abril aquel año de 1991.

Han pasado muchos años desde la primera Travesía, tantos que tengo ya casi la edad que tenía mi padre en la primera edición. Muchos años desde el primer despegue en Sotres iniciado por Carlos Gancedo y José A. Cantalapiedra, con salida desde Mogrovejo. Muchos años desde que recuerdo a mi padre nervioso sintiendo siempre el peso de la responsabilidad, cuando a Josep M^a Lladó le rescataron en ambulancia durante un vuelo con Sebastián Álvaro del programa de TVE “Al filo de lo imposible”. Por suerte, o por conocimiento, aparte de que se les rompió la cámara y se perdieron unas gafas, tampoco pasó nada aquella vez. Decía años después mi padre que fue la placidez del vuelo lo que distrajo al piloto, no la falta de destreza.

Papá siempre decía “hay que seguir!”, “sin miedo”. Y todo lo que la vida le permitió siguió. Continuó volando las estribaciones de Picos de Europa, la sierra de la Cubeta, el valle de Cabrales. Consideraba que tomar tierra en los *praos* del Principado, era un privilegio y que era el mejor lugar del mundo para volar. Decía que cada vuelo sobre los Picos era “una lección magistral”, un método de perfeccionamiento único y quien vuela en esas condiciones sabe que está dando todo lo que sabe; y que en cada maniobra perfecciona su conocimiento. Fue sobrevolando Andrín, cuando mi padre divisó las ruinas de una casa, una cuadra y un pajar que hoy son nuestra

⁶ El Puente: se trate de un puente real en la entrada oeste de Llanes donde los lugareños y turistas se sientan a ver pasar a la gente.



PALOMA COBOS HERNÁNDEZ

casa. Justamente, no sólo a los pies de la Sierra del Cuera, sino a los pies del lugar donde estuvo la Escuela de Vuelo sin Motor.

Hoy en día sólo vuelo en avión, no he vuelto a ver un globo de cerca, sólo algunos en el aire. Flotando ligeros, como pompas de jabón de colores. Cuando vuelo a Asturias desde Londres, y el avión empieza a descender todavía por encima de las nubes donde el cielo es de un azul claro muy intenso, veo a veces los picos de la Cordillera Cantábrica que sobresalen por encima de las nubes. No se distinguir cuáles son, pero cuando las cumbres están nevadas, el paisaje de esos mares de nubes con los picos atravesándolos me corta la respiración.

El avión desciende y entra desde la costa, haciendo un giro, como para mostrar bien el paisaje abrupto de la costa asturiana. Mentalmente le doy las gracias al piloto por este regalo, por acercarme a ese vuelo en los Picos de Europa. Porque el vuelo en globo en *La Travesía* se acabó... tal vez hasta que otro soñador, como mi padre, Juan Cobos, quiera tomar el relevo con igual entusiasmo. ■

Rocambolesco y afortunado

Santiago Rodríguez Santisteban

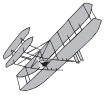
Socio de la FIO, miembro del Círculo Aeronáutico
y articulista habitual de la revista RESCATE

El 7 de enero de 1970 España daba por finalizada la campaña de Navidad. La portada del diario ABC mostraba el consabido reportaje gráfico de la Pascua Militar celebrada el día anterior. En las fotos aparecía un Francisco Franco cercano a los ochenta años junto a un treintañero Príncipe don Juan Carlos, ambos luciendo sendos uniformes militares y estrechando la mano de las autoridades que se dieron cita en el Palacio de El Pardo. España exhibía así una aparente normalidad aislada de algunas de las sombras que parecían acosar más allá de sus fronteras. Una de estas era ya casi una plaga que iba camino de llegar a niveles insospechados: los secuestros aéreos. En los últimos años se había pasado de sufrir seis secuestros a nivel internacional en 1967 a setenta en 1969; cifra que en ese periodo de tres años superaría por cinco el centenar.

España se había mantenido libre de formar parte de dichas estadísticas hasta ese 7 de enero de 1970.

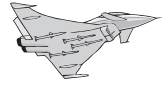
Iberia IB-032

Hacia las 20:15 horas el vuelo de Iberia IB-032 comenzó la carrera que le llevaría al aire sobre el madrileño aeropuerto de Barajas. A los mandos de ese bimotor Convair Metropolitan 440 se encontraba el comandante Luís Arias Bernard, cuya experiencia de 7.000 horas de vuelo contrastaba con la de la única azafata que formaba parte de la



tripulación. Para María del Mar Ochoa López, que ese día estrenaba uno de los uniformes diseñados por el modisto Pertegaz y hechos a medida para cada azafata de Iberia, aquel despegue significaba el inicio de su bautismo de vuelo y lo hacía prestando sus servicios a los cuarenta y un pasajeros que viajaban a Zaragoza.

Sentado con el resto del pasaje se encontraba un joven madrileño de dieciocho años, estudiante de informática, bien parecido y vestido con chaqueta y corbata de gruesas rayas oblicuas. Horas antes se había despedido de sus padres asegurándoles que iba a ir al cine, pero en realidad llevaba guardado un billete de avión del cual se supo en las investigaciones posteriores que, incomprensiblemente, era de ida y vuelta. Mariano Ventura embarcó sin equipaje y como un pasajero más ocupó su asiento en el breve vuelo hasta la capital aragonesa. Todo transcurría según lo previsto y para María del Mar Ochoa el vuelo estaba saliendo con la normalidad esperada. Todavía quedaba un cuarto de hora para llegar a la vertical de Zaragoza; la azafata se encontraba sirviendo unos vasos de agua cuando vio levantarse a uno de los pasajeros y se le acercó pero este, era Mariano Ventura, en el instante en el que estuvo a su altura la amenazó con una pistola. Empezaba el “*momento más angustiados*” de su vida. Sin saber cual podría ser la reacción de Mariano Ventura, en los primeros momentos el nervosismo de este era evidente, María del Mar no perdió la compostura y sin ofrecer resistencia le acompañó a la cabina de mando donde este anunció a la tripulación que había secuestrado el avión. El comandante, así como su copiloto y el navegante quedaron a su disposición. “*No se preocupe usted. Vamos donde usted quiera*”, fueron las palabras de Luis Arias mientras permanecía atento a los mandos y era apuntado con la pistola. Más tranquilo, Mariano Ventura comunicó al pasaje las situación mientras la tripulación se dirigían entre ellos gestos de circunstancias que sin duda fueron mayores cuando el secuestrador les hizo saber el destino final que ordenó para su aventura: “*Iremos a Cuba*”.



En ese preciso momento para el comandante Luis Arias debió quedar claro, no solo la insensatez de todo aquello, sino también la improvisación de su autor o autores, ya que no podía conocer si Ventura contaba con más ayuda entre el pasaje. De uno u otro modo aquella exigencia era imposible de cumplir a bordo de un Conqair sin otro destino más que las aguas del Atlántico. “*No podemos. No tenemos ni autonomía ni combustible*”, fue la réplica del piloto. Por unos segundos Ventura quedó en silencio para luego rectificar; “*Pues iremos a Albania. A Tirana*”. Otra vez Arias le replicó que no era posible. Que antes era necesario repostar en Zaragoza y aun así se tendrían que hacer escalas en Marsella y Roma. Al secuestrador no le quedó otra opción que aceptar ese plan de vuelo y para sorpresa de todos se dirigió al pasaje diciéndoles *ustedes van a conocer Marsella, Roma y Tirana. Tendrán que agradecerme conocer estas bonitas ciudades.*

Tocaba pues aterrizar en la capital aragonesa, pero antes el piloto contactó con tierra haciéndoles saber la situación y la necesidad de repostar de inmediato.

Operación Bloqueo

Desde el momento en el que en Zaragoza conocen lo ocurrido empezaron a sonar los teléfonos en las casas de los directivos de Iberia, que ya esperaban una noche tranquila junto a sus familias. Juan Viniegra, por entonces secretario general de la compañía, era uno de ellos, y, como el resto, su primera reacción fue de incredulidad: *sospechaba que el mundo se estaba volviendo loco por entonces, pero aquello era demasiado. Un secuestro era la último que había podido imaginar en la España de entonces.* La realidad era que estaba ocurriendo y desde la inexperiencia se empezaron a tomar medidas.

Mientras el Conqair iniciaba la maniobra de aproximación al Aeropuerto de Zaragoza, a este comenzaron a llegar las autoridades.



El teniente general Carlos Rute Villanova, jefe de la III Región Aérea, tomó el mando con una idea muy clara desde el principio: no dejar que el Convair saliera de España y para ello se preparó la que recibió el rimbombante nombre de Operación Bloqueo. El aeropuerto fue tomado por las fuerzas de seguridad haciendo acto de presencia la Policía Armada y la Guardia Civil.

A las 21:15 horas el comandante Arias hizo descender el avión hasta tomar finalmente tierra. Detenido el aparato y parados los motores, las pistas quedaron completamente a oscuras. En ese momento dos camiones aparecieron y se colocaron para bloquear el paso del avión y, protegidos con la presencia de tres guardias civiles y un policía armada, que se situaron bajo las alas, tres mecánicos deshincharon las ruedas del tren de aterrizaje al tiempo que a Arias se le comunicaba por radio que debía ganar tiempo.

En la cabina del Convair volvieron los nervios. En esos momentos al comandante Arias no debió parecerle buena idea las medidas tomadas. Como diría más tarde, *obedeciendo al secuestrador corríamos el menor riesgo*, pero fuera del avión estaban dispuestos a no dar su brazo a torcer y solo tenían como objetivo doblegar la voluntad de los secuestradores, ya que estaban convencidos de que eran *tres los secuestradores y que iban fuertemente armados*.

Ventura, que solo ve oscuridad fuera del avión, se impacienta. No se ha reabastecido de combustible el Convair y sigue esperando. Desde que aterrizaron, y ya han pasado varias horas, se ha mostrado calmado, incluso ha pedido bocadillos para unos niños presentes en el avión, pero el paso del tiempo le estaba haciendo efecto y se impacientaba. Su impaciencia empezó a traducirse en nerviosismo y fue entonces cuando hizo saber que pone un límite de *15 minutos para que despeguemos o inicio una matanza de la que nadie quedará libre*.

Pasadas las once de la noche el avión quedó a oscuras por dentro. Las baterías se habían agotado. Como consecuencia se perdió



toda comunicación con la tripulación y es por ello que esta solo se podrá hacer por medio de un megáfono, pero lo que se trasmite a Ventura solo es un ultimátum ordenado por el teniente general Carlos Rute: *Si se entregan los secuestradores les puede salir un par de años en la cárcel, pero si ocurre el más mínimo percance a los pasajeros o tripulación, al amanecer serán fusilados.*

A Mariano Ventura la situación le pone al límite. Su aventura se le ha ido de las manos, todo lo que se ha generado le viene grande. Al fin y al cabo solo es un muchacho de dieciocho años *bueno, muy bueno*, como declararía su madre, que *apenas salía de casa, intelectual más bien que aventurero*. Ya no tiene otra salida y tras más de tres horas desde el aterrizaje se entrega. La gran sorpresa viene en ese momento, cuando le da la pistola al comandante Arias y el piloto comprueba atónito que la peligrosa herramienta del secuestrador no era más que una imitación de plástico comprada en una juguetería.

Había terminado el primer secuestro en la historia de la aviación española. Rocambolesco y afortunado, quizás de haber sido otra la naturaleza del secuestrador y encajar con los *fuertemente armados* que se creía que eran, todo habría degenerado de otro modo ante las medidas tomadas por las fuerzas de seguridad.

Meses más tarde, en julio, tras un juicio celebrado en la jefatura de la III Región Aérea, Mariano Ventura fue condenado a seis años y un día y a pagar a Iberia la cantidad de 17.177 pesetas. Aunque se llegó a pedir el doble de años, el hecho de que no llegara a despegar y se entregara sirvió como atenuante. Iberia por su parte afrontó unos gastos por el secuestro de 100.000 pesetas, más otros 200 millones en primas a seguros.■

Visite nuestra web

www.circuloaeronautico.com

y descargue gratuitamente

la **Revista Rescate** y los **Cuadernos Pioneros**

Delayed

Cuento de José David Vigil-Escalera Balbona

Presidente del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro
y director de la revista RESCATE

Cargado de equipaje, tanto de mano como facturable, desde el taxi se adentró en la terminal en busca del mostrador de facturación, y ya más ligero y tranquilo por haber cumplido los primeros trámites de su ansiado viaje, se dirigió a la zona de Policía y revisión de equipajes. Superó, formando parte de una larga fila de personas, el control de seguridad y con relativa calma recompuso su vestimenta tras el incómodo trámite.

Paseó, más que caminó, por los amplios pasillos de la terminal, adentrándose en algunas de sus lujosas tiendas, más para dejar correr el tiempo que por impulsos consumidores. Se mantuvo atento a la asignación de puerta de embarque que le orientase sobre la dirección que debería tomar. Colgada de su hombro en bandolera, una cartera con ancha correa, adecuada para en estos casos contener algún medio de entretenimiento, tipo tablet, libros o documentos propios de esperas o viajes, y que por su peso, descolocaba la hombrera de su chaqueta. Además arrastraba un reglamentario trolley negro de cubierta blanda. Parecía, no obstante, pasear con cierta comodidad.

Al cabo de un buen rato, al pasar ante una de las pantallas de información observó que su vuelo ya tenía asignada puerta de embarque, la K-79 y que la hora de embarque era la prevista en el billete, 60 minutos aún por delante. Ya con tales datos y enterado por un señalizador vertical de que el lugar de espera de los viajeros



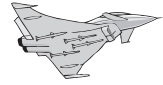
para su vuelo estaba a 9 minutos, se adentró en una de las librerías existentes y se aprovisionó de un diario de información general y de otro deportivo, además de los socorridos “Muy interesante” y “Selecciones del Reader’s Digest”.

Así aprovisionado, el joven (no lo habíamos descrito hasta ahora) de edad no superior a la treintena, alto, de aspecto saludable, figura bien cuidada y con un rostro que, quizás más por rasgos fisiológicos propios que por compostura voluntaria, mostraba permanentemente una expresión sonriente. Sin prisas, pero sin pausas, siguió acercándose a la K-79. Al llegar a la misma seleccionó un asiento libre en una de las filas aún sin ocupación, no tan lejos del control de embarque como para no advertir la llamada a embarque, que esperaba no tardase ya mucho en producirse...

O eso creía él, confiado en que la Compañía cumpliría su programación. Pero... nó... al fijarse en una pantalla informativa situada a una decena de metros de su posición observó que en la columna de “observaciones” en su intersección con la línea correspondiente a su vuelo, pestañeaba de forma insistente la palabra “delayed” (retrasado), al tiempo que varios de los posibles compañeros de vuelo se acercaban a observar la explicación que se reflejaba en doble línea con tipo de letra más pequeño: “late arrival of aircraft and crew provided” (retraso llegada del avión y tripulación programados).

La hora de embarque, ahora se reflejaba con 70 minutos posterior a la inicialmente señalada para la salida, lo que venía a inducir que ésta se produciría 90 minutos después de la prevista. Con un breve gesto de contrariedad y sonriendo a la queja que expresaban sus compañeros de destino, abrió la cartera de bandolera y extrajo el diario de información general.

No parecía que pudiera concentrarse en la lectura, pues casi de forma permanente observaba, por encima del filo superior del periódico todo lo que ocurría al alcance de su visión, con especial



y frecuente mirar hacia la pantalla de información, esperanzado de que pudiera alterarse a favor de los viajeros.

El paso del tiempo le permitió registrar una visión general de cómo la casi totalidad de los afectados sacaban sus teléfonos móviles y, unos quietos en sus asientos y otros en un ir para aquí o para allá, se daban a una charla más larga –mucho más larga– de la que simplemente supusiera comunicar a quienes pudieran esperarles, el retraso anunciado.

Pudo igualmente, sufrir más que observar, la cercanía y griterío de unos niños ya cansados seguramente del tiempo de espera para subir al avión y volar, a modo similar a como ellos corrían por los pasillos con sus bracitos estirados horizontal y lateralmente a sus cuerpos a la vez que con la boca imitaban el ruido de los motores (run, bron, vraoun, vrun).

Cambiando de ángulo la mirada, siempre con disimulo y por encima de la pretendida lectura, enfocó una escena conmovedora de una anciana a la que su acompañante le pasaba por la cara y por sus manos un pañuelo al que previamente le había impregnado con líquido de un frasco, seguramente que de colonia y que de inmediato puso en las ancianas manos, tal que limpiadas, una blanca servilleta que previsiblemente contendría algún tipo de refrigerio que nutriera y entretuviera a la bien atendida señora, quien con expresiva sonrisa premiaba el manifiesto afecto de su cuidadora.

La mirada que le dirigió una vez más a la pantalla, lejos de producirle alivio alguno, le contrarió aún más pues aunque las columnas de embarque y observaciones permanecían con iguales mensajes y parpadeos, la correspondiente a la hora de embarque había sido alterada, pero lejos de ser para acercarla a la hora del contrato, reflejaba ahora un mayor retraso... y de horas. Bajó los brazos con cuyas manos sujetaba el periódico que le permitía observar sin serlo él. Lo plegó e introdujo en la cartera.



Miró entonces hacia el mostrador de control de embarque, y vió y escuchó, el remolino de viajeros en asedio al empleado de la Compañía, que aguantaba inmutable las justificadas quejas de los agraviados viajeros. Se puso en pie, se estiró la chaqueta, se colgó la cartera a la bandolera y agarró con suavidad el negro trolley y se dispuso a dar un paseo por los cercanos pasillos que le permitiesen estirar y sacudirse las piernas y convertirse ahora en un observatorio móvil.

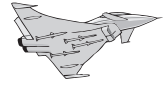
Con el mucho tiempo, que la nueva situación le “regalaba”, podría permitirse “visitar” las muchas zonas de espera de las distintas puertas de embarque y a ello se prestó sin ansiedad alguna, simplemente como un pasatiempos más.

Al pasar por la zona de la K-57, no pudo menos que sonreír, esta vez por voluntad y no por gesto fisiológico consustancial a su persona, ante la visión de una pareja muy joven que revelaban una, casi con total seguridad, venturosa luna de miel, reflejada en algunos gestos propios de tales situaciones y unas vestimentas de estreno, –incluso por simpático despiste, de una de las prendas colgaba una indiscreta etiqueta–.

Los asientos de espera de la K-55 estaban todos libres, por falta de vuelo previsto para horario próximo... bueno todos no, allá en un asiento corrido se encontraba tumbado, echando una cabezada o sueño pleno, una persona que o había llegado muy anticipadamente o estaba en tránsito con larga espera por medio. No es mala idea la de este caballero, pensó, si continúan aumentándonos el retraso.

Hizo un alto en el camino para satisfacer sus necesidades fisiológicas menores y continuó sus observaciones del entorno.

Se topó con un grupo de una veintena de personas, de ambos sexos, en sillas de ruedas, unas impulsada por los propios afectados, haciendo girar con sus propias manos las grandes ruedas traseras y otras empujadas por varios asistentes con chalecos identificativos de los servicios asistenciales de Cruz Roja en el Aeropuerto.



En estas llegó, nuestro paciente viajero, a la altura de una cafetería-Restaurante y decidió que era buena hora para satisfacer el apetito que venía acumulando. Solicitó platos ligeros, ensalada verde y filete a la plancha, con té verde como postre. El servicio no fue rápido por estar la sala repleta de público y eso hizo que, en consecuencia para él el tiempo pasara más lento.

No obstante siguió escudriñando los hábitos y costumbres del prójimo para practicar una amateur lectura sicológica de la humanidad. Tal que sorprendería a quien contase al respecto de las combinaciones alimentarias de algunos comensales. Mezclar agua con Coca-cola, por ejemplo. ¿Quién lo iba a imaginar? Y ¿vaciar medio salero sobre rodajas de melón o sobre un plátano? Pues sí, allí mismo, en la mesa próxima de la izquierda y en otra dos filas más adelante por la derecha. ¿Y combinar en un plato arroz blanco con patatas fritas? ¿Y mezclar un chupito de cereza con una tacita de café?

Salió del lugar cuarenta minutos después de llegar y se encaminó muy despacito observando todo en dirección a la K-79, pero, escogiendo para hacerlo el pasillo de las puertas pares en que primaban los vuelos de larga distancia. Aquí el “paisaje” era de lo más variopinto, por los colores de piel y por el contraste de facciones de las personas, así como por los brillantes coloridos de sus ropajes.

En la siguiente zona de espera, libre de pasajeros, los grandes ventanales facilitaban una gran panorámica con vistas a las pistas que en aquellos momentos reflejaban altas frecuencia de operaciones de despegue y aterrizaje. Se acercó a las lunas y se entretuvo un gran rato en observar todos los movimientos, incesantes tanto de los aviones de entrada como de salida, y no digamos del ir y venir de los vehículos auxiliares; desde el clásico “follow me”, al “trenecito” con los contenedores de equipajes o el camión del “Catering” abasteciendo de menús a los aviones, o incluso la furgoneta y personal de limpieza interior de los aviones para actuar a toda



prisa entre llegada y nuevo embarque. Mil y un objetivos al que prestarle observación.

Abandonó el lugar y se encontró con una excursión colegial, alegre y bulliciosa que se interponía, al lento caminar del joven pasajero, en su acercarse al lugar de espera....

Empero... al mirar hacia el lugar donde había estado sentado, próximo a la puerta de embarque, vio sorprendido que no había persona alguna esperando, buscó ávido una pantalla donde informarse del posible cambio de puerta, y vio en línea con su vuelo, pestañeando en verde la palabra “Boarding” (embarcando), miró su reloj y comprobó con estupor que había perdido claramente la noción del tiempo pues rebasaba en el reloj la hora que en su última consulta informaba de la hora de embarque.

Corrió, con dificultades por el “trolley”, hacia el mostrador de control de embarque, mientras buscaba en su bolsillo el billete y... cuando llegó a su altura le dieron el alto:

– Señor, hace un gran rato que hemos realizado la última llamada para embarcar, y es posible que el Comandante ya no le permita subir al avión. Espere, por favor, que le consultemos, le explicó la azafata del servicio.

La empleada manipuló el walkie talkie y habló:

– Hello, Commander! Here Control, missing passenger requests authorization to take place. Ticket line.

– Control? Hello! –se escuchó por el transmisor– Okey. Open door of the plane so you can embark...

La azafata le devolvió el billete y le señaló la puerta del pasillo que le conduciría al avión.

Y tras la larga y tranquila espera, ya relatada, con el corazón ahora muy acelerado, el joven viajero pudo embarcar hacia su destino.■

ÍNDICE

<i>El por qué</i>	9
-------------------------	---

RELATOS

<i>Suerte o milagros,</i> por BAYARDO JOSÉ ABÓS COTO	13
---	----

<i>La Leyenda del Triángulo de las Bermudas,</i> Historia seleccionada de la comunidad internauta para este libro por alumnos de los institutos de Educación Secundaria de Langreo	19
---	----

<i>Pasó volando,</i> por FEDERICO YANIZ VELASCO	25
---	----

<i>Dos bonitas historias,</i> Historia seleccionada de la comunidad internauta para este libro por alumnos de los institutos de Educación Secundaria de Langreo	31
--	----

<i>El primer "Ariete",</i> por SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN	37
--	----

<i>La eterna soledad de un piloto de la RAF,</i> por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA	45
---	----

<i>El arte taurino de un gran aeronauta,</i> por CARLOS MEANA	51
--	----

<i>La intangible calidad del silencio,</i> por CARLOS LÁZARO ÁVILA	55
---	----

<i>Caballero del Aire, Franz Stigler,</i> por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA	63
--	----



ÍNDICE

<i>Emilio Herrera y Mario Roso de Luna.</i> <i>Una amistad desconocida,</i> por ERNESTO BURGOS	69
<i>La grúa, el gruista y el Short “Solent”,</i> por MANUEL RODRÍGUEZ TABOADELA	77
<i>Un comienzo nada prometedor,</i> por SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN	81
<i>Anécdotas de los pilotos de Katiuskas,</i> por CARLOS LÁZARO ÁVILA	87
<i>La odisea de Allan Watson,</i> por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA	95
<i>Aquellas lecciones de aerodinámica,</i> por MANUEL RODRÍGUEZ TABOADELA	105
<i>La Travesía de los Picos de Europa,</i> por PALOMA COBOS	111
<i>Rocambolesco y afortunado,</i> por SANTIAGO RODRÍGUEZ SANTISTEBAN	121
<i>Delayed,</i> por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA	127

ESTE LIBRO FUE CONCLUIDO Y ENTREGADO A IMPRENTA
PARA SU IMPRESIÓN, EL DÍA 18 DE MAYO DE 2015,
X ANIVERSARIO DEL CÍRCULO AERONÁUTICO
Y CX ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN
DEL REAL AERO-CLUB DE ESPAÑA
POR EL ASTURIANO, DE LA FELGUERA,
JESÚS FERNÁNDEZ DURO,
DEL QUE LA ASOCIACIÓN TOMA SU NOMBRE

