



Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

EJEMPLARES NO VENALES

CO.COM

Fundación Cajastur



Fundación Cajastur



Los aviadores de Figueras

RAFAEL MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro de Número de CASHYCEA
Académico correspondiente de Ciencias y Artes Militares

Pág. 3



Aprendiendo a servir

ÁLVARO FERREIRO ALBUERNE
Alférez-alumno de la A. G. A.
Miembro del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro

Pág. 25

CO.COM

Fundación Cajastur



Fundación Cajastur



El escaparate Los «Satélites españoles» de Aníbal Vega

Pág. 10



Mirando hacia atrás con admiración 15 Mujeres que hicieron historia en la aviación

Pág. 32

CO.COM

Fundación Cajastur



Fundación Cajastur



Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi y el Concurso Nacional de Aviación de Granada (1914)

DAVID LAVÍN BORDAS
Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico

Pág. 11

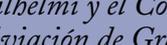


Estrellas en el cielo

Pág. 37

WWW.C

Fundación Cajastur



Fundación Cajastur



Con pluma ajena Preludio de la batalla

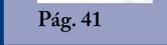
Pág. 41

CO.COM

Fundación Cajastur



Fundación Cajastur



Familia de aviadores José Ansaldo Vejarano

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

Pág. 21



Hace 88 años Acompañando a don Juan de la Cierva, a través de la opinión impresa y especializada francesa.

Pág. 45

CO.COM

Fundación Cajastur



Fundación Cajastur





SUMARIO

Nos es grato anunciar qué, en este número 42 de RESCATE, se incorpora nuestro capítulo de colaboradores, un acreditado amigo de la aviación y de la Aeronáutica y cuyo artículo deseamos no se convierta en uno de esos pasteles que se dan a probar y que luego echamos en falta, sino el prelude de una deseada y frecuente colaboración. Se incorpora hoy a nuestro club de rescatadores de la Historia, RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ, Capitán retirado como aviador militar y veterano piloto en cabinas de aviones de pasajeros. Instructor de nuevos pilotos civiles. Licenciado por la Escuela de Periodismo de la Iglesia y titulado por la Escuela Oficial de Periodismo, miembro de número del CASHYCEA. Colaborador habitual de las revistas: AEROPLANO; de Aeronáutica y Astronáutica; de Empuje, y de Mach 82.

Se estrena en RESCATE colaborando con un artículo de interés para los aficionados aeronáuticos dándonos a conocer en mayor detalle a la «saga» de pilotos asturianos *Los Trenor*: «los pilotos de Figueras».

Como «escaparate de este número» les damos cuenta, también, con cierto retraso pero que merece mayor conocimiento público, el coleccionismo de Maquetas de Satélites espaciales de comunicación llevado a cabo por el socio del Círculo Aeronáutico ANIBAL VEGA DEL RÍO, que tiene un mayor mérito que el de coleccionista, pues son maquetas impresas por él mismo con tecnología 3D. La exposición se estrenó en el Espacio Arkuos de La Felguera con ocasión de la Semana del mes Aeronáutico del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, y se repetirá en la exposición con la que la que la Colegiata de San Juan Bautista de Gijón, acompañará en los días previos, las actividades (Fiestas en el Cielo), del Festival Aéreo de Gijón

El también socio del Círculo Aeronáutico e Insignia de Oro de la Asociación, el cántabro DAVID LAVIN BORDAS, autor de la amplia y estupenda obra de investigación histórica de la aviación en España: Cuadernos PIONEROS, también nos cuenta la Historia del Concurso de Aviación de Granada y de la insigne figura del militar don Luis Dávila.

No podemos dejar de destacar la inserción en este número del artículo APRENDIENDO A SERVIR, escrito por nuestro joven socio del Círculo Aeronáutico y alumno de la Academia General del Aire, Álvaro Ferreiro Albuérne, gijonés quien con amena redacción nos explica cómo funcionan las Academias Militares en España. Alegría que reflejamos por la reiteración de esta joven pluma en utilizar nuestra revista que ya anteriormente asumió a contarnos el vuelo del Plus Ultra.

Nuestro director JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, rescata de la Historia Aeronáutica el que posiblemente fuera el prelude de los aviadores que iban a protagonizar la primera guerra aérea de la Historia.

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

Ni el Consejo de Redacción de la revista RESCATE, ni sus miembros asesores, ni sus patrocinadores, se responsabilizan del contenido de los artículos aquí publicados, siendo sus autores los únicos que con sus firmas adquieren la responsabilidad de tales contenidos.

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



EJÉRCITO DEL AIRE



Fundación Cajastur

Los aviadores de Figueras

RAFAEL MADARIAGA FERNÁNDEZ

Miembro de Número de CASHYCEA

Académico correspondiente de Ciencias y Artes Militares

Introducción: Los Trenor en España

DURANTE LOS AÑOS DEL SIGLO XX que van desde los comienzos de la Aviación Militar hasta la década de 1960 siempre han estado presentes en la historia de la Aeronáutica Española, bien como aviadores militares o civiles, miembros de la gran familia Trenor, asentada en Valencia, en Asturias, en Canarias y en Barcelona, junto con otros miembros de familias con ellos relacionadas, como los Gómez-Trenor, Mazarredo, Moroder, Castellví, Soriano o Azcárraga.

Trenor es un apellido ligado a emigrantes militares irlandeses que tomaron parte en la Guerra de la Independencia y que posteriormente se afincaron en diferentes partes de la Península. Por tanto es una familia española de origen irlandés, de marcada tradición militar que destacaron como comerciantes e industriales, emparentando con nobles linajes valencianos. Hoy existen unos ochocientos descendientes de esta familia, que están establecidos principalmente en Valencia, Asturias, Barcelona, Canarias y Madrid, no faltando algún miembro arraigado en Argentina con numerosa prole.

El tronco inicial de la familia tuvo su residencia en lugar tan señalado de la ciudad del Turia como el Palacio de los Barones de Alácuas, en el centro histórico. Con los años acumularon importantes propiedades en la ciudad y en sus alrededores, con una ingente actividad empresarial que «contribuyó de una manera decisiva al desarrollo industrial y agrícola del País Valenciano»¹.

Diversos títulos nobiliarios les fueron concedidos por sus méritos, directamente a miembros de la familia, habiendo otros recaído en ellos por sus matrimonios o herencias. Además del Marquesado del Turia concedido a Tomás Trenor y Palavicino en 1909, fueron distinguidos con otros títulos como el Condado de Trenor asignado a Francisco Trenor y Palavicino en 1911 o el Condado de la Vallesa de Mandor, con Grandeza de España, concedido a Enrique Trenor y Montesinos en 1921. A lo largo de los años estuvieron vinculados a otros títulos como las Baronías de Alácuas y Picasent, los condados de Berbedel, Caspe, Montornés, Noroña y de la

Ventosa o los marquesados de Cordeñas, González de Quirós, Fuentehermosa, Lara, Mascarell de San Juan, Mirasol, Serdañola y Sot. Algunos miembros de esta familia fueron caballeros de la Orden de Malta y Grandes de España y otros distinguidos con las máximas condecoraciones civiles y militares. El lema de la familia al cual han hecho honor a través de doscientos años es: «*Facta non verba (Hechos no palabras)*».

La familia Trenor en España se inicia con John Trenor, nacido en Irlanda en 1726 y su hijo Tomás Trenor Keating que se estableció en España y fue el que vino a fundar su descendencia en Valencia. De uno de sus hijos, Tomás Trenor y Bucelli descienden dos ramas que comenzaron a emparentarse con familias relacionadas con la Aviación Española de la época más temprana.

Así una hija del anterior, Desamparados Trenor y Palavicino se casó con Eugenio de Mazarredo y Tamrit, Séptimo Marqués de Lara, dando lugar al nacimiento de la rama de los Trenor Mazarredo, y Francisco Trenor y Palavicino, Primer Conde de Trenor casó con Elvira Moroder y Peñalva dando nacimiento a la estirpe de los Trenor Moroder. Tres hermanos Trenor Bucelli, Federico, Tomás y Ricardo se casaron con tres hermanas Palavicino e Ibarrola: Concepción, Desamparados y Josefa.

Desamparados Trenor y Eugenio de Mazarredo tuvieron cuatro hijos, uno de los cuales fue Rafael de Mazarredo y Trenor, aviador civil fallecido en acto de servicio como oficial voluntario de la Aviación Nacional formando parte del Grupo Morato volando los CR-32 Chirris. Uno de los hijos del anterior, el cuarto de ellos, es Eugenio de Mazarredo Iriarte, Coronel de Aviación (Retirado) domiciliado en Madrid. Según noticias de Rafael Murcia, compañero en las tareas del Servicio Histórico del Aire como miembro correspondiente, tanto los Trenor de esa rama, como los Mazarredo tenían su casa veraniega en Godella, donde Rafael ha tenido su vivienda desde 1974. Ha tenido una enorme relación con Rafael Mazarredo Iriarte, hermano mayor de Eugenio, y fallecido en 2010, así como también con los Trenor Calatayud, Javier, Coronel de Artillería y Luis.

Tomás Trenor y Palavicino fue el Primer Marqués del Turia, Teniente Coronel de Artillería,

¹ Gran Enciclopedia de la Región Valenciana

Gentilhombre de Cámara del Rey, que casó con Margarita de Azcárraga y Fesser, de cuyo matrimonio surge otra importante rama de aviadores como Javier Trenor Azcárraga, oficial de aviación fallecido durante la guerra civil en accidente aéreo. Elvira Trenor y Moroder, Segunda Condesa de Trenor se casó con Juan Antonio Gómez y Fos y de su descendencia aquí destacamos a Juan Antonio Gómez-Trenor y Fos, Tercer Conde de Trenor, capitán de aviación y luego Alcalde de Valencia, a Francisco Gómez-Trenor piloto de caza fallecido durante la campaña² y también a José Manuel Gómez-Trenor Fos (Todos ellos figuran en archivos con los apellidos Gómez-Trenor únicamente, con los que fueron filiados antes del cambio de apellidos que se cita a continuación).

En efecto, bastantes años después de la guerra civil, los Gómez, Trenor y Fos, en dos ramas distintas pero parientes muy cercanos, unieron los apellidos como Gómez-Trenor y esa es la razón de cierta confusión entre algunos de sus miembros y sobre todo en los archivos históricos, donde naturalmente figuran con los apellidos primitivos.

Leopoldo Trenor y Palavicino, hijo del anteriormente citado Ricardo Trenor Bucelli, se casó en Valencia en 1899 con Rosario Pardo de Donlebún y Rojas, dando nacimiento a los Trenor Pardo de Donlebún. Varios de ellos interesan en este trabajo por cuanto uno de los hermanos fue José María Trenor Pardo de Donlebún, oficial de Aviación durante la guerra civil y Casilda Trenor y Palavicino, su tía, que se casó en Valencia con Enrique de Castellví y Hortega de Medina, siendo los progenitores de Luis de Castellví y Trenor, oficial de complemento de Aviación después de la guerra y heredero de los numerosos títulos nobiliarios de su padre.

José Trenor Pardo fue en 1996 el primero de los Trenor que me llamó poderosamente la atención y me embaucó en la curiosa empresa de averiguar el paradero y los méritos de toda esta familia, en la cual habían existido tantos aviadores como víctimas de la violencia republicana en la Valencia de los años de guerra civil. Rosario su esposa era hija de Arias Pardo de Donlebún y Pascual de Bonanza, señor de las Torres de Donlebún, Concejo de Castropol, Asturias. De los numerosos hijos de Doña Rosario dos fallecieron durante la contienda, Luis y Javier (este último en el hundimiento del Crucero Baleares) por lo cual recibió al finalizar la misma, la Medalla de Sufrimientos por la Patria, con cinta azul y

carácter honorífico, en virtud de la tradición militar de la familia y los sufrimientos padecidos durante la campaña. El linaje de los Pardo de Donlebún, se había establecido en Figueras, concejo de Castropol en Asturias, en el siglo XV y procedía de los Pardo de Cela, perseguidos y alguno de ellos ajusticiado por los Reyes Católicos. Sancho Pardo de Donlebún fue Almirante de la Flota a mediados del Siglo XVI, y venció en Puerto Rico a la armada dirigida por los ingleses Hawkins y Drake, desapareciendo ambos luego de su derrota.

La familia Trenor Pardo de Donlebún fue homenajeada al término de la contienda civil por el Ministerio del Ejército en 1945 y en virtud de la tradición militar de la familia y de las pérdidas sufridas por ella, dictó una orden por la que concedía la Medalla de Sufrimientos por la Patria con cinta azul y carácter honorífico a Doña Rosario Pardo de Donlebún Rojas.

Por otro lado, Rosario Trenor Pardo de Donlebún, tercera de los diez hijos del matrimonio se casó con Álvaro Soriano y Muñoz-Vargas, Comandante de Caballería y aviador. Otro hermano suyo fue Francisco Javier Trenor Pardo de Donlebún, fallecido en agosto de 2009. Hermana de los anteriores, María del Carmen Trenor y Pardo de Donlebún, casó con Valentín Moure López, Capitán de Artillería. Son los padres de Gonzalo Moure Trenor³, escritor que vive en Figueras y con el cual me une una interesante amistad, que dio lugar en su momento a que pudiera profundizar en el historial de varios aviadores relacionados con los Trenor. Él me presentó a Álvaro Soriano Trenor, hijo del piloto de hidroaviones durante la guerra y luego Agregado Aéreo en la Embajada de España en Berlín, Álvaro Soriano Muñoz-Vargas, todo un personaje de leyenda en el entorno de la familia. Y ese contacto me reveló otro apasionante capítulo en la historia de la familia, la vida en Alemania en plena II Guerra Mundial, de dos pequeños españoles chico y chica, reclusos en una clínica para casos «extraños», enfermos de una desconocida dolencia y en manos de un general-doctor de las SS.

En la Revista AEROPLANO N° 13 correspondiente a 1995 y en el artículo dedicado a la Historia del Ala de Caza Número 1, en la página 79, se glosa la entrega solemne del Estandarte de la Enseña Nacional por la Ciudad de Valencia al

² Los Trenor de esta línea han heredado sucesivamente el Marquesado del Turia que ostentaron Tomás Trenor y Azcárraga y su hijo Tomás Trenor y Trenor, tercer Marques.

³ Gonzalo Moure Trenor, hijo de Valentín Moure y Carmen Trenor y nació en Valencia en 1951 y es un escritor de notable éxito. Siguiendo los orígenes familiares vive en Figueras, Asturias, desde 1989, y ha publicado numerosas novelas y relatos con magnífica difusión especialmente entre niños y jóvenes. Ha recibido varios premios relacionados con este tipo de narrativa.

Ala de Caza Número 1. El Ejército del Aire quiso homenajear a la Familia Trenor nombrando como Madrina de aquella entrega a la Señorita María Amelia Trenor Calatayud, ceremonia de entrega que tuvo lugar el día 23 de junio de 1967 y en la cual recibió la enseña el Coronel Jefe de la Unidad Miguel Guerrero García. Amelia Trenor era hija de Francisco Javier Trenor Azcárraga, fallecido en acto de servicio el 5 de julio de 1937 en Pollensa, Mallorca. Amelia Trenor Calatayud se casó con el General del Aire Ignacio Quintana Arévalo, que fue Jefe de Estado Mayor del Aire durante tres años. Otro pariente es Fernando Aymerich Alix, que fue piloto militar y después de la Cía. Iberia donde se jubiló hace unos años. Vive en Madrid casado con Paz Trenor y Trenor.

Alvaro Soriano Muñoz-Vargas

Capitán de Caballería en 1936, tomó parte en acciones para oponerse a las tropas gubernamentales en la Isla de Ibiza, donde pasó escondido varias semanas. Aviador piloto de hidroaviones muy activo durante toda la guerra civil y luego Agregado Aéreo Adjunto a la Embajada de España en Berlín de 1941 hasta 1944.

Nacido el 12 de noviembre de 1904, hijo de Ángel Soriano Escudero y Mercedes Muñoz Vargas fue Alumno de la Academia de Caballería en 1922, alférez en mayo de 1925 y teniente en febrero de 1927. Sirvió en distintos regimientos en la Península y Marruecos por cuyos servicios le fueron concedidas las Medallas de África y de la Paz. En 1929 fue llamado al Curso de Oficiales Aviadores en el aeródromo de Cuatro Vientos, realizando primero el Curso de Observadores finalizado en Los Alcázares y siendo destinado a Larache. En abril de 1931 pasó al Curso de Pilotos en Alcalá de Henares, obteniendo el Título de Piloto de Guerra en enero de 1932. Ya destinado como Profesor en Cuatro Vientos pasó a situación de disponible y estuvo en prisiones militares hasta diciembre de 1933 por su participación en la intentona encabezada por el General Sanjurjo. En 1934 fue destinado a la Escuadra N° 1 en Getafe y poco después a la Escuadra N° 2 y enseguida a la Escuela de Observadores en Cuatro Vientos, donde continuaba destinado en julio de 1936 con el grado de Capitán de Caballería. En aquellos momentos tenía en su haber mil horas de vuelo, cantidad considerable para la época.

Casado en 1929 con Rosario Trenor Pardo de Donlebún, hermana por tanto de Pepe Trenor, fue padre de María Luisa, María de los Desamparados, Álvaro y Magdalena y había sido amigo de los aviadores Pombo. En el verano del año 1930 aterrizó



Avión ruso biplano I-15 «Chato» ya repintado tras la GCE. Escuadrilla comandada por Alvaro Soriano.

en Figueras, Concejo de Castropol, Asturias, en la Punta de la Cruz y permaneció dos días⁴.

Los combates por el dominio de Ibiza en julio y agosto 1936

A fines de mayo de 1936 había quedado disponible en el Servicio de Aviación y en junio se trasladó al pueblo de San Antonio de Ibiza. Se le nombró por los sublevados Ayudante del Comandante Militar de la Plaza, teniendo que huir al monte el 9 de agosto de 1936. Durante varias semanas combatió en tierra a las fuerzas gubernamentales, al mando de varias partidas de fuerzas nacionales hasta el desembarco y conquista de la Isla, después de lo cual se presentó el 24 de septiembre en Mallorca. Participó en la organización de las fuerzas aéreas de la isla y a la llegada del Comandante Franco fue nombrado Ayudante y Comandante Mayor. Vivió varias anécdotas curiosas durante la liberación de Ibiza por fuerzas italianas y luego al final de la contienda en la toma de Menorca.

Después de un breve paso por Salamanca entre febrero y marzo de 1937, pasó destinado al Grupo G-62, volando los monomotores Cant Z-501, man-

⁴ De los cuatro hijos de Álvaro Soriano y Rosario Trenor, tres chicas y un chico, tanto Álvaro como Magdalena tenían una rarísima enfermedad -para aquella época- llamada «distrofia muscular», de la cual fueron tratados de forma experimental por un doctor General Gebhardt, de las SS, luego condenado en el 2° y 3° Juicios de Núremberg. Actuaba en la Clínica de las SS Hohenlirchen de la capital alemana y fue acusado de experimentos en un campo de prisioneros que estaba en los bosques próximos. Los dos niños fueron tratados en la clínica Charité de la Wiehandstrasse, de Berlín, durante muchos meses seguidos, hasta el punto de que al poco tiempo hablaban alemán, a duras penas algo de español, ya que tenían siete y ocho años y estaban olvidando el idioma propio.

dando la 2ª Escuadrilla del mismo y comenzando a volar de forma sistemática y muy intensa en los diferentes tipos de hidroaviones al servicio de las fuerzas aéreas nacionales en Mallorca, bien en hidros de origen italiano como alemán. Volando estos hidros realizó multitud de servicios de guerra atacando y bombardeando navíos gubernamentales así como objetivos costeros, resultando tocado su avión en numerosas ocasiones y siendo perseguido en diferentes oportunidades por aviones de caza enemigos. En junio se fundieron las dos escuadrillas del Grupo ya bajo su mando, y en algunas ocasiones tomó el mando accidental de la Base de Hidros de Pollensa por ausencia de su jefe.

Durante el año 1937 realizó 91 servicios de guerra y 297 horas y 44 minutos de vuelo. En marzo de 1938 hizo el Curso de Vuelo Nocturno y pronto recogió y pasó a volar los aviones trimotores Cant Z-506, realizando pruebas de estos hidroaviones en Monfalcone, Orbetello, en Italia. A continuación pasó a mandar la Escuadrilla 1-E-73, luego denominado Grupo de Hidros 62/73, realizando multitud de servicios de reconocimiento y bombardeo. Participó en la búsqueda de la Escuadra de la República entre Pollensa y Cagliari y en la Despedida solemne de la Agrupación Alemana de Hidros AS-88.

Experto piloto de hidroaviones

Terminó la Guerra Civil habiendo realizado durante la misma 279 servicios de guerra y 751 horas de vuelo. Finalizada la contienda fue destinado a la Región Aérea de Levante y en septiembre como Jefe de la 2ª Escuadrilla del Grupo de Asalto, denominado 24 Grupo del 23 Regimiento, en el Aeródromo de Manises, volando los Polikarpov I-15 Chatos. Tuvo dos accidentes volando los Curtiss, uno en marzo y otro en septiembre de 1940, curiosamente con el mismo avión, el 8-48. En mayo de 1940 era Jefe del Grupo de Asalto y en julio fue nombrado Agregado Aéreo Adjunto a la Embajada Española en Berlín, ascendiendo a Comandante e incorporándose a su nuevo destino en agosto. En 1941 fue invitado por el Gobierno alemán a visitar la Isla de Creta poco después de la conquista de aquella isla griega por paracaidistas. En aquel destino en Berlín, permaneció hasta julio de 1944 en que fue transferido como profesor a la Academia de Aviación de León.

En 1945 ascendió a teniente coronel y destinado al Estado Mayor del Aire, 4ª Sección, pasando a representar al Ministerio del Aire en la comisión para la creación de la Reglamentación del Transporte Aéreo. En 1947 fue destinado a la Jefatura del Servicio de Combustibles donde permaneció hasta 1950 en que solicitó y le fue concedida la situación



Hidro-trimotor Cant Z-506, parada de mantenimiento en Pollensa.

de Retirado a petición propia. Estaba en posesión de los idiomas inglés, francés e italiano y condecorado con la Cruz del Mérito de Guerra Italiana, Medalla de la Ciudad de Palma, Orden de Caballero de la Corona de Italia, Medalla de la Campaña, tres Cruces Rojas al Mérito Militar y una Cruz de Guerra. Además de la Cruz de San Hermenegildo estaba en posesión de la Cruz al Mérito del Águila Alemana de 3ª Clase y de 1ª Clase. En juicio contradictorio para la concesión de la Medalla Militar, para la cual había sido propuesto por el almirante de la zona de Mallorca, no se la concedieron a pesar de ser el piloto que más servicios de guerra había realizado en Hidroaviones desde Mallorca.

El historial de Álvaro Soriano contiene muchas anécdotas y sucesos que darían para un buen libro de aventuras. Le hice varias visitas a su hijo Álvaro Soriano Trenor en su casa de El Pardo, Madrid, hacia 1997, cuando era un muy limitado inválido físico en silla de ruedas, pero una persona muy activa intelectualmente. Las historias en las cuales su padre había sido protagonista principal en Ibiza y en Menorca, al comienzo y al final de la guerra, bullían en su mente como si hubieran sucedido el día anterior. Entre ellas estaba la anécdota contada por Emilio Herrera en su libro sobre Pollensa⁵, en el cual describe como Soriano liberó Menorca él solo sin pegar un tiro en los días finales de la guerra. Volando en un hidroavión sobre Mahon, amerizó y se puso en contacto con el Comandante de la ciudad, convenciéndole para que le entregara el mando sin combate; se quedó a dormir él solo en la isla hasta que al día siguiente aparecieron las tropas nacionales. Lo contaron con lujo de detalles los periódicos de las islas en las últimas jornadas de la guerra.

⁵ Emilio Herrera Alonso, «Una bahía con alas. La Base de hidros de Pollensa», 1995.

Después de retirarse marchó a Venezuela, falleciendo en 1960.

José María Trenor Pardo de Donlebún

El dos de marzo de 2007 la prensa de Asturias reflejaba el fallecimiento de José Trenor Pardo de Donlebún, que fue Alcalde del Concejo de Castropol durante diez años, entre 1951 y 1961. El ilustre aviador falleció en su casa de Figueras a los 88 años de edad y era recordado por los familiares y por los vecinos de más edad, como un hombre comprometido con los problemas del concejo y que siempre mantuvo vivo el arraigo con su terruño y sus habitantes. Aunque hay que recordar los años de penurias y escaseces en los cuales le toco manejar el-- por otro lado maravilloso por su naturaleza-- entorno del Concejo de Castropol.

José Trenor vivía con su esposa Cecilia Medina Crespo en el Palacio de los Trenor de Figueras y era padre de seis hijos. El Palacio de Figueras había sido una propiedad de los Pardo de Donlebún, que lo habían heredado de Rosario Pardo, casada con Leopoldo Trenor Palavicino, padres de José Trenor. Al morir este los herederos más directos, en particular su hija Casilda, lo han transferido, perdiéndose incluso la integridad del archivo de la familia, que según algunos miembros contaba con Cinco Siglos de documentos. También eran dueños del Palacio llamado «Las Torres de Donlebún» a un kilómetro escaso del palacio ya citado, sobre un hermoso bosque junto al caserío de Donlebún, que conduce cuesta arriba desde la Ensenada de La Linera hasta el palacio, sobre la Ría del Eo en terrenos de Figueras, parroquia de Castropol en el Occidente de Asturias.

La historia de los Trenor en las décadas de los años 1930 y 1940, antes, durante y después de la guerra civil tiene componentes dramáticos y aventureros, y muchos de ellos están ligados a la aviación. José Manuel Gómez Trenor, «Neney», era del mismo curso de piloto que José, a quien algún desalmado apodó «El Chupatetas» y con ese mote se quedó en Aviación. Paco Gómez Trenor hizo el curso en Badajoz y fue derribado en Extremadura algunos días antes de terminar la guerra; otros Trenor hicieron cursos en la Escuela Elemental y de Transformación de El Coperio, en Sevilla.

Pepe Trenor, el aviador de Figueras, Castropol

Nacido en 1919, José como muchos de esta familia vivía en Valencia antes de la guerra y al comienzo de la misma fue encarcelado con 17 años, pasando siete meses encerrado. Según el animado relato que



«Las Torres de Donlebún» ya reconstruidas.

nos hizo en septiembre de 1996, lo soltaron por las influencias del electricista de la cárcel que era comunista; este pertenecía a una Guardia Popular Antifascista, que llamaban con ingenio «la Chata»⁶. En mitad de 1937 lo soltaron, pero poco tiempo después lo volvieron a encerrar de tal forma que a la vez siguiente, estaba perdido por la ciudad y pudo refugiarse en dependencias de la Embajada de Chile. Lograron evadirse su hermana y él, pasando como hijos ficticios de un matrimonio que figuraba como tutores. De esa guisa cruzaron toda Francia y en Hendaya los supuestos benefactores huyeron con toda su documentación y el dinero, dejándolos en el más tremendo desamparo. Contactaron con una agencia de la cual les sonaba el nombre, pues recordaban que Ochotorena era padrastro o tío de un compañero suyo del colegio. Lo llamaron a San Sebastián y los respaldó.

Una vez alistado, llegó al frente como soldado sin unidad asignada, ya que figuraba como voluntario falangista y fue directo al Frente de Teruel, llegando allí en julio de 1937, por los días de la toma de Bilbao. Se preguntaba frecuentemente porque no lo habían fusilado en la cárcel de Valencia como a tantos otros, muchos de ellos de su familia. Pero en la cárcel varios chicos como él, dieron con un policía preso como ellos, que los formó, los acostumbró a la comida frugal, a mantener alto el espíritu, a hacer gimnasia diaria y esto les ayudó mucho.

⁶ Tenía Pepe Trenor tan grabada en su memoria las tristes hazañas de aquel grupo de asesinos, llamados «La Chata» en la cárcel de Valencia, que muchos años después enfermo y medio inconsciente en el hospital, al oír que alguien solicitaba «la chata» al pedir la cuña para necesidades fisiológicas, se revolvió inquieto al recuerdo de la palabra que le rememoraba dolorosos recuerdos. Lo contaba su hijo Leopoldo.



José María Trenor al que acompaña en la foto la sra. de Madariaga.

Destinado de guarnición en Mansueto Bajo, Teruel, permaneció allí hasta fin de octubre en que pasó a la 13ª Bandera, donde prestó servicio hasta el 7 de diciembre. Fue a parar a una bandera de recién liberados combatientes «rojos», que habían sido encuadrados de nuevo por los sublevados y en la unidad solo había cinco falangistas, un guardia civil y un sargento del mismo cuerpo; en la chabola de guardia se alternaban José y el guardia civil. No comprendía cómo los hasta entonces «rojos» no se escapaban, a veces estaban custodiados únicamente por él y su fusil, eso era todo. Lo llamaron para que fuera a Zaragoza a visitar a sus hermanas refugiadas allí y por esos días su Bandera fue borrada del mapa. Cuando volvía con 20 kilos de impresos y documentos para su unidad se enteró del desastre y se lo dejó todo a unos legionarios compañeros de viaje en el tren. En Cella iba agregado a la 8ª Bandera donde solamente estuvo del 15 al 24 de enero de 1938; le pegaron un tiro en el pecho, afectándole al pulmón izquierdo, en el Trinchérón de Caudé y pasó al Hospital del Sagrado Corazón de Zaragoza. De aquella bandera no quedó nadie. Fue dado de alta el 23 de febrero de 1938. Le concedieron la Medalla de Sufrimientos por la Patria como herido grave, sin pensión, por renuncia expresa del interesado en beneficio del Tesoro.

En El 13º Curso de Pilotos de la Guerra

Entre los combatientes encuadrados en el ejército nacional procedentes de Milicias de Valencia había un Medina que con el tiempo sería su cuñado. Le envió por segunda vez los papeles para ir a Aviación mientras esperaba convaleciente y al fin lo mandaron a Tablada para hacer el Curso de Pilotos Número 13. Fueron compañeros suyos de curso Valiente Zárraga, Ansorena, de los famosos joyeros de Madrid y Alberto Rodríguez «El Regular», que se mató dando una pasada en formación con tres Gothas, ya durante el curso de Transformación en Jerez. Pepe Trenor decía «realmente lo matamos nosotros». Allí también coincidieron con Escalante y con Aresti. El ocho de marzo de 1938 fue promovido al empleo de Alférez Provisional de Aviación.

Desde Valencia fue destinado al 13 Regimiento en Albacete, con los aviones Tupolev SB Katiuska que habían pertenecido al Grupo 24 de los republicanos. Se cumplía así en su trayectoria un extraño juego con el número trece, que para él parecía un talismán de buena suerte, al contrario de la superstición habitual: estuvo en el Regimiento 13, en la Bandera de Falange 13 y era de la Promoción 13. Ahora estaba destinado en el Regimiento 13.

El jefe de los Katiuskas era el Comandante Román Rodríguez Arango, que volaba un avión especial con motores americanos, pintado de camuflaje verde-marrón muy bonito. Estuvieron probando bombas en el Mar Menor mientras su observador era el Teniente Rioja⁷ que luego se mató. Volaban itinerarios alrededor de Albacete hacia Jaén y Andalucía. Fueron a buscar bombas a Cartagena, sacadas de los mismos túneles subterráneos donde se había almacenado el oro del Banco de España antes de llevarlo a Rusia.

Volando los Katiuskas

En San Javier se le metió una pata del tren cuando rodaba hacia la línea de aviones propios; Castro Cavero ordenó una investigación. Pero el Jefe del Regimiento le dijo por teléfono que no se moviera del avión, llegó al campo con su Katiuska camuflado, precioso, y sin parar los motores le dijo: «Suba a mi avión y dese un par de tomas de tierra». Era un tío agresivo pero un buen jefe. Pepe Trenor voló con el Cabo 1º Somoza como mecánico y este encontró en el interior de su avión, al fondo del interior de la cola, la cartilla de

⁷ Su observador el Teniente Rioja era muy mujeriego y tenía una novia en Albacete que había paseado con los aviadores del otro bando. La chica le ponía los cuernos y Rioja proponía llenar la bodega del Katiuska de troncos y bombardear la casa de la infiel.



Katiuska con pintura y marcas del Ejército del Aire.

vuelo del Katiuska cuando el avión pertenecía a las Fuerzas Aéreas de la República; era uno de los que decían había bombardeado al crucero Baleares⁸. También disfrutó de uno de los monos de vuelo con calefacción eléctrica que usaban los republicanos; cuando lo probó se mareaba. Fueron a Barajas con los Katis desde Alcalá de Henares para participar en la concentración y el desfile del 19 de Mayo de 1939.

Desmovilizado en 1941, fue llamado al Curso de Vuelo Sin Visibilidad en Salamanca, que realizó cuando ya estaba licenciado; su profesor fue Indalecio Rego, otro aviador asturiano de pro.

El resumen de esta rama de los Trenor en la guerra era notable: de los once hermanos cinco eran varones de los cuales uno, Leopoldo, falleció en caballería antes de comenzar la guerra con el grado de capitán, Javier en el Baleares, Luis fusilado en Valencia, Ignacio fallecido en la Ría de Ribadeo y solo sobrevivió José.

Movilizado de nuevo en 1943

Volvieron a llamarlo desde Valencia y lo movilizaron de nuevo en 1943, cuando la amenaza de los «Maquis» y fue a parar a la 2ª Sección del Estado Mayor de la Región, donde por cierto, una de las misiones era contar todos los días los fusiles. En una avioneta Gil Pazó volaba llevando al médico a los diferentes destacamentos; le dejaron volar el Curtis (Polikarpov I-15 Chato, al cual los nacionales continuaron siempre llamando Curtis). También voló la Monospar bimotor haciendo tramos entre Albacete y Valencia.

Los Juzgados Militares de Valencia estaban en la Calle Ciscar, en el mismo lugar donde habían estado las oficinas de la Aviación republicana. En aquellos momentos lo mandaba todo allí el Comandante

⁸ Años después se demostró fehacientemente que la formación de Katiuskas al mando de Leocadio Mendiola que se suponía había hundido al crucero nacional, llegó cuando la flotilla de destructores republicana, al mando de González Ubieta ya había tocado con sus torpedos al navío, hundiéndolo sin solución. Cuando los Katiuskas llegaron al lugar de la tragedia, dos navíos británicos recogían a los naufragos supervivientes.

Elviro, que llevaba un uniforme como el de faena de los marinos, de sarga gris. Pepe volaba frecuentemente llevando documentos y correo de los Juzgados Militares haciendo recorridos entre Valencia, Barcelona y Alicante, incluso alguna vez llevó a un prisionero rojo a Barcelona en el avión. Ascendió a Teniente de Complemento del Arma de Aviación, Servicio en Vuelo, el 16 de junio de 1944.

En total estuvo de nuevo un año en Aviación hasta que volvió a Figueras. Se alegró mucho de no estar en su tierra durante la guerra y después, de que no lo movilizaran para actuar en la zona ya que conocía a mucha gente y hubiera sido muy comprometido. Pasó de la situación de Disponible a la de Licenciado Absoluto en 1972.

Con los años Pepe Trenor, luego de ejercer como Alcalde de Castropol se dedicó solo a la gestión de su hacienda y de las propiedades de la familia en Figueras y sus alrededores. Su alcaldía se extendió entre 1951 y 1961, diez años de muy difíciles problemas, durante los cuales José procuró beneficiar al concejo todo lo que pudo, que en plena época de carencias y autarquía, supusieron escasas mejoras, basadas más que nada en gestiones conseguidas por sus antecedentes falangistas de pre-guerra en Zaragoza y Valencia. No obstante la gente de la época lo recordaba con simpatía y respeto.

En los años finales de su vida había establecido un original vivero de cactus en el antiguo patio central de las semiderruidas Torres de Donlebún; cualquier objeto curioso era convertido por el viejo aviador en un recipiente para una especie diferente de cactus. Latas, palanganas, perolas de todo tipo y forma, macetas y botijos, tarros de vidrio o de porcelana, desbordaban su contenido y establecían lianas de conexión con otros receptáculos. **Allí, en el abarrotado patio de entrada que da paso al arruinado conjunto interior del Palacio de las Torres, visité en distintas ocasiones al curioso y singular Pepe Trenor, «el aviador de Figueras», cuyas opiniones sobre la guerra y la paz eran siempre originales y no se ple-gaban a convencionalismos.**

El conjunto de plantas cactáceas mereció la atención de biólogos conocedores y de mucha gente simplemente curiosa de su afición, hasta quedar esta actividad suya plasmada en varios reportajes y fascículos. Luego de cerrar sus ojos para siempre Pepe, los hermosos cactus estarán todavía allí dando testimonio de su libre y primorosa afición, ya que las Torres siguen actualmente en el mismo estado en que él las dejó.

José Trenor falleció el 2 de marzo de 2007 a la edad de 88 años en su casa de Figueras, Palacio de los Pardo de Donlebún y su funeral se celebró en la Iglesia de Santiago Apóstol de la villa. ■

El escaparate

Los «Satélites españoles» de Aníbal Vega



En las fechas previas al Festival Aéreo, ANIBAL VEGA DEL RÍO con la también colaboración de los chicos de ARKUOS, en la Colegiata San Juan Bautista de Gijón, expuso su colección ampliada de Cohetes y Satélites que tuvo un gran éxito siendo muy visitada y elogiada.

ANÍBAL VEGA es un socio activo, y desinteresado colaborador, desde la creación del Círculo Aeronáutico JESÚS FERNÁNDEZ DURO. Con gran dominio de la tecnología de impresión en 3D, la aplica con destacada brillantez a la divulgación de su afición aeronáutica. Socio igualmente de la «Asociación astronómica asturiana OMEGA», especializado en satélites espaciales de comunicación ofrece su experiencia para dar a conocer los satélites espaciales de origen español. En el año 2019 obtuvo un destacado éxito en la Feria de la Energía del Valle del Nalón, presentando un grupo de sus maquetas 3D, que reflejaban varios de los satélites españoles que en aquellos momentos se mantenían en sus funciones en el Espacio. Fue un muestra de los Satélites de origen público o privado que podían considerarse de «pioneros» en el espacio por España y que habían sido desarrollados desde comienzos del siglo XX; y que en gran medida eran desconocidos para el gran público e incluso por muchos profesionales. Eran magníficas impresiones en 3D de los diferentes satélites, de titularidad española desde el año 1974 cuyo número se multiplicó a partir de 1992 con el primer Hispasat y posteriormente a partir del 2002 con el surgimiento de los cubesats.

Tras aquél gran éxito, sin continuidad en exposiciones públicas, por las recomendaciones de los protocolos COVID-19, Anibal Vega Del Río no ha cesado en su afición aeronáutica y experiencia 3D y

ha ofrecido su colección (muy ampliada con respecto a la ya expuesta en EXPO-ENERGIA de La Felguera del año 2019), como escaparate de la XVIII Semana de la Aeronáutica y del Espacio, siendo aceptado con agradecimiento por la Asociación felguerina.

En esta exposición en actividad conjunta con la Fundación ARKUOS, también con sede en La Felguera, llegaba la colección ampliada, con varias maquetas más a tamaño real y «activas», es decir, con electrónica integrada, de los denominados cubesats y también presentados, con equipos de recepción para captar la telemetría de algunos de los satélites que están en órbita transmitiendo datos, como es el caso del satélite UPMSat-2 de la Politécnica de Madrid. En el futuro espera ampliar aún más su colección para divulgar las actividades espaciales desarrolladas en España por la empresa privada INTA, las estaciones de NASA y ESA; y rescatar para la actualidad a sus protagonistas como fue el caso del científico y aviador Emilio Herrera Linares (inventor de traje para salir al espacio), y compañero de vuelos que fue del aeronauta felguerino Jesús F. Duro. Desde estas páginas de RESCATE; agradecemos a Aníbal Vega del Río su estimable colaboración en la Divulgación de la Ciencia Aeronáutica y a AKUOS no solamente su colaboración en este caso, sino también la gran labor educativa que están realizando con los niños langreanos para su objetivo de inducir el desarrollo de los territorios vecinos de su Centro en La Felguera. ■

Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi y el Concurso Nacional de Aviación de Granada (1914)

DAVID LAVÍN BORDAS*

EN LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA aparecieron insignes personajes hoy prácticamente olvidados. Salvo algunas excepciones, como las de Alfonso de Orleáns, Alfredo Kindelán o Emilio Herrera, la historia de aquellos aguerridos aviadores, que realizaron los primeros vuelos en aeroplano en nuestra nación, es desconocida para muchos.

Hoy queremos ofrecer de forma abreviada, la biografía de un granadino excepcional que formó parte de aquel reducido grupo de pioneros.



Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi.

Primeros años

Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi nació en Granada el 15 de junio de 1878 fruto de la unión de dos nobles familias, andaluza y alemana. Hijo de Fernando Dávila Ponce de León y Zéa y de la filantrópica Berta Wilhelmi y Henrich, fue educado en Zúrich, por lo que dominaba varios idiomas. Su excepcional inteligencia le permitió ingresar en la Academia del Cuerpo de Ingenieros el 2 de enero de 1897 y adquirir conocimientos de ingeniería, electrotecnia y aeronáutica. Finalizó sus estudios con aprovechamiento consiguiendo el grado de Primer Teniente el 14 de julio de 1903.

Su primer destino fue el 3^{er} Regimiento de Zapadores Minadores, prestando servicio de guarnición en Sevilla. Tomó parte en la Escuela Práctica que su Regimiento efectuó en el Cortijo de Pineda y fue destacado con su compañía a Algeciras, quedando afecto a la Comandancia del Campo de Gibraltar. Posteriormente cumplió destino con la Compañía de Zapadores Minadores de la Comandancia de Tenerife donde permaneció hasta 1910, desempeñando los cargos de profesor de aspirantes a Cabo

y Sargento, cajero, y el mando interino de la Compañía.

Tomó parte en cuatro Escuelas Prácticas efectuadas en Tegueste, estuvo encargado de la construcción de la batería del Bufadero y del Palomar Militar, y realizó comisiones a La Laguna, La Orotava y Güímar, para intervenir en la entrega al Ramo de Guerra de tres edificios religiosos. En marzo pasó a situación de reemplazo voluntario por enfermedad en la 2^a Región, en Granada, ascendiendo a Capitán el 31 de agosto de ese mismo año.

Salto a la aviación

Influenciado por el también piloto granadino Emilio Herrera Linares, amigo suyo de la niñez y de toda la vida, solicitó a petición propia ingresar en la aviación, incorporándose inmediatamente al Servicio de Aerostación de Guadalajara para comenzar su instrucción.

Como el resto de alumnos, el paso previo a la aviación exigía prácticas de vuelo en aerostato, por lo que efectuó una serie de ascensiones en globos cautivos y varias en globo libre, considerándosele apto como alumno-piloto en noviembre de 1912.

Paralelamente continuó con sus prácticas de vuelo en aeroplano en el aeródromo de Carabanchel donde, hasta finales de 1912, consiguió hacer siete vuelos como observador. En uno de esos vuelos tuvo un incidente con su amigo el Capitán Herrera, que iba a los mandos del *Nieuport N.3*, del que ambos salieron afortunadamente ilesos, al romperse una de las ballestas en el aterrizaje.

Después de realizados aproximadamente 80 vuelos, y de haber sumado unas 18 horas de vuelo, sin más incidente que el comentado anteriormente, obtuvo su *brevet* de piloto, siendo la número 38 que otorgaba el Real Aero-Club de España, el 10 de junio de 1913 a bordo de un monoplano *Nieuport* de 50HP, en el madrileño aeródromo de Cuatro Vientos.

Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico.

Autor de PIONEROS Historia ilustrada de la aviación en España.

Titulado y profesional aeronáutico.

Miembro correspondiente del SHYCEA

Según las amables palabras del profesor de monoplanos *Nieuport*, el Capitán Herrera: «Pidió el Capitán Dávila su ingreso en el curso militar de Aviación, eligiendo el tipo de avión más rápido, más difícil y de manejo más delicado de los que teníamos, que era el monoplano *Nieuport*. Como profesor de esta clase de aviones, seguí paso a paso su aprendizaje, que realizó con extraordinaria facilidad, lo que no era de extrañar dada la especial aptitud que el Capitán Dávila ha demostrado siempre para toda clase de deportes, su grandísima afición a la aviación y sus cualidades de inteligencia y de valor sereno, que no he podido ver superados en nadie ni en ninguna ocasión.»

Ese mes de junio fue de frenética actividad para Dávila. Después de obtener el título participó en el primer vuelo en escuadrilla de la aviación militar española acompañando de observador al profesor Herrera con una segunda escuadrilla, formada por monoplanos *Nieuport*, el 14 de junio. Unos días después tuvo una fuerte toma a los mandos del *Nieuport* N.3, saliendo ileso el piloto pero no muy bien parado el monoplano. Y el día 23, de nuevo en escuadrilla, voló como observador también en otro *Nieuport*.

Durante todo el año tuvo varios cambios de destino, aunque continuando en comisión en Cuatro Vientos. Finalmente en noviembre se le designó Ayudante de Campo del General de la 4ª División D. Ricardo Morales, de guarnición en Granada.

La aerostación, su pasión

Aunque abandonó provisionalmente la aviación, sí que continuó realizando distintas ascensiones aerostáticas. Fruto de la realizada en Madrid el 14 de diciembre de 1913 disputando la Copa Conde de San Esteban de Cañongo, obtuvo el título de Piloto de Aerostato realizando un buen ejercicio. El granadino ascendió en el *Sirio* con Emilio Herrera como examinador, y sus compañeros Pérez Núñez, Balseiro y Sousa. Tomaron tierra en Pozos de Hinojo (Salamanca).

En 1914 viajó a Madrid con el Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Granada José Zambrano para ultimar los detalles del programa de un certamen aeronáutico que se celebraría entre el 17 y el 22 de junio de ese año. Consistía la prueba en un concurso de aviación y otro que ponía en juego la Copa Granada de esféricos que supuso un gran éxito de participación. Finalmente compitieron 5 aeroplanos y 3 aerostatos.

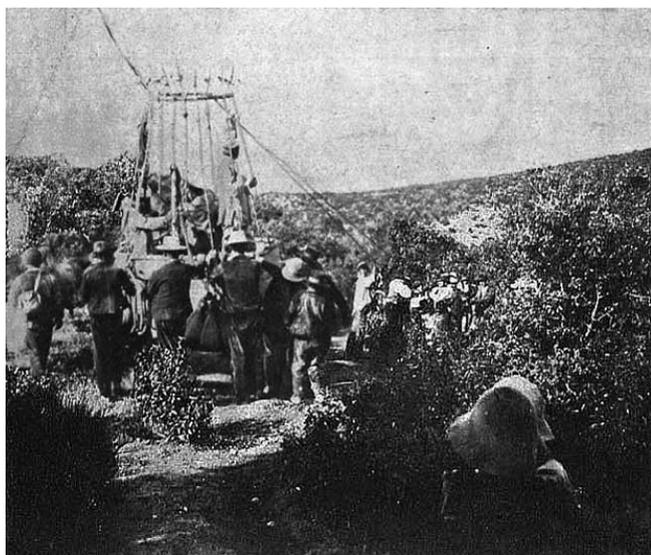
Luis Dávila resultó vencedor del concurso de globos con una ascensión peligrosa pero hábilmente llevada a feliz término con el globo militar de 2.200m³ *Sirio*. Después de pasearse sobre Sierra Nevada fue



Luis Dávila en el *Saturno* en 1915.

a tomar a escasa distancia del punto donde aterrizó, cerca de Guadix en 1906, el pionero promotor del R.A.C.E. Jesús Fernández Duro en su famosa travesía de los Pirineos.

El año siguiente, la celebración de la Copa de Aviación quedó suspendida por la crisis obrera, pero no la de aerostatos, a la que se presentaron de nuevo tres globos. Ese año los aerostatos fueron el *Saturno*, el *Bayo* y el *Vizcaya*, y de nuevo Dávila competía, como piloto del primero. Con gran diferencia de horas salieron los tres, y a ello había de atribuirse que el último no saliera de los alrededores de la población, quedando la lucha entre el *Bayo* y el *Saturno*. El primero, con un escape de gas por la válvula, hizo un viaje incómodo y peligroso que tuvo feliz término en las cercanías de Güejar Sierra. Restaba entonces solo el *Saturno* que siguió una ruta muy parecida a la que el año anterior hizo el *Sirio* en manos también de Dávila. El aerostato fue por el valle del Genil a la Sierra y estribaciones arriba, tomando tierra en el lugar conocido como Barranco de San Juan, a 2.600 metros sobre el nivel del mar, y en tan intrincado terreno que el globo se trajo a Granada a hombros por no haber vía de comunicación próxima. Ganada por segunda vez



Conducción del Sirio por los chaparreros de Lugros en 1914.

consecutiva, la Copa Granada quedó en propiedad de Luis Dávila.

El Luis Dávila ingeniero

El Capitán Dávila había pasado por petición propia a supernumerario sin sueldo para atender sus trabajos como ingeniero y propietario de una importante empresa eléctrica, pero participaba y estaba pendiente de todo lo concerniente a la aviación, sobre todo en Granada que era donde tenía sus negocios y donde residía. El 19 de marzo de 1918 nació su hijo Luis, quien prolongaría la tradición aeronáutica familiar, alcanzando un alto grado dentro del Ejército del Aire español.

Ascendió al empleo de Comandante el 30 de junio de 1919 y continuó en Granada en situación de supernumerario sin cobrar ninguna retribución, caso extraordinario de desprendimiento y de afición por su profesión. Sin dejar esta situación fue encargado por Real Orden de 29 de octubre de 1921 de la dirección de las obras que con toda urgencia debían realizarse para establecer un aeródromo de carácter permanente en dicha capital. Efectuadas estas obras redactó un proyecto de abastecimiento de agua y de urbanización del mismo aeródromo, que fue aprobado por la superioridad, realizado también bajo su dirección, así como la construcción de la estación radiotelegráfica y las obras de entretenimiento.

Regreso a la aviación

Al empezar a disponer de los medios aeronáuticos en su Granada natal, retomó su inquietud por el pilotaje volviendo a volar. Comenzó realizando excursiones aéreas desde este campo de vuelo de los



Inauguración de la Armilla.

Llanos de Armilla, a Melilla. Primero acompañando a las distintas tripulaciones que realizaban el salto a África, y posteriormente al mando de los distintos aeroplanos. El lugar elegido para el establecimiento del campo de vuelo había sido habitual escala para las aeronaves destinadas a participar en la Guerra.

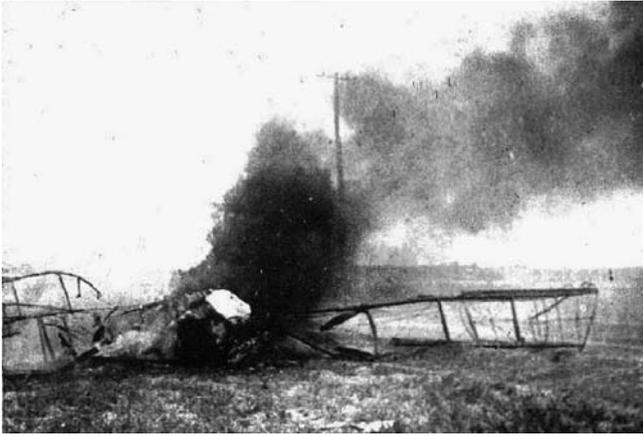
El 20 de junio de 1922 a las 6 de la tarde se produjo la inauguración oficial del aeródromo a la que asistió el Jefe de la Aviación Militar, el General Echagüe, con la participación de varios aeroplanos entre los que se contaban 13 *Bristol*, 5 *Havilland* y el aparato en el que viajó Echagüe. El año siguiente se redactó un proyecto de ampliación del campo y la construcción de una cochera y un taller de montaje, obras que también dirigió.

Al mismo tiempo que se encargaba de las obras, asumió la jefatura militar del aeródromo y continuó con las prácticas de vuelo. Finalmente obtuvo el tan ansiado título superior de piloto en diciembre de 1923.

Efectuó varios vuelos a Tetuán y Madrid y diez travesías aéreas sobre el Mediterráneo desde Granada a Melilla, en la última de las cuales, el 1 de abril de 1925, cayó al mar por avería del motor, siendo salvado por un hidroavión que escoltaba a la escuadrilla.

Un trágico final

Durante sus viajes a Melilla tomó parte en las operaciones militares en aquella zona, realizando varios reconocimientos aéreos y bombardeos. Pero una terrible desgracia iba a truncar su regreso como aviador. El 18 de abril de 1925 a las once y cuarto de la mañana, al elevarse en el *Bristol N° 34* desde el campo granadino, sufrió una pérdida de velocidad que produjo la caída del aparato desde 30 metros de altura provocando el incendio del mismo. Inmediatamente acudieron en su auxilio personal del aeródromo y del observatorio meteorológico, quienes sofocaron el incendio en pocos minutos pero nada



Accidente de Luis Dávila en el que perdió la vida.



Mosaico de azulejos en Homenaje del INTA, descubierto en Armilla con ocasión del Centenario de la Aviación Militar.

podieron hacer por la vida de los desafortunados ocupantes. Luis Dávila y el soldado mecánico granadino Juan Jiménez Ruiz habían fallecido y sus cuerpos se encontraban calcinados.

La enfermería se convirtió en improvisada capilla ardiente, y oficiales y soldados de todos los cuerpos quedaron velando los cadáveres hasta su entierro.

Luis Dávila, en su destino en el aeródromo de Granada, y siempre en situación de supernumerario sin sueldo, había sumado 160 horas de vuelo. Por Real Orden de 29 de julio de 1925 se dispuso que: «Para honrar la memoria del Comandante de Ingenieros D. Luis Dávila Ponce de León Wilhelmi, que construyó, organizó y mandó el aeródromo de Armilla en Granada, y murió en accidente de aviación ocurrido en el mismo, en lo sucesivo se denominará «Aeródromo Dávila de Granada»».

El Concurso Nacional de aviación de Granada (1914)

Cuando en la segunda década del siglo XX se comenzó a volar en aeroplano en España, se popu-



Uno de los aeroplanos sobrevolando Granada.

larizaron las demostraciones aéreas, las fiestas de aviación y los concursos. Cualquier circunstancia era buena para dar a conocer al gran público las bondades de los nuevos pero frágiles aparatos voladores que hacían las delicias de grandes y pequeños. Entre los días 17 y 22 de junio de 1914, el Real Aero-Club de España organizó en la capital granadina uno de los primeros concursos de aviación de nuestro país, resultando ser todo un éxito de participación.

La organización del evento

Como ya se ha dicho, el carismático piloto militar granadino Luis Dávila Ponce de León fue el promotor de la idea de organizar, tanto el concurso de aviación, como la *Copa Granada* para aerostatos que serviría de epílogo al certamen.

El jurado de Honor lo constituyeron el gobernador general, Ricardo Morales Yaquero; el gobernador civil, Juan Tejón y Marín; el presidente alcalde, Francisco Aurioles Hidalgo; y el teniente alcalde José María Zambrano, presidente de la Comisión de fiestas que había acompañado a Luis Dávila a Madrid semanas antes para ultimar los detalles de la fiesta aeronáutica.

Los comisarios fueron los señores de la Directiva de Madrid, Salvador García de Pruneda, Eduardo Magdalena y Enrique Esteban; cronometrador fue el secretario del R.A.C.E., Ricardo Ruiz Ferry; y de comisarios adjuntos, Fernando Crehange, Mariano de las Peñas, Luis Dávila, Manuel Martínez Victoria y Luis de Bessiéres.

El servicio sanitario estaba a cargo del doctor Alberto Moreno, auxiliado por su hijo. Cabe destacar que el servicio de orden de la carretera que conducía a la Armilla, y dentro del recinto del Hipódromo, estuvo bien organizado, y no hubo que lamentar el menor incidente.

Los pilotos participantes

Las bases del concurso detallaban que los aviadores participantes debían de ser españoles o extranjeros



Los comisarios Magdalena, Pruneda, Ferry y Esteban.



Los pilotos del concurso, Hedilla, Tixier, Mauvais, Adaro y Menéndez.

con más de dos años de residencia en nuestro país, y que todos ellos debían de abonar una cuota de inscripción de 100 pesetas. Finalmente fueron seis los reputados pilotos que se inscribieron en el certamen:

El francés afincado en España Jean Mauvais, famoso por realizar el primer vuelo entre ciudades de España al alcanzar Alcalá de Henares desde Madrid y regresar de nuevo, el 21 de octubre de 1910. El piloto adquirió un biplano *Sommer*, haciéndose representante de la marca en España, e iniciando su particular periplo aeronáutico por las distintas ciudades. En esta ocasión participaría con un monoplano de dicha marca equipado con un motor *Gnôme* de 50HP.

Julio Adaro era uno de los ingenieros industriales pensionados por el Ministerio de Fomento para realizar estudios de aviación en Francia y crear una escuela de aviación civil en España. El madrileño fue profesor piloto de la Escuela Nacional de Aviación (E.N.A.). En 1913 se convirtió accidentalmente en el piloto de pruebas del monoplano *BCD-2* que junto a otros dos compañeros había diseñado el joven Juan de la Cierva. En el certamen participaba con su habitual monoplano biplaza *Deperdussin* con motor *Gnôme* de 80HP.

El cántabro Salvador Hedilla participaba con un monoplano *Vendôme* biplaza con motor *Le Rhône* de 70HP. El magnífico aviador había obtenido la licencia de vuelo en Juvisy y para entonces ya había tenido en propiedad un *Morane-Borel* y un *Morane-Saulnier* con los que había volado en multitud de ocasiones por el norte del país.

Juan Pombo, el famoso piloto santanderino que había logrado la gesta de volar desde Santander hasta Madrid con pasajero apenas 40 días después de obtener su *brevet* de vuelo, participaba con su fiel monoplano biplaza *Blériot* que montaba un motor rotativo *Gnôme* de 7 cilindros y 80HP.

Otro de los ingenieros pensionados por el Ministerio de Fomento también miembro de la E.N.A.,

el asturiano Manuel Menéndez, participaría con el avión de escuela *Deperdussin*, monoplano monoplaza con motor *Gnôme* de 50HP.

El francés Henri Tixier se licenció en el Aero-Club de Francia y estableció su residencia en España a principios de 1912. Con su monoplano monoplaza *Blériot* con motor *Gnôme* de 50HP, había realizado diferentes vuelos por la geografía española: Cáceres, Sevilla, Gerona, Vitoria...

Lamentablemente, Juanito Pombo, que optaba a la Copa Santander realizando un vuelo desde la capital cántabra hasta Granada pasando por Madrid, vio truncada su suerte al chocar violentamente contra un árbol al poco de alzar el vuelo por culpa de una densa niebla. Su monoplano quedó inservible, por lo que tuvo que renunciar a participar en el certamen. En Granada causó éste accidente una enorme impresión.

La competición

Las pruebas de que constaba el concurso eran:

A) *Velocidad*. Consistía en dar dos vueltas, partiendo del aeródromo y yendo a virar alrededor de la Torre de la Vela.

B) *Vuelo planeado*. Parar el motor hallándose sobre el aeródromo, y tomar tierra dentro del mismo.

C) *Toma de tierra*. Tomar tierra dentro del aeródromo, parando el motor antes del contacto con el suelo y lo más cerca posible de un punto dado.

D) *Totalización de vuelos*. Eran válidos para esta prueba todos los vuelos mayores de 5 minutos realizados durante el certamen y los que especialmente hiciesen con este objeto los aviadores.

Comenzaron los vuelos como estaba previsto la tarde del 17 de junio, sorteado el orden de salida: Hedilla, Adaro, Menéndez, Mauvais y Tixier. Al Hipódromo acudió numerosísimo público que tomó los tranvías por asalto, y pese al sol esplén-

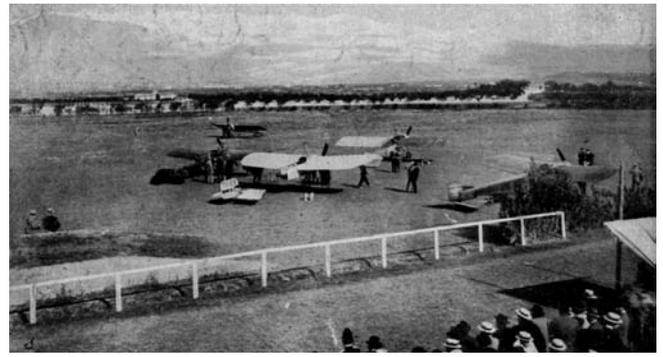


Anuncio de El Recreo.

dido que lucía, persistía un viento racheado que no cesó hasta bien entrada la tarde. El recinto de la Alhambra estaba animadísimo, pero en el Campo de los Mártires fue donde se situó mayor concurrencia. También en las Vistillas, plaza de los Aljibes y demás sitios estratégicos de la Alhambra se agolparon los granadinos, así como en la placeta de San Nicolás.

Hedilla no acababa de tener a punto el motor de su aeroplano, y Adaro cedió su turno, por lo que el primero en estrenarse fue Menéndez que dio varias vueltas por los Llanos pese al viento, por lo que fue ovacionado por el público. Mauvais no consiguió arrancar su monoplano, pero los demás acabaron echándose al aire. Hedilla no conseguía que su avión fuera fino, lo que produjo que se llevase un buen susto al capotar en una fuerte toma. La avería, de poca importancia, fue solucionada rápidamente y volvió al aire. También Menéndez sufrió una avería en el tren de aterrizaje al tomar tierra, pero como el día siguiente no había vuelos programados, pudo repararlo. Mauvais aprovechó también el parón para arreglar el suyo, que únicamente tenía problemas con las bujías.

El segundo día de concurso, el día 19, todo fue perfectamente. Para evitar el viento, se realizó la prueba de *velocidad* a primeras horas de la mañana. El público pudo seguir ésta prueba desde sus casas, pues la prueba consistía en volar sobre Granada, pasando dos veces alrededor de la Torre de la Vela. Muchos abarrotaron también las inmediaciones de la Alhambra para tener una buena perspectiva del vuelo de los aviadores. Por un error de recorrido quedó nula la pasada de Menéndez, pues dio la vuelta sobre Torre Bermeja. Hedilla no pudo competir y por la tarde se hizo *totalización*, siendo Adaro el único que pudo hacer la prueba de *toma de tierra* por quedarse los demás sin posibilidad al caer la noche.



Los aeroplanos participantes en el Hipódromo de la Armilla.



Adaro y el presidente del R.A.C.E. en Granada Sr. Acosta.

En la mañana del día 20 repitieron la prueba de *velocidad* Adaro, Tixier y Mauvais, y además los dos últimos hicieron la prueba de *toma de tierra*, que también hizo Hedilla, obteniendo éste último un gran éxito por quedar su aparato perfectamente sobre la sábana que hacía de punto de toma. Menéndez que había sufrido una avería el día anterior por la tarde no pudo tener listo el aparato, conformándose con el quinto lugar de la clasificación. Por la tarde se hizo *totalización* y *vuelo planeado*.

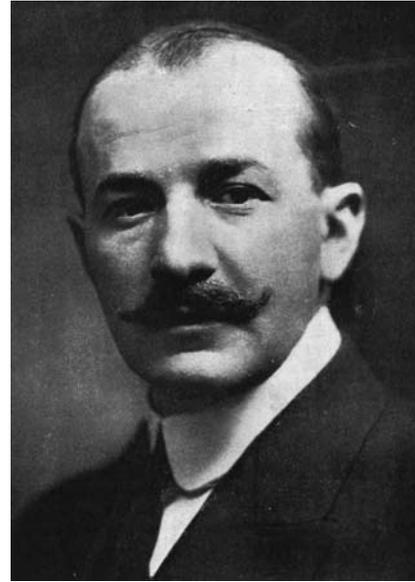
Durante los tres días de vuelo Adaro paseó por el aire a unos cuantos amigos sin la menor contrariedad, ni el más mínimo incidente. La guinda final del certamen la puso el francés Tixier con una pequeña exhibición de vuelo acrobático al atardecer efectuando virajes cerrados, giros y deslizamientos de ala entre otras florituras aéreas. El francés quería hacer con su *Blériot* el famoso *looping the loop*, pero las condiciones de viento y la escasa luz le obligaron a desistir por seguridad.

Finalmente Jean Mauvais fue el ganador con 98,90 puntos llevándose 5.000 pesetas de premio y Julio Adaro se llevó las 3.500 pesetas del segundo premio al totalizar 95,64 puntos. En tercera posición quedó Henri Tixier con 80,86 puntos llevándose 2.500 pesetas. Hedilla, al no participar en las pruebas de *velocidad* y *vuelo planeado* solo obtuvo

11,30 puntos por lo que se llevó las 2.000 pesetas del cuarto puesto. La mala suerte de Menéndez, que solamente obtuvo 7,87 puntos en la única prueba en la que consiguió puntuar, permitió que se llevara el premio más discreto dotado con 1.500 pesetas.

El R.A.C.E. en Granada

Durante el concurso, la recién creada sucursal granadina del R.A.C.E. vio aumentar el número de socios con motivo del entusiasmo suscitado por los distintos vuelos y los viajes con pasajero realizados por Adaro. Su presidente Manuel Rodríguez Acosta, aficionado activo y entusiasta, voló por dos veces con el piloto madrileño. Perteneían a la sucursal también, José Zambrano, secretario, y el simpático piloto aerostero y aviador militar granadino, Luis Dávila, tesorero. ■



Manuel Rodríguez Acosta, presidente del R.A.C.E. en Granada.



Hubert Latham

En ocasiones, al querer cerrar la maquetación de una revista, se observa que hay algún hueco provocado por las distintas extensiones con las que se nos han enviado los artículos.

Y en ocasiones, sin renunciar a nuestro objetivo de RESCATAR personajes o hechos de la Historia aeronáutica, nos valemos de una imagen recogida en esa Historia.

Este espacio nos queda libre y hemos decidido RESCATAR una imagen de la Historia que recoge el momento en el que, el elegante (así consta en las revistas de la época) piloto francés HUBERT LATHAM dirigiendo su aeroplano de la firma Antoinette. Latham había nacido en París en enero de 1883, hijo de unos modestos armadores del Havrai y fue amante de los deportes aéreos, siendo un aeronauta que alcanzó fama con su vuelo en globo desde Londres a Aubervilliers, pasando a la aviación tan pronto esta asomó a la práctica. En todas las Historia de la Aeronáutica y de la Aviación, su nombre está muy respetado. La imagen procede de la revista francesa PIONNIERS, Vieilles Tiges.

El sueño en el que me hice piloto-aviador

EL DESARROLLO de la aviación es tan sorprendente en su velocidad como lo es en su importancia. Después de siglos de espera, siempre decepcionada con experimentos, el sueño sería finalmente materializado por brillantes inventores que dieron con la solución tan ansiosamente buscada. *Volar controlada por el hombre, una máquina más pesada que el aire.*

Y, por primera vez, en el espacio de unos metros, en una máquina formada por lienzos y maderas, un hombre abandona la tierra hacia los cielos asombrados. *Con éllo se creaba el vuelo* Pero el propósito de los más pesados que el aire parecía tan atrevido y fantástico que los pocos aviadores y sus pequeños vuelos, estudiados o leídos hoy; aquellas experiencias nos siguen pareciendo algo distantes, como en una atmósfera irreal.

Llegaron meetings d'Aviation en los años 1908, 1909, 1910, que aportaron victorias (avances) impresionantes y hazañas constantemente magnificadas. Los aviadores se cubren con gloria y prueban fortuna a través de múltiples exposiciones y los primeros raids. La emoción esperada de un viaje aéreo a menudo se desvanecía cuando se realizaba. La oportunidad de volar era rara o resultaba muy cara. A menudo, la familia se oponía en el momento de la partida por lo que el bautismo del aire, cuando se llegaba a materializar constituía la mayor de las emociones y disfrutes, puesto que atrás quedaban los muchos obstáculos para ser aviador.

Y... de repente, en 1914, estalló la guerra europea, primera guerra mundial, y por primera vez participaría la aviación militar. Despertar doloroso para algunos, en presencia del trabajo realizado y el que quedaba por hacer. La quinta arma, ha nacido. Anémica al igual que el niño recién nacido quien debe dar sus primeros pasos y vencer sus primeras enfermedades para sentirse «poderoso» e importante en su entorno.

La guerra empuja, acelera. Nuevos tipos de aeronaves son diseñados, construidos, y puestos en vuelo. Se recogen resultados inesperados. Las escuelas para pilotos-aviadores se abren por todas partes En la prisa febril del retraso a llenar, necesita ser satisfecha, *muerdes para ser reemplazados*, entrenamos a pilotos elegidos en una pléthora de ardientes jóvenes.

Pero este tiempo de miedo al peligro, de vacilación para salir de la tierra, tan profundamente arraigado en la mayoría de los corazones, pasará rápidamente sin duda, debido a las rápidas e importantes mejoras del deporte triunfante. La tendencia de la aviación pronto se entromete en todas partes, especificando deseos, disminuyendo las aprehensiones, tentando la audacia. ¿La extensión del transporte mediante aviones sería sólo cuestión de meses?

¡No! Pronto la estrella de los pilotos se puso pálida. Muchos pierden la vida tratando de ganarla. El público desaliñado abandona los aeródromos pagados; muchos aviadores tienen que abandonar sus aviones, varios fabricantes cierran sus talleres. - Por un momento, **con lo inesperado y la velocidad que la caracterizan**, la aviación se impone de nuevo

por *el cierre del bucle y otras excentricidades sutiles*, pero precisas para el combate entre aviones. Pero la aviación había entrado decididamente en una fase de contemplación, silencio y cansancio, y cayó de nuevo en ella. En medio del creciente olvido, la gente se entristece por no haber volado en los meetings cuando era posible; otros lamentan la *Conquista del aire* que no puso el cielo al alcance de todos.

Y es la deslumbrante y decisiva venganza de la navegación aérea contra el descuido y el escepticismo, estas numerosas crías de aves que forman alas en los aeródromos, intentan fortalecerse en sus caminatas y luego emprenden la migración radiante. desde su teoría poética hacia el frente, hacia la lucha, hacia la victoria. Ahora, la timidez de los comienzos sucede a la franquicia adquirida; crecimiento extraordinario es reemplazado por el gesto natural: uno simplemente vuela bajo todas las condiciones atmosféricas.

¿Qué nos depara el futuro? Una era de letargo probablemente. El propósito utilitario de que la aviación sea exclusivamente militar y las necesidades del ejército se reduzcan después de la guerra, la conquista del aire sufrió una nueva crisis de declive. Porque, lejos de entrar en el campo práctico, sigue siendo muy caro, peligroso, por lo tanto poco asequible.

En pocos años, la aviación pasó de la inexistencia a la locura del momento, y luego, después de las paradas que se convirtieron en casi el olvido, después de acciones renacidas y fugaces, su última fecha gloriosa fue el conflicto bélico. Durante este período de tiempo, cuna del deporte aéreo que guarda tantas tumbas como aros, durante todo este período de conquista y franqueo resumiendo la evolución del vuelo, muchos son los que fascina el ala: algunos que nunca lo pensaron, otros que nunca pudieron y los que finalmente se dan cuenta de su viejo sueño. Primero experimentan el florecimiento de sentimientos y sentidos.

Ha sido un buen momento. Entonces, como todo lo que se populariza, militarizado, la aviación deja su período de idealismo y las emociones del aviador disminuyen. Y llegarían otras guerras, y la aviación se haría necesaria y decisiva.

Pero mucho después de la guerra, la calma será restaurada, el tiempo de disturbios y heroísmo quedará lejos, los cielos liberados de los pájaros de la muerte habrán tomado gran parte de su soledad imperiosa, de todo este florecimiento fructífero del pasado vivido, tal vez mal entendido, exhalarán el aroma y el encanto de la memoria.

¡Y en ello estamos!

Avanzo a fondo la palanca de gases. Paso V1, no hay vuelta atrás. Llego a V2. Palanca atrás, primero suave y luego a tope. Escalada vertical. Inicio circunferencia, «looping», diámetro mayor, toma leve ángulo de picado: ayudo control, 400 pies de altitud. Es el momento palanca al centro, pedales para timón recto. Alabeo contenido ¡Buen vuelo, novato!

En Caser trabajamos
para que tu vida sea más fácil.


Grupo Helvetia



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

902 011 111 | [CASER.ES](https://www.caser.es)

La Fundación Cajastur concede ayudas a 33 proyectos sociales

La Fundación Cajastur concedió, en 2021, ayudas a 33 proyectos sociales en beneficio de diversos colectivos, como personas en riesgo de exclusión social, con discapacidad y tercera edad. Además, ya ha abierto, hasta el 31 de julio, el plazo para presentar proyectos a la convocatoria 'Acción Social', dotada con un importe superior a los 400.000,00 euros para este ejercicio 2022.

La Fundación tiene una finalidad social y orienta su actividad principal a la atención y desarrollo de obras sociales. Sus principales líneas de actuación son las siguientes:

Acción social: mediante la concesión de ayudas económicas a proyectos sociales, de interés común y que supongan un beneficio para la sociedad, realizados por entidades del Principado, los cuales se agrupan en cuatro apartados:

- Desfavorecidos: colectivos vulnerables que se encuentren en riesgo de exclusión social.
- Discapacitados: adultos y niños que presentan alguna discapacidad física y/o psíquica y que precisan de una atención continuada o permanente.

- Enfermos: personas que padecen alguna enfermedad que suponga una merma en su calidad de vida y, en muchos casos, la incapacidad.
- Tercera Edad: adultos con diversos grados de dependencia o aislamiento social, que precisan de actividades y cuidados que supongan una mejora en su calidad de vida.



Promoción de iniciativas docentes en el ámbito de la Investigación Científica y Técnica: colaborando en la promoción de proyectos, potenciando la labor investigadora en el Principado de Asturias, mediante el apoyo económico a grupos científicos y a entidades investigadoras o docentes. En este aspecto, cabe destacarse el apoyo, desde su creación en 1999,

al Instituto Universitario de Oncología del Principado de Asturias - Obra Social Fundación Cajastur (IUOPA).

Apoyo a proyectos institucionales: participación, junto a con otras instituciones, entidades y organismos, en actividades que fomenten los vínculos de la Fundación de la participación en proyectos comunes que puedan suponer un beneficio para la sociedad en general.

Premios Nacionales de Investigación en Medicina del Deporte de la Fundación Cajastur



Un estudio sobre la relación entre deporte de resistencia y patología cardiovascular se alzó con el primer puesto de los Premios Nacionales de Investigación en Medicina del Deporte Fundación Cajastur que convoca la Universidad de Oviedo. El trabajo galardonado, titulado '¿Se asocia el deporte de resistencia a una mayor presencia de fibrosis miocárdica y calcificaciones coronarias? Análisis en ciclistas profesionales retirados', está firmado por un grupo de diez investigadores procedentes de Acires Grupo Biomédico, el Instituto de Investigación Hospital 12 de Octubre, la Universidad Europea Miguel de Cervantes, el Hospital La Paz, la Agencia Española para la Protección de la Salud en el Deporte y la Universidad Europea de Madrid.

El jurado valoró que el trabajo premiado analiza una temática de gran interés ya que estudia las consecuencias de la práctica de deporte de resistencia de alto rendimiento sobre el corazón. La investigación se ha centrado en ciclistas que habían participado, al menos, en una de las tres grandes pruebas ciclistas (Tour de France, Giro de Italia o Vuelta a España) y analiza la presencia de fibrosis miocárdica y de calcificaciones en las arterias coronarias. Estas alteraciones son susceptibles de provocar severos problemas cardiacos, incluida la muerte súbita. Los autores realizaron resonancias magnéticas cardiacas y tomografías computarizadas para concluir que no había diferencias en la presencia de fibrosis miocárdica y calcificaciones entre los ciclistas estudiados y el grupo control de personas sedentarias, lo que demuestra que el entrenamiento de resistencia de alta intensidad a largo plazo no produce efectos en lo referido a fibrosis miocárdica y, especialmente, en calcificaciones coronarias.

Los Premios Nacionales de Investigación en Medicina del Deporte reconocen la labor realizada por distintos investigadores e incentivan las iniciativas de investigación de excelencia en el ámbito de la Medicina de la Actividad Física y el Deporte.

Familia de aviadores

José Ansaldo Vejarano

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO

General del Ejército del Aire (R)
CASHYCEA

EN MI PEQUEÑA BIBLIOTECA de temas aeronáuticos ocupa lugar destacado la colección completa de la revista AEROPLANO. De vez en cuando me recreo hojeando sus páginas y releendo los artículos que me resultan más interesantes. En el mes de abril de 2022 comencé un nuevo repaso de la colección y me detuve en el número 2 de la revista publicado en octubre de 1984. Los artículos que aparecen son todos de gran interés. Tras la presentación del número, escrita por el general Abundio Cesteros García, aparecía un artículo del general consejero Togado del Aire e historiador José María García Escudero. En el artículo se reproducía íntegramente la conferencia que el año 1933 había dado el general García Escudero sobre el tema «El mundo en 1933». La ágil pluma del autor recogía diversos aspectos de la extraordinaria hazaña del capitán Barberán y del teniente Collar en el contexto de la vida política nacional y de los progresos de la Aviación en el año 1933. Finalizaba el artículo recogiendo la trágica desaparición de Barbera y Collar en el que se considera el último de los grandes vuelos de la Aviación Militar Española. «Mientras esto pasaba en España el Cuatro Vientos volaba sobre el océano. Le esperaba la alegría de la llegada y un paso más allá la muerte.»

El siguiente trabajo publicado en el número 2 de AEROPLANO se titulaba «El último Ansaldo» y era la reproducción de una entrevista que don Mariano Gómez Santos había hecho a don José (María¹) Ansaldo Vejarano en el mes de febrero de 1961. La entrevista es muy interesante pues la vida de este aviador estuvo repleta de llena de todo tipo de actividades relacionadas con la aeronáutica y la aerostación. Sin embargo, la entrevista me llamó también la atención porque el apellido Ansaldo coincidía con el de un compañero de colegio cuyo padre don Joaquín Ansaldo Vejarano era, cuando le conocí, aviador militar. Recuerdo su personalidad y la amabilidad con que trataba a los compañeros de colegio de sus hijos cuando íbamos a jugar a su casa.

¹ Aunque en algunos documentos aparece como José María sus cartas está firmadas por José Ansaldo y en AEROPLANO 2 se nombra José Ansaldo.



José Ansaldo Vejarano recibiendo la Medalla al Mérito al Tráfico Aéreo.

Una familia de aviadores

La lectura de la entrevista me proporcionó información sobre la vida de José Ansaldo y sobre su temprana vocación aeronáutica que compartió con sus cinco hermanos. «Los seis hermanos hemos sido pilotos muchos años» afirmaba José que también contestaba a una pregunta de Mariano Gómez Santos confirmando que: «Pues si, efectivamente, yo inicié la afición de mis hermanos». La lectura de la entrevista me impresionó por las variadas actividades que desarrolló durante su larga y variada carrera aeronáutica. También creo es destacable la excepcional circunstancia de la existencia de seis hermanos pilotos incluyendo uno condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando, dos con la Medalla Militar Individual, uno con la Medalla Aérea y otros dos con cruces de guerra.

Tras la búsqueda de información sobre tan extraordinaria familia de aviadores en diversas publicaciones y en la web llegué a conocer que el matrimonio formado por doña María de la Misericordia Vejarano y Cabarrús, Vizconde de San Enrique 1868-1952 y por don Francisco de Asís Ansaldo Otálora (1857-1923), Comendador de la Orden de Isabel la Católica, abogado y diputado a Cortes por el distrito de Vergara tuvo seis hijos:

Francisco de Asís Ansaldo Vejarano, (1893-1946) Cruz de Guerra, teniente coronel de Aviación, casado



Fokker VII.



Junkers G-24 (CLASSA).

el 1 de julio de 1927 con doña María Ignacia Bernaldo de Quirós y Argüelles.

Enrique Ansaldo Vejarano, (1895-1966) Cruz de guerra, casado en septiembre de 1930 con doña Rosa Martínez de Campos y San Miguel.

José (María) Ansaldo Vejarano, (1899-1983) Medalla Aérea, Encomienda de la Orden de Isabel la Católica, casado el 17 de febrero de 1929 con doña Margot Soriano Sánchez-Eznarriaga.

Juan Antonio Ansaldo Vejarano, (1901-1958) Cruz Laureada de San Fernando, casado el 26 de mayo de 1930 con doña Pilar San Miguel y Martínez de Campos.

Ignacio Ansaldo Vejarano, (1903-1961) Medalla Militar individual, abogado.

Joaquín Ansaldo Vejarano, (1908-1982) Medalla Militar individual, general del Ejército del Aire, casado con doña Covadonga de la Vega Arísti.

Todos los hermanos fueron pioneros de la Aviación y estuvieron unidos no solo por lazos de sangre sino también por su vocación común por volar.

José Ansaldo Vejarano

Desde una perspectiva aeronáutica las biografías de los seis hermanos son dignas de atención destacando la de José (María) Ansaldo Vejarano que fue quien inició en la afición a volar a sus cinco hermanos. José nació en Madrid, el 25 de marzo de 1899 y murió el 21 de diciembre de 1983. Hizo el curso de piloto militar con la 2.ª Promoción de Pilotos de Tropa (Complemento) y posteriormente fue uno de los pioneros de la aviación comercial en España como piloto de Transportes Públicos. José estudió en el Colegio de padres agustinos de El Escorial y se aficionó de niño a la Aviación. Continuó su formación como ingeniero en la Real Escuela de Ingenieros

Electricistas de Sarriá (Barcelona). Llamado por la caja de reclutas el año 1920, en febrero de 1921 fue nombrado artillero de 2.ª. En el mes de julio de 1921 fue aceptado como sargento de complemento y alumno piloto en la escuela militar del aeródromo de Gamonal (Burgos). Completo su formación como piloto de guerra en Cuatro Vientos (Madrid) y en junio de 1922 obtuvo el título de piloto. Poco después causó baja en Artillería y se integró en la Aeronáutica Militar siendo destinado al Protectorado donde ascendió a alférez y fue asignado a la 1.ª Escuadrilla del 4.º Grupo desplegado en el aeródromo de Nador cerca de Melilla. Poco después, Ansaldo pidió pasar a la situación de supernumerario y en esa situación realizó a partir de 1924 trabajos de fotogrametría para la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA) que fue la primera compañía aérea española de esa especialidad. Durante el año 1925, en situación militar de supernumerario, fue contratado por la recién creada compañía Unión Aérea Española (UAE) que operó inicialmente con un avión Junkers F-13 alquilado por la Cruz Roja española para el transporte de heridos en las operaciones del desembarco de Alhucemas. El F-13 siguió utilizándose hasta el final de las operaciones militares en el Protectorado siendo José Ansaldo uno de los pilotos habituales. Tras finalizar la campaña aérea de la guerra de África, el F-13 se dedicó a transporte de pasajeros entre Sevilla, Granada, Málaga y Madrid además el año 1926 se inauguró la línea Sevilla- Lisboa. El 28 de mayo de 1927 se celebró una gran fiesta de la Aviación en Sevilla presidida por los Reyes a la que asistieron los miembros del Gobierno con el general Primo de Rivera a la cabeza. Con esa ocasión se bautizó un nuevo avión Junkers G-24 adquirido por UAE. José Ansaldo acompañó al Rey durante su visita al avión y al posterior vuelo inaugural. En enero de 1928 se creó la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas (CLASSA) que

supuso una nueva orientación de la aviación civil en España al agrupar material y el personal proveniente de las compañías preexistentes, siendo la UAE la que aportó la casi totalidad de los medios de la nueva compañía.

Una boda muy aeronáutica

El 17 de febrero de 1929 el ya distinguido piloto contrajo matrimonio con la señorita doña Margot Soriano, hija del jefe de la Aeronáutica militar general Soriano. La boda se celebró en los hangares Loring (ahora del Real Aero Club de España) en el aeródromo de Cuatro Vientos. Terminado el banquete, emprendieron el viaje de novios en una avioneta que fue pilotada por los dos contrayentes. José fue nombrado jefe de pilotos de CLASSA y en el mes de agosto viajó a Holanda para traer en vuelo el primer Fokker VII adquirido por la compañía. El 17 de octubre, tuvo un accidente cuando aterrizaba en el aeropuerto de Getafe (Madrid), sufrió un grave accidente. En efecto, el tramo de final, los tres motores del avión Junkers G-24 MCAFF se pararon debido a que por error un tripulante había cerrado las tres llaves de paso de la gasolina. Como consecuencia del brutal choque contra con un hangar a 120 kilómetros por hora, el piloto José Ansaldo resultó gravemente herido según él describió en la entrevista con Marino Gómez Santos: «Sin embargo, sólo me fracturé la columna vertebral. Me dieron por muerto; pero el doctor Bastos, excelente traumatólogo, me empalmó la vértebra con un hueso que me cortó de la tibia. Me quedé como nuevo, sin haberme resentido jamás». En todo caso el accidente le causó grandes molestias y una larga convalecencia para recuperarse totalmente. Mediado el año 1931 recibió una notificación de baja total en el ejército «por no haber firmado el documento de adhesión a la República». José pudo justificar que era un error pues si había firmado el citado documento. En lo aeronáutico, la CLASSA se había transformado en las Líneas Aéreas Postales Españolas, que no había contado con él. Para salir adelante se vio a dar clases en la Escuela de Pilotos Estremera en Cuatro Vientos.

En 1934 se produjo un cambio de gobierno y Ansaldo fue readmitido en la LAPE y colaboró con el nuevo gobierno durante la violencia revolucionaria que se produjo el mes de octubre de 1934 en Asturias. El jefe de Aviación, comandante Pastor, le envió a Las Palmas para traer a Madrid un avión Fokker VII de la LAPE que fue empleado posteriormente en misiones de carácter militar. Aquel año, la Dirección de Aeronáutica Civil actualizó todo lo relativo a títulos y licencias, creando un Registro Nacional de Personal Aéreo. En la lista publicada



Boda de José Ansaldo.

José M.^a Ansaldo quedó relacionado como el Piloto de Transportes Públicos n.º 3, con antigüedad de 17 de julio de 1929.

Durante la Guerra Civil José Ansaldo estuvo en Madrid hasta que el 18 de enero de 1939 se presentó a la «Comisión Unificadora de Prisioneros y Presentados» en Talavera de la Reina (Toledo). Ante la Comisión declaró «que no había prestado ningún servicio en la zona roja». El auditor que llevo su expediente lo cerró declarando a Ansaldo sin responsabilidad. Durante su estancia en Madrid, Ansaldo estuvo preso en la cárcel de San Antón, de donde fue excarcelado por un grupo de tripulantes de LAPE. El grupo se hizo responsable de su seguridad hasta mediados de enero de 1939, fecha en que le facilitaron un coche y la documentación necesaria para abandonar Madrid. En aquellos momentos dramáticos la solidaridad de los tripulantes de la LAPE se hizo patente. Desde Madrid, José pasó el 1 de febrero por la escuela de Pilotos de Jerez de la Frontera (Cádiz) para reentrenamiento y el mes de marzo fue destinado al 11-G-25 Grupo en León. Parece claro que en esos difíciles momentos Ansaldo aprovechó su prestigio como piloto de Transportes y fue posiblemente apoyado por sus hermanos militares, dos de ellos auditores y tres pilotos en el bando vencedor en la Guerra Civil.

La larga etapa en Iberia

Finalizada la Guerra Civil y una vez credo el Ejército del Aire la aviación comercial pasó a depender de la Subdirección del Tráfico Aéreo, donde se operaba la flota de aviones civiles bajo la denominación Tráfico Aéreo Español (TAE). El mes de septiembre de 1939, el teniente Ansaldo fue destinado a esta Subdirección con otros siete pilotos, cuatro radios y cuatro mecánicos, formando así el núcleo inicial de lo que poco después sería la compañía Iberia.



Primer vuelo a Buenos Aires.

Incorporado a la compañía como piloto fue nombrado subdirector de líneas transatlánticas y consiguió después la Jefatura de Tráfico de Iberia en la que reorganizó los servicios y la plantilla de personal de la compañía. En ese puesto también tuvo la ocasión de inaugurar muchas de las nuevas líneas que se establecieron en los años 40 del siglo pasado: Londres, Buenos Aires, Guinea Ecuatorial y un largo etcétera. En el año 1949 fue el piloto del avión DC-4 que transportó al jefe del Estado cuando visitó al presidente Portugal. Fue la primera salida de Franco a un país extranjero y la primera vez que montaba en avión terminada la Guerra Civil. En 1950, José fue uno de los pilotos que tripularon el mismo avión DC-4 de Iberia cuando el jefe del Estado visitó el África occidental española.

Como jefe de Tráfico examinó a todos los pilotos que ingresaron hasta 1961 en Iberia adquiriendo la fama de poder valorar a los pilotos por la forma de sentarse en la cabina. Ansaldo presumía de una extrema sordera, aunque algunos que volaban con él indicaban que era selectiva y que no oía lo que no le interesaba, pero siempre lo necesario para pilotar.

Con casi dos millones de kilómetros volados, fue recompensado con la Medalla al Mérito al Tráfico Aéreo, la Medalla Aérea, la Orden de Isabel la Católica y la Medalla de Oro al Trabajo. Su última aventura aeronáutica se produjo en el año 1960 cuando intentó cruzar el Atlántico Sur en globo saliendo de Las Palmas, pero pese a su empeño fracasó en el intento. En 1962 se jubiló, aunque permaneció como consejero de Iberia hasta el año 1970.

Epílogo

Una descripción muy completa de los méritos aeronáuticos de José Ansaldo se encuentra en la memoria preparada con fecha de 29 de julio de 1948 por la Dirección General de Personal del Ministerio de Aire apoyando la concesión de la Medalla Aérea al ilustre aviador. A continuación, se recoge el último



El diario ABC recogió así el intento fallido DEL VUELO AEROSTÁTICO.

párrafo de esa memoria en la que impresionan los méritos del condecorado teniendo en cuenta que siguió en activo hasta 1962.

«En la actualidad totaliza 1.805.955 kilómetros con 9.519 horas voladas. Aparte del título de piloto de Transportes, se encuentra en posesión del de Navegante de 2ª y el primer distintivo de Mérito de Tráfico Civil correspondiente al millón de kilómetros recorridos, que le fue concedido por sobrepasar esa cifra. Fue probador durante algún tiempo de los aviones fabricados por Jorge Loring, efectuando numerosos vuelos en globo y tomando parte en la Copa Gordon-Bennett. Durante su vida aeronáutica realizó una labor constante y prolongada en pro de la Aviación civil española, cooperando notablemente en el prestigio internacional de la misma.»

Bibliografía y otras fuentes

Archivo Histórico del Aire, *Expedientes personales*.

J. GOMÁ ORDUÑA, *Historia de la Aeronáutica Española*, Madrid, Gráficas Huérfanos Ejército del Aire, 1950;

M. GÓMEZ SANTOS, *El último Ansaldo*, Madrid, Aeroplano, 1984. ■

Aprendiendo a servir

ÁLVARO FERREIRO ALBUERNE

Alferez-alumno de la A. G. A.

Miembro del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro

INTRODUCCIÓN

UNA ENTIDAD DEFINE su capacidad de éxito en gran medida por los valores que esta transmite. Asumir costes en recursos y distintos medios resulta totalmente ineficaz si el factor humano, como hilo conductor, no compone el resto de los engranajes con el objetivo de cumplir la misión encomendada.

Extrapolando al ámbito castrense, son multitud de ejemplos en las distintas contiendas surgidas a lo largo de la historia los que nos pueden llevar a afirmar que, frente a una inferioridad estratégica, bien sea numérica, armamentística, o geopolítica; el factor humano supone un bastión de resiliencia que puede llegar a anteponer la ventaja del adversario. La disciplina, el patriotismo, la cohesión...son cualidades por destacar en cualquier ejército merecedor de la victoria en el campo de batalla.

Consecuentemente, la formación de aquellos que componen nuestro ejército es una cuestión de vital importancia para asegurar la eficacia y eficiencia de este. Más aun, en este nuevo contexto geoestratégico global totalmente dinámico.

Siendo estas valoraciones comunes a todos los centros de instrucción de los cuerpos militares, la Academia General del Aire se caracteriza además de por ofrecer una formación completa a los futuros oficiales, por el carácter aviador que esta impregna en todos aquellos egresados independientemente de su especialidad.

A las orillas del Mar Menor en la localidad murciana de San Javier, la Academia General del Aire ha formado desde su fundación en 1943 en torno a 11000 oficiales. Pasado, presente y, sobre todo futuro, confluyen en este centro de formación encargado de forjar a los próximos líderes del Ejército del Aire y del Espacio. Para ello, se valen de una enseñanza que se apoya en tres pilares fundamentales: el académico, el militar y el aeronáutico. De este modo, se trata de adiestrar a los futuros mandos en los conocimientos técnicos necesarios para desarrollar su especialidad, sin olvidar las cualidades castrenses que han de caracterizar a todo militar.

Asimismo, como es habitual en una academia de oficiales, costumbres y tradiciones rigen la vida del estudiante desde el día de su ingreso hasta su entrega de despacho. Todas ellas, junto con las vivencias



Entrada primitiva al acuartelamiento de San Javier.

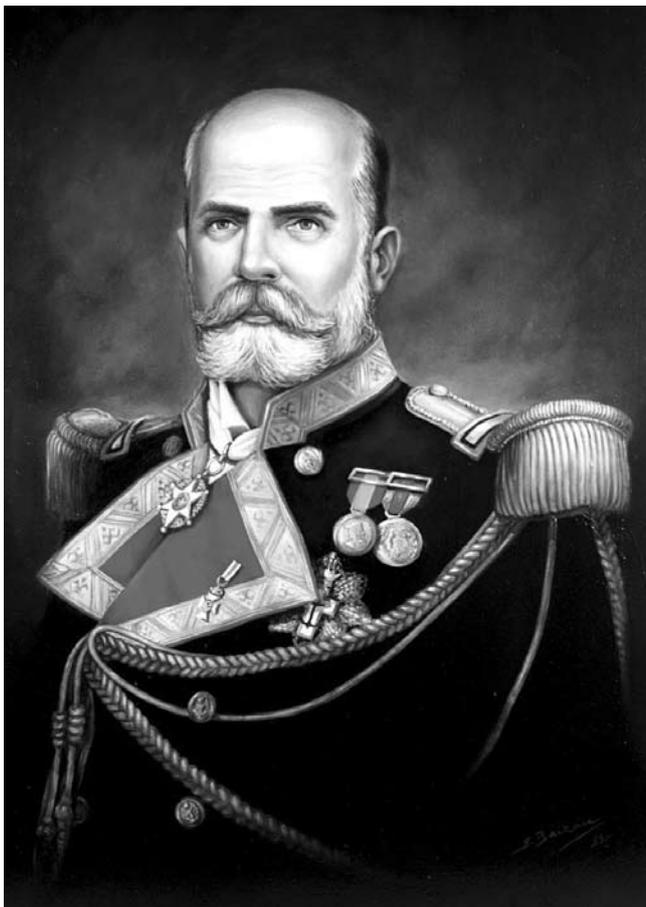
compartidas que esta vocación ofrece; crean un nexo en todos aquellos que la han pisado como alumno, independientemente de su empleo o promoción.

Es por ello por lo que la Academia General del Aire se convierte en un lugar emblemático, donde se inicia la carrera castrense de muchos jóvenes. Su plaza de armas, tras multitud de solemnes juras de bandera, ha sido testigo de cómo los mismos cadetes, gran cantidad de años después, reafirmaban su juramento tras una larga carrera al servicio de España. Claro ejemplo de cómo la Academia General del Aire adquiere no solo gran importancia en el ámbito de defensa de nuestro país, sino también en la vida de aquellos que su estancia allí marcó un antes y un después.

HISTORIA

Si bien, algo alejada del propósito que tiene encomendada desde hace gran tiempo atrás, los orígenes de la Academia General del Aire se remontan a 1926, cuando la Armada adquirió una serie de terrenos en Santiago de la Ribera, con el fin de construir una Base Aeronaval aprovechando las buenas cualidades meteorológicas que predominan en el Mar Menor, esenciales para realizar actividades aeronáuticas. Por si fuera poco, la cercanía al puerto de Cartagena resultaba un factor estratégico relevante, teniendo en cuenta la tradición naval de dicha ciudad.

De este modo, a la Aeronáutica Naval se le puede asignar la autoría de la construcción de la mayoría de los edificios de la academia. Bajo las órdenes del Capitán de Corbeta Rafael Ramos-Izquierdo, primer comandante de la base, se construirían los primeros hangares en 1928, y las naves de los alumnos en



Capitán de Corbeta Pedro M. Cardona impulsor de la aviación naval en San Javier.

1929. La edificación de todos los complejos necesarios, donde se incluía un hangar para dirigibles, se dio por finalizada en 1931. No obstante, desde un año atrás las instalaciones ya contaban con la presencia de hidroaviones tales como el «Savoia S-62» o el «Dornier Wall».

Al estallar la guerra civil en 1936, se provoca un cambio de rumbo en el designio de la base. Alejada del frente, se estableció en ella la Escuela Elemental de Pilotaje. Además, dependiente de esta se encontraba el aeródromo vecino de «El Carmolí», donde se instauraban las Escuelas de Vuelo de Noche y de Alta Velocidad. Como cabe de esperar, emblemáticas aeronaves protagonistas del conflicto, hicieron acto de presencia por la localidad de San Javier: el I-15 «Chato», el I-16 «Mosca» o el CR-32 «Chirri», siendo las dos primeras de origen soviético y la última italiana.

Con el fin de la guerra y la creación del entonces Ejército del Aire en 1943, la base, denominada durante esta nueva etapa Aeródromo de Santiago de la Ribera y englobada en el Grupo de Escuelas de Levante, tuvo como principal cometido la enseñanza de vuelo. Para ello se creó la Escuela Premilitar Aérea, dotada mayoritariamente de «DH-60



I-16 Mosca o Rata 1933 (Polikarpov) 1.



I-15 Chato Polikarpov.

Moth» y «DH-82 Tiger Moth», la cual formaba a los pilotos de complemento. La primera promoción de 1940 la conformaron 400 alumnos.

Ante el desarrollo del nuevo ejército, se necesitaba dotar al mismo de un centro de formación de oficiales. Si bien, en una primera instancia, la Base Aérea de Alcalá de Henares era la principal candidata para albergar la Academia General del Aire, finalmente es elegida la base aérea de San Javier. Así, por Decreto de 28 de julio de 1943, se creaba la Academia General del Aire, siendo su misión la de instruir a los futuros oficiales profesionales en los aspectos militar, aeronáutico, cultural-humanístico y físico. La AGA convivió con la Academia de Oficiales de León hasta 1949.

El 15 de septiembre de 1945 se puede designar como la fecha en la que comienza la actividad docente en la Academia General del Aire, debido al ingreso de la primera promoción de oficiales, siendo su primer director el coronel D. Antonio Munaiz de Brea.

En el plano aeronáutico cabe reseñar la dotación de avionetas «Bücker Bü-131 Jungmann» totalmente nuevas, de diseño alemán pero producidas



1936 Fiat CR32 Chirri.



Avioneta de entrenamiento Bucker BÜ-131.

por Construcciones Aeronáuticas, siendo estas la columna vertebral durante más de 30 años, desde su introducción en 1945 hasta su retirada en 1976, de la Escuela Elemental. Merece destacar que esta última forma parte del eje principal de la enseñanza aeronáutica en la Academia General del Aire, donde el alumno experimenta sus primeros vuelos; con posterioridad a estos, comienza la fase de perfeccionamiento, llevada a cabo por la Escuela Básica.

Las «Bücker» hubieron de compartir, entre otras, su labor durante su gran carrera de servicio con las «Inta HM1 Mondas» entre 1943 y 1958 con casi 6000 horas de vuelo; o la «Iberavia Aisa I-115 Garrapata», desde 1958 hasta 1977, con más de 20000 horas de vuelo.

El Escuadrón de Vuelo Básico se constituyó a partir de la llegada de las «Beechcraft T-34 Mentor» en 1958, procedentes de los Acuerdos de Defensa Mutua entre los E.E.U.U y España. Todo un salto adelante para la época, y un lujo para todos aquellos instructores veteranos que hasta el momento habían tenido que conformarse con las «Mondas». En sus 20000 horas de vuelo llegaron a formar a casi 2500 pilotos, adquiriendo en primera instancia el indicativo radio «Mirlo» y posteriormente el de «Tordo» cuando el anterior paso a denominar a los «C-101».

Del mismo modo, se volaban aviones polimotores, requeridos para enseñanza de materias como navegación, fotografía aérea, prácticas de bombardeo y cursos de observador. El «Junkers Ju-52», el «Savoia Marchetti S.M.81», el «Heinkel He-111» y, tras los citados acuerdos con Estados Unidos, el transporte polivalente DC-3. Asimismo, también las avionetas de enlace cobraron protagonismo, como las «Dornier Do-27», entre otras. A modo anecdótico, cabe mencionar que la Base de San Javier ha contado con 3 distintos modelos de planeadores.

El claro ejemplo para representar la docencia aeronáutica durante esta época lo puede propor-

cionar el Rey Emérito don Juan Carlos I, habiendo realizado parte de su plan de formación militar en la Academia General del Aire durante el curso académico 1958-59, encuadrado en la undécima promoción. El Rey realizó su primer vuelo el 16 de septiembre de 1958 en la «Bücker». También voló la «Mentor» y el «Junkers Ju-52», consiguiendo el emblema de piloto militar en el acto celebrado el día 15 de julio de 1959.

Entrada la década de los 60, concretamente en el curso 1962/63 se renovó la flota disponiendo de los nuevos aviones «North-American T-6», de esta manera la Escuela de Vuelo Básico de Salamanca, creada en 1954 como escalón previo a la enseñanza en reactores, se trasladó a San Javier.

A principios de la siguiente década, coincidiendo con la entrada en servicio de los aviones «Hispano HA-200 Saeta» en el curso 1971/72, la AGA recuperó la formación de los aspirantes a los cuerpos del entonces Ejército del Aire, que hasta entonces se formaban en diversas escuelas. Esta se realizaría a partir de 1976 en Granada, en el curso impartido por el Centro de Selección de la Academia General del Aire (CSAGA). No obstante, 4 años después se trasladaría a Los Alcázares, localidad colindante con San Javier, hasta la reforma de la enseñanza militar en 1986 que suprimió dicho curso.

El reemplazo para el «Hispano HA-200 Saeta» sería el emblemático «C-101 Aviojet», siendo ambas aeronaves de producción española. También conocido cariñosamente por los alumnos como «Culopollo» o «Culopo» ha sido una de las aeronaves insignia de las fuerzas aéreas españolas desde su entrada en servicio en 1980. En sus más de 40 años de servicio en la Academia General del Aire, acumula más de 200.000 horas de vuelo, superando así a la «Bücker». Además, el mismo ha adquirido gran popularidad a lo largo de todos estos años debido al hecho de ser la aeronave utilizada por la patrulla

acrobática del Ejército del Aire y del Espacio en sus exhibiciones, la conocida Patrulla Águila.

Al igual que su padre, el actual Rey don Felipe VI, formando parte de la XLI Promoción, cursó sus estudios en la Academia General del Aire durante el curso 1987/88, obteniendo el despacho de teniente el día 10 de julio de 1989. Su formación aeronáutica estuvo ligada a la «T-34 Mentor», el «C-101» y «C-212 Aviocar».

Junto al «C-101» es digna de mención la «Enaer T-35C Pillán» introducida en 1987, protagonizando ambas aeronaves la docencia aeronáutica prácticamente desde entonces. De construcción chilena, es el sustituto directo de las labores de la «T-34 Mentor» en la Escuela Elemental. A nivel operativo, puede presumir de haber prestado 106.208 horas de vuelo, una cifra muy destacable.

Actualmente cursan sus estudios en la Academia General del Aire, alumnos pertenecientes al Cuerpo General, Cuerpo de Intendencia y Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire y del Espacio, con el fin de alcanzar el empleo de teniente al finalizar sus respectivos estudios. Además, los alumnos de los Cuerpos Comunes de la Defensa también realizan parte de su formación en este centro.

Para explicar gran parte de la formación que reciben los futuros oficiales hoy en día hace falta remitirse a la Ley 39/2007 de la Carrera Militar, que introdujo un nuevo modelo de enseñanza militar a partir del curso 2010/2011. A causa de esta, se crea el Centro Universitario de la Defensa (CUD) de San Javier, mediante un convenio de adscripción entre el Ministerio de Defensa y la Universidad Politécnica de Cartagena. De este modo, se permite proporcionar una titulación de Grado a los alumnos de la AGA como ingenieros de Organización Industrial, junto con las enseñanzas propias militares y aeronáuticas.

En definitiva, la Academia General del Aire, desde el inicio de su actividad docente allá por 1945, acumula más de 953000 horas de vuelo de enseñanza en más de 17 modelos de aeronave distinta. Habiendo formado 11000 alumnos desde entonces.

FORMACIÓN EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE FORMACIÓN CASTRENSE

A diferencia de otros conceptos sobre los que se arraiga la formación del oficial, la inculcación de los valores castrenses que debe poseer todo militar arranca desde el primer día que el alumno cruza la puerta de la academia.

De este modo, el mismo día de incorporación, los alumnos recién ingresados comienzan la deno-



Pasando revista en San Javier, Academia General de Aire.

minada Fase de Acogida, Orientación y Adaptación a la Vida Militar, de dos semanas de duración, en la que se trata de enseñar todos los aspectos básicos de la profesión de las armas: empleos, divisas, el saludo militar, la correcta policía... Durante esta primera fase todas aquellas plazas que quedan vacantes debido a la renuncia por parte de algún alumno son cubiertas por los aspirantes que se han quedado en lista de espera. Una vez finalizado este periodo se inicia «el campamento», de igual duración, en las que se instruyen destrezas propias de cualquier militar. En total, un mes en el que los recién ingresados se enfrentan a una gran cantidad de cambios en muy poco tiempo, donde la presión y la exigencia requeridas resaltarán valores como, por ejemplo: la disciplina, el compañerismo, el liderazgo... Todos ellos se manifestarán como nunca antes en la vida de los aspirantes. Y, de este modo, los acompañarán por el resto de su carrera.

A partir de ahí, el cadete, que seguirá manteniendo dicho empleo generalmente hasta no cursar tercer curso (dependiendo del plan de estudios correspondiente), ha de regirse por el régimen interno que la formación exige, reglado por el «Procedimiento Operativo 60-40, Régimen Interior en la Academia General del Aire». Es por ello por lo que, sobre todo al comienzo de su estancia, las revistas sean algo cotidiano en su vida diaria; bien sea, por lo general, de taquilla, uniformidad o estancia. En lo que respecta a esta última, llamada «Escuadrilla», cabe reseñar que siendo cadete esta se trata de una «nave corrida» con capacidad de hasta 40 personas, donde el espacio del alumno comprende una mesa, una taquilla y una cama; en consecuencia, tanto la convivencia como el respeto se vuelven esenciales entre compañeros, creando un lugar donde los buenos momentos personales pronto se convertirán en colectivos.



Homenaje a los caídos en la AGA.

En lo que respecta a servicios, los cadetes han de garantizar la vigilancia de cada «Escuadrilla», así como del armamento que en estas se puedan encontrar, mediante los servicios de «cuartel» o de «imaginaria»; diferenciándose estos en que los primeros son diurnos, mientras que los segundos son nocturnos. Por último, mientras se encuentran en posesión del empleo de cadete los futuros oficiales completan su instrucción castrense participando en distintos ejercicios militares programados en su formación.

Una vez adquirida la condición de alférez alumno cambia la dinámica, ante la exigencia de una mayor responsabilidad y proactividad. El principal servicio, coloquialmente referido como «AASI» entre los alumnos, hace referencia al acrónimo de «Alférez Alumno de Servicio Interior»; durante una semana el alumno debe ayudar al capitán en sus funciones dirigiendo uno de los distintos cursos, asumiendo así sus primeras prácticas de ejercicio de mando. A la figura del «AASI» se le complementa el «Galónista», alumno distinguido de cuarto que viene a supervisar al primero a la vez que realiza sus mismas labores; en todo caso, su servicio se repite en más ocasiones a lo largo del año académico y siempre con el mismo curso. En lo que respecta a los ejercicios militares, el ascenso conlleva para los alféreces la responsabilidad de dirigir, coordinar y organizar las maniobras a las que les hayan sido designados como mando, además de la participación en el resto de las programadas.

FORMACIÓN ACADÉMICA

En ese aspecto resulta muy relevante hacer una diferenciación entre aquellos alumnos que entran sin título universitario «STP», a aquellos que lo hacen con el «CTP», puesto que para estos últimos su plan

de estudios, así como la duración de su estancia en la Academia General del Aire, se ve en gran medida reducida. No obstante, cabe destacar que a todos ellos son comunes asignaturas de carácter militar, que completan desde el ámbito teórico la formación castrense del alumno.

En todo caso, la formación para todos los futuros oficiales del cuerpo general sin titulación previa gira en torno al grado de ingeniería de Organización Industrial impartida por la facultad del Centro Universitario de la Defensa adscrito a la Universidad Politécnica de San Javier. Si bien el grado, que consta de 5 años incluyendo el trabajo de fin de grado, aborda principalmente conceptos propios de una ingeniería, donde las nociones matemáticas y físicas resultan esenciales; también incluye distintas asignaturas relacionadas con el derecho, los idiomas, o la administración de empresas.

No siempre ha sido así, puesto que el sistema actual se remonta Ley 39/2007 de la Carrera Militar, introduciendo, a partir de 2010, un nuevo modelo de formación académica. De este modo, los tenientes egresan con la titulación de ingeniero de Organización Industrial.

FORMACIÓN AERONAÚTICA O TÉCNICA

De la misma manera que en el apartado anterior el criterio más importante de diferenciación se trataba de la manera de ingreso, con o sin titulación; en este caso se trata de la especialidad.

En primer lugar, los alumnos del cuerpo general de la especialidad de vuelo compaginan sus estudios con esta disciplina a lo largo de 3 cursos, de tercero hasta quinto, siendo el último año en otro centro de formación según la especialidad escogida.

Consecuentemente, en tercero ingresan en la Escuela Elemental, encargada de instruir en vuelo visual a lo largo de dos fases de enseñanza: transición y acrobacia, y formaciones. De este modo, los alumnos dan sus primeros pasos en la instrucción aeronáutica a bordo de la «Enaer T-35C Pillán». En ella, los futuros oficiales adquieren sus primeras sensaciones relacionadas con el vuelo y, pronto llegan las denominadas «sueltas», es decir, los primeros vuelos en solitario que todos los pilotos guardan con tanto cariño; de hecho, este logro se conmemora tradicionalmente en la academia rapando una «T» en la parte posterior de la cabeza del afortunado.

Una vez en cuarto, comienza la Escuela Básica, la cual refuerza los aspectos enseñados en el curso anterior, ampliándolos a conceptos más avanzados, además de introducir al alumno en navegaciones y



Desfilando ante los Reyes don Felipe VI y doña Leticia.



Fin de los estudios, entrega de los Despachos.

vuelo instrumental. El veterano «C-101» es el aparato que ha sido utilizado hasta ahora para realizar dicha instrucción, no obstante, el curso académico 2022/2023 inaugura la «PC-21», el nuevo avión entrenador del Ejército del Aire y del Espacio que supone un salto cualitativo hacia delante en la calidad de la enseñanza.

Según la aptitud de vuelo desempeñada a lo largo del cuarto y su rendimiento académico, los futuros oficiales podrán escoger plaza para realizar quinto curso en una de las siguientes escuelas de especialidad: caza y ataque en el Ala 23 ubicado en Talavera de la Real (Badajoz), transporte en el 744 Escuadrón en Matacán (Salamanca), helicópteros en el Ala 78 situado en Armilla (Granada), y la recién introducida especialidad de UAS (Unmanned Aircraft Systems) ubicada en Matacán también.

En cuanto, la especialidad de «DCA», acrónimo de «Defensa y control aéreo», reúne a todos aquellos alumnos que han ingresado mediante promoción interna, o bien cuyo plan de estudios ha sido redefinido a causa de no haber superado satisfactoriamente los requisitos fundamentales para mantener la aptitud de vuelo a lo largo de los cursos correspondientes. En todo caso, estos alumnos, una vez adquirida la condición de alférez, además de estar encargados de la formación de los nuevos cadetes durante el primer mes de adaptación; también realizan un curso básico de paracaidismo, generalmente en el cuarto año de formación, aunque dependiendo del plan de estudios de cada alumno. Este se realiza en la Escuela Militar de Paracaidismo ubicada en Alcantarilla (Murcia) y consta de: dos saltos sin equipos, dos con equipo, uno nocturno y otro por rampa. El último año de instrucción de esta especialidad se realiza tanto en la Escuela de Mando y Control (EMACOT) en Madrid, como en la Escuela de

Técnicas, de Seguridad y Defensa (ETESDA); donde se profundiza en materias propias en «DCA».

Por último, cabe reseñar que la última fase formativa de la especialidad de ingenieros e intendencia se realiza en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) de Madrid. Siendo esta estancia para los primeros durante su único año de formación, y para los segundos a lo largo del último de los dos que realizan.

UN VISTAZO HACIA EL FUTURO

La Academia General del Aire, ante la exigencia organizacional que tiene como centro de formación de oficiales, ha de ser una entidad en constante evolución. Más aun, últimamente, con todas las restricciones que ha ejercido el COVID en el modo de ejercer la docencia. En cualquier caso, son destacables dos cambios que, sin lugar a duda, reafirman el hecho de que, aun manteniendo la tradición castrense, el Ejército del Aire y del Espacio forma líderes preparados para los conflictos del S.XXI.

En primer lugar, como se ha adelantado anteriormente, la llegada de 24 nuevas unidades «Pilatus PC-21», junto con 2 simuladores, para reemplazar a los «C-101» después de más de 40 años de servicio en la Escuela Básica. Siendo uno de los mejores avión-entrenador disponibles en el mercado, ofrece un salto cualitativo abismal en cuanto a aviónica y sistemas se refiere con respecto a su predecesor. Este último punto es bastante destacable, puesto que conlleva diferentes posibilidades de configuración de la aeronave, traduciéndose así en mayor flexibilidad en la enseñanza del alumno. En palabras de la propia empresa Pilatus, «Fácilmente manejable para los pilotos más novatos, así como un reto para aquellos más experimentados»

Por otro lado, la reorganización de las especialidades del cuerpo general de la escala de oficiales es otro ítem para tener en cuenta. Con la aparición de las especialidades de «Ciberespacio» por un lado, y «Defensa y Control Aeroespacial» por otro; se suprime «Defensa y control aéreo», que hasta entonces aglutinaba las funciones de las dos anteriores. De esta manera, en respuesta a la importancia sobre la que recae la ciberseguridad en los conflictos hoy en día, así como en escenarios de paz, se le otorga mayor protagonismo a esta área dedicándole una especialidad exclusivamente. La primera promoción en constatar este cambio ha ingresado en la Academia General del Aire en el pasado curso académico 2021/2022.

BIBLIOGRAFÍA

<https://www.pilatus-aircraft.com/en/fly/pc-21>

<https://ejercitodelaire.defensa.gob.es/EA/ejercitodelaire/es/organizacion/unidades/unidad/Academia-General-del-Aire-AGA/>

Mellado Pérez, Rafael (1993). Academia General del Aire, Crónica de 50 años (1943-1993), TOMO I (Primera edición). Valladolid: Quiron Ediciones.



Por última vez en esta Academia, ¡¡Rompan filas!!

Mellado Pérez, Rafael (1993). Academia General del Aire, Crónica de 50 años (1943-1993), TOMO II (Primera edición). Valladolid: Quiron Ediciones.

Carta de Bienvenida a la AGA 2021/2022 ■



Mirando hacia atrás con admiración

15 Mujeres que hicieron historia en la aviación

Tomado de ICC/MÉXICO

A lo largo de la historia de la aviación innumerables mujeres han marcado hitos que al día de hoy son trascendentes.

Sus hazañas quedaron registradas para ser recordadas y reconocer la importancia de su presencia en el mundo de la aeronáutica.



1. Amelia Earhart

Pionera en la aviación en Estados Unidos. Fue la primera mujer aviadora en cruzar el Océano Atlántico en solitario, en 1932. También estableció muchos otros récords y escribió libros sobre sus experiencias de vuelo.



2. Olive Ann

Conocida como la «Primera Dama de la Aviación». En 1932 cofundó la compañía aeroespacial Beech Aircraft Corporation, dedicada a la manufacturación de aviones comerciales y militares. Ha sido la mujer que ha recibido más premios y nombramientos honoríficos en la historia de la aviación.



3. Amy Johnson

Considerada una de las pioneras de la aviación británica. Su pasión por volar la llevó a ser la primera mujer en volar sola de Gran Bretaña a Australia, en 1930, cuando tenía tan solo 26 años.



4. Katharine Wright

Fue hermana de Wilbur y Orville Wright. Ella fue una persona clave para que avanzara el negocio de aviación de sus hermanos. En 1909 fue la primera mujer en ser invitada a una reunión de Aero-Club de Francia y recibir la legión de honor en reconocimiento por sus contribuciones a la aviación.



5. Raymonde de Laroche

Nacida en París, Francia, fue la primera mujer en obtener una licencia de piloto, el 8 de marzo de 1910.



6. Emma Lilian Todd

Fue una inventora estadounidense y se le atribuye ser la primera mujer en el mundo en diseñar aviones. En 1906 exhibió su primer aeroplano.



7. Thérèse Peltier

En 1908 se convirtió en la primera mujer en volar un aeroplano en Turín, Italia, donde voló alrededor de 200 metros en línea recta a dos metros y medio del suelo.



8. Hélène Dutrieu

Pasó de ser una campeona mundial de ciclismo a ser una pionera en la aviación y realizar varias hazañas. Es la primera mujer aviadora y fue la primera belga en obtener una licencia de piloto, en 1910; también fue la primera en volar un hidroplano, en 1912.

En 1956 creó la Copa Hélène Dutrieu-Mortier que otorgó un premio de 200 mil francos a aviadoras francesas y belgas.



9. Lydia Zvereva

Fue una pionera en la aviación rusa. En 1911 fue la primera mujer en su país en obtener una licencia de piloto y en 1914 se convirtió en la primera aviadora en realizar una maniobra acrobática, un bucle.



10. Emma Catalina Encinas Aguayo

En 1932 se convirtió en la primera mexicana en obtener una licencia de piloto, la cual no obtuvo fácilmente dado a que las escuelas de aviación no la admitían por ser mujer, pero finalmente pudo ser entrenada en la Base Balbuena.

Fue una protegida del cuerpo aéreo mexicano y llegó a volar aviones del gobierno.



11. Helen Richey

Fue una aviadora pionera que en 1934 fue la primera mujer en ser contratada como piloto por una aerolínea comercial en los Estados Unidos. También fue la primera en ser parte del servicio de correo aéreo en dicho país y una de las primeras instructoras de vuelo en el mundo.



12. Marie Marvingt

Esta aviadora francesa fue la primera mujer piloto de combate durante la Primera Guerra Mundial. Además, al ser una enfermera quirúrgica calificada, fue la primera enfermera entrenada y certificada para los servicios de ambulancia aérea.



13. Ruth Law

Una pionera en la aviación que a lo largo de su vida realizó diversas hazañas, como ser la primera mujer en hacer un vuelo nocturno o en realizar la acrobacia de bucle en bucle en un avión. Sin duda, su mayor contribución fue su lucha para romper con los estereotipos que había en ese entonces sobre las mujeres en la aviación. Incluso escribió el artículo «Let Women Fly!», que inspiró a futuras aviadoras.



14. Jackie Cochran

Fue una piloto estadounidense que además de haber sido la jefa de las Mujeres Pilotos del Servicio de la Fuerza Aérea (WASP) durante Segunda Guerra Mundial, se convirtió en la primera aviadora en romper la barrera del sonido en 1953.



15. Geraldine Mock

Realizó la gran hazaña de ser la primera mujer en dar la vuelta al mundo sobre un avión en solitario, en 1964. Esto lo logró en un avión de un solo motor, un Cessna 180 que fue bautizado como el «Spirit of Columbus» y apodado como «Charlie».

Estrellas en el cielo

Ha habido en le escena general de convivencia humana, personas que por su preparación capacidad y esfuerzo han alcanzado fama y popularidad convirtiéndose en ejemplo y estrellas inalcanzables para otros individuos coetáneos.

Queremos hacer aquí un resumen de parte de aquellos personajes que además de su ejemplo personal en otras profesiones, fueron personas destacadas en el mundo de la AVIACIÓN.



1.- JAMES STEWART

Hay grandes estrellas de cine, grandes aviadores. Grandes luchadores y grandes líderes. pero pocos han logrado sobresalir en todas estas categorías, James (Jimmy) Stewart es uno de los que lo han hecho. A la edad de 32 años. ya habiendo ganado un premio de la Academia. Apeló con éxito contra un rechazo médico por parte del ejército, con el pretexto de que era demasiado delgado, y comenzó a entrenarse como piloto. Después de servir como instructor, Stewart logró ser asignado a una unidad de combate, volando el B-24. Rápidamente, se armó de valor y cumplió 20 misiones en condiciones difíciles. Dirigió personalmente formaciones de varios cientos de bombarderos. Al final de la guerra, comandaba un escuadrón completo y se había convertido en uno de los pocos hombres en la historia se ha pasado del grado de soldado raso al grado de coronel en tan solo cuatro años. Stewart permaneció en la Reserva de la Fuerza Aérea de EE. UU. hasta 1968, tomando su lugar como general de brigada. ¡Hogar del legendario piloto estrella, el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles! fue renombrado en 1997, para darle el nombre de «James Stewart.»

2.-WAYNE MORRIS

Este, era la estrella de los muchos western, clásicos de 1937 conocido como *Kid Galahad* – De los muchos actores de los westerns de La serie B, fue la única estrella que se convirtió en un AS cazador de ases. Pilotaba un FGF Hellcal de la marina. Morriss voló 57 misiones de combate durante la Segunda Guerra Mundial y derribó oficialmente siete aviones japoneses antes de que como un auténtico marinero muriese a bordo de un barco pero no en la batalla.



Él falleció de un ataque al corazón. En 1959, iba de observador, viendo maniobras aéreas, con su antiguo comandante.

Él fue enterrado en el Cementerio Nacional de Arlington cerca de su hermano, piloto de B-17, mencionado en la Orden de un combate durante la Segunda Guerra Mundial.

3.- CLARK GABLE

Este ícono de Hollywood ganador de un Premio de la Academia actuó en muchas misiones de combate sobre Alemania durante la Segunda Guerra Mundial, como camarógrafo y ametrallador. Este ícono de Hollywood ganador de un Premio de la Academia actuó en misiones de combate sobre Alemania durante la Segunda Guerra Mundial r, como camarógrafo y ametrallador. Siendo ya una estrella de Hollywood, se dedicó a las Fuerzas Aéreas Navy de EE. UU. en 1942, poco después de que su adorada esposa, Carole Lombard, falleciera en un accidente de aviación. Cable, tras inscribirse voluntariamente en la Fuerza Aérea y recibir formación de oficial y ametrallador, entonces de 41 años, se fue a Inglaterra a dirigir “ un documental sobre la juventud en combate. Durante su estancia él mismo se fue voluntario para (las peligrosas misiones de combate en B.17 para tener imagenes autenticas, para su trabajo que. según todos los informes debín ser sobresaliente. donde se le dijo condecoró con la Cruz de Vuelo Distinguido acompañada de una Medalla Aix” como recompensa por “este logro trabajo excepcionalmente notable”. Otro que le marca de atención el Reichs-marshall nazi, Hermann Gôring. Ofreció



una recompensa sustancial para cualquiera que capturara a Gable con vida. Francamente, a Gable “no le importaba un carajo”. Estaba volando de todos modos pero ya Estados Unidos había emitido millones de licencias de piloto desde que Glenn Curtiss obtuvo el primero en 1911. De estos, un número bastante sorprendente: hormigas de celebridades se convirtieron en pilotos consumados e incluso en aviadores decorativos. Uno de ellos fue incluso un cazador de ases en tiempos de guerra..

4.- WILLIAM A WELLMAN

Esta leyenda de Hollywood ha dirigido, producido o protagonizado casi un centenar de películas, muchos de los cuales se consideraron «clásicos» en la actualidad. Mientras que los Estados Unidos estaban a punto de entrar en la Primera Guerra Mundial en 1917. El joven «Wild Bill» nunca logró unirse al Servicio Aéreo de los EE.UU. (EE.UU. no había declarado la guerra a Alemania) y tomó el barco para Francia. Se unió a la Legión Extranjera y aprendió a volar con la aviación militar francesa. Él fue alistado. en la Escuadrilla Lafayette el escuadrón Lafayette, logrando tres victorias confirmadas en combates aéreos. Después de la guerra, se embarcó en el cine y en el camino aterrizó con su avión sobre el césped de Douglas Fairbanks. icono legendario de Hollywood. para pedirle trabajo. Wellman también fue en cierto modo, el «piloto militar más joven de la historia». Inscrito como fecha de nacimiento de



su fecha la de un 29 de febrero de un año bisiesto, él técnicamente tenía solamente 5 años cuando luchaba con con la escuadra La Fayette. Recomendamos ver la película FLY BOYS



5.- HOWARD HUGHES (1905-1976)

Este excéntrico multimillonario también fue un cineasta de éxito a la vez que un consumado aviador de renombre. Su clásico “Los Ángeles del Infierno» film de aviación de 1930 fue una película muy popular, pero costó un precio escandalosamente alto de 3,8 millones de dólares; este film fue un auténtico fiasco financiero. Hugues también fue un destacado diseñador de aeronaves «un inventor”. Sus innovaciones incluyen el remachado al ras y hélice de paso

variable 51, pero su contribución más notable fue su hidroavión todo de madera, Hugues H-4 Hercules. más conocido como Spruce Goose. Este verdadero mamut de ocho motores sigue siendo el avión más grande jamás construido. En sus últimos años, el excéntrico Hughes se volvió cada vez más solitario y su comportamiento más amargo. Cuando murió, su apariencia estaba tan descuidada que tuvo que ser identificado por sus huellas dactilares. Cuatro cien aspirantes a herederos lucharon por una parte de su patrimonio de dos mil millones de dólares, pero solo un puñado recibió algo. Este multimillonario excéntrico también era un cineasta feliz y un aviador de renombre. una película tremendamente popular, pero a un precio escandalosamente alto de \$ 3.8 millones; este fin un fiasco financiero. Hugues también fue un destacado diseñador de aeronaves, un inventor. Sus innovaciones incluyen el remachado al ras y la hélice de paso variable, pero su contribución más notable fue su hidroavión totalmente de madera, Hugues H 4 Hercules. más conocido como Spruce Goose. Este verdadero mamut de ocho motores sigue siendo el avión más grande jamás construido. En sus últimos años, el excéntrico Hughes se volvió cada vez más solitario y su comportamiento más amargo. Cuando murió, su apariencia estaba tan descuidada que tuvo que ser identificado por sus huellas dactilares. Cuatro cien aspirantes a herederos se pelearon por una parte de su patrimonio de dos mil millones de dólares, pero solo un puñado terminó recibiendo algo.



6.- GENE AUDRY

El famoso «Singing Cowboy» era un hombre talentoso, fue uno de los ídolos de los westerns,

Estrella de la canción, inteligente hombre de negocios, participó en 98 películas, grabó 655 discos y llevó a cabo un musical de éxito RUDOLF, EL RENO DE L NARIZ ROJA. También fue un consumado aviador. En 1942 el artista, patriota, cambió voluntariamente su ingreso anual de 600.000 dólares por los 150 dólares por mes que tenía asignados A un sargento mecánico del Cuerpo Aéreo del Ejército de EE. UU. Servil al Aire Comando de Transporte. realizó algunos de los vuelos de más difíciles y peligrosos . Murió a consecuencias de un linfoma canceroso.



7.- TED WILLIAMS (1918-2002)

Este jugador de béisbol del Salón de la Fama fue el mejor bateador de todos los tiempos. También fue un consumado aviador militar que sirvió en dos guerras. Cuando aceptó una suspensión de incorporación a principios de la Segunda Guerra Mundial, el público lo criticó por ser antipatriótico y, quizás aún más doloroso para Williams, los Quaker Cats cancelaron su contrato de patrocinio. Así que decidió inscribirse en el programa de aviación del Cuerpo de Marines de la Marina de los EE. UU. Williams, un piloto instintivo, se desempeñó como instructor hasta el final de la guerra, antes de reanudar su carrera como jugador de béisbol.

Durante la participación de los Estados Unidos en la Guerra de Corea, Williams una vez más cambió su uniforme de los Medias Rojas por equipo de vuelo. Voló 39 misiones de combate, escapando por poco de una lesión cuando volcó su avión aterrizando de vientre. Williams le prendió fuego al avión antes de irse. Un compañero de escuadrón dijo que Williams era un piloto ordinario e lo correcto: “Ted es un marino gun-ho”. Este cumplido realmente significó

algo, especialmente porque quien así opinaba era el futuro astronauta y senador John Glenn. Prende fuego a su avión de combate. Un compañero de escuadrón dijo que Williams era un piloto ordinario e hizo un buen trabajo: “Ted es un infante de marina entusiasta”. Ese cumplido realmente significó algo, especialmente porque provino del futuro astronauta y senador John Glenn.



8.- ED McMAHON (1923-2009)

Otro exaviador de la Marina, mejor conocido por otras actuaciones. McMahon se hizo conocido como locutor, asistente y, finalmente, compañero de Johnny Carson, presentador del gran programa de televisión nocturno *The Tonight Show*. Todas las noches desde 1962 hasta 1992, los espectadores podían sintonizar para escuchar su firma “¡Y ahora aquí estáaaaaaaaaaaaaah!” Al igual que Ted Williams, McMahon recibió su entrenamiento de vuelo durante la Segunda Guerra Mundial, se desempeñó como instructor y volvió al servicio activo durante el conflicto de Corea. Voló unas 85 misiones de combate y terminó el grado de coronel.

9.- CLIFF ROBERTSON (1925)

Esta seductora estrella del escenario y la pantalla es también uno de los mejores abogados de aviación en los Estados Unidos. Robertson protagonizó unas 58 películas en una carrera que abarca casi tantos años. Él es quizás mejor recordado por su papel de John F. Kennedy, lleno de energía en la película popular de 1963, *PT-109*, película para la cual JFK había elegido personalmente a Robertson.

El actor tiene varias titulaciones aeronáuticas y una variedad de dispositivos que vuela regularmente.



A lo largo de los años, ha adquirido una amplia gama de electrodomésticos comerciales y de colección. Él una vez incluso alquiló uno de sus aviones históricos, un auténtico caza Messerschmitt alemán de la Segunda Guerra Mundial, para «disparar» sobre él en una de sus películas.



10.- JOHN TRAVOLTA

Volar es más que un capricho pasajero para esta estrella de cine de renombre internacional. Al igual que el cine, ha sido una pasión desde la infancia. Conocido por su papel en «Fiebre del sábado noche», Travolta comenzó a tomar clases de natación a los 16 años y recibió obtuvo su licencia de piloto en 1974. Desde entonces, ha registrado unas impresionantes 5.000 horas de vuelo y está calificado en una variedad de aviones de alto rendimiento, incluido el Boeing 747. Aficionado a las aerolíneas, según él mismo admite, Travolta ha sido embajador itinerante de buena voluntad de la campaña Quantas de Australia en 2002.

Desde entonces, ha volado su veterano Boeing 707 de los setenta, que alguna vez fue propiedad de Quantas, alrededor del mundo. Cualquiera que dude del alcance de la pasión de Travolta por la aviación debería hablar con su hijo: su padre le llama... Jett!! ■

Con pluma ajena

Preludio de la batalla

Recogemos aquí desde el prefacio del libro «Diario de la guerra de un piloto aviador» publicado en Francia en 1914, en tanto en aquellas horas previas se confirmaban las noticias de comienzo de la Gran Guerra (1914-1918). Dada su publicación en horas de conflicto los nombres del autor y de sus protagonistas, son preservados con guarismos irreales a continuación de la inicial de sus verdaderos nombres. (J.D.V-E B.)

LAS MALAS NOTICIAS

Mirafiori (Turín), julio de 1914.

EN HORAS DIURNAS el trabajo duro se hacía en el hangar, bajo las sábanas recalentadas; cerramos las puertas por la intolerable radiación solar, y trabajamos alrededor del avión, en un horno saturado de vapor, calor de gasolina y el olor inquietante del «novavia», con el que barnizábamos los entelados de fuselajes y planos. Las horas de calor se pasaban así, dolorosamente. Un equipo de mecánicos italianos, semidesnudos y empapados de sudor, se empeñan en montar nuestro nuevo motor, a toda prisa, porque el tiempo se acaba y el trabajo debe estar terminado mañana al amanecer. ¡Mañana!

¡Y, de repente, me encuentro pensando en este mañana lleno de incertidumbre, cargado de un destino formidable! Al mediodía, los diarios que llegaban de la ciudad daban por inevitable la guerra, luego, más tarde llegaban noticias casi tranquilizadoras por teléfono. Ahora el sol se está poniendo y hago abrir de par en par las puertas del hangar, y, de repente; el esplendor de una tarde estival en Italia nos aparece, con su gracia y su fuerza, sobre la inmensidad vacía del aeródromo. Nos rodean los campos, los canales rectos llenos de agua corriente, con sus largas hileras de moreras que los bordean, hasta el horizonte incierto donde se desvanecen los cerros; entonces es, en norte y al oeste, el circo alpino que erige su magia en el cielo. El cielo allí, posee tanta serenidad en este paisaje familiar, tanta dulzura en esta hermosa tarde de verano, tanto canto de pájaros, tanto verdor y flores junto a las corrientes de agua, que no puedo fijar mis pensamientos en el horror de una guerra inminente, ni creer que tal cosa es posible. Y, a pesar de las voces extrañas que resuenan a mi alrededor, a pesar de los cantos de los segadores, con la cadencia desacostumbrada de su ritmo, no siento esa impresión de destierro, de desorientación que se siente tan amargamente en las horas de crisis. Poco a poco, bajo la luz moribunda, en una paz más suave y recogida, llega la tarde. Los pájaros están en silencio, y todo lo que puedes escuchar es el



ruido intermitente del motor de un avión, allá, hacia los hangares militares, y esos cantos de segadores en los caminos. Los mecánicos, exhaustos, llegaron al umbral, en busca de alivio al calor sufrido, todos desaliñados, cubiertos de aceite y sudor; Escapando de este calor concentrado en medio de los fuertes olores de gasolina y barniz, respiran deliciosamente el olor de la vegetación y el frescor que sube de la tierra y de las aguas corrientes, ofreciendo sus pechos desnudos al aire de la tarde. Y los dejo descansar, porque están cansados, y también porque estoy esperando a su líder, el ingeniero Cx., mi amigo, que ha ido al pueblo vecino a buscar noticias de; sí... es la guerra, ¿de que sirve apurar un trabajo que se ha vuelto inútil?: tendre que irme allí con mis aviones y partir, partir inmediatamente para mi país amenazado.

A medida que pasan los momentos, la espera se vuelve más dolorosa; un presentimiento siniestro oscurece por un momento mi meditación, luego, inconscientemente, por esta naturaleza en reposo y toda la alegría terrenal esparcida, empiezo a esperar de nuevo.

Para dar alimento a este optimismo instintivo y en cierto modo reflejo, me dirijo al teléfono; Tenía la esperanza de recibir alguna noticia, aunque el militar (al que pertenece) es especialmente discreto en materia de política exterior. Mientras sigo el camino más allá del cuartel de las tropas, me cruzo con un equipo de mecánicos alemanes, que han salido del hangar donde están montando un «aviatik». Pasando cerca de mí, cantan; No entiendo la letra, pero el aire es agresivo y salvaje; la lanzan con un mimo provocador, que no contrasta con su vulgaridad gratuita e igualmente provocadora e inquietante; hay algo hosco y amenazante en ellos, y de repente siento repugnancia por estos hombres, ayer todavía indiferentes; de repente los siento muy distantes y muy disímiles, con su aire de furia socarrona, como perros en rebeldía. Y eso es sorprendente y casi doloroso para mí, tan repentina e inesperada es esta sensación de otra raza hostil. De repente, llega una motocicleta; lanzado como un proyectil, se precipita sin contemplaciones en el grupo hosco que se dispersa con gritos de ira y viene

hacia mí. Reconozco al amigo Cx., que, llevado por sus andanzas, me hace un gesto de incertidumbre al pasar: ¡Nada! A pesar mío, me siento aliviado. Estos Boches, con sus cantos salvajes, habían reavivado mis oscuros presentimientos. No es que tema la guerra, pero no me gusta, a pesar de toda su atracción de grande aventura; y entonces percibo dentro de mí que la hora es mala, que necesitamos prepararnos para el duelo inexorable; y que tantos trabajos iniciados, tantos proyectos a punto de eclosionar, ¡necesitan una pausa, un respiro! En lo más profundo de mí, no puedo creer que esto sea posible, esta prisa, esta devastación y esta matanza de la guerra moderna entre los pueblos más civilizados de la tierra. Con un giro brusco, mi amigo volvió hacia mí; detiene su moto y, todavía en el sillín, me explica: «No hay noticias especialmente alarmantes, la espera es prolongada, lo que puede traer un momento de calma; debo agregar sin embargo que, si no hay notas oficiales, el transportador de una casa de tránsito habría anunciado que la frontera está ahora cerrada en Modane, y la movilización a punto de decretarse en Francia. Por su parte, mi amigo no confía en estas habladurías, y cree que debemos seguir adelante con el trabajo en el avión, probarlo al amanecer y partir inmediatamente para la Toscana, donde nos llaman nuestros compromisos. Tanta confianza por parte de este amigo italiano, que sé astuto y entregado, ha fortalecido mi optimismo, y juntos volvemos a los galpones. Ahora ha llegado el anochecer; las montañas desaparecen en el lejano horizonte y se encienden las primeras estrellas; el aeródromo es un gran desierto, donde, suavemente, preludia el concierto de las noches de verano; entonces comienza la magia de las luciérnagas: es, primero, a ras de suelo, a nivel de las altas hierbas, un pequeño destello azulado, tan rápido, tan fugaz, tan vacilante en la penumbra, que uno empieza a dudar de la realidad de esta sutil fantasmagoría. Entonces, aquí y allá, nacen y se afirman otras luces, más deslumbrantes y más numerosas a medida que aumenta la sombra. Y siempre estos pequeños destellos lineales aumentan en intensidad y frecuencia, con su pequeño estallido de chispa instantánea. Pronto, sobre las aguas negras, donde los árboles de las riberas espesan la sombra, se organizan las cuadrillas luminosas, y esta danza silenciosa de estrellas, con los estallidos repentinos de puntos de luz súbitamente exasperados, tiene algo de mágico y misterioso. Ahora, en el crepúsculo, la fantasmagoría gana cada vez más cerca, la oscuridad centellea y caminamos hacia nuestro hangar en medio de estos enjambres de luciérnagas. Alrededor de los aviones, los hombres volvieron al trabajo después de una breve comida; han encendido sus llamas de acetileno, y comienza el trabajo de la noche, más doloroso y más febril después de este día de calor extenuante.

Enteramente entregado a mi trabajo, casi olvido las trágicas preocupaciones de la tarde, y me esfuerzo, aplicando una concentración constante, por conjurar lo mejor que puedo los posibles fallos de mi avión, estas traiciones de las cosas, que son nuestras. preocupación perpetua. Y así se prolonga el trabajo nocturno; a pesar de todo nuestro hábito, hay algo nervioso e inusual en ello; los ruidos más pequeños adquieren una resonancia hostil; los faros de acetileno silban y chisporrotean con un pequeño ruido inquietante. Afuera, es la gran noche y el gran silencio; por todas partes destella la muda fantasmagoría de las luciérnagas que brillan sin resplandecer, centellean con un fuego pálido y muerto, a pesar de todo este movimiento frenético, en un silencio impresionante.

Y el trabajo está hecho; los mecánicos, exhaustos, se acuestan al azar y se duermen, mientras yo hago traer una cama de soldado y se acomoda bajo las mismas alas de mi avión; No quiero dejar el hangar, para estar listo al amanecer para probar mi nuevo motor. En el dormitorio, sólo se oye el silbido del acetileno, las láminas del techo crujiendo en el rocío o resonando bajo la rejilla de alguna rapaz nocturna. Acostado en mi cama de soldado, no puedo conciliar el sueño; sueño, y mi pensamiento, a pesar de todo, vuelve constantemente a la guerra; Esfuerzo mis oídos para escuchar los ruidos nocturnos, como para captar la aproximación de una amenaza que acecha en la oscuridad, pero nada perturba el silencio excepto el sonido del agua que corre chapoteando en el arroyo que corre junto al cobertizo. Y de pronto, escucho, muy lejos, un carro, cuyo escape libre resuena en la noche; instintivamente, sin saber por qué, empiezo a seguir la aproximación de este coche con extraordinaria angustia. ella viene; y por el sonido intuyo que está cruzando el pequeño puente a la entrada del aeródromo, se detiene un momento para ser abierta por el centinela; Oigo gemir las puertas, luego el coche que engrana chirriando, gira hacia nuestros cobertizos y viene a toda velocidad. hacia nosotros Se detiene frente a la pequeña puerta que se abre inmediatamente, y entran dos oficiales italianos, parecen sorprendidos de verme allí, con mis hombres, en este hangar iluminado, luego, después de saludarme cortésmente, me anuncian que se declara la guerra entre Francia y Alemania, y que tienen la misión de colocar centinelas frente a los hangares no militares. Ya no escucho; fuertemente erguido, en medio de mis hombres sorprendidos, me lanzo en un auto con Gx, y en a toda velocidad, en la noche oscura, partimos hacia la ciudad, mientras los mecánicos, y hasta los centinelas, gritaban: « ¡Viva la Francia! Inmediatamente, atrapado en un arranque de velocidad, impulsado por un deseo vehemente de acción y lucha, me siento mareado.. y ... me abandono al formidable destino. ■

Rescatado de la historia

El modisto y aviador español

Antonio Fernández

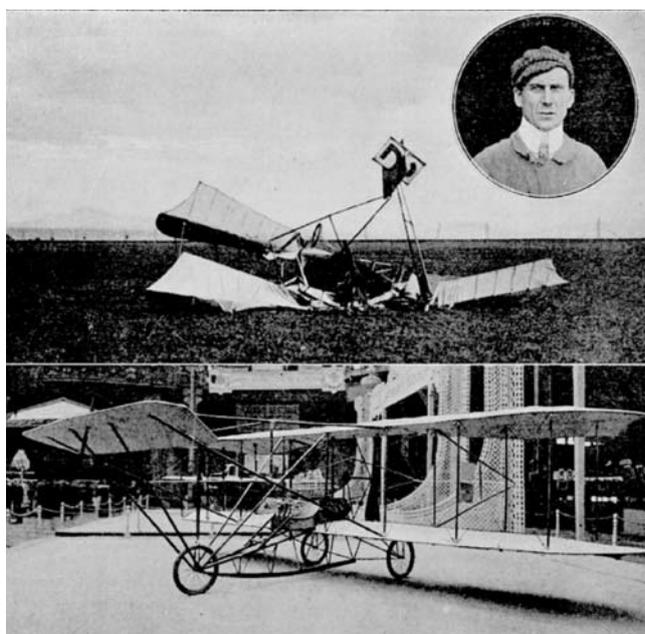
Precursor de la aviación y de su martirologio

(De L'Aérophile, órgano oficial del Aeroclub de Francia, en diciembre de 1909)

EL 6 DE NOVIEMBRE A LAS 7,00 H por la mañana, el aviador español Antoine Fernández llegó al aeródromo de Brague, cerca d'Antibes, para continuar las pruebas de su biplano coincidiendo ya que varios días le habían resultado alentadores. Al examinar el dispositivo con su mecánico Louis Lefèvre, ambos notaron que una parte del mando del timón estaba rota y que debía ser reparada. El mecánico Lefèvre, inicia una ligadura con alambre, pero Fernández prefiere se haga con una cuerda fina, a pesar de las observaciones que hace su mecánico a realizar una reparación rápida pero improvisada hecha con un simple cordón. Esta imprudencia le costaría la vida.

A las 7,30 h. Fernández sale pilotando a volar, ganando pronto una docena de metros de altura; después de un vuelo recto de 300 metros se vuelve sin incidentes a la izquierda nuevamente para hacer otro vuelo en línea recta. A las 600 metros del hangar el aviador trata de volver para aterrizar. Él maniobró el ascensor (nombre que se daba entonces al mecanismo de control de cabeceo), la ligadura con la que habían hecho la reparación no aguantó el esfuerzo del cambio de dirección y el dispositivo sin tal control, volcó y vino contra el suelo. El desafortunado aviador fue precipitado con gran violencia y de cabeza contra el suelo; el motor terminó de aplastarlo rompiéndole la columna. Muerte instantánea. El doctor-empleado llamado por el mecánico Lefèvre, aterrorizado por esta desgracia, solo pudo ver la inutilidad de todo cuidado: la caja torácica estaba aplastada, con el brazo y la pierna izquierdos rotos, sin que hubiera hemorragia externa, ni lesión visible. Fernández deja una joven viuda cuya desesperación es desgarradora y dos niñas el menor de los cuales apenas tiene un mes. A esta desgraciada familia, tan cruelmente golpeada, nosotros Dirección de L'Aérophile la expresamos nuestra simpatía movidos por gran tristeza.

De este modo desaparece trágicamente, después Selfridge, después de Eugène Lefebvre, después del Capitán Ferber, sin haber tenido tiempo de conquistar gran notoriedad, pero en el momento mismo a dónde él estaba llegando con éxito, un aviador muy meritorio y simpático.



El aviador español ANTONIO FERNANDEZ, en el Círculo, el aparato Fernández accidentado y el primer avión FERNANDEZ presentado en el Salón de la Aviación de París. (imágenes de La vie au grand Air)

De nacionalidad española, Antonio Fernández había nacido el 2 de febrero de 1876 en Aranjuez, alrededores de Madrid. Su profesión de sastrería para señoras, donde había conquistado a fuerza de trabajo, una ventajosa situación económica, pero que parecía estar poco preparado para tratar de aviación. Pero Fernández era de los que tienen el gusto innato para las aplicaciones mecánicas y que complementan a veces con verdadero ingenio las deficiencias de sus conocimientos teóricos.

El primer dispositivo construido por Fernández, fue presentado en público en la Semana de Reims. Era un biplano de dimensión reducido, 8 m. de envergadura y 10 m. de longitud. 28 m² de superficie, con alas ligeramente caídas hacia la izquierda. Adelante, gobernante de profundidad biplano, en la parte trasera, sección crucial timón-cola, Motor Antoinette de 24 HP accionando una hélice Chauviere, 2 m. de diámetro. Una sola palanca conectada a un rombo articulado

controlaba las distintas maniobras. Peso 220 kg., sin el conductor.

Ni en Reims ni en Blackpool a dónde fue después obtuvo buenos resultados. Fernández llamado a Niza por los intereses de su oficio, resuelto a continuar su formación en el aeródromo de Antibes. Él trae su dispositivo con un motor más fuerte: 65 HP, y el 7 de noviembre lleva a cabo su acoplamiento al avión con un primer vuelo en línea recta. El entrenamiento se reanudó después de una interrupción causada por el mal tiempo y el desafortunado aviador

estaba haciendo un progreso real; había dado una vuelta completa alrededor de su aeródromo el día anterior; pareció al fin alcanzar la meta de sus largos y meritorios esfuerzos, cuando la muerte le cerró el paso.

Pasaba a formar parte de una lista que con el paso de los años parecía que iba a ser interminable. Ocuparía el 4º lugar en la lista inicial. Tras el americano Selfridge (aparato Wright) y los franceses Lefebvre (aparato Wright) y Ferber (aparato Ferber). ■

VOCACION DE PIONEROS

Desde el momento de su creación y con la intención de conocer mejor al mundo aeronáutico en que se movió y triunfó el aeronauta felguerino JESÚS FERNÁNDEZ DURO, el Círculo Aeronáutico de La Felguera ha mantenido tal intención y cuando analizando sus fondos documentales nos damos cuenta de la gran realidad que ha convertido tales objetivos.

Se puede dar por satisfactorio el coleccionismo de libros y revistas que de la época pionera se han registrado en favor de la oportuna documentación de aquellas fechas (1783 a 1920). Es decir desde la invención o descubrimiento por los Hnos. Montgolfier (aeronaves más ligeras que el aire), globos por aire caliente, y el final de la Primera Guerra Mundial, donde ya hizo su aparición la AVIACIÓN. (maquinas más pesadas que el aire).

Así, aún cuando la colección es privada del Presidente de Honor de la Asociación, está a disposición de aquellos socios que quieran investigar o escribir sobre los tiempos en que Fernández Duro conquistaba los cielos con sus globos Alcotán; Cierzo, Avión y Huracán

En tal biblioteca de PIONEROS, figuran libros escritos en tiempos de los sucesos descritos y así nos encontramos con: «BALLONS aérostatiques de la maniere de les construire, de les faire élever», escrito en francés por A. Lausanne en 1784; «Histoire des ballons et des ascensions célèbres» igualmente en francés (no olvidemos que los franceses fueron los inventores y perfeccionadores de los globos aerostáticos; de los autores A. Sircos y Th. Pallier y publicado en 1876; «Les premieres expériences aérostatiques à Versailles» en lengua francesa y teniendo por autor Charles Hirschauer de 1784.

Hay en dicha biblioteca testimonios de los aerostatos dirigible y de los proyectos irrealizados de máquinas más pesadas que el aire, aeroplanos. Una lista de más de cien libros dedicados a los inicios de la aeronáutica en general y de la aviación en fase ya del siglo XX

Buenos fondos para historiadores y vocación de escritores o divulgadores de las historias leídas.



Hace 88 años

Acompañando a don Juan de la Cierva, a través de la opinión impresa y especializada francesa.

EL INGENIERO ESPAÑOL Juan de La Cierva acababa de realizar en Villacoublay, ante las personalidades oficiales de la aeronáutica francesa, una presentación de una novedosa versión de su autogiro.

Esta «nueva fórmula» del autogiro no es otra que la que representar con una sola palabra: «taxi- aéreo», podría, durante los veinte o treinta años siguientes convertirse en un medio de transporte tan popular como el automóvil y probablemente menos costoso. El nuevo autogiro marcaba, si no el final, al menos una de las últimas etapas de una larga evolución que a continuación trataremos de resumir brevemente para comprender completamente su significado y alcance.

La evolución mecánica del Autogiro

Cuando don Juan de La Cierva hizo maniobrar por primera vez, en el aeródromo de Cuatro Vientos, de Madrid, un «sesquiplano» al que había mutilado sus alas, conservando únicamente su plano de sustentación inferior (el más pequeño) y cuyo plano superior había sustituido por un «molino» horizontal, pocos técnicos daban viabilidad para el futuro de este aparato. El principio era, sin embargo, perfectamente racional: un molino con cuatro palas, girando horizontalmente, proporciona una sustentación aérea equivalente al círculo total cubierto por su giro. Por tanto, era lógico afirmar que instalando un molino de viento de este tipo sobre la cabina de un avión convencional, éste podría encontrar allí un punto de apoyo suficiente para salir de ese suelo. Sin embargo, la primera máquina del Sr. de La Cierva no pudo despegar. Nuevas pruebas trajeron este despegue. Pero este primer arrebato resultó peligroso. El autogiro se gobernaba solo con extrema dificultad. El molino sustentador (no confundir con una «hélice», porque se vuelve loco sobre su eje, sin tomar prestada directamente ninguna energía del motor) era entonces «de una sola pieza»: por lo tanto, constituía, mientras giraba, un verdadero giroscopio autónomo, por lo tanto ingobernable en su inclinación, condición prohibitiva para un aparato volador. Fue entonces cuando el inventor imaginó independizar las alas giratorias uniéndolas al eje horizontal mediante muñones que les permitían oscilar hacia arriba y hacia abajo según la fuerza centrífuga.

A partir de ese momento, el autogiro había encontrado su camino, **donde ha seguido avanzando**. Pero todavía era solo un «avión transformado». Su parti-



Delante del autogiro C-30, a la izda don Juan de la Cierva y a su lado el señor Pierre Cot Ministro del Aire de Francia.

cularidad residía en la flexibilidad de sus maniobras: velocidad de despegue fallido, aterrizaje casi vertical, ralentización extrema durante el vuelo, cuya velocidad podía sin embargo superar los cien kilómetros a la hora. Jamás una máquina voladora había despegado en un espacio tan reducido: apenas cincuenta metros, ni a una velocidad tan baja. Ahora podíamos esperar aterrizar con fluidez en una terraza, en medio de la ciudad. Pero todavía era necesario perfeccionar el dispositivo, en particular para reducir al mínimo la envergadura del avión de transporte que heredó de su padre el avión, y dar a las alas giratorias su máxima eficiencia de sustentación. Hasta entonces estas alas, aunque flotaban en el plano vertical, iban unidas a tirantes que mantenían su equidistancia. Se quitaron las estancias. Las palas se redujeron a un ancho mínimo. Se establece un maravilloso equilibrio entre su apoyo y la rigidez de su plan asegurada por la fuerza centrífuga; ésta depende de la velocidad de rotación del molino, y esta rotación, provocada por

el viento de carrera, aumenta precisamente al mismo tiempo que la velocidad de traslación del vehículo aéreo. Se revela una armonía secreta entre los diferentes elementos del autogiro: el plano fijo ya no entra en el esfuerzo de sustentación: es sólo un estabilizador. En cuanto a las superficies de control, se mantienen por el momento las del avión original: timón en el plano vertical y alerones horizontales. El tren motriz (motor-hélice) y la cabina también siguen siendo los de los aviones clásicos. El año pasado, la colaboración del Sr. Lepère, uno de los mejores ingenieros aeronáuticos franceses, ayudó al Sr. de la Cierva a llevar a cabo la serie de mejoras que hemos expuesto. Un embrague especial, en particular, tiene la función de poner en marcha el rotor de elevación antes de iniciar el despegue. Consecuencia: teóricamente, un viento de 22 metros por segundo es suficiente para que el autogiro P pueda despegar «in situ». Pero esta mejora ya conduce a una complicación del mecanismo de accionamiento. Por no haber soltado a tiempo el embrague del motor y el rotor, se produjo un accidente. El autogiro, en una inclinación inexplicable, se estrelló contra el suelo después de haber subido 30 metros. Es un contratiempo inmerecido en la evolución de autogiro, que por entonces había recorrido 22 millones de kilómetros (de los cuales gran parte en servicio regular en Estados Unidos), sin contar más de un muerto. El inventor tomó la resolución de trabajar en lo sucesivo a salvo de cualquier indiscreción, por los alrededores de Londres, y volver a escena sólo con un dispositivo irreprochable y empujado hasta el final de su programa de mejoras. Fue esta remontada triunfal la que tuvo lugar la otra semana en Villacoublay. El C-30, adoptado por la Armada francesa El nuevo avión perdió sus dos timones. El extremo de su fuselaje tiene solo un plano vertical y un plano horizontal fijo, bastante similar a las aletas guía con las que se equipan los torpedos aéreos para su lanzamiento desde avión. Estos dos planos son los últimos vestigios que el autogiro conserva de su herencia. El pilotaje del autogiro ahora solo se realiza mediante una sola maniobra: la inclinación del rotor de sustentación con respecto a la trayectoria de la marcha, que tiene el efecto de forzar el ascenso o descenso del aparato, y la inclinación lateral de este mismo rotor, que tiene el efecto de dirigirlo en el plano vertical. Reducido a un simple casco elipsoidal suspendido del pivote de su rotor, el autogiro: C-30 no tiene más del viejo avión que la unidad de potencia, porque la cabina, como bien podéis imaginar, ha tomado formas a su conveniencia. Recogido sobre sí mismo, se parece más a una góndola que a un fuselaje.

Recogida sobre sí misma, parecía más una góndola que un fuselaje y un tren de aterrizaje, com-



Prueba ante las autoridades francesas de la versión C-30 del Autogiro LA CIERVA.

puesto por tres ruedas sobre muletas, ¿desaparecerá a su vez? No es imposible. Podemos imaginar, para el despegue, un pequeño carro móvil que permanecería en el suelo, no siendo el suelo mayor, si fuera necesario, que una simple pista de tenis. En cuanto al aterrizaje, el autogiro C-30 aterrizando verticalmente, como un pájaro, pensamos que unos amortiguadores muy simplificados serían suficientes para garantizar esta operación. En cualquier caso, el tren de aterrizaje, que debería quitarle mucha delicadeza a la aeronave, puede simplificarse y el «taxi aéreo» habrá encontrado la forma que seguramente verán en él nuestros descendientes a lo largo del resto del siglo XX. Tal como está, el C-30, equipado con un motor de 140 caballos de fuerza, hizo 185 por hora en pleno vuelo, después de haber volado a una velocidad de 5 metros por segundo de velocidad ascendente. En algún momento, el piloto redujo su velocidad a unos 12 kilómetros, tanto que habiendo tirado una cuerda por la borda pudimos fijarle una maleta, que izó. Así recogerá el correo el autogiro postal, de oficina postal en oficina postal, en plena naturaleza. El C-30 descendió a razón de 3 m. 30 por segundo, verticalmente. Con un viento de menos de 5 metros por segundo, voló 15 metros rodando por el suelo. Luego revoloteó, en el aire, contra el viento, sin perder altura. La Armada francesa juzgó que tal dispositivo era ideal para unir las unidades de un escuadrón esparcido por el mar; para explorar las aguas y rastrear submarinos, atacándolos si es necesario lanzando granadas. De vuelta en cubierta, el autogiro. pliega sus tres palas en una sola y no ocupa más espacio que un coche modesto. Todos los garajes privados tendrán algún día su autogiro. Mientras tanto, el C-30, que partía de Londres, ha aterrizado en Madrid.

Publicado en la revista SCIENCE ET MONDE DE Paris, en 1934.

Relevo en la Academia Básica del Aire, en la Virgen del Camino (León) que ya tiene nuevo Coronel-Director



Son cosas de su profesión y llegadas con felicidades y enhorabuenas por ascensos.

Para nosotros es siempre sensación compartida, de tristeza por quien se va y alegría por quien llega, a buen seguro un cordial amigo.

Aquí en el Círculo vamos saludándoles con nuestros mejores deseos de éxito a quienes llegan y asumen la alta responsabilidad de formar a los nuevos servidores del Ejército y a quienes se van a ocupar las estrellas del generalato. como en tiempos pretéritos se aprendían los nombres de los reyes godos.

El Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, nació con el mandato en la ABA del entonces Coronel PABLO GÓMEZ ROJO y sucesivamente fuimos sintiendo el afecto, el apoyo y colaboración de los coroneles, Castillo Bretón; Muñoz Bronchales; Treceño García, Gutierrez Sevilla, José Antonio BALLESTA MIÑARRO y ahora damos la bienvenida a Ignacio DE DON PABLO FERRANDIZ a la vez que le deseamos los mayores éxito en la formación de los suboficiales del Ejército del Aire y del Espacio y de quien sabemos, desde ya, que contaremos con su amistad y colaboración.

Como testimonio gráfico del relevo producido, sirva esta magnífica fotografía en donde presidido por el JEMA, Javier Salto Martínez-Avial, el Coronel Director cesante, José Antonio Ballesta Miñarro a la dcha del JEMA, cediendo el mando y responsabilidades de la Academia Básica al Coronel Ignacio Donpablo Ferrandiz que asume las mismas. Imagen con símbolos significativos como la protección de la Patrona Virgen de Loreto, al fondo, la familia castrense del Aire y del Espacio representada por el Rokiski, derecha y la bandera Coronela, inseparable del Col. Director y que representa a la Unidad con Base en La Virgen del Camino de León.

Nuestro agradecimiento, en primer lugar al JEMA, MAXIMO EJEMPLO PARA LOS AVIADORES ESPAÑOLES e igualmente a quienes como Coroneles Directores en la ABA durante veinte años, transcurridos desde nuestra creación, tanto nos apoyaron, y una cordial bienvenida a quien llega a esta Institución tan cercana y querida por el Círculo Aeronáutico de La Felguera. ■

Resistiendo

RESCATE, de cuya cabecera siempre estamos insistiendo que, como su nombre prelude, no tiene otra intención que «rescatar» de la Historia general de la AERONÁUTICA en general y de la AVIACIÓN en particular, hechos y personajes que fueron destacados partícipes en el nacimiento y progreso, del vuelo, y que con nuestra labor pretendemos darles a conocer a las generaciones actuales. Como como escribíamos en el titular, tras estos 12 años llevando a cabo dicha labor, seguimos adelante con terca resistencia a dar por finalizada nuestra voluntaria misión dificultada que hay para cumplir objetivos.

Resistimos, transcurridos diez años de haber creado RESCATE, gracias a nuestros amigos historiadores, escritores y articulistas que garantizan un buen contenido a la revista, así como también a nuestros patrocinadores que garantizan nuestras ediciones impresas y que son básicas para nuestras posteriores reproducciones en formato digital.

Nuestros articulistas son, por encima de cualquier otra consideración, amantes de la Aeronáutica y de la Aviación y que desean transmitir a las nuevas generaciones, conocimiento y afición, por la historia del vuelo. No buscan, no, con su firma el prestigio que encontrarían en otras publicaciones de mas numerosa parroquia de lectores, no buscan, no, con sus colaboraciones, retribuciones compensatorias, siempre muy modestas pero en nuestro caso de gratis absoluto.

Nuestros patrocinadores no buscan, no, rendimiento económico alguno por su participación en la revista, por la misma razón de ser una «tirada» muy corta para esperar respuesta consecuente. Pero sí, confían en la calidad que pretendemos desde el Círculo Aeronáutico y que nos proporcionan nuestros articulistas.

Nuestras tiradas en papel o digital son modestas, pero tratamos de que lleguen a personas que sabemos interesadas en la Historia y en la afición (aéreo-trastornados nos llaman algunos) por el vuelo. No queremos sembrar en terreno baldío. Somo conscientes de que el mundo de hoy ha llegado al multiculturalismo e incluso al mestizaje de culturas muy diversas, gracias a las facilidades que para viajar hemos ido adquiriendo con el tiempo, por medio de la aviación, pero queremos mitigar el desconocimiento sobre el cómo hemos llegado hasta aquí ¡aquellas ideas; aquellos valientes; aquellas víctimas del progreso! Merecen un mayor y universal conocimiento.

A ambos factores, colaboración y patrocinio, con el mayor tipo de letra posible, del que nos quepa en el espacio reservado para este editorial,

¡ GRACIAS, MUCHAS GRACIAS !!

JOSE DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Cofundador, Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico

Miembro, de número del CASHYCEA y de Honor del Inst. Newberiano Rep. Argentina

Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco

LA FELGUERA, SEGUNDO SEMESTRE 2022



EDITA:

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

Fundación Cajastur

