



Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

EJEMPLARES NO VENALES

CO.COM

Fundación Cajastur

EL ARCO

Fundación Cajastur

EL ARCO



El 3 de agosto de 1914

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

Pág. 3



Honosres póstumos al aviador enemigo

CARLOS LÁZARO ÁVILA
SHYCEA y ADAR

Pág. 32

CO.COM

Fundación Cajastur

EL ARCO

Fundación Cajastur

EL ARCO



La última pelea de Immelman

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente de Honor del *Círculo Aeronáutico*
Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco
Miembro del CASHYCEA (España) y del Instituto
NEWBERIANO (Rep.Argentina)

Pág. 14



1917 Del As americano: Lufbery

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Presidente de Honor del *Círculo Aeronáutico*
Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco
Miembro del CASHYCEA (España) y del Instituto
NEWBERIANO (Rep.Argentina)

Pág. 34

CO.COM

Fundación Cajastur

EL ARCO

Fundación Cajastur

EL ARCO



«Al Senegal en avión»

ERNESTO BURGOS FERNÁNDEZ
Historiador

Pág. 16



La primera queja de Estados Unidos en la guerra 1914-1918

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

Pág. 37

CO.COM

Fundación Cajastur

EL ARCO

Fundación Cajastur

EL ARCO



Tres aviadores asturianos de Llanes

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ

Pág. 26

Faltaba uno	41
Globo, tormenta con nieve y arco iris	42
¡Bah! no importa es para presos	44
Una ascensión mostruo	46
La conquista del cielo	47

CO.COM

Fundación Cajastur

EL ARCO

Fundación Cajastur

EL ARCO





SUMARIO

Tal y como una líneas más abajo refleja en sus generosas palabra el Gral. Jefe del IHCA, nuestra Revista RESCATE, cuenta como colaboradores habituales a prestigiosos y acreditados historiadores y escritores que relatan de una forma amena y de fácil lectura, para nuestros lectores, bellos capítulos de esa maravillosa Historia que es la Aviación. A ellos y a otros colaboradores que también enriquecen nuestro conocimiento en la materia, mostramos AQUÍ CON TODA GRATITUD, el reconocimiento a que los méritos que se nos atribuyen son suyas en una gran parte, en la mayor de las partes.

HOY CONTAMOS CON LA COLABORACIÓN Y EL BIEN CONTAR DE LA HISTORIA, con los interesantes artículos de ERNESTO BURGOS; RAFAEL DE MADARIAGA Y CARLOS LÁZARO ÁVILA. A la vez que nuestro coordinador/director, «rescata» curiosas historias de aquellas Primera Guerra Mundial (1914-1918) que a su vez fue la primera guerra con participación organizada de las aviaciones de las naciones contendientes en la mundial. La escases de medios y espacio suficiente nos obliga a ser breves en estas contribuciones magistrales, pero aún así esperamos acertar con la selección que publicamos. Nuestro Directos José David, rescata algunas noticias de la Primera Guerra Mundial (primera guerra aérea de la Historia).

Son muchas, sin exageraciones, las palmaditas en la espalda que vía personal o telefónica se nos han dado por la labor que se viene haciendo conscientemente desde el Círculo Aeronáutico de La Felguera y desde esta revista. Pero esta vez el testimonio nos llega mediante escrito que nos invitamos a «presumir de su contenido y colgarnos la medalla que ello supone».

Recibimos un escrito que por ser de persona relevante en la materia nos impulsa a reproducir parte, importante a nuestro juicio, del contenido a modo de renvío de la gratitud que a ellos corresponde como generosos y altruistas colaboradores para con nosotros en esa tarea de RESCATAR de la Historia a personajes y hechos que por el transcurso del tiempo las generaciones actuales merecen se les recuerde:

PALABRAS DE ÁNIMO QUE NOS EMPUJAN DEL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS, GRAL. CLAVERO MAÑUECO. GRAL. DIRECTOR DEL IHCA

Recibo con satisfacción la revista Rescate un. 42, 2º semestre de 2022, y veo que tras diez años de publicación goza de muy buena salud. Enhorabuena

Desde el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas me es grato felicitarles por su trabajo de difusión de nuestra cultura rescatando, de recuerdos y estanterías, hazañas memorables e hitos de gran valor. La calidad del elenco de colaboradores hace que la publicación sea atractiva a los aficionados a la historia de la aeronáutica.

Sin duda son ustedes un ejemplo de generosidad y dedicación para mantener viva la imagen de nuestra Historia de España.

Desde el IHCA les agradecemos su trabajo y ofrecemos nuestro apoyo.

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

Dep. Leg.: As. 4.910-2010



Fundación Cajastur

El 3 de agosto de 1914

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Co-fundador y Pdte. de Honor del Círculo Aeronáutico

Miembro de Honor del Instituto Nal. Newberiano (Rep. Argentina)

Miembro de Número del CASHYCEA

CRUZ AL MÉRITO AERONÁUTICO con distintivo blanco (España)



EL 3 DE AGOSTO DE 1914, en la Plaza de la Concor-
dia de París, un puñado de jóvenes estadouni-
denses se dirigió a la puerta de la Embajada de los
Estados Unidos:

— Queremos hablar con el Embajador.

— De qué se trata? Parlamentamos, discutimos y finalmente nos entramos en la oficina del embajador, Su Excelencia Myron T. Herrick. El embajador da un puñetazo en la mesa. Se explican. Los jóvenes queremos pelear, con Francia, y contra Alemania. ¿Está esto permitido? ¿Es legal? El embajador frunce el ceño — Esperen un momento. Va a abrir unos libros eruditos sobre leyes americanas y francesas. Vuelve y da su veredicto:

— Cualquier americano que se ponga al servicio de una potencia extranjera pierde su condición de ciudadano de los Estados Unidos. Esta noticia entristece mucho a sus visitantes. Morir por Francia es un riesgo aceptado. Pero volver intacto de la guerra, con toda la vida por delante, y perder el pasaporte

americano, ¡no! Tiene que haber una solución, ¿no?

— La única solución, explica el embajador, sería incorporarse a la Legión Extranjera. Podemos, en rigor, considerar que su lema, «Honor y Lealtad», no te pondría legalmente al servicio de una potencia extranjera. Desde el punto de vista estadounidense, es un poco menos grave. Un momento de pensativo silencio se cierne sobre los presentes. Entonces el embajador da un puñetazo sobre la mesa:

— ¡¡Así es la situación legal, jóvenes!! Pero yo, si tuviera vuestra edad, ¡sé lo que haría! Con vítores, los jóvenes estadounidenses se precipitan hacia la salida, hacia la aventura ¡ la muerte o la gloria!

Y, para empezar, a las Oficinas de alistamiento de la Legión Pero sería un error conocer a la administración para creer que abrirá sus cuarteles a estos hombres que quieren luchar por Francia. Nada está planeado, y es cierto que la administración tiene excusas: en la Gare de l'Es (estadon ffc del Este), los soldados franceses parten hacia el frente por decenas,



Tras largas pruebas y demostraciones de nuestra voluntad de luchar con Francia, nos unimos a la joven fuerza aérea estadounidense, e inmediatamente subieron de rango. De izquierda a derecha: William THAW es mayor, Robert SOUBIRAN es el capitán, Ray BRIDGMAN, Chris FORD y De FREEST LARNER, tenientes.

luego por cientos de miles, para ir a morir con pantalones rojos en la frontera, luego... pronto, casi a las puertas de París. ¿Cómo pensarían en una balanza, «la sangre de un puñado de extraños incluso valientes, incluso decididos, en el equilibrio de por quién dar la sangre»? Durante unos días, los jóvenes americanos fueron calmando sus ímpetus, engañando a su impaciencia y leyendo los primeros comunicados de prensa. Finalmente, el 8 de agosto, el Diario Oficial anunció: «El Ministerio de Guerra ha autorizado el reclutamiento de voluntarios durante la guerra. Los compromisos sólo pueden recibirse a partir del 21 de agosto.

«¡Mientras no llegemos demasiado tarde! piensan los jóvenes estadounidenses. Parece, de hecho, que el enemigo tiene una buena oportunidad de estar en París incluso antes de que los voluntarios tuvieran tiempo de firmar su promesa antes de que acabara la

guerra! En los jardines del Palacio Real, uno de ellos, un ex cadete de West Point llamado Charles Sweeney, tomó iniciativas. Todos los días, reúne a sus compatriotas, y los hace maniobrar de una manera hecha por el hombre, con ropa normal, bajo los ojos interesados de las niñeras y ancianos mayores de 70. El 21 de agosto de 1914, como prometió el Ministerio de Guerra, una ceremonia solemne en el patio de los Inválidos marcó el compromiso de los voluntarios extranjeros. Los estadounidenses, por supuesto, pero también sudamericanos, ingleses, croatas, daneses, españoles, griegos, italianos, noruegos, polacos, rusos, serbios, suecos y otros. Los americanos son cuarenta y tres en total. Esto es poco, a pesar de todo su coraje, porque en el momento en que se comprometen a servir con «honor y fidelidad», las pérdidas francesas en muertos, heridos y prisioneros, después de tres semanas de guerra, alcanzan ya los 300.000 hombres...

Caballos en largo: 8¹

El 25 de agosto, alrededor de las ocho de la mañana, los voluntarios estadounidenses marchan en la avenida Opera, detrás de la bandera llena de estrellas, al aplauso de la multitud, camino a la Gare Saint-Lazare desde donde partirán hacia Rouen. A las 9 en punto, su tren sale de París. Seis días más tarde, ante el progreso del avance alemán, el depósito de Rouen fue evacuado al sur. Los nuevos legionarios suben a 56 por coche (caballos de largo: 8, hombres: 40), equipados con una caja de víveres y una lata de agua. Algunos se negaron a seguir el consejo de los oficiales. Cada uno abrió su propia caja de víveres, en lugar de compartir una de cada cuatro cada día. Desde el segundo día, bajo el sol implacable de este tórrido agosto, los víveres comienzan a pudrirse. Las intoxicaciones van en aumento. Entre los enfermos, hacinados con los más capaces, ya hay muertos.

90 horas más tarde, el 4 de septiembre, los supervivientes llegaron a Toulouse, sucios, sin afeitarse, casi muriendo de sed y hambre y, especialmente los americanos, furiosos. ¿Es el ejército francés? Eso es todo, también, por supuesto. Los suboficiales están despotricando en los muelles, tratando de poner en línea, lo mejor que pudieron, a aquellos entusiastas que estaban tan interesados en librar una guerra que no era suya. Tienes que caminar hasta el cuartel de la 183ª Infantería, y tan sucios como los nuevos, ya son legionarios: — A... Dos... Un... ¡Dos! A pesar de su fatiga y disgusto, los voluntarios levantan la cabeza, se alinean en las filas, tratan de asumir un atractivo marcial. En las aceras de Toulouse, las multitudes se amontonaban, las multitudes enojadas, la multitud estúpida de los grandes días. Se eleva una voz: «¡Prisioneros! Es una estupidez. Pero nadie toma tiempo para pensar que los prisioneros enemigos no están vestidos de civil. Gritamos, silbamos, gritamos: «¡A la muerte los Boches! En este día, la 3ª República tiene sólo 44 años, pero ¿a quién le importa la República? Entonces no a los voluntarios.

El primer enemigo: las chiches

Al final de su fuerza, se derrumban sobre los chales de madera que les han sido designados, a una velocidad de 32 por cámara. Al día siguiente, 5 de septiembre, cuando se despiertan, todos los hombres

¹ La expresión «Chevaux en long : 8 » quería indicar que en ese vagón se podrían transportar al frente 40 soldados y 8 caballos colocados en sentido longitudinal. Los vagones sin esa advertencia tenían una capacidad para 56 soldados.

están cubiertos de marcas rojas: su primer contacto con el primer enemigo: las chiches. Pero de inmediato, los vestimos, los equipamos: pantalones rojos, bayoneta y la increíble y aplastante barda de la infantería francesa, «reina» (y sobre todo martirio) de las batallas. De estos civiles hoscos y desilusionados, la Legión inmediatamente comenzó a hacer soldados. Con la sabia lentitud que está en su tradición, comienza a dar forma al espíritu de estos nuevos. En menos de una semana, comenzó el milagro: los voluntarios comienzan a sentir el honor de ser legionarios. Vieron venir a los hombres de un batallón de los extranjeros, la música en mente, bronceados por el sol africano, de Bel-Abbés: «¡Esos eran soldados!», dice un estadounidense. ¡Y, por el amor de Dios, estábamos orgullosos de ser uno de ellos! El 30 de septiembre, 26 días después de su llegada a Toulouse, los primeros estadounidenses partieron hacia el norte, hacia la batalla. Estos americanos, ¿quiénes eran? Primero, y lo más importante, hubo un tal William Thaw, que más tarde jugaría un papel esencial en la historia del escuadrón de La Fayette. A la edad de 21 años, este hijo de millonarios de Pittsburgh ya tenía una reputación temeraria bien establecida. Era un aviador, y había recibido los honores de la prensa de Nueva York por remontar el East River, en avión y a baja altura por debajo de los cuatro puentes que cruzan el río. En la primavera de 1914, había llegado a Francia con su propio avión, un Curtiss de 100 cv, equipado con un estabilizador inventado por su hermano menor, y había entrado en la Schneider Cup. No lo había ganado.

De la historia a la leyenda

El nombre de La Fayette es en sí mismo una imagen de Epinal. Todos los franceses (y muchos americanos) conocen la historia de este joven marqués, que escapó de la corte de Luis XVI y que un día fue a poner su espada al servicio de los «Insurgentes» de América. Todos los estadounidenses (y muchos franceses) aún saben que en 1917, al desembarcar con los primeros soldados estadounidenses en suelo francés, el general Pershing exclamó: — ¡La Fayette, aquí estamos! A nadie sorprende pues hoy, cincuenta años después, que pilotos americanos se hayan formado en el cielo de Francia, durante la Gran Guerra, un escuadrón de caza, y que esta unidad se llamó acertadamente La Fayette. Cuando la historia empieza a convertirse en leyenda, todo parece natural... Y La Fayette Escadrille Lafayette entró pronto en la leyenda. En 1931 en Estados Unidos había poco más de cuatro mil impostores, ¡más de cuatro mil americanos que decían haber sido pilotos en la famosa unidad! Ante estos miles de mentirosos, la cuenta de los verdaderos pilotos de La Fayette

Escadrille se hace rápido, muy rápido. Cuarenta y tres nombres en total, incluidos los de cinco franceses: el capitán Georges Thénault, que ordenó la escuadra; el teniente Alfred de Laage de Meux, que fue su segundo al mando hasta su muerte en combate aéreo; el teniente Antoine Arnoux de Maison Rouge y el teniente Louis Verdier-Fauvety, quien a su vez reemplazó a De Laage; finalmente el teniente Charles Nungesser, de célebre memoria. Cuarenta y tres nombres, por tanto, ni uno más, incluidos seis muertos en combate aéreo, uno muerto por fuego antiaéreo, dos muertos por accidente en operaciones y cinco heridos graves, que suman poco más del 30% de las pérdidas. Sólo cuarenta y tres nombres, de modo que en una guerra donde luchaban decenas de millones de hombres.

La Escadrille de La Fayette se presentó desde el principio como una aventura individual. Cuarenta y tres nombres y treinta y nueve victorias, incluidas diecisiete en la lista de Raoul Lufbery solo.

El 3 de agosto de 1914, en la Plaza de la Concorde de París, un puñado de jóvenes estadounidenses se dirigió a la puerta de la Embajada de los Estados Unidos: — Queremos hablar con el Embajador. - De qué se trata? Parlamentamos, discutimos y finalmente nos encontramos en la oficina del embajador, Su Excelencia Myron T. Herrick. El embajador da un puñetazo. Nos explicamos. Los jóvenes quieren pelear. Con Francia, y contra Alemania. ¿Está esto permitido? ¿Es legal? El embajador frunce el ceño: — Espera un momento... Va a abrir unos libros eruditos sobre leyes americanas y francesas. Vuelve y da su veredicto: — Cualquier americano que se ponga al servicio de una potencia extranjera pierde su condición de ciudadano de los Estados Unidos. Esta noticia entristece mucho a sus visitantes. Morir por Francia es un riesgo aceptado. Pero volver intacto de la guerra, con toda la vida por delante, y perder el pasaporte americano, ¡no! Tiene que haber una solución, ¿no? — La única solución, explica el embajador, sería incorporarse a la Legión Extranjera. Podemos, en rigor, considerar que su lema, «Honor y Lealtad», no te pondría legalmente al servicio de una potencia extranjera. Desde el punto de vista estadounidense, es un poco menos grave. Un momento de pensativo silencio se cierne sobre los presentes. Entonces el embajador da un puñetazo sobre la mesa: — Así es la situación legal, jóvenes. Pero yo, si tuviera tu edad, ¡só lo que haría! Con vítores, los jóvenes estadounidenses se precipitan hacia la salida, hacia la aventura, la muerte o la gloria. Y, para empezar, a las Oficinas de Promesas de la Legión. Pero sería un malentendido de la administración creer que va a abrir sus cuarteles de par en par a estos hombres que quieren luchar por Francia. Nada está planeado, y es



Entre este grupo de legionarios, tres estadounidenses, futuros pilotos de la Escuadrilla Lafayette: sentado, en el centro, William THAW, a la derecha, James BACH y de pie, a la derecha, Bert HALL.

cierto que la administración tiene excusas: en la Gare de l'Est, los soldados franceses parten hacia el frente por decenas, luego por cientos de miles, para ir a ser asesinados con pantalones rojos en la frontera, luego, pronto, casi a las puertas de París. ¿Qué pesaría en la balanza de la sangre un puñado de extranjeros, incluso valientes, incluso decididos? Durante unos días, el joven Ame

Los estadounidenses están ansiosos, engañando su impaciencia al leer los primeros comunicados de prensa. Finalmente, el 8 de agosto, el Journal Officiel anuncia: «El Ministerio de la Guerra ha autorizado el alistamiento de voluntarios mientras dure la guerra. Solo se podrán recibir inscripciones a partir del 21 de agosto. Pasan los días y los alemanes de von Kluck corren más que avanzan hacia París: — ¡Con tal de que no lleguemos demasiado tarde! piensan los jóvenes estadounidenses. ¡Parece, de hecho, que el enemigo tiene una buena oportunidad de estar en París incluso antes de que los voluntarios «durante la guerra» hayan tenido tiempo de firmar su compromiso! En los jardines del Palais-Royal, uno de ellos, un ex cadete de West Point llamado Charles Sweeney, tomó iniciativas. Todos los días reúne a sus compatriotas, y los hace maniobrar en tiempo rápido, vestidos de civil, bajo la mirada interesada de las niñas y los ancianos de los 70. El 21 de agosto de 1914,

por fin, como prometió el Ministerio de la Guerra, una ceremonia en el patio de los Inválidos marca el compromiso de los voluntarios extranjeros. Americanos por supuesto, pero también sudamericanos, ingleses, croatas, daneses, españoles, griegos, italianos, noruegos, polacos, rusos, serbios, suecos y otros. Los americanos son cuarenta y tres en total. Esto no es mucho, a pesar de todo su coraje, porque cuando se comprometen a servir con «honor y fidelidad», las pérdidas francesas en muertos, heridos y prisioneros, al final de tres semanas de guerra, alcanzan aproximadamente los 300 000 hombres... Caballos largos: 8 El 25 de agosto, alrededor de las ocho de la mañana, los voluntarios estadounidenses marcharon por la avenue de l'Opéra, detrás de la pancarta estrellada, entre los aplausos de la multitud, camino de la Gare Saint-Lazare desde donde partirán hacia Rouen. A las 9 en punto, su tren sale de París. Seis días después, ante el avance del alemán, el depósito de Rouen fue evacuado hacia el sur. Los nuevos legionarios van hasta 56 por carro (caballos largos: 8, hombres: 40), provistos de una caja de mono y una lata de agua. Algunos se negaron a seguir el consejo de los oficiales. Cada uno abrió su caja individual de monos, en lugar de dividir uno en cuatro cada día. Desde el segundo día, bajo el sol implacable de este tórrido mes de agosto, el mono empieza a pudrirse. Los envenenamientos van en aumento.

Entre los enfermos, amontonados atropelladamente con los más aptos, ya hay muertos americanos. .90 horas después, el 4 de septiembre, los supervivientes desembarcaron en Toulouse, sucios, sin afeitarse, casi muertos de sed y hambre y, sobre todo los estadounidenses, furiosos. ¿Este es el ejército francés? Eso es también, por supuesto. Los suboficiales gritan con fuerza en los muelles, tratando de alinear, lo mejor que pueden, a estos entusiastas que tenían tantas ganas de librar una guerra que no era la suya. Hay que caminar hasta el cuartel del 183 de Infantería, y por muy sucios que estén los nuevos, ya son legionarios: «¡Uno... dos... uno... dos!» A pesar del cansancio y el disgusto, los voluntarios levantan la cabeza, se alinean en filas, intentan adoptar una mirada marcial. En las aceras de Toulouse, la multitud se ha concentrado, la multitud enojada, la multitud imbécil de los grandes días. Se eleva una voz: «¡Prisioneros!» Es estúpido. pero nadie toma tiempo para reflexionar que los prisioneros enemigos no están vestidos de civil. Gritan, silban, gritan: «¡Muerte a los Boches!» Ese día, la Tercera República tenía apenas 44 años, pero ¿a quién le importa la República? No los voluntarios, en ese momento. El primer enemigo: los boches. Al final de sus fuerzas, se derrumban sobre las camas de madera que les han sido asignadas, a razón de 32 por habitación. Al

día siguiente, 5 de septiembre, al despertar, todos los hombres están cubiertos de marcas rojas: su primer contacto con el primer enemigo: las chinches. Pero enseguida, los vestimos, los equipamos: pantalón rojo, Lebel, bayoneta y la increíble, la carga aplastante de la infantería francesa, «reina» (y sobre todo martirio) de las batallas. A partir de estos civiles hoscos y desilusionados, la Legión inmediatamente comienza a formar soldados. Con la sabia lentitud propia de su tradición, comienza a moldear las mentes de estos recién llegados. En menos de una semana comenzó el milagro: los voluntarios comenzaron a sentir el honor de ser legionarios. Vieron llegar, música a la cabeza, curtidos por el sol africano, a los hombres de un batallón del 2º de extranjeros procedente de Bel-Abbès : — ¡Eran soldados! dice un americano. ¡Y, Dios mío, estábamos orgullosos de ser uno de ellos!

El 30 de septiembre, 26 días después de su llegada a Toulouse, los primeros americanos partieron de nuevo hacia el norte, hacia la batalla. Estos americanos, ¿quiénes eran? Primero, y sobre todo, un tal William Thaw, que más tarde jugaría un papel fundamental en la historia de La Fayette Escadrille. A los 21 años, este hijo de millonarios de Pittsburgh ya tenían una reputación establecida de temerario. Era aviador, y había tenido los honores de los titulares de la prensa de Nueva York por haber subido en avioneta el East River, y a ras de suelo, bajo los cuatro puentes que cruzan el río. ¡Una hazaña inusual en ese momento! En la primavera de 1914 había llegado a Francia con su propio avión, un Curtiss de 100 CV, equipado con un estabilizador inventado por su hermano menor, y había entrado en la Copa Schneider. No lo había ganado. Cuando se declaró la guerra, estando todavía en Francia, naturalmente había ofrecido sus servicios como aviador al ejército francés, que igualmente los había rechazado: — Únete a la Legión mientras dure la guerra... Thaw había aceptado, pensando, ingenuamente. que de la Legión sería fácil pasar a la aviación. Era para mostrar mucho optimismo. Por ahora, con pantalones rojos, el legionario Thaw cabalgó hasta el frente al ritmo lento y agitado de un tren de tropas, con sus nuevos amigos. «Si me matan...» Los hermanos Kiffin y Paul Rockwell, por ejemplo. Sureños hasta la médula de los huesos, habían sido arrullados desde la infancia por las gloriosas historias de su abuelo, que había luchado por la Confederación hasta la capitulación del general Lee. A su madre, que les había preguntado por qué los iban a matar en Francia, tan lejos de casa, por una causa extranjera, Kiffin le había respondido: «Si me matan, al menos moriré como un hombre, en lugar de considerarme a mí mismo como un completo fracaso. Creo que



Con su insignia de piloto francés, su Legión de Honor, su Medalla Militar y su Croix de Guerre, cargada de palmas, es Raoul LUFBERY, el AS estadounidense de la Primera Guerra Mundial.

lo único que me puede hacer hombre es darlo todo por un ideal.

Weston Bert Hall no habló de un ideal. Representó un reclutamiento completamente diferente entre los voluntarios estadounidenses. Le dijo a cualquiera que quisiera escuchar que había sido piloto de carreras antes de que el sultán turco Abdul Hamid lo pusiera a cargo del reconocimiento aéreo durante la guerra de los Balcanes. Probablemente no era cierto, pero Hall ya parecía candidato al título de «Rey de las

corbatas». También había un cazador de elefantes de la región de Chad, René Phélizot, de padre francés y madre estadounidense. Fue él quien llevó el estandarte estrellado por la avenida de la Ópera, el día que los americanos partieron hacia Rouen. Para un gran cazador de bestias, la Legión Extranjera probablemente no era una solución inaceptable. Pero para William Thaw, pelear en tierra cuando eres aviador es un escándalo y, sobre todo, es un desperdicio de habilidades. Estaba completamente resuelto, a aprovechar la primera oportunidad, para arrebatarse la transferencia al servicio aeronáutico, como se decía entonces. Tal oportunidad tardaría mucho... El legionario Thaw y sus camaradas primero conocieron Camp de Mailly y sus piojos (que muy pronto aprendieron a llamar «totos», como todos los demás), ampollas con los pies perforados con un alambre engrasado, y la escalada en filas en la meseta de Craonne bajo el primer montículo de 77 alemanes. Mientras descendía con su batallón, en reposo, en la retaguardia, en Cuiry, Thaw se enteró por casualidad de que había un campamento aéreo a unas veinte millas de distancia. Corrió allí con dos amigos estadounidenses, Bert Hall y James Bach, y descubrió en el aeródromo a uno de sus amigos de antes de la guerra, el teniente de vuelo Félix Brocard, quien inmediatamente prometió hacer todo lo posible para obtener las tres mutaciones. Brocard cumplió su palabra, y los traslados tan esperados llegaron poco después, es decir, a finales de año, en diciembre de 1914.

Thaw, Hall y Bach fueron así los primeros tres aviadores estadounidenses bajo las escarapelas francesas, por un inesperado conjunto de circunstancias, y por así decirlo sin el conocimiento de las autoridades superiores. Lafayette fue citada por primera vez porque mientras ellos recibían su bautismo de fuego como legionarios en Craonne, otro estadounidense tomaba otro camino, igual de lleno de trampas, para convertirse en aviador. Su nombre era «príncipe normando». Norman Prince era hijo de uno de los ciudadanos más ricos de Nueva Inglaterra. Su padre gastaba generosamente los dólares y ofrecía champán a quien quisiera beberlo, no solo con las comidas, sino en cualquier momento del día y de la noche: «Es difícil de explicar», dijo uno de sus amigos, «por qué Frederick Prince no lo hace». servir champán también en el desayuno. Los Prince, padre e hijo, eran hábiles jinetes, grandes jugadores de polo y, como se parecían mucho, a menudo se llevaban bastante mal. La familia poseía una gran propiedad en Pau, donde el joven normando había aprendido perfectamente el francés, lo que le iba a ser muy útil. En 1911, con 24 años, había obtenido la licencia de piloto a pesar de la férrea oposición de su padre, que prefería un caballo honrado a esos

malolientes y ridículos gallineros. Para mantener las apariencias. Norman había conseguido su licencia la N° 55 de la Federación Aeronáutica Internacional, con un nombre falso. Pero este joven hijo de papá, este diletante no era solo un temerario. También era doctor en derecho por la Universidad de Harvard, y cuando tenía una idea en la cabeza era tan terco como su padre. El 20 de enero de 1915, Norman Prince partió de los Estados Unidos hacia Francia, donde había decidido discretamente fundar un escuadrón puramente estadounidense. Si su padre se opuso rotundamente a su proyecto, los franceses, al principio, no lo iban a recibir con mucha más ilusión. Prince se mudó a un suntuoso apartamento en el Palais d'Orsay y, en primer lugar, fue en busca de estadounidenses influyentes en París, capaces de presentarlo a las autoridades francesas competentes. Terminó, no sin dificultad, obteniendo algunas reuniones con funcionarios del Ministerio de la Guerra, quienes lo derivaron a otras oficinas, para terminar despidiéndolo cortésmente con buenas palabras. Francia, oficialmente, no necesitaba pilotos estadounidenses y recién comenzaba a darse cuenta de que realmente podía necesitar pilotos, incluso franceses. Norman Prince podría haberse desanimado, pero al contrario, persistió. Además, la costumbre de la fortuna no le había enseñado a doblegarse ante los obstáculos. Decidió dirigirse al Buen Dios más que a sus santos, y escribió una carta personal a M. Alexandre Millerand, Ministro de la Guerra, en la que, en un tono de profundo respeto y perfecta relajación, le informaba de su proyecto:

— Cientos de franceses, respondió el Ministro, están pidiendo ser pilotos, y hay muchos más de los que podemos usar... Por lo tanto, no es posible aceptar voluntarios estadounidenses en la 'aviación'. Millerand tenía otros problemas con los que lidiar, lo que probablemente explica por qué no sabía que cuando firmó su respuesta a Prince, Thaw, Bach y Hall ya eran estudiantes de piloto. Más duro que nunca. Prince luego aseguró el «pistón» de un joven funcionario del Quai d'Orsay, Jarousse de Sillac. Este último ya no trató de tocar a Millerand, pero escribió al coronel Bouttiaux, del Ministerio de la Guerra: «Me parece», dijo, «que la creación de un escuadrón americano implicaría grandes ventajas». Estados Unidos estaría orgulloso de que algunos de sus jóvenes, como La Fayette, vengan a luchar en Francia por la civilización. El entusiasmo resultante no podía tener otro efecto que empujar a los estadounidenses al lado de los aliados. Hay un precedente: la legión de Garibaldi, que sin duda tuvo una feliz influencia en las relaciones franco-italianas. El Coronel Bouttiaux, que desconocía la negativa de su Ministro, respondió cuatro días después, el 24

de febrero de 1915: «Creo que sus candidatos serán bienvenidos. Sería conveniente que contrajeran un compromiso en el ejército francés mientras dure la guerra, y que accedieran a volar sólo en los aviones que habitualmente utiliza el servicio aeronáutico francés. Curiosa respuesta por cierto. Es cierto que Thaw y Prince habrían tenido los medios para pagar su propio avión, pero la idea seguramente no se les habría ocurrido. Por otro lado, el embajador Myron HerRick había dejado en claro que estaba fuera de discusión que los estadounidenses se alistaran en el ejército francés, pero solo en la legión, para respetar la neutralidad oficial de los Estados Unidos. Esto era de muy poca importancia, porque la burocracia olvidaría inmediatamente el proyecto del Coronel Bouttiaux en el fondo de un cajón. Al igual que su ministro, tenía otras preocupaciones. Norman Prince, por otro lado, solo pensaba en su escuadrón estadounidense. Como no parecía haber otra forma de ingresar a la fuerza aérea, se unió a la Legión con dos amigos, Elliot Christopher Cowdin y Frazier Curtis. Dos meses después, tras un curso de piloto de alumnos en la escuela de Pau, Prince y Cowdin se encontraron en un escuadrón, en la VB108, una unidad de bombardeo.

Su camarada Frazier Curtis había sido menos afortunado. Había roto dos aviones en la escuela. En el tercer intento, se le pidió cortésmente que fuera a ejercer sus talentos en otro lugar.. Desmovilizado, se encontró en las calles de París y, como ya no podía ser piloto, comenzó a buscar voluntarios para la futura y mítica escuadra americana con la que su amigo Prince nunca dejó de soñar. Fue entonces cuando escuchó por primera vez el nombre del Dr. Edmund Gros, uno de los líderes del Cuerpo de Ambulancias Estadounidenses que, según se decía, había emprendido una tarea similar. ¿Por qué no trabajar juntos? pensó Curtis.

Mientras esperaban la creación de Lafayette Escadrille, los futuros pilotos estadounidenses sirvieron donde pudieron, por ejemplo en la 4ª sección de ambulancias, encabezada por el Barón de TURCKHEIM (aquí en la imagen, con su ayudante).

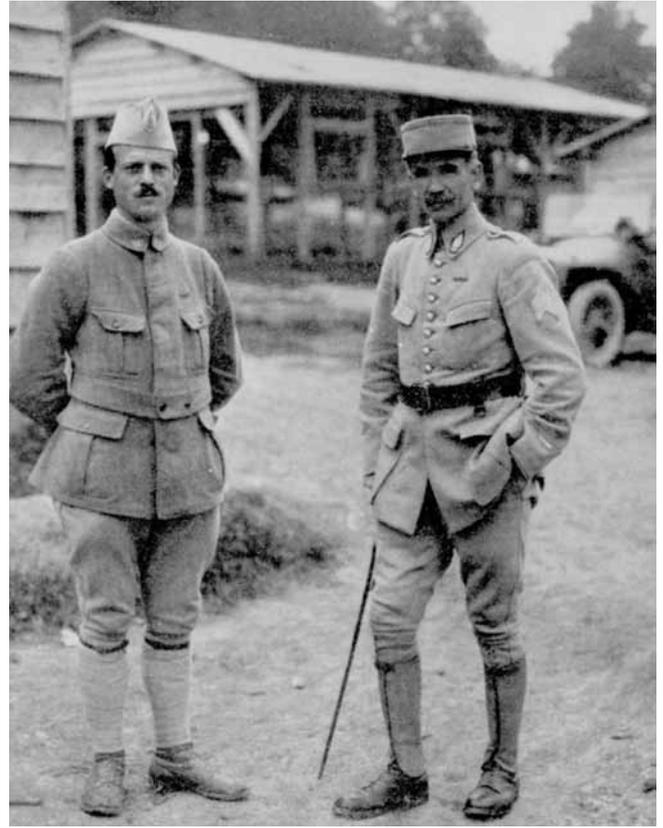
Del Doctor Gros

Prince, comenzó presentándole al Dr. Gros a Jarousse de Sillac, quien organizó un almuerzo en la casa del senador Menier con el general Hirschauer, jefe del Servicio Aeronáutico. Hirschauer parecía seducido. después del almuerzo.- Gros y Curtis crearon un Comité Franco-Americano, del que Sillac sería presidente, y cuyo objetivo era la organización de la escuadra americana. Quedaba por resolver el problema del dinero, pero el DR. Gros tenía entre

sus parientes al multimillonario William K. Vanderbilt, cuyo gusto por la aviación y sentimientos francófilos conocía. Vanderbilt inmediatamente firmó un cheque por 15,000 dólares y su esposa otro por 5,000 dólares. Fueron los primeros, no iban a ser los últimos. Por lo tanto, uno podría pensar que el escuadrón estadounidense ahora se lanzaría a los cielos de Francia en persecución de los aviones enemigos. Pero, como suele suceder cuando los hombres se unen, pronto quedó claro que el Dr. Gros por un lado, Norman Prince y sus camaradas por el otro, no tenían la misma idea de la contribución de los pilotos estadounidenses al esfuerzo de la guerra. El Dr. Gros era un hombre con grandes habilidades interpersonales y conexiones, que soñaba en grande y tenía como objetivo atraer a la mayor cantidad posible de jóvenes estadounidenses para que sirvieran en los escuadrones franceses. Incansable, realizó una campaña de captación en todas las ambulancias donde servían los estadounidenses. Prince, por el contrario, limitó su ambición a realizar su sueño inicial: una escuadra puramente estadounidense que, dijo, terminaría ahogada en masa, si se proseguía de la misma manera con los esfuerzos del Dr. Gros. Pero Prince era un soldado, un piloto incorporado en un escuadrón francés desde 1915. Ya no tenía rienda suelta (tiempo libre principalmente), a diferencia de Gros. Y luego, el paso de las semanas había convencido gradualmente a los oficiales del ejército francés de que la fuerza aérea no era un arma despreciable. La necesidad de aumentar el número y reponer las pérdidas llevó a admitir más fácilmente voluntarios extranjeros en las escuelas de vuelo.

Lafayette

Fue al volante de los camiones de la Cruz Roja del «American Ambulance Field Service» que varios futuros héroes de la Escadrille cortaron sus «primeros brazos» en el frente francés. Por lo tanto, Gros tenía, al menos temporalmente, más posibilidades de éxito que el proyecto más sentimental de Norman Prince. Los alemanes y una patria «El 18 de octubre de 1915, había 17 estadounidenses en la escuela o escuadrón de vuelo, entre ellos, por supuesto, Cowdin, Curtis y el propio Prince. Sin embargo, de los dos hermanos Rockwell, el Uno, Paul, había sido dado de alta por un ataque de reumatismo agudo (y se había quedado en Francia como periodista o periodista). El otro, Kiffin, todavía estaba peleando con la Legión y, el 5 de mayo de 1915, participó en la ofensiva de Foch en Artois. En dos días de batalla, cayeron 100 000 hombres, incluido Kiffin Rockwell, herido en el muslo. Después de seis semanas en el hospital de Rennes, estaba de permiso en París, donde habría de encontrarse a su hermano Paul, quien se había convertido en correspon-



Dos legionarios en París: Paul ROCKWELL periodista, fuente de estos artículos (de civil) y Paul PAVELKA, de uniforme. Permiso durante su estancia en la Legión de Extranjeros.

sal de guerra. Cuando conoció a William Thaw. Thaw ya estaba en un escuadrón (el de reconocimiento C 42). Ya era sargento, y había sido llamado a las órdenes del Ejército de Lorena. ¿Dónde estaba el proyecto del escuadrón estadounidense? En ninguna parte. El aparente entusiasmo del general Hirschauer no había conducido a ningún logro concreto. Fue entonces, a fines de 1915, que Thaw, Prince y Cowdin fueron enviados de permiso a los Estados Unidos. Iban vestidos de civil, por respeto formal a la neutralidad de su país, pero sus rostros eran familiares para los periodistas, ya que a menudo habían sido fotografiados en Francia y publicado en la prensa estadounidense. Apenas pisaron suelo americano se convirtieron en estrellas, ametrallados por fogonazos de magnesio, y obligados a conceder entrevistas sobre la valentía francesa y, en ocasiones, sobre sus modestos servicios aéreos. Muy rápidamente, su gloria eclipsó a los estadounidenses de origen alemán. El director del periódico Fatherland, un tal Viereck, publicó un editorial pidiendo el internamiento de los tres aviadores y envió un airado telegrama al secretario de Estado Lansing: «Estados Unidos no puede, sin violar la letra y el espíritu de su neutralidad, permitir que estos jóvenes se unan a los enemigos de un país con el que todavía estamos en paz. Lansing no respondió al editor jefe, pero la



Así era el aeródromo de CACHY, uno de aquellos en los que se basó la Lafayette Escadrille : la manga de viento , la tradicional «biruta», y las carpas i BESSONNEAU, todo está ahí , como en los dibujos de Marcel JEANJEAN. Pero la bandera es americana.

campaña pro-alemana continuó violentamente contra los tres aviadores. Thaw incluso recibió una ofensiva personal de Su Excelencia von Bernstorff, Embajador de Alemania en los Estados Unidos.

Se habían visto algunas veces, antes de la guerra, en recepciones diplomáticas a las que Thaw era invitado por la importante posición de su padre en la sociedad estadounidense. Casualidad, pero ¿fue realmente casualidad? — quería que Thaw se sentara, en el peluquero del Ritz, al lado de von Bernstorff. La conversación siguió, cordialmente al menos por parte del embajador alemán: «Deberías internarte voluntariamente», le aconsejó a Thaw. Esto evitaría serios incidentes vergonzosos para todos. Thaw, por supuesto, se negó y, a pesar de una protesta oficial de von Bernstorff a Lansing, tranquilamente tomó el barco de regreso a Francia, con Prince y Cowdin. Pero sus pocos días de licencia no se habían desperdiciado. En los Estados Unidos, la opinión pública estaba agitada. Francia ya no aparecía del todo como uno de los dos bandos de una guerra lejana, sino como una especie de aliado ante la carta. En París, en las altas esferas, se leía la prensa americana. Es difícil afirmar que haya una relación de causa y efecto entre los dos hechos, pero lo cierto es que el general Hirschauer cedió el puesto, al frente del Servicio Aeronáutico, al coronel Régnier. Y este último, el 14 de marzo,

anunció a de Sillac y Gros que el GHQ aprobaba oficialmente la reagrupación de todos los pilotos estadounidenses en un solo escuadrón. El 20 de abril de 1916, nació la escuadra americana, en la tierra de Luxeuil-les-Bains, más de veinte meses después de la declaración de guerra y después de los primeros sueños de Norman Prince. El capitán Georges Thénault, un ex Saint-Cyrien de 29 años, fue designado para tomar el mando, con el teniente Alfred de Laage de Meux como su lugarteniente. Los americanos eran siete: Thaw, Prince, Cowdin, Kiffin Rockwell, Bert Hall y dos nuevos, un antiguo ambulanciero, James Roger McConnell, y un soldado de infantería, Victor Emmanuel Chapman. A partir de entonces, la historia de la escuadra americana es, a nivel puramente aeronáutico, la de una escuadra como las demás... o casi. Se necesitarían diez números de RESCATE para evocar las victorias, los duelos, los avatares de estos jóvenes estadounidenses que habían elegido luchar por Francia antes de que su país entrara en guerra, y luchar en el aire. Un libro «The La Fayette Escadrille», de Herbert Molloy Mason Jr. (Random House Publisher) recordó, hace algunos años, toda la historia detallada de esta epopeya al margen de la grande. Hemos tomado muchos préstamos de él, para este panorama muy incompleto de los inicios del escuadrón. • Primera victoria, el 18 de mayo de 1916, cuando Kiffin

Rockwell derribó un biplaza alemán cerca de Mulhouse. • Primer luto el 23 de junio, cuando Chapman fue derribado sobre Douaumont. Primera toma de armas el 1 de julio : Bill Thaw, herido, es nombrado Caballero de la Legión de Honor. Rockwell y Hall están decorados con la Medalla Militar. Prince y Hall son suboficiales designados.

Lafayette

McConnel y Rockwell son sargentos designados. Pero por la fuerza misma de las cosas, la escuadra estadounidense no era solo una formación aérea, juzgada por sus victorias. Norman Prince tenía razón: al reunir a los aviadores estadounidenses en un solo escuadrón, que llevaba con orgullo el nombre de su país de origen se había forjado un instrumento de propaganda incomparable. — Los periódicos alemanes nos cuidan observó de Laage, y nos dan la mejor propaganda, porque muestran de qué lado está la juventud estadounidense. No hay escuadrón de voluntarios del lado alemán. El general Gouraud declaró: — Cuando hombres a los que nada obliga a luchar deciden arriesgar su vida por una causa que les es querida, son auténticos héroes. Los jóvenes estadounidenses de la Legión y el escuadrón estadounidense son héroes. En las trincheras venían a buscar la confirmación de una de sus victorias.

Cuando Kiffin ROCKWELL fue derribado en combate aéreo, los periódicos franceses y estadounidenses, por supuesto, lo aclamaron como un héroe. Pero el diario alemán «Deutsche Tageszeitung» también habló de él, quejándose del daño que la escuadra americana le hacía a Alemania. Lo cual también era una forma de rendirle homenaje. Francia les debe el homenaje que implique ese término. En cuanto al Embajador Myron T. Herrick, dijo: «— El pueblo estadounidense tiene una deuda especial con estos muchachos. En un momento en que las críticas hieren el alma de todos los estadounidenses, demostraron que sus compatriotas sabían luchar. Para muchos de nosotros, han salvado el honor nacional al desmentir las calumnias que circulaban sobre la valentía de nuestro país. Su influencia en la opinión pública en casa ha sido tremenda. A pesar del alboroto de las notas de protesta alemanas, hubo estadounidenses que derramaron su sangre por la causa a la que el pueblo American ya había entregado su corazón.

La muerte de Kiffin Rockwell, derribado en combate aéreo el 23 de septiembre de 1916, iba a dar aún mayor alcance a las reacciones suscitadas en ambos bandos por la escuadra americana. «Solo era feliz en medio del peligro», dijo el capitán Thénault frente a la tumba de Rockwell. Cuanto más fuerte era el enemigo, más ansioso estaba de atacar. Nunca creyó



El mayor PAUL (dcha) por enfermedad fue dado de baja en la Legión y se quedó en Francia para como journaliste –periodista– influir en sus crónicas en ayuda de Francia. Por su parte KIFFIN sí logró ingresar en el ejército del Aire francés, pero no le acompañó la suerte y murió en combate aéreo y ante su tumba vemos la figura de su hermano llorarle. Triste vuelta a America de el uno sin el otro. Los dos hermanos, había llegado juntos para luchar en Francia por la libertad de Europa, y ante las dificultades encontradas para hacerlo, dada la neutralidad americana, siguiendo los consejos del embajador USA, en espera de ser admitidos en la Aviación, se alistaron, también juntos, en La Legión de extranjeros.

que había hecho lo suficiente. Su coraje fue sublime y donde estaba Rockwell, el alemán no pasaba. Fue un gran soldado, lleno del más alto sentido del deber. Dio su vida por Francia, y fue por Francia que hizo el último sacrificio. De inmediato, el eco de esta conmovedora oración fúnebre resonó a lo lejos... El News and Courier de Charleston, Carolina del Norte, escribió: Kiffin Rockwell tenía en sus venas la sangre de los caballeros andantes de antaño. ¿Por qué este joven sureño dio su vida por Francia? Sin duda porque la admirable Francia de hoy había agitado su imaginación hasta el punto de que no podía menos que ofrecerle su espada, como la Fayette nos la ofreció a nosotros en nuestra lucha por nuestra libertad. L'illustration, en París, agregó sus propias



Ese día, 7 de julio de 1917, un desfile militar marcó oficialmente el carácter estadounidense de Lafayette Escadrille: la bandera fue llevada por Thau.

palabras: Kiffin no era consciente del peligro y el miedo. El nombre de este joven héroe de 24 años, que iba a la batalla como se va al baile, vivirá para siempre en la memoria francesa. Sin embargo, en Berlín, la *Deutsche Tageszeitung* protestó violentamente: La noticia de la muerte de Rockwell, el famoso aviador estadounidense, merece la mayor atención. H no es un caso aislado. Hay un escuadrón integrado enteramente por americanos al servicio de nuestros enemigos, América no sólo nos combate en el campo de la guerra submarina, sino que participa activamente en la lucha contra nosotros. Estados Unidos favorece a nuestro enemigo de una manera contraria a la neutralidad. Estados Unidos debe ser consciente de nuestra profunda indignación. También hay que advertir que consideramos esta participación de sus ciudadanos en una guerra contra nosotros como una provocación directa. Las razones del corazón Esta violenta reacción de Alemania se iba a intensificar poco a poco, hasta el punto de obligar finalmente al secretario de Estado Lansing a intervenir —extraoficialmente todavía— cerca del embajador de Francia en Washington, quien cablegrafió a París el 4 de noviembre: — La reiterada mención del término «escuadrón americano» en los

comunicados de prensa pone a Estados Unidos en una situación embarazosa frente al gobierno Alemán, dijo el Secretario de Estado.

A mediados de noviembre, Thénault informó a los aviadores estadounidenses que en adelante constituirían el «escuadrón de los Voluntarios». El escuadrón estadounidense estaba muerto: ¡la diplomacia alemana lo había matado! Ni que decir tiene que esta noticia fue recibida con violentos gritos y silbidos en el comedor de la escuadra. Y que sus integrantes continuaron hablando entre ellos de la escuadra americana. A veces, en el curso de la historia, las razones del corazón triunfan sobre la lógica. En principio, esta decisión oficial francesa estaba perfectamente justificada. El gobierno francés, a finales de 1916, no podía negar al secretario de Estado Lansing lo que preguntó.

Y Lansing tenía una seria razón para no querer que el escuadrón en cuestión se llamara oficialmente «estadounidense»: Estados Unidos no estaba en guerra, y la neutralidad, aunque ya casi no era más que una ficción, todavía servía a intereses importantes. Lógicamente, por lo tanto, el escuadrón debería haber permanecido modestamente como el de los «voluntarios», incluso si los voluntarios en cuestión fueran todos estadounidenses. Pero el 2 de diciembre de 1916, el Ministerio de la Guerra envió una instrucción al General Joffre, Comandante en Jefe del ejército francés: A raíz del oficio N° 7963D del 7 de noviembre de 7 relativo a la escuadra N. 124.

Tengo el honor de informarles que, en respuesta a una solicitud de los Estados Unidos, el Escuadrón Voluntario será conocido en adelante como La Fayette Escadrille. Por favor, informe a los servicios interesados de esta decisión. Por primera vez, el nombre de La Fayette se adjuntó al escuadrón estadounidense. ¿De dónde procedía el pedido que así satisfacía el Ministerio de la Guerra? El doctor Gros siempre ha afirmado que él mismo propuso el nombre de La Fayette para la escuadra americana. Realmente no importa. Ningún nombre le sentaba mejor, y hoy, más de cien años después,

UNA COSA SIGUE SIENDO CIERTA. Los estadounidenses que lucharon en el aire, bajo escarapelas francesas, saludaron el nombre de La Fayette con entusiasmo desde el primer día. Tras el escuadrón La Fayette, se fundó el La Fayette Flying Corps, que reunía a todos los aviadores estadounidenses en combate en el frente francés, incluidos los que se incorporaban a escuadrones distintos al «americano». Al dar voz a algunos de estos héroes, parecía necesario recordar no su gloria en detalle, sino la forma en que la voluntad de unos pocos hombres superó todos los obstáculos. ■

Un trozo de Historia de la Gran Guerra (1914-1918) Teniente Immelman, el piloto más exitoso sobre aviones enemigos La última pelea de Immelman

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico

Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco

Miembro del CASHYCEA (España) y del Instituto NEWBERIANO (Rep.Argentina)



MAX IMMELMANN fue un piloto alemán de la Primera Guerra Mundial, hijo del propietario de una fábrica, Franz Immelmann, y de Gertrude Sidonie. Con 25 años ingresó en el Cuerpo de Cadetes de Dresde, donde se preparó para una exitosa carrera militar, y después de abandonar la escuela se unió al regimiento de ff.cc

IMMELMANN, él era menos delgado, menos hábil que Boelke, el piloto más famoso hasta el momento .

Él fue más brutal. Él no tenía solo una táctica, que él practicaba por cierto maravillosamente: Él se abalanzaba desde las nubes a un ritmo vertiginoso, **contra** el pasajero trasero (observador ametrallador), su tipo de avión preferido como enemigo, ataca y lo que fue y sigue siendo un avión de reconocimiento y bombardeo con la hélice en la parte trasera, el boche abría fuego colocando en el campo la muerte del adversario, proseguía el descenso y sólo se ende-

rezaba lejos ya de su víctima, sin cuidar su destino . Nunca volvía a la carga. Esta maniobra cuidadosa tenía, como único fin, matar y triunfar.

El 18 de junio de 1916, se desata una pelea de tres biplanos inglés contra los Fokkers, el teniente Immelmann derribó al teniente Savage y a su vez, fue derribado por el teniente Mac Cubbin y el artillero Waller.

El ganador del formidable Alemán era realmente lo que en aquellos tiempos, en aquella primera guerra se denominaban por los franceses un «coming-man «o, si, ustedes prefieren, un «forastero». Fue en febrero de 1916 cuando se montó por primera vez en avión y, en este día junio se bajó del avión ¡glorioso!

Él protagonizó una de sus primeras peleas «de perro».

Él estaba a la izquierda fuera de la patrulla, observando para evitar que aviones enemigos

pudieran venir y ver indiscretamente lo que estaba pasando en las líneas inglesas. Se había situado a una altitud suficiente para un buen mantener aéreo, es decir; por encima de la altitud a la que pudieran llegar los Fokkers y otros aviones de combate. Confiado y tranquilo, él tenía el ojo vigilante para escudriñar el horizonte; Él vio a uno de sus camaradas, teniente, aislado y situado a alguna distancia por debajo de él, realizando el mismo trabajo sobre el territorio ocupado. De repente vio llegar tres aviones distintos de los propios, que cuando ya los había distinguido y calculado su peligro ya se abalanzaban desde los 4.000 metros contra su teniente rodeándolo para inmovilizarlo y derribarlo. Desde el comienzo del enfrentamiento, uno de los asaltantes, objetivo del teniente Savage, giró y se fue a colapsar en el suelo. Los otros en vez de huir, de acuerdo a la costumbre de cuándo volando en patrulla fueran testigos de la pérdida de uno de ellos, se retirasen. Los alemanes se volvieron más ardientes y apretaban más de cerca al inglés. Durante este tiempo, en absoluto disminuyó el ritmo, Mac Cubbin y Waller se acercaron para ayudar a su camarada el teniente Savage, quien sintiendo la parte desigual en que estaba metido había descendido 2.000 metros; el campo de batalla se reportó a 800 metros del suelo. El boche estaba ahora a donde lo llevaba Mac Cubbin combatiendo. Pero estaba sólo con su artillero: durante todo su vuel, antes para llegar al trío, él tenía delante suyo el avión de Savage, formándose un remolino de dispositivos en el aire, sin que ninguno controlara la situación. Ya no era ayuda que él, Mac Cubbin, había traído, pero había mucho pendiente de vengar.

Antes de que Immelmann se levantara de su espantoso buceo, Mac Cubbin ya estaba sobre él. Waller, flemático, no se apresuró a disparar. Él esperaba el momento propicio. Quería estar cerca, aún más cerca, antes de activar su ametralladora: el piloto maniobró con audacia y virtuosismo: él se acercaba a punto de golpear al adversario y es cuando Waller desenrolló su banda. Desde las primeras balas, el enemigo estaba tocado.

ANTES DE IR A MATAR CIVILES; Los aviadores alemanes tienen sus proyectiles cargados en el dispositivo antes de operar en las ciudades abiertas y desprotegidas. En unos pocos momentos los paisanos inocentes estarán muertos, a menos que el asesino no conozca a uno de nuestros cazadores que será quien lo enviará al suelo.

El Fokker dio media vuelta, se fue de lado, recto y cayendo como una piedra.

El otro enemigo, que, confiado en el valor de su camarada, había estado hasta el momento feliz alrededor de los duelistas como si él vigilaba, ahora se había apoderado de él el miedo. Supo de inmediato y sin duda alguna, la gran pérdida que acababa de tener la quinta arma alemana. Él no sentía ni el coraje ni la maestría requerida para derrotar al ganador de la famosa víctima. Él se apresuró a huir.

Mac Cubbin, que desconocía la proeza que él había llevado a cabo, regresó sin prisa, mientras observaba el horizonte, solo después y gracias a los comunicados de prensa alemanes, conocería quien había sido su oponente abatido.

Conocida la identidad de su victoria, se apresuró al aire y se fue lanzar en el lugar del combate una corona de flores dirigida al «valiente y caballeroso» Immelmann y otro para el teniente Savage. Este gesto, frecuente dentro de la aviación, muestra la cortesía que reinaba entre los aviadores de aquella época. Condición a los aviadores de ¡Caballeros del Aire!

Debe reconocerse que desde este punto de vista los enemigos eran menos odiosos y que tenían mucho en común con los oponentes. A los «no desaparecidos» nunca se dejó de enviar mensajes, bien para anunciar que tal piloto había sido derrotado en tal lugar, o bien que había sido capturado y hecho prisionero e incluso se tiraban cartas dirigidas a los prisioneros, era derrotado o capturado y a veces ellos tirar cartas, de ánimo y suerte para los presos. Ser datos su mentalidad, el no debería ver la solo uno prueba de su admiración para el heroico Fuerza Aérea Aliada .

Algunas días tras la victoria sobre el teniente Immelmann, su ganador estaba lesionado en una pelea en la que se disponía a anotar su segunda víctima. Le había entrado una bala dentro el hombro y cruzó el brazo correcto. ■



«Al Senegal en avión» El bautismo del aire de Luis de Oteyza y Alfonso Sánchez Portela

ERNESTO BURGOS FERNÁNDEZ

Historiador

LUIS DE OTEYZA, nacido en Zafrá en 1883, fue uno de esos hombres que supo exprimir la vida haciendo partícipes a los demás de sus aventuras. Pasó de dedicarse en su juventud a la poesía intimista a conseguir la fama en su madurez gracias a sus novelas que lo hicieron ser conocido por miles de lectores, con una generosa producción en ambos campos. Pero también está en la historia por su dilatada actividad en el mundo de la comunicación, ya que colaboró en diferentes diarios y revistas y fue director de «Madrid Cómico» en 1904, «El Liberal» entre 1912 y 1914 y «La Libertad» en 1919. En 1922 su serie de artículos titulados «En el campo enemigo» causó gran sensación en la opinión pública cuando incluyó justo al cumplirse un año del desastre de Annual una extensa entrevista mantenida en Marruecos con Abd el-Krim, el caudillo del Rif, que había humillado a nuestro Ejército.

Su existencia estuvo marcada por la inquietud: fue uno de los pioneros de la radiodifusión en España, fundando en 1921 «Radio Libertad», una de las primeras emisoras que se hicieron populares en Madrid y siempre mantuvo un espíritu crítico que se manifestó tanto en sus escritos como en su peripia personal y su carrera política. Ocupó un escaño en las Cortes de 1923 por la provincia de Huelva; diez años más tarde embajador de la República en Caracas, donde criticó la dictadura del general Juan Vicente Gómez; dos veces exiliado, primero en tiempos de Primo de Rivera y después al comienzo de la guerra civil. Vivió en Filipinas, Estados Unidos, Colombia, Cuba y Venezuela y en este país murió en 1961, cuando tenía 76 años. Pocos españoles de su tiempo pudieron viajar tanto como él y conocer tantos países.

Se habrán dado cuenta de que esta biografía da para mucho, pero hoy queremos limitarnos en «Rescate» a recordar solo su primera experiencia con la aviación que relató detalladamente en uno de sus libros. Se trata de lo que él calificó como «reportaje aéreo», publicado en 1928 a su regreso de otro viaje a Japón que también dejó plasmado en otra de sus publicaciones como siempre hacía.



Luis de Oteyza y el fotógrafo Alfonso con Abd el-Krim en 1922.

Nos referimos a «Al Senegal en avión», una crónica que trasciende lo meramente periodístico porque supo combinar en ella la visión de los paisajes y las gentes que fue encontrando en su periplo con muchos detalles sobre el funcionamiento de la línea que se encargaba de transportar regularmente el correo postal entre las ciudades de Toulouse y Dakar, que era en aquel momento una de las posesiones coloniales francesas de mayor importancia. El libro, que además se publicó con numerosas fotografías, resultó un gran éxito de ventas porque supo acercar a los lectores a unos territorios y una actividad comercial que en aquel momento eran sinónimos de aventura.

En uno de los primeros párrafos Luis de Oteyza explicó lo que motivaba su decisión de emprender aquel desafío personal: «El lector, que presente en la aeronáutica el futuro modo de viajar, se interesa con verdadera pasión por las expediciones aéreas, pero no sabe de estas sino que los aviadores parten y llegan... cuando no se caen en el camino». La prueba de que no exageraba en este párrafo la vivió él mismo, como veremos más adelante, cuando uno de los aparatos que lo llevaron en aquellas jornadas acabó en la arena del desierto tras el fallo de su motor.



Portada del libro *Al Senegal en Avión*. Portada a color de RIBAS.

Una vez tomada la decisión de hacer el viaje, quedaba fijar un itinerario atractivo y encontrar una compañía que admitiese como pasajeros al escritor y al fotógrafo que debía dejar constancia de su experiencia. En el curso de una conversación informal, el abogado Francisco Rubio, quien era entonces el encargado de llevar los asuntos de la Compañía General Aeropostal francesa para España¹ le dio la pista definitiva al informarle de que una de sus líneas salía de Toulouse y tras tocar Barcelona, Alicante y Málaga cruzaba Marruecos y el Sahara para llegar hasta Saint-Louis y Dakar; también le dijo que él podía arreglarlo todo para que ocupasen uno de aquellos aparatos.

La compañía se encargaba de llevar el correo entre los dos continentes y Rubio logró convencer a sus gestores para que admitiesen a los dos aventureros, después hubo que solucionar los problemas

¹ La «Compagnie Générale Aéropostale» llevaba este nombre desde 1927 y fue la heredera de la «Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques» (1921-1927). Esta a su vez tuvo su origen en la «Société des Lignes Latécoère» iniciada en 1918.



El avión de la Compañía General Aeropostal.

burocráticos y conseguir el permiso del Gobierno galo hasta que por fin, el periodista entusiasmado pudo desplazarse en tren hasta Toulouse acompañado de su fotógrafo habitual Alfonso Sánchez Portela «Alfonsito» quien era hijo del gran fotógrafo Alfonso Sánchez García de quien había aprendido el arte de la imagen².

«Alfonsito» iba a realizar a lo largo de este viaje junto a Oteyza más de 200 instantáneas que ahora constituyen un documento excepcional sobre los asentamientos militares coloniales franceses en esta parte de la costa africana. Una buena selección se dedicó a ilustrar el libro «Al Senegal en avión». Todas se conservan en el «Fondo Alfonso» del Archivo General de la Administración, dependiente del Ministerio de Cultura que en 2009 cedió una selección de 75 para que fuesen expuestas en el curso de unas jornadas organizadas por la Universidad de Alcalá sobre este fotógrafo.

Ya en el aeródromo de Toulouse, Oteyza solicitó viajar en abierto en el aparato que la compañía le presentó –un Breguet biplano 301– para que su acompañante pudiese tomar mejores imágenes con su cámara marca «Goerz». Por ello, una vez informados de los cambios extremos de temperatura que iban a tener que soportar, subieron a bordo gabanes, mantas, bufandas, cascos de piel y vendas para las piernas, pero también el imprescindible salacot para protegerse del previsible sol abrasador sobre el desierto del Sahara, algo de comida, coñac y dos termos, uno con café hirviendo y otro con agua helada.

En esos años, el servicio aéreo de correos funcionaba de una manera muy similar al antiguo sistema de casas de postas anterior a la industrialización, donde las diligencias debían detenerse cada cierta distancia para realizar el cambio de caballerías y de

² «Alfonsito» había comenzado a trabajar como reportero gráfico para la prensa madrileña en los años veinte, cuando su padre aún estaba en activo, y fue conocido con este diminutivo para evitar la confusión entre los dos.

postillones antes de continuar su ruta. De la misma forma, en el trayecto que Oteyza se disponía a cubrir estaban previstas una serie de paradas en las que se debían cambiar los aparatos y también en muchas ocasiones quienes los llevaban, debido a la necesidad de revisar por completo los motores tras cada aterrizaje.

El primer piloto que acompañó a los españoles fue Luc Richard, quien siempre que le fue posible se mantuvo a solo 200 metros de altura para que sus dos pasajeros pudiesen observar mejor los detalles del territorio que iban sobrevolando y que ellos contemplaban con la admiración y la sorpresa que siempre produce el bautismo del aire. Una bisonñez que estuvo a punto de provocar un desastre cuando al poco tiempo de la salida y con el avión ya estabilizado, Luis de Oteyza quiso celebrar la novedad encendiendo un cigarro ignorando el grave riesgo de que se pudiese inflamar el combustible.

Tras la severa amonestación de Richard y superado este primer susto, la visión de la ciudad medieval de Carcassone les devolvió a todos la tranquilidad hasta que se produjo la primera toma de tierra, en Perpignan, donde, como era de rigor, se hizo una escala de veinte minutos para cambiar el aparato por otro flamante y acabado de reparar.

De nuevo en el aire, no tardó en llegar la imponente visión de la cordillera pirenaica que el Breguet superó ascendiendo hasta los tres mil metros, con la consiguiente bajada de temperatura que puso al límite la resistencia física de los intrépidos pasajeros. Después se presentó ante ellos Figueres, la primera ciudad española, y se produjo un magnífico cambio de paisaje que les permitió contemplar tranquila-



Itinerario gráfico del vuelo.

mente las villas de pescadores y las playas de la hermosa costa levantina.

Sin embargo, la paz con la que se estaba desarrollando aquella etapa inicial se rompió a la altura de Peñíscola a causa de un golpe de viento del sudoeste que sacudió al avión haciéndole perder altura bruscamente. Desde entonces ya no cesaron las perturbaciones hasta el momento del aterrizaje en el aeródromo de Alicante, lo que hizo que aquella primera experiencia de vuelo se cerrase para nuestros dos protagonistas con un terrible mareo.

Tras pasar la noche en un hotel de la ciudad y ya repuestos de su

indisposición, a la mañana siguiente partieron guiados por un nuevo piloto, Gastón Chenú³, cuya misión consistía en llevarlos hasta Casablanca haciendo dos breves escalas, la primera en Málaga para cambiar de aparato sin detenerse siquiera a dejar correo y la segunda en Rabat. Sin embargo, lo que debería haber sido una parada de trámite se convirtió en algo más distendido porque los viajeros lograron convencer a Chenú para que los dejara comer en el hangar... y de paso aprovecharon para beberse cada uno una botella de manzanilla con la intención de subir al avión ya mareados y prevenir de esta forma el desagradable desasosiego que podían traer nuevas turbulencias. Curioso remedio.

En aquella segunda jornada había que superar el paso del Estrecho de Gibraltar para cambiar de

³ Gastón Chenú iba a morir en pleno vuelo el 27 de septiembre de 1942 sobre Ahmer-el-Aïn (Argelia), cuando hizo explosión en el motor izquierdo del avión una bomba que había sido colocada antes de su despegue.

**En Caser nos anticipamos
para que tu vida sea más fácil.**

caser
Grupo Helvetia

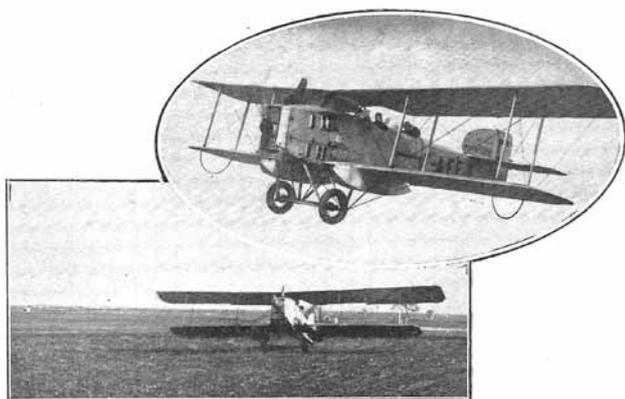


TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

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

Fundación **Cajastur**

www.fundacioncajastur.es



Aerodromo de Perpignán. Arriba el avión de París. Abajo el procedente de Marsella.

continente; una maniobra que aquellos precarios aparatos realizaban entonces tomando altura sobre Algeciras antes de dejar Europa y entrar en África: «Tomamos altura con un vuelo en espiral. Nuestro piloto nos entrega una nota “Hay que ponerse muy arriba para dar el salto”. Lo comprendemos perfectamente. Arriba, pues; ¡todo lo arriba que haga falta».

Gastón Chenú abordó con maestría aquel bucle y casi sin enterarse enfilaron el camino a Tánger donde volvieron a tomar tierra.

Como era de esperar, Luis de Oteyza sintió deseos de visitar la ciudad, situada a doce kilómetros del aeródromo, y así se lo planteó al piloto, pero las órdenes de la Compañía Aeropostal eran estrictas: allí se trataba únicamente de recoger un pliego urgente para el residente general del Protectorado de Francia en Rabat y esa visita podía retrasar unas horas la salida, por lo que solo hubo tiempo para fumar un cigarro, aunque en esta ocasión con los dos pies en tierra y lejos de cualquier riesgo.

Ya otra vez en vuelo, pudieron observar desde el avión las tres zonas de influencia en las que estaba dividido Marruecos desde la firma del Tratado del Protectorado, el 30 de marzo de 1912: la internacional, la española y la francesa, también los cultivos y la línea de ferrocarril de Fez a Rabat. Y en esta ocasión Oteyza sí pudo conocer una ciudad de importancia, aunque tuvo que ser gracias a un soborno y sin bajarse del automóvil en que se llevaba la valija con la correspondencia a las oficinas del protectorado francés. Gracias a unos francos, el chofer les dio un paseo por las ciudades europea y árabe, que luego iban a ser descritas con detalle en su libro.

Después de superar los ochenta y siete kilómetros que separan Rabat de Casablanca en menos de media hora gracias al aire en calma, pudieron saber que, muy al contrario, el avión procedente de Orán que tenía que enlazar con ellos había caído al mar a causa



Oteyza con el piloto Luc Richard a punto emprender el vuelo.

de una ráfaga de viento. Nos sorprende la frecuencia de estos accidentes que se consideraban como algo habitual, aunque muchas veces acarrearón la muerte o la desaparición de pilotos de la Compañía. Sin embargo, esta vez no hubo desgracias personales y como el aparato estaba cerca de la costa se decidió enviar otro equipo para rescatar los paquetes que transportaba.

De esta forma el periodista ganó un día para disfrutar de las comodidades de un buen hotel y pasear por los rincones de la ciudad más cosmopolita de Marruecos antes de iniciar la que se iba a convertir en la jornada más complicada de su aventura.

Y es que aquella mañana amaneció con un fuerte siroco sobre el desierto del Sahara que les hizo retrasar la marcha y tomar una medida de seguridad extraordinaria antes de dejar tierra: en previsión de que el avión pudiese perder el control y desapareciese en la inmensidad del desierto se dispusieron dos aparatos en los que debían sentarse por separado



En el aerodromo de Tanger con el piloto Gastón Chenu y varios empleados de la Compañía.

Oteyza y «Alfonsito», lógicamente cada uno con su piloto. De esta forma Gastón Chenu tuvo que recibir el apoyo del experto aviador Émile Lecrivain⁴.

Fue una sabia decisión porque los malos augurios no tardaron en cumplirse. Nada más salir, las turbulencias se hicieron más violentas y a medida que iban tomando altura, en vez de bajar la temperatura como sería lógico, el calor fue en aumento. De modo que para eludir alguna consecuencia imprevisible los dos franceses cambiaron su estrategia y se aproximaron a tierra buscando evitar así el peligro de aquellas rachas.

Pero ese plan tampoco dio resultado, ya que el viento en contra no cesaba y la velocidad se vio ralentizada hasta el punto de que al sobrevolar una carretera pudieron observar como los automóviles iban más rápidos que ellos; así que volvieron a ascender intentando superar de esta manera por lo menos la nube de arena que podía atascar el motor. Vano intento. Cuando llegaron a su destino –el aeródromo de Agadir– ya eran las tres de la tarde lo que implicaba un retraso de cinco horas sobre el horario previsto.

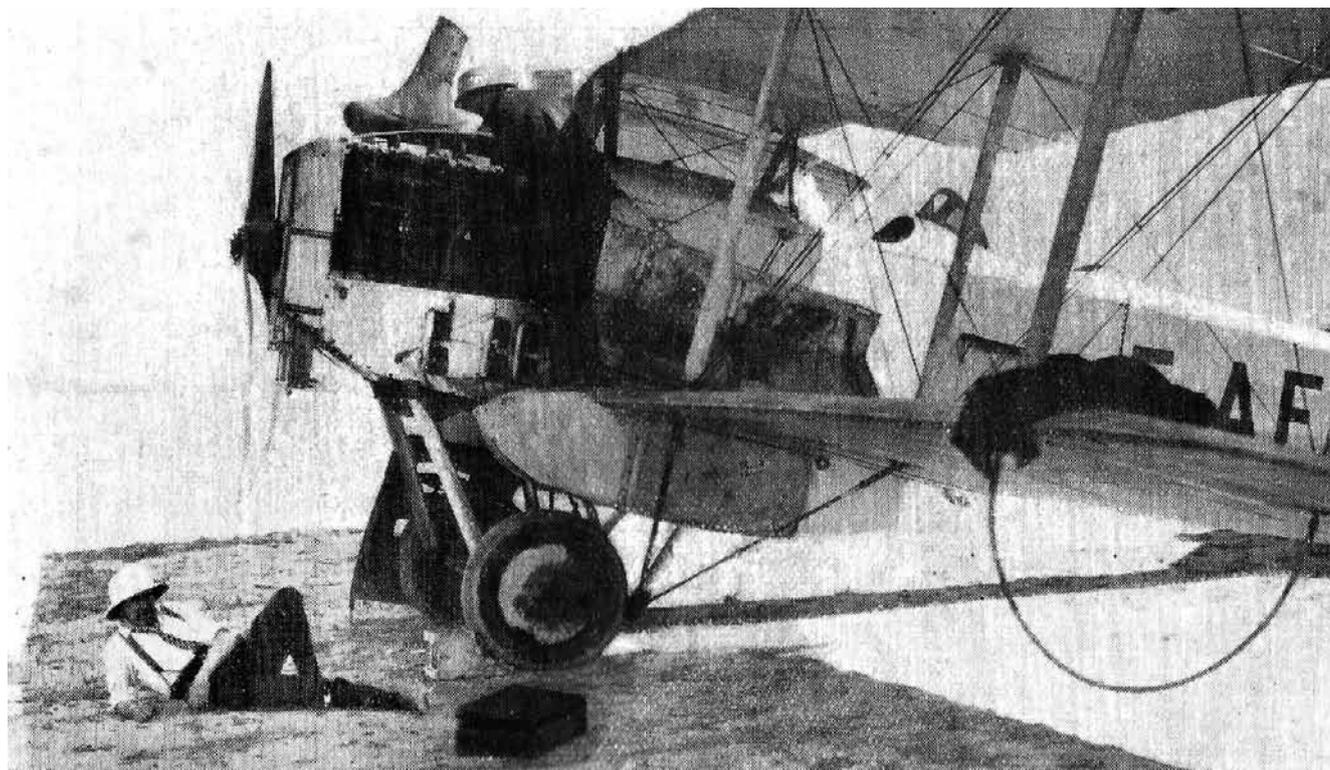
De modo que se impuso la prudencia y todos estuvieron de acuerdo en que lo mejor era quedarse allí, lo que además les iba a permitir visitar otra ciu-

dad mucho menos civilizada que las que ya habían visto, donde las costumbres tradicionales seguían en vigor e incluso todavía era fácil seguir la pista del mercado de esclavos. Para «Alfonsito» aquella era una oportunidad que no podía dejar pasar y, después de muchas trabas y dinero de por medio, consiguió por fin la instantánea de una de aquellas pobres mujeres, una hermosa joven de color que había sido comprada en Sudán y cuya imagen iba a hacerse famosa en España.

En Agadir fue imposible encontrar el mínimo confort ya que la suciedad y las moscas lo invadían todo; la comida también dejaba mucho que desear y los alojamientos eran miserables, aunque se quisiese pagar bien para encontrar algo mejor. Pero la necesidad siempre obliga a aceptar la realidad y los dos amigos tuvieron que alojarse a regañadientes en un pésimo hotel donde pasaron la noche sin haber cenado e intentando conciliar el sueño con la ropa puesta y tirados sobre unas camas atestadas de chinches.

A pesar del cansancio, el día amaneció para ellos como una bendición y ya en el aire la visión del desierto hizo que la penuria de las malas horas pasadas quedase en el olvido. En esta ocasión la primera parada fue la fortaleza de Cabo Juby, que llevaba bajo control español desde junio de 1916, en la zona sur del protectorado español, situada al norte de Saguía el Hamra y comprendida entre el paralelo 27° 40' N y la vaguada del río Draa, el más largo de Marruecos y Argelia.

⁴ También falleció en vuelo Émile Lecrivain al caer al mar junto a su operador de radio Pierre Ducaud la noche del 31 de enero de 1929, mientras prestaban servicio postal entre Dakar y Casablanca en un aparato Latécoère 26.



Esperando a que el piloto René Riguelle repare el motor tras una avería en el desierto.

Allí se encontraron con un viejo conocido de Oteyza, el coronel Guillermo de la Peña⁵, quien fingió una detención de los españoles motivada por problemas burocráticos para poder almorzar tranquilamente con ellos, ya que el pacto con el servicio de la Compañía Aeropostal establecía que los aviones solo podían estar en su aeródromo el tiempo necesario para realizar el cambio de aparato. Esta escala es la más conocida de este viaje porque allí también estaba destinado Antoine de Saint-Exupéry, autor de «El Principito», al que Sánchez Portela también fotografió, pero que no aparece citado en «Al Senegal en avión» porque aún no había alcanzado la fama como escritor⁶.

⁵ Guillermo de la Peña Cusi, al que Oteyza llama Guillermo de Las Peñas, fue nombrado gobernador general del Sáhara en 1925; al inicio de la Guerra Civil, siendo ya coronel, se mantuvo fiel a la República y presidió el tribunal militar que juzgó a sus compañeros sublevados en Barcelona. Al final de la contienda fue condenado a muerte, aunque su pena sería conmutada.

⁶ Saint Exupéry fue uno de los pilotos del «Grupo Latécoère» que trabajaban para la «Compagnie Générale Aéropostale» y voló regularmente en la línea Toulouse-Casablanca entre 1926 y 1928. A finales de 1927 fue destinado como jefe de escala en Cabo Juby y allí aprovechó para desarrollar su vocación literaria. El 31 de julio de 1944, en plena II Guerra Mundial, despegó a bordo de un Lockheed P-38 Lightning para una misión de reconocimiento desde una base aérea en Córcega. Nunca

Después de la comida y con nuevos pilotos -René Riguelle y Maurice Dumesnil- llegaron hasta Villa Cisneros, la capital de Río de Oro, que aunque no hacía honor a su nombre sí contaba con algunas comodidades, estación Telefunken de radiotelegrafía y estaba protegida por una guarnición de ochenta soldados del regimiento de Tenerife. Desde allí y volando a poca altura arribaron a Port-Etienne para hacer noche en pleno desierto. Se trataba de un asentamiento muy pequeño, que Luis de Oteyza calificó como «un cenobio», vigilado únicamente por una patrulla de senegaleses y que carecía de pista, ya que se aterrizaba directamente sobre la arena⁷.

Tras pasar la noche tendidos sobre unos catres, la mañana se presentó con niebla y decidieron amenizar la espera escuchando la música de un gramófono, que los mecánicos incluso se animaron a bailar. «Alfonsito» inmortalizó aquel simpático instante que se iba a convertir en una de las ilustraciones del libro que ahora estamos recordando.

Cuando las condiciones lo permitieron, se retomó la ruta ignorando que iban a vivir el momento más tenso de su aventura: un fallo del motor detuvo la

regresó.

⁷ Port-Etienne creció a partir de la década de 1930 para convertirse en la ciudad de Nuadibú, segunda en importancia de la República Islámica de Mauritania y su centro comercial.



Fortaleza y hangar de Villa Cisneros.

hélice del aparato en el que iban Luis de Oteyza y René Riguelle, quien sin perder la serenidad pudo descender planeando para aterrizar entre dos dunas. Otra vez volvemos a sorprendernos por esta maniobra que debía repetirse con frecuencia y nos proporciona un buen ejemplo tanto de la habilidad como de la valentía de aquellos pilotos que se jugaban la vida en cada salida.

Tal y como estaba previsto para estos casos, el segundo avión también tuvo que tomar tierra para prestar su ayuda, pero la mala fortuna hizo que en el contacto con la arena se rompiese su tren de aterrizaje. De cualquier forma, según los franceses, en el peor de los casos tenían comida y bebida para dos días y aunque aún estaban a 260 km de la ciudad de Saint-Louis, se encontraban cerca del puesto militar de Nuakchot⁸, del que no iban a tardar en llegar socorros.

Así fue. En aquella pequeña guarnición había quince soldados senegaleses mandados por un suboficial galo que ordenó salir en su busca a una

⁸ Nuakchot es actualmente la capital de Mauritania y acoge a la población que huye de la desertificación que está asolando a este país por lo que tiene un crecimiento urbano desmesurado.



En el aeródromo de Port-Etienne Oteyza se divierte con los pilotos y mecánicos..

patrulla. De modo que unas horas más tarde Oteyza y Sánchez Portela se fueron con ellos mientras los dos pilotos se ocupaban de cambiar el motor de un aparato a otro.

Unas horas después el problema ya estaba solucionado y retornaron al lugar del accidente. Sin embargo, para salir del trance y retomar su misión tuvieron que subirse los cuatro en el mismo avión de dos plazas, con las molestias y el riesgo que todos podemos suponer.

Hasta que por fin tuvieron a la vista Saint-Louis, ocupando una isla en la desembocadura del río Sene-



Oteyza (con casco) y Saint Exupery (con jersey claro) en Cabo Jubi

gal; era una urbe tan grande que muchas viviendas e instalaciones se extendían también sobre las dos orillas. En la de la izquierda estaba el ansiado aeródromo en el que tomaron tierra como quien se agarra a una tabla de salvación y enseguida se lanzaron a conocer aquella metrópoli que les sorprendió tanto por su limpieza, que no esperaban encontrar en aquella parte de África, como por las características de sus habitantes, que eran aseados y bien vestidos, pero indolentes y con pocas ganas de trabajar.

Curiosamente, nuestro periodista y su fotógrafo estuvieron a punto de concluir allí su periplo sin haber llegado al objetivo final, ya que recibieron la noticia de que en Dakar se estaba luchando contra una gran epidemia de fiebre amarilla y se podía entrar en la ciudad, aunque no salir sin pasar antes una cuarentena.

Gracias a las gestiones de la Compañía General Aeropostal resolvieron el problema comprometiéndose con el inspector de la compañía Albert Collet⁹ a no abandonar el aeródromo de Dakar si los llevaban hasta allí. El propio Collet se encargó de pilotar entre las dos ciudades haciendo el recorrido de 267 km en una hora y diez minutos, lo que fue casi una velocidad de récord.

⁹ Albert Collet se iba a encargar poco después de preparar la nueva línea de la Compañía Francia-África del Norte-Congo-Madagascar con Orán como base principal.



El avión sobre España.

Después de haber volado 4.695 km, más de la mitad sobre un suelo tremendamente hostil, Oteyza y Alfonso Sánchez Portela pusieron punto final a su travesía con la conclusión de que el futuro estaba en el transporte aéreo: «pronto se tomará el avión igual que se toma el tranvía» -concluyó. Y no se equivocaba: en marzo de aquel 1928 la Compañía General Aeropostal francesa estableció la unión entre el tramo Francia-África y el tramo África-América del Sur con 200 aviones y 10 hidroaviones atendidos por 72 pilotos, 200 mecánicos, 50 radio-navegantes, 400 personas para maniobras, 40 oficiales de marina y 300 marineros. La aventura no iba a tardar en ser rutina. ■

Tres aviadores asturianos de Llanes

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ

José Llaca Álvarez

NACIDO EN CIUDAD DE MÉXICO, el 28 de noviembre de 1913, fallecido en Novalés (Cantabria), el 4 de noviembre de 1952. Fue un notable Aviador militar, aficionado a las artes plásticas y escultor, profesor mercantil.

Se crió en el seno de una familia cántabro-asturiana. El padre era José Llaca Argüelles y su madre Josefa Álvarez Lorenzo, y como veremos uno de sus hermanos, Daniel, fue asimismo aviador. Estudió el preparatorio de Ciencias con la idea de hacerse arquitecto. Sin embargo, se hizo profesor mercantil y cursó a continuación cinco cursos de Medicina en la Universidad madrileña de San Carlos. Cuando se encontraba de vacaciones en Pamplona en julio de 1936, se produjo el golpe militar de 1936.

En agosto de ese año, se presentó voluntariamente en las milicias de Falange de San Sebastián, con las que participó en las operaciones de Lesaca, Vera del Bidasoa, San Marcial, Irún y Fuenterrabía hasta la paralización temporal del frente de Eibar. Fue herido dos veces el día 20 de septiembre en la conquista del monte Jaizquíbel. En octubre fue designado para asistir al curso de alférez provisional de Infantería en la Escuela Militar de Burgos. Promovido en diciembre a dicho empleo, fue destinado al cuadro eventual de la 8.^a División Orgánica, donde permaneció hasta finalizar el año.

En la Aviación Nacional en 1937

Fue nombrado para asistir al curso de tripulantes de avión y se incorporó al Aeródromo de Tablada en los primeros días de 1937, para efectuar el mencionado curso. Finalizó con aprovechamiento (número uno de la promoción), se le promovió al empleo de alférez de complemento de Aviación y se le concedió el título de tripulante de avión de guerra. A finales de febrero de 1937, se incorporó a su destino en el 4-G-12 (Grupo de Reconocimiento y Bombardeo de la Región Aérea Central, con Romeo Ro-37 bis), donde efectuó numerosas operaciones en los frentes de Toledo, Brunete y La Granja de San Ildefonso, acciones con las que se quería frenar las operaciones del bando contrario en el Norte.

Meses más tarde (a finales de agosto) se le destinó al Grupo 3-G-28 (Región Aérea de Levante), grupo de bombardeo equipado con aviones trimotores Savoia 79 «Sparviero». Con esta unidad efectuó vuelos en las



Capitán José Llaca 4.^a Escuadrilla en Rusia.

campañas de Santander, Asturias y en la batalla de Belchite. En 1938, actuó en el frente de Teruel, en los duros combates del Alto de Celada y efectuó reconocimientos fotográficos en el sector de Montalbán. Ascendió a teniente provisional y llevado de su vocación aeronáutica solicitó en mayo de 1938, realizar el curso de pilotos, incorporándose el 19 de junio al Aeródromo de Tablada (Sevilla), donde permaneció efectuando dichas prácticas. Obtuvo el título de avión de guerra en septiembre y dos meses más tarde se incorporó a la Escuela de Caza, en aquel entonces establecida en el Aeródromo de Villanubla (Región Aérea del Norte, Valladolid), para obtener la aptitud de caza.

Los últimos días de la guerra los pasó destinado en el Grupo 2-G-3 que mandaba el comandante García-Morato, pero, dado que se incorporó el 15 de marzo, apenas pudo actuar como piloto de caza, pues la guerra terminó el 1 de abril. En esta unidad continuó al terminar la contienda hasta julio de 1939 en que fue destinado a la Escuadra de Caza (Región Aérea Central).

Piloto de caza y teniente profesional

Admitido al examen de ingreso en la Academia de Aviación de León y después de aprobar dicho examen, fue nombrado alumno de la 1.^a promoción de aviación y se incorporó al batallón de alumnos en mayo de 1940, donde cursó el plan de estudios y prácticas correspondientes. Por haber terminado satisfactoriamente los estudios y prácticas en la Academia, se le promovió al empleo de teniente profesional de la escala activa del Ejército del Aire, el 6 de diciembre de 1940, y fue destinado al 22 Regimiento de Aviación. Ascendió a capitán el 31 de octubre de 1942, aunque en diciembre de 1940 había sido ascendido a capitán provisional. Como resultado del concurso de vacantes de junio de 1942, fue designado para ocupar destino en la Dirección General de Aviación Civil.

Contrajo matrimonio con Mercedes Suárez Ramírez en 1943 y en junio, casi en plena luna de miel, pasó a formar parte como voluntario de la 4.^a Escuadrilla Expedicionaria (Escuadrilla Azul) a Rusia, cruzando la frontera española el 18 de junio. Cuando esta escuadrilla relevó a la anterior, las cosas no marchaban bien en el frente del Este para las armas alemanas. Era el momento en que declinaba la superioridad que la aviación alemana había tenido sobre la soviética, y en tierra, las fuerzas germanas eran incapaces de frenar a las tropas soviéticas. El balance final de la 4.^a Escuadrilla fue de setenta y cuatro victorias, lo que le acreditó como una unidad eficaz y combativa.

El capitán Llaca tomó parte en numerosos combates y realizó desde los aeródromos de Briansk o de Vitebsk acciones para contener el ataque soviético sobre el área de Orel. Ante la ofensiva soviética, el Ejército alemán no tuvo más remedio que retroceder en todo el frente, por lo que la Escuadrilla española tuvo que replegarse, trasladándose primero a Smolensko, después a Orsha, para acabar recalando en Star-Bychov.

Cuando se relevó la 4.^a escuadrilla en marzo de 1944, Llaca había realizado más de ciento ochenta y seis horas de vuelo y había alcanzado cinco victorias aéreas en combate. A su regreso a España se le concedió un «Avance en la escala» por los méritos contraídos durante su permanencia en la 4.^a Escuadrilla, por lo que se le rectificó la antigüedad de capitán al 5 de febrero de 1942. El 28 de noviembre de 1944, se le concedió el empleo de comandante y se le destinó como profesor a la Academia General del Aire de San Javier.

En la AGA dejó una anécdota que pertenece a las leyendas apócrifas de dicho centro: Como Jefe del Escuadrón de Alumnos de la 1.^a promoción de



José Llaca Álvarez y su esposa.

la AGA algo no debió de salir de su gusto y dio un paso ligero con equipo de campaña a esa promoción que se inició en la Plaza de Armas hacia el campo de vuelos, todo el perímetro del mismo y vuelta. Por supuesto que él iba corriendo al frente y los oficiales profesores también. Según se cuenta él acabó con varios mosquetones al hombro, de cadetes que flaqueaban y a los que desfallecieron y recogió la ambulancia; visitó en la enfermería para citarlos, durante una buena temporada, a la hora de paseo, en el campo de deportes para recuperar forma. Ese es el origen académico del temido «Caimán».

El 1 de septiembre de 1946, hizo su presentación en la Escuela Superior de Vuelo (Salamanca) para hacer el Curso de Vuelos sin Visibilidad. En octubre de ese mismo año, fue seleccionado para realizar el Curso de Estado Mayor, en la Escuela Superior del Aire. Obtuvo el correspondiente diploma en junio de 1948 y pasó como diplomado a la sección de operaciones del Estado Mayor del Aire. Aparte de su trabajo en el Estado Mayor, no desperdiciaba oportunidad de volar cuando fuera. Trabajó en actividades aeronáuticas civiles de fotogrametría en la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos que compatibilizaba con sus obligaciones militares.

En el Estado Mayor del Aire. Deportista y volovelista

El 2 de diciembre de 1950, ascendió a teniente coronel, continuando en su destino en el Estado Mayor del Aire. Era un deportista nato y, a pesar que se le recriminaba su pertenencia antes de la guerra a la Federación Universitaria Española (FUE), Llaca encontró en dicha federación el camino del ejercicio físico. Practicó numerosos deportes y consiguió el record nacional de los 800 metros lisos, que mantuvo durante varios años. Su afición a los deportes hizo que obtuviera el título de profesor de Educación Física y que mantuviera sus aptitudes físicas hasta su muerte.

Este espíritu deportivo y su vocación aeronáutica hicieron que también dedicase parte de su actividad aérea a obtener el título de piloto de vuelo sin motor y a luchar por conseguir la Insignia «C» de Plata que le acreditó como un volovelista de primer orden. Este deporte le atrajo con singular pasión y por él se entregó plenamente hasta el agotamiento físico en el campeonato mundial de la especialidad que se celebró en Madrid (Aeródromo de Cuatro Vientos) en junio de 1952. Sin embargo, José Llaca no era solamente aviador y deportista, sino que además tenía aptitudes de gran artista. Modelaba bien, dibujaba bien y pintaba bien.

Un prometedor artista, en sus ratos libres

Sobre este aspecto es muy descriptiva la anécdota que cuenta Juan Antonio Ansaldo, en su libro «¿Para Qué?»: Estando JAN en Griñón con su Grupo, fue requerido con urgencia para presentarse al General Kindelán en Salamanca. No hacía sino darle vueltas en la cabeza al motivo de la llamada perentoria. «¡Ah! lo que me va a pedir es un discurso, para el aniversario de la muerte de Sanjurjo, elucubraba». «Para el acto sería conveniente contar con un busto del homenajeado. (JAN atónito, desesperado, estuvo a punto de soltar una carcajada). Se contuvo como pudo; el General seguía con su perorata «Tengo entendido que en su Grupo hay un teniente llamado Llaca que era un inspirado escultor y podría sacarnos del apuro en los tres días que faltan para el aniversario». Ansaldo volaba con Llaca un día después a Pamplona para copiar del busto de Sanjurjo, lográndose sobre el modelo una obra casi perfecta, según JAN; volvió a su destino filosofando sobre «las cosas raras que hay que hacer en una guerra».

Creó numerosos emblemas aeronáuticos, que todavía están en uso. De su paso por San Javier dejó constancia manifiesta pictórica, al ser el creador del emblema de la Academia General del Aire,

que se mantiene hasta hoy día; creó el emblema de Piloto Civil y el del Real Aero Club de España. Como escultor legó *El Dolor*, obra realizada para el panteón familiar de Posadas de Llanes, que ejecutó a la muerte de su madre; también un bajorrelieve de la Virgen de Loreto, que realizó para el RACE, y un busto del general Sanjurjo, que hizo para conmemorar el primer aniversario de su muerte.

En el verano de 1952, para realizar unas fotografías aéreas verticales del nuevo aeropuerto de Santander (Parayas) que se estaba construyendo, decidió realizar personalmente el servicio. El 4 de septiembre, cuando se dirigía desde el aeródromo de Llanes a Santander, una parada de motor del muy limitado avión Miles Aerovan, que pilotaba le obligó a intentar un aterrizaje de emergencia. No lo consiguió y se estrelló cerca del pueblo de Novales, perdiendo la vida José Llaca y sus acompañantes, entre los que figuraba su mujer Mercedes. Al día siguiente fueron enterrados en el panteón familiar de Posadas de Llanes. Así continuó la tragedia de la familia Llaca que se inició unos meses antes con el desafortunado accidente de su hermano Daniel.

Daniel Llaca Álvarez

Nacido en Ciudad de México (México), el 20 de noviembre de 1916 y fallecido en Madrid el 23 de julio de 1952. Aviador militar. Era hijo como su hermano José de José Llaca Álvarez y de Josefina Álvarez Lorenzo. El matrimonio tuvo otros cinco hijos (Gabino, Eulalia, José, también aviador, Rosario y María Teresa). Sus padres, que emigraron a México, regresaron a España en 1918 y se instalaron en Valladolid, donde Daniel estudió el bachillerato y, terminado éste, comenzó a estudiar Medicina, que la guerra le impidió continuar. Al estallar el conflicto de 1936 se encontraba en Posadas de Llanes. Muy joven se alistó a Falange y el 18 de julio, su hermana Rosario le avisó de que corría peligro. Urdieron una estratagema y, como dos recién casados, huyeron a Santander.

El 4 de octubre de 1937 ingresó en el Ejército como soldado voluntario, haciendo su incorporación en la Auditoría de Guerra del 8.º Cuerpo del Ejército de Llanes (Asturias), donde, después de ser declarado útil para el servicio, se le destinó al 200 batallón del Regimiento de Infantería n.º 30, que operaba en ese tiempo en el frente de Calamocha (Teruel), incorporándose a la 2.ª Compañía. Hasta el 15 de mayo de 1938 participó con su unidad en la ruptura del frente de Torrecillas del Rebollar, en los avances sobre Castellote (Teruel) y en la rectificación del frente Aliaga (Teruel); ese día recibió la orden de

*Daniel Llaca.**Daniel Llaca-*

trasladarse a la Academia de alféreces provisionales de Infantería.

A los dos meses fue promovido al empleo de alférez provisional y destinado al Regimiento de Infantería Zamora n.º 29 en La Coruña, con el que participó en el frente de Castellón de la Plana hasta noviembre que se trasladó con su batallón al frente de Cataluña (Trempl). En diciembre tomó parte en la ruptura del frente indicado, participando en las operaciones hasta febrero en que su batallón marchó a Plasencia (Cáceres). El 10 de marzo participó en la ruptura del frente de Guadalajara, por el sector de Sigüenza, continuando las ofensivas hasta la total ocupación de las provincias de Guadalajara y Cuenca. Su batallón se estableció en Tarancón el 1 de abril, donde permaneció el alférez Llaca hasta incorporarse, en junio, a su Regimiento al disolverse su batallón.

En el Arma de Aviación, como piloto

Por los servicios prestados durante la campaña se le concedieron una Cruz Roja del Mérito Militar y la Medalla de la Campaña. Cuando, en septiembre de 1939, por la nueva organización del Ejército quedó excedente de plantilla y pasó a la situación de disponible forzoso, fijó su residencia en Madrid.

Al finalizar 1939 fue seleccionado para efectuar el reconocimiento médico que le abrió las puertas para hacerse piloto del Ejército del Aire. En enero del año siguiente se le destinó a la Escuela Premilitar de San Javier (Murcia). El 11 de julio se incorporó a la Escuela Elemental n.º 2 de El Palmar (Murcia) para seguir el Curso de Piloto. Terminado el mismo, se incorporó a la Escuela de Transformación (San Javier, Murcia) del Grupo de Escuelas de Levante, donde continuó su instrucción de pilotaje hasta el 20 de diciembre en que se le concedió el título de piloto de avión de guerra.

Al terminar el curso fue destinado al 14 Regimiento de Aviación en la 4.ª Región Aérea, donde permaneció hasta ser llamado al curso de caza (Aeródromo de Jerez de la Frontera, Cádiz) y más tarde en Moron de la Frontera (Sevilla) por traslado de la Escuela a dicha población. En este mismo año, junio de 1941, al finalizar el curso de caza, fue destinado al 21 Regimiento de caza (Getafe, Madrid). En marzo de 1943 se incorporó a la escuela de Vuelo sin Motor (Monflorite, Huesca) para realizar el curso de esta especialidad. En este mismo mes pasó a formar parte de la escuela de Complemento del Arma de Aviación y en junio se incorporó a la Academia de Aviación (León) por



Daniel Llaca en León.



Daniel Llaca con mono de vuelo.

haber ingresado con la tercera promoción del Arma de Aviación. Durante los dos siguientes años (1944 y 1945), continuó sus estudios académicos y en abril de 1946 fue promovido al empleo de teniente del Arma de Aviación (Escala del Aire), a la vez se le concedió el título de observador de aeroplano, por haber realizado las prácticas correspondientes durante su ciclo académico.

Tres meses más tarde fue destinado al 22 Regimiento, donde permaneció hasta el 3 de septiembre que, como resultado de un concurso, fue destinado a la escuela de Vuelo sin Motor de Llanes (Asturias) como profesor.

El 19 de agosto de 1947 contrajo matrimonio con María de los Desamparados Posada y Enríquez de Salamanca, que le dio dos hijos, Fernando y Ana María.

Ascendió a capitán el 11 de febrero de 1949. Como resultado del concurso anunciado en julio de 1949 pasó destinado a la Dirección General de Aviación Civil para prestar sus servicios en la 1.ª Sección. En 1951 se le concedió el distintivo permanente de profesor.

En este mismo año ganó el concurso de maquetas de aviones, adjudicándose la copa Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos. En el primer trimestre de 1952 realizó el Curso de Vuelos sin Visibilidad en la Escuela de Polimotores (Jerez de la Frontera). La Federación Aeronáutica Internacional asignó a España la misión de celebrar el IV Campeonato del Mundo de Vuelo sin Motor en 1952, en el Aeródromo de Cuatro Vientos, desde el 30 de junio al 13 de julio. El 23 de junio, durante la preparación del certamen, después de soltar a un planeador francés que remolcaba con una avioneta HM9, sufrió un accidente que le costó la vida.

Fernando Llaca de Posada

Nació el 18 de mayo de 1948. Su padre, Daniel Llaca Álvarez, teniente de Aviación, estaba destinado en la Escuela de Vuelo Sin Motor de dicha localidad. Su madre, Amparo de Posada y Enríquez de Salamanca, era madrileña, pero de hondas raíces en Llanes. Como consecuencia del ascenso a capitán de Daniel la familia fija su residencia en Madrid.



Lápida en Posada.

Fernando realizó los estudios de Bachillerato en el colegio San Fernando (Escolapios) y fue declarado «Huérfano de Guerra» al haber fallecido su padre en accidente de aviación (1952). En 1966 ingresó por oposición, con el nº 9, en la Academia General del Aire, San Javier, Murcia, donde realizó los cuatro cursos reglamentarios. Entre septiembre de 1969 y marzo de 1970 completó en la Base Aérea de Matacán, Salamanca, los cursos de Vuelo Básico en avión T-6 y de Polimotores en DC3 obteniendo, en este último, la calificación de Profesor de Vuelo. El 15 de julio de 1970 recibió el despacho de teniente de Aviación con el nº 2 de su promoción.

En agosto de 1970 es destinado al 35 Grupo de Fuerzas Aérea (posteriormente Ala 35) en la Base Aérea de Getafe, Madrid, asignado al 353 Escuadrón con avión DC4, realizando los pertinentes vuelos de transporte en Península, Canarias, Sahara Español y diversos países europeos. El 15 de julio de 1974 asciende a capitán confirmándosele en su destino. Por su actuación en las operaciones del Sahara se le otorga la Medalla del Mérito Aeronáutico, la Meda-

lla del Sahara, figurando en su hoja de servicio el valor como «reconocido». En junio de 1977 pasa destinado al 91 Grupo, 912 Escuadrón, también en Getafe como Instructor de Vuelo y piloto de pruebas de T6. Convalida sus conocimientos del idioma inglés con el «posee».

En octubre de 1978 solicita la baja del ejército e ingresa en la compañía Iberia. En ella vuela Fokker 27, DC9, Boeing 727, DC 10, Airbus 320 y 340 y Boeing 747 «Jumbo». Ha sido Instructor e Inspector de la Operación de Vuelo. Por razones de edad cesa en la actividad de vuelo el 18 de junio de 2008 con un total de 24.000 horas de vuelo, permaneciendo en Iberia hasta 2009, pasando a la situación de jubilado.

Entre 1997 y 2001 fue presidente del SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas). Aficionado a la historia ha realizado diversos cursos en el Instituto de Historia Militar. Reparte su tiempo entre su domicilio en Madrid y su casa de Lledías, Posada de Llanes, Asturias. ■

Honores póstumos al aviador enemigo

CARLOS LÁZARO ÁVILA
SHYCEA y ADAR

EL PASADO MES DE OCTUBRE, la Asociación de Aviadores de la República (ADAR), gracias a la información facilitada por David J. Aliaga vía Antonio Valldeperes, denunció el vandalismo efectuado sobre la estela funeraria del piloto alemán de la Legión Cóndor F. Windemuth. No era la primera vez que este vestigio de la guerra aérea de España sufría desperfectos a manos de uno o varios ignorantes de nuestra historia aeronáutica (ya ocurrió en 2009), pero en esta ocasión el grado de desperfectos ha sido mayor.

Este hecho lamentable nos sirve para presentar una realidad incuestionable: en cualquier conflicto bélico no hay mayor reconocimiento que el otorgado por el enemigo al oponente que luchó valerosamente en combate y, sin embargo, pereció. En *Relatos Aeronáuticos Españoles* hemos recogido casi un centenar de anécdotas curiosas de la historia aeronáutica española ocurridas entre 1896 y 1943 entre las que se encuentran varios casos en los que aviadores que habían experimentado la crudeza de la lucha del aire dedicaron un sincero recuerdo y reconocimiento póstumo a su oponente¹. Reproducimos a continuación el texto que da pie a este artículo.

El honorable gesto de José Falcó Sanmartín

En la actualidad, entre los viñedos que hay a un lado de la carretera comarcal gerundense cercana a la frontera con Francia, junto a un ciprés, se encuentra una estela erigida por los vencedores de la guerra en memoria de Friedrich Windemuth, piloto de la Legión Cóndor abatido en uno de los últimos combates aéreos de la contienda. La estela muestra los efectos del paso del tiempo y tan solo le hace compañía un pequeño ciprés plantado a su lado, pero



Foto David J. Aliaga

los payeses de la zona saben que no siempre se encontró en ese estado.

Desde los años 70, los campesinos de la zona se acostumbraron a la eventual presencia de un coche procedente de Francia que se detenía en el arcén de la carretera y cuyo ocupante, llevando un ramo de amapolas en la mano, se dirigía al monolito. Una vez llegado a la base del sobrio monumento, el conductor arrancaba las malas hierbas que le rodeaban, limpiaba esmeradamente la inscripción en la que figuraba la fecha de nacimiento y defunción del aviador alemán, y luego, respetuosamente, depositaba las flores en la base de la estela. A continuación, permanecía de pie unos instantes, los suficientes para recordar con nitidez cómo él, José Falcó Sanmartín, as de la caza nocturna de la Aviación Republicana, tripulando su Polikárпов I-15 *Chato*, sobre ese viñado que muchos años atrás se había convertido en el aeródromo republicano de Vilajuiga, había derribado al último Messerschmitt Bf 109 de la guerra.

Gracias a los payeses de la comarca, Falcó supo la ubicación de la estela y comenzó a visitarla durante muchos años. Es muy probable que el antiguo piloto de caza siempre rememorase la secuencia de imágenes de aquel combate cuyo trágico final, sin saberlo, daría lugar al homenaje que haría después al que fue su enemigo que, prácticamente, tenía su misma edad. Y nos gusta pensar que mientras que emprendía el camino de regreso hacia su automóvil, Falcó repetía mentalmente, a modo de mantra: *Nos encontramos frente a frente; murió él, pero podía haber sido yo*².

Recuerdo íntimo sobre Carlos de Haya

El día 21 de febrero de 1938, en la batalla de Teruel, choque aéreo bélico encarnizado recrudescido por las inhóspitas condiciones meteorológicas en las que ambos bandos tuvieron que combatir, fue derribado

¹ C. LÁZARO *Relatos Aeronáuticos Españoles* (Amazon Kindle https://www.amazon.com/-/es/Carlos-L%C3%A1zaro-%C3%81vila-ebook/dp/B0BMB7S7WF/ref=sr_1_1?qid=1670493834&refinements=p_27%3ACarlos+L%C3%A1zaro+%C3%81vila&s=books&sr=1-1).

² La vida de José Falcó ha sido expuesta por Pierre Challier en *José Falcó. Piloto de caza*. Milenio, 2013.



Falcó junto a la estela de Windemuth (ADAR)

el aviador Carlos de Haya González de Ubieta. Este piloto bilbaíno formaba parte de una escuadrilla de Fiat CR.32 italianos que se enzarzó en reñido combate con una formación de Polikárpov I-15 *Chato*. En el curso del combate, Haya se percató de que un compañero estaba en apuros al ser perseguido por el caza de Francesc Viñals y, pese a tener sus ametralladoras encasquilladas, se lanzó contra el caza republicano impactando de lleno contra su oponente. Viñals sobrevivió al choque pero Haya no pudo controlar su Fiat, que inició un picado e impactó con la tierra sin que su piloto pudiera saltar en paracaídas³.

La noticia de la muerte de Haya corrió como la pólvora a ambos lados del frente. El as franquista Joaquín García Morato, cuñado de Haya, se arriesgó a volar sobre un aeródromo republicano para lanzar un mensaje dirigido a sus antiguos compañeros de aviación de preguerra Hidalgo de Cisneros y Camacho reclamando el cuerpo de su familiar para darle sepultura. En otro aeródromo republicano la noticia de la muerte del piloto vasco se recibió en silencio. El mecánico Sebastián Gordi Lloberas se retiró detrás de una pequeña edificación para dar rienda suelta a un llanto incontrolado. En ese momento Gordi no recordaba el enemigo abatido, sino a aquel profesor de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos de preguerra que le dejó una huella indeleble por su bonhomía y excelente capacidad de magisterio, y cuya vida había sido segada por la mortífera guadaña de la contienda⁴.

El combate de Pozoblanco

Durante la ofensiva republicana desencadenada en enero de 1939 en el sector de Pozoblanco (Córdoba) se produjo un combate aéreo entre una escua-

drilla italo-española de Fiat CR.32 y dos escuadrillas de Polikárpov I-15 en el sector comprendido entre Cabeza Mesada e Hinojosa del Duque. Ante la superioridad de la formación republicana los italianos se retiraron del combate, pero una patrulla española liderada por el as Manuel Vázquez Sagastizábal, pese a su inferioridad numérica, se dirigió sin vacilar hacia la patrulla de *Chatos* liderada por Antonio Aguilar Ambrosio que, apercibido de la presencia de los cazas enemigos, aguantó el ataque para realizar su maniobra preferida: hacer un viraje de 180°, encarar al oponente y abrir fuego.

Ante la sorprendente e inesperada reacción, los Fiat respondieron de manera diversa: el avión de Vázquez Sagastizábal fue impactado y su piloto, herido, se arrojó en paracaídas mientras que sus puntos iniciaron un vertiginoso picado para huir hacia sus líneas. Durante el largo descenso a tierra que se prolongó durante 12 minutos, el as franquista fue escoltado por dos I-15 que no ametrallaron al piloto herido hasta que tocó tierra en bando republicano, siendo recogido y llevado al hospital de Pozoblanco donde falleció. Por esta acción el general Alfredo Kindelán, jefe de la aviación franquista, propuso que Vázquez Sagastizábal recibiera la Cruz Laureada de San Fernando, máxima condecoración castrense española, que le fue concedida años más tarde.

Quizás es menos conocido el reconocimiento que le brindó un protagonista directo de los hechos. Años después del fin de la contienda, el piloto de caza republicano Julio Muñoz Sánchez, miembro de la patrulla de Aguilar, comenzó a visitar anualmente el mausoleo de Manuel Vázquez Sagastizábal en el cementerio de Sevilla para rendir un sentido homenaje a la enorme valentía de quien fue su oponente en el combate de Pozoblanco. ■



Muñoz en una de sus visitas periódicas a la tumba de Vázquez Sagastizábal.

³ El lance aéreo ha sido recogido por D. Íñiguez y D. Gesalí en *Francesc Viñals. Darrer Cap de la Segona de Xatos*. ADAR, 2108 (edición trilingüe catalán, castellano e inglés).

⁴ Gordi recogió su experiencia en "Triste recuerdo". *Alas Gloriosas*, n° 3-4. ADAR. Barcelona, 1979.

1917 Del As americano: Lufbery

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Co-fundador y Pdte. de Honor del Círculo Aeronáutico
Miembro de Honor del Instituto Nal. Newberiano (Rep. Argentina)
Miembro de Número del CASHYCEA
CRUZ AL MÉRITO AERONÁUTICO con distintivo blanco (España)

EL SEGUNDO TENIENTE Gervais Raoul Lufbery, el «as» del escuadrón estadounidense, ha viajado por todo el mundo más que cualquier otro hombre de su edad.

Desde su adolescencia, la carrera de Lufbery ha sido continuamente variada y aventurera, y su historia es una de las más interesantes entre los estadounidenses alistados en el Ejército Aliado.

Hace quince años, Lufbery, que entonces tenía diecisiete años, dejó la casa de su padre en Wallingford, Connecticut, y se fue a ver mundo. Primero vino a Francia, el país de sus antepasados, y visitó París, Bourges, Marsella y otras ciudades.

En Marsella se embarcó hacia el norte de África y pasó algún tiempo en Argelia, Túnez y Egipto, luego pasó a Constantinopla donde sirvió durante varias semanas en un restaurante. El plan de Lufbery era llegar a un pueblo y, si valía la pena, buscar trabajo allí y permanecer allí el tiempo necesario para satisfacer su curiosidad.

Al salir de Turquía, Lufbery atravesó los Estados balcánicos hasta Alemania, desde donde se embarcó en Hamburgo para América del Sur. Allí decidió volver a ver la casa de su padre y en 1906 regresó a Wallingford.

El padre de Lufbery, Edward Lufbery, había sido un fanático coleccionista de sellos postales durante muchos años y él mismo buscaba en todo el mundo los raros sellos que le faltaban. El mismo día antes del regreso de Raoul había partido para uno de estos largos viajes, y aunque el joven Lufbery había permanecido en Wallingford durante un año entero con su hermano mayor, no vio a su padre.

En 1907, Raoul Lufbery, cansado de la vida tranquila de Connecticut, se fue a Nueva Orleans y se alistó en el ejército regular estadounidense. Fue enviado a las Islas Filipinas donde permaneció por más de dos años. Al final de su servicio partió para Japón, que visitó, luego para China, que viajó muy seriamente.

Luego se fue a la India. En Bombay cumple las funciones de controlador de los ferrocarriles del Estado. Un día, mientras estaba realizando su servicio, un hindú alto y solemne se acercó a su portillo.



– ¿Un billete? preguntó Lufbery.

– Debes llamarme «señor», respondió el indú. Lufbery era tranquilo, sencillo, taciturno. Pero Lufbery también tenía mal genio. Hizo girar al indio y lo echó de la estación.

Unos minutos más tarde Lufbery fue convocado a la oficina del jefe de estación donde le devolvieron su delantal. Había maltratado a los más ricos y poderosos de los mahometanos de Bombay

Lufbery y su amigo

Como anteriormente indicábamos; Lufbery era tranquilo, sencillo, taciturno. Pensaba constantemente y solo se dedicaba a jugar con su mascota favorita, el cachorro de león Wiskey.

Lufbery luego se detuvo en la Indochina francesa. En Saigón, en Cochinchina, conoció a Marc Pourpe, el joven aviador francés que venía a hacer exhibiciones en Asia. Pourpe necesitaba un mecánico; Lufbery nunca había visto un avión de cerca, pero solicitó el trabajo y fue aprobado.

Fue el comienzo de una fuerte amistad entre los dos hombres. El aviador francés y su colaborador estadounidense dieron exhibiciones de aviación con gran éxito en todas las provincias de la Indochina francesa. El rey de Camboya estaba tan encantado que condecoró a Pourpe y Lufbery con una orden que les daba derecho a una guardia de honor dondequiera que aparecieran en las calles de todas las ciudades de Camboya.

En un pueblo, los nativos que nunca antes habían visto una máquina voladora decidieron construir una ellos mismos. Habilidosos obreros asiáticos erigieron



Un grupo de pilotos de la Escuadrilla Lafayette, hacen compañía a Lufbery en el juego con la mascota de la Escadrilla, bautizada como Wyskey.

un aparato de bambú y papel tisú que parecía mucho más bonito que el avión de Pourpe.

Para reemplazar el motor, los nativos encerraron en su avión un enjambre de abejas. La furia de los bichos hizo tal estruendo que sonó como el zumbido de un motor real, pero para sorpresa de la mayoría de los presentes, la máquina se negó a elevarse en el aire o incluso a moverse.

Luego fue la famosa incursión de Pourpe de El Cairo a Jartum y viceversa.

Durante el verano de 1914, los dos camaradas llegaron a Francia para recibir un nuevo avión. Fue entonces cuando se declaró la guerra y Pourpe ingresó inmediatamente a la fuerza aérea. Fue liberado de todas las obligaciones militares pero ardía en deseos de cumplir con su deber.

Los nuevos americanos A

En la escuela Avord, muchos voluntarios estadounidenses se están entrenando para engrosar el contingente del escuadrón La Fayette. Los vemos allí el día de la declaración de guerra de Estados Unidos contra Alemania. En primer plano, a la derecha, entre dos oficiales estadounidenses, el capitán Max Boucher, al mando del centro de Avord.

Lufbery quería alistarse con él, pero cuando fue a la oficina de reclutamiento le dijeron que, al no ser ciudadano francés, tenía que unirse a la Legión Extranjera si quería luchar por Francia. Lufbery, sin embargo, quería quedarse con su amigo. Finalmente se acordó que se uniría a la Legión, pero que sería trasladado de inmediato a la fuerza aérea.

Así fue como el estadounidense pudo unirse a su camarada francés en su depósito de aviación y lo acompañó al frente como mecánico. Pero su asociación no duró mucho. Después de haber realizado hazañas admirables, el valiente Pourpe fue asesinado el 2 de diciembre de 1914.

Lufbery quería vengar personalmente a su mejor amigo y pidió convertirse en estudiante piloto. Su solicitud fue concedida e ingresó a una escuela de aviación donde rápidamente aprobó su patente. Después de haber servido unos meses en un escuadrón de bombarderos, se formó como piloto de combate ya principios del verano de 1916 pasó al frente en el escuadrón estadounidense. El 30 de julio, en compañía de James R. Me Connell, asesinado el 19 de marzo, atacó a quemarropa un avión alemán y lo derribó al oeste de Etain, en el sector de Verdun. Al día siguiente, Lufbery derribó otra máquina enemiga y obtuvo otra victoria el 4 de agosto, con su víctima cayendo en Abancourt, cerca de Verdún.

Lufbery fue poco después condecorado con la Medalla Militar y la Croix de Guerre con la siguiente mención: Lufbery (Raoul). Sargento de escuadra N. 124.

Un modelo de habilidad, compostura y coraje. Se destacó en numerosos bombardeos de largo alcance y en las batallas diarias que libró contra aviones enemigos. El 31 de julio atacó muy de cerca a un grupo de cuatro aviones alemanes y derribó uno de ellos cerca de las líneas. El 4 de agosto de 1916 logró derribar un segundo.

Lufbery continuó con su excelente trabajo

El 8 de agosto derribó un Aviatik que cayó en llamas cerca de Fort Douaumont.

Casi todos los días, durante todo el verano, libró una o más batallas, a menudo regresando al aeródromo con su avión acribillado a balazos, y más de una vez con la ropa atravesada por proyectiles alemanes.

Durante el histórico bombardeo de las fábricas de Mauser el 12 de octubre, Lufbery derribó un Aviatik de tres plazas que le valió su quinta victoria oficial y los honores de la mención en el comunicado de prensa. Fue durante esta expedición que Norman Prince fue herido de muerte. Luego, el escuadrón partió hacia el campo de batalla del Somme y el 9 y 10 de noviembre Lufbery triunfó sobre dos aviones alemanes, pero los dos aviones Boche cayeron demasiado dentro de las líneas enemigas para ser acreditados en la cuenta oficial del escuadrón.

El 27 de diciembre, finalmente, derribó un Aviatik en nuestras líneas, lo que le valió una nueva mención en la nota de prensa por haber derribado su sexto avión alemán. Durante esta pelea, Lufbery escapó por poco de la muerte, cuatro de las balas de su oponente pasaron muy cerca de su cuerpo.

Como premio a su sexta victoria, el piloto estadounidense fue propuesto para la Cruz de la Legión de Honor que le fue concedida en marzo.

A principios de enero, Lufbery fue atacado por un reumatismo muy doloroso que no le impidió volar durante algún tiempo. Cuando descendió de su séptimo avión oficial de Boche, casi se dobló de dolor y tuvo que ser ayudado a subir y bajar de su avión.

Solo cuando hubo derribado su séptimo avión alemán accedió a ingresar al hospital, pero después de una breve estadía volvió a partir en marzo hacia su escuadrón.

Durante y después de la gran retirada alemana en marzo pasado, Lufbery estuvo muy activo. La siguiente cita a la orden del ejército da testimonio de sus hazañas: Lufbery (Raoul). Ayudante del escuadrón N. 124, piloto del escuadrón La Fayette; hábil y valiente; verdadero modelo para todos sus camaradas. El 8 de abril obligó a aterrizar un avión enemigo. Derribó su octavo avión enemigo el 13 de abril de 1917 y el noveno el 24 de abril.

Estas victorias solo dieron como resultado que Lufbery fuera aún más infatigable que los demás, y cada día que el clima lo permitía, merodeaba por los aires en busca de una nueva víctima. El 12 de junio por la mañana destruyó a su décimo adversario. Volando solo a unos 5.000 metros Lufbery vio un grupo de siete aviones alemanes; dos biplazas para el campo de tiro de artillería, escoltados por cinco aviones de combate. Lufbery rodeó al escuadrón enemigo esperando la oportunidad de atacar. Finalmente se presentó.

Uno de los aviones de control de Boche vino a desviarse un poco de sus compañeros.

Lufbery se abalanzó sobre él y lo tiró al suelo. El estadounidense solo había disparado veinticinco rondas cuando su ametralladora se atascó, pero el alemán ya estaba demolido. Se estrelló contra las trincheras después de que le arrancaran las alas en la caída. Lufbery aterrizó para reparar su ametralladora y partió de nuevo en busca de más presas.

El mismo día, Lufbery fue condecorado con la Medalla Militar Británica. Fue el primer estadounidense alistado en el ejército francés en recibir este codiciado premio.

Hacia finales de junio fue nombrado subteniente, ascenso que merecía desde hacía mucho tiempo.

Hacía casi diez años que Lufbery no tenía noticias de su familia cuando a finales de octubre recibió una carta de su padre que aún vive en Wallingford (EEUU). Dijo que había visto el retrato de Raoul en un periódico y que le gustaría saber de su hijo, de quien ha estado separado durante tanto tiempo. Esta fotografía era una de las que había tomado el verano pasado cuando fui a visitar la escuadra en el frente de Verdún.

Unos días después de que se citara a Lufbery en el comunicado de prensa oficial, recibió una carta de su



Casi se puede decir que el mejor amigo de la Escuadrilla, era para Lufbery, la mascota, el joven león Wyskey, con el que le vemos jugando.

hermano Charles en la que le anunciaba que él también iría a Francia para alistarse. Charles Lufbery es actualmente sargento de personal de una brigada francesa y Raoul va a menudo a verlo cuando está de licencia.

El segundo teniente Lufbery es un hombre extremadamente tranquilo, de carácter equilibrado, no muy hablador. Tiene su propio método de lucha contra los aviones Boche.

- H es frío, cuidadoso y valiente y además posee un disparo excepcional.

Mientras estuvo en el ejército de los EE. UU., obtuvo su pin de regimiento.

Es uno de los pilotos más populares de la escuadra americana donde todos admiran al «as « y le otorgan sin contar la alta estima de la que es digno.

La abundancia de material nos impide publicar Parlons d'ailes de nuestro editor Jacques Mortane. ■

CURIOSIDAD DE LAS MACOTAS

Al principio de la aviación militar, la costumbre era tener a perros como mascotas de los pilotos, mas individualmente que como grupo, pero.... Sucedió que como tiene por costumbre una gran mayoría de las mascotas personales en la actualidad, estos animales son muy propensos a cuando huelen u olfatean a un amigo que llega motorizado, se ponen a correr «como locos», tras los vehículo. Pues bien en aquellos primeros años los perros cuando por el ruido del motor o por pura intuición notaban que su amigo-pilotos se cercaba, se lanzaban a correr en pos del amigo, para mostrarle su alegría. Pero surgió un grave problema, los perros siempre llegaban antes de que los pilotos amigos apagaran motores y se bajaran del avión para saludarles. Lo peor es que los más impulsivos querían saludar a sus amos desde el frente del avión y la hélice los «tronchaban». Muchos pilotos se decidieron entonces, ponerles el arnés para ir al avión a llevarlos con ellos en cabina, pero la cuestión, por esto último, quedó fuera de las tolerancias reglamentarias

La primera queja de Estados Unidos en la guerra 1914-1918

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

*Co-fundador y Pdte. de Honor del Círculo Aeronáutico
Miembro de Honor del Instituto Nal. Newberiano (Rep. Argentina)
Miembro de Número del CASHYCEA
CRUZ AL MÉRITO AERONÁUTICO con distintivo blanco (España)*

ES DOLOROSO HABLAR DE TUS AMIGOS cuando están muertos. Si tuviera en cuenta mis preferencias diría

GENET Antes de ingresar a la fuerza aérea, Genet se había distinguido repetidamente en la Legión Extranjera.

Preferiría describir cómo Jean Huffer, un «as» estadounidense, que después de derribar cuatro aviones Boche en el frente francés, fue enviado a Italia con un escuadrón de élite de pilotos franceses, o bien describiría las innumerables peleas de William Thaw, Willis Haviland, Walter Lovell y sus compañeros. Pero la mayoría de los que conocieron a los héroes caídos de La Fayette Escadrille ahora están demasiado ocupados luchando y vengando a sus amigos caídos para hablar de ellos, por lo que es mi humilde tarea buscar honrar la memoria de los muertos contando lo que lograron durante la guerra.

Esta será la historia de Edmond Genet, Ronald Hoskier, el teniente de Laage de Meux y Jean Dressy, los cuatro miembros del escuadrón La Fayette que han muerto desde que Estados Unidos declaró la guerra a EE.UU. 'Alemania.

La primera vez que oí hablar de Edmond Charles Clinton Genet fue poco después de la gran batalla de la Legión Extranjera en Champaña, del 24 al 28 de septiembre de 1915. Un famoso cirujano estadounidense, el doctor David Wheeler, había sido testigo de tales horrores mientras atendía a los franceses heridos cerca del frente y que se había alistado como soldado raso en la Legión para dedicar todas sus fuerzas a exterminar a los Boches. Le acababan de arrancar la pantorrilla de la pierna derecha por una bala explosiva alemana y lo habían transportado a la ambulancia estadounidense en Neuilly. Había venido a ver al médico.

Rodador. Sus primeras palabras fueron: «¿Has tenido noticias de Genet?».

Pregunté quiénes eran Genet y Wheeler

Me dijo que era un joven legionario americano de dieciocho años, descendiente del «ciudadano» Genet, que antes representaba a Francia en los



¡EN LA TUMBA DE SU HERMANO!

Qué podría ser más trágico que este escenario. Una cruz de madera en campo abierto. Junto a él, dos civiles reunidos rezan ante los restos de su camarada caído. El cañón truena, resuenan amenazadores ecos de batalla. Y, frente a la tierra recién removida que representa la tumba, está de pie un civil. Llorando, sufre, da rienda suelta a su dolor. es el hermano del piloto es el «journalista» Paul Ayre Rockwell. El caído es su inseparable hermano menor, Kiffin; que tuvo el honor de obtener la primera victoria de los pilotos voluntarios llegado de América para ayudar a Francia.

Estados Unidos, y que era uno de los muchachos más valientes y simpáticos que había conocido.

Algún tiempo después conocí a Genet cuando vino del frente de permiso y lo encontré, tal como



ENTIERRO DE HOSKIER El sargento Hoskier murió en combate aéreo con su artillero, el soldado Dressy, el 17 de abril. Era un equipo notable. El padre y la madre del desafortunado estadounidense estuvieron presentes en el funeral. El Sr. Hoskier (su padre) también se unió a las ambulancias en el frente.

Wheeler me lo había descrito, sencillo, modesto, de buen carácter e indomable valentía. Nos hicimos grandes amigos y me encantó cuando en junio de 1916 el pequeño Edmond ingresó a la fuerza aérea como estudiante piloto en Buc. Muy músico y artista, fue bienvenido en el grupo de jóvenes aviadores y querido por todos sus compañeros.

Recuerdo haber visto en una visita al cuartel de Bue algunos excelentes bocetos que Edmond había hecho y clavado en las paredes para alegrar la fealdad de los tabiques de madera de su habitación.

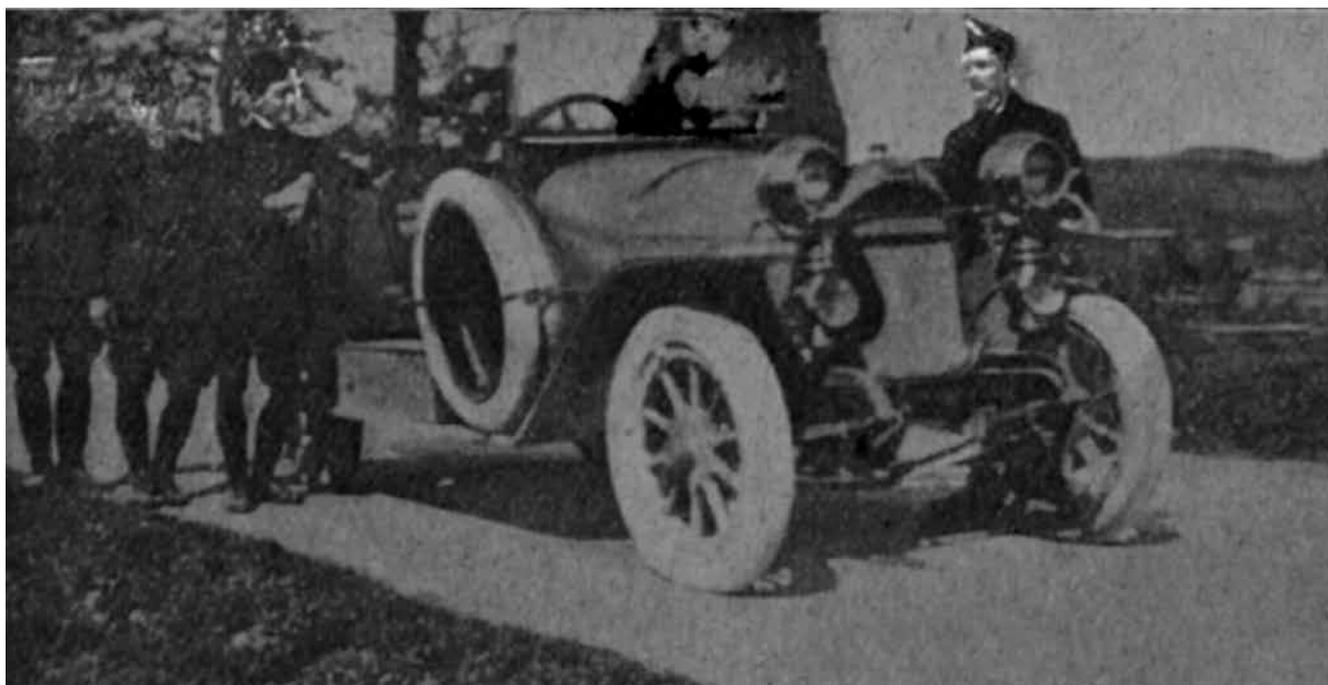
A principios del mes de enero 1917, Genet se incorporó a la escuadra de La Fayette en el frente del Somme. Hacía mal tiempo y había poco vuelo, pero siempre que podía, Edmond salía. Tuvo muchas peleas con aviones enemigos pero sin resultados oficiales.

Luego vino ese maldito lunes 19 de marzo cuando los hunos dispararon contra el pobre Jim McConnell. Genet estuvo con Mac para esta dañina salida y ya se publicó la carta en la que contó la pelea.

El propio Genet había resultado gravemente herido en la mejilla por la metralla de una bala explosiva, pero se había negado a descansar, declarando que estaba decidido a vengar la muerte de Me Connell. En la noche del 19 de marzo, el capitán Thénault citó a Genet en la orden del ejército en estos términos: *Genet (Edmond), cabo del escuadrón 124; Ciudadano estadounidense al servicio de*



HOSKIER Última fotografía –de paisano– del sargento Hoskier que fue víctima de su valentía y su temeridad.



HÉROES PERDIDOS Todos los que aparecen en esta foto han sido asesinados: de izquierda a derecha, Chapman, MacConnell, Rockwell, el teniente de Laage de Meux. En el auto estaba Norman Prince, también muerto.

Lamentamos que en ocasiones tengamos que recurrir a extraer imágenes de revistas de hace más de cien años, exentas de la calidad de hoy en día.

Francia. Demostró las mejores cualidades de ardor y devoción, entregando combate aéreo tan pronto como llegó al escuadrón, realizando reconocimientos a baja altura y trabajando incansablemente. El 19 de marzo de 1917 resultó herido en combate con dos aviones enemigos y se negó a ser dado de baja. Exactamente cuatro semanas después, el 16 de abril, este valiente soldado de Francia fue muerto en combate aéreo

El funeral del pequeño Genet tuvo lugar en medio de una tormenta de nieve; la ceremonia fue muy simple pero muy impresionante. ‘Justo cuando el capellán militar que estaba leyendo el servicio acababa de decir Amén, el sol se abrió paso entre las nubes por un momento y vino a iluminar el féretro «como una bendición del cielo», como dijo más tarde uno de los pilotos. Genet había pedido en su última voluntad que lo envolvieran en una bandera francesa si lo mataban en nuestras líneas y que colocaran dos banderas, la bandera francesa y la estadounidense, sobre su tumba. Está hecho.

Finalizó el comunicado de sus últimos deseos diciendo: «Viva Francia siempre». Un nuevo luto golpeó entonces a la escuadra por la muerte de Ronald Wood Hoskier. Lo conocía menos. Lo conocí, hablé con él pocos días después de su ingreso en la fuerza aérea, en la escuela de Buc, y me impresionó profundamente su buen carácter y su entusiasmo por

la causa de Francia. Desde el día que lo enviaron a la parte delantera del año pasado, cada vez que veía a un piloto o escuchaba del escuadrón Lafayette, el nombre de Hoskier me venía a la mente como uno de los más activos de esta unidad. Tuvo continuas y duras peleas con los Boches. Escuché tantas veces sobre sus duelos aéreos que me emocioné pero no me sorprendí cuando recibí la siguiente noticia de uno de sus camaradas:

Sobre la tumba Genet se dice: Genet (Edmond-Charles-Clinton), cabo del escuadrón Lafayette No. 124: valiente y devoto piloto, encontró una muerte gloriosa el 16 de abril de 1917.

El sargento Walter Lovell, se lo hizo saber al periodista –periodista– PAUL Ayres Rockwell, por la siguiente carta en la que me informa de la muerte de su compañero: 16 de abril.

MI QUERIDO PAUL, Parece que siempre estoy destinado a trasladarte malas noticias. Esta vez es el pobrecito Genet el que está muerto. Lo mataron esta tarde. Volaba con Lufbery. Por las nubes volaban bajo. Las baterías especiales alemanas les disparaban sin parar. De repente, Lufbery se da cuenta de que Genet se estaba dando la vuelta para irse a casa. Empezó a seguirle pero le perdió de vista en las nubes. Decidió quedarse en las líneas. No creía que le pudiera haber pasado nada malo a Genet porque no había visto ningún proyectil explotar peligrosamente cerca del avión de su

camarada. Se sorprendió mucho en su regreso al campo al ver que Edmond no había regresado. Momentos después recibimos la noticia por teléfono de que Genet había caído cinco kilómetros dentro de nuestras líneas. Lufbery, Havilaud y yo tomamos el auto ligero del escuadrón y corrimos al puesto de socorro. Allí encontramos el cuerpo de Genet; habían muerto al instante. Vi el dispositivo un poco más tarde. Nunca he visto una destrucción tan completa de un dispositivo y, sin embargo, he visto algunos. Había caído a todo motor en medio de una carretera, lo que prueba que el proyectil alemán lo mató o lo hizo perder el conocimiento al instante de impactar el proyectil.

Finalizó el comunicado de sus últimos deseos diciendo: «Viva Francia siempre. Un nuevo luto golpeó entonces a la escuadra por la muerte de Ronald Wood Hoskier. Lo conocía menos. Lo conocí, hablé con él pocos días después de su ingreso en la fuerza aérea, en la escuela de Buc, y me impresionó profundamente su buen carácter y su entusiasmo por la causa de Francia. Desde el día que lo enviaron a la parte delantera del año pasado, cada vez que veía a un piloto o escuchaba del escuadrón Lafayette, el nombre de Hoskier me venía a la mente como uno de los más activos de esta unidad. Tuvo continuas y duras peleas con los Boches. Escuché tantas veces sobre sus duelos aéreos que me emocioné pero no me sorprendí cuando recibí la siguiente noticia de uno de sus camaradas. ■



TENIENTE DE LAAGE DE MEUX El teniente de Laage de Meux era, junto con el capitán Thinault, el único piloto francés de la escuadra. Fue un notable asesino Boche. Se suicidó una tarde. Al mediodía teníamos que salir con Paul Rowell juntos pero como parecía cansado Paul le aconsejó que no volara y salió con Thaw según relato de su camarada WALTER.

Se preparan

Para próximos números de RESCATE, se estudia y reflexiona la documentación existente en la sede de LA FELGUERA, al respecto de dos temas de interés histórico, el uno del siglo XIX (1870-71) para relatar uno de los más genuinos hechos de la historia de la aerostación. Al tiempo que se preparaba para llegar al mundo humano el aeronauta local Fernández DURO, los aeronautas franceses utilizaban los globos aerostáticos y los aerostatos para «saltar» el cerco que asediaba París y que mantenían las Alianzas Germánicas. El otro en mitad del siglo XX (1940) los ingleses mantenían frente a la Alemania nazi una defensa antiaérea y se convertía La Batalla de Inglaterra en clave aérea para la derrota de la poderosa militarmente Alemania, El primer tema del Cerco de París, ya fue parcialmente tratado núms. de Rescate 39/40. Se insiste ahora con mayor detalle y se entenderá mejor cuando ya los socios del Círculo Aeronáutico han leído los vuelos de Fernández Duro.

Faltaba uno



SIGUIENDO LOS VIAJES AÉREOS del español de La Felguera, Jesús Fernández Duro, pudimos conocer a sus amigos de ese deporte, especialmente los franceses, la mayoría de quienes componen la imagen. Esta ascensión colectiva en aeróstato, tuvo lugar unos meses tan sólo después del fallecimiento del Jesús Fernández Duro y tan solo una semanas después de que en Burdeos se le rindieran un gran homenaje, lamentado por el contrario que el globo que estaba bautizado con el nombre del aeronauta nacido en La Felguera, se perdiera en el mar empujado por un maligno viento. Los viejos compañeros de vuelo de Duro, aquí presentes podríamos identificarles sin esfuerzo de memoria, pues era muy habituales en la Historia de la Aeronáutica de aquellos tiempos pioneros: De izda a dcha: Ernest Zens, René Gasnier, Georges Le Brun, Georges Besançon, el conde *Georges de Castillon de Saint-Victor*, Etienne Giraud, *Paul Tissandier*, François Peyrey, *Alberto Santos-Dumont*, *Alfred Leblanc*. [los nombres en estilo Itálica (cursiva) son los de los aeronautas más frecuentados en amistad por Fdez Duro. Varios de ellos vinieron invitados por Duro a volar con él en la península.

—A la izquierda, abajo en un círculo, Sr. Georges Bans, piloto-aeronauta, y dueño del rotativo Micromegas, dónde se publicó la foto.

Decimos en los títulos que ¡Faltaba uno! Y ciertamente faltaba el pionero español Jesús Fernández Duro, quien por otra parte había realizado un detallado estudio, para el Aéro Club de France, sobre las corrientes de aire en las proximidades de las cumbres y que podrían dificultar o poner en riesgo los vuelos sobre altas cumbres.

Globo, tormenta con nieve y arco iris

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

Co-fundador y Pdte. de Honor del Círculo Aeronáutico

AVECES SUCEDE porque la meteorología es caprichosa, lo siguiente...

El día que habíamos elegido desde mucho tiempo atrás, para llevar a cabo una ascensión aerostática. Tras haber nacido un día espléndido y despertado grandes ilusiones para llevarla a cabo, en el transcurso de la tarde se nubló, y una fuerte tormenta con amplia lluvia, cayó imprevisible y se desparramó por la envolvente del globo que ya se encontraba en gran parte hinchado y frustra su partida.

El lieutenant Mangin, uno de los más fervientes promotores de la idea del correo aéreo durante el asedio de París (1870-71), parecía tener una especialidad en las escaladas, móviles por cambios de fecha. Se podría pensar que existía un pacto entre él y la tormenta, pues la mayoría de sus ascensos sucedieron sólo tras superar serias vicisitudes, de cambio de meteorología; aventuras dramáticas y «tempestuosas».

Así, el 18 de septiembre de 1868, fiesta de Santa Nube «Saint C'loud»¹ (*) amaneció con un sol espléndido, el señor Mangin procedió, en la Place d'Armes, al inflado del magnífico globo de 1.200 metros cúbicos, de nombre *Le Unión*, del que había sido igualmente su constructor. Actuó como lugar-teniente de los globos aerostáticos de la Sociedad Meteorológica de Francia y quería estar a la altura de la misión que tenía que cumplir.

Hacia las tres de la tarde, el cielo se oscureció; la atmósfera se llenó de nubes y un trueno rugió en las profundidades del cielo.

La tormenta se acercaba y no tardó en desatarse con toda su violencia, justo encima del globo medio inflado. Mucha gente, ayudando en las delicadas maniobras del inflado, se puso espontáneamente a las órdenes del señor Mangin y retuvieron con fuerza las cuerdas de sujeción, aunque teniendo como refugio solo las telarañas del globo pues la ráfaga les perseguía por encima de sus cabezas.

«Después de la lluvia, el buen tiempo», dice el refrán con razón. Después de unos chubascos bien

sentidos, el aire se calmó, el viento alejó las amanzanantes nubes de tormenta y reapareció el sol.

M. Mangin procedió a equipar el *Unión*, a asegurar la góndola; puso y amarró el ancla en su soporte en la góndola, se desprendió la manguera de inflado, y cuando calculo y palpó que la estrella radiante había secado lo suficiente el material húmedo, dio la señal de partida.

El enorme aerostato se elevó del seno de la multitud vitoreando a los aeronautas, tres en total, que los saludaron desde sus balcones aéreos.

De repente se produjo un movimiento y los espectadores se apresuraron hacia el puente. El *Unión*, entonces sobre el Sena, descendió lentamente, por la acción de la humedad que condensaba el gas:

La caída se profundizó, incluso se aceleró.

Un barquero ya se disponía a desenganchar su bote para acudir en ayuda de los viajeros, cuando el aeronauta vació una bolsa de lastre y, ante los vítores de la multitud, y liberado del peso del lastre arrojado, el globo empezó a elevarse, esta vez para siempre.

Llegó a los 400 metros.

Entonces ocurrió un fenómeno espléndido, *único en el mundo*. Seguía lloviendo sobre París y se proyectaba un arcoíris gigantesco, estallando con los siete colores del prisma, en ambos.

La Unión, al llegar a los 400 metros, cortó el arco en dos partes, la mitad de las cuales desapareció y el globo se encontró rodeado -por un lado sólo por un halo de color escarlata tan vivo que los espectadores creían-que-el-globo-provenía. enciende en el aire.

Los viajeros aéreos, para quienes este fenómeno no existía, no entendieron la agitación de la multitud, y no se enteraron de la aparición de este hermoso fenómeno hasta el día siguiente.

La Unión alcanzó una altitud de 2.300 metros, en la que se mantuvo durante todo el trayecto. Los aeronautas pasaron a esta altura sobre París y, continuando su marcha hacia el noreste, aterrizaron, después de dos horas de viaje, en medio de la escala Chantilly, en Mello, cerca de Senlis, cantón de Creil. Habían cubierto 60 kilómetros en línea recta.

¹ Este día se celebra la festividad de San José de Cupertino, patrono de pilotos, astronautas, aviadores y viajeros de avión

En 1878, el Sr. Mangin realizó un nuevo ascenso en Alençon. Era abril, el mes de lluvias y vendavales. En hora y media se infló el globo *Éclair*, Mangin saltó a la canasta y el *Éclair*, con la rapidez de su homónimo (*destello*), saltó a los aires. Apenas había llegado a los 500 metros de la tormenta, estalló una fuerte tormenta; las nubes estallaron y el viento empezó a soplar con furia.

Pero el aeronauta no había esperado la lluvia. Había vaciado un saco de lastre, atravesado las nubes de tormenta antes de que se resolvieran y, mientras el viento soplaba debajo de él, se cernía 1.800 metros de altura.

Un cuarto de hora después, regresó a tierra en Lonray, a 7 kilómetros de Alençon. El descenso se realizó sin dificultad, en medio de un campo transformado en lago de barro por la lluvia.

En su primer ascenso, el Sr. Camille Flammarion y el Conde Xavier Braniçki, liderados por Eugène Godard, notó que su aerostato fue atraído por una tormenta eléctrica que llegaron a Fontainebleau donde descendieron. En esta ocasión, el Sr. Flammarion dijo que hubieran intentado regresar a París con la tormenta, si hubieran tenido suficiente lastre. «Habría sido; añade el gran astrónomo, un curioso experimento a intentar, desde todos los puntos de vista. Regresar a la góndola de un aerostato llevado en el ala de un rayo, ¿no es eso suficiente para tentar el espíritu aventurero de más de un aeronauta? ¿Al menos tendría curiosidad por saber si el rayo no encendería el gas en el globo, y si su pasajero no sería alcanzado por la descarga eléctrica en su canasta!

Aviso a los aficionados.

Si las subidas durante la tormenta son muy conmovedoras, las subidas de nieve son, por decir lo mínimo, bastante curiosas. En 1868, MM. Gaston y Albert Tissandier subieron a la planta de gas de La Villette. La mayor altura que pudieron alcanzar fue de 700 metros. Ya se han sacrificado dos grandes sacos de lastre para compensar el peso del manto de nieve que descansa sobre el *Union Dome*. Pronto la zona superior se adelgaza débilmente. Una bolsa más y se elevarán por encima de las nubes. Mais l'aéronaute a montré à ses passagers enthousiastes le danger qui les attend s'ils sacrifient ce sac, Le ballon, arrivé en plein soleil, va se débarrasser de sa lourde carapace de neige, se sécher, se dilater et

se perdre dans le ciel azul. Y en el descenso, bajo la impresión de las frías nubes, el gas se condensará y seguirá una caída fatal.

Y, mientras dice esto, el auto-medón aéreo agarra la cadena de válvulas, la abre de par en par y el aerostato desciende al patio de un castillo, en Chennevières-sur-Marne. Es mediodía, la cena está lista y el dueño del castillo invita a los viajeros, que llegan del cielo en liga recta, a almorzar.

Estos tienen cuidado de no negarse; los campesinos llenan la canasta de piedras y los aeronautas, libres de preocupaciones, hacen honor al almuerzo que con tanta gentileza les ofreció M. Rouzé.

Al terminar la comida, el cielo se tranquiliza, el sol brilla, y el señor Gaston Tissandier le dijo a su amable anfitrión: Hace un rato, les dimos el espectáculo de un descenso; ahora te daremos la de un ascenso

Se quita la góndola de los adoquines que la gravan, los aeronautas vuelven a sus lugares; M. Mangin se libera de su pesado guía. Ojalá «suelten todos». Aquí están. Suben: 1.000 metros, 1.500, 2.000, 3.000 metros, Se siente la expansión y llegan a 4.500 metros, Pero pasa la hora, el aeronauta abre la válvula de par en par, y el globo cae en un campo recién arado. Los aeronautas están cubiertos de barro. Se está despertando después de un hermoso sueño

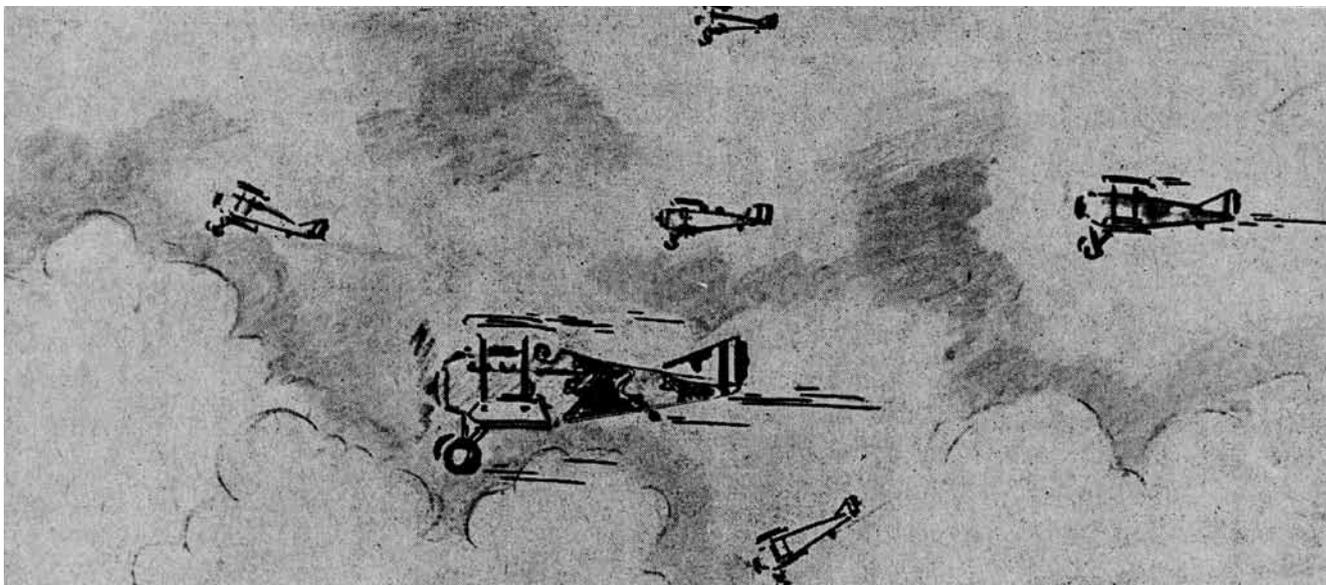
El 2 de diciembre de 1880, M. Sauzay salió del jardín de Besselièvre a las cuatro y media, en cuatro segundos alcanzó los 300 metros y, llevado por una rápida corriente, en diez minutos atravesó todo París. Un poco lastre afuera, el barómetro desciende, y marca, 900.1 i, 000.1 1.500 metros; las nubes se cruzan y el satélite navega a una altura de 2.700 metros. Llevado a la velocidad de un tren expreso, a 80 kilómetros por hora, en 50 minutos el globo llega por encima de Provins, y el aeronauta desciende sobre el techo de una finca, A sus gritos, corremos y nosotros el destino de la canasta, rígido como bar, dijo. A 1.690 metros, el termómetro había bajado a 9 ° bajo cero, y la helada había provocado que las cuerdas se acortaran tanto que el apéndice estaba a sólo 50 centímetros de la cabeza del aeronauta.

¡Qué hermosa ciencia es la meteorología. Deberíamos conocerla y prestarle más atención que los simples pronósticos que se difunde en los noticieros. ■

¡Bah! no importa, es para presos

Quedó escrito en la Primera Guerra Aérea 1914-1918

por el sous-Lieutenant COSTANTINI



TAN PRONTO como se abrió la ambulancia, vi, frente al cuartel, un grupo heterogéneo de oficiales y soldados de todas las naciones, vestidos con el uniforme de rayas azules que usaban todos los hospitalizados en Alemania.

Todos estaban metidos en un cuarto de baño muy pequeño. Y todos tenían que sumergirse, a su vez, en la misma tina sin importar el estado de las heridas de cada cual.

Vaya! los pobres cuerpos despedazados por la metralla que he visto y vuelto a ver en esta habitación, los pobres jirones enfermizos que brutales nodrizas sumergen sucesivamente en la misma bañera, sin cambiar el agua, con el pretexto de limpiarlos.

Me asignaron a la cabaña H del *barrackenlager*. Un campamento de barracones (unos treinta) rodeados por una alta cerca de tablas rematada por alambre de púas y custodiada por centinelas.

La cabaña estaba ocupada por oficiales rumanos y rusos abrumados por toda clase de enfermedades contraídas en Alemania o agravadas por el cautiverio.

Todos ellos, además, fueron extremadamente amables con éste francés. Me ofrecieron galletas de prisioneros. Era la primera vez que las veía. Las encontré deliciosas.

La galleta era la salvadora de preso.

Sin ellas, tal vez un millón de hombres habrían muerto de hambre o de dolores de estómago.

Los cuarteles, según supe más tarde, habían sido construidos para Togo, una colonia alemana, donde no iban a servir más de dos años. Sin embargo, se han utilizado en Eppendorf, para presos, durante los últimos cuatro años. Construidos para países cálidos, se utilizan en un país esencialmente frío. Ya no aguantan, ahí llueve, se los comen las ratas.

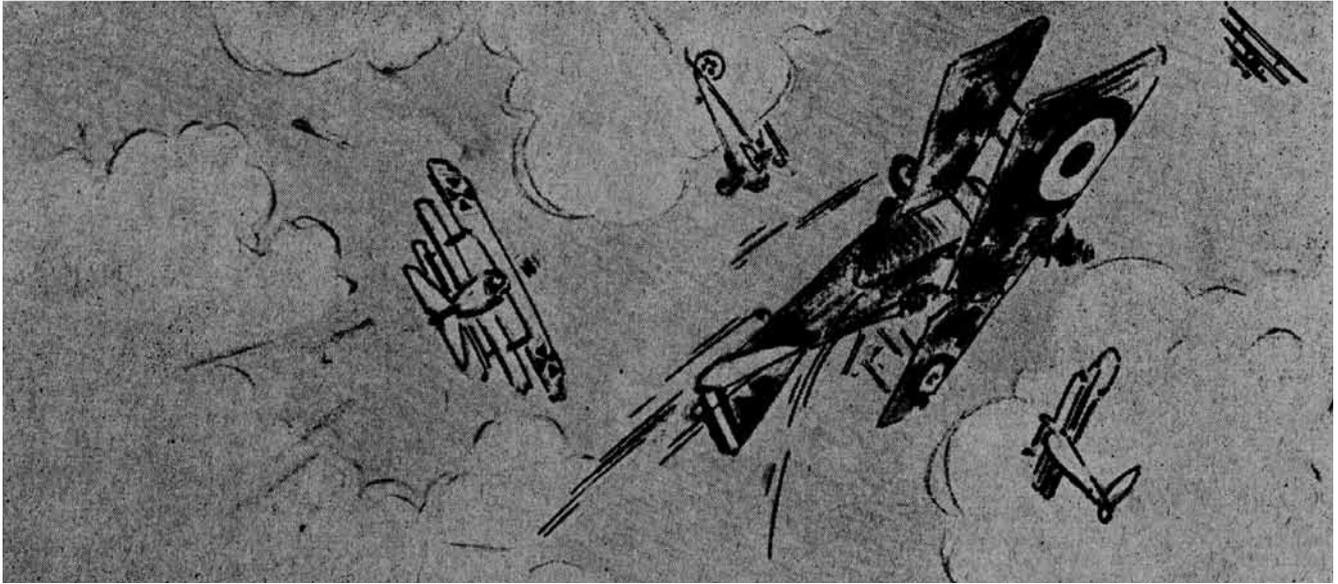
¡Bah! no importa, es para presos!

Son detalles como este los que permiten sorprender a la famosa cultura alemana en su aplicación. No se trata, en ellos, de humanidad, sino sobre todo de conquistar por la brutalidad, sin gravarse con sentimiento alguno.

En estos cuarteles, que constituyen un hospital para soldados y oficiales presos, no fuimos albergados, ni atendidos, ni alimentados adecuadamente.

El cuartel H, uno de los mejores, estaba reservado para los oficiales. Allí te congelaste o te sofocaste; a menudo incluso llovía sobre nuestras camas. No me refiero a las peleas nocturnas con las ratas, con las que teníamos que pelearnos por nuestra provisión de galletas.

Efectivamente había una estufa instalada en la parte trasera de un compartimento que nos servía de trastero, comedor, cocina, sala de lectura, etc. En el frío más severo, por lo tanto, lo llenábamos con coca y cuando estaba incandescente, el monóxido de carbono nos asfixiaba. Así que estas fueron luchas épicas.



Había dos bandos: unos cuantos rusos, comandados por un capitán, por un lado, y por el otro, los ingleses y yo. Exigimos aire fresco, los rusos insistieron en mantener las ventanas cerradas. Este capitán ruso, de nombre boche, profesor boche en el instituto de Riga, admirador de los boches, a los que ahora debe servir, nos hizo reír con su ira reprimida.

Para calentarnos, no debemos confiar en la cantidad de calorías en la comida alemana. Luego diré lo que comen y lo que nos dan de comer.

Sin las galletas, que hábilmente inflamamos en la estufa y sin la ayuda de viejos camaradas cautivos, yo

Yo, por mi parte, habría muerto de hambre.

Aún así, necesitaba cordialidad.

Había perdido mucha sangre por mis dos heridas; pero ni una gota de vino, nada, ni siquiera los cuidados necesarios!

Después de mi caída, cogí sarna de la manta donde probablemente muchos fiambres habían sido rodados antes que yo. Un peludo francés, un peludo valiente de *Seine-et-Oise*, venía todos los días a masajearme con un poco de pomada que había conseguido con esmero.

Tuvimos que valernos por nosotros mismos. Para las lesiones, fue lo mismo.

Hablé de un servicio de salud militar alemán bien organizado y bien equipado, con un personal activo. En los hospitales penitenciarios es diferente. Los juzga.

Cuando se les objeta, allá, que su comida es mala, responden: «Es ist blokade. (Es el bloqueo.) ¿Qué pueden responder, cuando se objeta la cantidad de asesinatos cometidos en sus hospitales penitenciarios? Sin embargo, tienen un buen servicio de salud.

Si pero. para ellos, no para los enemigos.

Un médico civil alemán de Hamburgo fue asignado al cuartel. Siempre fue muy educado, muy decente, muy prometedor, pero no es con argumentos de venta que uno trata a los heridos.

¡Cuántos rusos, cuántos ingleses, cuántos franceses muertos podría haber salvado!

Recordando la torpeza con la que rara vez aplicaba un pequeño vendaje, me pregunto si realmente sabía cómo sanar. Lo dudo.

Afortunadamente, un soldado belga, *Pochen*, atendió a todos con una devoción y un tacto que los heridos del lazareto no pudieron olvidar.

Que estas líneas de reconocimiento sirvan de consuelo Y GRATITUD al valiente belga, si este artículo cae bajo sus ojos. ■

Una ascensión monstruo

Por el DR. KURT WEGENER

*Publicado en L'Aérophile Illustrée, Anuario de 1907
Interpretado para el Círculo Aeronáutico de La Felguera por su Pdte. de Honor*

PARA EL VUELO de estudios atmosféricos que hacía el sexto de la serie dedicada dicha misión, la elección de los aeronautas a subirse al globo, a diferencia con los anteriores designados por los organizadores, sería realizada por ofrecimiento voluntario de los miembros del Aéroclub de France y de la Sociedad de Física. De los inscritos que superó los 25 pilotos-aeronautas, fueron seleccionados, objetivamente, aquellos que más ascensiones tuvieran registradas. Sería un ensayo de un vuelo multi-tripulado para que tan amplia selección de aeronautas, aportara alguna experiencia para elaborar un amplio estudio.

El recorrido durante el cual se creía que surgirían variantes dignas de ser estudiadas sería un vuelo en globo desde Alemania a Inglaterra.

Esta ascensión de globos libres a gas, estaba organizada con la intención de que sus miembros compartiendo espacio y tiempo con veteranos aeronautas sirviera para enriquecer el estudio de la atmósfera desde punto de vista meteorológico. Por el número de Pilotos Aeronautas que iban a participar se consideró una Ascensión «Monstruo».

Este sexto ascenso de la Sociedad Meteorológica fue al mismo tiempo, la primera ascensión libre de un globo del tipo Ziegler (*hecho de algodón engomado con capacidad de 1.400 m³*), que fue llenado con gas de hidrógeno. La partida tuvo lugar en Bitterfeld, cerca de Leipzig, porque solo allí podrían obtener el hidrógeno necesario para que el 10 de abril, a las 8 a.m., el Sr. Koch y yo (quien esto firma), despegáramos. Se estaba haciendo completamente de noche y nosotros habíamos colocado colgadas en el borde por el exterior de la góndola 32 bolsas de lastre

La situación meteorológica acusaba un centro de baja presión sobre la desembocadura del Canal de la Mancha. Esperábamos que este centro de grave presión se iría al sureste como estadísticamente así constaba

En consecuencia, el ascenso suponía un gran acontecimiento en su radio de acción, nosotros tuvimos que girar a la izquierda de las isobaras y, en consecuencia, desviarnos a la izquierda de nuestra planificación.

El mapa insertado aquí, muestra la trayectoria del globo; pasamos por encima del Harz, obligados a lanzar mucho lastre. En la vertiente noroeste de este macizo, teníamos una orientación segura y la certeza de que nos dirigíamos hacia Inglaterra y que



a la mañana del día siguiente estaríamos allá al otro lado del mar, como. esperábamos

Finalmente pasamos sobre una Holanda inundada por todas partes. El día 11 de abril a las 5 am 23 Por la mañana, por primera vez, pasábamos sobre el Zuiderzée; Entonces, se estaba haciendo de día. Un poco antes de las 6 vimos aparecer entre la niebla y por delante nosotros, la isla Texel A las 6 am. 15, lo habíamos pasado y nos situábamos frente al Mar del Norte.

Poco a poco, el sol calentaba el globo elevándonos a grandes altitudes y alrededor de las 10 a.m., aparecieron nubes debajo nosotros; se juntaron rápidamente en una nube extensa y muy densa, de modo que, ya no podíamos reconocer el movimiento del globo y así continuamos nuestro viaje hasta el mediodía, sin ver dónde nos encontrábamos ni en que dirección íbamos. En este momento, el susurro que escuchamos se hizo más fuerte debajo de nosotros hasta convertirse en un trueno sordo. Era obviamente el sonido de las olas estrellándose contra la costa inglesa. Soltamos algo de gas y dejamos caer el globo para mejor orientarnos. Al mediodía (12 h 4 m), logramos ver claramente y determinar nuestra posición. Ante la situación meteorológica, que nos era bien conocida, no podíamos ceder a la tentación de avanzar hacia Irlanda. Tampoco debíamos elevarnos muy alto por encima de Narrow Inselland, porque la experiencia ha demostrado que el viento del este sólo se encuentra en altitudes moderadas (unos 3.400 m.) y que, en general, por encima de estas altitudes hay un viento del oeste más o menos fuerte, por ello descendimos para la toma a las 4 h.am 20' (hora centro europea) en un suburbio de este pueblo Leicester situado al suroeste y llamado Enderby, tras un viaje de 19 horas. Ruta de vuelo de ave, 930 kilómetros, incluidos 200 kilómetros de travesía marítima.

Dr. KURT WEGENER,

NOTA del Círculo Aeronáutico, las opiniones y recomendaciones técnicas de los viajeros, recogidas en un amplio estudio, fueron cedidas colectivamente al *Aéroclub de France* ■

La conquista del cielo

Aprovechando las vacaciones navideñas de escolares y estudiantes, para que en reglamentarias ausencias de las aulas, pudieran disfrutar de un recorrido histórico de recuerdo y reconocimiento de los progresos aeronáuticos desde que en 1783 los Hnos. Montgolfier descubrieran/inventaran los globos aerostáticos con lo que se rompió la pesadez de la gravedad, la Delegación de Defensa en el Principado de Asturias, en su sede de Oviedo, organizó una muestra a escalas reducidas de aquellos pasos que se fueron dando para llegar a la Aviación y astronáutica que ahora conocemos.

Los visitantes de la muestra se encontraron con la sorpresa de que asistiendo a una exposición aeronáutica, a la vez pudieran disfrutar con otra exposición fija cual puede ser la de las magníficas vidrieras que recogen las misiones que a lo largo de la Historia, fueron llevadas a cabo por nuestros ejércitos. Sobre la visión desde la zona reservada a los más ligeros que el aire que parece llevar a cabo el pionero aeronauta Jesús Fernández Duro (creador con el militar Pedro Vives i Vich del Real

Club Aeronáutico de España) respaldado por los Tercio de Flandes, podemos darnos cuenta de la evolución de la aviación militar gracias a la magnífica colección del socio del Círculo Aeronáutico, José Félix Menéndez Romero y unos últimos vistazos a los dispositivos de la astronáutica aportados por el también miembro del Círculo Aníbal Vega del Río, con la ayuda al montaje de los jovencísimos miembros de la Fundación ARKUOS, igualmente de La Felguera, dándole gran valor expositivo los dioramas y otras maquetas del también colaborador y miembro de la Asociación felguerina José Vidarte García Lago, pudiendo cerrarse de forma magistral la visita con los fondos aportados por el museo de la Guerra Civil ó Museo de El Cuetu. Cuando se retiren los objetos de La Conquista del Cielo, quedará la otra exposición digna de una visita, la de las vidrieras de la propia sede de la DELEGACIÓN DE DEFENSA EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS. Con la limitación propia de nuestra revista, aquí dejamos algunas fotos: realizadas por J. M. Martín Ferrer



Representación de Los más Ligeros que el Aire, sobrevuelan la mesa, un Aeróstato esférico a gas y una réplica a escala reducida del dirigible catastrófico: HINDENBURG.



Spad XIII a la izda, Curtis Jenney 4 trainern el centro y Fokker Dr1 Baron Rojo maquetas del Círculo Aeronáutico de La Felguera. Sobrevolando el Curtis Jenny 7.



Satélites artificiales para la Comunicación, contruidos por Aníbal Vega del Río con la colaboración de los niños de ARKUOS.



Al igual que los satélites de comunicación, de la foto anterior, estos Cohetes a escale son obra del maquetista del Círculo Aeronáutico Aníbal Vega del Río.



La evolución de los aviones militares, incluidos los republicanos, fueron exhibidos por el gran maquetista miembro del Círculo Aeronáutico José Félix Menéndez Romero.

EDITA:

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

Fundación Cajastur



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

