

# Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



Pág. 3

*Los aeronautas que rompieron el asedio y sitio de París en 1870-1871*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA  
*Aerostero Mayor de Honor. Director de Rescate*



Pág. 28

*El Morane-Saulnier MS-8 y la primera fábrica de aeroplanos de España*

DAVID LAVÍN BORDAS  
*Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico*



Pág. 19

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

CARLOS AGUILERA MARIN  
*Coronel de Aviación  
Secretario General del SHYCEA*



Pág. 35

*El final de la cuenta atrás*

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



Pág. 23

*Lorenzo Richi Álvarez  
Un aviador vocacional*

FEDERICO YANIZ VELASCO  
*General del Ejército del Aire (R)  
Miembro del Consejo del IHCA*

TO DEL AIRE

com



irculoaer



com



irculoaeronautico.com



com

nal

Li

www.circuloaeronautico.com

nautico.com

www.circuloaeronautico.com

Liberbank

www.circuloaeronautico.com



o.com

Liberbank



www.circuloaeronautico.com

Liberbank



Liberbank



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



## En este ejemplar

Llega a Udes. este ejemplar de la revista RESCATE con más retraso del habitual, esperando el «milagro» de la financiación, pero aun así, hemos podido recoger un conjunto de historias, quizás poco conocidas, pero dignas de darse a conocer. Por necesidades, para ajustar las extensiones de los distintos artículos a la maquetación, siempre sujeta a un máximo número de páginas por ejemplar, quizás el orden de los artículos no sigan el conveniente para el mayor interés de los lectores.

Nuestro Director JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, se ha metido a fondo en la historia de los aeronautas que rompieron el **ASEDIO Y SITIO DE PARÍS**, por los ejércitos germánicos en 1870-71. Bonita e interesante historia de «los más ligeros que el aire» por la que José David tiene verdadera pasión, tras su dedicación a rescatar la historia de Jesús Fernández Duro.

No disponiendo de más espacio, dedicamos un cuadernillo de cuatro páginas a todo color, como coleccionable, para continuar la magnífica historia de **EL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA FILATELIA**, que nos ha cedido generosamente CARLOS AGUILERA MARIN.

De quien nunca nos falta colaboración para contar con buen estilo, historias de la aeronáutica, es del General de Aviación (r) FEDERICO YANIZ VELASCO, miembro del Consejo Asesor del IHCA, quien en esta ocasión nos trae a la actualidad la historia de un aviador poco conocido para las generaciones actuales, la de **LORENZO RICHI ÁLVAREZ**.

Nuestro más joven colaborador DAVID LAVIN BORDAS, autor y editor de los Cuadernos PIONEROS, que mensualmente pone gratuitamente a disposición de los visitantes de la web del Círculo Aeronáutico; rescata la historia de **LA PRIMERA FÁBRICA DE AEROPLANOS DE ESPAÑA**, interesante por cuanto pone en valor la actuación de nuestros pioneros en la aviación.

Finalmente, una sección que goza de un buen número de seguidores, las interesantes reseñas y críticas del **CINE DE AVIACIÓN** del cinéfilo JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, quien en esta ocasión desmenuza para el entendimiento común **EL FINAL DE LA CUENTA ATRÁS**.

Gracias y ¡HASTA EL PRÓXIMO RESCATE!



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

### CONSEJO DE REDACCIÓN

#### Miembros del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, *Presidente de Honor, Investigador histórico, Director de la Revista RESCATE.*

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

VICENTE LOZANO SÁNCHEZ-MAROTO, *Vicepresidente.*

#### Asesores externos:

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

FEDERICO YANIZ VELASCO, *General de Aviación (r), Investigador histórico, Miembro del Consejo del IHCA.*

ALFREDO KINDELÁN Y CAMP, *Coronel de Aviación (r), Miembro del Consejo del IHCA.*

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



EJÉRCITO DEL AIRE



Fundación  
Cajastur — Liberbank

## Los aeronautas que rompieron el asedio y sitio de París en 1870-1871

Indagación histórica y traslación al español de  
**JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA**

*Aerostero Mayor de Honor  
 Director de Rescate*

Los actuales éxitos de la aviación no deben hacernos olvidar a sus antepasados los globos; los viejos esféricos en los que siempre encontraremos la más maravillosa escuela de navegación por el aire. A bordo del globo, los pilotos y pasajeros encontrarán: la energía para viajes más largos, y la ciencia de las corrientes de aire, y el conocimiento de la atmósfera durante las épocas más diversas.

En todo momento, el ser capaces de desplazarse por el aire ha atormentado la mente de los hombres: los investigadores pensaron en los 'más pesados que el aire' para lograr este sueño. En la historia que estamos rescatando hoy, repasamos los esfuerzos de aquellos que confiaron su oportunidad a los «más ligeros que el aire». Los grandes ancestros de estos valientes aeronautas fueron los hermanos Montgolfier, el más famoso fue Joseph, el inventor del globo aerostático, bien asistido en la investigación por su hermano Étienne, cinco años más joven que él.

El **SITIO/ASEDIO DE PARÍS**, hecho histórico donde se desarrolla este admirable proceder de los aeronautas parisinos: tuvo lugar entre el 19 de septiembre de 1870 y el 28 de enero de 1871, en respuesta popular a la ocupación de la ciudad por las tropas del Reino de Prusia y siendo esta una de las causas decisivas que llevaron a la derrota y posterior caída del Segundo Imperio francés y la proclamación del Segundo Imperio alemán (para más INRI) en la galería de los Espejos del Palacio de Versalles el 18 de enero de 1871.

Aquél 19 de setiembre «la Ilustración» de Madrid, comentaba en una de sus crónicas [...] *hoy al empezar la nueva guerra, todo el mundo se preocupa por las nuevas invenciones mortíferas que se dice hay preparadas. La imaginación tiende su vuelo; unos suponen que el rey Guillermo opondrá, a la caballería ligera escuadrones de hombres alados, y que el general Moltke se posesionará de las torres de Nuestra Señora de París, montado en un Pegaso...* (Fuente: *Crónicas Aeronáuticas*, Tomo I, General de aviación Rafael González-Granda, - editor IHCA 1984).

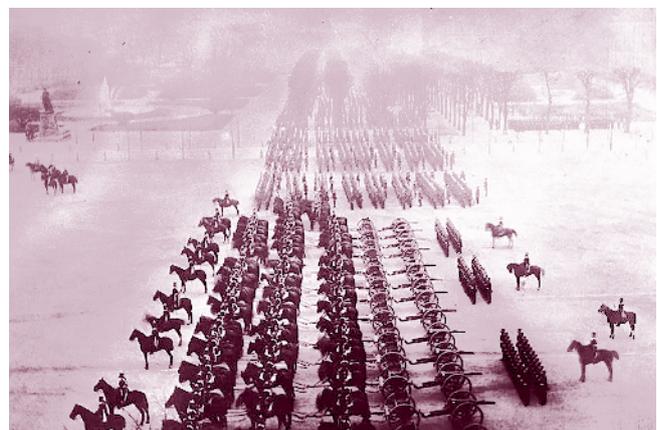
Con la **capitulación de Sedán**, los ejércitos de Prusia y sus aliados barrieron en el norte de Francia y avanzaron para sitiar París. A la capital, la noticia de



JULES FAVRE (Vice-Prte. Gob. Defensa Nacional).

la capitulación llega en la tarde del 3 de septiembre de 1870. Durante una sesión nocturna de la Asamblea, Jules Favre hizo un movimiento de ordenar la confiscación de Napoleón III. La decisión de la Asamblea fue la dilación. El 4 de septiembre, la multitud y la Guardia Nacional invadieron el Palais Bourbon y exigieron la caída de la dinastía. En tanto la emperatriz Eugenia y el conde de Palikao toman el camino del exilio, Jules Favre lleva la tendencia republicana de los diputados al Ayuntamiento y establece un gobierno de la Defensa Nacional. El General Jules Trochu, gobernador de París, es elegido Presidente y ello da garantía al movimiento republicano de contar con el ejército.

Los ejércitos alemanes rápidamente llegaron a París, y el 15 de septiembre Moltke emitió órdenes



Los ejércitos germánicos avanzaron hasta las puertas de París, a la que cercaron absolutamente.



L'ALIMENTATION DE PARIS PENDANT LE SIEGE. — Un coin du marché Saint-Germain. — Boucheries canine et féline. — (Dessin d'après nature de M. Vierge.)

*Esta ilustración, bien puede herir la sensibilidad del lector. Disculpen, pero es una muestra del heroísmo ciudadano. Los alimentos disponibles, no en abundancia, durante el asedio/Sitio de París. ¡¡Y, resistieron!! Source: BNF Gallica.*

para sitiar la ciudad. El ejército de la Corona del Príncipe Alberto se acercaba a París desde el norte sin oposición, mientras que el príncipe heredero Federico se trasladó desde el sur. El 17 de septiembre un grupo francés atacó a Federico cerca de Villeneuve-Saint-Georges en un esfuerzo para salvar un depósito de suministros allí situado pero finalmente fueron empujados hacia atrás por el fuego de artillería. El ferrocarril de Orleans fue cortado y el 18 fue tomada Versalles, que luego serviría como guarnición a la 3ª del Ejército y, finalmente, como sede de Wilhelm. El 19 de septiembre el cerco quedó completado y el sitio comenzaba oficialmente.

Los ferrocarriles cancelaron sus trenes el 14 de septiembre. Los prusianos habían disparado, cerca de Chantilly, a un tren de viajeros. El mismo hecho se repitió en Juvisy, y los últimos convoyes de Orleans y Burdeos sólo fueron enviados a riesgos de los propios viajeros. **La ejecución de tan riguroso bloqueo siempre había sido considerada como imposible.** Pero lo que se consideraba igualmente imposible; y lo que admiraría a todo el mundo, sería la larga y heroica resistencia de París.

Otros celebrarán esta epopeya y dirán cuánto se requiere de devoción, abnegación y coraje indomable para organizar esta resistencia. Los propios enemigos se vieron obligados a rendir homenaje al heroísmo de París, y reconocer que, **si bien la hambruna había triunfado, por lo menos el honor había sido salvado por un puñado de aeronautas.**

Por nuestra parte, RESCATE, ante esta histórica aventura de varios aeronautas que salieron de París durante el sitio, la consideramos de gran interés, y se la trasladamos como homenaje a aquellos aeronautas que volaron en aparatos más ligeros que el aire, **idénticos a los que utilizó el asturiano Jesús Fernández Duro en sus hazañas.** Para ello hemos obtenido y reunido de archivos franceses la información que hemos utilizado para tratar de reconstruir cómo se llevaron a cabo aquellos viajes aéreos.

Haremos una rebaja en nuestras iniciales pretensiones de reproducir detalladamente los sesenta vuelos que rompieron el cerco de París para llevar y recibir noticias del resto de Francia y del mundo; pretensión que nos llevaría, no a un artículo de dimensiones propias para esta Revista, sino que alcanzarían el volumen de un gran tratado de aerostación. Por ello, a modo de



*Friedrich Wilhelm «Príncipe heredero alemán y Príncipe heredero de Prusia», ocupó y se estableció en Versalles tras la victoria prusiana en Sedán y desde allí influyó en el asedio «aliado» de París.*

ejemplo, nos recreemos en aquellos primeros vuelos que hemos podido contrastar fidedignamente.

París, sin tener noticias de lo que ocurría en el extranjero y sin la posibilidad de transmitir sus instrucciones a la provincia, tras fracasar los intentos con otros medios, incluso los peatonales, pensó –y bien que lo hizo– en utilizar para ello el descubrimiento de los Hnos. Montgolfier como medio de transporte postal. Los globos, utilizados primeramente como observatorios militares, pronto se convertirían en un modo casi regular de comunicaciones postales y fuga de personalidades de interés para los franceses.

En palabras del Gerente General de la Post, «fueron los globos aerostáticos el medio de transporte más económico que jamás pude utilizar. Eran esferas de algodón de dos mil metros cúbicos de capacidad de gas, con un coste total del transporte alrededor de cinco mil francos. Se puede compensar fácilmente, con solamente dos aeronautas, 400 kilogramos de cartas de cuatro gramos cada una, lo que hace cien mil cartas a veinte centavos de tasa postal, lo que suponía que esas cartas aportarían veinte mil francos a la administración postal; es decir, salían de París

en un vehículo aéreo que representaba en costes sólo una quinta parte del valor de los sellos.»

Durante el sitio, la red postal, formada por 55 aerostatos, transportó unos dos millones y medio de cartas, representando un peso total de 10.000 kilogramos.

Desde el 19 de septiembre París quedó cercado por los ejércitos prusianos. Los puestos que rodeaban la ciudad la protegieron de la conquista, pero no pudieron evitar que quedara aislada del resto de la nación... el día 23 al globo *Neptune*, que estaba preparado en la plaza de San Pedro de Montmatre, para llevar a cabo una ascensión como globo cautivo, se le quitaron las amarras y fue empleado como globo libre, despegando a las 8 de la mañana con el aeronauta J. Duruof y 12 kg. de correspondencia. Este fue el primer aerostato que eludió el cerco prusiano.

Alguien en Francia, clamó enfervorizado: ¡El transporte aéreo está creado!

Visto el éxito del *Neptune*, se firmó un contrato entre el Director General de Correos Mr. Rampont y los fabricantes de globos Eugenio Godard; Yon y Artois, para la construcción de aerostatos de 2.000 metros cúbicos.



Dos de los primeros «aeronautes» en salir del París sitiado: izquierda Duruof que se evadió en el globo *Neptune* y a la dcha. Courtin que lo hizo en el *Etats-Unis*. Source: BNF Gallica.

En aquella primera etapa de correo aéreo, salieron, en resumen:

26 globos de la estación de Orleans, todos conducidos por los marinos; 16 de la Estación del Norte, tripulada por pilotos aeronautes; 3 de la estación de tren del Este, y en los últimos días del asedio; 3 de la plaza de St-Pierre de Montmartre; 2 desde los jardines de las Tullerías; 2 desde el Boulevard de Italia; 1 de Vaugirard; 2 de La Villette (globos-Twin).

Si añadimos a estos 55 globos, cinco más que se quedaron sin misión postal, llegamos a la cifra de 60 transportes aéreos llevados a cabo durante el sitio.

Hay nombres que parecen predestinados. Así los *Vauban* cayeron en las líneas prusianas, como *Gali-lée* y el *Daguerre*. El *Liberté* estaba tan interesado en justificar su nombre, que librándose de su amarre en tierra por un golpe de viento, voló solo, sin persona alguna a bordo. Finalmente, el *Ville de Paris* descendió en el ducado de Nassau, en plena Alemania. En el momento de la firma del armisticio, varios globos todavía estaban en los talleres, listos para despegar. Éstos eran el *Monthyon*, el *Reaumur*, el *Guillaume Tell*, la *Unión de Pueblos* (este último patrocinado por varios comerciantes).

Reanudaremos ahora, en orden secuencial, los relatos detallados de las aventuras o suertes que corrieron en los primeros aerostatos que se «fugaron» de París.

Primeras salidas de globos. Vuelos de los Sres. Duruof (*Neptune*), Gabriel Mangin (*Ville de Florence*), Godard y Courtin (*Etats-Unis*: globos acoplados).

Después de intentos fallidos de enviar peatones o carros a las provincias, se presentó la idea de los

globos. El mes de septiembre estuvo dedicado a intentos, cuyo éxito pronto condujo a una organización regular. El señor Rampont, Director Gral de Correos, se dirigió primero al Sr. Nadar, que tenía un globo cautivo en Montmartre, y luego al Sr. Mangin, dueño de un globo utilizado para los festivales suburbanos. Este último, no pudo estar listo para el 21 de septiembre, por el mal estado de su velamen, por lo que la primera salida tuvo lugar en el *Neptune*, comprado a M. Nadar, y que había servido para observaciones militares en la plaza Montmartre.

El *Neptune* se levantó de la Plaza St. Pierre, en Montmartre, el 23 de septiembre, a las 7,45 horas, pilotado por el aeronauta Duruof, y llevando 103 kilogramos de cartas. Subió como una flecha y aterrizó feliz cerca de Evreux (Évreux es un municipio francés, situado en el departamento del Eure, hoy en la región de Normandía). En París, una considerable muchedumbre presenció la salida, y aplaudió este atrevido intento en la comunicación aérea. Todo el mundo estaba conmovido por la idea de que este nuevo mensajero pudiera llevar a las madres cartas de sus hijos y a toda Francia la noticia de que París estaba sitiado.

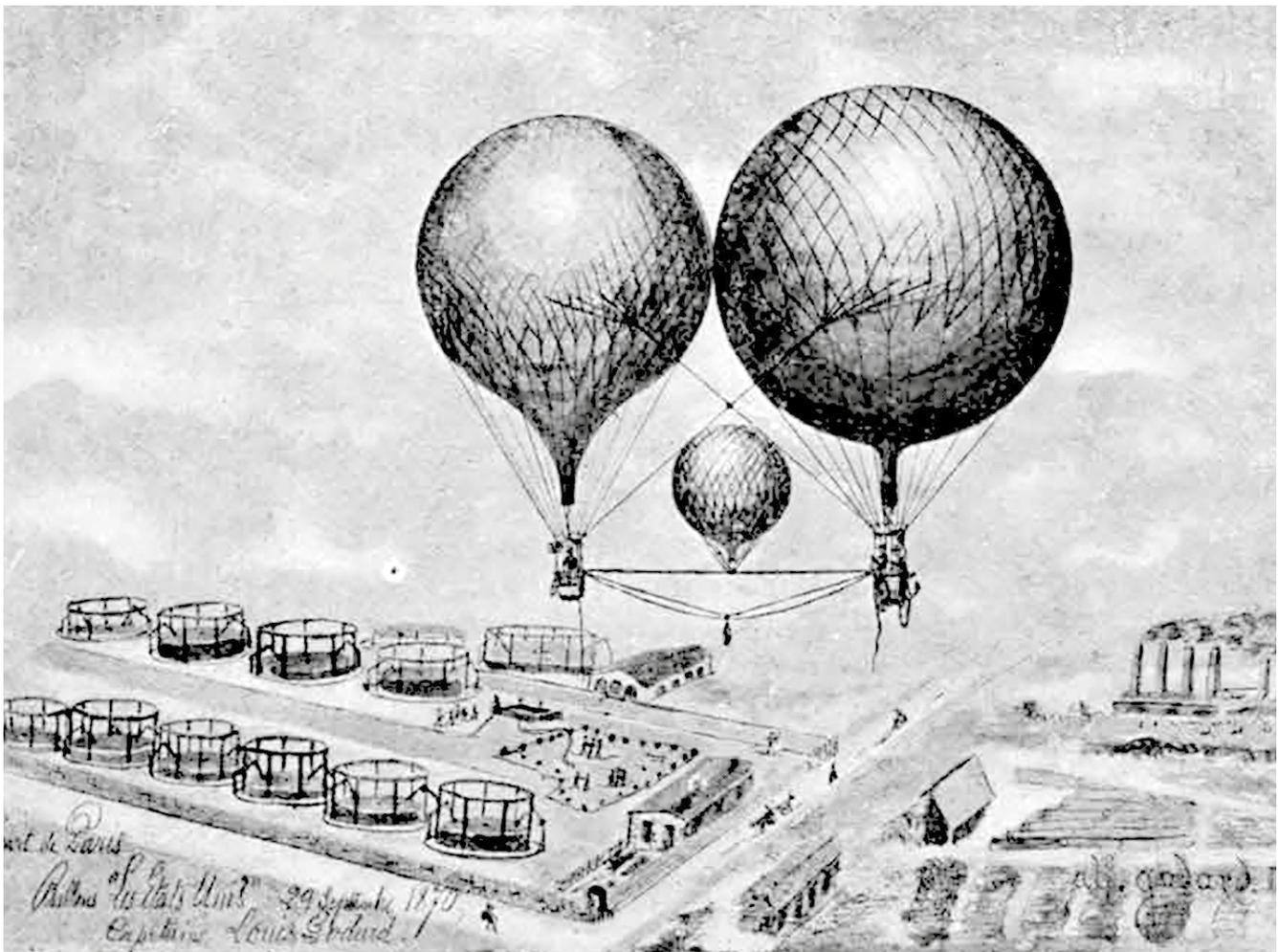
Dos días después, el señor Gabriel Mangin, que había terminado las reparaciones en sus globos, partió de Gentilly (boulevard d'Italie) a las 11 de la mañana, en el *Ville de Florence*, llevando a M. Lutz (del Ródano) y 104 kilogramos de despachos. El viento del este soplaba constantemente, y el aeronauta pudo descender en un punto seguro cerca de Vernouillet.

En el vuelo de Vernouillet a Mantes la Jolie, el señor Gabriel Mangin cruzó Mezières, y allí contó 77 casas, que el enemigo había quemado la noche anterior, para castigar al pueblo por la muerte de dos ulanos.

M. Mangin durmió en el bosque de Mal, en medio de un campamento de soldados de todas las armas, que habían escapado de Sedán; Por la mañana tuvo lugar un tiroteo, cerca de la estación de Mantes, entre los dragones prusianos y los franceses.

El comandante del campamento, facilitó a M. Mangin, como guía, a un oficial naval que lo habría de conducir a Rosny; los dos fugitivos fueron perseguidos por los dragones prusianos, escondiéndose en los matorrales; agotados por la fatiga, llegaron a Poissy, solos, a las cinco de la tarde; el oficial naval se había quedado atrás, a su suerte, con una bala en la pantorrilla.

Ahí terminaba el segundo de los viajes con la misión de tantear las posibles respuestas que pudieran darles los prusianos.



El globo les Etats-Units construido por Louis Godard père saliendo de París durante el sitio. Source: BNF Gallica.

La tercera salida fue la de los Sres. Louis Godard y Courtin, que abandonaron la fábrica de La Villette el 29 de septiembre a las 9 de la mañana. Usaron dos viejos globos, conectados entre sí por cable que unía las dos barquillas, y apoyados por un tercer globo pequeño, que aumentaba el volumen del conjunto para elevarse a mayor altura. Es sin duda esta circunstancia la que dio origen a la fábula de un combate aéreo entre dos globos, una fábula reproducida por varios periódicos. Estos dos aerostatos se llamaban *Etats-Unis*.

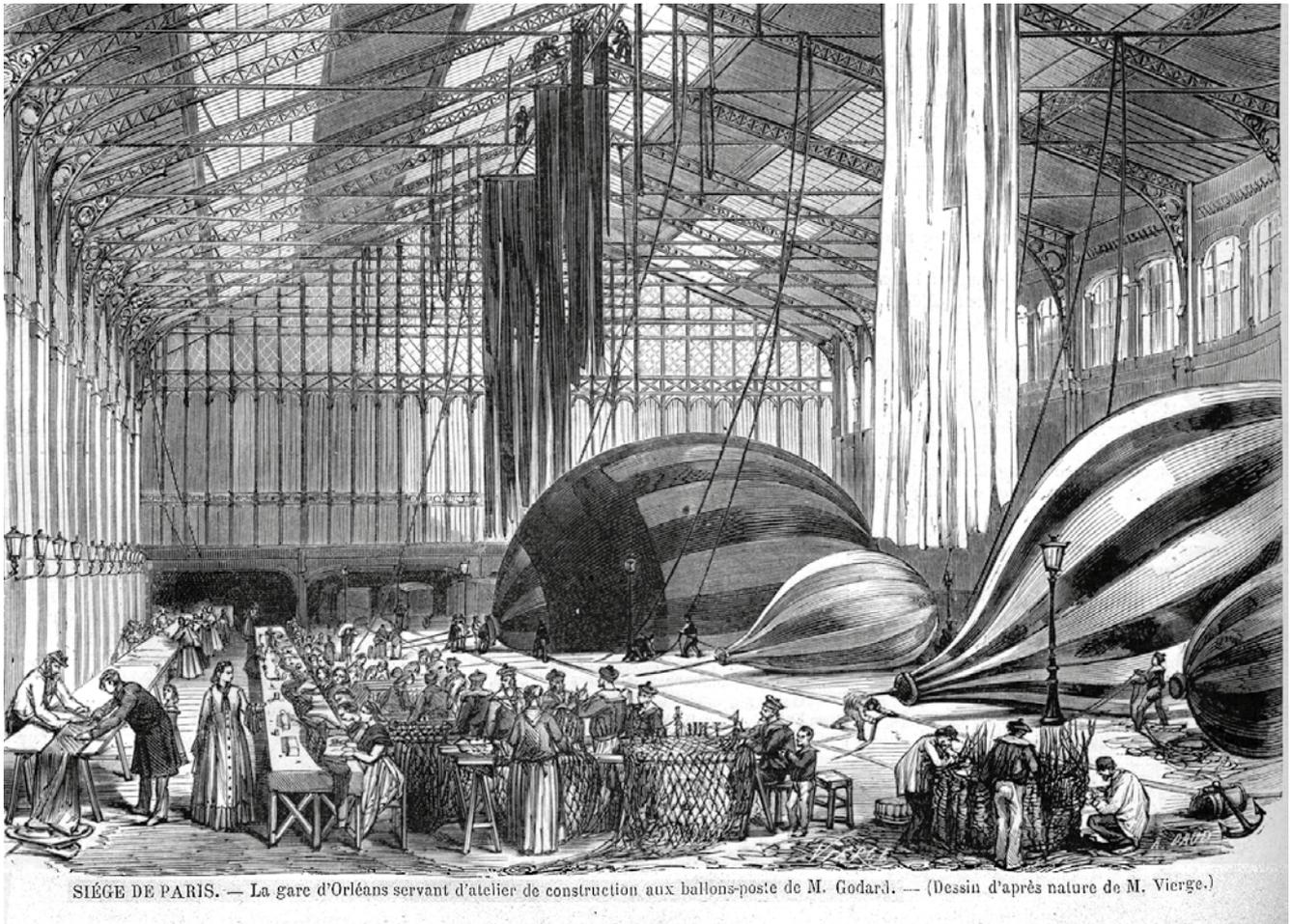
Los Sres. Courtin y Godard sembraron desde el aire las líneas enemigas con varios miles de copias de un anuncio, impreso en alemán y francés en el que imploraban a los alemanes que no se dejaran dominar por la ambición de Prusia y ofreciéndoles una alianza fraterna de los dos pueblos, respetando el territorio de cada uno de ellos.

A continuación, los dos aeronautas aterrizaron allá de Mantes, con 83 kilos de cartas y 6 palomas mensajeras.

Cuando se conoció el éxito de estos tres primeros viajes, se le dio el mayor impulso a la construcción



Louis Godard.



SIÈGE DE PARIS. — La gare d'Orléans servant d'atelier de construction aux ballons-poste de M. Godard. — (Dessin d'après nature de M. Vierge.)

*Una vista de la fabricación de globos en el taller instalado en la estación de Orleans. Source: BNF Gallica.*

de nuevas aeronaves. Mr. Eugène Godard, por lo experimentado en la materia, fue el responsable de la instalación de un taller en la estación de Orleans, por lo que la administración tendría a su disposición una serie de globos y aeronautas

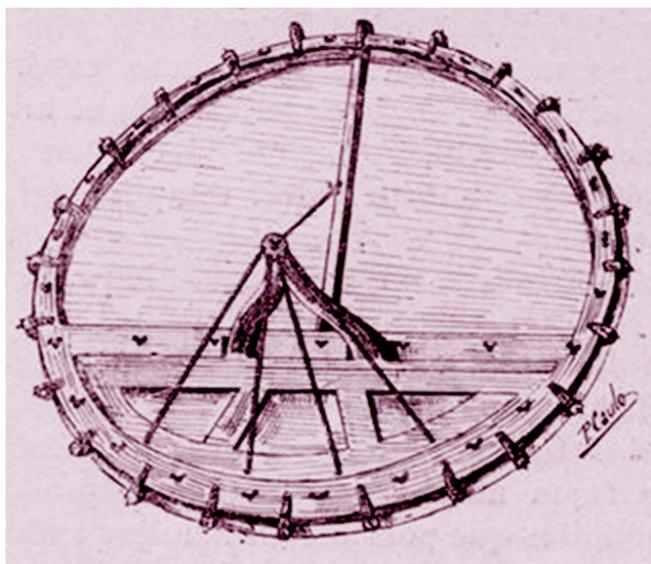
Una segunda empresa, la de los Sres. Yon y Dar-tois, dirigida inicialmente por el Sr. Nadar compitiendo actividad y patriotismo con el primero, se asentarían en los jardines de las Tullerías y en la estación del Norte.

Los tratados concluidos entre la Administración Postal y estos fabricantes contenían las siguientes disposiciones, que el Sr. Nadié resumió en el Boletín Oficial: Los globos deberían ser de 2.000 metros cúbicos; en percal de primera calidad, barnizados en aceite de lino; equipados con una red de cuerda de cáñamo; una góndola capaz de alojar a cuatro personas y todo el equipo necesario: válvula, anclas, bolsas de lastre, etc.

Los globos tuvieron que superar el siguiente experimento: Llenos de gas, debían permanecer diez horas suspendidos en el aire, y después de este tiempo de prueba, deberían poder elevar un peso neto de 500 kilogramos.

Las fechas de entrega eran escalonadas a tiempos fijos: se impusieron multas a los constructores de 50 francos por cada día de retraso. El precio de un globo que cumplía estas condiciones era de 4.000 francos, de los cuales 300 francos eran para el aeronauta elegido por el fabricante. El gas se costaba aparte. Era este el precio que originalmente fue pagado por la Dirección Postal, en efectivo, tan pronto como se hiciera el ascenso y el globo estuviera fuera de la vista. Se redujo después a 3.500 francos; más 500 francos, de los cuales 300 francos para gas y 200 fr. para el aeronauta. A estos gastos se sumarían los costes por el valor de los accesorios, cuya cantidad varió de 300 a 600 francos por ascensión. *El Davy*, con sólo 1.200 metros, costó sólo 3.800 francos.

En el caso de las postales, la Oficina de Correos había establecido con el Sr. Godard un contrato para la construcción de pequeños globos de doble papel, engrasados, de 6 a 7 metros de diámetro, forrados con una red y una pequeña cesta y capaz de soportar, después de siete horas de llenado con gas de iluminación, un peso neto de 50 kilogramos. El precio de estos globos fue fijado en 150 francos, todos los



Modelo de válvula de regulación y salida de gas del globo Arch. del autor.

gastos incluidos, y pagados tan pronto como se hizo el ascenso.

Pero la creciente disminución del peso de las letras que se confiarían a los globos montados, por la opinión de que se daría preferencia a las letras más ligeras, permitió la renuncia a este modo de expedición, que era evidentemente el más peligroso.

Además, las postales recogidas desde entonces fueron transmitidas por los globos montados (con piloto). Creemos necesario complementar esta primera incursión en esta historia con alguna información sobre la fabricación de globos, sobre el tamaño, el volumen y el peso de los diversos aparatos que constituyen la totalidad de un globo.

Estos detalles han sido tomados de una comunicación de M. Godard: Debemos distinguir en un aeróstato la válvula; el globo propiamente dicho; el círculo de la suspensión; la nacelle (barquilla) y el aparejo.

La válvula es un círculo de roble de 0,80 de diámetro, equipado con dos puertas giratorias semicirculares, que se abren desde el interior y se retornan con firmeza a la base, gracias a la superficie perfecta ajustada a las partes y a unas tiras fuertes de elástico que actúan como un resorte. Estas dos compuertas se maniobran, desde el fondo del globo a la góndola, por medio de una cuerda, cuando se desea liberar el gas.

El globo es una esfera de percalina de 15 metros de diámetro, que corresponde a una circunferencia de 49,48 metros, una superficie exterior total de 779 metros cuadrados, y un volumen de 2.045 metros cúbicos. Esta esfera se obtiene utilizando 40 ejes. Cada uno de ellos se compone de tres piezas: dos piezas para los casquetes polares, y una pieza, parte de la zona ecuatorial, de 1,237 metros de ancho máximo.

Las bobinas se cortan en percalina barnizada y luego se secan de antemano. Después de cortar, los husos de esfera se unen por orden (alternando generalmente en colores), usando una puntada doble hecha a mano cuidadosamente, con el hilo muy fuerte de Rennes.

Una vez que se obtiene la esfera, pendiente de coserse uno de los usos al siguiente, se vuelve como un guante (expresión al uso), para ser barnizada interiormente con el mayor cuidado, devuelta de nuevo y finalmente terminar la costura y barnizada por el exterior. El secado rápido se realiza con un soplador de aire, producido por un ventilador.

El «matraz» se establece a continuación, y cuidadosamente atado con la parte superior a la válvula, por la parte inferior en una madera muy sólida en un pequeño círculo, 80 centímetros de diámetro, que se extiende en un tubo de tela de 2,50 metros de largo, por el que el balón está conectado a la tubería de carga de gas de la fábrica productora del fluido.

Una red de cuerda de cáñamo forma una malla, muy sólida, que se fija regularmente a la parte superior alrededor del círculo de la válvula y reduce simétricamente sobre la esfera a la parte inferior del gran círculo de suspensión que, situado dos metros por debajo del polo inferior del globo, tiene dos metros de diámetro y se fija a los cuarenta gabillots que también reciben la góndola.

La góndola –o nacelle– es una cesta de mimbre muy fuerte, 1,10 metro de altura, la anchura 4,40 metros y 1,10 metro de profundidad que contiene dos bancos. Los cables de la suspensión se envuelven en el mimbre. También presenta una serie de gabillots destinados a recibir los sacos de correos,



bolsas de lastre, etc.; en el exterior, paquetes, jaulas de palomas, etc.

Del círculo del que pende hasta la parte inferior de la góndola, hay 2,50 metros de altura, de modo que la altura total de todo el dispositivo aerostático es de 20,75 metros.

La barquilla o nacelle, recibe un barómetro, termómetro, brújula, una lámpara de minero (tipo Davy de seguridad), algunas tarjetas; veinte banderas de papel de 20 metros de largo, que se desplegará durante la marcha a disfrutar del viento, una pancarta con el nombre del globo; un triángulo de papel montado como una cometa, para permitir observaciones sobre corrientes y velocidad, un regulador de paracaídas, etc.; 30 a 40 sacos de lastre, que contengan <5 kg de arena fina; un ancla de hierro de 1 metro de altura y 0,80 de ancho; una cuerda guía de 200 metros de longitud, la mitad en esparto y la mitad en cáñamo; dos cuerdas de amarre; etc.

El peso total del globo bruto es de 1.100 kg, todo incluido, además del peso de los despachos, pasajeros, palomas mensajeras y paquetes.

El globo barnizado pesa 212 kilogramos; la red, 56 kilos.; el círculo de suspensión 11 kg.; el ancla, 25 kilogramos; la cuerda de amarre, 16 kilogramos; la cuerda-guía 16 kilos; la góndola de 50 kilogramos; peso neto total 836 kilos.

Un globo toma 12 días de fabricación.

Para liberar y ascender, el globo se libera de los sacos de lastre que lo retienen en el suelo: la nacelle (góndola o barquilla) estará cargada con todo su peso de carga, más el peso del aeronauta y pasajeros asignados a ese vuelo. Si el gas cargado ha llenado el volumen de la esfera, ascenderá sin mayor problema, pero si se quiere realizar de la forma más rápida que sea conveniente, se soltarán paletadas de la arena que contienen los sacos de lastre. El globo lleno de gas y bien lastrado en el suelo, se balanceará «pidiendo» la liberación. En aquél, cuyo comentario habíamos iniciado, como último lastre habían subido a la barquilla dos de los aeronautas del vuelo siguiente, que a la orden del piloto saltaron de la barquilla y ello fue suficiente para que al liberar al globo de esos pesos fue suficiente para producir el ascenso a unos 2.000 metros de altura.

El Sr. Nadar escribió un pequeño vademécum de 8 páginas autografiadas, en las que se indican las precauciones a tomar para la salida y el descenso.

Al día siguiente de la partida del *Etats-Unis*, el aerostático *Celeste* llevó al señor Gaston Tissandier a quien dejamos que nos cuente el mismo su viaje aéreo.

«El viernes 30 de septiembre, el globo *Celeste*, cubriendo 800 metros cúbicos, se hinchó en París en la fábrica de Vaugirard, de donde se proporcionaron algunos cañones. A las 9.30 am saltó bajo el esfuerzo de la brisa; estaba listo para irse. El maestro de correos me da 100 kilogramos de cartas privadas, es decir, 25.000 epístolas, que harán felices a veinticinco mil personas o familias en Francia, si no caen conmigo en las líneas prusianas. Adosé al círculo mi jaula de palomas pasajeras; escuché las últimas recomendaciones que me hizo uno de los miembros del Gobierno Provisional, que me había hecho el honor de encomendarme una misión a Tours, y me levanté con rapidez moderada, hasta colgar el globo a mil metros sobre el nivel del mar.

Unos segundos más tarde me paseaba por encima de las fortificaciones de París, buscaba a los prusianos, y para mi gran asombro, veo que nuestro lado de los alrededores de la capital está abandonado; ni un transeúnte en las carreteras; ni una canoa en el Sena; parece una ciudad antigua abandonada durante siglos por sus habitantes. Pero en la distancia percibo el humo, oigo la voz terrible del cañón que se levanta a mis oídos, diciéndome que una amenaza se envuelve alrededor de París.

Pronto Versailles. Estaba Versailles, la joya de Francia, profanada por el enemigo; Veo a las patrullas del parque pasando; centinelas observándome y algunos ulanos durmiendo en la alfombra verde, de sus jardines.

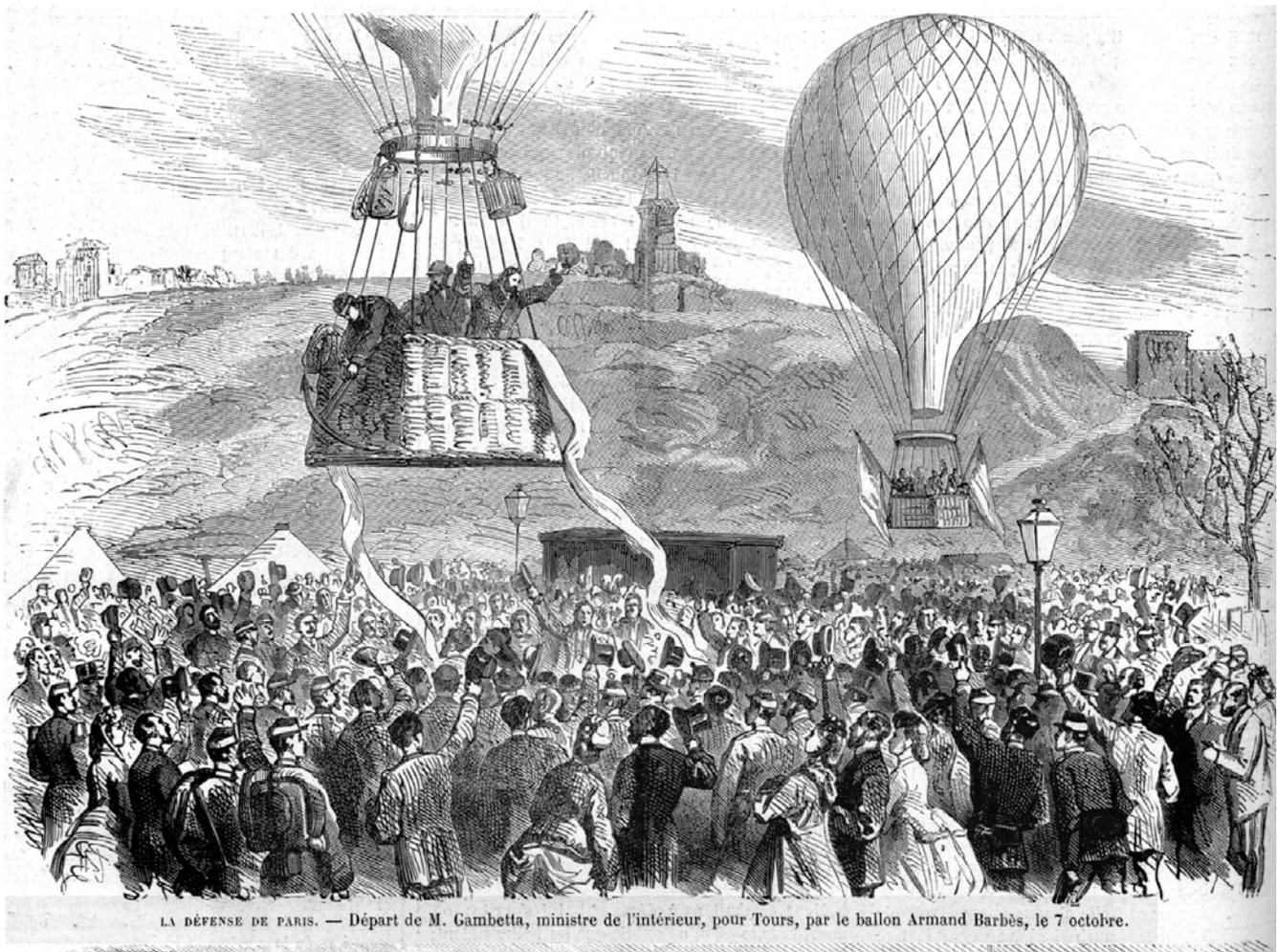
Esta vista me entristece, y dirijo mis ojos hacia el este de Versailles, donde percibo un pequeño campamento prusiano. Lanzo proclamas impresas en alemán entre los soldados, y estos caballeros me responden con una fusilada que no puede alcanzarme en las alturas por donde vuelo.

El sol está caliente, y mi globo cuelga en el aire. Al deslizarse suavemente sobre sus olas invisibles, tengo ante mí el espectáculo más admirable que se puede ver. En el horizonte hay un vasto círculo de niebla que enmarca el rico campo que se extiende lejos. El viento me lleva hacia el oeste, paso por la parte superior del bosque de Rambouillet.

Veo a algunos prusianos allí, pero más allá de Houdanje dejo de verlos. Mi paso a 500 metros sobre el bosque ha enfriado singularmente el gas que se hincha en los paños de la *Celeste*, y a partir de este momento estoy obligado a arrojar grandes cantidades de lastre por la borda. Pronto percibí a Dreux en el horizonte; Me acerqué a la tierra a 50 yardas, y viendo a los campesinos entrando, les grité con todas mis fuerzas:

—¿Hay prusianos en vuestras casas?

«No, no», me respondieron.



LA DÉFENSE DE PARIS. — Départ de M. Gambetta, ministre de l'intérieur, pour Tours, par le ballon Armand Barbès, le 7 octobre.

7/10/1870: Salida de los globos Armand-Barbès y George Sand desde la Place Saint-Pierre, en Montmartre. El primero llevaba al Ministro del Interior Leon Gambetta, quien en la ilustración saluda al público que presenciaba aquél momento histórico. Source: BNF Gallica.

Entonces, tranquilo y confiado, me dispuse a dar un golpe de válvula, pero un viento descendente me agarró repentinamente, y me arrojó al suelo con extrema violencia antes de que tuviera tiempo de lanzar mi ancla. Caigo en shock terrible, la góndola se revuelve y estoy casi apresado fuera de mi cesta. Tiré mi última bolsa de lastre por la borda, pero el globo dañado y perforado ya no quiere ser ascendido. Afortunadamente tengo tiempo de apoderarme del cuchillo durante un enfrentamiento bastante violento contra el viento, y finalmente lanzo mi ancla, del que los habitantes de Dreux se apoderan con impaciencia.

El viento es bastante agudo, y mi globo se rompe literalmente de un extremo a otro en el mismo momento en que se detiene.

Saqué mis bolsas de despachos de la góndola y las llevo yo mismo en un coche a la oficina de correos de Dreux.

Aquí terminaban las pruebas con la primer serie de los globos del asedio. Estos vehículos aéreos iban

a partir de ahora a transportar no sólo despachos sino también figuras políticas.»

Con el mes de octubre, comenzaron las salidas regulares de los globos postales, construidos en ejecución de los tratados que hemos mencionado.

Llegamos a uno de los viajes aéreos más dramáticos emprendidos durante el asedio de París, el viaje de M. Gambetta (Ministro de Interior francés). Aquí en primer lugar, de acuerdo con el Monitor (Tours), la historia de esta peligrosa travesía: «El viernes 7 de octubre a las 11 horas, dos globos, El *Armand-Barbès* y *George Sand* salían de París, Place Saint-Pierre, en Montmartre.

El primero, dirigido por el aeronauta Trichet, llevaba al señor León Gambetta y su secretario, M. Spuller. En el segundo, además del aeronauta, había dos americanos y el señor Etienne Cuzon, abogado, subprefecto de Redon (Ille-et-Vilaine), que iba a su puesto por vía aérea. Los dos globos contenían palomas, y el primero llevaba más de diez kilos de despachos.

Empujados por un viento muy débil del sur-este, los aerostatos salieron de Saint-Denis a la derecha; pero apenas habían pasado la línea de los fuertes, cuando fueron asaltados por una fusilada de los puestos avanzados de Prusia. También dispararon unos cuantos cañones. Nuestros globos estaban entonces a la altura de 600 metros, y los viajeros del aire escucharon silbidos de balas alrededor de ellos.

A continuación, se elevó a una altitud que los puso fuera de su alcance, pero como resultado de algún accidente o de alguna maniobra falsa, el globo que llevaba al Ministro del Interior comenzó a descender rápidamente, y llegó a aterrizar en un campo cruzado unas pocas horas antes por los regimientos enemigos; a poca distancia de un puesto alemán. Lanzando lastre, se levantó y siguió su camino. Tenía sólo doscientos metros de altura cuando, hacia Creil, recibió un nuevo tiroteo, dirigido a él por los soldados de Württemberg. En ese momento el peligro era grande; afortunadamente los soldados enemigos no tenían en sus brazos las armas que estaban depositadas en hazes (en descanso) algo distantes; antes de que se apoderaran de ellas, el globo, liberado por su lastre, ascendió a ochocientos metros; las balas no le llegaron más que la primera vez, pero pasaron muy cerca de los viajeros, y al señor Gambetta incluso le tocó la mano un proyectil.

El *Armand-Barbès* no estaba al final de sus aventuras. Sin el lastre, no mantuvo una elevación suficiente; fue nuevamente expuesto a una descarga de mosquetes, parte de un campamento prusiano colocado en el borde de un bosque, y pasó por el bosque hasta las ramas más altas de un roble, donde quedó suspendido; los campesinos se apresuraron, y con su ayuda los viajeros pudieron aterrizar cerca de Montdidier a las tres o cuatro. Un vecino pasó con su carruaje y se apresuró a ofrecérselo a Gambetta y a sus compañeros, que pronto llegaron a Moutdidier y se dirigieron a Amiens, a donde llegaron por la noche y pasaron la noche allí.

El viaje del segundo globo fue marcado por menos aventuras. Después de haber pasado el primer tiroteo, pudo mantenerse a una altura suficiente para evitar un nuevo peligro de este tipo, y bajó en Cremery, cerca de Roye, cuyos habitantes los acogieron muy bien con una atenta bienvenida.

Al día siguiente, sábado, la tripulación del segundo globo se unió a la del primero en Amiens, y salieron juntos de esa ciudad al mediodía.

Otra narración, publicada por el francés (Gastón Tissandier), contiene algunos detalles adicionales que se leerán con interés: «No es un globo, sino dos globos, esta vez, salió de París, y durante una gran parte del viaje, navegaron enlazados, a 100 metros

de distancia. Alzando la voz, podríamos hablar de un globo a otro.

Entre ellos estaban, en el *Armand-Barbès* con M. León Gambetta, Ministro del Interior del Gobierno para la Nación y M. Spuller, ex editor del Journal de Paris, ahora secretario del Ministro del Interior; en el otro globo, el *George Sand* un funcionario del gobierno, y dos americanos que almuerzan cómodamente en el aire, con la frialdad que caracteriza a su nación.

Estos globos son simplemente de algodón, cubiertos con una capa de barniz. Hasta ahora se creía que la seda era indispensable, y la cantidad de tela requerida hacía la construcción de aerostatos muy cara. ¡Ay!, como el de Nadar, que costó más de 60.000 francos, sólo por las telas. La experiencia actual, coronada con un gran éxito, realiza un enorme ahorro: el gasto no supera los 4.000 francos, y en estas condiciones los globos se pueden multiplicar fácilmente.

Así que estos son nuestros viajeros en el espacio. Salieron de París el viernes a las diez y media, y de inmediato se elevaron a gran altura y pasaron en medio de las líneas prusianas sin poder discernirlos. No tenían instrumento de observación, y sólo poseían una brújula.

Después de varias horas, el globo de M. Gambetta, marchando hacia adelante, pensando que estaba suficientemente lejos de los territorios ocupados por el enemigo, deseaba aterrizar y descendía a 200 metros. Pero, sorprendentemente, los soldados prusianos se dieron cuenta, no menos estupefactos, de su parte, de ver aparecer el globo.

Afortunadamente, estos soldados estaban desarmados. Sus rifles, agrupados en fardos, estaban a cien pasos de distancia, frente a una granja. Se apresuraron a apoderarse de ellos, pero los viajeros, ante un peligro tan apremiante, comenzaron a trepar. El balasto (del inglés ballast, «lastre») fue arrojado, las mantas arrojadas, y todo lo que podía aligerar el balón fue tirado; en un minuto el esquife aéreo reanudó su vuelo en las regiones superiores, sin embargo dejaron de oír las balas silbar a su alrededor. Algunas incluso alcanzaron y perforaron el tejido, pero el inconveniente es mediocre, parece. Una bala, nos dice el aeronauta, podría pasar a través del globo sin comprometer su existencia, la pérdida de gas que se hace, sale con extrema lentitud. (Esta opinión nos parece muy contestable).

Después de esta alerta, los viajeros siguieron su curso, y alrededor de las cuatro de la tarde, a juzgar a cierta distancia del enemigo, decidieron aterrizar.

Pero allí, nuevo incidente. El globo de M. Gambetta cayó sobre un árbol, la nacelle se enredó en

las ramas, y el ministro se encontró un momento al revés, sujeto por los pies.

Por fin, todo terminó sin problemas, y la marcha hacia la pequeña ciudad de Roye (Somme), a las puertas de la cual se había efectuado el aterrizaje, era peatonal.

A las once de la noche, el señor Gambetta llegó a Montdidier y llamó a la puerta del subprefecto, muy asombrado de recibir a su ministro a esa hora, y con unas prendas singularmente deterioradas por el descenso. Casi lo tomó por un prusiano.

El señor Gambetta no tardó en regresar a Amiens, en donde el sábado por la mañana, a las cinco, presentó el despacho que anunciaba su feliz viaje: «Una persona atada a la ambulancia de Versalles y que vivió algún tiempo en el medio de los prusianos, informa que el señor de Bismark, al ver salir el primer globo de la capital sitiada, habría exclamado airadamente: «¡Esto no es leal! «

En verdad: *¡Pero si no e vero, e ben trovato!* (¡Pero es cierto y bien fundado!).

El 12 de octubre, un nuevo aeróstato salió de París.

La Gaceta de Cambrai relató así las aventuras de este viaje: el *Washington*, un globo que salió de París en la mañana del día 12, a las 7.40 am, llegó cuatro horas más tarde, es decir, aterrizando a ocho kilómetros de Cambrai, cerca de Carnières, en un lugar llamado río Cavavesnes.

Dirigido por el aeronauta Bertaut, este globo contenía, además de un gran número de cartas y despachos para los representantes del gobierno y de los particulares, un delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores, M. Lefavre, enviado a Viena con despachos y otro funcionario de orden más modesto, llamado Van Roosebecke, belga de nacimiento y que tiene una especialidad, la de criar y dirigir las palomas mensajeras.

El viaje del *Washington* fue singularmente accidentado. Inicialmente, el aerostato no subió por encima de los 500 metros. A esta altura los proyectiles prusianos debían ser temidos: pronto, de hecho, las balas comenzaron a silbar en los oídos de nuestros viajeros audaces; algunos incluso alojados en el caparazón del monstruo aéreo, que contribuyeron poco reduciéndolo a hacer aún más crítica la posición de los viajeros. De repente, los medios extremos tuvieron que ser empleados: todos los sacos de lastre fueron arrojados; la nave se elevó rápidamente a 1.200 y 1.500 metros. Las balas vinieron a morir debajo de él; pero todavía no estaba a salvo de las bolas que entonces comenzaron a ser enviadas desde un cañón. El viento se agudizaba y el peligro parecía conjurado. Aún no lo había hecho, durante media hora después de que el globo volviera a bajar, estaba flotando sobre



Uno de los globos del Servicio Postal habilitado durante el Asedio de París.- Source: BNF Gallica.

una ciudad evidentemente ocupada por el enemigo, pues durante más de tres cuartos de hora padeció un fuego muy fuerte, alimentado con mosquete.

Los vientos parecían haber hecho una tregua en el exponer la valiente tripulación a las balas prusianas. Por fin el viento, un viento furioso, empezó a soplar desde el sur: era la salvación; pero también era, o al menos podría ser, el peligro. Arrastrado a través de un torbellino vertiginoso, el globo viajó a través del espacio; ascendiendo y cayendo, según las corrientes, ejecutó la furia loca de la tempestad. Finalmente descendió hasta el punto de tocar el suelo. Cuando estaba cerca de la estación de Cambrai, se levantó de nuevo, y luego se puso en marcha de nuevo en el aire, el aeronauta creyó el momento favorable para echar el ancla con sus cuatrocientos metros de cable. A ello se apresura. Rápidamente desenrolla la cuerda de aterrizaje; no hay ni un minuto, ni un segundo que perder, porque ahora el viento se vuelve más furioso que nunca, el ancla llega a la tierra, somos salvos, estamos en el destino, el viaje felizmente finalizado. ¡Enhorabuena!

No, el aeronauta fue agarrado por los pliegues del cable que se despliega y es arrastrado al espacio y va a caer. Su muerte parece segura; pero por una increíble, increíble felicidad, el cable lo mantuvo. En esta caída de casi 20 metros sólo tiene magulladuras leves, no se rompe un miembro: es milagroso.

El globo, perdido el aeronauta experto queda abandonado a la dirección de los otros dos viajeros, el enviado diplomático y el criador de palomas, continúa su curso; el ancla muerde el suelo; hace que la nacelle y el globo se inclinen amenazadoramente; la carrera continúa, primero se va contra los árboles que están rotos; en un choque contra el suelo, la nacelle expulsa a uno de sus viajeros, M. Lefavre; el último que queda a bordo del globo es nuestro belga, el criador de palomas mensajeras, quien sigue mostrando la mayor compostura.

Usando las cuerdas que conectan la góndola al globo, él sube al globo, y lo rasga con un cuchillo y con sus manos desgarrando grandes trapos de tela. El monstruo finalmente se desinfla; cae, y los campesinos que han llegado al número de unos 200 lo detienen.

El pobre belga todavía no había llegado al final de su etapa de desgracias, los campesinos lo toman por prusiano y no hablaban de nada menos que de torturarlo. —Me harás lo mejor que quieras —exclamó él con la frialdad más implacable—, pero ayúdame a salvar los despachos que traigo de París. Áteme, rasgue este globo y sostenga la góndola que contiene piezas importantes. Usted me retendrá al mismo tiempo si lo desea.

«Estas palabras, pronunciadas con la rapidez y convicción que las circunstancias implicaban, calmaron las ansiedades de nuestros campesinos demasiado sospechosos».

Inmediatamente vino el Honorable M. Bricout, concejal del distrito y alcalde de Carnieres. Recogió al viajero y a su preciosa carga. Pronto tuvieron la felicidad de ver regresar al señor Lefaivre, caído a unos pocos cientos de metros del lugar del desembarco; por un movimiento instintivo, los dos compañeros de viaje, felices de encontrarse después de tantas aventuras sin escrúpulos, se arrojaron en brazos el uno al otro.

Todavía no se sabía qué le había sucedido al conductor de la expedición, del aeronauta Bertaut.

Un campesino se apresuró a decir que también había sido salvado, y que en ese momento ya se le había prestado, a cierta distancia de allí, en una granja, el cuidado que su estado implicaba.

Tres cuartos de hora más tarde, el señor Bricout reunió en su mesa a los tres viajeros que podían entrar en Cambrai a las tres de la tarde y llevar al puesto los cinco enormes sacos de despachos que traían de París (400 kilogramos de envío).

Veíamos que el Post, alentado por el éxito de los primeros globos, encomendó mucho más despachos a los aeronautas. Otro globo, el *Louis Blanc*, también salió el 12 de octubre, montado por el aeronauta Farcot y con el señor Traclet, dueño de las palomas, además de 125 kilos de las cartas. El descenso fue feliz.

Dos días después, el 14 de octubre, el señor de Keratry, que había renunciado al cargo de prefecto de policía, partió de París a las diez de la mañana, en el *Godefroid-Cavaignac*, con dos secretarios, y el aeronauta Godard (padre). Cayó en Brillon, a 9 kilómetros de Bar-le-Duc.

El *Godefroid-Cavaignac* también llevó 170 kilogramos de despachos.

M. de Keratry escapó de la persecución del enemigo, después de haber sido ligeramente herido en la cabeza y las piernas, como resultado de una vertiginosa persecución.

El mismo día, el Sr. Albert Tissandier estaba a cargo del globo *Jean-Bart*, que, según otros, era conocido como *Guillaume Tell*. Recuerda su viaje: «El 14 de octubre, a las dos y cuarto, el globo *Jean-Bart* se levantó de París. Tuve el honor de transportar por el aire a M. Ranc, alcalde del noveno distrito, y a M. Ferrand, a cargo de una misión especial del gobierno. Pasajeros asustados a mi cuidado, que llevaba conmigo 400 kilogramos de despachos, es decir, cien mil cartas, ¡cien mil recuerdos que le enviaba París a través del aire a cientos de miles de familias ansiosas!

Con un sol, feroz y ardiente, pasamos la línea de los fuertes, a una distancia de 1.000 metros; distinguimos a nuestros enemigos que, con toda prisa, pudieron enviarnos balas y más balas.

Pero nos alejamos demasiado del suelo para que la artillería no nos asuste; oímos las balas zumbando como moscas por debajo de nuestra nacelle, y burlándonos nosotros de los ulanos, y todos los prusianos del mundo, cuyas balas, perdido su impulso, caen suavemente balanceándose sobre las ramas al viento por encima del bosque.

Allá, un espectáculo lleno de desolación se presenta a nuestras vistas. Casas; moradas y castillos están abandonados, a bandos; no hay ruido que nos llegue de abajo, excepto el de los ladridos roncros y siniestros de algunos perros abandonados.

Más adelante, en medio del bosque de Jousy, hay un campamento prusiano que se extiende bajo nuestra barquilla; hay trabajo de defensa hábilmente organizado para satisfacer cualquier sorpresa. Las carpas forman dos líneas paralelas en las extremidades de las cuales se levantan murallas de gaviones y fascines. Muy cerca, vemos un inmenso convoy de municiones que cubre todos los caminos; le sigue una infinidad de pequeños carros cubiertos de palos blancos; los ulanos lo acompañan en gran número. A la vista de nuestro aeróstato, se detienen, y suponemos, a pesar de la distancia que llevamos, que nos lanzan una mirada de odio y vejación. ¡Qué alegría, sentimos, mis compañeros y yo, riéndonos de su impotencia!

Sin embargo, el sol calienta nuestras telas y dilata el gas que las hincha; los rayos ardientes nos dan alas, nos atan a las capas aéreas superiores, y pronto la tierra desaparece a nuestros ojos.

¡Qué esplendor incomparable, qué magnificencia en este mar de nubes, que parecen terminar con franjas de plata con astillas verdaderamente deslumbrantes! En medio del silencio y la calma, admiramos estos sublimes paisajes del cielo, y por unos segundos perdemos de vista las miserias terrestres.

Pero aquí está la noche que cubre los cielos y el país con su manto. Es necesario pensar en volver a la tierra, para recuperar el piso de los valientes defen-

sores de la patria. Vemos a los campesinos que se apresuran a gritarnos: «¡Aquí no hay prusianos!».

Estamos cerca de Nogent sur Seine, Montpothier, hay que bajar rápidamente! Todos estos gritos por fin nos resuelven, y caemos, por así decirlo, en los brazos de nuestros valientes amigos, sin ninguna conmoción.

Gracias a su obediente ayuda, a la de su párroco, cuya recepción conmovedora no podremos olvidar, llevamos con nosotros despachos y globo. «Los prusianos no están muy lejos», dijeron, «te han visto bajar y puede sorprendernos». Adelante tan pronto como sea posible. Esto es lo que nos apresuramos a hacer, y llegamos al subprefecto de Nogent, M. Ebling. Nos ofrece una recepción entusiasta; pero lo dejamos pronto, no deseando perder un solo momento para llegar a Tours, donde nuestro deber nos llama.

En el camino nos encontramos con el señor de Keratry y sus compañeros; nos reciben en su carruaje. Aprendemos así las desdichas que han sucedido a estos señores por la inexplicable imprudencia de su aeronauta.

El señor de Keratry está herido, y sus amigos están desgastados por una horrible caída.

Habían salido de París unas horas antes que nosotros, con un viento más inquietante que el nuestro.

Nuestros temores estaban justificados; por este mismo hecho, podrían haber caído entre los prusianos.

Estamos obligados a hacer un inmenso desvío para pasar por Troyes, Dijon, Nevers y Bourges, para finalmente llegar a buen puerto.

Me encuentro de nuevo en Tours, con mi hermano Gaston Tissandier, que me precedió en el aire; pronto intentaremos volver a París por vía aérea». (Hasta aquí desde la página 12 estaba la narración de Albert Tissandier).

El **Jules Favre** (primer globo del mismo nombre), se levantó el 16 de octubre de la estación de Orleans a las 7:15h. de la mañana, llevando al aeronauta Louis Godard, los Sres. Malapert, Amilcen y Beote, más de 195 kilogramos de cartas; su travesía fue feliz y sin incidentes destacados hasta su descenso en un lugar inconcreto.

El **Jean-Bart** (o el *William Tell*; porque el Sr. Tissandier había llamado *Jean-Bart* al globo que pilotó el 11 de octubre) fue liberado de lastre, el 16 de octubre también, llevando por el aire, además de al suboficial Labadic; al Sr. Barthelemy y Dary, con 270 kilg. de cartas. El viaje fue un éxito y al igual que el anterior puso fin al descender en sitio no identificado.

Al día siguiente, 17 de octubre, cuando estaba pronto a montarlo el Sr. Wilfrid de Villa de Fon, el



*El éxito de los aeronautas, provocó la euforia en los estudiantes que se alistaron voluntarios para ayudar a los parisinos en las fortificaciones establecida en defensa de la Ciudad. Ilustración de la época del Sitio. Source: Google images.*

**Libertad**, rompiendo sus amarras, se levantó en el cielo antes de montarse, por lo que sin tripulación se dio por perdido.

El **Victor Hugo** dejó las Tullerías el 18 de octubre al mediodía, montado solamente por M. Nadar. Descendió felizmente, sin accidente ni incidente alguno, en lugar no identificado, con los 440 kg. de cartas que le fueron confiadas y que finalmente llegaron a su destino.

El **Lafayette**, que salió de la estación de Orleans el día 19, a las 9:00 de la mañana, lo llevaba el marinero Jossec; con M. Antonin Dubost y otro pasajero, con 305 kilogramos de cartas. Aunque desconocemos con exactitud el lugar de llegada, sabemos que los viajeros tomaron tierra sin incidentes.

El **Garibaldi**, conducido por el aeronauta M. Iglésia y portando al Señor de Jouvencel, anciano diputado, ascendió desde el jardín de las Tullerías, el 22 de octubre a las 11:00 de la mañana. Desconoció el lugar donde descendió, más preocupado los aeronautas por no ser descubiertos y detenidos. El globo llevó a 450 kilogramos de cartas.

El **Montgolfier**, con el marino Hervé-Sené, y los Sres. Coronel Lapierre y Lebofiedec (francotirador), se lanzó al aire a las 8 en punto del 25 de octubre (estación de Orleans) y llegó a puerto seguro. Su misión era traer la felicidad (en 290 kilogramos de despachos) a familiares aislados de parisinos.

*Le Vauban*, con el marinero Guillaume, salió de la estación de Orleans el 27 de octubre y cayó dentro de las líneas prusianas cerca de Verdun y fue hecho prisionero. El globo trasladaba también a los Sres. Reutlinger y Cassiers, responsable este de palomas para el ejército de Bourbaki, más 270 kilogramos de despachos. El señor Worth, un sujeto inglés e hijo de un sastre de grandes damas, conocido en los bulevares, iba en uno de los globos tomados por los prusianos; Le escribió a su madre la siguiente carta: «Prisión de Versalles, 5 de noviembre de 1870.

El jueves 27 de octubre salí de París en un globo con otros viajeros. Salimos empujados por un viento del noreste (?) que nos llevaría a Bélgica; pero el viento cambió al Este y hemos caído en las líneas prusianas. Habíamos salido de París a las dos de la tarde; a las 4 am en plena y nubosa noche nos vimos obligados a descender. Cuando salimos de las nubes a unos 250 yardas de altura, fuimos asaltados por una descarga de balas prusianas; algunos de ellos perforaron el globo, y para no ser asesinados, tuvimos que bajar con extraordinaria rapidez.

Cuando llegamos a la tierra, la nacelle sufrió necesariamente un choque terrible. Afortunadamente, sólo perdí mi presencia de ánimo y me pude sujetar en las cuerdas; sentí mucho este choque y pude saltar a tierra sin ser lastimado en lo más mínimo. Otros dos viajeros, los Sres. Udin y Cujon, saltaban detrás de mí sin tampoco lastimarse; pero la cuarta, el Sr. Manciare, confundido a consecuencia del impacto y desorientado, no siguió nuestro ejemplo, así que él continuó sentado en el globo. Durante este tiempo que no ocupó más de unos segundos, los prusianos mantuvieron los disparos y escapamos solamente por un milagro. Finalmente agitamos un pañuelo, dejaron el fuego y nos llevaron presos. Caímos a las afueras de Verdún, que todavía estaba defendida por los franceses. De Verdún nos trajeron a Versalles, viaje que duró ocho días, y, aunque a los presos nos trataron bien (era lo de menos, después de disparar a hombres desarmados.).

Como ninguno de nosotros tenía una misión política, es posible que podamos ser libre en unos pocos días, pero es también muy posible que nos envíe a Alemania como prisioneros de guerra. Si salí de París en un globo, es porque lo necesitaba para volver a Inglaterra para ocuparme de mi negocio. El negocio por el que preocupaba al Sr. Worth posiblemente consistía en acudir a Londres para el cobro de las deudas muchas. Eran las deudas de esos ultra elegantes, que tenían una vida de lujo en París

Referencias bibliográficas:

- Le siège de Paris* (F. Sarcey).
- Le ballons pendant le siège de Paris* (G. de Clerval).
- Histoire du siège de Paris 1870-1871* (Jules Noriac).

y que cuando supieron del avance prusiano habían emigrado a Inglaterra ante la situación incierta de su vida en la Capital.»

El Sr. Worth terminó siendo encarcelado en una ciudad de Alemania, y sus carceleros no se dignaron ni tan siquiera a darle unas cuantas botellas de vino y manjares que le enviara su madre para Navidad.

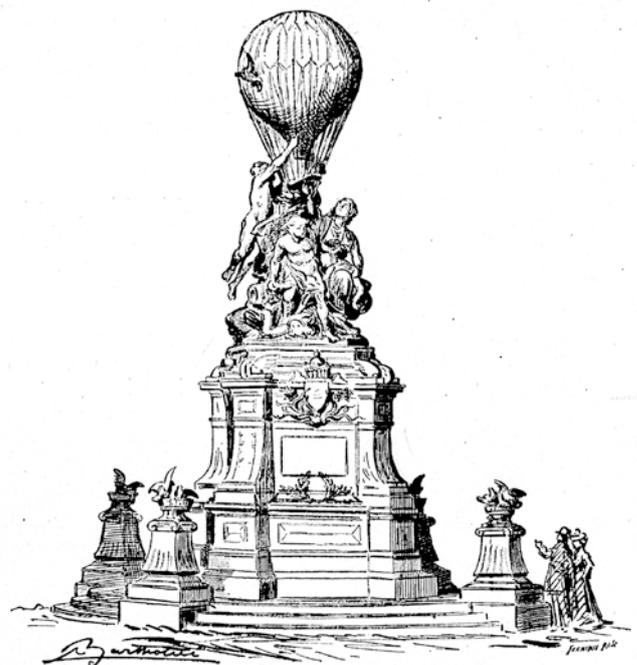
El siguiente globo, el *Colonel Charras*, montado por el aeronauta M. Gilles, ascendió desde la estación del Norte, el 29 octubre, al mediodía, con 450 kilogr. de cartas. Cayó en un lugar que aún se desconoce.

\* \* \*

Me quedan otros muchos vuelos por estudiar, pero las páginas de RESCATE son limitadas y mi esfuerzo para lo narrado hasta aquí, dado mi gran desconocimiento del francés y la omisión en los diccionarios de términos propios de la aerostación, ha sido gratificante, pero considerable. Espero poder completar esta heroica historia de los aeronautas parisinos, más adelante.

\* \* \*

El pueblo de París, decidido a dejar constancia para la Historia de la heroicidad de sus aeronautas, encargó por suscripción popular, al escultor BARTHOLDI, autor de la estatua de la Libertad, un monumento exaltador de los aeronautas del asedio de París 1870-1871. ■



Communiqué par le "Journal des Sous-Officiers"  
Monument élevé à la Mémoire des Aéroplanes du Siège de Paris

Esbozo del proyecto presentado por Bartholdi, de lo que es el monumento, a los aeronautas del Sitio de París que fue inaugurado en 1906.

# Todos tus seguros juntos en un único recibo al mes.



Por ejemplo:  
auto, hogar y vida  
solo **59 € al mes\***.

\*Recibo mensual calculado para un ejemplo con pólizas de hogar, auto y vida riesgo, según primas medias anuales de 214 €, 298 € y 191 € respectivamente, y cuyo importe total anual de 703 € dividido en 12 mensualidades refleja una cuota de 58,58 €. Válido para seguros mediados por el Grupo Liberbank. Productos comercializados por Liberbank SA con CIF A86201993 y domicilio social en Camino de la Fuente de la Mora 5, 28050 Madrid y Banco de Castilla-La Mancha SA con CIF A15011489 y domicilio social en Parque San Julián 20, 16001 Cuenca, perteneciente al Grupo Liberbank. Seguros mediados por Liberbank Mediación, Operador de Banca Seguros Vinculado, SLU con CIF B24242067 o por Banco de Castilla-La Mancha Mediación, Operador de Banca Seguros Vinculado, SAU con CIF A45424553; inscritos en el Registro previsto en el artículo 52 de la Ley 26/2006 con las claves OV0009 y OV0020 respectivamente. Concertado seguro de responsabilidad civil profesional y capacidad financiera de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 de dicha Ley. La relación de compañías aseguradoras con contrato de agencia se encuentra disponible en cada apartado de seguros en [www.liberbank.es](http://www.liberbank.es) y en [www.bclm.es](http://www.bclm.es). Condiciones de la póliza disponibles en la página de cada producto en la web. Comunicación publicitaria.

# De golpe, tu vida no cambia



## COCHE x COCHE

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

Infórmate en [cohexcoche.es](http://cohexcoche.es)  
y en el 900 10 21 58

*Rescate*

\*Sujeto a condiciones generales y particulares de la póliza.

**caser**  
seguros

**75**  
Aniversario

Seguros de tu confianza 2.º semestre 2017

# El Ejército del Aire en la Filatelia Española

CARLOS AGUILERA MARIN

*Coronel de Aviación  
Secretario General del SHYCEA*

## Cincuentenario de la aviación española

La primera emisión de sellos que hace referencia al Ejército del Aire se realiza en 1961 con motivo del cincuentenario de la Aviación Militar Española y consta de 5 valores.

### Autogiro de la Cierva



Juan de la Cierva nació el 21 de septiembre de 1895 en Murcia, siendo su padre Juan de la Cierva Peñafiel, un célebre empresario, abogado, político conservador y cinco veces ministro en los gobiernos del reinado de don Alfonso XIII. De la Cierva Peñafiel ocuparía la alcaldía de la ciudad de Murcia y el cargo de gobernador de Madrid. De la Cierva, desde su infancia mostró gran interés por la naciente aeronáutica gracias a la contemplación de las espectaculares exhibiciones aéreas del piloto francés Julien Mamet en Madrid y Barcelona. En 1904 se trasladaba con su familia a Madrid, debido a las obligaciones políticas del padre. A los dieciséis años, junto con dos amigos José Barcala y Pablo Díaz, construyó un biplano al que llamó BCD.1, que se elevó con éxito en el verano de 1912. A partir de esta hazaña juntos, realizaron otro aeroplano, monoplano ahora, al que dieron el nombre de «BCD-2», que voló, pero no con la seguridad que el anterior. De la Cierva, realizó y terminó los estudios universitarios en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. En esta época continuaba con sus estudios autodidácticos de aeronáutica siguiendo los trabajos de F. W. Lanchester y N. Jonkowski. Desde 1916 se dedicó al diseño y construcción de aviones y planeadores de ala fija. Sin embargo, conmovido por el accidente aéreo del capitán Julio Ríos, se dedicó a proyectar una aeronave más segura. Se trataba del diseño y construcción de una máquina voladora capaz de despegar y aterrizar sostenida por unas alas giratorias, no fijas, y que, por tanto, no se viese afectada por la pérdida de velocidad. Esto llegó a ser el célebre autogiro, que sería el flamante antecesor del helicóptero.

La fijación rígida de los rotores al cubo central fue la causa del fracaso de los tres primeros proto-



tipos que diseñó. Articulándolos libremente, de la Cierva logró la fuerza de sustentación necesaria para elevar la máquina, el proyecto se hizo finalmente realidad.

El 17 de enero de 1923 se realizó en Getafe el primer vuelo del autogiro C4, diseñado por Juan de La Cierva, pilotado por el teniente Alejandro Gómez Spencer, siendo la primera aeronave de alas giratorias que voló satisfactoriamente en el mundo. De la Cierva consiguió el apoyo de Aviación Militar que construyó dos nuevos aparatos de la serie C6, con el primero de los cuales el 12 de diciembre de 1924 el capitán Joaquín Loriga realizó el primer vuelo entre aeropuertos de un autogiro, de Cuatro Vientos a Getafe.

En unos trece años logró mejorar su autogiro hasta llegar a conseguir el despegue vertical, es decir, sin rodadura, gracias a unos perfeccionamientos técnicos de los rotores, que luego fueron tomados directamente para el helicóptero.

Tras introducir varias mejoras, en 1925 se trasladó a Londres, a instancias del Ministerio del Aire de Gran Bretaña, y allí creó la Cierva Autogiro Company. De la Cierva buscó apoyo financiero en Estados Unidos, donde fundó otra compañía para el desarrollo del autogiro en este país y dio a conocer

su invento en toda Europa. No obstante, Juan de la Cierva siempre inscribió sus patentes en España. El ingeniero murciano realizó demostraciones en Francia, Alemania e Italia y en 1929 protagonizó uno de los grandes hitos en la historia de la aviación, el 18 de septiembre, pilota su autogiro C8L MK II desde Londres a París, realizando la primera travesía del Canal de la Mancha en un autogiro. En 1932 ya se habían construido 120 autogiros, que habían recorrido cuatro millones de kilómetros en treinta mil horas de vuelo.

El legado de Juan de la Cierva a la historia de la aviación es extraordinario. Sus patentes y avances aeronáuticos de su rotor giratorio, articulado libremente, autogiro, se han reconocido universalmente como la contribución fundamental para el despegue y vuelo de un aparato que nadie lograba hacer volar, el helicóptero. El 9 de diciembre de 1936, Juan de la Cierva fallecía, paradójica y tristemente,



en el aeropuerto de Londres-Croydon en Inglaterra, cuando el avión comercial en el que viajaba con destino a Amsterdam se estrellaba en el momento del despegue. De la Cierva encontraba una muerte precoz en lo que tanto había luchado por evitar, un accidente aéreo.

### Plus Ultra



El Plus Ultra es el primer gran vuelo español y el primero en el mundo que consiguió cruzar el Atlántico Sur con un único avión.

El autor del proyecto de este vuelo fue uno de los más prestigiosos aviadores, el comandante de Infantería Ramón Franco Bahamonde, quien por sus continuas heroicas actuaciones frente al enemigo, en el norte de Africa, le fue concedida en 1923 la Medalla Militar individual. Trabajador infatigable y muy exigente consigo mismo, a partir de 1924 comenzó a estudiar la viabilidad de cruzar el Atlántico Sur.

Sería en Melilla, en la base de hidros de El Atalayón, donde comenzaría a madurar el proyecto, junto con el capitán de Ingenieros y aviador Mariano Barberán y ambos redactaron una memoria del vuelo que fue elevada al Jefe de la Aeronáutica Militar. El punto de partida inicial iba a ser la base de hidroaviones de El Atalayón de Melilla, pero el Gobierno de la Nación decidió dar al vuelo una dimensión política de gran alcance y que comenzara en Palos de la Frontera, localidad históricamente unida a la gesta colombina del Descubrimiento de América. La ruta inicial prevista fue Palos-Las Palmas de Gran Canaria-Porto Praia en cabo Verde-Natal-Río de Janeiro y Buenos Aires, pero al final las circunstancias obligarían a incluir otros dos puntos, la isla de Fernando Noronha y Montevideo, así como sustituir Natal por Pernambuco.

La baja temporal de la Aeronáutica Militar de Mariano Barberán obligó a Ramón Franco a tener que encontrar otro observador que tuviese las cualidades profesionales y las facultades para la gran empresa que se había trazado. El seleccionado fue Capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda, aviador de talento y temple extraordinarios. Junto al piloto aviador y al observador fue designado el soldado Pablo Rada Ustarroz, su mecánico de vuelo de El Atalayón.

Aprobado el proyecto, a mediados de octubre de 1925 los tres tripulantes del hidroavión se trasladaron a la factoría que la Casa Dornier tenía en Marina di Pisa, en Italia, donde iniciaron un intenso programa de familiarización con el nuevo Dornier. Después de un intenso trabajo de veinte días regresaron a Melilla con la aeronave y Ramón Franco se trasladaba a Madrid para ultimar las autorizaciones oficiales y solicitar el apoyo de la Armada, a lo que el Ministro de Marina accedió poniendo a su disposición para la travesía el crucero Blas de Lezo y el destructor Alsedo, pero como contrapartida solicitó que un aviador de la Aeronáutica Naval formase parte de la tripulación, que sería el alférez de navío Juan Manuel Durán.

De regreso a Melilla, los ahora cuatro tripulantes continuaron poniendo a punto el hidro, realizando varios vuelos de prueba, siendo bautizado el aparato con el nombre de «Plus Ultra» por el cronista oficial de la ciudad, Rafael de Castro y Pedrera. El 19 de enero de 1926 los aviadores se prepararon para salir en vuelo para Huelva y sobre el muelle de Mar Chica



un inmenso gentío se había agolpado para despedir al Plus Ultra, que sería despedido por las autoridades civiles y militares y millares de melillenses. Cuatro horas más tarde la aeronave amerizaba en las aguas del río Odiel. En la mañana del día 21 es llevado el hidroavión a Palos de la Frontera despegando el 22 para amerizar a 120 kilómetros de Buenos Aires, el 10 de febrero.

Durante la travesía los tripulantes tuvieron que hacer frente a circunstancias meteorológicas adversas, mal estado de la mar que dificultó y retrasó los despegues en varias ocasiones, diversas averías y sobre todo el cansancio, en particular Ramón Franco, pues hubo etapas superiores a los 2.000 kilómetros que exigieron más de doce horas de vuelo en cada una de ellas y en muchos momentos tuvo que descender casi al ras de las olas para evitar turbulencias y chubascos. A todo ello hubo que añadir la falta de descanso y de sueño que fue acumulándose por la serie de agasajos y recepciones que les ofrecían sin cesar las autoridades y población de las ciudades en las que tuvieron que recalar y que duplicaron la duración inicial de la travesía.

El Plus Ultra representó el reencuentro de España con las naciones iberoamericanas, al restaurar los



puentes y la comunicación entre los pueblos de ambos lados del Atlántico que se habían perdido tras la independencia de aquéllas, puso fin a las secuelas del Desastre del 98, devolviendo a los españoles su orgullo como pueblo y como nación. Pero también causó un gran impacto en las naciones iberoamericanas pues allí estaba la otrora Madre Patria, dispuesta al reencuentro, a retomar el amor. Así lo entendieron los pueblos iberoamericanos al tributar a los aviadores españoles la más multitudinaria recepción nunca conocida, incluida Brasil de cultura portuguesa, donde en Río de Janeiro más de un millón de personas aclamó a los héroes españoles. La acogida que Montevideo y Buenos Aires dispensaron a los tripulantes del Plus Ultra no tenía antecedentes en la historia de ambas ciudades. Hasta el inmortal cantante argentino Carlos Gardel les dedicó, compuso y cantó uno de sus mejores tangos «El vuelo del Águila».

El Plus Ultra fue regalado a Argentina y se encuentra en el Museo de Luján en Buenos Aires. En el Museo del Aire de Cuatro Vientos existe una reproducción a tamaño real.

### Jesus del Gran Poder



Nombre del avión utilizado en el vuelo realizado por los capitanes Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brage, un Breguet XIX TR Bidón construido por CASA.

El avión, monomotor, biplaza de cabinas abiertas, era de estructura de duraluminio; fuselaje y planos revestidos de tela; motor Hispano Suiza de 630 HP de potencia, refrigerado por agua; tres depósitos de gasolina, uno central y dos en las alas superiores.

El vuelo proyectado era salir de Sevilla y dirigirse a la India, para intentar batir el récord mundial de

distancia sin escalas, establecido en dicho momento en 6.294 Km. El plan presentado al coronel Kinde-lán, Jefe de la Aviación Militar, fue aprobado por el Gobierno días más tarde.

En el mes de octubre de 1927, fue aprobado el plan definitivo de entrenamiento. Entre los vuelos proyectados para los meses siguientes, figuraban la vuelta a la Península, con un recorrido ininterrumpido de unos 3000 Km.; un viaje sin escalas de Sevilla a Cabo Juby y regreso y varios vuelos nocturnos.

Bautizado por Su Majestad la Reina Victoria Eugenia en Tablada, Sevilla, el 30 de abril de 1928 como Jesús del Gran Poder, finalizada la ceremonia el Rey don Alfonso, tan interesado como siempre por la aeronáutica, subió al avión, lo examinó dete-

nidamente, recibió explicaciones de los pilotos y los felicitó por su trabajo y dedicación.

El 29 de mayo de 1928 a las once horas y treinta minutos, inician desde Tablada el vuelo hacia Oriente. Una vez en el aire, se dirigen al Mediterráneo por Gibraltar, y desde este punto ponen rumbo al cabo de Gata. Penetraron en Asia Menor por Alepo y a partir de ese momento, la meteorología cambió bruscamente, pues se encontraron con la tempestad de arena. Volaron en medio de dicha tormenta muchas horas, hasta que la arena que había ido penetrando poco a poco en el motor, provocó una avería de tal gravedad, que les obligó a aterrizar en Mesopotamia entre Bagdad y Basora, en un lugar próximo al Eúfrates llamado Nassirya, tras recorrer 4.600 kilómetros y 27 horas de vuelo.

A pesar del fracaso de este primer intento de batir el récord de distancia solicitaron de Kindelán y Primo de Rivera, como premio a su esfuerzo por este vuelo, autorización para una nueva tentativa de batir el récord de distancia. Pero su petición esta vez era para dirigirse a Occidente hacia Brasil. La autorización les fue concedida y a partir de ese momento todos sus esfuerzos fueron dedicados a preparar el nuevo viaje. En el aeródromo de Alcalá de Henares, Iglesias además de hacerse piloto, estudió concienzudamente el nuevo itinerario e hizo con meticulosidad los cálculos necesarios que pudiera llevar hechos de antemano para facilitar la navegación astronómica.

Decorado por Lafita y Martínez de León con dibujos típicos sevillanos, el 24 de marzo de 1929 despegaron de nuevo desde Tablada con la pretensión de alcanzar Río de Janeiro. Con apenas 50 litros de gasolina, deciden tomar tierra en el aeródromo de Cassamary, a 50 kilómetros de Bahía en Brasil, donde Jiménez posa al «Jesús del Gran Poder». Habían volado 43 horas y 44 minutos de vuelo ininterrumpido desde Tablada, y eran exactamente, las 13 horas y 25 minutos hora local del martes 26, habiendo recorrido 6.550 kilómetros por la ruta ortodrómica. No habían batido el récord mundial de distancia pero quedaban en segundo lugar.

Superada la fase del intento de batir el récord mundial, cobraba mayor importancia la misión de ser portadores del saludo y recuerdo de España para el mayor número posible de lugares y personas hispanicas. Desde allí volaron a Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Arica, Lima, Paita (Ecuador), Colón (Panamá) Managua y Guatemala, para llegar a La Habana el 17 de mayo de 1929, totalizando 22.000 kilómetros de recorrido aéreo.

En La Habana terminó el vuelo del «Jesús del Gran Poder» por la América Hispana. El avión y los capitanes Jiménez e Iglesias, regresaron a España a

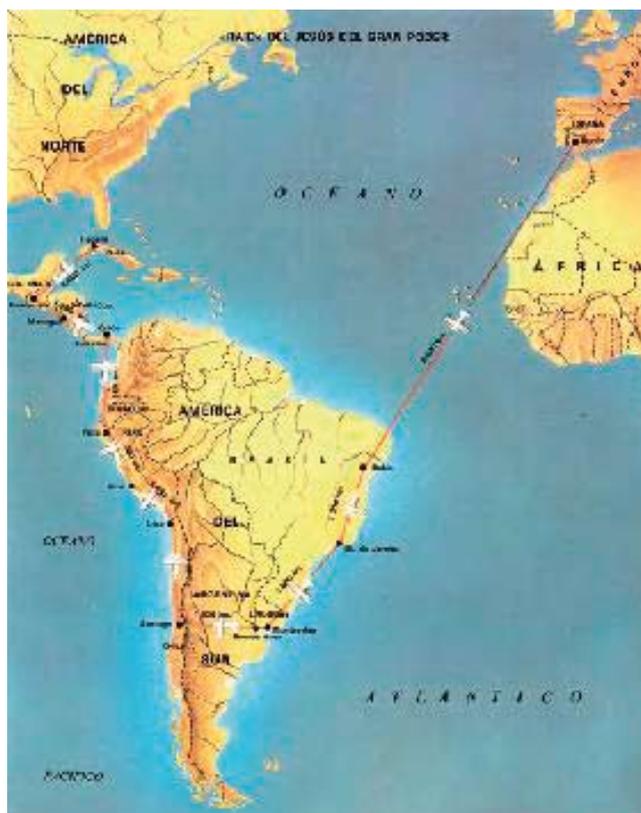


bordo del crucero español «Almirante Cervera» con el resto de la misión extraordinaria.

El viaje del «Jesús del Gran Poder» era el segundo vuelo directo entre los dos continentes por la ruta del Sur y ocupó, asimismo, durante algún tiempo el segundo lugar entre los de mayor distancia volada sin escalas. Los objetivos, aquellos con que soñaban los dos aviadores desde hacía dos años, se habían cumplido totalmente. La Aviación Militar Española se ponía a la altura de las más destacadas en cuanto al récord mundial de distancia, y ese era el premio y el orgullo de ambos pilotos y de todos cuanto formaban la Aeronáutica española.

El día 19 de junio en el parque del Retiro en Madrid, el Rey Alfonso XIII, quiso cerrar con broche de oro el feliz término del viaje a Cuba de los aviadores españoles. En dichos jardines tuvo lugar el acto de homenaje a los capitanes Jiménez e Iglesias, imponiéndoles el Soberano la Medalla Aérea que les había concedido por el éxito de su periplo americano.

En el Museo de Aeronáutica y Astronáutica (Museo del Aire), se conserva el avión Jesús del Gran Poder, perfectamente restaurado. ■



## Lorenzo Richi Álvarez

### Un aviador vocacional

FEDERICO YANIZ VELASCO  
*General del Ejército del Aire (R)*  
*Miembro del Consejo del IHCA*

EN EL DIARIO ABC DE MADRID del 8 de febrero de 1936 se podía leer una nota que decía: «Hoy a las doce de la noche, iniciará el asociado a la Liga Española de Pilotos Civiles D. Lorenzo Richi Álvarez, un vuelo a Bata (Guinea Española) en dos etapas: Madrid-Gao (con la travesía del Sahara), 3.000 kilómetros, y Gao-Bata, 2.000». Se recogía así en un diario de tirada nacional información sobre uno de los últimos vuelos de larga distancia realizados por aviadores españoles en los años 30 del siglo pasado. El piloto de aquel vuelo es menos conocido que otros aviadores destacados de su época. Sin embargo, su trayectoria humana y su pericia como piloto le hacen acreedor de que se recuerde su figura y alguno de sus vuelos más relevantes.

#### Una vida de aviador

Lorenzo Richi Álvarez nació en Madrid el 8 de noviembre de 1902 y en los años de su infancia se vio muy pronto atraído por el vuelo de los aviones que empezaban a poblar los cielos de España en exhibiciones que congregaban a numeroso público. Podemos imaginarnos al niño Lorenzo, estudioso y despierto, asistiendo a algunos de los festivales aéreos celebrados en el campo de Ciudad Lineal o en algún otro lugar donde realizaban sus cortos vuelos algunos pioneros de la aviación. Joven deportista destacó principalmente en el hockey llegando a ser jugador del Athletic. Estudió Derecho y tras ser llamado a cumplir el Servicio Militar quedó como recluta en caja durante seis meses hasta que el 8 de febrero de 1924 ingresó como soldado de cuota en el Batallón de Radiotelegrafía de Campaña según lo dispuesto en la Real Orden Circular de 17 de enero de 1924. Entre los datos que figuran en la 1ª Subdivisión de su filiación se indica que Lorenzo era natural de Madrid, parroquia de La Concepción, juzgado de Buenavista, estudiante de Derecho y que había acreditado saber leer y escribir. Además se señalaba que el color de su pelo era negro como el de sus cejas y que tenía un color sano. En la citada filiación se recoge también que en el reglamentario reconocimiento físico resultó apto y que cuando fue tallado obtuvo 1.703 mm de estatura y 90 cm de perímetro torácico.

En la 2ª Subdivisión se recogen los empleos que fue alcanzando durante su vida militar:



*Richi en la cabina de la avioneta.*

1 agosto 1923. Recluta de caja. Disponible. 6 meses.

8 febrero 1924. Soldado de 2ª de Ingenieros por suerte. 1 año 8 meses 23 días.

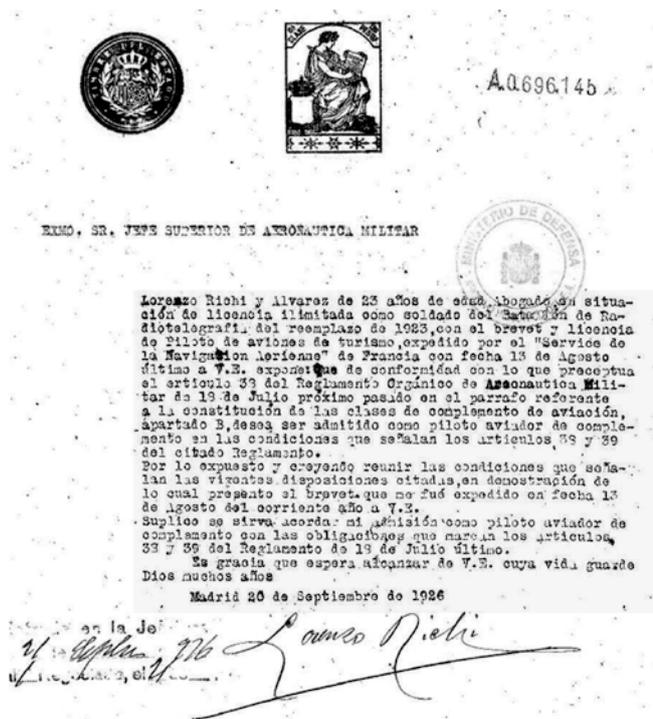
1 noviembre 1925. Soldado complemento de Aviación. 1 año 1 mes.

1 diciembre 1927. Cabo de complemento de Aviación. 6 meses.

1 junio 1928. Sargento de complemento de Aviación. 1 año 2 meses.

1 septiembre 1929. Suboficial de complemento de Aviación. 1 año 8 meses 21 días.

Hasta el 21 de mayo de 1930 fecha en que se cierra su filiación, Richi permaneció 6 años 8 meses y 21 días en servicio activo. En la 8ª Subdivisión se recogen los hechos más importantes de la vida militar de nuestro protagonista que el día 24 de marzo de 1924 prestó juramento de fidelidad a la Bandera ante el Estandarte del Batallón Radiotelegrafista de Campaña. Además de las habituales vicisitudes del servicio se recogen en la mencionada subdivisión otras no tan frecuentes como la concesión de un permiso de 8 días el 20 de febrero de 1925 para jugar un partido de hockey en Barcelona y otro de 15 días para trasladarse a Ginebra el 4 de abril de ese año con el mismo motivo de carácter deportivo. Desde el punto de vista de la trayectoria aeronáutica es muy importante la autorización que recibió Richi para trasladarse a París el 3 de marzo de 1926. Allí consigue el «brevet» y la licencia de piloto de avión



*Documentos del expediente militar de Lorenzo Richi Álvarez: solicitud de ingreso como aviador, con su firma autógrafa.*

de turismo expedido por el Servicio de Navegación Aérea de Francia. A su vuelta, Lorenzo Richi elevó el 20 de septiembre instancia al Jefe de Aeronáutica Militar solicitando ser admitido como piloto aviador de complemento de acuerdo con el apartado B del artículo 38 del Reglamento Orgánico de la Aeronáutica Militar. El 7 de octubre de 1926, el Jefe Superior de Aeronáutica comunica al Jefe del Servicio de Aviación que disponga que Richi sea admitido en el aeródromo de Alcalá de Henares para realizar las pruebas que marca el artículo 3º de la Real Orden Circular de 18 de noviembre de 1920 (D.O. nº 262). El 1 de noviembre de 1926 causa alta en el Servicio de Aviación y el 13 de noviembre se incorpora a la Escuela Elemental de Alcalá de Henares. Tras un primer informe que fue anulado, el Jefe de Aviación comunica al Jefe Superior de Aeronáutica el 22 de marzo de 1927 que Lorenzo Richi Álvarez ha efectuado satisfactoriamente las pruebas indicadas en la normativa entonces vigente.

El 1 de abril de 1927 fue destinado a la Escuela de Transformación de Guadalajara donde realiza el curso de piloto de 1ª categoría. Habiendo terminado con aprovechamiento el curso marcha por ferrocarril al aeródromo de Cuatro Vientos por haber sido destinado al Grupo 24 de la Escuadra de Instrucción. Por Real Orden de 9 de agosto (D.O. nº 176) se le concede el título de Piloto Militar de Aeroplano con antigüedad de 1 de julio de 1927. Tras superar los exámenes realizados en Cuatro Vientos, es promovido al empleo de cabo de complemento de Aviación

con antigüedad de 1 de diciembre de 1927. Richi comenzó 1928 prestando sus servicios como piloto, siendo en esta etapa la mayoría de los vuelos realizados de aeródromo y fotografía, según puede verse en las correspondientes hojas mensuales con detalles de situación y servicios. El 21 de mayo pasó destinado al Grupo de Experimentación por Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica, quedando destinado en la Primera Escuadrilla del Grupo. El 27 de marzo de 1928 aprobó los exámenes para el ascenso a sargento con el número 12 del acta y fue promovido a dicho empleo el 1 de febrero de 1929 con antigüedad de 1 de junio de 1928. En los exámenes de sargento para suboficial celebrados en Cuatro Vientos en el mes de julio de 1929, Richi fue aprobado con fecha 29 de julio y promovido al empleo de suboficial de complemento de Aviación el 1 de septiembre de 1929 empezando en esa fecha a prestar los servicios de su clase. La filiación se cierra el 21 de mayo de 1930 según certifica el jefe de Grupo Antonio Domínguez Olarte, mayor del Servicio de Aviación Militar, con el visto bueno del jefe accidental del Servicio de Aviación Luis Gonzalo Victoria, jefe de Escuadra.

Terminada esta etapa de su vida, Richi siguió volando llegando a realizar más de mil quinientas horas de vuelo antes de iniciar su vuelo a Bata en febrero de 1936. Participó en diversas exhibiciones aéreas y viajó a Colombia para participar en la creación de una fuerza aérea en aquel país pero volvió decepcionado por la lentitud del desarrollo del proyecto. Además de su título de piloto militar obtuvo el de piloto de transportes públicos y fue profesor de las escuelas de vuelo Estremera y de la Liga Española de Pilotos Civiles de Aeroplano (LEPCA). Fue nombrado por concurso-oposición oficial de tráfico del Aeropuerto Nacional de Madrid (Barajas)<sup>1</sup> puesto que abandonó para ocupar el puesto de piloto del Servicio de Fotogrametría Aérea del Ministerio de Hacienda que desempeñaba cuando realizó su vuelo más conocido. Fue elegido piloto probador para el Concurso Nacional de prototipos celebrado en el aeródromo de Cuatro Vientos en 1935 quedando en tercer lugar volando la avioneta Adaro I.E.7 Chirta construida por el ingeniero Julio Adaro Terradillos. La actividad aeronáutica de Richi en 1936 fue muy intensa pues realizó en febrero su conocido vuelo a Bata y en julio la Vuelta Aérea a España además de sus vuelos como piloto del Ministerio de Hacienda. Por desgracia el comienzo de la Guerra Civil y su trágica y temprana muerte en Paracuellos del Jarama el 8 de noviembre de 1936 impidieron que pudiese lograr otros records para nuestra Aviación.

<sup>1</sup> En este caso y otros en el artículo se han conservado las denominaciones empleadas en la época.



La avioneta EC-BEE.

### Una avioneta española

Los ingenieros José Pazó Montes y Arturo González-Gil que había trabajado en Talleres Loring, diseñaron a comienzos de los años 30 del siglo pasado una avioneta monomotor biplaza de entrenamiento con cabina abierta y dos asientos, semejante a la Miles M.2 Hawk. El prototipo GP número 1 fue equipado con un motor ADC Cirrus y voló con éxito en 1931. González-Gil y Pazó se presentaron al Concurso Nacional de prototipos para la Aviación Militar celebrado en Cuatro Vientos en 1935 y lo ganaron con la avioneta GP-1. Este modelo (con sólo pequeños cambios en su diseño con respecto al modelo inicial) había volado por vez primera en julio de 1934. En el concurso la GP-1 se impuso a los modelos Loring-X, Hispano E-34 y Adaro 1.E.7 Chirta. Los ganadores del concurso obtuvieron un contrato para la fabricación de 100 ejemplares que encargaron a la empresa Aeronáutica Industrial S.A. (AISA). Al estallar la Guerra Civil, AISA sólo había producido 9 unidades en su factoría de Carabanchel. El desarrollo de las operaciones durante la guerra obligó a trasladar la producción al aeródromo de La Rabasa en Alicante donde siguió el proyecto construyéndose un número de avionetas que según las fuentes más fiables fue de 32 unidades. Esas avionetas fueron empleadas en misiones de entrenamiento, reconocimiento y enlace. Al terminar la contienda la mayoría de los aparatos pasaron al Ejército del Aire que los mantuvo en servicio hasta 1956.

González-Gil y Pazó desarrollaron en 1936 una avioneta con cabina cerrada denominada GP especial, diseñada para llevar a cabo el vuelo España-Guinea. La GP especial era un desarrollo de la GP-1 ganadora del Concurso Nacional de prototipos de 1935. Sus principales características eran: tripulación: 1; longitud: 8,50 m; envergadura: 11,60 m; altura en posición de vuelo: 2 metros; superficie alar: 18 m<sup>2</sup>; peso en vacío: 550 kilogramos; carga



Richi con Pazó y González-Gil.

máxima comercial: 550 kilogramos; peso máximo al despegue: 880 kilogramos; capacidad de gasolina: 590 litros; y techo de vuelo: 7.500 metros. La avioneta estaba dotada de un motor<sup>2</sup> de 4 cilindros, Gipsy Major de 130 CV que permitía alcanzar una velocidad de crucero de 200 km/h. La avioneta dio un excelente resultado alcanzando una velocidad media de 187 km/h (116 mph).

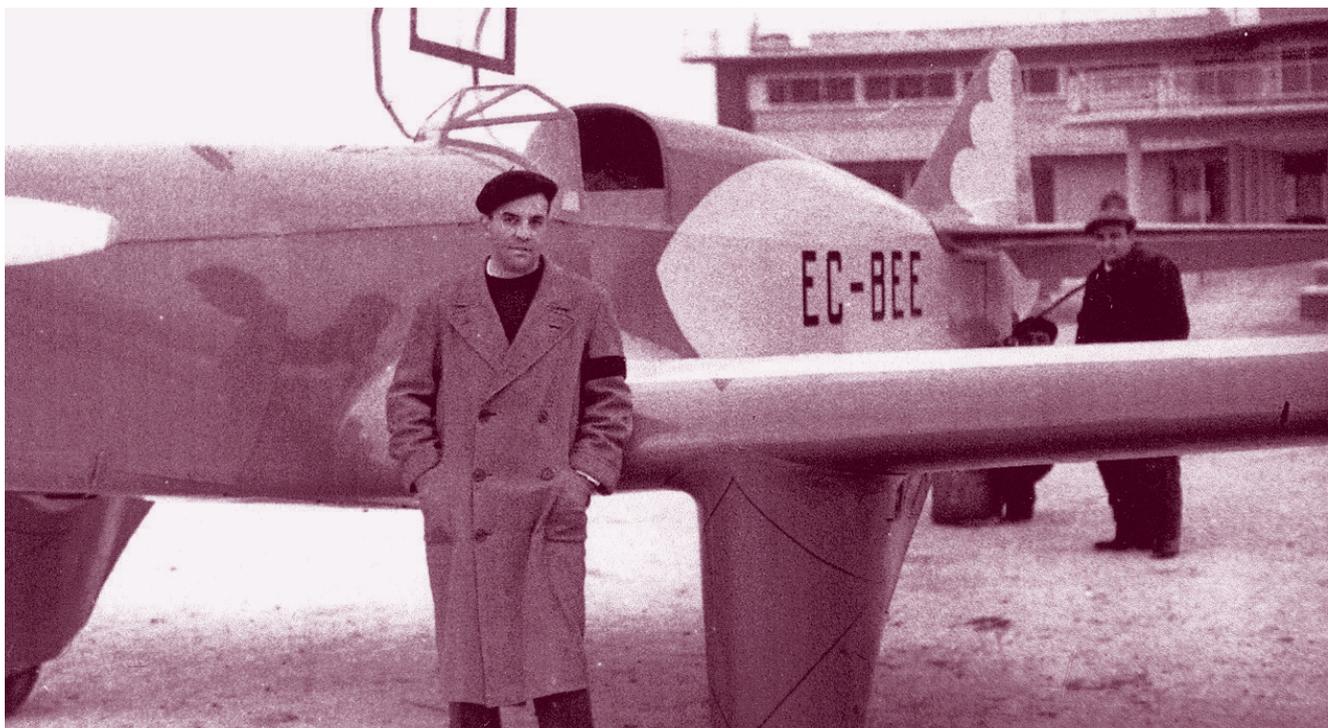
La avioneta que tenía la matrícula EC-BEE era propiedad de Ramón Torres<sup>3</sup> y fue requisada por el gobierno de la República empleándose en misiones de reconocimiento en Cataluña. Trasladada posteriormente a Madrid se perdió en accidente en 1937. González-Gil y Pazó diseñaron también una avioneta cuadruple denominada GP-4 que fue matriculada EC-AFM. Esta avioneta fue también designada CAP-4 o CAP GP-4 por haber sido fabricada por la empresa Construcción de Aviones Prototipos creada por los dos ingenieros. Pazó se pasó a la zona controlada por los sublevados en esa GP-4 que la utilizaron en misiones de enlace.

### El vuelo a Bata

En la década de los años 30 del siglo pasado países como Francia, el Reino Unido, Alemania estaban iniciando la planificación y realización de enlaces aéreos con sus colonias en África. Varios miembros de la LEPCA consideraron la posibilidad de que se pudiese enlazar España con nuestra colonia en el Golfo de Guinea en 4 días en un periplo mucho más corto que los 25 días que duraba el viaje en barco. Tras minuciosos preparativos, en los que participó Richi, se decidió probar en la práctica la viabilidad de ese enlace y para ello se realizó el vuelo a Bata.

<sup>2</sup> En otras fuentes se menciona un motor Walter Junior de 190 CV.

<sup>3</sup> Gran aviador español que había realizado también un vuelo a Guinea en enero de 1936.



*Richi con la avioneta del vuelo a Bata.*

Como se leía en la nota de Información Aeronáutica de ABC, el vuelo estaba previsto que saliese de Madrid el 8 de febrero pero las intensas lluvias de esos días obligaron a retrasar la salida al 11 del mismo mes, aunque el tiempo seguía inestable. Fueron a Barajas a despedir a Richi numerosas personas entre las que estaba el jefe de Aeronáutica civil comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea, los constructores de la avioneta ingenieros González Gil y Pazó, el jefe del Aeropuerto de Barajas Jacobo Armijo, compañeros de Richi en el Servicio de Fotogrametría, pilotos de las Líneas Aeropostales Españolas (LAPE) y otros amigos y compañeros del piloto. A las dos de la tarde despegó la GP-especial rumbo a Melilla donde aterrizó a primeras horas de la noche. A las tres horas y diez minutos despegó de nuevo rumbo a Niamey controlándose su paso sobre Colomb-Bechar a las siete treinta, sobre Adrar a las diez cuarenta y cinco y sobre Reggan una hora más tarde. Desde las once cuarenta y cinco no se tuvo noticia de Richi hasta que el día 12 se conoció que había aterrizado en Tillabery entre Gao y Niamey por tener una avería en el tubo de aceite que se pudo reparar en no demasiado tiempo. Richi reemprendió su trayecto aterrizando en Bata el día 22 de febrero. Desde la capital de la entonces Guinea Española realizó varios vuelos para estudiar los posibles enlaces con las líneas aéreas europeas que estaban entonces empezando a cruzar África. Antes de emprender el regreso, Richi voló a Santa Isabel de Fernando Poo donde fue recibido con entusiasmo. El día 9 de marzo inició el vuelo con rumbo a Niamey, Níger, para desde allí dirigirse a Mopti en Mali y seguir su viaje hacia



*Aviación y Deportes, 3-1936, n.º 3, página 11*

la costa occidental de África para llegar a San Luis de Senegal donde tomó tierra. Tras un breve descanso, Richi partió hacia Villa Cisneros donde aterrizó para desde allí despegar rumbo a Madrid. Tras sobrevolar Cabo Juby y Larache, nuestro protagonista llegó al Aeropuerto de Barajas en las primeras horas de una noche muy lluviosa y con una visibilidad casi nula. Los muchos compañeros y amigos que le esperaban se sintieron aliviados al recibir al aviador que además de superar las fatigas y peligros de su largo vuelos había sido capaz de aterrizar en condiciones tan extremas.

### Una vuelta aérea para la historia

El vuelo a Bata no fue la última actividad aérea destacada de Lorenzo Richi. En efecto el 5 de junio



Juan Solo, Lorenzo Richi, Jose Maria Ansaldo y Rafael Sanchez Guerra



El aviador Lorenzo Richi, acompañado por el Sr. González Gil, Ingeniero aeronáutico, constructor de la avioneta GP.

de 1936 realizó una vuelta aérea a España que supuso un record nacional controlado por personal de la Dirección General de Aeronáutica situado en los puntos de paso fijados de antemano. El vuelo se inició a las cuatro cincuenta minutos del día 5 de junio de 1936, despegando del aeropuerto de Barajas ante la Comisión de la Federación Aeronáutica española y con la presencia de varios amigos del aviador. Una avería del motor le hizo regresar a Barajas desde donde, una vez reparada, reemprendió el vuelo a las cinco y diecinueve minutos rumbo a campos extremeños. Tras seguir el itinerario marcado, a las diez y media de la mañana pasó sobre la base aérea de León. Siguiendo su periplo la avioneta pilotada por Richi pasó por la vertical del aeropuerto de Barcelona poco después de las doce de la mañana. Los encargados de verificar la realización del vuelo cronometraron el paso del aviador que parecía podía lograr un record. A las 17:00 la avioneta sobrevoló el aeródromo de Granada y siguió hacia Sevilla donde cruzó por encima de Tablada a las 18:22 horas. Desde la capital andaluza Richi tomó rumbo a Barajas donde tomó tierra a las 20:30 horas.



El general Miguel Nuñez del Prado, Director General de Aeronáutica (a la izqda.) que en representación del Gobierno de la República Española, dio la bienvenida en la base aérea de Tablada al teniente aviador astur-cubano Antonio Menéndez Peláez, Sevilla, 14 de febrero de 1936, tras haber realizado el vuelo La Habana-Sevilla en homenaje a Barberán y Collar. A la dcha. El Embajador de la República de Cuba en España, Manuel S. Pichardo.

El aviador, que no parecía muy cansado, fue recibido con gran entusiasmo por todos los presentes. Lorenzo Richi Álvarez había batido el record nacional de la Vuelta a España que quedó establecido en 15 horas y 26 minutos. Richi había recorrido 2.665 kilómetros a una velocidad media de 177 kilómetros por hora, excelente para la época y una prueba de la calidad de la avioneta y de la pericia del piloto.

## Epílogo

El vuelo a Bata cumplió todos sus fines y Richi demostró las ventajas que tendría un servicio de correo aéreo postal con nuestra colonia en el Golfo de Guinea. Para celebrar el éxito del vuelo se celebró el día 25 de marzo un banquete en el hotel Capitol que estuvo presidido por el recién nombrado jefe de Aviación civil Don Ricardo Ruiz Ferry y ofrecido por el aviador José María Ansaldo. Asistieron autoridades relacionadas con la Aeronáutica y la administración colonial así como compañeros de la LEPCA y otros muchos pilotos y amigos. Richi contestó a los discursos laudatorios agradeciendo el homenaje y destacando los méritos de los constructores de la avioneta. La presencia del aviador cubano teniente Menéndez dio un carácter hispano a la ocasión en la que se dieron vivas a Cuba y a España.

La vuelta aérea a España realizada en el mes de julio de 1936 fue otra demostración de que Lorenzo Richi Álvarez era un piloto muy experto y decidido. En cualquier caso, estamos ante un aviador vocacional de indiscutible valía personal que avanzó año tras año en su trayectoria aeronáutica llegando a realizar vuelos que todavía hoy nos admiran. ■

## El Morane-Saulnier MS-8 y la primera fábrica de aeroplanos de España

DAVID LAVÍN BORDAS\*

**E**L INGENIERO LUIS ACEDO, pionero de la construcción de aeroplanos en nuestro país, propuso a finales de 1914 al Rey Alfonso XIII la creación de una fábrica de aeroplanos, pues no existía ninguna en España dedicada a tal fin.

### Luis Acedo Pérez

Aunque su familia era oriunda de Funes (Navarra), Luis Acedo nació en Valladolid el 22 de marzo de 1887. Ingresó en la Escuela de Ingenieros Industriales en 1905 realizando posteriormente estudios en *L'École Technique de Mécanique et d'Électricité* de París donde obtuvo el título de Ingeniero Mecánico. En 1909 pasó a formar parte del Cuerpo Nacional de Topógrafos y fue destinado al Instituto Geográfico de Valencia. Llevado por su afición a la aeronáutica, se ofreció para colaborar en el diseño del Monoplano Vilanova-Acedo en Valencia en 1911, un aparato inspirado en el Blériot XI, y que aún hoy se conserva en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Madrid como el más antiguo de España (ver Cuaderno PIONEROS n° 13).

Junto al piloto civil Miguel López Esteve (ver Cuaderno PIONEROS n° 24) planeó el establecimiento de una escuela de pilotos en 1912 en Valencia, pero el bajo rendimiento del aeroplano construido en los talleres de los hermanos Vilanova puso fin a sus aéreas ilusiones.

Acedo había entrado en contacto en Madrid con el Capitán de Caballería José González Camó (ver

Cuaderno PIONEROS n° 21), un apasionado de la aviación con el que sí que emprendería la construcción de una escuela. Fue en Getafe donde ambos levantaron una nave en la que comenzaron el montaje de dos réplicas del bonito monoplano francés Deperdussin, uno de escuela de 25HP y otro de vuelo de 35HP. Lamentablemente, el accidentado aprendizaje de su primer alumno, y el fatídico accidente de González Camó en Barcelona, dieron al traste con la Sociedad de Aviación Nacional, pues así se denominaba la iniciativa que ambos habían fundado (ver Cuaderno PIONEROS n° 23).

El imaginativo ingeniero, que se había hecho socio del Real Aero-Club de España, había construido una maqueta de un aeroplano con hélice en la cola, y también había diseñado un hidroplano que prometía una estabilidad automática para oscilaciones comprendidas entre 15° cayendo de morro y 20° para el caso contrario.

Acedo había estudiado detenidamente los aeroplanos de los distintos fabricantes de la época y ello le otorgaba conocimientos suficientes para afrontar otra ambiciosa iniciativa.

Comenzó por imprimir una memoria con proyecto y presupuesto de instalación de una fábrica y fundación de una compañía. Se dedicó a visitar a hombres de negocios y banqueros a los que entregaba la documentación:

«Unos me recibían con la cortesía propia de los hombres educados, otros con la cara que se pone a un agente de seguros cuando trata de colocarlos un seguro de vida. Hubo uno, de cuyo nombre no quiero acordarme, que no ocultaba su impaciencia porque yo terminara mi «perorata». Me dijo: Está muy bien cuanto dice, sobre la ciencia, el progreso, etc., y aun la defensa nacional, pero yo solo me ocupo de «negocios serios». Conteniendo mi indignación, le pregunté si consideraba que la aviación era de titiriteros o algo



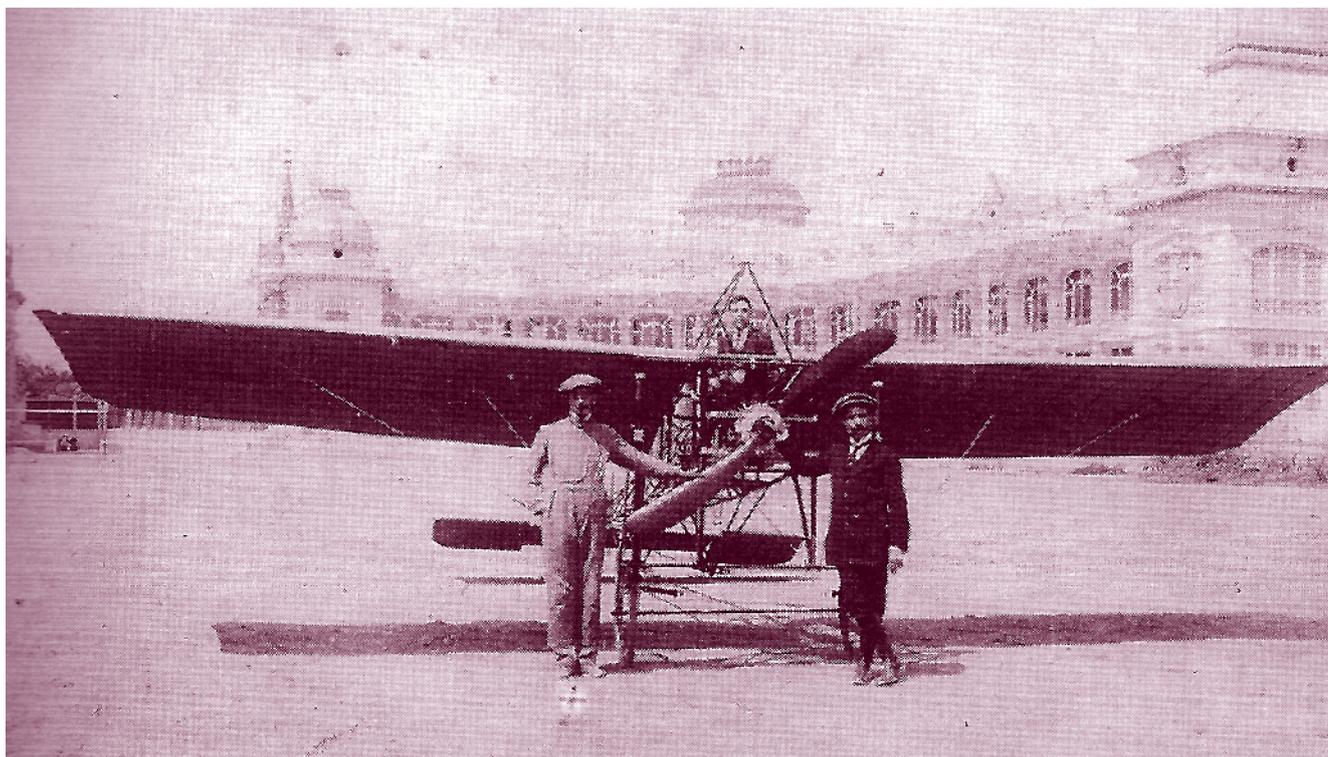
Luis Acedo Pérez.

\* Ingeniero de Grado de Tecnologías de Telecomunicación. Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos.

Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico LMA B2 (Aviónica).

Autor y editor de Cuadernos PIONEROS.

Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico.



Luis Acedo (izquierda) con Juan Vilanova (en el monoplano) y el piloto civil Miguel López Esteve.

así. No hay que decir que duró muy poco la entrevista que terminó con el furioso portazo que di como despedida. Que si fue grosería, era lo que correspondía a su impertinencia.»

Finalmente, tuvo la suerte de que un amigo militar suyo se pusiera en contacto con el General Lóriga, y éste le consiguiera una audiencia con Alfonso XIII. Se presentó ante el monarca en marzo de 1913 con una buena carga de planos y papeles, quedando el Rey encantado pues tenía una gran formación técnica y era muy aficionado a todo lo referente a la aeronáutica. Alfonso XIII le despidió diciendo que le tuviera al corriente de las pruebas.

Ya estaba dado el paso, ahora no tenía excusa para comenzar a construirlo. Se puso manos a la obra en los talleres de José Padrós, y con la ayuda de éste y del carpintero Francisco Morón, construyeron una versión con ruedas, pues el diseño original era de un hidroplano.

El 4 de abril de 1914 el Infante Alfonso de Orleans acudió a visitar los talleres donde se montaba el aeroplano y estuvo charlando con los constructores largo rato (ver PIONEROS nº 11). Solo restaba incorporar un motor, pero resultaba muy caro y no hubo más opción que instalar uno de alquiler. El famoso piloto número 1 de España, Benito Loygorri ofreció uno suyo, pero finalmente se alquiló por 2.000 pesetas un Gnôme de 50HP al simpático aviador extremeño Hermenegildo Montero, que tenía su aeroplano

Hanriot en reparaciones después de un lamentable accidente, y él mismo haría las pruebas de vuelo del denominado Acedo I (ver PIONEROS nº 28).

El 23 de julio de 1914 se realizó la prueba en presencia del Presidente del Gobierno Eduardo Dato, quien quedó encantado del formidable vuelo realizado por espacio de 15 minutos con el aviador Montero a los mandos. Después de aterrizar suavemente el piloto quitándose las gafas felicitó al constructor.

Los siguientes días se hicieron otros tres vuelos resultando plenamente satisfactorios, y solo faltaba que Acedo cumpliera con el compromiso adquirido con el Rey de informar del resultado de las pruebas.

«El Rey me recibió otra vez. Enseguida me dijo:

– Ya se que tu aparato vuela muy bien, me lo ha dicho Alfonso (de Orleans). ¿Ahora qué vas a hacer?

– Señor una fabrica de aeroplanos que no tenemos ninguna en España.

El Rey me miró un momento y poniéndome una mano en el hombro me dijo:

– Eso hay que hacerlo.

Pidiéndome unas memorias, de las que había hecho de proyecto de sociedad y fábrica, añadió:

– Ya tendrás noticia de esto».

## La primera fábrica de aeroplanos de España

Pocos meses después se constituyó la **Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas (C.E.C.A.)** el 8 de febrero de 1915, con un capital social de un millón de pesetas. Presidía el Conde de Maceda, Montero Mayor del Rey, y era Director Gerente de la compañía Francisco Aritio que había sido representante de la Hispano-Suiza. Éste último nombró a Luis Acedo Sub-director Jefe de Talleres.

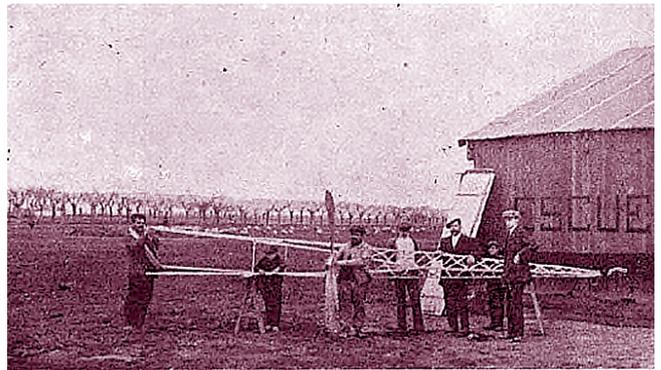
El 20 de febrero de 1915 llegaron a Santander procedentes de Bilbao Francisco Aritio y Enrique G. Careaga representando a la Compañía, y acompañados por Pombo, visitaron al Alcalde de la ciudad para negociar sobre la instalación de la fábrica. Las conversaciones llegaron a buen término debido al interés suscitado entre los representantes de C.E.C.A. por el prestigio que había adquirido Cantabria en materia de aviación gracias a los vuelos que desde el aeródromo de La Albericia realizaban los pilotos Salvador Hedilla y Juan Pombo, siendo éste último nombrado Piloto de Pruebas (ver *RESCATE* n° 21-22).

Por aquel entonces se habían construido varios tipos de aeronaves en serie como los fabulosos Flecha proyectados por el Capitán Eduardo Barrón en los talleres de Cuatro Vientos (ver Cuaderno *PIONEROS* n° 17), los Maurice Farman MF-7 encargados por el Servicio Aeronáutico a la empresa Carde y Escoriaza de Zaragoza o los esbeltos aeroplanos Monocoque que el piloto montañés Salvador Hedilla había diseñado y que fueron construidos en los talleres de Pujol Comabella y Cía. de Barcelona. Pero la C.E.C.A. iba a ser la primera fábrica de aeroplanos de España expresamente constituida para la fabricación de aparatos en serie.

La intención era fabricar una buena cantidad de aeroplanos e hidroaviones que, aunque inicialmente se montarían con patente extranjera, habían de llegar a ser en pocos años totalmente nacionales.

El tipo de aeroplano que finalmente fue elegido para su construcción fue una evolución del biplano biplaza francés Morane-Saulnier BB. Un modelo militar de observación destinado a la Royal Flying Corps británica, al que se le realizarían algunas modificaciones y se le incorporaría un motor de aviación de fabricación nacional producido por la Hispano-Suiza, el primero de este tipo que diseñaría para la empresa barcelonesa Marc Birkigt.

El propio Alfonso XIII, aconsejado por Acedo, había instado al fabricante catalán a producir un motor de aviación que permitiera prescindir de la dependencia de los motoristas europeos. Los respon-



*González Camó con unos obreros montando uno de los Deperdussin en Getafe.*

sables de la casa Morane-Saulnier se comprometieron a entregar un prototipo del biplano provisto del motor Hispano-Suiza de 140HP.

Próxima la instalación de los talleres en Santander, fueron enviados a París varios obreros para especializarse junto a Luis Acedo que quería conocer de primera mano la organización de los talleres. Se buscaron obreros con oficios similares a los de los constructores de aeroplanos: para las partes en madera, un ebanista; para entelar, un tapicero; para los motores, un mecánico. Dos operarios más fueron al aeródromo de la casa en Villacublay, para aprender a realizar el reglaje de los aparatos en el montaje, dar el ángulo de ataque debido a las alas y planos de cola, etc.

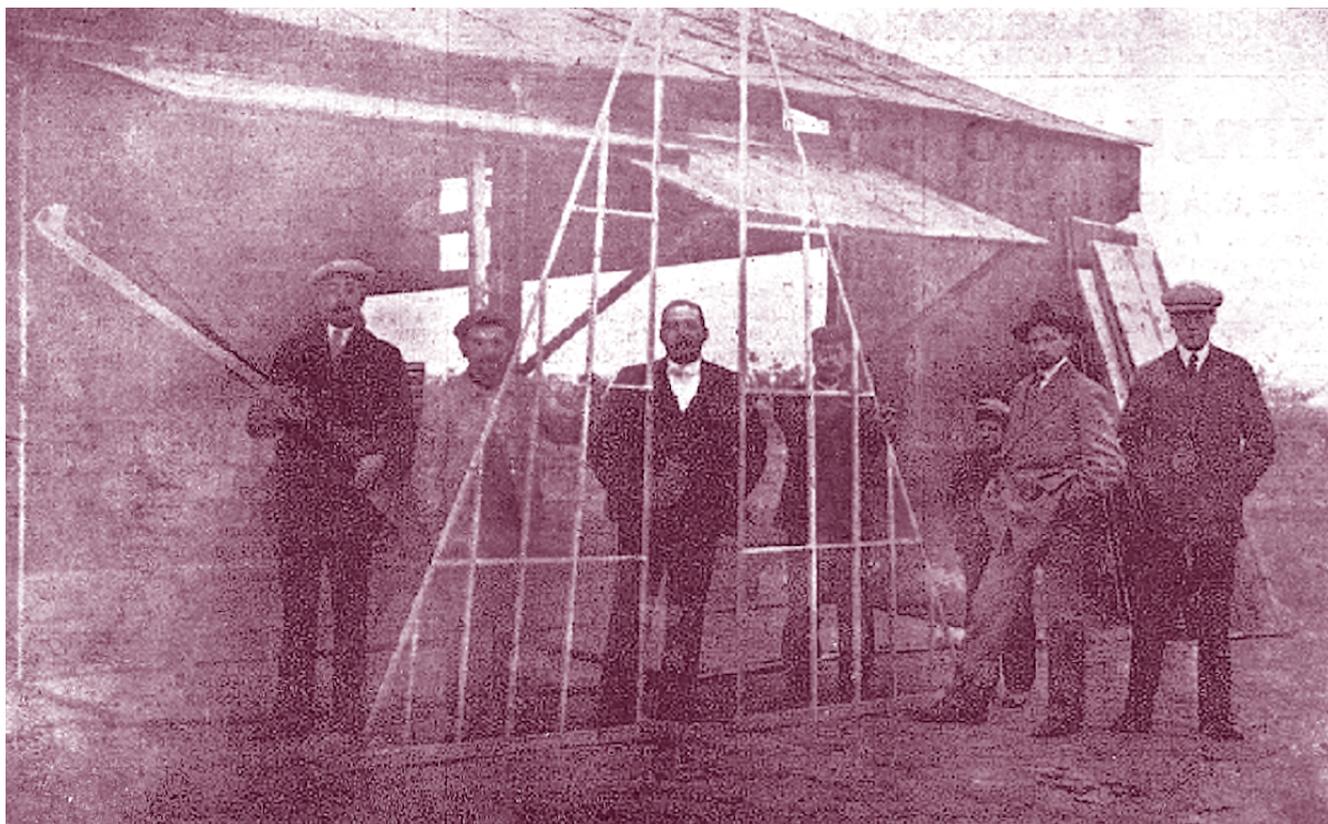
Estuvieron un mes y luego regresaron todos a Santander. En las cercanías del aeródromo se estaban levantando dos naves, en unos terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Santander, con unas dimensiones de 20 x 40 metros de planta y 15 metros hasta el caballete del tejado, disponiendo ambas de su servicio de agua y alumbrado.

Las hélices se construirían en los propios talleres, donde se instaló una estufa para su encolado. También había un cuarto aislado y blindado para guardar los barnices de las alas que eran muy inflamables.

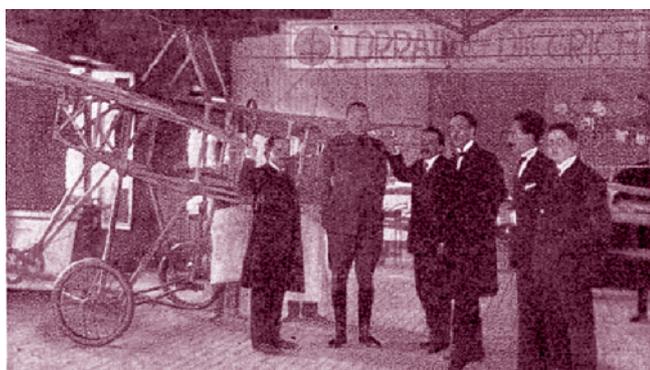
Aisladas también de la sección de maderas, se instalaron la fragua y la soldadura autógena.

Mientras, en Madrid, avanzado el mes de enero, el aviador suizo Edmond Audemars realizaba varias demostraciones con el prototipo fabricado en Francia en el aeródromo de Cuatro Vientos, ante la atenta mirada del Rey Alfonso XIII y de Juan Pombo que se había desplazado a Madrid con algunos responsables de la empresa.

El biplano montaba en su parte delantera uno de los primeros ejemplares construidos por la Hispano-Suiza destinados exclusivamente para la aviación. Estos motores se construyeron en Francia bajo licencia y adoptaron el nombre de Hispano-

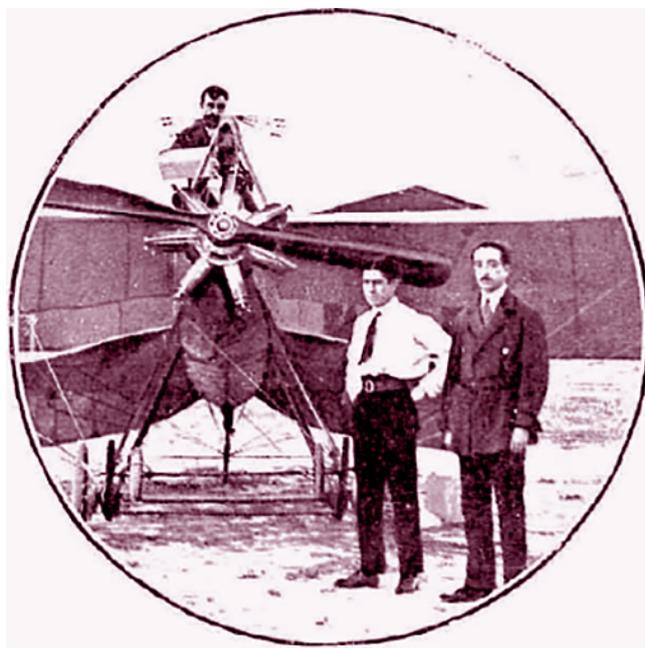


*Acedo sujetando una hélice construida en el taller, con los miembros de la Sociedad Nacional de Aviación.*



*Alfonso de Orleans visitando la construcción del Acedo I.*

Suiza 8A, por lo que los aparatos de la C.E.C.A. fueron conocidos como Morane-Saulnier MS-8. Finalizadas las pruebas en Madrid, el prototipo fue enviado a Santander por ferrocarril donde arribó sin carburador. Luis Acedo y sus mecánicos tuvieron que probar varios, siendo finalmente el más adecuado el Zenit. Fueron días de prueba para los mecánicos pues había que poner en marcha el motor cada vez que se modificaba el carburador. La puesta en marcha se lograba haciendo girar la hélice a mano, pero con la fuerte compresión de sus ocho cilindros, un solo hombre no podía voltear la hélice con suficiente fuerza, por lo que eran necesarios tres operarios cogidos de las manos. Una contra-explosión podía destrozar la extremidad del que la

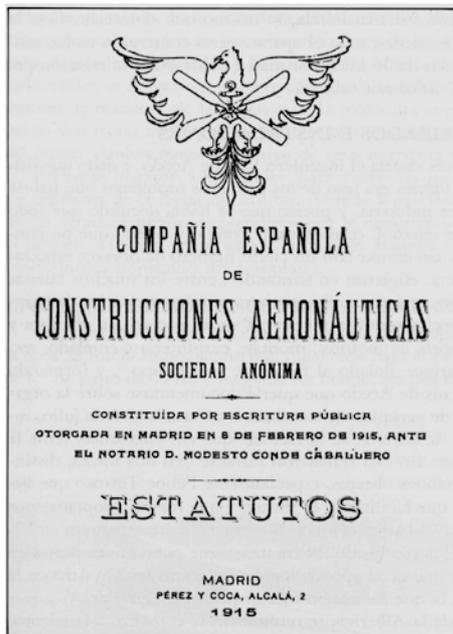


*Hermenegildo Montero y Acedo junto al nuevo aeroplano.*

así, por lo que la operación era extremadamente delicada. Pombo pudo probar la nueva máquina en marzo y comenzó a volar prácticamente a diario. El aparato fue bautizado como San Ignacio III pues era el tercer aeroplano que disponía el piloto con ese nombre.



*Luis Acedo conversando con el Presidente del Consejo de Ministros don Eduardo Dato e Iradier y varios oficiales del Ejército.*



*Estatutos de la primera fábrica de aeroplanos (C.E.C.A.).*

El 27 de abril se realizaron las pruebas de velocidad. Se ubicaron dos casetas en los extremos del aeródromo en las que permanecían dos operarios cronometrando mientras Pombo hacía pasadas en ambas direcciones consiguiendo una velocidad media de 168 km/h. La pasada más rápida fue la quinta en la que el biplano alcanzó los 172,5 km/h, una velocidad bastante elevada para la época.

La fabricación de los aeroplanos había comenzado, pero al no estar las naves de La Albericia finalizadas, se alquilaban unas en la ciudad de San-



*Alfonso XIII y el Infante de Orleans conversando con Aude-mars frente al motor Hispano-Suiza del Morane Saulnier.*

tander, donde ya se construían algunos componentes. Trasladados a su ubicación definitiva, los operarios probaron una ingeniosa sierra circular diseñada por Acedo que como novedad tenía un tablero movable de abajo a arriba que permitía hacer cortes de profundidad variable, muy útiles para el calado de la armadura de las costillas de ala y timones.

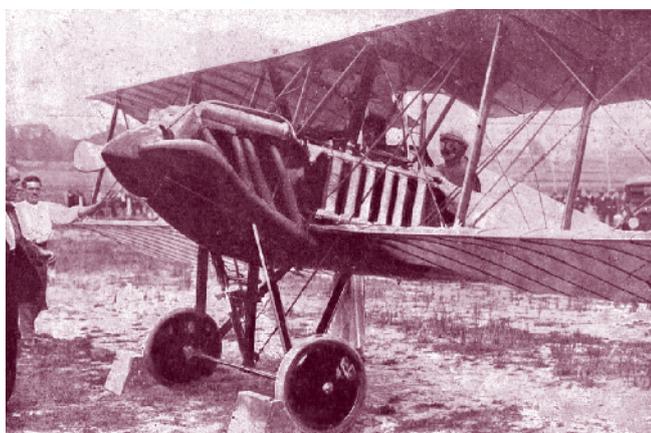
El primero de mayo de 1916 ya se tenía acabado el primer ejemplar y fue bendecido por el Obispo de Santander, recibiendo el nombre de San Ignacio IV. Los aparatos fueron adquiridos por el Servicio de Aeronáutica en número de 12 y se enviaban desmontados a Cuatro Vientos por ferrocarril para después, en los talleres del aeródromo, incorporarles el potente motor de 140HP.

La producción continuaba a buen ritmo y el 26 de julio de 1916 llegó a las instalaciones de La Albericia una comisión militar de Carabanchel encabezada por el Coronel Jefe Julio Rodríguez Mourelo y el Capitán Emilio Herrera, con la intención de evaluar el avance de los trabajos. El día siguiente visitaron la fábrica y Herrera voló con Pombo durante 15 minutos. En el corto vuelo superaron los 2.000 metros de altura y alcanzaron los 150km/h de velocidad. Los aviadores fueron efusivamente felicitados por el General, que días más tarde pudo comprobar en otra prueba que el biplano era capaz de ascender a 1.000 metros en tan sólo cuatro minutos. Días más tarde el Rey Alfonso XIII, que se encontraba de veraneo en Santander, visitó los talleres en compañía de los Infantes y de la plana mayor de la empresa, para posteriormente disfrutar de los arriesgados vuelos de Pombo.

Durante todo el verano y otoño Pombo realizó infinidad de vuelos sin ningún percance importante llevando a amigos, mecánicos, militares... y personajes ilustres como el famoso torero el «Gallo» o la escritora Concha Espina (ver RESCATE n° 5). Finalizaba el año con el envío a Madrid del aparato



*El San Ignacio III en el aeródromo de La Albericia después de un vuelo.*



*Pombo con Herrera de pasajero a punto de poner en marcha el biplano.*



*Juan Pombo con la ilustre escritora Concha Espina el 11 de septiembre de 1916.*

de producción nº 7 demostrando una capacidad de fabricación del pequeño taller de un aeroplano por mes. La producción finalizó con la entrega del último de los 12 aparatos el 10 de abril de 1917.

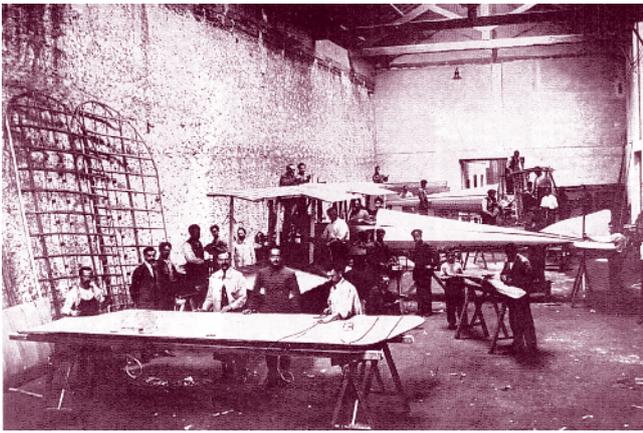
Pese a que todas las piezas que formaban el aeroplano estaban fabricadas en España, la materia prima provenía de una Europa en guerra que precisaba cada vez más de estos materiales. La escasez de los mismos hizo decidir al Consejo de Administración el cierre de la fábrica hasta que la contienda finalizase.

Llegado el momento de reanudar la fabricación de los aeroplanos, políticos influyentes decidieron llevar

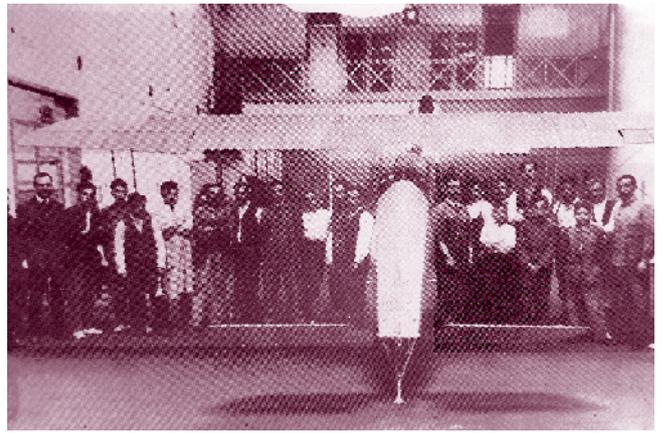
a sus respectivos feudos ésta y otras industrias, con fines electorales, acabando en Guadalajara la mayor parte del utillaje. Estando todos los aeroplanos en Madrid con los flamantes motores Hispano-Suiza montados, fueron desgraciadamente almacenados debido, entre otros motivos, a los problemas que se tenían en nuestro país para obtener gasolina.

Cierto es que Pombo viajó a Madrid para hacer las pruebas de recepción de los aeroplanos, realizando distintos vuelos, pero no llegó a completarlas.

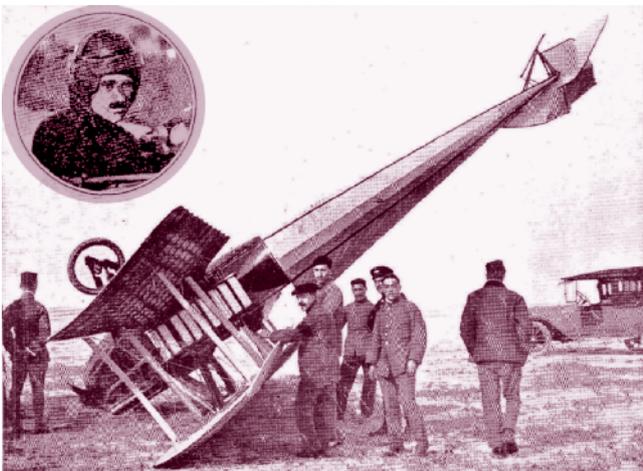
Como atestiguan las revistas de la época, se pueden observar distintas fotografías aéreas de Madrid



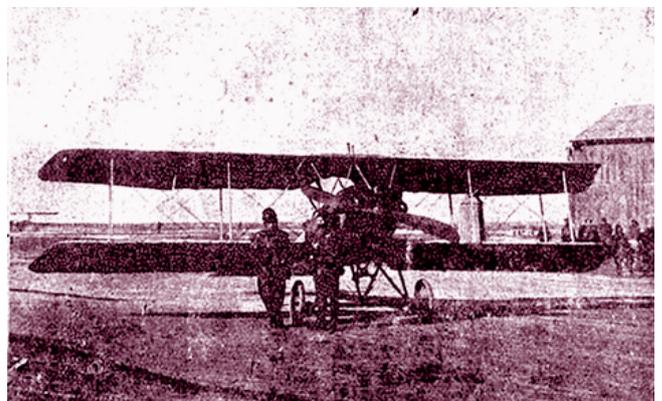
*Luis Acedo con varios obreros trabajando en el interior de los talleres.*



*Los obreros posando junto a uno de los aparatos ya terminado.*



*Curiosa posición en la que quedó el aparato de Pombo después del accidente.*



*Los Capitanes Ríos y Balseiro después de volar un MS-8.*

tomadas a bordo de un MS-8 por el reportero gráfico Marín que acompañó a Pombo en alguno de sus vuelos realizados en noviembre de 1917.

Ese mismo mes el piloto tuvo un accidente con uno de los aparatos en el aeródromo de Cuatro Vientos cuando en la maniobra de aterrizaje terminó capotando. Ésta y otras circunstancias, sumadas a la muerte de su querido amigo el piloto montañés Salvador Hedilla en accidente de aviación el 30 de octubre en Barcelona, hicieron que el aviador, triste y desilusionado, abandonara la práctica del vuelo de forma definitiva.

### El Morane-Saulnier MS-8 entra en servicio

Los aparatos no prestaron servicio hasta que el piloto chileno Luis O'Page consiguió entregarlos a finales de 1918. Y lo podía haber conseguido meses antes si no hubiera sido por la mencionada escasez de gasolina. Así, los pequeños biplanos consiguieron entrar en servicio veinte meses después de haber sido entregado el último aparato

en Cuatro Vientos, comenzando a volar de forma regular.

El listado de los aeroplanos de que se disponía en el aeródromo de Carabanchel a comienzos de 1919 era el siguiente: 18 Maurice Farman para enseñanza, 12 Barrón W con motor de 180HP para escuadrilla, 3 España de 180HP, 2 Curtiss de 80HP, 3 Flechas de 140HP y los 12 Morane-Saulnier MS-8 denominados «aparatos rápidos».

Comenzaban de esta manera una corta vida operacional, pues con el paso de los años, los rápidos biplanitos habían quedado anticuados y los excedentes de la Gran Guerra facilitaban aeroplanos muy capaces a buen precio. La «puntilla» al modelo la dio el desgraciado accidente ocurrido a los Capitanes Julio Balseiro y José Clarós que fallecieron en Leganés el 10 de marzo de 1919, al romperse la cola del aparato que volaban en pleno vuelo y precipitarse contra el suelo. Pasado el verano de 1919, el General Echagüe, con muy buen criterio, ordenó dar de baja todo el material veterano, poniendo fin a la corta historia del Morane-Saulnier MS-8, el biplano construido en la primera fábrica de aeroplanos de España. ■

## El final de la cuenta atrás

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ

*Licenciado en Filología Románica  
Miembro del Círculo Aeronáutico*

**A**TODOS NOS APASIONA la idea de viajar en el tiempo, remontarse al pasado o anticiparse al futuro.

Este viaje presupone muchas dificultades. La primera es la naturaleza del medio en que nos desplazaremos ya que el tiempo, como el agua, se nos escapa antes de que podamos atraparlo.

La Teoría General de la Relatividad nos dice que la velocidad de la luz es el límite superior impuesto por la naturaleza a todas las velocidades. Para efectuar un viaje en el tiempo habría que superar la velocidad de la luz.

¿Cómo lograrlo? ¿Qué pasaría si un fenómeno extra-normal influyera en esa velocidad de modo que la alterara aumentándola considerablemente?

Me llamo Warren Lasky y soy analista de sistemas. Embarqué en la estación naval de Pearl Harbour a bordo del portaaviones USS NIMITZ, llamado así en honor a Chester Nimitz, el vencedor de la batalla de Midway que tanta importancia tendría en el resultado de la contienda naval del Pacífico Durante la Segunda Guerra Mundial.

Iba designado por el Ministerio de Defensa a petición de Mister Tideman, importante personaje de la industria armamentística, en una misión de apoyo para ayudar en la resolución de cualquier dificultad que se presentase. Era el único civil a bordo.

Desde el modernísimo helicóptero que me transportaba hacia el Nimitz pudimos ver el monumento

al “Arizona”, hundido por los japoneses en el ataque a Pearl Harbour del 7 de diciembre de 1941.

Fui presentado al jefe al mando, el capitán Yelland que me reprochó que, para que yo viajase a bordo de la nave por la influencia de Mr. Tideman, se hubiera producido un retraso de dos días para poder zarpar. Le respondí que este señor era tan desconocido para mí como para él. Nunca habíamos hablado y solo pude conocer a sus ayudantes cuando fueron a despedirme.

Había preocupación por la tormenta que se avecinaba, lo que hacía más inoportuno el retraso ocasionado por mí.

Me asignaron el camarote contiguo al del comandante Owens, primer oficial de la fuerza aérea. Fui a visitarlo y, al no haber nadie, estuve fisionando entre los papeles y fotografías de un manuscrito que estaba escribiendo sobre la lucha en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

Fui sorprendido por el comandante que me preguntó cuál era la razón de mi presencia en el buque. Le respondí que había sido comisionado por industrias Tideman, colaboradora del Ministerio de Defensa y que, como analista de sistemas debía colaborar en las labores cotidianas y si hubiera algún contratiempo o dificultad debería comunicarlo al Ministerio.

Entretanto, las predicciones meteorológicas indicaban que se acercaba una enorme tormenta



de características poco normales. El capitán ordena el regreso de todos los aviones en vuelo.

En esos momentos se produce un fenómeno extranormal: una gran corona circular de fuego envuelve a la nave con el despliegue de un gran aparato eléctrico. Saltan todos los circuitos y los tripulantes pierden el conocimiento.

Pasado un tiempo vuelve la normalidad y Yelland ordena zafarrancho de combate, aunque, en realidad, no está seguro del motivo por el que lo ha hecho. Teme que pueda haberse producido un conflicto nuclear.

Se restablecen las comunicaciones, se llama a los jefes de operaciones, incluso se intenta conectar con la Casa Blanca, pero la señal es muy débil. Se escuchan mensajes radiados con un código muy anticuado y programas radiofónicos que se emitían hace muchos años. Empieza a cundir el desconcierto y se envían aviones en misión de reconocimiento.

Dos de ellos avistan un yate muy antiguo, pero en buen estado, con pabellón norteamericano. En él viaja el senador Samuel Chapman, Presidente de la Comisión de Defensa del Senado y que aspira a la vicepresidencia de la nación y, de lograrlo, sería el sustituto de Franklin Delano Roosevelt en caso de incapacidad. Va acompañado por otro político y por su eficiente secretaria Laurel Scott y su inseparable perro. Cuando son sobrevolados por dos reactores en misión de reconocimiento, quedan asombrados ante su potencia y velocidad. El senador cree que debe tratarse de un modelo secreto porque nunca había visto nada parecido. Le dice a Laurel que hay que abrir una investigación sobre lo sucedido.



En el portaviones surgen los interrogantes cuando oyen la retransmisión de un combate de boxeo en el que pelea Joe Louis. También se reciben noticias acerca de la invasión de la Unión Soviética por los alemanes. Varios aviones fotografían Pearl Harbour y se puede apreciar la presencia, entre otros buques, del “Arizona” intacto.

Ante estas anomalías, el capitán manda llamar al analista Lasky.

Me interroga acerca de si sé alguna cosa que está sucediendo y que él ignora. Le respondo que no, pero le sugiero que examine las fotografías que está utilizando el comandante Owens para ilustrar su libro. Las fotografías del libro y las tomadas por los aviones, son idénticas, con la única diferencia de que unas han sido realizadas en 1941 y otras hace pocos minutos.

Aviones de reconocimiento observan la presencia de dos Mitsubishi japoneses, nuevos y en perfecto estado. Reciben la orden de seguir vigilando sin ser localizados.

Reunidos los mandos, buscan una explicación lógica. Parece que alguien pretende hacerles creer que están en 1941. Yo les sugiero la posibilidad de que todo sea real, que se producen descubrimientos

asombrosos que hablan de agujeros de gusano en los que, al superar la velocidad de la luz, se puede viajar en el tiempo. El detonante de este viaje sería la gran y extraña tormenta eléctrica que han atravesado.

Los dos aviones japoneses ametrallan y destruyen el yate de Chapman y solo se salvan el senador, la secretaria y su perro.

Los reactores americanos derriban a los agresores y uno de sus pilotos consigue sobrevivir. Chapman

y Laurel son recogidos por un equipo de salvamento y llevados al portaaviones.

Los radares localizan a la armada japonesa dirigiéndose a Pearl Harbour.

El capitán nos convocó al comandante Thurman, a Owens y a mí para analizar los extraños hechos que están sucediendo. Se le plantea el dilema de poder alterar el curso de la historia atacando a las naves enemigas con el armamento tan potente de que dispone. Cree que debe mantenerse a la espera de acontecimientos.

El piloto japonés superviviente se hace con un arma y apuntando a Laurel Scott, exige que le permitan comunicarse por radio para informar a sus superiores de la presencia de tan extraño y poderoso portaaviones. Después de unos instantes de tensión y de haber matado a tres marinos es reducido.

El senador Chapman intenta comunicarse con Pearl Harbour donde toman sus informaciones como una broma pesada pues no hay ningún portaaviones llamado Nimitz, nombre de un almirante en activo, y no conocen a ningún capitán Yelland. Pide ir con su secretaria a Pearl, pero su destino sería otro.

El capitán comunica a su tripulación que no hay ninguna guerra nuclear y que sus familias no corren peligro. La tormenta que los envolvió ha creado una distorsión en el tiempo y van a participar en una guerra que sucedió años antes de que ellos hubieran nacido, pero, con la ayuda de Dios, el resultado será diferente.

El comandante Owens ha desembarcado en una isla siguiendo órdenes superiores y el senador se

da cuenta de que no ha ido a donde él había exigido. Con el comandante y Laurel en tierra, amenaza a la tripulación con una pistola de señales y, cuando intentan desarmarlo, se produce un disparo y el helicóptero estalla en el aire.

Yelland ordena el despegue de los aviones para enfrentarse a los japoneses que se encuentran a nueve minutos para establecer contacto. En ese momento reaparece la tormenta y el capitán pretende eludirla, pero esta cambia su rumbo según cambia el del barco. Ordena, en contra de mi criterio, el regreso de los reactores y le reprocho que teniendo en sus manos el poder hacer cambiar el curso de la historia y evitar el traidor ataque japonés, no lo utilice. Él sigue firme en su decisión y ordena prepararse para recibir a la tormenta. Los efectos son idénticos a los producidos por la anterior. Cuando vuelve la normalidad, regresan los aviones.

Al llegar a la base, el almirante y otros mandos muestran su desconcierto por la desaparición temporal de un portaaviones en el Pacífico, pero nadie puede dar una explicación lógica.

Cuando desembarca, Yelland me dice que he sido un incordio, pero que está satisfecho de haberme conocido.

Al bajar por la rampa veo aproximarse una limusina y, al abrirse una puerta, el perro del que me había hecho cargo sale corriendo hacia su dueña. Un hombre me dice que el señor y la señora Tideman quieren verme. En el momento de subir, ante mi sorpresa, aparecen el comandante Owens y Laurel Scott envejecidos. El señor Tideman me dice que tenemos muchas cosas de las que hablar ...



«El final de la cuenta atrás», rodada en 1980, cuenta con excelentes recursos técnicos. Los modernísimos aviones y helicópteros realizan en muchas escenas vistosos despegues y aterrizajes. Las incursiones de los aviones japoneses contra el yate del senador y su posterior combate con los americanos son presentados en unos hermosos planos que alternan con otros en blanco y negro del ataque real a Pearl Harbour en 1941.

Los personajes principales, interpretados por Kirk Douglas, Martín Sheer, James Farentino, Katharine Ross, Ron O' Neal y Charles Durning protagonizan una buena actuación. Destacaría a Kirk Douglas como capitán del portaaviones, que transmite en todo momento mesura y seguridad en el mando, a Charles Durning en su papel de Presidente de la Comisión de Defensa del Senado, cascarrabias, autoritario, irónico, a veces, un poco impostado. Su personaje, el senador Chapman, en la vida real, había desaparecido en el Pacífico en 1941.

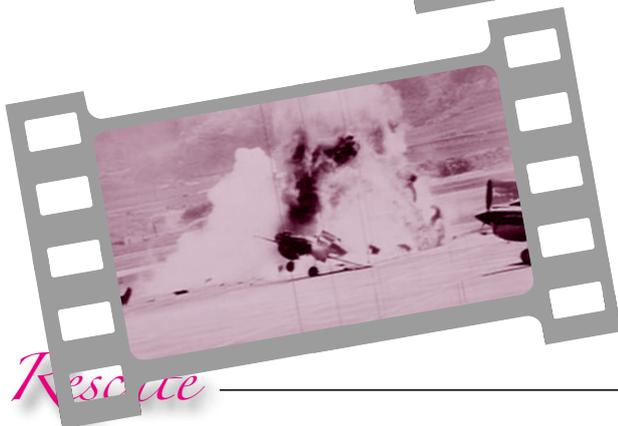
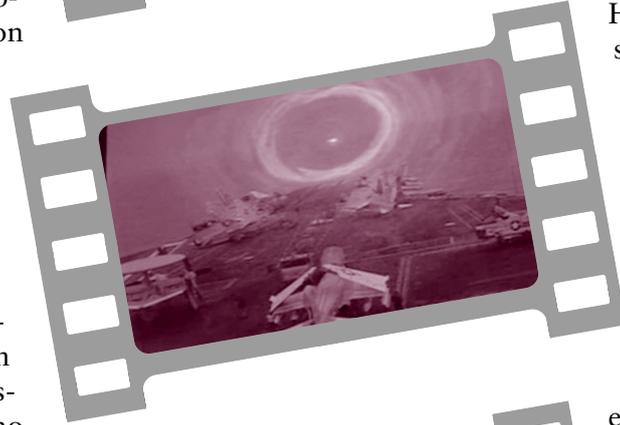
La única mujer que aparece en el film es Katharine Ross. Está muy bien en su papel de eficaz

secretaria que ha de hacerse perdonar su belleza física en un medio tan complicado como son los despachos políticos.

La película me plantea dos interrogantes. Uno de carácter ético-político: ¿Conocía de antemano el gobierno de los EEUU el ataque japonés a Pearl Harbour, como insinúa el senador Chapman, y no quiso pararlo para tener un pretexto que justificase la entrada en la Segunda Guerra Mundial? Esta cuestión ha sido muy debatida y cada vez cuenta con más adeptos la citada teoría.

Otra cuestión, de carácter técnico, es cómo explicaría el capitán Yelland a sus superiores la muerte de tres marineros a manos del piloto japonés derribado y la de la tripulación del helicóptero que hizo estallar el senador.

Es este un filme rodado en un buen tecnicolor, con excelentes planos que nos muestra la realidad diaria de un portaaviones. Película interesante y emocionante que nos da que pensar y nos indica la conveniencia de repasar la Teoría General de la Relatividad enunciada por Albert Einstein. ■



UN PRÓLOGO EMÉRITO

## *Sobre los aeronautas atrevidos y resueltos*

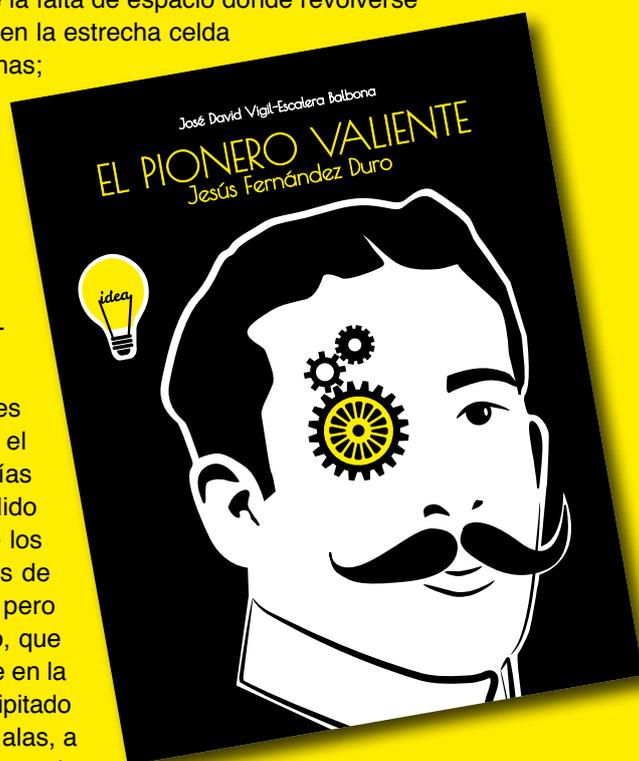


Por EMILIA PARDO BAZÁN  
en *La Ilustración Artística* (núm. 1267, año 1905)

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

Y hay un poco de injusticia histórica en el destino de los héroes del aire. Dijérase que así como el humo del cigarro se dispersa en el ambiente que rodea al fumador, la fama de las guapezas i bizarrías aerostáticas se pierde en las nubes hacia las cuales boga decidido el ligero globo. Todo el mundo recuerda y celebra los nombres de los paladines Bernaldos y Roldanes; hay aún quien cante las fazañas de Francisco Esteban y otros contrabandistas de colmillo retorcido; pero nadie enfáticamente el de uno de esos hombres de pelo en pecho, que sin esperanzas de la mirada humana se fije en su hombría, se mete en la fragilísima barquilla de un globo y va a sucumbir obscuramente, precipitado como el Ícaro fabuloso, revuelto entre los fragmentos de sus rotas alas, a los abismos del mar o sobre los duros pedregales de algún valle ignorado.

Los aeronautas tienen hasta la elegancia de gesto de afirmar que su terrible sport no ofrece peligro. Lo repiten incesantemente, lo porfían: el globo es menos arriesgado, en el fondo, no importa tanto como la apariencia del riesgo, que señorea la imaginación y apoca el ánimo. En el automóvil se toca la tierra, aunque sea para estrellarse en ella al chocar contra un tronco, un muro, un carro o un transeúnte. En el aire no se puede chocar con nada: solo la impericia del navegante, su descuido, ocasionan el naufragio aéreo. El camino está despejado y libre, el camino inmenso, sin superficie, sin fondo, sin orillas. Y aseguran los familiarizados con él, que es un placer grande, original, una sensación fuerte y preciosa, el sentirse flotar así, en dulce y fantástica quietud, lejos de todo ruido, sin ver más que como puntos imperceptibles las formas del planeta.



**Investigamos y escribimos para ti. Hazte con nuestras publicaciones.**

**[www.circuloaeronautico.com](http://www.circuloaeronautico.com)**



## Historias para compartir

No sé si porque creo, ilusoriamente, que todos los «aerotrastornados» pensamos igual, pero la verdad es que a mí me pasa, y yo creo que a la mayor parte de los que trato con frecuencia, cuando tenemos conocimiento de alguna historia o novedad que consideramos digna de hacerse pública, me apetece contarla de viva voz a los cercanos y escribirla para los que están más o menos lejos, pero el deseo firme es el de que todos conozcan aquello que yo por unas circunstancias u otras he tenido la suerte de conocer.

Más o menos esta es la razón de RESCATE, ésta revista, el indagar, investigar y rescatar de la **Historia** aquellos hechos, personajes o hitos, que actualmente son poco conocidos, pero que merecen «actualizarlos» para que las nuevas generaciones los conozcan. Ya no sé si es un derecho a conocerlo uno mismo o una obligación el hacer lo posible para que también lo conozcan todos los demás.

En base a ello, es por lo que una vez más, insistimos, en ofrecer las páginas de nuestra muy modesta revista, para que cuantos podamos conocer algo interesante o bonito de la historia de la aeronáutica en general o de la aviación en particular, lo difundamos desde aquí, desde las páginas de RESCATE.

En breve, nuestro Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, publicará una nueva biografía aeronáutica del asturiano creador de Real Aero Club de España y autor de muchas otras gestas aéreas, con sus «más ligeros que el aire».

La primera biografía, ha visto agotadas absolutamente sus dos primeras ediciones y al preparar una tercera edición nos encontramos en situación de que en los doce años ya transcurridos hemos ido acumulando y accediendo a documentación que no tuvimos a tiempo para aquellas primeras ediciones. En tal cantidad que nos empuja a renacer la historia de Duro en vez de corregir párrafos y párrafos de las viejas ediciones.

Desde La Felguera (Asturias), saludos cordiales,

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



EDITA:

Aula **Cajastur**

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

Fundación  
Cajastur — Liberbank



JESÚS FERNÁNDEZ  
Círculo Aeronáutico DURO



EJÉRCITO DEL AIRE



CISLAN

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