

Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



Apuntes biográficos de Anthony Fokker (1.ª parte)

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
Director de la Revista RESCATE

Pág. 3



Las aviadoras soviéticas en la Segunda Guerra Mundial

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ
Filólogo y apasionado lector
Miembro del Círculo Aeronáutico

Pág. 25



La aviación en las antiguas colonias españolas en África

JOSÉ MARÍA PÉREZ ARIAS
Investigador histórico de aviación,
escritor y conferenciante

Pág. 13



Cruz de la Orden del Mérito Aeronáutico para el Director de Rescate

FEDERICO YANIZ VELASCO
General del Ejército del Aire (R)

Pág. 33



Los primeros hidroaviones españoles

DAVID LAVÍN BORDAS
Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico

Pág. 21



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank

www.circuloaeronautico.com



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



www.circuloaeronautico.com



Liberbank



En este ejemplar

El año anterior a la Primera Guerra Mundial, ANTHONY FOKKER tenía solo 23 años y construía aviones. Alemania contrató con él para construir diez aviones, y él se fue a trabajar allá. La guerra estalló meses después, y Fokker de repente fue el hombre de la hora de Alemania. En 1915 su monoplano, el Eindecker, estaba haciendo un magnífico trabajo de exploración de primera línea. Los tres meses calculados de duración, llegaron y se fueron, y todavía seguía la guerra. Al tratarse de una figura muy poco publicada en España, nuestro Director JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA aproxima al español la autobiografía en francés del extraordinario constructor aeronáutico.

RESCATE da la bienvenida a sus páginas al escritor y conferenciante, experto de la aviación en las colonias españolas JOSÉ MARÍA PÉREZ ARIAS, con un primer y muy interesante artículo sobre la «La aviación en las antiguas colonias españolas en África».

El joven investigador histórico cántabro, DAVID LAVIN BORDAS, Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico, autor y editor de los Cuadernos PIONEROS que mensualmente permite descargar desde esta web, nos resume «Los primeros hidroaviones españoles».

Filólogo y crítico de cine JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, sustituye en este número su espacio dedicado al cine, por estupendo análisis del libro LAS BRUJAS DE LA NOCHE de Lyuba Vinogradova, que populariza la valiente actuación de las mujeres rusas en la defensa de su Madre Patria, a través de la aviación, durante la Segunda guerra mundial.

El general de aviación y periodista, investigador histórico y escritor de la aviación militar, miembro del Consejo del IHCA, habitual colaborador y especial protector del Círculo Aeronáutico, FEDERICO YANIZ VELASCO, ha querido en esta ocasión, ejercer de cronista de un entrañable acto que tuvo lugar en la Academia Básica del Aire en La Virgen del Camino (León) en el que se impuso la Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco, al creador y director de la revista RESCATE, y cuyas páginas, siempre abiertas a colaboraciones voluntarias, han contado con las prestigiosas firmas de miembros del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA).



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

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

CONSEJO DE REDACCIÓN

Miembros del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, *Presidente de Honor, Investigador histórico, Director de la Revista RESCATE, Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco.*
JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, *Licenciado en Filología Románica.*
VICENTE LOZANO SÁNCHEZ-MAROTO, *Vicepresidente.*

Asesores externos:

BAYARDO JOSÉ ABÓS COTO, *General de División (r) del E. A., miembro del CIHCA.*
FEDERICO YANIZ VELASCO, *General de Aviación (r), Investigador histórico, Miembro del Consejo del IHCA.*
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



Fundación
Cajastur — Liberbank

Apuntes biográficos de Anthony Fokker (I.ª parte)

De los fracasos escolares a la ametralladora sincronizada

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA
 Director de la Revista RESCATE



ANTHONY FOKKER retrato de 1912.

LA HISTORIA DE FOKKER no es solo la historia de una voluntad: es toda la batalla técnica a la que la industria alemana, de 1914 a 1918, se entregó y... perdió, puesto que perdió la guerra. Y ¿quién es este Anthony Fokker? Incuestionablemente un artista de la mecánica, un maestro de la herramienta y el cálculo, un creador, un partidario rudo que para cualquiera hubiera sido mejor tenerle en su equipo. De joven Fokker, bastante «mal chico», oponía una obstinada resistencia a las pretensiones de su familia que deseaba verle conquistar grados en la Universidad de Delft.

Fokker persuadiría a su padre de que habiendo fallado (*poco estudioso, rebelde y preocupado por materias ajenas a los estudios reglados*) en la escuela secundaria en Haarlem sería ridículo enviarlo a la Universidad con tan flojo bagaje formativo. Sucedió que ya los primeros intentos de Latham y los hermanos Wright le obsesionaban e impedían dormir.

Él ya solo sueña con la aviación. Pero odia las teorías. Él es ante todo un práctico. Pasa su tiempo en un laboratorio improvisando, instalado en el loft paterno. Entonces sus padres cansados lo envían a una escuela en Bingen donde la enseñanza de la mecánica y el motor toma una forma más práctica y más experimental que en las escuelas holandesas. Tan pronto como llega, Fokker descubre que a veinte millas de distancia, en Zalbach, cerca de Mainz, una escuela especial de automóviles anuncia la apertura de una silla de vuelo. Él corre para registrarse: ¡ya está hecho! El vicio germánico se está cerrando al aspirante a ingeniero.

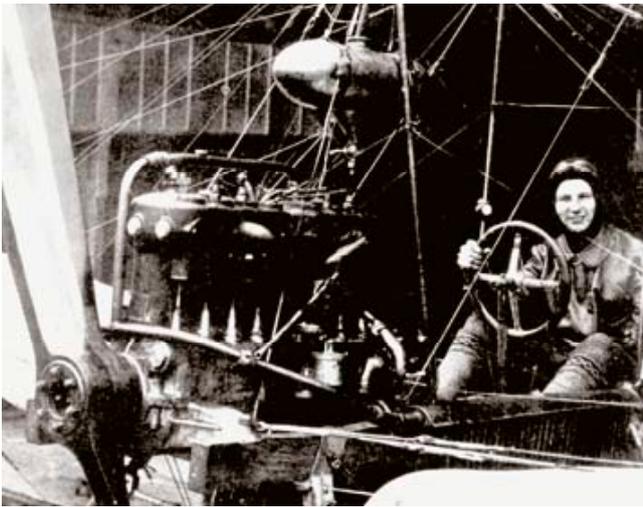
(Su paso por esta academia, intrascendente para nuestro propósito, es una amena historia de un joven «aero-trastornado», por el contada en «Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker. London: George Routledge, 1931»).

«Tony nunca hará nada bueno en la escuela», solía decir mi padre, sacudiendo la cabeza con tristeza.

A medida que fui creciendo, aumentaba esta convicción, y la compartí. Los tribunales me parecían aburridos y los maestros estúpidos; mi silencio en clase casi toca el heroísmo. La desilusión de mi padre fue aún más vívida porque había vendido su lucrativa plantación de café en Java, y había regresado a Holanda solo para instruirnos a mi hermana Katharina y a mí.

Al igual que muchos holandeses, se había ido a Java a una edad temprana, desbrozando la selva de Malasia y plantando café. Aspiraba a que una vez rico, pudiera retirarse a Holanda, y llevar una cómoda vida del burgués en zapatillas. Se había establecido en Blitar, un pueblo muy pequeño cerca de Kediri, donde casi toda la isla se separaba de Batavia, un puerto desde donde los vapores enlazaban con el Viejo Mundo. Después de haber vivido diez años sólo, regresó a Holanda en los últimos años de 1880, donde se casó con mi madre, Anna Diémont, que provenía de hugonotes (emigrantes franceses calvinistas), y regresó con ella a Kediri.

Conocí el mundo en este pueblo perdido y primitivo, cuando era un niño indisciplinado, feliz



A los mandos de su Fokker Spin 1911.

de retozar con los nativos curtidos que eran mis compañeros de juego. Blitar me parecía ser el lugar perfecto para vivir. Las islas de los Mares del Sur fueron mi paraíso. Los nativos trepaban a los árboles como monos, usando hábilmente los dedos de sus pies como pulgares o ponibles. Mi madre me dejó correr descalzo e imité a mis compañeros hasta el punto de que mis pies y mis tobillos se volvieron anormalmente suaves. Sin ninguna dificultad, trepaba a un árbol casi corriendo, sabía cómo levantar las uñas con los dedos de los pies y simular pies planos a voluntad; este último talento más tarde me ganó la exención del servicio militar obligatorio en Holanda. Hasta la edad de seis años, mis pies no conocían los zapatos. No podía imaginar la vida más que esta existencia primitiva y despreocupada, pasé al aire libre.

Mis padres no la encontraron tan satisfactoria como yo. Los oí conversar cuando supusieron que estaba dormido; planeando regresar a Holanda. La necesidad de vivir en un ambiente más civilizado para bien de sus hijos en crecimiento. Escuché sobre la escuela. Sin saber exactamente qué era, me sentí abrumado. Unas semanas más tarde, empacamos lo que había en la casa para completar el largo viaje a Batavia y luego navegar durante interminables semanas en el océano. Ciertamente, mi padre y mi madre estaban felices de regresar a su tierra natal, con una fortuna que les aseguraba una gran facilidad, pero yo tuve la impresión de que dejaba mi país.

Nos instalamos en Haarlem, entre Amsterdam y las dunas que bordean el Mar del Norte. Es una antigua ciudad holandesa, bella y pacífica, llena de dignidad, venerable por sus tradiciones artísticas que se remontan a Frans Hals, uno de sus hijos. Casi todos sus habitantes eran mercaderes retirados, que completaban silenciosamente los últimos años de sus vidas. Como deporte, había paseos en bote en las

aguas encerradas en las tierras que formaban una cadena ininterrumpida de pequeños lagos cerca de la ciudad.

Nuestra casa daba a un gran parque. En lugar de tener un parque infantil ilimitado, como en la plantación, solo teníamos el jardín que se extendía desde atrás. Nuestra casa estaba limitada por otras casas que estaban tan cerca que las «fronteras» se superponían. Mientras me quejaba amargamente de la estrechez del lugar, me asignaron la mitad del ático que daba a la fachada, una habitación bastante espaciosa en el tercer piso, que me servía de sala de juegos. Aquí es donde establecí mi sede, que se convirtió en mi laboratorio aeronáutico durante los años que pasé en casa. Pero pronto iba a enterarme de que había regresado a Holanda, no para ir en canoa o experimentar en un desván, sino para ir a la universidad, aunque mi estudio me parecía un aula mucho mejor para adquirir el conocimiento que me parecía interesante.

Las escuelas holandesas eran similares a las de los Estados Unidos y tenían clases elementales preparándose para la escuela secundaria. Al salir de esta, los alumnos que podían pagarlo iban a una universidad o a alguna escuela técnica. El sistema escolar no me satisfizo en absoluto. Activo, animado y siempre inclinado a las invenciones que tenían un lado práctico, el estudio me pareció una ocupación monótona. El pequeño niño de Hermann Fokker, Tony, pronto se convirtió en el blanco de todo el sarcasmo de los pedagogos exasperados. Afligieron a mi padre con sus quejas, reprochándoles que fuera demasiado jugador, y responsable de fechorías; y tuve que confesarme culpable, más orgulloso de mi ingenio que convencido de mi mala conducta.

Hubo un tema que me gustó y en el que me destacué. Fue un trabajo manual. Manejé las herramientas con placer desde el principio. Me volví más y más experto en el trabajo con madera, y no necesité ser estimulado para atacar metales. Mi padre me alentó, lleno de esperanza, pensando que tenía este sabor de él, porque él jugaba en la casa cada vez que tenía la oportunidad. Él podría enojarse un poco cuando se perdió una de sus herramientas favoritas y la encontró entre las mías y algo dañada, pero después de apresurarse para sacarme los oídos, pareció olvidar su resentimiento. Pronto mi taller en el ático se convirtió en el escenario de una actividad febril. Impulsado por la pasión de acumular, común a todos los escolares, recogí una colección completa de objetos con los que hice juguetes. Poco a poco me interesaron solo los trenes. Pronto tuve un ferrocarril con cuatro largos convoyes de vagones maniobrando sobre una vasta red que cubría todo

el piso con rieles y agujas. Compré las agujas de mi bolsillo, pero hice las vías rectas clavando tiras de metal en el suelo.

Sentado en una esquina, vi cómo mis trenes rodaban a toda velocidad por las vías, disminuían la velocidad en los codos y pasaban por debajo del túnel. Podría ir sin parar un tren en una estación, el interruptor de un apartadero para dejar el expreso a la hora señalada, y luego hacer que reanude su carrera. Sin embargo, tenía que salir de mi puesto en todo momento para volver a unir las mecánicas; inconveniente muy aburrido. Entonces decidí construir un motor eléctrico y electrificar toda la red. Hoy los niños pueden comprar los juguetes eléctricos más avanzados, pero en mi época no existían. Usé un viejo motor eléctrico para hacer mi locomotora, y mi sistema de puente aéreo se inspiró en el que suministraba energía a los tranvías de Haarlem que pasaban frente a nosotros. Era necesario recargar constantemente los acumuladores, y este gasto agotó el dinero de mi bolsillo...

Todo este trabajo práctico, que realmente tuvo una influencia decisiva en el curso de mi vida, no me hizo un mejor estudiante. Mi padre sentía cierto orgullo por ello, o al menos lo toleraba, pero el resto de mi séquito solo veía tonterías infantiles. Mis maestros estaban decididos a enseñarme sus clases, si me interesaran o no. Desde entonces, he sentido que la mayoría de los profesores carecían de imaginación y de verdadera capacidad pedagógica cuando intentaban clavar una clavija cuadrada en un agujero redondo. Los cursos puramente teóricos me aburrían cada vez más y mi boletín estaba empeorando cada vez más. Permanecí en la misma clase durante dos años. La historia y los idiomas fueron para mí una letra muerta. Odiaba la gramática; pero podría aprender geografía. Me encantaron las matemáticas, aunque siempre he sido incapaz de memorizar los números. Llevé bien la física debido a innumerables experiencias prácticas. Las lecciones tenía que explicarlas frente a todos los demás estudiantes, y todavía tiemblo cuando recuerdo los momentos que pasé allí, de pie como un tonto, en presencia de niños más pequeños, porque no había igualado en cualificación a los niños de mi edad. Sin embargo, la cuestión de los exámenes escritos no se resolvió. Mi padre disminuía mi paga mensual en proporción a mis malas calificaciones, lo que suponían grandes deducciones. Me encerré en mi ático para estudiar una combinación que me permitiera superar este obstáculo, finalmente se me ocurrió una solución [...]

(que omitimos por ser de larga descripción y ser la vida posterior la de mayor interés)



Otra foto en su *Spin* 1911.

para nosotros. Pueden recuperar este relato en «*Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker*. London: George Routledge, 1931»)»

A menudo me expulsaban de las clases; este hábito fue la causa fortuita de mi trabajo inicial como inventor. Tenía dieciocho años entonces, y casi había terminado la escuela secundaria. Yo dependía de todos los maestros y me enviaban a casa con frecuencia, y una tarde, me contacté con Fritz Cremer al que como a mí le pedían que abandonara la clase. Posteriormente, nos vimos mucho, después de descubrir que nuestros padres también se conocían bien. Cremer tenía una hermosa propiedad en las dunas y era propietario de un automóvil, algo excepcional en Haarlem en 1908. Hasta el día en que Fritz me llevó a dar un paseo en el automóvil de su padre, descubrí que mi bicicleta era una máquina maravillosa de la locomoción. Obtuve de mi amigo que él me enseñara a conducir. Los autos eran caprichosos en ese momento. Los motores jadeaban y se detenían, los neumáticos estallaban en todo momento. Pronto conocí por completo la identidad de Cremer, de modo que pude reparar el motor y otros órganos que se estaban descomponiendo. Por ejemplo, los neumáticos me molestaron. Todavía estaban desinflados y me preguntaba por qué no habían pensado aún en fabricar un neumático a prueba de pinchazos. Cuanto más pensaba en ello, más me impresionaba la importancia de tal invención. Al final, decidí dedicarme a esta investigación.

Soy por naturaleza un entusiasta. Poco después de comenzar mi investigación sobre el neumático a prueba de pinchazos, estaba firmemente decidido a asestar un golpe fatal a la industria de neumáticos de caucho. A veces estaba muy ansioso por llegar allí, pero mi invención me absorbió tanto que tuve poco tiempo para detenerme en la ruina de viudas



En el Fokker IV.

y huérfanos, cuya propiedad estaba en fábricas de neumáticos.

En primer lugar, no le conté a nadie mi resolución. En secreto, estudié la deformación de los neumáticos en diferentes especies de suelo, barro, asfalto, carreteras pavimentadas y pavimentadas. Fue antes de la era de los pavimentos de cemento. Para registrar esta deformación, necesitaba instrumentos. No había ninguno, así que tuve que inventarlos también. Después de un cierto número de intentos y fallas, puse una barra transversal con resorte, que era para registrar cuánto aplastaba el neumático al rodar. Cada paso adelante aumentó mi ardor. En poco tiempo, obtuve la certeza de que estaba en el camino de una invención sorprendente en vísperas del éxito.

(También esta parte de su primera invención, frustrada por la estafa del agente de patentes, sería digna de una más detallada exposición, pero debemos seguir en búsqueda del gran constructor de aviones: pueden leerla en «Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker. London: George Routledge, 1931»)

El año anterior a la Segunda Guerra Mundial, Anthony Fokker tenía solo 23 años y construía aviones. Alemania contrató con él para construir diez aviones, y él se puso a ello. La guerra estalló meses después, y Fokker de repente fue el hombre del momento de Alemania. Todos estaban seguros de que la guerra terminaría en tres meses; uno tenía que aprovechar las oportunidades (pensaba Thony) tal como se presentaban. En 1915 su monoplano, el Eindecker, estaba haciendo un trabajo de exploración de primera línea. Los tres meses pasaron pero... ¡la guerra continuaba!

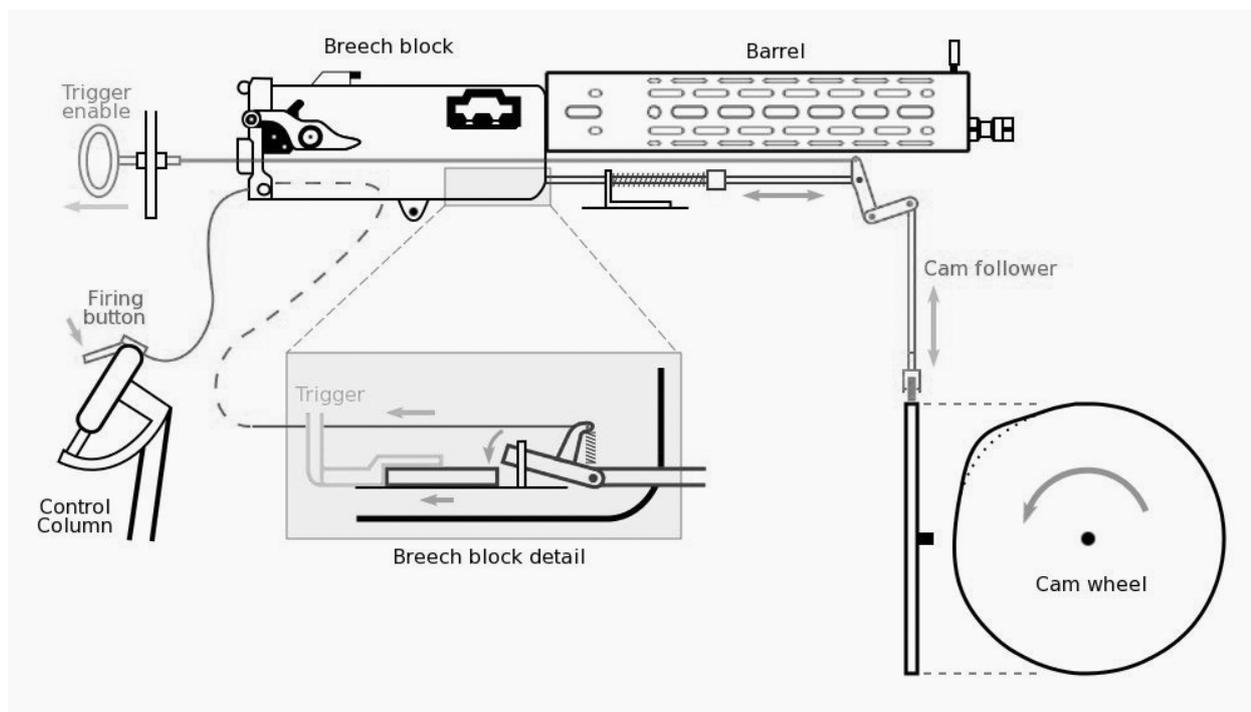
Los primeros aviones que volaron en el escenario de la WW-I tenían un solo propósito: explorar

posiciones y movimientos enemigos. Aun así, en un abrir y cerrar de ojos, sus pilotos buscaron maneras de dispararse unos a otros. Los aviadores hicieron las primeras matanzas disparando pistolas y rifles a un lado. Luego los observadores del asiento trasero comenzaron a operar ametralladoras móviles. Pero... lo que claramente necesitaban eran cañones de fuego que pudieran derribar a un enemigo desde atrás.

Los aviones de reconocimiento alemanes comenzaron misteriosamente a no regresar a las bases, a desaparecer... Un caza francés apareció de repente en el cielo. Los pilotos alemanes, vieron venir hacia ellos esta máquina cuya hélice en movimiento parecía un disco sólido en la parte delantera, por lo que continuaron su vuelo creyéndose inmunes a los ataques. Para su asombro, el frente de la nave comenzó a escupir sobre ellos un chorro de balas. Varios aviones alemanes fueron así bajados. Nadie conocía el secreto del dispositivo, aunque los espías fueron presionados a descubrir el método y la identidad del aviador. A los pilotos se les puso como objetivo disparar al motor para dañarlo y forzar al avión a bajar en líneas alemanas. Y... el 15 de abril de 1915, cuando un monoplano francés Morane-Saulnier fue forzado a aterrizar detrás de sus líneas, los alemanes descubrieron por qué: *Habían sujetado ingeniosamente una ametralladora al frente de su cabina, de modo que sus balas golpeaban al frente. Para evitar que la hélice de forma especial, que se rompiera en pedazos, habían reforzado la parte más cercana (o interior) de cada paleta con una cuña triangular de acero para desviar las balas que la alcanzaran. Era un dispositivo peligroso para el piloto. A pesar de la desviación de la esquina, el impacto de una bala podría romper la hélice. Por el contrario las balas rebotando, eran propensas a golpear a su propio dispositivo. Sin embargo, tan poco como era lo percibido, el proceso había alcanzado su objetivo.* Antes de ser tomado prisionero, Garros había derribado a muchos pilotos alemanes que no sospecharon nada. Y con este descubrimiento se daba explicación al numeroso grupo de aviones observadores que no habían regresado a sus bases.

Anthony Fokker en su autobiografía cuenta lo que sucedió cuando fue presionado para incorporar el sistema a sus aparatos:

El dispositivo funcionó bastante bien en las pruebas, pero los oficiales alemanes querían una demostración de combate. Me envolvieron en un uniforme alemán y me empujaban para ir al frente. Al principio, los oficiales alemanes no lo creyeron. Fokker encendió su motor y disparó algunas balas sin que alguna de ellas atrapara la hélice. Debe haber algún truco para eso, pensaron. ¿Querría Herr Fokker disparar un cinturón de cien balas desde el aire?



Esquema del mecanismo de la ametralladora sincronizada por Fokker.

Un objetivo fue establecido en el césped y Fokker se lanzó sobre él con sus armas dispuestas como en el Morane-Saulnier. Para su desdén, las balas salían rebotaban hacia todas partes... al igual que los oficiales alemanes, que se precipitaban desesperadamente en busca de refugio y se arrojaban a la tierra. Cuando se habían levantado y desempolvado sus uniformes, al fin sus mentes tenían claro cuál era «la necesidad»... El cuerpo de la aviación tenía una sola idea, que era la de imitar el dispositivo de Garros, y me hicieron venir a Berlín, donde los restos de su avión habían sido transportados, por lo que emprendí su estudio para adaptarlo a la tecnología de electrodomésticos alemanes.

La ametralladora sincronizada con las hélices:

Antes de que me entregaran las de Garros, nunca había usado una ametralladora. Solo tenía una idea muy vaga de cómo esta arma disparaba y no sabía cómo funcionaba. Me dieron una ametralladora alemana Parabellum un martes por la noche, y tomé el primer tren a Schwerin con ella en los brazos. El viernes siguiente, volví a la sede de la aeronáutica militar con la ametralladora sincronizada actual, que se ha venido utilizado desde entonces en todos los combates aéreos.

¿Le importaría a Herr Fokker demostrar su invención a los oficiales del frente? Así que Fokker una vez más ató el pequeño monoplano a la parte trasera de su auto y partió hacia el frente. Allí los oficiales

tampoco creían en su dispositivo sincronizador. Tal vez sería importante llevar a cabo la demostración ante el Príncipe Heredero, cuya residencia estaba a solo unas millas de allí. Fokker realizó algunas de sus acrobacias aéreas favoritas, luego se zambulló en el campo y disparó una ráfaga en la corriente del río que lo bordeaba. No tuvo, pues, el descaro de hacer que el Príncipe corriera a ponerse a cubierto. ¡Muy interesante! -dijo el Príncipe Heredero. ¿Fue quizás su padre de Usted quien inventó el dispositivo? Le preguntó directamente a Anthony, dado que este solo tenía veinticuatro años. La gente siempre le preguntaba por Herr Direktor o el verdadero Herr Fokker. «Parece ser un verdadero holandés errante», admitió el Príncipe Heredero, pidiéndole a Fokker que le acompañare en el almuerzo y previamente a algo de su jerez especial. Pero Fokker no bebió. Su única debilidad era el dulce.

Al principio, los oficiales alemanes no lo creyeron. Sin embargo, mi ametralladora fue copiada inmediatamente por los Aliados cuando uno de los aviones alemanes que estaba equipado con ella fue capturado. La invención del mecanismo y su desarrollo se hizo trabajando cuarenta y ocho horas, día y noche, después de haber encontrado el principio en que se basaba su funcionamiento. Para este fin, para tal hallazgo, había adoptado la ametralladora Parabellum, la primera ametralladora de infantería refrigerada por aire, y que disparaba cien balas. Acabamos perfeccionándola. Comencé a desarmarla para aprender cómo funcionaba, luego la montaba, una y otra vez, hasta que su mecanismo ya no me

fuera secreto. Luego estudié el problema de acuerdo con los datos técnicos, para considerarlo desde el punto de vista de la lógica. El problema técnico era tirar entre las paletas de la hélice, que pasaban en un punto determinado dos mil cuatrocientas veces por minuto, ya que la hélice de dos palas producía mil doscientas vueltas por minuto. Por lo tanto, era necesario que el piloto no presionara el gatillo ni disparara, siempre que una de las paletas estuviera justo enfrente de la boca de la ametralladora. Una vez que se planteó el problema, la solución vino a mí como una línea de luz. Obviamente, en lugar de intentar disparar a través de la hélice, fue necesario disparar la ametralladora. Como la ametralladora disparaba solo seiscientas balas por minuto, aún se necesitarían muchas investigaciones para encontrar la solución práctica, pero llegué a su principio básico, que era lo principal. Introduciendo una modificación en un dispositivo improvisado, coloqué un pequeño botón en la hélice, que golpeó una cámara mientras giraba. Esta cámara estaba conectada al percutor de la ametralladora, que se cargó automáticamente, eso es evidente. Por lo tanto, girando lentamente la hélice, descubrí que la ametralladora estaba disparando entre las paletas. Durante la noche, encontré el mecanismo esencial y comencé el día siguiente perfeccionando el dispositivo. Fue suficiente para que una de las paletas golpeará el arma, ya que la ametralladora solo podía disparar seiscientas veces por minuto, mientras que las paletas regresaban dos mil cuatrocientas veces por minuto frente a un punto determinado. A la cámara se le insertó una simple palanca doblada que maniobraba una varilla sostenida por un muelle. Para que el piloto fuera el maestro del fuego, parte de la barra que golpea al percutor se «abisagraba» para golpearlo, o no, a voluntad del operador. Esto es en lo que consistía todo el mecanismo.

Las siguientes pruebas mostraron que este todavía estaba lejos de la perfección. La ametralladora siguió disparando más de un disparo a la vez, se recargó tan rápido que se dispararon dos disparos pero solo uno golpeó la hélice. Por lo tanto, era necesario ajustar el mecanismo para que funcionara más rápido. Un segundo día de duro trabajo lo desarrolló y esta vez la ametralladora disparó a través de la hélice sin alcanzarla.

Sentí un gran orgullo ante la idea de que había inventado un arma, que, conscientemente sabía, determinaría los principios mismos de las tácticas aéreas, una vez que hubiera sido adoptada en un avión de combate. Estuve tan concentrado que resolví el problema, que se trataba de presentarme ante la oficialidad con una ametralladora sincronizada. La instalé en un pequeño monoplano que

teníamos en Schwerin, até la cola del avión a mis ochenta horses PEUGEOT TOURING y partí para Berlín, una distancia de trescientos cincuenta kilómetros. Era un jueves por la tarde. Llegué allí el viernes por la mañana. En el aeródromo anuncié que iría esa misma mañana para mostrar el funcionamiento de la ametralladora sincronizada.

Nadie quería creer que lo había logrado, debido al poco tiempo que dediqué a mi investigación. La mayoría de los oficiales superiores del personal estaban presentes. Vieron que la hélice no estaba equipada con las esquinas de acero que usaba Garros, y se preguntaban cómo pensaba evitarla. Sin embargo, todos querían asistir a esta prueba. Estaba seguro de que sus dudas se disiparían sin demora y que la evidencia los convencería.

Estaba tan seguro del éxito que olvidé tomar en cuenta el espíritu habitualmente conservador de los militares, que no solo requiere una primera demostración, sino que reclama una segunda, después de lo cual todavía exige un poco de tiempo para presentar una nueva pregunta de duda.

Primero, hice que la ametralladora funcionara en el suelo. Después de arrancar el motor, disparé a través de la hélice apuntando el arma hacia los objetivos. Al presionar el gatillo, disparé tres veces, disparando diez veces cada vez antes de apagar el motor.

Los oficiales examinaron exhaustivamente la hélice y la encontraron absolutamente intacta, pero se imaginaron que el hecho de que habían disparado solo diez golpes, suponía algo de falsificación de la prueba... y yo quería conseguir que lo creyeran. No estaban seguros de que la ametralladora pudiera disparar un montón de proyectiles. Esta objeción era ridícula, pero la mejor manera de demostrarles era disparar, esta vez, ráfagas de cien. Después de descubrir que la ametralladora estaba trabajando en el suelo, los oficiales aún cuestionaban si podía funcionar en pleno vuelo.

Resolví darles una lección que les enseñaría a mirar dos veces antes de ser escépticos. Coloqué alas viejas (planos viejos) de aeroplano en el campo de aviación y despegué mientras la oficialidad estaba agrupada no lejos de ellas para ver cómo las balas alcanzaban el objetivo. A una altura de unos trescientos metros, cambié de dirección y apunté el avión hacia las alas, luego comencé a disparar. No habían esperado ellos que las balas, al golpear la piedra sobre la que descansaban las alas, rebotaran en todas direcciones. Yo sí estaba contando con eso. Huyeron a toda velocidad, corriendo como locos para refugiarse en los cobertizos, me dije que nunca olvidarían que la ametralladora estaba disparando

tan bien en el aire como en el suelo y que no era necesario escapar de sus «dianas». Después de verme aterrizar, se aventuraron a salir tímidamente afuera e inspeccionar las alas acribilladas por las balas.

Sin embargo, no se declararon satisfechos todavía, alegando que la única manera de probar el valor determinado de la ametralladora era probarlo contra un avión. Me sugirieron a mí entonces, viendo que era un extraño y un civil, ir al frente, para volar en busca de un aviador inglés o un francés y mostrar contra un avión enemigo, la eficiencia de mi ametralladora.

Protesté en vano. Las autoridades mantuvieron esta decisión. Sin preguntar mi opinión, se me condujo al frente y me presentaron en la sede de la conexión general a Heeringen, uno de los comandantes en jefe, cerca de Laon.

Al día de mi llegada a la sede de von Heeringen, comenzamos a probar la ametralladora en el suelo. Pero me di cuenta de que, al igual que los de Berlín, estos oficiales no estaban convencidos por lo que vieron; entonces les mostré cómo funcionaba en el aire. La prueba concluyente a ellos les parecía suficiente, y me propusieron mostrar la nueva arma al Príncipe de la Corona, cuya sede no estaba distante, en Stenay, a solo unos dieciocho kilómetros de Verdun.

El Kronprinz, que era considerado un deportista en Alemania, era muy encantador y natural; de inmediato mostró una viva curiosidad por la ametralladora sincronizada, debido a su interés en los aviadores. El aeródromo estaba muy cerca del castillo en el que vivía. Cuando todos los oficiales estuvieron presentes, el Kronprinz llegó en un automóvil poderoso, acompañado por un conductor y un guardia. Todos hicieron el saludo militar, mientras el comandante del aeródromo avanzaba para recibirlo; le llevó a la derecha hacia donde yo estaba esperando al lado de mi avión.

– Alteza Imperial, dijo, aquí está Herr Fokker, el inventor del avión de combate.

Me quité mi pequeña gorra deportiva y estreché la mano que me tendió. Iba vestido con un elegante uniforme de húsar, túnica blanca, pantalones ajustados y botas relucientes. Yo vestía exteriormente calzones, polainas, un abrigo de terciopelo en blanco y negro, y uno de los bolsillos contenía mi pequeño casco de lana y mis gafas de aviador. El Príncipe era cordial, con un enfoque simple, y que de inmediato tranquilizó a todos. No tenía nada de la moralidad digna con la que el Kaiser recibía a todos los que se le acercaban. Muy sorprendido de encontrarse a sí mismo delante de un joven, me preguntó si era mi padre quien inventó la ametralladora. Le dije que mi padre estaba en Holanda, que solo había estado



Fokker modelo E.III.

construyendo aviones durante tres o cuatro años. El Kronprinz luego se acercó al avión y me pidió que le explicara el mecanismo.

Primero le mostré cómo funcionaban los controles, mostrándole cómo la ametralladora estaba firmemente unida al avión, su línea de tiro en la dirección al frente del avión. La ametralladora apuntaba al avión, un dispositivo que Euler, según supe después, ya había patentado en 1910. Como el avión era de un solo asiento, no pude llevar al príncipe cuando ya en vuelo hice la prueba de la ametralladora.

Los cambios en el pequeño avión de combate todavía se sentían porque empleé toda mi habilidad como piloto para mostrar sus cualidades más notables. Mientras subía, hice algunas acrobacias, luego, a una altura de cuatrocientos cincuenta metros, apunté el avión hacia abajo, y descendiendo en un ángulo de cuarenta y cinco grados, me situé sobre la corriente de agua que fluye a lo largo del borde del aeródromo, a unos sesenta o cien metros de donde estaba el Kronprinz. Tan pronto como se apretó el gatillo, el tictac de la ametralladora se disparó, y las balas formaron una sucesión de géiseres al golpear el agua. A dieciocho o veinte metros del suelo, disparé a la sombra de una luz, voltéé (alabeo de 180°) sobre las cabezas de los asistentes y dí una nueva pasada disparando a todo. Aterricé rápidamente, deteniendo el avión cerca del Kronprinz, apagué el motor y salté de la cabina con una amplia sonrisa, mientras el semblante y los gestos de los aviadores me mostraban lo impresionados que estaban.

Incluso antes de dejar mi asiento, el Kronprinz estaba a mi lado y tuve que repetir mi explicación sobre el funcionamiento de la ametralladora, y especifiqué por qué medios el disparo se sincronizó con el movimiento de la hélice. Expliqué que las balas podían atravesar con seguridad el espacio libre entre las paletas de la hélice, debido a su velocidad relativamente mucho más alta que la de las paletas. Comparé este movimiento con el de las piedras que un niño arrojaría entre las alas de un molino de

viento holandés y realizaría una docena de vueltas por minuto. El Príncipe quería saber a dónde iban los cartuchos usados (al principio los dejamos escapar del aparato). Ningún detalle escapó a su atención y me felicitó varias veces. Mientras estaba volando, comentó, según me informó mi mecánico:

– Ahí, me parece, un verdadero holandés volando.

Cuando terminé mi demostración, comentó en tono seco que preferiría ocupar el asiento detrás de la ametralladora antes que pararse frente a ella y me pidió que volviera con él. Su automóvil era un poderoso Mercedes gris, y manejamos a una velocidad loca, no lo suficientemente rápido como para evitar que prestara atención a todas las chicas bonitas que encontramos; incluso habló con casi todas. Parecía conocer todas las bellezas de la aldea.

Almorzamos en la sede del Kronprinz; Solo recuerdo haber comido jamón y negar lo que pensaba que era un excelente jerez, porque no me gusta el alcohol. Su sede, establecida en un hermoso y pequeño castillo francés, estaba rodeada por un parque bien cuidado y ubicado en el borde del pueblo. El orden más perfecto prevalecía en todas partes, no había nada que indicara que uno estuviera en guerra, excepto algunas mesas donde se extendían mapas y planos junto a teléfonos, porque como comandante del Quinto Ejército, el Príncipe estaba siguiendo de cerca las operaciones del frente.

Lo encontré más inteligente de lo que esperaba, y demostrando una aguda comprensión sea cual sea el tema de la conversación. Pronto me dijo que la ametralladora sincronizada fue una revelación, y que no solo revolucionaría la guerra aérea, sino que también estimularía el coraje del ejército alemán. Después del almuerzo, me hizo conducir en su automóvil de regreso al aeródromo, recomendando que me trataran con el mayor respeto.

Como civil y extranjero que volaba, en las líneas alemanas me hubieran dado muerte si hubiera sido hecho prisionero. Los alemanes sentían que el riesgo era demasiado grande, mientras persistían en querer que la ametralladora se experimentara volando en el frente. Después de una reunión del consejo, el personal decidió que yo me pondría el uniforme, para pasar por un aviador alemán. La placa de los aviadores estaba sujeta a mi pecho a la izquierda, y una tarjeta de identificación fue puesta en el bolsillo de mi túnica gris a nombre del teniente Anthony Hermann Gerard Fokker de la Fuerza Aérea Alemana, nacido el 6 de abril de 1890. En este avión, volé sobre las líneas alemanas durante dos o tres horas todos los días, en busca de un avión aliado.

Una noche, me encontré en la cantina del comandante de una batería vecina. Quería saber qué descubrimos de sus posiciones vistas desde arriba.» Hemos camuflado nuestros puestos de observación», me dice, «y me pregunto si al sobrevolarlos, podrás verlos».

Acepté hacer ese reconocimiento, y a la mañana siguiente volé en la dirección aproximada de su batería, que se encontraba a seiscientos cincuenta metros sobre el nivel del mar, para ver si podíamos adivinar su presencia a pesar del camuflaje. Mis ojos, zambulléndome por un agujero a través del fuselaje, traté de descubrir la batería y no presté atención a dónde me dirigía. Como resultado, pronto estuve volando muy bajo, en línea recta en las inmediaciones de la artillería francesa. Los observadores tuvieron que ver las cruces de hierro de mis alas. De repente, una tremenda detonación resonó cerca de mi oreja. Al instante mi cabeza salió de la cabina, examiné la cámara de un vistazo, esperando ver que las alas habían sido arrancadas.

Estaban intactos, pero cuando me volví para mirar toda la cola, noté una línea de pequeños puntos blancos. Proyectiles explosivos me persiguieron en el aire y se acercaron cada segundo. Volcándome rápidamente, volé en zigzag a toda velocidad, subí más y reanudé la dirección de las líneas alemanas. En el momento en que los artilleros franceses me percibieron, creo que no estaba a más de ochocientas yardas de sus posiciones; Había avanzado con despreocupación perfecta, siempre y cuando no me recordaran que estábamos en guerra.

Yo podría sin embargo, proporcionar al comandante de la batería la información deseada y decirle al día siguiente que era difícil ubicar sus propios puestos, pero que los caminos que conducían a ella eran extremadamente visibles desde arriba. El suelo parecía estar desocupado en los puestos, pero los rastros reveladores desmentían las apariencias.

Las avanzadas estaban entonces tan cerca de las líneas francesas, que desde la pequeña prominencia donde estaban, se podía ver a los soldados franceses yendo y viniendo en sus tareas. Otro día, bastante tarde en la noche, vi a los franceses participar en un terrible bombardeo para prepararse para un ataque. Los proyectiles cayeron gruesos en el suelo, como gotas de lluvia llameantes que brotan sobre un pavimento negro. Desde el aire, a pesar del denso humo, parecía las llamas de un incendio en un bosque destruido. Mi suministro de gasolina podía durar solo una hora y media, y al caer la noche me era imposible seguir volando para asistir al ataque que me hubiera encantado ver desplegar. Lástima por otra parte me inspiraban los pobres diablos que veía abajo en el suelo, luchando como locos.

Como no había encontrado ningún avión francés en la región del cielo donde estaba volando, fui a Douai, donde se informó que los aviadores aliados eran más numerosos. Había salido cinco mañanas y cinco noches seguidas sin darme cuenta de ninguna presencia y me había tomado una noche libre para asistir a una cena ofrecida por los pilotos alemanes para celebrar el cumpleaños de su comandante. Este fue, naturalmente, el día elegido por cinco bombarderos Farman para visitar el aeródromo, alrededor de las siete en punto. Llegaron volando bajo, a unos 600 pies sobre el nivel del mar, y lanzaron sus bombas sin ser molestados. Al primer sonido del motor, salimos apresuradamente del comedor y observamos impotentes cómo nos devastaban. Una bomba cayó sobre un cobertizo y destruyó un dispositivo, y otro cavó un embudo en el suelo. Afortunadamente, mi avión no sufrió daños. Corrí a mi hangar para perseguirlos, pero antes de que tuviera tiempo de calentar mi motor, el escuadrón había «puesto sus huevos» y desapareció en la noche.

Dos días después, mientras volaba a una altura de mil ochocientos metros, un biplano Farman de dos plazas, similar a los que nos habían bombardeado, surgió de una nube, a seis o novecientos metros debajo de mí. Era una oportunidad para mostrar de qué era capaz mi ametralladora, y me zambullí rápidamente, yendo hacia él. El avión, un modelo de observación con la hélice en la parte posterior, venía silenciosamente. Quizás los franceses no me habían visto. Se necesita mucho tiempo y una vigilancia constante para no ser sorprendido por un ataque en el aire, porque el enemigo puede echarse sobre usted desde cualquier dirección.

Si hubieran notado, además, que no tenían ninguna razón para temer el envío de proyectiles a través de mi hélice. Mientras me acercaba a ellos, pensé en la descarga de uva que podía enviar en su aeroplano con asesina precisión. Dispara como a un «conejo sentado» porque el piloto no podía luchar a través de su hélice.

A medida que la distancia disminuía entre nosotros, el avión crecía visiblemente. Me imaginaba mis bolas perforando los tanques de combustible en su frente. Incluso si no matase al piloto y al observador, su cámara sería prendida fuego en el suelo. Tenía mi dedo en el gatillo. La catástrofe que imaginé me recordó los peligros de los que casi había escapado; entre otras cosas, el día en que estalló mi tanque de gasolina y la ruptura de mi ala en Johannisthal, cuando mataron a mi pasajero no alimenté ninguna animosidad personal contra los franceses. Estaba volando solo para demostrar que algún mecanismo que había inventado funcionaría.



Fokker, 1920.

Estaba lo suficientemente cerca como para abrir fuego, y los pilotos franceses me miraron con curiosidad, preguntándome por qué los estaba siguiendo. Otro momento y me haría con ellos.

De repente, decidí enviar todo al infierno. La cosa se parecía demasiado a una masacre para hacerme feliz. Este trabajo no me decía nada, y no tenía ningún deseo de matar franceses en nombre de los alemanes. ¡Déjalos hacer su trabajo a ellos mismos!

Volví rápidamente al aeródromo de Douai e informé al capitán que ya no volaría en el frente. Después de una breve discusión, se decidió que un aviador alemán usaría el avión. El teniente Oswald Baelcke, que más tarde se convertiría en el primer as alemán, fue designado para esta tarea. A la mañana siguiente, le enseñé cómo operar la ametralladora mientras volaba el avión, luego lo vi ir en la dirección de las líneas y me fui a Berlín.

La primera noticia que me recibió al llegar a la capital fue una declaración desde el frente, en la que decía que Boelcke, durante su tercer vuelo, había descendido a un avión aliado. El éxito de Boelcke, tan pronto después de la entrega de la máquina, convenció a todo el cuerpo de la fuerza aérea en una sola noche de la eficiencia de mi ametralladora sincronizada. El escepticismo que el personal había manifestado al principio de repente cambió a un entusiasmo desenfrenado por la nueva arma.

Se dieron órdenes para que la mayor cantidad posible de aviones se equipara con mi ametra-



1932.- ANTHONY FOKKER autor de Souvenirs d'un homme volant.

lladora. El capitán Wilhelm Wagenführ, perteneciente al servicio de inspección aeronáutica (Ideflieg) y el ingeniero Franck, experto civil en la sede central de Ideflieg en Berlín, me felicitaron por haber justificado su confianza en mis capacidades. La autoridad militar para activar la fabricación, decretó que mi fábrica debería recibir, antes que todos los demás, los motores y los materiales necesarios.

El teniente Max Immelmann fue el segundo piloto en recibir el nuevo avión de combate. Desde el principio fue tan exitoso como Boelcke.

En el espacio de tres o cuatro semanas, otras seis aeronaves volaron sobre las líneas y causaron estragos entre las fuerzas aéreas aliadas.

Los ingleses al igual que los franceses no podían entender por qué sus pérdidas aumentaban tan rápidamente en el aire. Durante cuatro o cinco meses, los alemanes lograron mantener el mecanismo de la ametralladora sincronizada absolutamente secreto. Sus unidades aéreas continuaron triunfando sobre las otras hasta el día en que un avión alemán, que se había perdido en la niebla, aterrizó en medio de un aeródromo francés. Los aviadores tenían prohibido volar sobre las líneas francesas para evitar ser atrapados. La alegría de los franceses, según las declaraciones de uno de sus capitanes hecho prisionero un poco más tarde, no conocía límites cuando se dieron cuenta de que el avión estaba provisto de la terrible máquina de la carnicería que había sido tan destructiva. Aparentemente, el aparato, que estaba intacto, fue llevado volando a la sede de los franceses, se examinó la ametralladora y se dieron todos los detalles de su operación en diferentes publicaciones. Algunos periódicos franceses publicaron dibujos detallados, ¿mucho más exactos? que los de mi propia fábrica, porque estaba haciendo sin cesar cambios en el mecanismo.

Tras la captura de este avión armado con la ametralladora sincronizada, hubo una pregunta en el Parlamento inglés para saber por qué los alemanes tenían dispositivos tan excelentes y equipados con un arma contra la cual los ingleses no podían luchar con éxito. Cuando se enteraron de que yo era el inventor, la Oficina de Guerra estaba aún más avergonzada, porque en el Parlamento se la preguntó por qué no habían solicitado las patentes de mis dispositivos, si yo era holandés. Por un tiempo al menos, no hubo aviones capaces luchar en pie de igualdad con los alemanes.

Continuaremos en próximos números la historia de Anthony Fokker. ■

EN PRÓXIMOS EJEMPLARES:

La aviación militar española en la FILATELIA (continuación)

Malvinas: CINCO MISILES CONTRA EL IMPERIO (conclusión)

Apuntes biográficos de Anthony Fokker (continuación)

Centauros del Aire:

Ases de Ases (franceses en la WWI)

XI Georges Guynemer y el SPAD VII 53 victorias y el amor de toda Francia

XII René Fonck y el SPAD XIII 75 victorias y superviviente

Tte. de aviación Charles Niox (WWI)

Mes six evasions

Charles Niox no fue un relevante aviador pues se pasó toda la guerra intentando evadirse de los campos de prisioneros en que era internado

La aviación en las antiguas colonias españolas en África

JOSÉ MARÍA PÉREZ ARIAS

Investigador histórico de aviación, escritor y conferenciante



Breguet XIV. Foto Yves Duwez.

EN EL SIGLO XX y hasta el 12 de enero de 1976, fecha del final de nuestra presencia en el Sáhara Occidental ó Sáhara Español, y consiguientemente el fin de nuestro Imperio, España mantenía varias colonias en la costa occidental africana como fueron –de norte a sur– Ifni, Cabo Juby, Sáhara y Guinea Ecuatorial.

En todos estos territorios estuvo presente nuestra aviación bajo sus distintas variantes (militar, comercial, deportiva, expedicionaria, etc.) para satisfacer todo tipo de necesidades, por la importancia estratégica territorial para los intereses nacionales, y en su momento también para prestar apoyo a las compañías comerciales de la época en la realización de vuelos de largo recorrido, pues para efectuarlos se precisaban escalas no sólo para repostaje y avituallamiento, sino también para descanso de sus tripulaciones y motores.

Como recuerdo a la presencia en aquellos territorios de la aviación en general, y en particular de nuestra aviación, repasamos seguidamente algunos hechos, curiosidades y anécdotas relacionadas con cada uno de ellos.

Nos centraremos primeramente en Ifni, que era un territorio actualmente perteneciente a Marruecos que llegó a tener una superficie de 1.502 kms².. Se encuentra a 300 kms. al este de Lanzarote, y 200 kms. al sur de Agadir. Su principal población es Sidi Ifni, que en su momento fue la capital colonial.

La ocupación efectiva del territorio se realizó el 6 de abril de 1934 por el Coronel D. Fernando Capaz Montes. Entre sus primeras actuaciones construye un aeródromo provisional, merced a lo que la Escua-



Consolidated Pby 5-A Catalina internado en Ifni. Foto del autor.

drilla Aérea de Getafe dotada de aviones Breguet XIV se dirige allí aunque uno de ellos se estrella por el camino, falleciendo el Teniente D. Francisco González Botija y el Brigada Labarga.

Poco después, el 16 de mayo de 1935, un piloto cántabro de 21 años que había iniciado un raid en solitario desde Santander a Méjico, aterriza en Sidi Ifni. Se trataba de D. Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera a los mandos de la avioneta British Aircraft Eagle 2, bautizada como «Santander», y con la que felizmente completó el raid de 15.970 kms. en 76 horas y cinco minutos de vuelo.

Durante la Segunda Guerra Mundial en Ifni hubo múltiples aterrizajes forzosos de aviones aliados que combatían el tránsito de submarinos alemanes por las costas noroccidentales africanas. Nos fijaremos en el protagonizado en 1943 por un hidroavión norteamericano Consolidated PBY 5-A «Catalina», que aterizó en Sidi Ifni pensando que se hallaba en Agadir que, situado más al norte, en el Protectorado Francés y administrado por la denominada Francia Libre, era por tanto zona aliada.

Sus ocupantes fueron internados, y el hidro trasladado a Madrid para devolver los equipos (secretos) de radio y dirección de tiro a los americanos. Posiblemente este aparato sea el que fué comprado por el gobierno español y permaneció abandonado en Getafe hasta que en 1951 fue puesto nuevamente en vuelo y destinado a Matacán (Salamanca) donde se le asignó el numeral 74-21, para pasar en 1954 a Pollensa (Mallorca) quedando fuera de servicio y causando baja en el Ejército del Aire a finales de dicho año al salirse de pista en la base aérea de Son San Juan, también en Mallorca.



Heinkel He - 111. Foto del autor.

En la guerra de Ifni-Sáhara de 1957-1958 hubo algunas bajas mortales entre la Milicia Universitaria. La primera de ellas -no en combate, pero sí en acto de servicio- fué la del Alférez de Aviación D. Antonio Sánchez Barranco el 11 de Agosto de 1957 que desapareció con el resto de la tripulación al hacerlo el bombardero Heinkel 111 sobre el mar. Regresaba, como copiloto de una misión de bombardeo contra insurgentes, pero que no pudo realizarse al no localizar el blanco debido a la oscuridad; y teniendo en cuenta los riesgos que implicaba tomar tierra en Sidi Ifni de noche, sin balizamiento y con bombas a bordo, se adentró en el mar para soltarlas desapareciendo en el intento.

El 30 de junio de 1969 el territorio de Ifni, administrativamente «provincia española», fue entregado a Marruecos.

El segundo territorio en referirnos será Cabo Juby, que por Tratado de noviembre de 1912 se convirtió en la Zona Sur del Protectorado Español en Marruecos, separada de la Norte por el Protectorado Francés. Aunque Cabo Juby nunca formó parte del Sáhara Español, el Gobierno pretendía anexionarlo como parte integrante de la colonia.

La ocupación efectiva del territorio la realizó en 1916 el Capitán D. Francisco Bens Argandoña, siendo su primer Gobernador con sede en Villa Bens, localidad así bautizada en reconocimiento de sus acciones.

Villa Bens tuvo gran importancia como escala en las comunicaciones aéreas de Europa a Africa Occidental y Central, como lo demuestra el hecho de que ya el 23 de mayo de 1923 comenzaron a hacer escala en su aeródromo los vuelos postales de la compañía Latecoere¹ que realizaban el trayecto Casablanca-Dakar, seguida después por otras de la época como la italiana Lati y la alemana Lufthansa.

¹ Esta compañía, que fue absorbida por la Compagnie Generale Aeropostale, pasó más tarde a ser Air France.



He-112 pilotado por el Tte Entrena. Foto de Francisco Andreu.

El 3 de enero de 1924 se inicia el raid Melilla-Santa Cruz de Tenerife por el hidro Dornier Wal número 3 de la base del Atalayón (Melilla), que debería encontrarse con tres Breguet XIV en el aeródromo de Auámara (Larache). La Patrulla llega el día 14 a Villa Bens siendo repostada y avituallada para proseguir la etapa con destino a Santa Cruz de Tenerife, en cuyo trayecto el ya Coronel Bens viajó como pasajero a bordo del hidro. La Patrulla estaba mandada por el Comandante D. Guillermo Delgado Brackembury, e integrada por los capitanes-pilotos D. Ramón Franco Bahamonde (Dornier Wal), D. Rafael Martínez Esteve y D. Joaquín Pardo García, así como el Teniente D. Juan Martínez de Pisón como titulares de los tres Breguet.

En el aeródromo de Villa Bens y desde finales de 1927 estuvo destinado como Jefe de Escala durante 18 meses Antoine de Sant-Exupery cuando era piloto en la relación Dakar-Cabo Juby-Casablanca. Exupery, aviador y escritor francés, fue pionero de los vuelos postales internacionales y autor de la afamada obra «El Principito». La muerte le sobrevino el 31 de julio de 1944 al ser derribado en el Mediterráneo -entre Tolón y Marsella- por el as de la aviación alemana Horst Ripper según confesó éste en 2008. Pilotaba un avión militar aliado Lockheed P-38 «Lightning» en vuelo de reconocimiento; el mismo modelo que el 3 de marzo de 1943 fue derribado por un caza Heinkel 112 español sobre el Protectorado de Marruecos, al haber violado su espacio aéreo, constituyendo el último derribo en combate de la Aviación Española, a cargo del Teniente D. Miguel Entrena Klett.

Desde comienzos de 1928 estuvo basada en Cabo Juby la Escuadrilla Colonial Española, precursora del actual Ala 46, al mando del Comandante D. Ignacio Hidalgo de Cisneros y López-Montenegro. Este era un aristócrata alavés y fué uno de los personajes más curiosos de la Aviación Española. A finales de 1930 tomó parte en la sublevación republicana y

planeó junto a D. Ramón Franco, D. Ernesto Navarro y otros, el bombardeo del Palacio de Oriente que finalmente no se materializó. Tras el fracaso de la sublevación huyó a Portugal en avión, exiliándose nuevamente por aire en marzo de 1939 desde Monóvar (Alicante) cuando era Jefe de la Aviación de la República. Posteriormente participó en la fundación y dirección de Radio España Independiente, «*La Pirenaica*».

Un gran peligro de los vuelos sobre el desierto en la época lo constituían los aterrizajes forzosos y la consecuente posibilidad de ser retenido por nativos insumisos que exigían rescates en torno a las 25.000 pts. por cada rehén; por lo que el establecimiento de la Escuadrilla en Cabo Juby aportó protección a la aviación civil, propició la comunicación aérea de los puestos españoles del Sahara, y realizó servicios de vigilancia y policía en la zona. Las patrullas y misiones de los Breguet XIV se realizaban generalmente con tres aparatos en los que además de cada piloto viajaba otro ocupante: un moro intérprete conocedor del terreno, un mecánico con una dotación de respeto de recambios, y un observador con cámara fotográfica, que ocupaba plaza en el aparato del Jefe de la Patrulla.

En el raid Madrid-Canarias de diciembre de 1929, aterriza en Villa Bens a bordo de una avioneta fabricada por Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) el aviador D. Ernesto Navarro Márquez, técnico del Consejo Superior de Aeronáutica, y que tenía encomendada la planificación de líneas aéreas de la Península a Canarias. A su regreso informó de la conveniencia de contar con los servicios de aviación en el archipiélago, presentando un Plan al efecto que fue aprobado, siendo Villa Bens escala del primer vuelo con el que se estableció una línea regular con las Islas Canarias. Fue el 20 de mayo de 1930 cuando un avión de la Compañía CLASSA², procedente de Getafe y Casablanca lo realizó.

Como hecho más reseñable en relación con la Guerra Civil en Cabo Juby podemos citar la escala que hizo en Villa Bens el 15 de julio de 1936, previa a su llegada a Las Palmas, el avión De Havilland DH89 «*Dragon Rapide*» que transportaría al General Franco para ponerse al frente de la sublevación.

En los años de la II Guerra Mundial a causa de la intensa actividad aérea aliada en la zona, se produjeron en Cabo Juby diversos accidentes e incidentes

² Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A., creada en 1928 fue incautada por el gobierno de la República pasando a denominarse LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), que fue la primera compañía aérea en celebrar un Consejo de Administración a bordo de un avión en vuelo, un DC-2 a la sazón en ruta a Las Palmas.



Be-XIV averiado en pleno desierto. Foto Revista Mundo.

protagonizados por aviones de dicho bando. Uno de ellos sucedió en 1943 cuando un Vickers Wellington con diversas averías intentó en vuelo rasante un aterrizaje de emergencia sin previo aviso ni señal alguna. La defensa antiaérea efectuó disparos de advertencia (parece que uno de ellos hizo blanco) ya que eran frecuentes las violaciones del espacio aéreo con carácter intimidatorio, por lo que se internó en el mar, en el que cayó próximo a la costa y a unos 20 Kms. del aeródromo.

El 10 de abril de 1958 finalizó nuestra presencia en Cabo Juby con su entrega a Marruecos.

Inmediatamente al sur de Cabo Juby, nos encontramos con el Sáhara Español, hoy Sahara Occidental integrado en Marruecos.

Una vez que nuestros derechos y límites territoriales en el Sáhara fueron consensuados con Francia en 1902, el gobierno encomendó al Capitán D. Fernando Bens Argandoña la ocupación efectiva de los territorios, que se consolidó con la presencia de un destacamento de la Escuadrilla Colonial en Villa Cisneros.

La capitalidad de la colonia se estableció en El Aaiún localidad que fue dotada de una pista de aterrizaje de tierra que durante muchos años sólo contaba con la radio como único sistema de ayuda a la navegación aérea; y que hasta 1950 fué de uso casi exclusivamente militar.

Iniciados los años 20, fue cobrando importancia el aeródromo de Villa Cisneros como punto de escala de diversas líneas, que fue creciendo a la par que los vuelos aumentaban sus destinos.

El 9 de febrero de 1927 y en el transcurso de su viaje de regreso de Bata (Guinea Ecuatorial) a Melilla, llegó a Villa Cisneros la Patrulla Atlántida después de haber recorrido ya 11.053 km. del raid. Estaba formada por tres hidroaviones Dornier Wal denominados «*Andalucía*», «*Cataluña*» y «*Valencia*» al mando del Comandante D. Rafael Llorente Solá.

Más tarde, el 17 de mayo de 1935 Villa Cisneros es visitada en el transcurso del raid de D. Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera, que como ya hemos visto se dirigía a Méjico desde Santander. Al sobrevolar el poblado decidió descender para saludar a sus moradores, viendo que le vitoreaban efusiva y afanosamente, por lo que decidió aterrizar. Ya en tierra fue agasajado por el Comandante Militar, para poco después de una hora reemprender el vuelo.

Cuando el 22 de setiembre de 1946 IBERIA inauguró sus rutas a Sudamérica, eligió Villa Cisneros como escala en su primer vuelo antes de realizar el salto a Natal (Brasil). Fue con el cuatrimotor Douglas DC-4 matriculado EC-DAQ que invirtió 36 horas de vuelo en toda la singladura, que fue la inicial en que IBERIA dispuso de azafatas³, concretamente cuatro, siendo la primera contratada D^a Ana Marsans Cantatarell. Uno de los tres pilotos era D. Teodosio Pombo Alonso-Pesquera, hermano de D. Juan.

El 14 de Marzo de 1968 un avión Focker 27 «*Friendship*» de la compañía española SPANTAX en vuelo de Gran Canaria a Villa Cisneros tuvo contacto con un OVNI, que si bien no fue el primero en ser avistado en la historia de la aviación española, su expediente formó parte del primer lote en ser desclasificado 24 años más tarde⁴, aunque sin aportar aclaración o explicación convincente alguna. Alrededor de las 21:30 horas y disponiéndose el Focker a aterrizar en destino, volaba a unos 700 metros de altura cuando su piloto observó una potente luz que discurría en paralelo, que no correspondía a ningún otro tráfico identificado y que tras una meteórica maniobra ascendente desapareció. También, al despegar el aparato para efectuar el vuelo de regreso, el fenómeno acompañó al avión durante casi todo su recorrido.

El 12 de enero de 1976, fecha de la entrega oficial del Sáhara Español a Marruecos y Mauritania, despegó de Villa Cisneros un C-212 Aviocar pilotado por el Coronel D. Francisco Torres, jefe del Sector Aéreo del Sahara, con los 10 últimos militares de alta graduación que allí permanecían. El 28 de febrero y a presencia del representante del gobierno español Teniente Coronel D. Rafael de Valdés Iglesias, se

³ Antes de la Guerra Civil la compañía LAPE intentó dotar de camareras a bordo sus vuelos de París a Madrid, pero el proyecto no progresó. Aunque la Real Academia Española de la Lengua proponía para ellas el nombre de «provisoras» (proveedoras o abastecedoras), al final se utilizó el neologismo «azafata» derivado del árabe «as-safat» con el que se denomina a las camareras de las reinas moras.

⁴ Toda la información OVNI fue declarada confidencial desde 1968 por el Ministerio del Aire, siendo desclasificada progresivamente con el paso del tiempo.



Pombo con el Tte. Flores y un operario del Aerodromo de Port Etienne (1935). Foto de Jesús Flores Thies.

procede a la 11:35 horas al arriado de la última bandera española en el Sahara, que aún ondeaba en la Secretaría General de El Aaiún, siendo el DC-9 de Iberia «*Ciudad de Vigo*» (EC-BPG) el avión en el que nuestros representantes salieron con destino a España.

Otra población importante del Sáhara Español fue La Agüera que hoy se encuentra abandonada. Es la más meridional y se encuentra situada en la península de Cabo Blanco, por la que discurre longitudinalmente la frontera con Mauritania. No dispuso de pista de aterrizaje propiamente dicha hasta poco antes del abandono del territorio; pero sin embargo hubo presencia de la aviación desde los primeros tiempos de ésta.

Cuando el Coronel Bens llegó a La Agüera en 1920 una de sus prioridades fue habilitar una precaria explanada, en la que los aparatos de la época pudiesen operar. La arena se apisonaba de la manera que se podía cuando iba a haber operaciones, y a lo largo del área de aterrizaje se improvisaban unas hogueras que indicaban a los aviadores tanto la situación de aquella como la dirección del viento.

Tal situación de precariedad continuaba aún en mayo de 1935 cuando D. Juan Ignacio Pombo realizaba su raid de Santander a Méjico, por lo que aterrizó en la pista de Port Etienne a dos kilómetros de La Agüera, ya en territorio mauritano y por lo tanto francés en aquel entonces. Pero de cualquier modo fue amistosamente recibido e incluso el Teniente Flores, Segundo Jefe de La Agüera acudió a visitarlo de uniforme y acompañado de su esposa la señora Thies, evidenciando así las buenas relaciones con los franceses.

También en aquella época un hidro Dornier Wal hacía servicio de estafeta, dejando caer sobre el fuerte durante su pasada la correspondencia, prensa y pequeños efectos.



Breguet XIX similar al del Capitán Cipriano Rodríguez y el Teniente Carlos Haya. Foto de Germán Varela Fernández.



La Patrulla Atlántida sobrevolando Santa Isabel antes de amerizar. Foto de autor desconocido.

El Sáhara Occidental, como ya hemos indicado, fue entregado oficialmente a Marruecos y Mauritania el 12 de enero de 1976, fecha en que finalizó el Imperio Español.

Y finalmente llegamos a lo que hoy es la República de Guinea Ecuatorial, y que en su momento fueron las provincias de Fernando Poo y Rio Muni, denominadas anteriormente Territorios Españoles en el Golfo de Guinea.

Estos, y la nación a la que han dado paso, están formados por una zona insular (islas de Fernando Poo, Corisco, Annobón, Elobey Grande, Elobey Chico y otros islotes de menor entidad); y una zona continental denominada Rio Muni. En ambas existía desde antiguo presencia española, aunque en 1910 España y Francia fijaron los límites definitivos del territorio.

La lejanía con la metrópoli y la necesidad de explorar Africa hizo que ya en 1926 Guinea recibiera la primera expedición aérea, a cargo de la Patrulla Atlántida, formada por tres hidroaviones Dornier-Wal que al mando del Comandante D. Rafael Llorrente Solá amerizó el día de Navidad en la rada de Santa Isabel de Fernando Poo después de haber salido de Melilla y realizar escalas en Casablanca, Las Palmas, Port Etienne, Dakar, Conakry, Monrovia, Abidjan y Lagos.

Este raid, que también tenía como misión la realización de diversos cometidos aero-fotográficos, supuso para su Comandante el reconocimiento de la Asociación Internacional de Aviadores que le otorgó el Segundo Premio Harmon (con el que sólomente contaba el mítico aviador Mr. Charles Lindberg), por haber regresado a su base con su patrulla íntegra después de haber recorrido más de 15.000 kms.

El día de Navidad de 1931 aterrizaba en Bata el raid procedente de Sevilla a cargo del Capitán D. Cipriano Rodríguez Díaz («*Cucufate*») y el Teniente



Aeropuerto de El Aaiun en 1970. Foto de Marcelo Rodríguez Taravilla.

D. Carlos Haya González en vuelo directo y rectilíneo a través del desierto del Sáhara a bordo de un Breguet XIX «*Gran Raid*» después de recorrer 4.572 kms.. Fue la primera ocasión en la que en vuelo directo se enlazó la metrópoli con nuestra colonia. Durante su estancia en ella realizaron diversos vuelos de reconocimiento, principalmente en la zona continental, que resultaron de gran interés y utilidad para las autoridades locales.

Otras dos importantes expediciones aéreas a Guinea se realizaron en 1936 por aviadores civiles. La primera fue la de D. José María Carreras Dexeus, que atravesó el desierto del Sáhara llegando a Bata el 11 de enero, y permaneció durante mes y medio en la zona del Golfo de Guinea para realizar diversos vuelos de exploración examinando las posibilidades de explotación forestal. D. Rafael ingresó en la R.A.F. durante la II Guerra Mundial y fue uno de los pilotos que intervino en el traslado de Winston Churchill para su asistencia a la conferencia de Yalta.

El segundo raid aéreo de 1936 fue el de D. Lorenzo Richi Alvarez que llegó a Santa Isabel de Fernando Poo el 21 de enero, y el 3 de febrero a Bata. Su finalidad era estudiar las posibilidades de



Bristol 170. Foto de autor desconocido.



Llegada del primer vuelo comercial directo de Madrid a Guinea (1941). Foto Archivo Iberia.

enlace aéreo con la metrópoli en combinación con las líneas aéreas existentes, que desde territorios del entorno enlazaban con Europa.

Las primeras conexiones aéreas regulares establecidas con Guinea Ecuatorial fueron las que a principios de 1949 dispuso AVIACO desde Canarias con escalas en Villa Cisneros (Sahara Español), Bathurst (Gambia), Freetown (Sierra Leona) y Accra (Ghana), empleando para ello dos aviones Bristol 170 Freighter Mk 2I5.

Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO) se fundó el 18 de Febrero de 1948 con capital vasco y el objetivo exclusivo de dedicarse al transporte de mercancías perecederas producidas en España, aunque también contemplaba para un futuro inmediato la realización de tráfico irregular de pasajeros, es decir de vuelos charter. Desapareció como marca en 1999.

Después de AVIACO fueron IBERIA, SPANTAX y finalmente SPANAIR, las compañías que establecieron vuelos entre Madrid y Guinea; pero también cabe señalar la aportación del Ejército del Aire a las comunicaciones aéreas entre Fernando Poo y Rio Muni, ya que desde 1979 hasta 1994 existió un destacamento de aviones C-212 Aviocar⁶ que trasladaban gratuitamente a los guineanos, sus enseres e incluso algún ganado, entre las islas y el continente. Uno de estos aviones cayó al mar tras su despegue de Bata el 2 de enero de 1987 pereciendo la totalidad de sus 25 ocupantes entre pasaje y tripulación, formada por los Capitanes D. Rafael Salcedo Aguilar y D. Joaquín Castro Rodrigo, y el Subteniente D. Evaristo Alvarez Cires. Fué el primer

accidente con víctimas mortales de un Aviocar de bandera española.

Como curiosidad relacionada con estos vuelos de cooperación, indicar que en el primero de ellos –por casualidad y sin previo conocimiento de las autoridades españolas– viajó el depuesto presidente Macías que fue trasladado desde Bata a Santa Isabel para su juicio, en el que resultó condenado a la pena capital.

En el mes de marzo de 1969, ya alcanzada la independencia, Guinea generó una grave crisis antiespañola que obligó a la evacuación de los casi 3.500 colonos aún residentes previa concentración en Malabo y Bata. La evacuación también se realizó por aire, principalmente IBERIA pero auxiliada por las ya desaparecidas AVIACO y SPANTAX, que fue una compañía española fundada en 1959 como SPAIN AIR TAXI y operó hasta 1988. Para la concentración en Santa Isabel de colonos y familiares residentes en la zona continental se emplearon algunos aviones de hélice Convair Metropolitan 440 con capacidad para 48 pasajeros, que después embarcaban en los entonces modernos y recién adquiridos reactores Douglas DC-87 en vuelo diario a Madrid desde el 1 de marzo.

La independencia de Guinea Ecuatorial, que fue la única colonia española que la alcanzó de una forma consensuada, se produjo el 12 de octubre de 1968.

Y así llegamos al final del recuerdo de la presencia de nuestra Aviación en las antiguas colonias africanas, teniendo presente que **recordar y preservar los méritos de quienes nos precedieron no sólo es un derecho que les corresponde a ellos, sino también una obligación que nos compete a nosotros.** ■

⁵ Este avión bimotor, con un enorme portalón en su proa para la carga de mercancías, incluidos vehículos a motor, podía transportar 4.000 kgs. de carga, 44 pasajeros o diversas combinaciones de ambos. Permaneció en servicio hasta 1964.

⁶ Bimotor de fabricación española del que fueron construidas 481 unidades, más 176 bajo licencia. Operado por 31 países en su versión militar, y por 50 compañías civiles, constituye el mayor éxito de la industria aeronáutica nacional.

⁷ Fue el primer reactor comercial operado por una compañía española. Estaba dotado de cuatro motores, y tenía una capacidad entre 124 y 259 pasajeros según los modelos y configuraciones. IBERIA recibió tres el 29 de mayo de 1961, siendo el primero de ellos el EC-ARA «Velázquez», que se precipitó al mar 11 años después en la aproximación al aeropuerto de Gando.

Ahora tu móvil también es tu cartera.

¡Ya puedes salir de casa solo con tu móvil!

Fácil, rápido y seguro.



Paga las compras solo con tu móvil.
(Android + NFC)



Envía y recibe dinero de tus amigos con *Bizum*.



Retira efectivo en cajeros sin tarjeta con *PagoAmigo*.

Consulta los vídeos explicativos en nuestra web.

En Caser, queremos comunicarnos contigo

Es el momento de emprender
y somos tu mejor opción.

¿ACEPTAS?



El apoyo en las nuevas tecnologías, el servicio global, la presencia en todo el territorio y nuestro apoyo constante, hacen de Caser todo un referente de la Mediación Profesional.

 **caser**
seguros

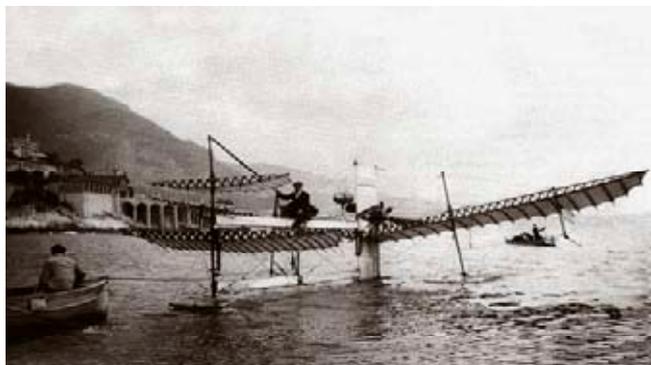
Los primeros hidroaviones españoles

DAVID LAVÍN BORDAS*

Los comienzos de la Hidroaviación

EN LOS TIEMPOS en los que se comenzó a desarrollar la aviación, hubo varios intentos de conseguir alzar el vuelo con un aeroplano desde una superficie lisa y «blanda». No se consiguieron grandes avances hasta que el 6 junio de 1905 Gabriel Voisin despegó con un hidroplano remolcado por una lancha rápida sobre el río Sena. Se trataba de un aparato biplano con 50m² de superficie alar, desprovisto de motor, con el que consiguió alzarse hasta los 15 metros de altura durante 600 metros.

Sin embargo, no fue hasta el 28 de marzo de 1910 que el ingeniero francés Henri Fabre logró despegar con un aparato por sus propios medios y realizar un vuelo de 1.650 metros para después posarse suavemente sobre el agua. El aeroplano fue denominado *Le Canard*. Voisin, que seguía muy de cerca las evoluciones de su compatriota, compró varios de los flotadores que había ideado Fabre y los acopló a su biplano, al que también denominó *Voisin Canard*, consiguiendo alzar el vuelo en octubre de ese mismo año.



Henri Fabre sobre su hidroplano *Le Canard* en 1910.

Pocos meses después el americano Glenn Curtiss lograba volar con su hidroavión en la bahía de San Diego. En 1911, el francés François Denhaut desarrolló la primera hidrocanoas, que posteriormente evolucionó en conjunción con la casa Borel. A partir de estas fechas empezaron a aparecer varias versio-

* 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.

nes adaptadas con flotadores de los aeroplanos más utilizados.

Del 24 al 31 de marzo de 1912 tuvo lugar la primera gran competición de hidroplanos del mundo en Mónaco, en la que participaron siete tipos distintos de aparatos, siendo el ganador de la prueba Jules Fischer con un *Henry Farman* biplano con motor *Gnôme* de 70HP.



Paulhan conversando con miembros del Aero-Club Guipuzcoano en la playa de la Concha.

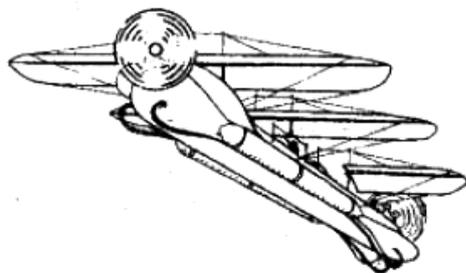
En España la primera muestra de hidroaviación se pudo ver en San Sebastián los días 13 a 19 de abril de 1912 cuando el piloto francés Louis Paulhan realizó unas interesantes experiencias con su hidroplano *Paulhan-Curtiss*. Año y medio después, también en la bahía de San Sebastián tuvo lugar el primer concurso de hidroplanos de nuestro país contando con



Maurice Farman en vuelo sobre un *Sánchez-Besa* durante el concurso de San Sebastián.

la participación de 6 pilotos, ninguno español. El vencedor fue Eugène Renaux con un *Maurice Farman MF-8*.

Los primeros hidroaviones españoles La Aeronave Grau

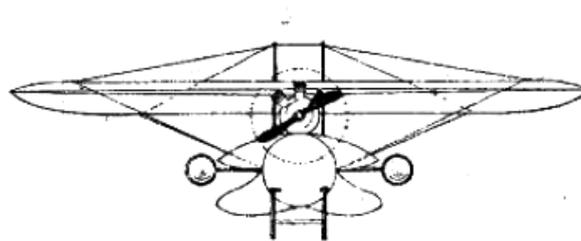


Perspectiva del hidropiano en vuelo.

A comienzos de 1913 se publicó el trabajo realizado por el modesto obrero Acadio Grau, en el que presentaba un hidropiano con el que aseguraba sería capaz de atravesar el Atlántico y obtener el premio de 500.000 francos que ofrecía EEUU al primero que lo cruzara, siendo la salida por el norte de Inglaterra y la llegada por Nueva York.

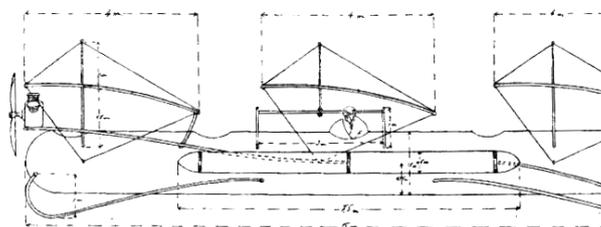
Afirmaba el joven que el aparato sería insumergible y contaría con dos motores. Según sus cálculos, al tener un reducido peso y buena aerodinámica alcanzaría los 150-200 kilómetros a la hora. También se desenvolvería muy bien en el agua gracias a unas aletas traseras de un metro de ancho. Además: «Las alas, muy resistentes y de nueva construcción, tienen tres movimientos, llamados graduación de ángulo de ataque, equilibrio longitudinal y equilibrio lateral; con estos tres movimientos quiero lograr la estabilidad completa» explicaba el autor.

El diseñador estimaba que serían necesarias 30.000 pesetas para la construcción del aparato,



Vista de frente de la Aeronave.

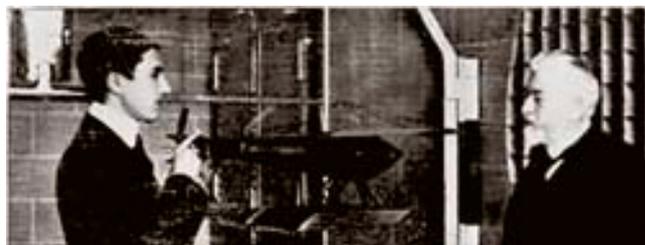
pero desgraciadamente, y pese a sus esfuerzos, el vehículo aéreo no parecía alcanzar las prestaciones anunciadas, por lo que nunca llegó a pasar del papel.



Corte longitudinal de la Aeronave Grau.

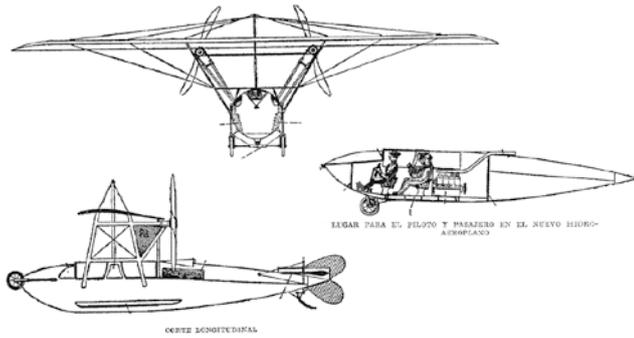
El Hydravión

Durante el verano de 1913 el inventor César A. de Condé Mora y el distinguido *sportman* Eugenio Álvarez Hernández idearon y construyeron en París el primer hidroavión de diseño enteramente español. Las pruebas, realizadas sobre un modelo a escala en el laboratorio aerodinámico de Alexandre G. Eiffel, fueron plenamente satisfactorias, lo que les valió las felicitaciones del famoso ingeniero francés y el reconocimiento de las autoridades del Centro Militar galo.



César A. Condé y Alexandre G. Eiffel.

De diseño totalmente innovador, fue calificado en el Salón Aeronáutico de París como «*lo más nuevo y original presentado en 1913*». El prototipo construido constaba de un casco de forma fusiforme de



Esquema del Hydravion.

8 metros de largo por 1,30 metros en su máxima sección y estaba especialmente diseñado para ofrecer la mínima resistencia de penetración tanto en el aire como en el agua. En el interior del casco se alojaba un motor *Le Rhône* de 80 HP refrigerado por agua así como piloto y pasajero. Disponía de dos alas rígidas totalmente metálicas con una envergadura de 12 metros y medio. En la parte posterior, dos magníficas hélices *Chauvière* giraban a 600 rpm, accionadas por una única cadena sin cruzar, siendo ésta una de las muchas patentes ideadas por Condé.



El Hydravion de Condé y Álvarez ideado y construido por ellos mismos.

El *Hydravion*, como fue denominado, después de las pruebas realizadas por espacio de tres meses en el Sena, donde permaneció bajo toda clase de inclemencias demostrando la solidez del aparato, se trasladado a Barcelona donde fue montado en los astilleros de Casa Antúnez.

Para continuar con los ensayos, en julio de 1914 la aeronave se echó al mar y se hicieron pruebas de remolque y de motor. El 24 de agosto Benito Loygorri, el piloto nº 1 de España, realizó felizmente pruebas de navegación con mar movida, avance en recto, virajes cerrados y «ochos» ante un nutrido grupo de personas y periodistas en la playa de los astilleros Burell, ayudado eficazmente por el propio Condé, Enrique Campuzano y Leoncio Zubiburu. Parece ser que posteriormente realizó diversas prue-



El Hydravi6n de César A. Condé y Eugenio Álvarez en el agua en Casa Antúnez, Barcelona.



César A. Condé Mora y Eugenio Álvarez Hernández junto al primer hidroavión español.

bas el atrevido mecánico Antonio Felipe que tenía avanzados conocimientos de aviación, pues había trabajado como mecánico en la fábrica del constructor de aviones Borel. Felipe experimentó pruebas de motor que fueron plenamente satisfactorias y en una de esas pruebas, la aeronave se elevó y se estrelló contra las aguas quedando el piloto herido de diversa consideración y el hidroavión fuertemente dañado.

El Hidroplano Mendizábal



Playa de la Ampolla. A la izquierda, junto al borde, se aprecia el hangar del aparato.

Casi al mismo tiempo y también en Barcelona, otro interesante prototipo diseñado por los distinguidos ingenieros españoles Carlos y José Mendizábal, probaba las aguas del Mediterráneo.

Construido en Alemania, fue llevado al barrio marítimo de Ampolla, cerca de Tortosa, donde el ingeniero germano Alfredo Boll ayudado por Rafael, hijo de Carlos Mendizábal, levantó un hangar para montar el hidroavión. La forma del hidroavión era completamente distinta de los usuales, pareciendo que se habían acoplado un par de monoplanos de los actuales para constituir un todo íntimamente unido. El 27 de julio de 1914 se realizó la bendición del aeroplano asistiendo numerosísimas personas, así de Tortosa como de Ampolla y pueblos cercanos, amablemente invitadas por los señores Mendizábal.

Las características del aparato eran 10 metros de cruzamen por 10 de longitud y 1.600 kilogramos de peso en marcha. Dos motores de 85 caballos cada uno, de la casa Daimler tipo *Mercedes*, y tenía capacidad para llevar en las dos barquillas cuatro viajeros y el piloto.

Montado el aparato se hicieron las pruebas de los motores, siguieron las de impermeabilidad de los flotadores y las de navegación, revelando sus excelentes condiciones náuticas, virando según un radio cortísimo, y alcanzando desde los primeros momentos velocidades de más de 30 kilómetros por hora. Todas ellas bajo la dirección de los hermanos Mendizábal y del experto piloto don José González Camó, capitán de caballería del regimiento de Santiago y poseedor de la licencia nº 9 del Real Aero-Club de España.

Los autores del proyecto se dieron por satisfechos con los datos así acopiados, y demoraron, prudentemente, el primer vuelo de su aparato. No se trataba



El hidroavión Mendizábal en el hangar.

de salir solamente, sino de volver al agua, sin detrimento del aparato, y sobre todo de sus tripulantes. La forma y materiales de las proas del aparato, tal como lo construyó la casa alemana, no inspiraban la confianza absoluta que era menester para hacerles arrastrar el choque violento que significa su entrada en el agua con una velocidad de 14 ó 15 metros por segundo. Además, la lona empleada para revestir los cuerpos no había dado, como sus constructores afirmaban, un rozamiento inferior durante la marcha de lo que hubiera dado un forro de madera, sino más bien al contrario.

En vista de ello, los diseñadores dieron por ultimada esta primera etapa de sus experimentos, para reformar los mencionados detalles, tarea a la cual procedieron en Ampolla, pues dada la escasa importancia de las reformas requeridas, podían llevarlas a cabo los operarios de la localidad, recibiendo de los centros de producción los materiales necesarios.

Tras estas pruebas, el aparato ideado por los señores Mendizábal parece que tuvo algún accidente en alguna de las pruebas y finalmente fue trasladado a los talleres de la Maestranza de Guadalajara del Cuerpo de Ingenieros del Ejército. ■



El hidroavión al regreso de las pruebas.

Las aviadoras soviéticas en la Segunda Guerra Mundial

Comentario especial para RESCATE de

JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ

*Filólogo, jurado en concursos literarios
Cinéfilo habitual de la sección de Cine en RESCATE
Miembro del Círculo Aeronáutico Jesús Fdez. Duro*

**Libro: «LAS BRUJAS DE LA NOCHE»
de Lyuba Vinogradova**

La autora nació en Moscú en 1973, especialista en historia contemporánea rusa y en la Unión Soviética. En 1995 conoció a Antoni Beevor con el que trabajó en labores de investigación para la gran obra que el británico escribió: «Stalingrado». Es coautora junto a Beevor de «Un escritor en guerra - Vasili Grossman en el ejército rojo 1941 -1945».

¡Chicas, a pilotar aviones!

El Gobierno soviético en su afán de dar un gran salto adelante en la industrialización de una nación atrasada, había proclamado la total igualdad de los sexos. Ninguna ocupación estaba vedada a la mujer que podía trabajar en cualquier sector en igualdad de condiciones, desde la construcción del metro de Moscú, conducir tractores o pilotar aviones. Esta igualdad era más bien en la teoría que en la práctica, como se observará en el trato que, al principio, recibieron las pilotos, navegantes y mecánicas que hubieron de superar distintos grados de discriminación.

A pesar de la importancia de la actuación de las aviadoras soviéticas sus hazañas no eran muy conocidas y hasta el año 2009 la autora no tuvo conocimiento de su existencia. Lo que caracteriza a estas jóvenes de distintos ámbitos sociales es el gran amor a su patria, su valentía y capacidad de sacrificio y la pasión por volar y destruir al enemigo.

Eran de una ingenuidad conmovedora y una fe ciega en el partido y sus dirigentes como prueba el comentario de Marina Raskova, que tenía la Estrella de Oro de los Héroes de la Unión Soviética y que reunió a un grupo de jóvenes mujeres de su misma condición para convertirlas en pilotos de guerra que sembrarían desde el aire la muerte en las filas alemanas.

En 1938, dentro del programa de vuelos de larga distancia, a bordo de un gran bombardero Túpolev ANT-37, con un mal tiempo impredecible para el mes de septiembre, llegó a los Urales sin más orientación que la de sus instrumentos y hubo de hacer frente a un peligro añadido cuando el aeroplano comenzó a



Briefing a pie de pista.

helarse. Cuando llevaban ya nueve horas en el aire se congelaron el emisor y el receptor del aparato y perdieron todo contacto radiofónico. El indicador del combustible señalaba que apenas tenían suficiente para media hora y Raskova se vio obligada a saltar en paracaídas. Aterrizó en un bosque en el que anduvo perdida diez días y durante una de las últimas noches soñó que el camarada Stalin la reprendía por haber sido una mala navegante. Avergonzada al máximo por la palabras de «la persona a la que más amaba», tal como definió al dirigente, prometió mejorar. ¡Hasta ese extremo llegaba el amor y la fe en los superiores de aquellas jóvenes aviadoras!

El 15 de octubre de 1941 Moscú estaba esperando a la Wehrmacht. El pánico que atenazaba a la capital era comparable al sufrido en septiembre de 1812 tras la entrada de los soldados de Napoleón. Sin embargo, el bullicio y el ruido que había en el palacio de Petrovski, producido por la voces del grupo de muchachas más numeroso que hubiese conocido el edificio, representaba un gran contraste.

Se encargaba de poner orden un puñado de mujeres de uniforme militar: la capitán Militza Kazárinova, la capitán Yevdokía Rachkévich, Vera Lomako, aviadora de gran fama, y una o dos más. A su lado había varias decenas de mujeres con la boina con la estrella roja y la chaqueta azul propias de los clubes de vuelo, el uniforme de las instructoras que había sido difundido en los carteles de la Asociación



Marina Raskova.

de Ayuda a la Defensa, la Aviación y la Industria Química (OSOAVIAJIM), el organismo responsable de la formación deportiva y militar de la juventud soviética. El resto vestía de paisano.

Hacia ese lugar se dirigía otra joven de gran hermosura que viajaba en el asiento de atrás de una limusina negra oficial.

Marina Raskova

Aunque solo contaba veintinueve años los periódicos habían hecho que su rostro fuera conocido en toda la URSS. Para millones de ciudadanos tenía algo de mágico: asociaban su nombre al heroísmo y a cuanto tenían de romántico los vuelos a larga distancia. Había recorrido en aeroplano la nación más extensa del planeta, primero a lo ancho y después a lo largo. Había probado el aparato más moderno. Había pasado diez días en solitario en los bosques de Siberia sin apenas víveres y nadie dudaba de que cumpliría con la misión de convertir a aquellas jóvenes que estaban en el palacio de Petrovski en pilotos de guerra. Sentía predilección por la música y la química y, teniendo en cuenta que debía trabajar para comer, se decantó por esta última.

Ejerció durante un tiempo de técnica de laboratorio en una fábrica de productos químicos antes de contraer matrimonio con un científico del mismo

establecimiento. Después de su divorcio y cuando su hija alcanzó cierta edad, volvió a trabajar ahora como delineante en la Academia de la Fuerzas Aéreas. Allí descubrió un mundo completamente nuevo.

Se graduó en la escuela de vuelo del aeródromo de Túshino y después de participar en dos vuelos de larga distancia y tras su aventura siberiana fue la primera mujer que recibió el título de Heroína de la Unión Soviética.

Cualquier equipo que acometiera una misión importante debía incluir siempre a un oficial de la NKVD, la policía secreta de Stalin. Pocos sabían que, a comienzos de la guerra, la comandante de las fuerzas aéreas Marina Raskova era también primer teniente de seguridad estatal, graduación correspondiente a la de comandante del Ejército Rojo.

En 1941 el público soviético la conocía como **aviadora heroica**, leyenda e ídolo de toda una generación. Recibía de los admiradores cantidades ingentes de cartas, muchas de las cuales procedían de aviadoras que no tuvieron la posibilidad de combatir en el frente. Las autoridades no las querían pues en ese año había un gran número de pilotos varones, pero faltaban aeroplanos.

Raskova concibió la idea de formar y encabezar un regimiento de aviadoras militares. La heroica aviadora que servía al mismo tiempo de oficial de la policía secreta, se llevaba tan bien con Stalin que no dudó en acudir al Kremlin para presentarle personalmente su propuesta.

El dirigente dio su aprobación y ella se dispuso a poner en marcha de inmediato el proyecto. Contaba con tantas voluntarias que decidió crear tres regimientos: uno de caza, otro de bombarderos pesados y otro de bombardeo nocturno. A mediados de octubre de 1941 se congregaron en Moscú las futuras pilotos. Stalin le había dejado claro a Marina que solo podían conformar los regimientos aviadoras voluntarias.

Las futuras aviadoras, con una marcada disposición combativa ansiaban atacar al enemigo, pero les bastó ver el atuendo que les ofrecieron para desanimarse.

Los uniformes eran nuevos y se completaban con flamantes botas y cinturones de cuero, pero todas las prendas estaban diseñadas para hombres. Los pantalones les llegaban hasta los pechos, los cuellos de las guerreras les caían hasta el ombligo y no había un solo par de botas de una talla menos que la cuarenta. Los jóvenes varones que se estaban congregando en el palacio para formar una unidad masculina se burlaban de ellas; «No pasa nada, chicas. Cuando llegéis al frente os podéis envolver los pies con papel de periódico».

El 15 de octubre supieron que iban a evacuar hacia Engels al 122º grupo aéreo que era la denominación que se había asignado a los regimientos de Raskova. Aquella ciudad, separada de Sarátov por el Volga, se encuentra a ochocientos kilómetros al sureste de Moscú y a trescientos de Stalingrado río arriba.

El viaje a Engels fue dantesco. Aunque tenían una estufa que ardía en el centro del vagón, este carecía de todo aseo y, así, quien deseara aliviar el cuerpo debía pedir a sus compañeras que la agarraran de las manos mientras asomaban por la puerta abierta las partes adecuadas de su organismo. Valia Krasnoshiókova no olvidaría nunca la vez en que a Tatania Sumarókova se le escurrió un pie y estuvieron a punto de dejarla caer. Superado el susto, la protagonista pudo desternillarse de risa con las demás.

Los víveres que recibieron durante el viaje fueron los mismos que se les iban a suministrar durante todas las hostilidades hasta que los aliados occidentales abrieron un segundo frente. Pan de centeno, arenque y gachas de mijo. En lugar de té se les daba agua hirviendo.

El traslado se prolongó de manera interminable, hicieron falta 10 días para salvar los 800 Km, aunque a ninguna se le hubiera ocurrido quejarse: eran soldados y los soldados no viajan en primera.

Era de noche cuando el 122º grupo aéreo de Raskova llegó al fin a Engels. El oficial de guardia de la guarnición militar las estaba esperando. A continuación las llevó al gimnasio del club de oficiales en donde habían de alojarse las muchachas en literas de dos alturas. Para Marina habían reservado una sala confortable en la que habían colocado una cama de grandes dimensiones sobre una alfombra. Ella hizo retirar ambas cosas de «sus aposentos» y disponer dos camastros para ella y su jefa de estado mayor.

Después de tantos días de alimentos envasados en el tren, las jóvenes se alegraron de que les sirvieran «rubias» (gachas de mijo caliente) en el comedor de la guarnición.

Los hombres de otras formaciones aéreas no tardaron en asignarles el apodo de «las Muñequitas». Al saber que los alumnos varones de la escuela militar de Engels miraban con desprecio a las muchachas, Vera Lomako, célebre piloto de la Unión Soviética que, como Raskova, había establecido varias plusmarcas en vuelos de larga distancia las animó a tratarlos a ellos con fulminante displicencia. Roskova sonreía, sabedora de que llegado el momento, sus aviadoras iban a demostrar que no tenían nada que envidiar a los hombres.

La modesta ciudad que llevaba el nombre de uno de los fundadores del comunismo era, en opinión de los pilotos, un «cuchitril».



Miembros del 122º Grupo Aéreo.

Pero, en todo lo demás, Engels era un lugar inmejorable para adiestrar pilotos. La árida estepa que lo rodeaba era totalmente plana: un gigantesco aeródromo en el que se podía tomar tierra donde le apeteciese al aviador. A esta extensión se unía un invierno la inmensidad del Volga helado como posible pista de aterrizaje.

Todas querían volar, si no de pilotos, al menos de navegantes. Todas las navegantes querían ser pilotos, y todas las pilotos querían serlo de caza. Raskova escuchó a cuantas tenían una reclamación y el valor suficiente para ir a formularla y habló con cada una con seriedad y respeto. Gelia Dokukvidi deseaba ser piloto, pero le expuso la necesidad que tenía el regimiento de bombardeo de navegantes con experiencia de vuelo. A Faiha Pleshivtseva le explicó que, aun cuando sabía que se había graduado en su club de vuelo, la nación acusaba en aquel momento una gran necesidad de su detallado entendimiento de los aspectos mecánicos de los aeroplanos. Casi todas las pilotos profesionales que habían acudido a la llamada de Raskova tras acumular numerosas horas de vuelo en la aviación civil o de instructoras en los aeroclubes acabaron sirviendo en el regimiento de bombarderos pesados. Las que contaban con menos experiencia entraron a ejercer de pilotos de bombardero nocturno o de navegantes. A la hora de tomar decisiones contaba con la asistencia de Vera Lomako, aviadora profesional que había participado en el primer vuelo sin escalas del Mar Negro al Mar Báltico, en el que había servido Raskova en calidad de navegante.

El 7 de noviembre de 1941, conmemoración de la Revolución de Octubre, juraron bandera las integrantes del 122º grupo aéreo. La jura de bandera era ritual de importancia excepcional en la Unión Soviética, tan relevante como la Pascua para los cristianos ortodoxos, aunque más importante por producirse una sola vez en la vida de una persona.

El 586º regimiento femenino de caza fue la primera de las tres unidades. Según las notas de Nina



Pie de ilustración.

Ivákina, quienes lo conformaban estuvieron listas para entrar en acción el 8 de diciembre de 1941. Sin embargo, las posibilidades de volar hasta el frente parecían remotas. Para colmo no tenían cazas. Ya sabían que habían de pilotar el Yakóvlev Yak-1 el caza más moderno de cuantos poseían los soviéticos, pero mientras aguardaban con impaciencia su llegada, seguían practicando con los ajados aviones de pruebas de la guarnición. Los bombarderos ligeros U-2 llegaron a principios de febrero. Eran idénticos a los que habían usado para adiestrarse: ligeros, lentos y con alas de lona. No recibieron paracaídas pues se pensaba que, en caso de fallar el motor, estas aeronaves no tendrían dificultad en planear hasta tierra.

A los pilotos del 587° regimiento de bombarderos pesados se les asignaron los más modernos disponibles. Raskova había volado a Moscú para ver al comisario del pueblo de la industria Aeronáutica, Alekséi Shajurin y le pidió los últimos bombarderos en picado Pletyakov Pe-2. Él estuvo a punto de echarse a reír en su cara. Este aeroplano avanzadísimo disponía de una carga de tonelada y media de bombas, alcanzaba una velocidad de 540 Km/h. y podría volar a gran altitud y descender con un ángulo de entre 50 y 60 grados, lo que le permitía apuntar sus explosivos con mayor exactitud. Shajurín no pudo resistirse a los obstinados argumentos de la heroica aviadora y le prometió que tendría los Pe-2 antes incluso que aquellos regimientos de primera línea de combate que tan desesperadamente los necesitaban.

La primera misión militar que habían de emprender las mujeres del regimiento consistía en hostigar a las unidades enemigas que avanzaban sobre Rostov del Don. Los alemanes habían tomado la ciudad el 21 de noviembre de 1941. Una semana más tarde, el Ejército Rojo consiguió recobrarla. El 588° tenía el cometido de atacar los depósitos de municiones



Ruskova, Osipenko y Grizodubova.

y combustible de los alemanes, sus vehículos y sus tropas de tierra. Había que desmoralizar y privar de sueño mediante bombarderos nocturnos a aquellos soldados a los que no lograsen matar.

En Sarátov, el 586° regimiento de caza se hizo de pronto con un renombre notable en toda la nación. Fue gracias a Lera Jomiakova quién durante una misión nocturna derribó a un bombardero alemán.

A primera hora del 24 de septiembre de 1942 despegó Zhenia Prójorova, al mando del 2° escuadrón con su compañera de ala Lera Jomiakova en misión urgente: los puestos de observación habían alertado de la presencia de una formación de bombarderos enemigos que se aproximaban al paso del Volga. Uno de los reflectores ilumina a un Junker Ju-88, y aunque su artillero disparó a los cazas soviéticos, estos lo derribaron. El Ju-88 que Lera derribó aquella noche fue el primer bombardero alemán derribado en las inmediaciones de Sarátov, así como el primero abatido por su regimiento y la convirtió en la primera mujer que había destruido un aeroplano de dicha clase en combate nocturno.

Poco después falleció y el informe oficial de la división aérea del 9 de octubre de 1942 fue: la teniente Jomiakova se desorientó durante el despegue a causa de la falta de puntos de referencia visibles y perdió el control del aparato que fue a estrellarse contra el suelo. Como era habitual, hubo que castigar a alguien por la muerte de una combatiente convertida en celebridad de forma tan reciente. Los chivos expiatorios fueron Kazárinova, a la que destituyeron como comandante del regimiento y la comisaria de este, Kulikova.

La destitución de Kazárinova acabó con la historia del 586° como único regimiento de caza compuesto exclusivamente por mujeres que haya conocido la Unión Soviética y quizás el planeta.



Lilya Vladimirovna Litvyak.

Lilya Litvyak la rosa blanca de Stalingrado

El primer combate en que participó Lilia Litviak con el 437º regimiento ocurrió el 27 de septiembre de 1942, pasó a los anales del 8º ejército aéreo. A ella y a Beliáieva las incluyeron en una misión dirigida por el coronel Danílov, comandante de la 287ª división aérea. Según la historia oficial del 8º ejército, el escuadrón entabló batalla con dos grupos de cinco bombarderos Junker Ju-88 que se dirigían a atacar la fábrica de tractores de Stalingrado.

Jvóstikov, comandante del regimiento, formó pareja con Litvyak para atacarlos, pero fue derribado. Ella, en cambio, acabó con el bombardero alemán al disparar sobre él desde una distancia de solo treinta metros. Esta técnica de descargar sus armas estando a escasa distancia del objetivo se convertiría en su favorita en combates posteriores. Tras ello, Litvyak se unió a Beliáieva para enfrentarse a los cazas enemigos que habían acudido al auxilio de los bombarderos. Bien compenetrados derribaron un Messerschmitt y compartieron el mérito de la victoria, que incluso se menciona en las memorias de Andréi Yeriómenko, oficial al mando de todo el frente de Stalingrado. Lilia se vio metida en otro combate cerrado durante la tercera salida que efectuó un

día o dos más tarde, este enfrentamiento sensacional hizo que todo el mundo hablase de ella y constituyó el principio de todos los mitos que surgirían en torno a su persona en menos de un año.

Se decía que a Litvyak le habían permitido llevar al aeródromo un aeroplano que acababan de reparar y sobrevolaba en círculos la pista cuando apareció un grupo de cazas alemanes en los que no reparó. Sin embargo vio al fin a los recién llegados, hizo fuego y, además de salvar la vida derribó un Messerschmitt antes de aterrizar. El aviador alemán saltó en paracaídas y fue llevado al cuartel general de la división. Tenía el pecho cubierto de medallas, no era un piloto cualquiera. En aquel tiempo los cazas soviéticos no tenían muchos triunfos de los que alardear por lo que esa victoria tuvo gran valor propagandístico. Las autoridades decidieron interrogarlo y, como era costumbre, presentarle personalmente a quien le había derribado. Acudieron a Ania Skogobogátova, la operadora de radio que había estado en contacto con la piloto y este confirmó que había sido Litviak. La operadora describió la entrevista diciendo que Lidia movía las manos y lanzaba la vista de un lado a otro con el rostro iluminado. Describió como había ascendido con una inclinación notable antes de atacar desde arriba. En ese instante fue cuando exclamó: «¡Ahí va eso!», expresión que se convirtió en su lema cuando atacaba.

Pese a la dificultad que suponía el hecho de pilotar sobre el terreno montañoso del Cáucaso el 588º regimiento de bombardeo nocturno de la comandante Bershaaskaia no sufrió baja alguna y sus ataques resultaron eficaces. Un día, volando con Irina Sebrova sobre la cresta montañosa cercana a Malgobek, Natalya Meklin reparó en uno de los blancos más codiciados de los aviadores: depósitos de combustible. Lograron incendiarlos en la segunda pasada. El triunfo de las brujas de la noche no pasó inadvertido a Tuliénev, responsable del frente que se presentó el 7 de noviembre en la comandancia del regimiento.

Cuando congregado ante sí al regimiento femenino, habló a sus integrantes de las primeras victorias logradas en Stalingrado y les hizo saber que estaban haciendo retroceder al frente hacia el oeste. La unidad infringió las ordenanzas al romper a aplaudir y a exclamar a voz en grito; «¡Bravo!». El comandante no manifestó reproche alguno, el coraje de aquellas muchachas las estaba haciendo merecedoras de un gran respeto entre los puestos más elevados de la jerarquía militar, y, a muchas de ellas, les habían entregado sus primeras condecoraciones. En adelante iban a recibir más atención y distinciones que los otros dos regimientos femeninos o que el resto de unidades de bombardeo nocturno. Entre las mucha-



Lilya Litvyak «la rosa blanca de Stalingrado» con su caza.

chas de Bershánskaia había más héroes de la Unión Soviética que en cualquier otro regimiento de bombardeo.

Pero después de la visita de Tuliénev, la comandante recibió una carta de Vershinim, al mando del 4º ejército aéreo, que comenzaba con un solemne: «!Camarada Bershánskaia y el resto de águilas temerarias, gloriosas hijas de la patria, intrépidas pilotos, mecánicas, armeras y agentes políticos!». Comunicaba que se habían presentado los documentos necesarios para que se les concediese el título de regimiento de guardias, dignidad de inmenso prestigio para cualquier unidad militar.

Se mencionaba «el interés personal que tiene en toda la unidad el camarada Tuliénev». «Os envié ciertos accesorios, necesarios aunque no comunes, para vuestro bienestar personal». El comandante del ejército aéreo estaba resolviendo en persona el problema de la ropa interior para las clases de tropa y suboficiales. Podían considerarse unas privilegiadas: otras combatientes tuvieron que esperar a 1944 antes de recibir prendas íntimas femeninas.

Marina Raskova , heroína de la Unión Soviética, eminente aviadora rusa, ha concluido su gloriosa trayectoria

Cercana la nochevieja de 1943, el 587º regimiento de bombarderos pesados recibió la orden que tanto habían esperado sus integrantes: volar al frente de Stalingrado. Parte del regimiento partiría del frente de Kalinin, donde había estado efectuando sus operaciones. El resto desde Engels. El 2º escuadrón a las órdenes de Klava Formichiova sufrió pronto su primer revés: en el momento del despegue falló uno de los motores de Mariya Dólina. Aunque logró efectuar un aterrizaje de panza sin contratiempos, se quedó atrás y no consiguió salir en busca de su escuadrón hasta el 4 de enero. Raskova y dos dotaciones más también se habían visto retenidas y despegaron con retraso del otro frente.

El tiempo no era el mejor para volar y «Masha» tuvo que hacer escalas prolongadas. Tra tomar tierra en una base aérea para repostar acudió al comedor con su tripulación y por la expresión sombría de los aviadores supieron que debía haber ocurrido algo malo. Masha, su navegante Galia Dzhmkóvskaia y su artillero Iván Soliónov, los miraron extrañados hasta que alguien anunció: -¿De verdad no os habéis enterado? Han matado a la comandante de vuestro regimiento.

-¿ Qué dices?— repuso «Masha» alzando la voz. ¡No deberías bromear con esas cosas!

Alguien le tendió un periódico que confirmaba la noticia: «El 4 de enero de 1943 murió M. Raskova en un accidente de aviación mientras se dirigía al frente de Stalingrado». Se había estrellado a causa de la baja nubosidad mientras volaba de Arzamás a Sarátov con las dos formaciones rezagadas. Su cadáver se trasladó a bordo de un U-2 a la fábrica aeronáutica de Sarátov. El director, Levin, informó de lo ocurrido a sus superiores y recibió instrucciones de preparar el cuerpo para que llegase a Moscú por la mañana.

Tras oír la noticia, «Masha» Dólina, siguió su camino en busca de su unidad. Cuantos la integraban estaban consternados: pilotos, artilleros, navegantes y técnicos. «Se celebró un funeral doloroso en el que no dejó de llorar nadie del regimiento». Toda la nación estaba de luto. Su muerte y sus exequias acapararon la primera plana de todos los diarios nacionales. Pravda escribió en un editorial titulado «Moscú asiste al funeral de Raskova»:

«Desde los altos techos caen en cascada cintas de crepé negro hasta la base de la urna en que reposan las cenizas de una de las mujeres más notables de



Litvyak, Budanova y Kuznetsova en Stalingrado, 1942.

nuestro tiempo: la Heroína de la Unión Soviética Marina Raskova. Su Estrella de Oro y sus dos medallas de la Orden de Lenin relucen sobre terciopelo carmesí ante el pedestal.

Representantes del Gobierno soviético, comisarios del pueblo, héroes de la Unión Soviética se encuentran hoy al lado del féretro...

...Han dado las tres, hora a la que emprenderá su último viaje al muro del Kremlin, en la Plaza Roja, la urna funeraria. Los restos avanzan hacia el muro. Una salva triple y el fragor de los motores de los aeroplanos que sobrevuelan la Plaza Roja proclaman a Moscú que Marina Raskova, Heroína de la Unión Soviética, eminente aviadora rusa, ha concluido su gloriosa trayectoria».

El comandante Valentín Márkov llegó al 587º regimiento femenino de bombarderos pesados después de la batalla de Stalingrado. Aunque las pilotos consideraban que Zhenia Timoféiva estaba capacitada para dirigir la unidad, los oficiales superiores juzgaban necesario un jefe militar de carrera. Cuando sus superiores quisieron saber si le gustaría comandar la unidad, respondió que no y les pidió buscar a otro. La pregunta era una mera cuestión de trámite: la orden ya estaba firmada y no tenía elección. Lo asaltaron miles de preguntas: ¿Cómo tenía que conducirse con aquellas mujeres que suponía veleidosas e hipersensibles? ¿Cómo iba a inculcarles la disciplina que requerían las misiones de combate? ¿Qué autoridad podía tener él si lo comparaban con su idolatrada Raskova?

Decidió ser justo, estricto y exigente y rezar para que le fuese leve.

Lo cierto es que encajó de forma admirable en su nuevo puesto, si bien todas estuvieron de acuerdo en que costaba imaginar a alguien más diferente de Raskova. Su nuevo comandante era severo y frío y no tardaron en ponerle el apodo de la Daga.

Hizo falta que empezaran a volar con Markov para que se dieran cuenta de que les habían asignado el comandante que necesitaban.

Los pilotos ya no albergaban ninguna duda respecto al personal femenino, y en particular de Lilya Litviak a quien la mayoría consideraba superior a la media a los mandos de un avión. Su nombre aparece con frecuencia en los documentos de la unidad, conocida ya con el título honorífico de 73º regimiento de guardias de caza. «Durante el período del 22, 23 y 24 de marzo de 1943, el regimiento estuvo ofreciendo protección aérea a la ciudad de Rostov—escribió el comandante Krainov en el informe periódico que envió al departamento político—. Durante una incursión efectuada por bombarderos hostiles la alférez Litvyak, miembro del Konsomol, derribó un Junker Ju.87». Algo más adelante vuelve hablar de Lidia: «Con gran coraje efectuó un aterrizaje de emergencia después de ser herida». En su informe mensual más completo escribió: «El 22 de marzo, la alférez Litvyak combatió con valentía con un grupo de bombarderos Junkers Ju-88. El enemigo la hirió y, pese al dolor, prosiguió su lucha, derribó de cerca a uno de ellos». Se convirtió en toda una celebridad. Apareció en un lugar destacado del «Konsomólskaya Pravda» y los hermanos Tur, dramaturgos de renombre que ejercieron de corresponsales de guerra, escribieron sobre ella en el «Halcones de Stalin».

A mediados de junio, Lilya se hallaba ya al mando de una escuadrilla y sus jefes elogiaron el ataque que protagonizó el día 16, cuando interceptó un avión espía

¿Qué clase de hombres sois, para no ser capaces de mantener a salvo a una niña?

Ana Skorobogátova había estado de servicio a la caída de la tarde del primero de agosto. Fue la última vez que oyó la voz de Lilya Litvyak por la radio. Dijo: «¡Ahí va eso!» y guardó silencio. No se sorprendió demasiado porque era algo que ocurría a menudo; la señal radiofónica no era estable y Lilya solía mostrarse taciturna cuando volaba. El día de su desaparición hizo cuatro salidas para acompañar a los Iliushin destinados a atacar a fuerzas de tierra alemanas. En su tercera salida derribó un Messerschmitt. Cuando salió en busca de su aeroplano para despegar por cuarta vez, su mecánico, Menkov, se sintió obligado a disuadirla:

—¿De verdad necesitas hacer tantos vuelos? ¡Hay más pilotos!

—Los alemanes han empezado a usar novatos. No son más que chiquillos y me apetece acribillar a uno más.



Maria Ivanovna Dolina.



Natalia Meklin.

Se habían destinado seis Yak a la escolta de un grupo de ocho Iliushin. Los aviones de ataque despegaron sin esperarlos y, mientras se acercaban al frente, los pilotos de los cazas pudieron ver que habían trabado ya combate cerca de río Mius. Los cazas acabaron con dos Messerschmitt y no sufrieron ninguna baja entre los Iliushin. Solo perdieron el aeroplano de Litvyak, derribado en el momento en que salían de la zona de combate. Sasha Yevdokímov y Borisenko lo vieron desbocarse, aunque sin incendiar y, a continuación, estrellarse. Su piloto no saltó: estaba claro que la habían matado en el aire o, cuando menos, la habían herido de gravedad. Al regresar de la misión, Yevdokímov informó a su comandante de que Litvyak había caído tras las líneas del enemigo en los alrededores de Dimitrievka.

Al día siguiente se presentó en el regimiento Borís Sídney, jefe de la 6ª división aérea de guardias y amonestó a uno de los responsables de escuadrilla: «¿Qué clase de hombres sois para no ser capaces de mantener a salvo a una niña? Todo el 8º ejército aéreo lloraba su muerte.

Al día siguiente salieron en busca del aeroplano siniestrado. Recorrieron todos los pueblos y las quebradas sin dar con nada. Pasado el tiempo, dejaron de buscarla y apuntaron su nombre para siempre en la lista del 73º regimiento de guardias de caza. Todos esperaban que se le otorgaría el título de Héroe de la Unión Soviética con carácter póstumo, pero las cosas sucedieron de modo distinto.

Mes y medio más tarde, cuando un piloto de un regimiento de caza vecino regresó a las líneas soviéticas después de que lo hiciera prisionero el enemigo aseguró que había visto a Litvyak confinada. Valia Krasnoshiókova hubo de presentarse en septiembre ante el Departamento Especial que, por algún motivo, se había interesado de pronto por Lilya. ¿Qué clase de miembro del Komsomol había sido? ¿De qué hablaba? ¿Podía haberse pasado al bando alemán? Valia respondió indignada que había sido una integrante devota del Komsomol; solo podrían haberla apresado si estuviese herida de gravedad; el mero hecho de insinuar que había desertado resultaba ridículo. Los rumores se propagaron y multiplicaron, pues caían en terreno abonado: una piloto de caza joven y hermosa se había esfumado sin dejar rastro.

Si Litvyak hubiese colaborado con los alemanes o si hubiera sido hecha prisionera, no cabe duda de que su aparato de propaganda lo habría anunciado a bombo de platillo.

La madre de Lilya Litvyak, que jamás obtuvo el certificado de defunción de su hija ni, en consecuencia, la pensión que se concedía de manera automática a todo aquel que veía morir en el frente al sostén de la familia, vivió en la indigencia tras la guerra. Para ella, sin embargo, las palabras «ha desaparecido sin dejar rastro» de la comunicación oficial que recibió del 73.º regimiento de guardias de caza eran mil veces preferibles a las de «ha conocido la muerte del héroe», por dejar lugar a la esperanza. ■

Cruz de la Orden del Mérito Aeronáutico para el Director de Rescate

FEDERICO YANIZ VELASCO
General del Ejército del Aire (R)

Un solemne acto

EL DÍA 5 DE JULIO DE 2018 se celebró en la Academia Básica del Aire (ABA) un acto de imposición de condecoraciones, presidido por el general director de Enseñanza del Ejército del Aire Don Enrique Jesús Biosca Vázquez. Entre los condecorados y único civil, estaba don José David Vigil-Escalera Balbona, Presidente de honor del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro y Director de esta revista, a quién se le concedió la CRUZ MÉRITO AERONÁUTICO CON DISTINTIVO BLANCO por Orden Ministerial publicada en el BOD núm. 4 de 2018.

En una mañana con cielo azul y temperatura agradable, se desarrolló el solemne acto. Procedentes de Asturias, asistieron a la ceremonia familiares de José David entre ellos su esposa Encarnita, sus hijos y su hermano. También estuvieron presentes el alcalde de Langreo don José Manuel Sánchez Antuña y un numeroso grupo de amigos, muchos de ellos socios del Círculo Aeronáutico de La Felguera presidido actualmente por Sr. Martín Ferrer. Terminada la ceremonia castrense los condecorados se trasladaron al Pabellón de Oficiales donde entre otros intervinientes don José David pronunció unas palabras de agradecimiento por la recompensa recibida y recuerdo de tan señalado día, entregó al coronel Director don José Antonio Gutiérrez Sevilla un obsequio personal para la ABA, consistente en un busto de bronce del aeronauta Jesús Fernández Duro.

Conozco hace más de diez años a José David y durante este periodo he tenido un trato directo con él en su condición de Presidente ejecutivo del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, como creador y director de la Revista **Rescate** de Historia y Cultura Aeronáutica y como impulsor y colaborador del Festival Aéreo de Gijón. Por su incansable labor y su entusiasmo al frente del Círculo, la Asamblea



José David con la medalla.

General de socios acordó por unanimidad en 2016 nombrarle Presidente de Honor tras su cese como Presidente ejecutivo. Además le distinguió con el título de Aersotero Mayor de honor, la máxima distinción del Círculo, así como con la Insignia de Oro de la asociación.

El afecto de José David por el Ejército del Aire (EA), se ha demostrado por la máxima visibilidad que siempre le ha dado en todas las

actividades de esta Asociación aeronáutica asturiana. Ello se pone de relieve también en que en su Capítulo de Honores y Distinciones la gran mayoría de los galardonados, a su propuesta razonada ante la Asamblea General de socios, son o han sido miembros del EA.

Una trayectoria asociacionista

El condecorado ha tenido en su vida experiencias importantes en el ámbito del asociacionismo en instituciones como la Sociedad de Festejos y Cultura San Pedro y la Obra Sindical de Educación y Descanso. Colaborando con esta última impulsó, organizó y fue el director del Festival Internacional de Cine Cultural, primero de la especialidad que se hacía en España y del que se realizaron seis ediciones. También ejerció, como corresponsal de prensa en La Felguera para diversos medios de comunicación como: La Nueva España; La Voz de Asturias; Radio Nacional y Marca. Esas colaboraciones las hacía gratuitamente, para defender y difundir la importancia y actividad de su pueblo natal. Además ha sido pregonero de las Fiestas patronales de La Felguera y del Concejo de Langreo. Los Impositores/Clientes de la Caja de Ahorros de Asturias, Cajastur lo eligieron para representarles sucesivamente en la Asamblea General, Consejo de Administración y para la Secretaría del Consejo, recibiendo el refrendo por reelecciones hasta que en 2012 deja de presentarse.



El General Jefe del SHYCEA, Gómez Rojo (a la izquierda) impone la condecoración a José David.

Su relación con la aerostación, comenzó en el año 2003 cuando fue requerido por el Presidente de la centenaria y acreditada Sdad. de Festejos y Cultura San Pedro, don Jesús Agustín Menéndez; para que le echara una mano en la idea de levantar un monumento al aeronauta Jesús Fernández Duro. José David se involucró totalmente pues siempre ha respondido a las llamadas de La Felguera, pese a residir en Gijón desde 1970. Él se definía y sigue definiéndose como un felguerino militante y tiene diversas distinciones relacionadas con la zona: la Insignia de Oro de La Salle; Socio de Honor de Festejos de San Pedro; Socio de Honor de la Coral Maestro Lozano; Socio de Honor de la Orquesta Langreana de Plectro y Socio de Honor de la Sociedad Cultural «La Carbonera».

Los pioneros de la Aeronáutica

Don José David suele decir que era alférez de Infantería (de complemento) hasta que el general de división del EA don Bayardo José Abós Coto, natural de Laviana, interesándole por la historia del vuelo le llevó al aire y le dio la «suelta». Desde entonces su objetivo vital ha sido rescatar la historia olvidada de la aeronáutica pionera. Su personalidad altruista y el amor por su tierra, ayudan a explicar su apasionada actividad en el campo aeronáutico y en la difusión de la historia de su paisano, el pionero y creador de la aeronáutica civil española don Jesús Fernández Duro, asturiano y como él natural de La Felguera. El monumento en honor del pionero se inauguró el 21 de marzo de 2004 con la presencia del entonces JEMA Eduardo González-Gallarza.

En un encuentro en La Felguera ese mismo año, el general Abós expuso a la Comisión del monumento que, dado que el año 2006 se cumpliría el centenario de la travesía de los Pirineos, era necesario escribir

la historia de Jesús Fernández Duro y señaló a José David como la persona idónea para escribir esa biografía. Éste aceptó por entender que era un servicio a su querido pueblo. De la familia Duro, poco pudo obtener: las fechas correctas de nacimiento y muerte del aeronauta; algunos objetos como el trofeo Copa de los Pirineos; la Cruz de Caballero de la Legión de Honor francesa; las medallas del Automóvil club de Francia y del Aeroclub de Berlín; y una o dos fotos familiares. Para obtener más información, se trasladó a Madrid donde pasó varias semanas, a su cargo, investigando en los viejos archivos de microfilms de la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional extrayendo lo que a principios del siglo XX se había publicado de su paisano. También contactó con otros investigadores, indagó en archivos franceses y adquirió fotografías y documentos. Tras muchas horas de trabajo, nueve meses más tarde tuvo en sus manos la maqueta de la biografía del aeronauta que cuando fue presentada el general Abós, entonces Jefe del Servicio Histórico y Cultural del EA (SHYCEA), exclamó que aquello era «una tesis doctoral». El autor renunció a sus derechos y, buscando patrocinios, logró realizar dos ediciones del libro: una de 1.000 ejemplares y otra de 2.500. El libro se presentó en un multitudinario acto en La Felguera y posteriormente en el Ateneo Jovellanos Gijón.

La Comisión del monumento acordó crear una Fundación para dar continuidad a sus actividades. Sin embargo, ante las dificultades para hacerlo se creó una asociación sin ánimo de lucro, intitulada Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro. José David fue encargado de redactar sus Estatutos en los que nuevamente refleja su cariño por el Ejército del Aire al que se considera en el articulado como socio protector, previa consulta de aceptación. Entre los objetivos del Círculo se señalan el acercamiento, conocimiento, convivencia e integración de las sociedades civil y militar.

Un centenario por todo lo alto

Cuando el año 2006 llegó el Centenario de la primera travesía aérea de los Pirineos y del fallecimiento del aeronauta, José David fue nombrado Director de los actos del Centenario. Su primera decisión fue contactar con el Jefe de la Casa Real, don Alberto Aza Arias para que los entonces Príncipes de Asturias, aceptasen la Presidencia de Honor del Centenario. En una audiencia con el Príncipe don Felipe, José David se comprometió a enviarle una exhaustiva Memoria de cuanto se hiciera bajo su Presidencia de Honor. Tal memoria se convirtió en un lujoso libro «In memoriam» del que se hicieron cinco ejemplares sin publicidad: uno para los Prín-

cipes de Asturias; otro para el EA; un tercero para Cajastur; un cuarto para el Círculo Aeronáutico y un quinto para el autor-coordinador, el propio José David. El libro en edición ordinaria de 1.500 ejemplares se distribuyó gratuitamente entre los asistentes al acto de clausura del Centenario, a mandos del EA, autoridades civiles del Principado de Asturias y a todos los socios del Círculo Aeronáutico.

En el marco de la celebración del Centenario el año 2006 se realizó un viaje a Pau y se colocó una placa conmemorativa de la primera travesía aérea en un lugar destacado de la ciudad francesa. Otro acto tuvo lugar en el patio del Edificio Histórico de la Universidad de Oviedo donde la Banda y Música del Ejército del Aire dio un concierto. Pero el acto más importante de las celebraciones fue una multitudinaria Jura de Bandera para civiles en una gran plaza de La Felguera. La toma del juramento fue realizada por el coronel Director de la ABA don Pablo Gómez Rojo. Asistieron a la Jura unos dos mil ciudadanos que aplaudieron la arenga del coronel Director y al final del Homenaje a los Caídos. Nuestro director por sus buenas relaciones con la Alcaldesa de Gijón y con el Director General de Cajastur, logró que ambas entidades se comprometieran a financiar un Festival Aéreo que, como «Memorial Jesús Fernández Duro», el JEMA Francisco José García de la Vega había ofrecido al Círculo para dar mayor brillantez al Centenario. La bahía de la playa de San Lorenzo en Gijón sería el escenario ideal. En los días previos al primer Festival Aéreo y con los mismos patrocinios, se llevó a cabo también una Regata de Globos en la que José David se bautizó como aerostero. En el marco de las celebraciones, Cajastur patrocinó, con la colaboración del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, la Exposición «Gestas Aeronáuticas» dedicada a enaltecer los grandes vuelos de la Aviación Militar española. La Exposición tuvo más de cien mil visitantes en las tres semanas.

Una actividad incansable

Tras las celebraciones del Centenario, José David aceptó la Presidencia ejecutiva del Círculo en relevo de su amigo y destacado gestor cultural don Andrés Pañeda Carbajal (†). Uno de sus urgentes objetivos fue el lograr encontrar en La Felguera un lugar apropiado para Sede social. Tras examinar una decena de locales, en el año 2008 suscribió un Convenio de colaboración con el Ateneo Casino para compartir sus instalaciones y dentro de ellas disponer de una superficie de más de cien metros cuadrados para uso exclusivo. Para la rehabilitación de locales como Sede Social se consiguió el patrocinio principal del grupo de alimentación El Arco con el apoyo com-



José David hace entrega, al director de la A.B.A. Col. Gu-tierrez Sevilla, en presencia del gral. director de Enseñanza del Ejército del Aire Biosca Vázquez, de un busto en bronce del aeronauta pionero Jesus Fdez. Duro, como recuerdo personal de su condecoración.

plementario de las empresas asturianas Limpiezas Langreo, Cajastur y Serigraf.

Como primeros objetivos de su mandato, propuso a la Junta Directiva del Círculo: Formar una Biblioteca Aeronáutica con libros y revistas; crear una Filmoteca donde la aviación y la conquista del espacio fueran protagonistas; y dotar a la sede con un simulador de vuelo. El simulador de vuelo ha sido el centro de muchas de las actividades del Círculo contando como instructor principal con el suboficial del EA (R) don José Ortega Fernández de la XVI promoción de la ABA. Donado en 2008 por Cajastur, el año 2017 se ha renovado gracias al apoyo de los grupos de alimentación El Arco y Campofrío.

Entre las actividades realizadas estos años, José David destaca la mencionada Jura de Bandera y el lanzamiento y mantenimiento de la Revista **Rescate** de proyección nacional y gran prestigio. Desde el primer número de **Rescate** correspondiente a septiembre de 2010, José David ha sido su director y coordinador y ha conseguido colaboraciones altruistas de toda España. La joya de la corona habría sido poder culminar el Memorial de Gestas Aeronáuticas, una exposición permanente para la que tenía conseguida la financiación. Sin embargo, cuando se llevaban construidas una quincena de maquetas de gran calidad, en plena crisis económica el Ayuntamiento retiró su compromiso de facilitar el espacio para su instalación. Con las maquetas ya construidas se podría montar una exposición de 500 m². Es de esperar que el proyecto pueda culminarse en un futuro no muy lejano.

El Círculo ha otorgado su máxima distinción, Aerostero Mayor de honor, a los cinco últimos jefes de Estado Mayor del EA. También fueron distinguidos con ese título los generales de división del EA don Bayardo José Abós Coto y don Pablo Gómez



Acompañantes desde Asturias a la imposición de la Cruz del Mérito Aeronáutico al Director de Rescate.

Rojo. Otra distinción «las Alas de la Gritud», ha sido concedida a la ABA y a tres generales de Aviación.

Con ocasión del 75 Aniversario de su creación, el año 2014 el Círculo entregó al Ejército del Aire un «Homenaje en Bronce», consistente en una escultura conmemorativa diseñada y fundida por el escultor del monumento a Jesús Fernández Duro en La Felguera. Al cumplirse los diez saltos de la PAPEA, sumados los de La Felguera y Gijón, el Círculo les obsequió con una escultura en bronce con la figura de un paracaidista, obra del escultor José Luis Iglesias Luelmo. Cuando se cumplió la quinta actuación de la Patrulla Águila en el Festival de Gijón, se entregó al Jefe de la Patrulla una escultura en bronce del busto del aeronauta Fernández Duro, obra del mismo escultor.

Don José David Vigil-Escalera Balbona es miembro correspondiente del Consejo Asesor de SHYCEA, ha colaborado con la Revista AEROPLANO, ha dirigido y coordinado un libro de narraciones breves titulado *Relatos de Aviación*. También ha escrito el prólogo y colaborado en la selección de contenidos del libro «Festival Aéreo de Gijón: 10 años mirando al cielo». Además organiza, en la semana previa al Festival, una exposición de motivos aeronáuticos coordinando la participación de las principales asociaciones aeronáuticas sin ánimo de lucro de Asturias.

A iniciativa de José David se han sido organizados actos de difusión de la figura de Fernández Duro

en: Pau (Francia); Guadix; Gijón; RACE; Museo de Aeronáutica y Astronáutica; Mendoza (Argentina); y en el Centro de Encuentros empresariales y de la Innovación en San Martín del rey Aurelio. Además se han dado charlas y conferencias en Institutos de Segunda Enseñanza y de Formación Profesional para dar a conocer las proezas del pionero aeronáutico español.

El Director de Rescate tiene prácticamente terminado un nuevo libro sobre Jesús Fernández Duro, agotadas las dos ediciones (3.500 ejemplares) del anterior presentado ya en 2005. En este nuevo libro, al igual que en el anterior, dedica un capítulo en el que se destaca la amistad y ayuda que recibió el pionero de los militares de la Aeronáutica. Entre ellos figuran algunos destinados en el Parque Aerostático de Guadalajara y especialmente don Pedro Vives y Vich, don Antonio Gordejuela Causilla, don Emilio Herrera Linares (compañero en varios de sus vuelos) y don Alfredo Kindelán Duany. El capítulo pone de manifiesto como la colaboración de civiles y militares, unidos en su pasión por volar, lograron poner a la Aeronáutica española entre las más avanzadas del mundo.

No he querido dejar pasar este número del segundo semestre para testimoniar la enhorabuena a nuestro Director por el merecido reconocimiento a una labor incansable y hacerlo en esta revista que sin duda ha constituido un importante aval dentro de los méritos que impulsaron la concesión de la Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco. ■

**Indagamos y escribimos para tí.
Hazte con nuestras publicaciones.**



**Visita nuestra web:
www.circuloaeronautico.com**

Miramos al cielo / Pilotamos ilusiones ¡Siguenos, hazte socio!



**¡Miramos
al cielo!**

**¡Pilotamos
ilusiones!**



¡Acompañanos!

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

¡hazte socio!

Sobre un sportman español

UN PREÁMBULO DE PRESTIGIO,
RECOGIDO DE LOS BRILLANTES ARTÍCULOS QUE NOS DEJÓ LA INMORTAL



DOÑA EMILIA PARDO BAZÁN

La Ilustración Artística (núm. 1.267, año 1905)

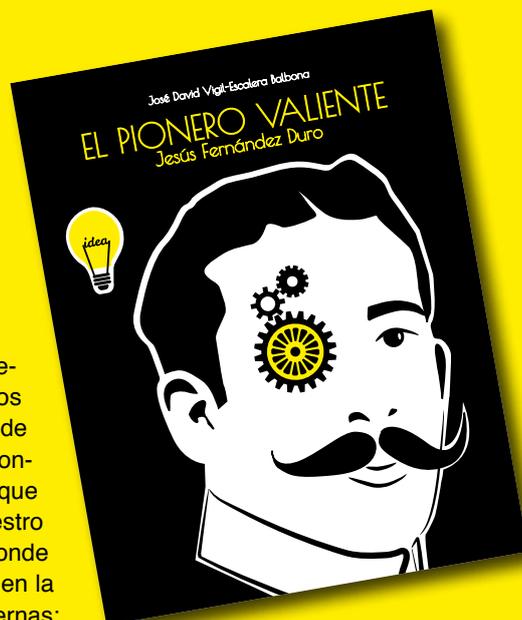
Más que los niños asombrosos, interesan mi atención los aeronautas atrevidos y resueltos. Es verdad que, en materias de valor, nos sentimos siempre doblemente impresionados por las valentías que no seríamos capaces de realizar. La sola idea de ascender en una de esas barquillas cuyo sostén a incommensurable 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.

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.

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.

PROXIMAMENTE, los más pronto que vuestras colaboraciones lo permitan, se publicará un nuevo libro biográfico del aeronauta creador de la aeronáutica civil española, JESÚS FERNÁNDEZ DURO, que a la vez es la historia de la aeronáutica del primer decenio del pasado siglo XX.

El libro será un espléndido volumen de 450 páginas a tamaño A4 (297 x 210 mm) profusamente ilustrado con fotografías de la época y donde **por primera vez se revelan detalles inéditos de algunos de los inventos del biografiado, del asalto sufrido durante su raid en automóvil a Moscú, y de otras muchas intervenciones automovilísticas y aeronáuticas;** el autor JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA (Cruz al Mérito Aeronáutico, Dir. de RESCATE) con rigor histórico, no exento de la admiración de paisanaje hacia el protagonista y revisado su estilo por un maestro filólogo, les ofrece una lectura amena, de fácil lectura y de aportación histórica sobre Fernández Duro y otros personajes de su época. El autor ha cedido sus derechos de edición al Círculo Aeronáutico a fin de que el libro pueda ser difundido a su precio de imprenta. La Asociación sin ánimo de lucro les invita a RESERVAR ANTICIPADAMENTE SU VOLUMEN que le será enviado personalizado mediante dedicatoria y firma original del autor.



**Reservas e información en el e-mail: info@circuloaeronautico.com
o en los teléfonos: 620 837 072 - 670 925 560**

Necesitamos tu ayuda

RESCATE es una revista que no se vende ni en kioscos ni en librerías y que para mantener su publicación tendrá que depender desde ahora del apoyo de sus lectores. Los costes de edición de la revista **RESCATE** no podrán seguir siendo asumidos por el Círculo Aeronáutico Fernández Duro que es una modesta asociación, con un número de socios menguante por causas vegetativas. Para continuar su andadura de ya más de diez años, Rescate necesita el apoyo de aquellas personas que quieran seguir recibéndola y al mismo tiempo apoyar al Círculo Aeronáutico, una Asociación sin ánimo de lucro, que trabaja, al igual que nuestros articulistas, de forma altruista en la difusión de la historia de la aeronáutica en general y de la aviación en particular. Hasta el momento, la edición impresa de **RESCATE** estaba reservada a los socios de cuota del Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro a los colaboradores firmantes de sus contenidos así como a las autoridades y dirigentes de institutos, fundaciones o asociaciones relacionadas con el mundo aeronáutico. Los patrocinios directamente dirigidos a la revista Rescate son solamente de dos entidades **LIBERBANK** y **CASER**, cuya inestimable colaboración nos ha permitido llegar hasta aquí con la política de distribución que acabamos de comentar. Sin embargo, dado el incremento de los costes de edición, para continuar como hasta ahora precisamos reforzar las colaboraciones económicas.

Necesitamos que nos apoyen las personas que nos leen y crean que merece la pena que el Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro y publicaciones como **RESCATE**, puedan seguir existiendo. Ese apoyo se puede materializar con pequeñas contribuciones económicas a modo de cuota de socio (30 euros al año). En el futuro, solamente los socios que paguen esa cuota seguirán recibiendo gratuitamente nuestra revista.

Siendo conscientes de que para los posibles nuevos socios no residentes en Asturias la cuota pudiera parecer excesiva al no poder disfrutar de todas las actividades del Círculo Aeronáutico, se estudiará la situación. Una posible solución, si encajara en la legislación de entidades sin ánimo de lucro, sería establecer **subscripciones exclusivas a la revista**. Por otra parte, si la respuesta que recibimos a esta llamada no es la que esperamos de nuestros amables lectores que nos felicitan por la publicación, el Círculo Aeronáutico se vería obligado a reconsiderar la continuidad de sus actividades y Rescate tendría que dejar de publicarse.

Si ya eres socio de cuota, quizá puedas recomendar a algún familiar o amigo que se una a la Asociación, para mejor garantizar la continuidad de nuestras actividades.

Para facilitar la inscripción como socios, recomendamos acudir a nuestra web y en la página de Inicio y a través del enlace

MAYDAY, MAYDAY Hazte socio,

completar la ficha de inscripción. Todos sus datos serán registrados y tratados de acuerdo con la L.P.D.

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**

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

EL ARCO
alimentos frescos



CISLAN