



IMÁGENES  
DE LA  
AERONÁUTICA ESPAÑOLA

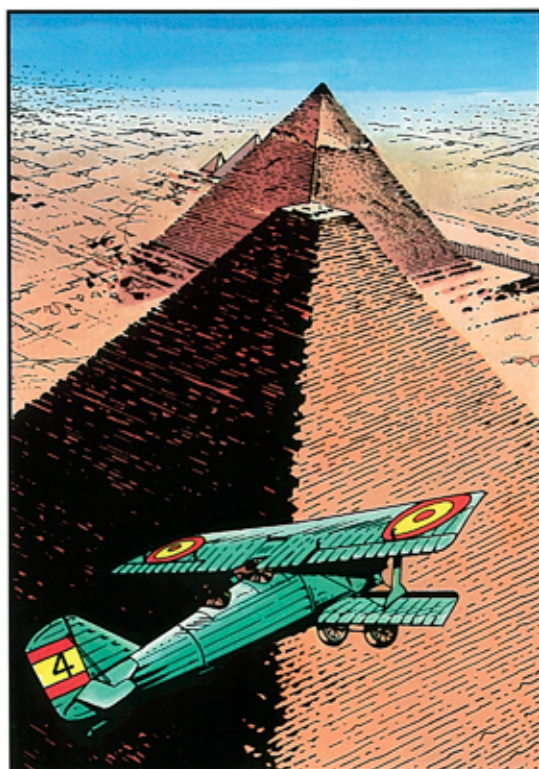
A. GÓMEZ CERDÁ/J.M. CÍCUÉNDEZ  
1926 - 1936 EN BUSCA  
DE LA AVENTURA AÉREA



IMÁGENES DE LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA

# EN BUSCA DE LA AVENTURA AÉREA (1926 – 1936)

Guión y Textos  
Alfredo Gómez Cerdá  
Dibujos  
Juan Manuel Cicuéndez Ortega



MUSEO DEL AIRE

## IMÁGENES DE LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA

---

Colección creada por el  
MUSEO DEL AIRE ©

**Dirección:** José Tomás MORA SÁNCHEZ, General de Brigada de Aviación

La colección IMÁGENES DE LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA relata la grandiosa epopeya de la Aerostación y la Aviación militares en España, desde su creación hasta nuestro más inmediato pasado.

Es obra de escritores y dibujantes especializados y amantes del tema, cuyo propósito es ayudar a conocer mejor las gestas de nuestros aeronautas castrenses. Su método parte de una meditada reflexión histórica, seleccionando los episodios más significativos y sugestivos de cada periodo considerado, que luego se «contarán» con ayuda de atractivas y cuidadas escenas, para que ilustren al lector en la más pura expresión de esta palabra.

Va dirigida a todo tipo de lectores, aunque se destine preferentemente a los adolescentes, por ser ellos quienes han de sentir con mayor fuerza la avidez de conocimientos y la búsqueda de identidad en su propio pasado.

**Realización editorial de este volumen:**

**Guión y textos:** Alfredo GÓMEZ CERDÁ ©

**Ilustraciones:** Juan M. CICUÉNDEZ ©

**Diseño y maquetación:** Ángel FLORES ALONSO

**Documentación:**

- Museo de Aeronáutica y Astronáutica
- Centro Cartográfico y Fotográfico del Aire
- Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas

**Edita:** Museo del Aire.

Romero Robledo, 8; 28071-MADRID

**Talleres Gráficos:** Imprenta del CECAF

Depósito legal: M-14907-1993

ISBN: 84-7965-024-9

NIPO: 099-92-023-6

Madrid, 1992



9 788479 650247

**PORTADA:** En la madrugada del día 20 de junio de 1933, el «Cuatro Vientos» se preparaba para el despegue en el aeródromo de Columbia (La Habana), rumbo a la ciudad de Méjico. Nunca alcanzaría su destino y el misterio ocultaría el final de su aventura aérea. (Foto archivo E. Arremberg.)

# PRESENTACIÓN

El libro que tiene el lector entre sus manos, al igual que su antecesor, el que trata de la acción aérea en las guerras del Protectorado de Marruecos, es un alarde de investigación, exposición gráfica y arte insuperable del Museo del Aire, de su guionista A. Gómez Cerdá y de su ilustre dibujante J.M. Cicuéndez.

Abarca principalmente la época de los grandes vuelos, en la que la aviación española alcanzó niveles de prestigio universal que despertaban, en los que iniciábamos la noble carrera de las armas, ansias de emulación y de grandeza.

Desde el magistral vuelo del «Plus Ultra», cruzando el Atlántico Sur en 1926, hasta el fabuloso raid del «Cuatro Vientos», de trágico e inesperado final, en junio de 1933. Entre ambas fechas destacan: El vuelo de la «Escuadrilla Elcano» a Manila, cuyo rosario de etapas hube de recitar de memoria, como un papagayo, al propio e inolvidable protagonista Eduardo González Gallarza en 1935, en el comedor de Los Alcázares, cuando realizábamos un curso de tiro y bombardeo; exponente de la tensa atención e interés que la hazaña despertó en su día entre la juventud militar española. La «Patrulla Atlántida», de tres hidros, en su viaje a Guinea y regreso; el invento y expansión de los autogiros La Cierva; y no digamos nada del impresionante raid del «Jesús del Gran Poder» por América, después de atravesar el Atlántico; los récords mundiales de Haya y «Cucufate», a comienzos de los años treinta; y los dos increíbles vuelos en avioneta y en solitario a Manila del piloto civil Fernando Rein Loring, que enlaza con la famosa aventura del jovencísimo Juan Ignacio Pombo en su minúscula «Santander» y solo, cruzando el Atlántico Sur y continuando un asombroso periplo por diversos países de América Central... por no citar más hazañas de insignes pilotos civiles que contribuyeron brillantemente a la gloria de la aviación española.

Y así llegamos al último gran vuelo: El del «Cuatro Vientos» de Barberán y Collar a Cuba y México del año 1933, cuando en vano seguía yo esperando una convocatoria de Oficiales Aviadores que nunca llegaba. Este vuelo del «Cuatro Vientos» me apasionó como al resto de los españoles y jamás, a través de los años, dejé de buscar aquí y allá pistas acerca de su misteriosa desaparición cuando estaba llegando al aeródromo de Bal-

buena, su final de proeza, donde una muchedumbre esperaba bajo la lluvia.

El autor de este libro toca todas las diversas posibilidades de tan trágico final, y así figuran en las magníficas viñetas que las ilustran; pero sería por mi parte una contradicción imperdonable si no advirtiese al lector de lo ya publicado en el Boletín n.º 5 del Museo del Aire, marzo de 1990, respecto al comprobado desenlace de la muerte a tiros y expolio de los heroicos aviadores españoles en la región selvática de Rio Tonto, Sierra de Mazateca, Montaña de Guajaca, a escasos kilómetros del rancho del cacique Avendaño, uno de cuyos hombres, Bonifacio Carreras, fue el principal autor del asesinato con otros indios del rancho. Los restos del avión, sin motor ni instrumentos, se hallan bien localizados en una sima cubierta de maleza. En el citado Boletín del Museo se detallan algunos otros aspectos de interés.

Cumplo así, gustosamente, con el inmerecido honor que me brinda el Museo de prologar este interesante y bellissimo libro, al que auguro un gran éxito.

Luis Serrano De Pablo Jiménez\*



(\*) LUIS SERRANO DE PABLO Y JIMÉNEZ, Teniente General del Ejército del Aire en situación de reserva; posee un largo historial de servicio en el que destaca su especial dedicación a la faceta deportiva y competitiva de la Aviación. Desde que en 1941 se hiciera cargo de la Jefatura de Vuelo sin Motor, en la Dirección General de Aviación Civil, no ha cesado en su labor organizadora y promotora de la actividad aeronáutica española en el campo civil, esfuerzo que ha sido recompensado con la Medalla de Oro al Mérito Deportivo y las máximas distinciones del RACE y la FENDA.

# JUAN DE LA CIERVA Y EL AUTOGIRO

# 4

Juan DE LA CIERVA CODORNÍU nació en Murcia, el 21 de septiembre de 1895. Su padre, Juan DE LA CIERVA PEÑAFIEL, que por aquel entonces era alcalde de la ciudad, sería durante las siguientes décadas un destacado político del Partido Conservador. En 1904 fue nombrado Ministro de Instrucción Pública, lo que obligó a la familia entera a trasladarse a la capital, instalándose en la apacible y señorial calle de Alfonso XII, frente al Retiro.

Seguramente fue en este parque madrileño donde, acompañado por su hermano Ricardo y su amigo José BARCALA, se despertó en Juan la afición por la aeronáutica. Recordemos que era el momento de los hermanos WRIGHT, SANTOS DUMONT, BLÉRIOT, FARMAN y otros gloriosos pioneros. Los muchachos tendrían acceso a revistas y libros, que no escaseaban en esos momentos. En aquellas páginas de letra impresa su imaginación comenzaría a volar por encima de los árboles del parque.

Gran parte de sus juegos infantiles consistieron en construir planeadores, que cada vez se iban haciendo más grandes y consistentes contaban con la ayuda de un nuevo amigo, Pablo DÍAZ, hijo de un carpintero de la cercana calle de Velázquez, que les proporcionaba nuevos materiales y nuevas herramientas. Así surgieron las siglas BCD (BARCALA, LA CIERVA y DÍAZ), lo que nos da idea de lo muy en serio que aquellos muchachos se tomaban su trabajo. Fruto de él, surgió en 1912 el primer aeroplano, el BCD.1, llamado *Cangrejo*, ya que estaba pintado de color rojo. Con él, el piloto francés MAUVAIS, que acababa

de perder en un accidente su biplano *Sommer*, voló en múltiples ocasiones. Los muchachos habían aprovechado el motor *Gnome* del *Sommer*, que fue lo único que pudo salvarse. Aunque el *Cangrejo* no fue el primer aeroplano español que voló, sí fue el primero que lo hizo durante un tiempo sustancial y continuado.

Al BCD.1 le siguió en 1913 el BCD.2, un monoplano biplaza, cuya vida fue más efímera, ya que capotó en Cuatro Vientos mientras lo ensayaba el propio MAUVAIS.

En ese mismo año de 1913, Juan DE LA CIERVA comienza sus estudios en la Escuela de Caminos, lo que le mantendrá apartado de nuevos proyectos aeronáuticos durante algún tiempo. Según nos consta, fue un buen alumno, sobre todo en los primeros cursos, acabando la carrera en 1919 con el número 26 de su promoción.

Será en 1919 cuando se producirá un hecho trascendental, un hecho que encarrilará definitivamente la trayectoria del inventor. En este año

se había convocado un concurso de aviones, destinados al equipamiento de la Aviación Militar española. Hay tres apartados dentro del concurso: caza, reconocimiento y bombardeo. Juan DE LA CIERVA decide presentarse en solitario al de bombardeo y para ello concibe y construye un enorme trimotor, el C.3, financiado por Juan VITÓRICA CASUSO, un importante hombre de negocios. El costo del aparato ascendió a unas 150.000 ptas. Pero el fracaso no se hizo esperar y, en su segundo vuelo de pruebas, el C.3 perdió velocidad y cayó, quedando hecho pedazos. Por fortuna, el piloto resultó ileso.

Juan DE LA CIERVA contempló personalmente el accidente, con el que se esfumaban gran parte de sus ilusiones; pero de él sacó una serie de conclusiones que le harían reconducir sus esfuerzos en otra dirección. Una idea comenzó a obsesionarle: encontrar una forma de vuelo que eliminase el peligro, incluso cuando el avión perdiese velocidad, como le había sucedido a su trimotor de bombardeo.



La mirada atenta, el espíritu inquieto y la teoría hecha práctica fueron tres constantes del genial inventor, a quien aquí vemos inspeccionando uno de los ensayos de su modelo C-30, fabricado en Gran Bretaña.



SI PUDIERA CONSEGUIR UN SISTEMA DE ALAS QUE MANTUVIESEN UN MOVIMIENTO SIN NECESIDAD DE APLICARLES UN MOTOR, ES DECIR, QUE AUTOGIRASEN...



EL DESCUBRIMIENTO GENIAL DE LA CIERVA FUE EL DE UN ROTOR, O CONJUNTO DE ALAS, DE PEQUEÑO PASO POSITIVO QUE SEGUÍA "AUTOGIRANDO" UNA VEZ INICIADA LA ROTACION.

EL APARATO TENDRÁ MEJOR SUSTENTACION SI LAS ALAS GIRAN ALREDEDOR DE UN ESE CASI VERTICAL.



QUIERO SOLICITAR LA PATENTE PARA UN NUEVO APARATO DE AVIACION.

¡LA AVIACION! COSA DE LOCOS ME PARECE A MÍ, PERO EN FIN... SI TODOS LOS PAPELES ESTÁN CORRECTOS, EN LINO O DOS MESES LE SERÁ EXTENDIDA LA PATENTE.



EL PRIMER AUTOGIRO, EL C-1, NO SE HIZO ESPERAR. EN OCTUBRE DE 1920 SERÍA PROBADO EN EL AERÓDROMO DE GETAFE. LLEVABA DOS ROTORES DE CUATRO PALAS DE MADERA HUECAS.



¿SE INCLINA HACIA LA DERECHA!

SÍ, HABRÁ QUE CORREGIRLO, PERO DESDE HOY LA AUTORROTACION ES UNA REALIDAD. ESO NADIE PODRÁ NEGÁRMELO.

EL C.3, QUE SE ANTICIPO AL C.2, CON ROTOR ÚNICO COMPENSADO, SEGUÍA TENIENDO LOS MISMOS PROBLEMAS QUE EL C.1.

¡TAMBIÉN SE INCLINA A LA DERECHA!

Y NO SE ELEVA NI SIQUIERA UNOS CENTÍMETROS DEL SUELO.



AL NUEVO PILOTO DE PRUEBAS, EL TENIENTE DE CABALLERÍA ALEJANDRO GÓMEZ SPENCER, CON FAMA DE PROBARLO TODO, EL C.2, SIN DUDA, LE DIÓ UN BUEN SUSTO.

TE ASEGURO QUE ESTOY BIEN, NI SIQUIERA ME SIENTO MAGULLADO.

ESO ES LO MÁS IMPORTANTE.



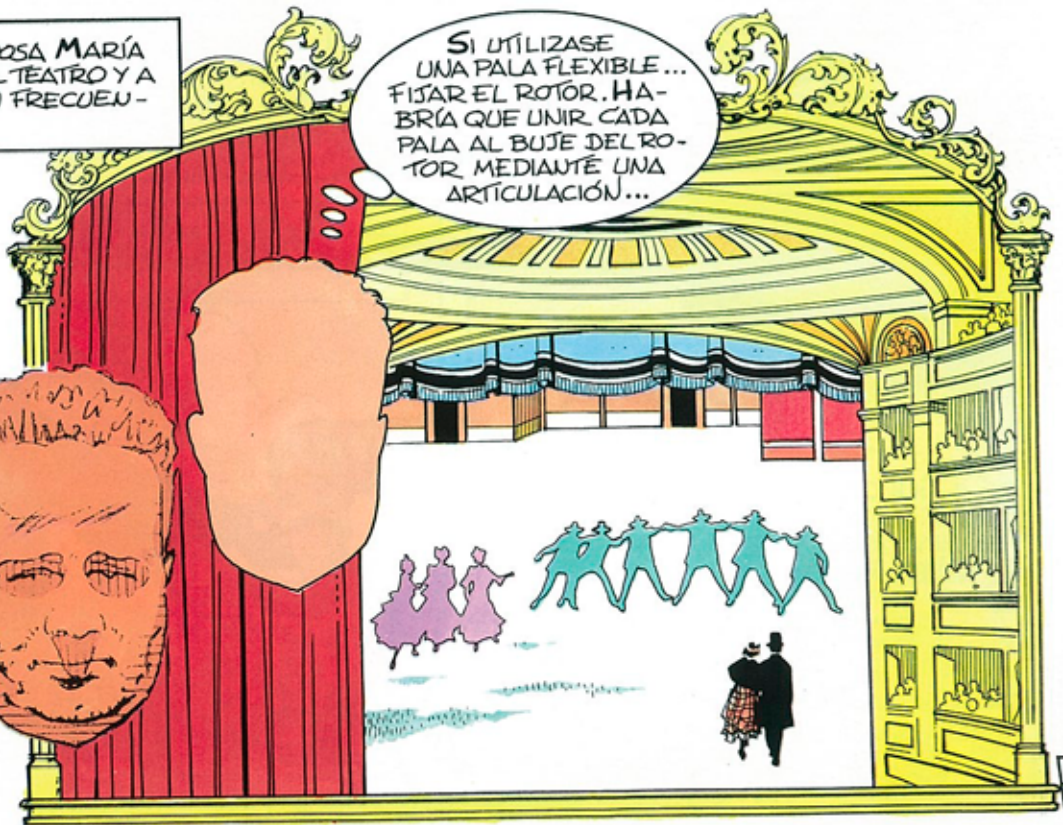
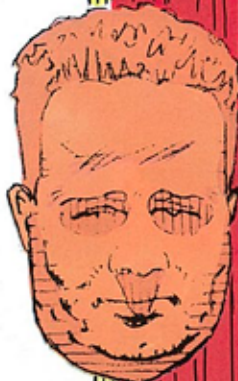
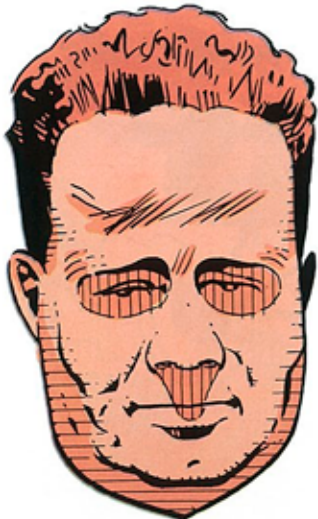
LAS PALAS SE ROMPEN CON FACILIDAD. ESE ES EL PROBLEMA.

VOY A SUSPENDER LOS ENSAYOS. HAY UN ERROR EN MI TEORÍA Y TENGO QUE DESCUBRIRLO ANTES DE SEGUIR ADELANTE.



JUAN DE LA CIERVA Y SU ESPOSA MARÍA LUISA ERAN AFICIONADOS AL TEATRO Y A LA ÓPERA, ADONDE ACUDÍAN FRECUENTEMENTE...

SI UTILIZASE UNA PALA FLEXIBLE... FIZAR EL ROTOR. HABRÍA QUE UNIR CADA PALA AL BUJE DEL ROTOR MEDIANTE UNA ARTICULACIÓN...





EL AUTÓGIRO ERA UNA REALIDAD Y SUS VUELOS CADA VEZ MÁS LARGOS. EL C.5 FUE EL NUEVO MODELO EXPERIMENTAL. ESO SÍ, DE VEZ EN CUANDO PODÍA SURGIR ALGÚN PROBLEMA.







¿SE ENCUENTRA USTED BIEN?

SÍ, CREO QUE SÍ.

ESO ES LO QUE IMPORTA. CUANDO LE VI SALIR CON TANTA BALUMBA POR ENCIMA, SABÍA YO LO QUE TENÍA QUE PASARLE (1)

EL 12 DE DICIEMBRE DE 1924, LORIGA VOLÓ EL C.6 DESDE CUATRO VIENTOS A GETAFE. TARDÓ EN RECORRER LOS DIEZ KILOMETROS Y MEDIO DE DISTANCIA OCHO MINUTOS.



LA RESONANCIA DE ESTE VUELO LLEGAN A TODO EL MUNDO Y VARIOS PAÍSES SE INTERESAN POR EL AUTOGIRO. EL C.6, ES TRASLADADO A INGLATERRA.

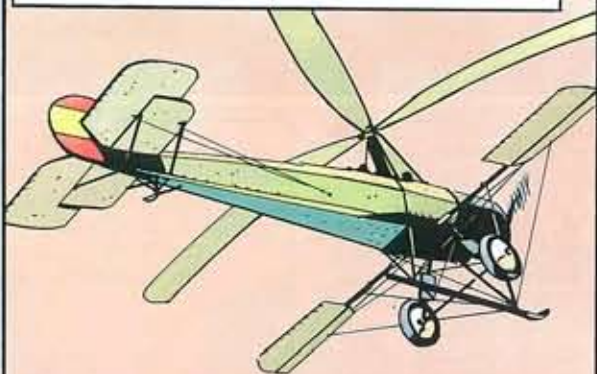


(1) LA ANÉCDOTA Y EL DIÁLOGO SON REALES. DESDE ENTONCES LOS AVIADORES LLAMAN "BALUMBA" AL ROTOR.

PARA LA AERONÁUTICA MILITAR EL GENERAL ECHAGÜE APRUEBA UN PROYECTO DE DESARROLLO DEL AUTOGIRO: EL C.6 QUE SERÁ CONSTRUIDO EN LOS TALLERES MILITARES DE CUATRO VIENTOS



ALLÍ REALIZÓ VARIAS EXHIBICIONES ANTE LAS AUTORIDADES DE LA AVIACIÓN BRITÁNICA EN FARNBOROUGH

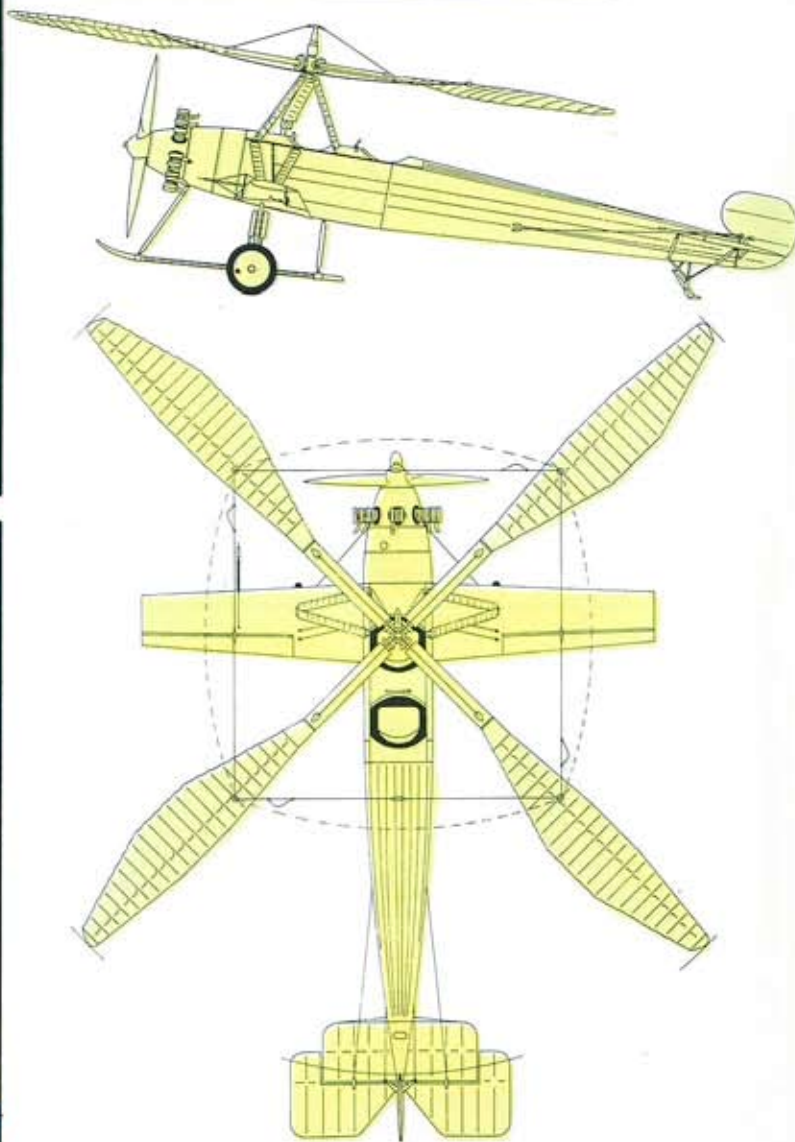


TRAS LAS DEMOSTRACIONES, EL GOBIERNO BRITÁNICO ENCARGÓ VARIOS AUTOGIROS EXPERIMENTALES.

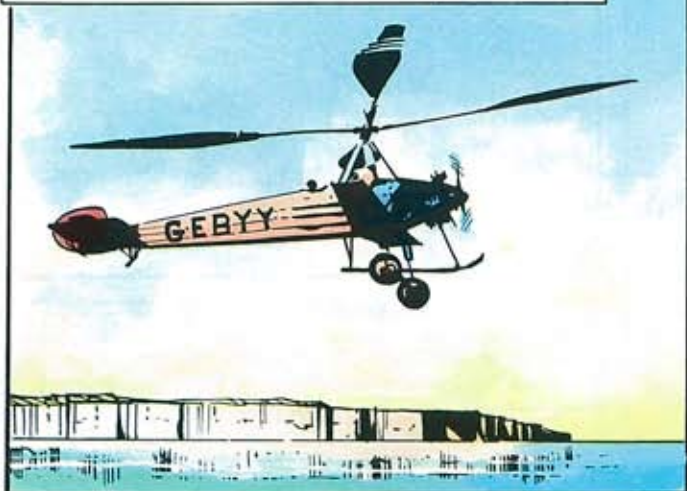
EN LONDRES SE CREA "THE CIERVA AUTÓGIRO COMPANY, LTD." CON CAPITAL BRITÁNICO.



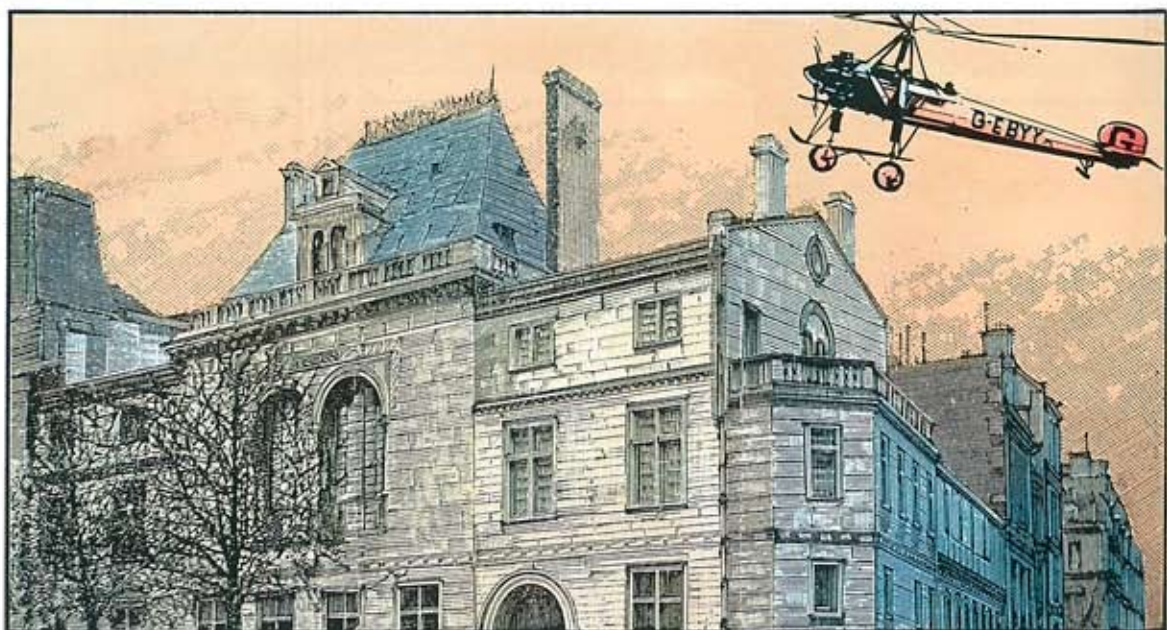
DESDE 1926 A 1928, LA CIERVA TRABAJA INTENSAMENTE EN INGLATERRA Y ESPAÑA EN EL DESARROLLO DE NUEVOS AUTÓGIROS.



EN AGOSTO DE 1928 INTENTA LA TRAVESÍA DEL CAVAL DE LA MANCHA. EL MISMO ES EL PILOTO Y DE PASAJERO LLEVA A SU AMIGO HENRY BOUCHÉ. A LAS 10.06 HORAS DESPEGARON DE CROYDON (LONDRES)

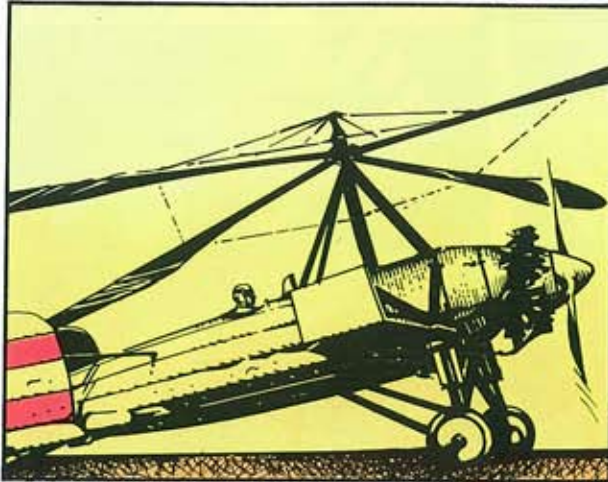


A LAS 11.00 HORAS DIVISARON LA COSTA FRANCESA. LA TRAVESÍA PROPIAMENTE DICHA DEL CANAL DURÓ 18 MINUTOS. TRAS DOS ESCALAS PARA REPOSTAR COMBUSTIBLE, ESTABAN EN PARÍS.





LOS AÑOS SIGUIENTES FUERON LA ÉPOCA DORADA DEL AUTÓGIRO. LA CIERVA INTRODUJO IMPORTANTES MODIFICACIONES COMO LA LLAMADA "COLA DE ESCORPIÓN"; EN EL C.12, CONSTRUIDO EN LOS TALLERES DE LORIUG, EN CARABANCHEL.



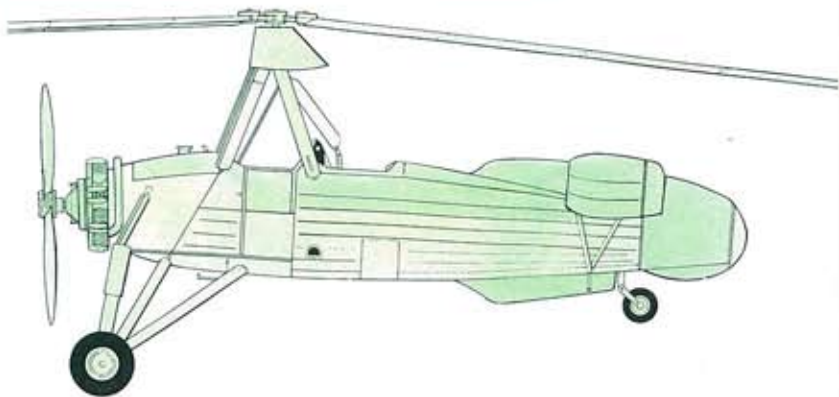
HAROLD PITCHER ADQUIRIÓ LOS DERECHOS DE LAS PATENTES DEL AUTÓGIRO PARA LOS ESTADOS UNIDOS, CONSTITUYENDO LA "PITCHER-CIERVA AUTÓGIRO COMPANY OF AMERICA".



AL C.12 LE ESTABA RESERVADA UNA IMPORTANTE AVENTURA. EN ESTE APARATO EL PILOTO LUIS RAMBAUD GOMA VOLOÓ DESDE MADRID HASTA LISBOA EN CUATRO HORAS.



EN LA DÉCADA DE LOS 30, NUMEROSOS MODELOS SURCAN LOS AIRES A UN LADO Y OTRO DEL ATLÁNTICO; MODELOS, TODOS ELLOS, LEGENDARIOS.



JUAN DE LA CIERVA FALLECIÓ EL 9 DE DICIEMBRE DE 1936, AL ESTRELLARSE EL DOUGLAS DC-2, EN EL QUE DEBÍA TRASLADARSE A AMSTERDAM, NADA MÁS DESPEGAR DEL AEROPUERTO DE CROYDON, DONDE AÑOS ATRÁS HABÍA INICIADO LA TRAVESÍA DEL CAÑAL DE LA MANCHA.



JESÚS FERNÁNDEZ  
*Círculo Aeronáutico* DURO

