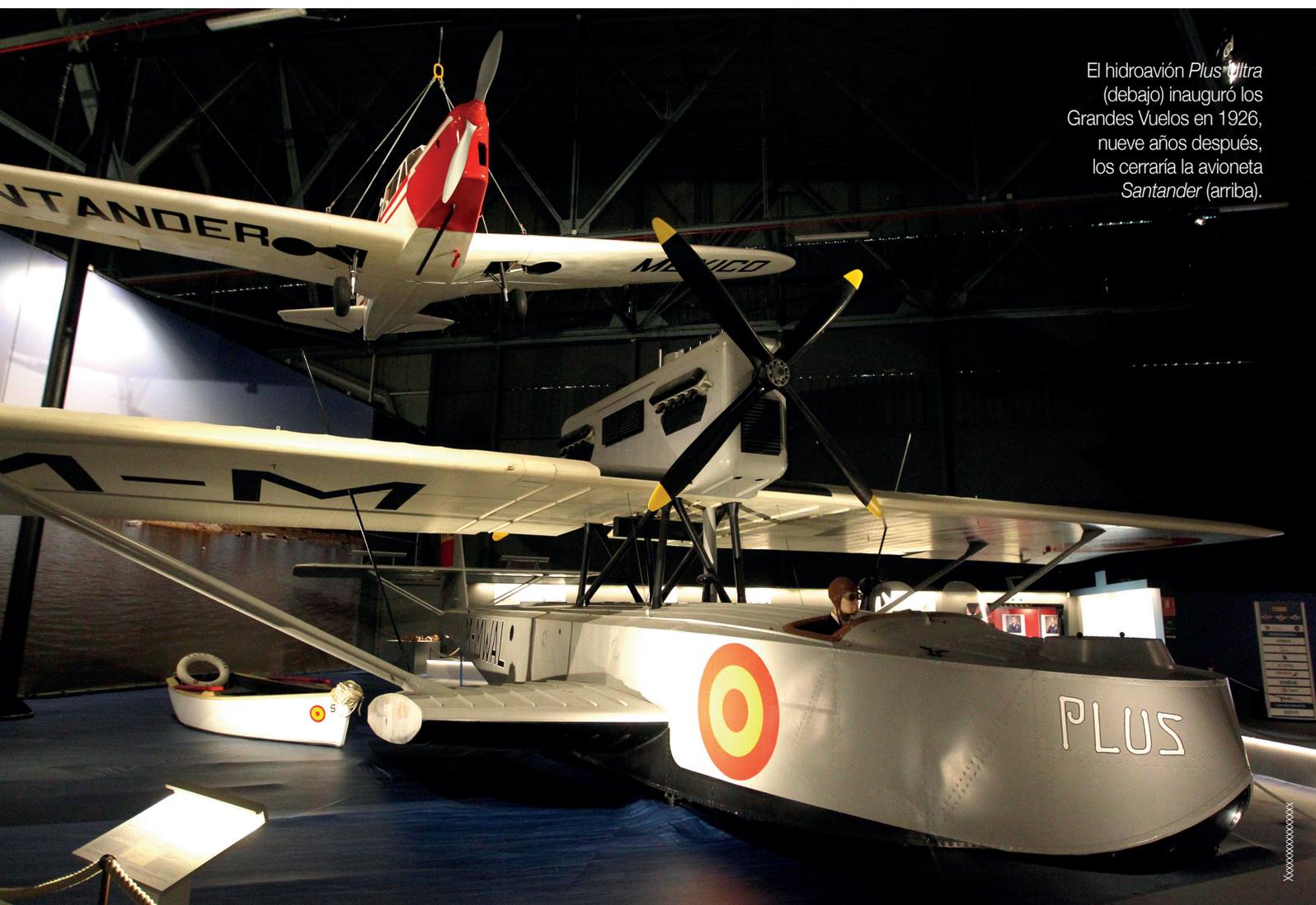




GESTAS Y RÉCORDS PIONEROS

El Museo del Aire acoge la presentación oficial del
Centenario de los Grandes Vuelos de la Aviación
Española (1926-1935)



El hidroavión *Plus Ultra*
(debajo) inauguró los
Grandes Vuelos en 1926,
nueve años después,
los cerraría la avioneta
Santander (arriba).



El general José Luis Figuero, jefe del SHYCEA, fue el encargado de dar a conocer la conmemoración de los raids durante un acto que contó con la exhibición aérea de cuatro aeronaves históricas: tres *Bückers* y una *Comper Swift*, como la empleada en el vuelo de Getafe a Manila de 1933.

DESPEGA la conmemoración del Centenario de los Grandes Vuelos de la Aviación Española (1926-1935) con el mismo «entusiasmo y determinación» que, en su día, guiaron a pilotos, tripulantes, logística, industria... para volar «más alto, más lejos y más rápido» y, de esa manera, mostrar al mundo la profesionalidad, los medios y capacidades de la Aeronáutica española.

Así, con admiración hacia lo logrado y el objetivo firme de divulgarlo, el jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y del Espacio (SHYCEA), general de división José Luis Figuero Aguilar, presentó la efeméride del pasado 25 de septiembre en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Madrid, más conocido como «Museo del Aire», con sede en la base aérea de Cuatro Vientos.

Para poner en contexto aquellos proyectos —«hubo muchos, pero no todos se materializaron y tuvieron éxito»—, el jefe del SHYCEA recordó que este tipo de pruebas, por lo general de carácter

deportivo, tuvieron su momento álgido a nivel internacional tras acabar la I Guerra Mundial (1914-1918).

Por entonces, España estaba inmersa en las guerras norteafricanas de las primeras décadas del siglo XX, por lo que la Aviación española hubo de esperar.

MÁS ALLÁ DEL DEPORTE

Tras el desembarco de Alhucemas (1925), llegó el momento para los raids hispanos que, además, tuvieron otros fines. Entre ellos, el reconocimiento internacional y el acercamiento a los an-

taño territorios de ultramar. Además, siempre se buscó mostrar la profesionalidad, valor y preparación científico-técnica de los implicados en cada vuelo.

«Los pilotos eran los principales protagonistas, pero no estaban solos. De hecho, en alguno de estos raids llegaron a volar sin radio para poder viajar con un mecánico», apuntó el general Figuero.

El jefe del SHYCEA destacó, asimismo, que en estos retos también acompañó la incipiente industria aeronáutica española: la pionera CASA; los motores *Hispano Suiza*...

NUEVAS RUTAS

Los logros tuvieron eco y el reconocimiento buscado, los aviadores vivieron las mieles del éxito en sus destinos, aunque, hoy, muchos han quedado desdibujados por el paso del tiempo.

Han tenido igual ventura algunos avances tecnológicos desarrollados a la luz de aquellos vuelos que, además abrieron el camino para lo que estaba por llegar, como las rutas aéreas tan cotidianas en nuestros días.

Pilotos y tripulantes derrocharon arrojo y la novel industria aeronáutica hispana se aplicó para que lograran sus retos



De todo ello se quiere hacer eco la conmemoración presentada y que ya está en marcha, aunque el centenario del vuelo del *Plus Ultra* —Palos de la Frontera (Huelva)-Buenos Aires (Argentina)—, el pionero, se cumple en enero del próximo año.

Por ejemplo, en este mismo municipio onubense, ya se ha organizado una exposición, que, con algunos cambios irá llegando a otras localidades relacionadas con la conmemoración.

También se ha formado una comisión con la función de hacer un seguimiento de las actividades y poner en marcha nuevos proyectos. Porque otro propósito del Ejército del Aire y del Espacio para esta celebración es que sea abierta a los diferentes ámbitos con los que se relaciona: aviación, ciencia, historia, industria...

Por otra parte, quiere viajar a las ciudades que fueron importantes en sus rutas, como Madrid, Las Palmas de Gran Canaria, Melilla y Sevilla.

CONGRESO Y EXPOSICIÓN

Así, el emblemático Real Alcázar de la capital hispalense acoge del 14 al 16 de este mes octubre un congreso internacional dedicado a los Grandes Vuelos, contextualizados en su época y en su momento, a través de una decena de ponencias defendidas por especialistas en la materia civiles y militares.

El palacio también abrirá sus puertas a la exposición conmemorativa estrenada en Palos de la Frontera, con algunas modificaciones.

De cara al próximo año, está previsto que tenga una nueva sede en Las Palmas de Gran Canaria, rememorando el vuelo del *Plus Ultra*, donde hizo escala el hidroavión antes de adentrarse en los cielos atlánticos.

Junto a la exposición, el SHYCEA prevé la participación de la patrulla acrobática de helicópteros del Ejército del Aire y del Espacio ASPA, veladas musicales y nuevos congresos.

Incluso, se baraja la idea de que la mencionada unidad pueda viajar a Buenos Aires, al igual que el hidroavión

«MÁS ALTO, MÁS LE

DE 1926 a 1935, los aviadores españoles completaron una serie internacional. Mostraron su profesionalidad, las capacidades



> PLUS ULTRA Palos de la Frontera - Buenos Aires

Enero-Febrero 1926

Con un hidroavión *Dornier Wal*, la tripulación compuesta por el comandante R. Franco, el capitán J. Ruiz de Alda, y el teniente de navío J.M. Durán protagonizaron el primer gran vuelo transatlántico español y uno de los primeros del mundo entre continentes.



Archivo Histórico del EA

> ESCUADRILLA ELCANO Madrid - Manila

Abril-Mayo 1926

Desde el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid) y con motores *Lorraine* de 450 cv, tres *Breguet XIX* pusieron rumbo a Filipinas. El pilotado por el capitán González-Gallardo alcanzó su destino para estrechar lazos con un territorio del antaño ultramar hispano.



> HAYA Y RODRÍGUEZ Sevilla - Guinea Española

Diciembre de 1931

A bordo de un *Breguet XIX* *Gran Raid*, como el *Jesús del Gran Poder*, los pilotos militares C. Rodríguez y C. Haya salieron de la base aérea de Tablada (Sevilla) rumbo al desierto del Sahara con el objetivo de llegar a Bata (Guinea Española). Recorrieron 4.312 kilómetros en 27 horas y 11 minutos.



> CIUDAD DE MANILA Getafe - Filipinas

Partió en Marzo de 1933

Frein Loring, piloto civil, a bordo de una avioneta *Comper Swift* despegó de la base área de Getafe (Madrid) con destino Manila (Filipinas). Tras tocar tierra en Túnez, Libia, Egipto, Arabia Saudí, Irak, Pakistán, India, Camboya, Vietnam y el sur de China, llegó a la antaño capital hispana.

JOS, MÁS RÁPIDO»

de vuelos que hicieron historia y lograron el reconocimiento y medios de la aeronáutica española y dieron alas al futuro



> PATRULLA ATLÁNTIDA

Melilla - Guinea

Diciembre de 1926

Tres hidroaviones *Dornier Wal*, con Rafael Llorente al mando, partieron hacia Guinea con un triple propósito: militar, político y científico. Se inscribe en las grandes gestas por volar en formación y por las sobresalientes logísticas e ingeniería aplicadas en el vuelo.



> JESÚS DEL GRAN PODER

Sevilla - Iberoamérica

Marzo de 1929

Este *Breguet XIX Gran Raid* de la empresa pionera de la industria aeronáutica española CASA despegó de la base hispalense de Tablada para hacer historia. En 43 horas y 50 minutos aterrizó en Camassary (Brasil). Después visitaría varias capitales hispanoamericanas.



> CUATRO VIENTOS

Sevilla - Cuba

Junio de 1933

Adaptado para el vuelo, este *Breguet XIX Gran Raid* liderado por los aviadores militares Barberán y Collar, despegó el 10 de junio de 1933 de la base sevillana de Tablada hacia La Habana. 7.895 kms, 39 horas y 55 minutos después, llegó a su destino. Luego desapareció sin dejar rastro camino de México.



> SANTANDER

Santander - México

Mayo-Septiembre de 1935

Juan I. Pombo, piloto civil, partió el 12 de mayo de 1935 de Santander para viajar a México en una avioneta *British Klemm, Eagle 2*. Se dirigió a Sevilla y Cabo Verde, sobrevoló el Atlántico hasta Brasil, ascendió hacia la Guayana Holandesa y aterrizó el 16 de septiembre en México. Cubrió 15.970 kms.

liderado por el comandante Ramón Franco. Otro proyecto que podría tomar cuerpo es un encuentro sobre los avances tecnológicos que se desarrollaron para hacer realidad los grandes vuelos y, así, ponerlos en valor. Sería en León, sede de la Academia Básica del Aire y del Espacio.

MUSEO DEL AIRE

Tras las palabras del general Figuero, tomó la palabra el anfitrión de la presentación, el director del Museo del Aire, coronel Félix Manjón. Desde la zona abierta de la institución que dirige se iba a poder seguir una breve exhibición de aviones históricos de la vecina Fundación *Infante de Orleans*.

Primero sobrevoló el área una patrulla de tres *Bücker*s, aeronaves que estuvieron en servicio en el EA desde finales de 1936 hasta 1984. A estas le siguió una *Comper Swift*, modelo de monoplaza empleado en uno de los vuelos protagonistas de esta conmemoración, el que viajó desde la base aérea de Getafe a Manila (Filipinas) en 1933.

Puso el broche a la presentación una visita al espacio de los Grandes Vuelos en el museo, que reúne a sus protagonistas: una réplica exacta del pionero *Plus Ultra*, ya que el original hoy se expone en Luján (Argentina); referencias a la escuadrilla *Elcano* que, desde de la propia Cuatro Vientos, viajó a Manila (Filipinas); y a la patrulla *Atlántida*, que voló en formación de Melilla a la Guinea española.

También está el *Breguet XIX Gran Raid Jesús del Gran Poder* original (Sevilla-Iberoamérica, 1929), modelo que usaron Haya y Rodríguez de Sevilla a Bata (Guinea española) en 1931; el *Ciudad de Manila*, ya citado, y el malogrado *Cuatro Vientos*, que partió de Sevilla para cruzar el Atlántico con dirección a Cuba, adonde llegó con éxito, aunque luego desapareció sin dejar rastro rumbo a México. No falta, por último, el *Santander*, que pone fin a la conmemoración y partió de la capital cántabra en 1935 pilotado por Ignacio Pombo.

Esther P. Martínez

Fotos: Pepe Díaz