EMILIO HERRERA ALONSO

RETABLO AERONÁUTICO DE CANTABRIA

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES
SANTANDER, 2002

RETABLO AERONÁUTICO DE CANTABRIA

Título: *Retablo aeronáutico de Cantabria.*

Autor: Emilio Herrera Alonso.

Edita: Centro de Estudios Montañeses.

Impresión: Imprenta Cervantina S.L.

I.S.B.N.: 84-932327-4-2.

Depósito Legal: SA-887-2002.

EMILIO HERRERA ALONSO

RETABLO AERONÁUTICO DE CANTABRIA

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

SANTANDER 2002

Cantabria, cuando alas le nacieron,
a España las brindó para su gloria,
y sus hijos, por los inmensos cielos,
volaron escribiendo nueva Historia.

Larus Barbatus

PRESENTACIÓN

Cantabria, el primer trozo de España que vio en la Antigüedad, su nombre escrito en la Historia, el libro de ésta llenó luego de páginas gloriosas que narraban las hazañas de sus hombres que -sabios, santos, conquistadores, militares, marinos, colonizadores y poetas- supieron, siempre con el nombre de España por bandera, hacer sonar el de Cantabria por el Mundo.

Cuando aún no hace un siglo, el Hombre vio cumplirse su milenario anhelo de volar y se lanzó a conquistar el espacio, los cántabros queriendo que sus nombres se unieran a los de sus antecesores, formaron en el grupo de cabeza de los que en nuestra Patria *"abrieron camino al volar"* realizando proezas que, primero en ésta, y más tarde fuera de ella, al par que honraban el nombre de Cantabria, llevaban con orgullo en sus altivas alas los gloriosos colores de España.

Fueron hombres valientes, decididos y audaces que desde los primeros balbuceos de la Aviación, bregaron para mantenerse en la cima de los progresos de ésta -en la paz y en la guerra- dando siempre muestras de su arrojo, tesón y caballerosidad, defendiendo sus ideales, y llegando algunos de ellos a entregar generosamente, la vida en el empeño.

En esta obra he tratado de reunir las semblanzas de un conjunto de aviadores cántabros que se distinguieron en vida, escribiendo la Historia en los cielos de España y del Mundo con las brillantes plumas de sus airosas alas, algunos con hechos que tuvieron gran resonancia universal.

Los bosquejos biográficos de varios de estos aviadores, se hallan dispersos por diversos trabajos míos, y he querido reunirlos, añadiendo los de otros que, con tantos o más méritos que aquellos, aún no habían sido sus semblanzas publicadas, y a los cuales hemos de reconocer méritos más que suficientes para verse integrados en este *Retablo Aeronáutico de Cantabria.*

He querido también incluir en este trabajo, reseñas de vuelos notables realizados por aviadores cántabros, algunos verdaderamente importantes, y todos realizados en el primer tercio del siglo XX, cuando el aeroplano apenas había abandonado el nido, y luchaba por alcanzar un puesto en el desarrollo de

la Humanidad. Los aparatos con que aquellos audaces pioneros realizaron sus hazañas, son tan diferentes en sus características, prestaciones y diseño, de los que actualmente señorean el cielo, que no parecen venir unos de otros, y sin embargo, dentro de pocos años parecerán también los hermosos aviones de hoy, piezas dignas de figurar junto a aquellos, en las colecciones de los museos.

Actualmente, aviadores nacidos en Cantabria vuelan en las Aviaciones, Militar, Comercial, Industrial y Deportiva, de nuestra patria, y otros en su venturosa madurez, viven orgullosos de su veteranía; muchos de ellos llegarán a figurar en el retablo algún día, pero espero que Nuestro Señor les conceda una larga vida antes de que su nombre vaya a inscribirse en aquél.

No parece necesario explicar la razón de que, únicamente figuren en esta obra los que ya están encuadrados en las escuadrillas eternales, gozando del inmenso privilegio de volar y volar sin tener que descender nunca a la tierra, pero no me quiero exponer a que publicando la semblanza de quienes aún están entre nosotros, alguno -probablemente, amigo- pudiera sentirse molesto por no figurar en el "Retablo", o por que, estando en él, pensara merecer un trato mejor que el que se le había dado; por otra parte, según Sófocles, *"Es preciso esperar hasta la noche para saber que el día ha sido hermoso, y no es posible juzgar la vida antes de la muerte"*.

Mostrémonos orgullosos de los hombres de nuestra Cantabria, que tanta gloria dieron a España, y abrieron camino a los que -estamos seguros- seguirán sus huellas, manteniendo verdes los laureles que aquéllos conquistaron.

Santander, 6 de enero de 2002.

I

CANTABRIA PISA LOS UMBRALES DE LA ERA DE LA AVIACIÓN [1]

ALGUNOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En los ondulados arenales de Kitty Hawk, al este de la bahía de Albermale, en Carolina del Norte, se llevaba a cabo el 17 de diciembre de 1903 el primer vuelo mecánico de la Historia: Orville, el más joven de los hermanos Wright, inventores y creadores del *Flyer*, lo realizaba con aquel rudimentario artilugio de listones de fresno, tela y cuerda de piano, provisto de un motor de gasolina de cuatro cilindros y 12 caballos. El histórico vuelo -apenas un salto de 36 metros de longitud, en el que no se sobrepasaron los 3 de altura y tuvo una duración de 12 segundos- inició la era de uno de los logros más anhelados por el hombre, y el que con más celeridad se ha desarrollado, aunque aun esté muy lejos de aquello a que puede llegar. Dos años más tarde, el 5 de octubre de 1905, el *Flyer* realizaría un verdadero vuelo, de 38 minutos de duración en los que recorrió 39 kilómetros

Hasta 1906 no llegaría la Aviación a Europa, y lo haría por medio de un americano de diminuto cuerpo y enorme corazón, el millonario brasileño Alberto Santos Dumont que ya había destacado en el campo aéreo con globos

y dirigibles. Iniciaría sus vuelos de aeroplano en la pradera de Bagatelle, en el parisino parque de Bologne, el 13 de septiembre de 1906, con pobres resultados al principio, pero siempre mejorando hasta ganar el 12 de noviembre la *Copa Archdecon*, con un modesto vuelo de 220 metros de recorrido y 21 segundos de duración. A partir de este histórico momento se desarrolló en Francia con gran rapidez la Aviación, y el 25 de julio de 1909, Louis Bleriot, un ingeniero de 37 años, diseñador de aeroplanos y piloto nº 1 del Aéro Club de Francia, despegaba de Calais al amanecer, con un monoplano, y cruzaba el canal de la Mancha para aterrizar junto al castillo de Dover, luego de 36 minutos de vuelo.

INTENTOS EN CANTABRIA QUE NO TIENEN ÉXITO

En Cantabria, al igual que en otros muchos lugares de Europa y América, se recibió con gran curiosidad y expectación la noticia de los vuelos realizados en los Estados Unidos y en la vecina Francia, y en su afán de colocar a la región entre las primeras que vieran volar en España a *los más pesados que el aire*, la directiva del Círculo Mercantil de Santander, proyectó el año 1909 un concurso de aeroplanos en la capital de la provincia; se pretendía realizar una competición en la que los aviadores participantes habrían de efectuar un recorrido, en circuito cerrado, que partiendo de los arenales de Maliaño -terreno que se consideró idóneo para campo de aviación- pasara sobre la ciudad, la bahía y la Magdalena, llegara al Sardinero y al cabo Menor, para desde allí regresar al punto de salida. Tres serían los premios por los que competir: una copa y 40.000 pesetas -cantidad a todas luces, desorbitada- para el que se clasificara en primer lugar, y dos de 5.000 para los que quedaran en segundo y tercero.

En un primer momento pareció que todo iba a salir a pedir de boca; Louis Bleriot, a la sazón en Londres, prometió asistir -el premio era realmente tentador- y se ofreció para gestionar la participación de otro aviador. Era Bleriot el piloto más prestigioso de Francia, y el hombre más popular de Europa desde su travesía del canal de la Mancha. Se estaba gestionando la participación de

algún aviador más, cuando una sucesión de circunstancias adversas -entre las que no fue la menos importante el desarrollo de las operaciones de Melilla [2]- fueron enfriando el entusiasmo de los organizadores; la recaudación fue menor de lo que se esperaba, Bleriot se excusó sin dar demasiadas explicaciones, los contratos con otros aviadores no llegaron a formalizarse, y el Círculo Mercantil hubo de abandonar su ilusionado proyecto, transcurriendo aquel 1909 -el año en que la Aerostación Militar española actuó por primera vez en campaña- sin que en Santander se realizaran los vuelos que podían haber hecho a Cantabria la pionera del vuelo mecánico en España, ya que hasta septiembre -que lo haría Juan Oliver en Valencia- no se voló en nuestra patria.

LOS AVIADORES PEIRAT Y PASCAL

Pasada la oportunidad de aquel año, y superado el desencanto que entre los santanderinos dejara el fracaso del proyecto, en las primeras semanas de 1910 se comenzaron las gestiones para lograrlo en éste, llevándose a cabo una campaña de propaganda por toda la Península; Julien Mamet, que en febrero había realizado el primer vuelo en Barcelona, telegrafió proponiendo trasladarse a Santander con su monoplano *Bleriot XI*, provisto de un motor *Anzani* de 25 caballos, pero sus desorbitadas pretensiones hicieron que se rechazara su ofrecimiento. La comisión organizadora del certamen trató de que participaran otros aviadores galos; uno de ellos, Leoncio Garnier, se presentó en Santander y luego de recorrer los prados de La Albericia, los calificó de "extraordinarios" para la práctica del vuelo, ofreciéndose a participar en el concurso, pero un accidente sufrido en Francia le impidió hacerlo, lo mismo que a Sollenave, herido en un capotaje. Finalmente, se llegó a un acuerdo con Ferdinand Pascal y Henri Peirat que se comprometieron con sendos contratos a participar en la Semana Aérea de Santander, volando los días 14, 15, 17 y 18 de agosto, realizando vuelos dos veces cada uno de los días. Las pruebas que habrían de realizar serían: *lanzamientos* (despegues), *giros, evoluciones, altura, duración, estabilidad* y *aterrajes* (tomas de tierra).

Llegaron ambos aviadores oportunamente a Santander, y dos días más tarde, también por ferrocarril, los aviones: dos monoplanos *Bleriot XI* con motor rotativo *Gnóme* de 50 caballos, que fueron trasladados a la Albericia para ser allí montados.

LOS PRIMEROS VUELOS

Para no restar espectadores a la corrida de toros de la Beneficencia, que tendría lugar el día 14, se retrasó el comienzo de la Semana Aérea al 15; amaneció un día espléndido, ni una nube en el cielo ni el menor soplo de aire en la atmósfera. A las 3 de la tarde La Albericia presentaba el aspecto de una romería trasmerana. El multitudinario público fue informado de que Peirat no podría volar por no haber podido ser reparados los desperfectos sufridos por su aparato en el viaje por ferrocarril.

Poco después de las 6 de la tarde fue sacado del cobertizo el *Bleriot* de Pascal que marchaba junto al monoplano llevando en la mano una gorra gris y unas gafas protectoras. Colocado el aparato en el extremo del campo, luego de saludar al jurado y al público que llenaba las tribunas, Ferdinand Pascal ocupó la cabina del avión y, ante una extraordinaria expectación que mantenía en un raro silencio a aquella multitud, arrancó el motor y empezó a rodar el airoso monoplano; aún no había adquirido velocidad suficiente para abandonar la tierra, cuando ante el desencanto del público, se paró; un par de minutos más tarde intentó de nuevo Pascal el lanzamiento, y aunque adquirió una velocidad mucho mayor, tampoco tuvo éxito. Algo después de las 6 y media, tras fracasar en un tercer intento, el aviador se apeó del aparato. El público, defraudado, silbaba amenazadoramente, por lo que la fuerza pública hubo de rodear el improvisado hangar y los aparatos, para protegerlos. El aviador, muy abatido, achacaba su fracaso a haber estallado un cilindro del motor, por lo que miembros de jurado recorrieron el campo comprobando la veracidad de lo manifestado por Pascal, al encontrar entre la hierba fragmentos de acero.

El 17 se llevó a cabo una demostración, a puerta cerrada, para autoridades e invitados; Pascal intentó por dos veces irse al aire con el monoplano de

Peirat -ya totalmente reparado-, sin conseguir separar las ruedas del suelo; el aviador lo achacó el doble fracaso a su desconocimiento del aparato. Fue Henri Peirat quien entonces lo intentó, logrando despegar y alcanzar una altura de poco más de 3 metros, pero con poco o ningún control, ya que el aeroplano se fue a la derecha, pasó sobre los palcos, rozándolos, y al tratar el piloto de corregir el derrape, dio una guiñada el *Bleriot* y cayó sobre las tribunas, por fortuna, bastante vacías, causando heridas de poca consideración a uno de los escasos espectadores. Peirat no sufrió daño alguno, pero no le ocurrió lo mismo al monoplano que, con averías en la cola y la hélice hecha astillas, hubo de entrar, de nuevo, en reparación. De hecho, pese a su pobre resultado, fue este el primer vuelo realizado por un aeroplano en Cantabria.

La impresión que de ambos aviadores se podía sacar era que tanto uno como otro, estaban aprendiendo a volar en Santander. Ya no quedaba ningún aparato en vuelo, y hubo de esperarse a que fueran reparados; el gobernador civil, ante el riesgo que parecían presentar, prohibió los vuelos hasta tanto que los aviadores hubieran realizado pruebas satisfactorias en su presencia, o en la de persona delegada. Ferdinand Pascal realizó la prueba el día 25, *"volando en forma brillante y por completo satisfactoria"*, realizando un tramo rectilíneo de 25 segundos de duración y casi 500 metros de longitud.

El día 27, día en que el viento estaba algo arrachado, realizó otro vuelo Pascal en el que según un reportero del momento, *"el aparato se deslizó patroneado por Mr. Pascal..."* y terminó *"aterrando"* en un prado colindante con el que ya podía llamarse con cierta propiedad *"campo de aviación"*, de bastante pendiente ascendente, lo que sumado a haber entrado el aeroplano con un marcado ángulo de picado, hizo del contacto con el suelo un verdadero choque en el que se deformó el tren de aterrizaje y la parte delantera de la célula del *Bleriot*.

POR FIN SE VE VOLAR EN SANTANDER

El jueves 8 de septiembre, ya reparadas la hélice y la célula del aparato, en una preciosa tarde de finales de verano en que al ir cayendo aquella iba cayendo el viento, realizó Pascal un vuelo que dejó indeleble memoria en los miles de santanderinos que por primera vez contemplaban, verdaderamente, un vuelo de aeroplano.

Pascal efectuó el despegue desde el ángulo suroeste del campo, orientado en la dirección más larga de éste; la maniobra resultó muy vistosa, ya que, apenas recorridos 50 metros, las alas, agarrándose al aire vencieron a las ruedas, y el aparato despegó; aún quedaron aquellas girando durante un rato, como si quisieran recuperar el contacto con la hierba, pero el motor, en complicidad con las alas, las fue apartando más y más de la tierra, y el aparato se fue elevando solemnemente, cayendo -sin duda, por efecto del *par motor*- suave pero progresivamente hacia el lado izquierdo, alteración que supo corregir a tiempo el aviador alabeando las alas, aunque debió de hacerlo con alguna más energía de la necesaria, pues el aeroplano se inclinó al lado contrario, sobrepasando la posición de equilibrio; de nuevo se pasó el piloto al corregir, creando una situación de balanceo que sólo cesó al iniciar Pascal un viraje a la izquierda para dar en este sentido una vuelta completa sobre el perímetro del campo de vuelo, cerrando el circuito y sobrepasando el punto de partida. El público, que veía al veloz aparato pasar sobre sus cabezas a una altura de 40 metros, aplaudía con entusiasmo y gritaba alborozado, siguiendo con gran emoción todas las evoluciones del monoplano que, a continuación de un tramo rectilíneo y en descenso, tomaba tierra dentro del aeródromo en el punto que el propio Pascal había previamente designado para ello. La duración total del histórico vuelo fue de un minuto y 47 segundos, y el recorrido de unos 1.500 metros.

El domingo, 11, a las 6 y 20 de la tarde, con el aire en calma, Pascal realizó un vuelo en circuito, de una duración de dos minutos y a 60 metros de altura, siendo muy aplaudido por la multitud -más de 25.000 personas- congregada en el que ya llamaban aeródromo. Peirat, luego de un intento fallido, llevó a

cabo un corto vuelo; tenía éste para los santanderinos un interés especial, por llevar el aparato una hélice construida en Santander; había sido fabricada con madera de nogal del país, con arreglo a las especificaciones del sistema *Normale*, y pese a ser la primera que se construía en aquellos talleres de Galdona, y a que las prisas con que hubo de terminarse obligó a emplear para el forro un tejido poco adecuado y no permitió realizar el barnizado y pulimentado con la perfección que habría sido de desear, dio un excelente resultado. El aeroplano despegó con facilidad y ascendió con un ángulo de ataque pronunciado, hasta que, parado el motor a consecuencia de la rotura de una tubería de conducción de gasolina, hubo Peirat de aterrizar, haciéndolo con toda felicidad dentro del aeródromo.

El siguiente día, lunes, tuvo lugar un verdadero acontecimiento aeronáutico que entusiasmó a los santanderinos que ya empezaban a saber paladear el espectáculo aéreo; la junta organizadora del festival decidió ofrecer a Pascal -Peirat ya se había visto que tenía muy poca idea de lo que era volar- un premio de 1.000 pesetas si desde La Albericia llegaba al Sardinero. Despegó el francés, decidido a hacerse con el premio, y como una flecha se lanzó hacia Cueto; al llegar al cabo Menor, buscó el lugar más adecuado para aterrizar, y viendo la hermosa superficie de la Segunda Playa, a la sazón en marea baja, aterrizó con toda suavidad y gran seguridad en la arena endurecida por la humedad. El vuelo había durado 7 minutos, y en él había recorrido Ferdinand Pascal unos 7 kilómetros a una altura de 150 metros.

Con esta travesía quedó cerrado este primer episodio aeronáutico con el que Cantabria cruzaba los umbrales de la Era de la Aviación, no pudiendo decirse con justicia que los santanderinos quedaran satisfechos; realmente, los escasos y cortos *saltos* de Peirat, y los premiosos y pobres vuelos de Pascal, únicamente habían dejado entrever lo que la nueva actividad -arte, técnica, ciencia y deporte- era, pero quedaba sembrada la semilla de una afición por el vuelo que llegaría a situar a La Montaña entre las regiones de España más destacadas en esta materia; no obstante, pasarían dos años antes de que de nuevo se viera volar en Cantabria.

SE PREPARA LA «SEMANA AERONÁUTICA»

Al aproximarse el verano de 1912, la comisión de Festejos de Santander se dispuso a organizar una *Semana Aeronáutica*, y para ello se puso en contacto con dos de los aviadores más calificados del momento: Leoncio Garnier, francés que residía en San Sebastián, y Pierre Lacombe, también transpirenáico, que tenía el *record* de España, de *altitud* -establecido pocas semanas antes en Barcelona-, y se proponía batir su propia marca en Santander; pretendía asimismo Lacombe ser nombrado director de la escuela de vuelo que se pensaba instalar en la capital de Cantabria. Estaba previsto que participara, también en la *Semana*, Gabriel Dinten, un mecánico francés avecindado en Santander, que había realizado un breve aprendizaje de piloto el año anterior, y a su regreso de Francia había construido un monoplano del tipo *Bleriot* al que había equipado con un motor *Anzani* de 50 caballos. Los años de residencia en Santander de Gabriel Dinten -que ya pasaban de tres- y el haberse construido en la ciudad su aeroplano, hacían que su participación en la *Semana Aeronáutica* diera a ésta cierto regusto local.

Se realizaron importantes obras en La Albericia, apisonándose una "pista" de 900 por 100 metros, se levantó un hangar de ladrillo, con capacidad para cinco aeroplanos, y se montaron tribunas para autoridades, jueces y público, estas últimas para 10.000 personas.

METEÓRICA VIDA AERONÁUTICA DE GABRIEL DINTEN

Decidido por el jurado que el aeroplano de Dinten debería realizar una prueba en vuelo antes del concurso, el 2 de julio, habiendo amainado el viento rracheado y los chubascos con que amaneció el día, a las 9 de la mañana sacó del hangar su monoplano Dinten, lo situó en la pista y puso el motor en marcha; no iba redondo este cuando el avión empezó a rodar, dando la impresión

desde el suelo, durante la carrera de despegue, de que no alcanzaba el máximo de revoluciones, y viéndose al piloto luchando con el timón de profundidad para irse al aire, aunque el campo se iba acabando y el avión no despegaba; finalmente, logró Dinten que las ruedas abandonaran la hierba, y el aparato, muy bien equilibrado, inició la subida; parecía que ya iba bien el motor, pero cuando el Bleriot iniciaba un viraje a la izquierda para evitar los árboles que al final del campo se alzaban, llegó a los espectadores la visión de unas fumaradas blancas, y poco después se oyeron unas falsas explosiones seguidas del amenazador silencio del motor definitivamente parado, viéndose al monoplano que, descendiendo con un fuerte ángulo de picado, chocaba contra una tapia que no pudo salvar, destrozándose en el golpe toda la parte delantera del aparato, la hélice que saltó hecha astillas y el plano izquierdo que resultó arrancado del fuselaje. Gabriel Dinten, aunque salió ileso del percance, desapareció del panorama aeronáutico de Cantabria cuando estaba a punto de entrar en él.

LOS VUELOS DE GARNIER

El miércoles 3, aunque la atmósfera seguía revuelta, Garnier se trasladó a La Albericia acompañado por un grupo de amigos, y realizó dos vuelos, a las 6 de la tarde el primero, sobre El Alta y San Román, a unos 60 metros de altura, y una hora más tarde el segundo, alcanzando los 200 metros y *"aterrando con la suavidad de una paloma"* -según un reportero de la época-. El viernes, 5, segundo día oficial de vuelos, Leoncio Garnier, a 600 metros de altura, sobrevoló la ciudad entrando por encima de la huerta de los Escalante, y por el Muelle y San Martín llegó a La Magdalena, realizó unos virajes sobre las obras del palacio real, alcanzó el cabo Mayor y por encima del paseo del Alta, regresó al aeródromo donde, tras dos amplias vueltas de *carrousel* y un planeo perfecto, aterrizó. El segundo vuelo fue muy corto, pues apenas acababa de despegar, comenzó a llover, pero el tercero, con el aire completamente en calma y

las nubes altas, *"Garnier tomó carrera y subió a una altura enorme, realizando uno de los vuelos más bellos de su carrera aviatoria"*; pasó por encima de Peñacastillo y El Astillero, sobrevoló Pedrosa y Pedreña, cruzó la bahía y, al pasar sobre El Alta se lanzó en picado, y luego de dar dos pasadas a menos de 2 metros del suelo, se elevó *"describiendo una bella curva"* y marchó a San Román y Soto de la Marina, regresando al aeródromo donde tras tocar la hierba con las ruedas y hacer motor y al aire, voló de nuevo sobre Peñacastillo y regresó a La Albericia donde aterrizó, definitivamente. El vuelo había durado 13 minutos y en él había alcanzado Garnier 700 metros de altitud.

Estos vuelos del aviador francés ya lo eran verdaderamente, pues los cortos y apurados saltos dados por Ferdinand Pascal dos años antes, el más largo de los cuales no había pasado de 7 minutos de duración, únicamente habían servido -además de para dar motivo a manifestaciones del ingenio santanderino- para abrir el apetito de los montañeses en materia de Aviación.

LACOMBE CIERRA LA *SEMANA* QUE DURÓ UN MES

Pierre Lacombe, cuya participación no pudo tener lugar en julio por haberse visto obligado a retrasar el viaje a causa de dificultades económicas, logró que le prestaran los 1.900 francos que precisaba para rescatar el motor de su aeroplano de la casa francesa donde lo tenía en reparación, y se presentó en Santander el 2 de agosto, llegando por ferrocarril el mismo día su aparato, un monoplano *Deperdussin* con motor *Gnôme* de 50 caballos. Realizó el primer vuelo el 3; el día había amanecido lluvioso, pero eso no arredró a Lacombe que se elevó a 800 metros -todo lo que el techo de nubes le permitió- y realizó un vuelo muy vistoso; inmediatamente del despegue se dirigió al sur cruzando la bahía por Parayas y Pedrosa, voló hasta Pedreña, cruzó de nuevo por El Puntal y La Magdalena, y por Cueto, San Pedro del Mar y Soto de la Marina, llegó a Liencres, viró sobre las dunas y regresó a La Albericia donde aterrizó luego de 18 minutos de vuelo.

El día 8 realizó dos vuelos, sufriendo al final del segundo la rotura de la hélice; sustituida ésta, voló el lunes, 12, durante 20 minutos sobre Santander, Pedreña, la isla de Mouro y Las Llamas, rompiendo en el aterrizaje una rueda del *Deperdussin*. Con estos vuelos se dio por terminada la que, proyectada como *Semana de Aviación*, había durado treinta y un días.

Cantabria había entrado en la era de la Aviación cuyos umbrales pisaba con buen pie como se vería pocos meses más tarde, con la presencia en su cielo de alas gobernadas por manos de aviadores de la tierra.

* * *

Juan Pombo Ibarra, en 1914.

II

JUAN POMBO IBARRA [3]
1881-1939

Nieto del armador santanderino don Juan Pombo Conejo, primer marqués de Casa Pombo, que en su palacete de El Sardinero llegaría a alojar al efímero Amadeo de Saboya con ocasión de su real visita a Santander en el verano de 1872, había nacido en la capital de Cantabria, el 14 de agosto de 1881, Juan Pombo Ibarra, que serÌa el fundador de una dinastía de aviadores que- caso único en el mundo, va ya por la quinta generación.

Transcurrieron su infancia y juventud en Santander, destacando siempre por su temperamento audaz y decidido, su alto concepto de la amistad y su acendrado patriotismo. Dotado de una innegable habilidad para la mecánica, fue uno de los primeros automovilistas que circularon por Santander en los años iniciales del siglo XX, al volante de un *Hispano Suiza* de carreras, de 15 caballos de potencia, y formó parte del grupo de fundadores del Club Automovilista Montañés.

Atraído por la incipiente actividad aeronáutica -por aquellos años, más espectacular arte que ciencia o técnica- e impulsado por su gran curiosidad y anhelo de aventuras, marchó a Francia en las primeras semanas de enero de 1913, y en Pau, en la escuela de Aviación de monsieur Sollenave, una más de aquellas pintorescas y anecdóticas escuelas que tanto proliferaron al norte de los Pirineos en los años inmediatamente anteriores a la Guerra Europea, aprendió a pilotar un aeroplano en el tiempo *record* de nueve días, y, tras realizar las

preceptivas pruebas a bordo de un monoplano *Bleriot* de 50 caballos, recibió el *brevet* de piloto el 25 de febrero de 1913, fecha con la que fue reconocido el título, con el número 33 de los pilotos españoles, por el Real Aero Club de España.

Con su flamante diploma bajo el brazo, llegó a Santander Juan Pombo en los primeros días de abril, y dadas sus relaciones familiares, no le fue difícil interesar a los ediles santanderinos en los asuntos relacionados con el vuelo, consiguiendo que el Ayuntamiento tomara a su cargo la realización, en los prados de La Albericia, de las obras de reacondicionamiento del terreno, necesarias para convertir en un verdadero aeródromo el campo que había servido para las exhibiciones de los años anteriores, así como la restauración y consolidación del barracón al que un año de abandono había deteriorado- en el que se habían de amparar los aviones.

Estas obras quedaron terminadas el 29 de abril, con gran oportunidad, ya que aquel mismo día llegaría de Francia, por ferrocarril, perfectamente embalado en olorosa madera de pino báltico, un monoplano biplaza, *Bleriot XI*, del tipo *"Canal de la Mancha"*, equipado con un motor rotativo *Gnôme* de siete cilindros y 50 caballos, que fue trasladado a La Albericia para ser allí montado por Pombo y su mecánico, Domenjoz.

Desde su llegada a Santander, ya como aviador, había manifestado Juan Pombo su propósito de ir a Madrid, en vuelo, y así lo había anunciado en la prensa de la capital montañesa. Para llevar a cabo su idea eligió el domingo, 8 de junio. Habían transcurrido únicamente 40 días desde su primer vuelo en Santander, y aún no contaba con 30 horas de vuelo en su historial aeronáutico.

Despegó para ello de La Albericia al amanecer del domingo, 8 de junio, acompañado por Enrique Bolado, y realizó el *raid* en tres etapas. En la primera voló de La Albericia a Burgos, cruzando la cordillera cantábrica que por primera vez se veía dominada por un aeroplano; aterrizó en el llano de Gamonal, en las afueras de la capital castellana, y en ella se quedaron hasta el día siguiente los aviadores santanderinos que, el lunes 9, despegaron para dirigirse a Madrid, pero a causa de la niebla se desorientaron y fueron a parar a Sacedón, en la provincia de Guadalajara en donde tomaron tierra sin dificultad en un buen

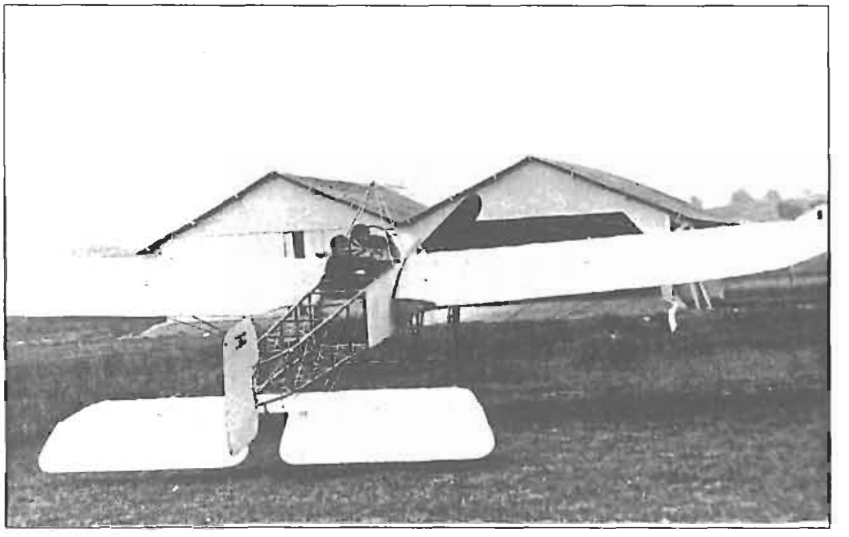
campo despejado y llano. La tercera etapa la cubrieron el día 10, volando hacia la capital de España a donde no lograron llegar, pues una parada del motor por agotamiento del aceite de ricino -lubrificante de los motores de la época y de bastante después- obligó a Pombo a tomar tierra en las proximidades de Arganda, en un terreno despejado, pero lleno de piedras, sufriendo la pérdida de una rueda y la rotura de la hélice, quedando allí acabado el vuelo y regresando aviadores y aeroplano, por ferrocarril, a Santander donde, en los andenes de la estación del Norte fueron recibidos en *"olor de multitudes"*, y desde allí llevados triunfalmente a la sede del Unión Club donde fueron agasajados por sus consocios y amigos, orgullosos de la hazaña realizada por dos de los suyos (4).

Decidido a crear en Santander un Aero Club, Juan Pombo reunió en la sede del Unión Club Montañés a varios socios, el 3 de julio, y tras exponer su idea de crear una asociación para el fomento y desarrollo de la Aviación, en todas sus facetas, en Cantabria, logró que aquel mismo día quedara constituido el Aero Club de Santander, bajo la presidencia de Victoriano López Dóriga, y que empezara inmediatamente a funcionar, teniendo como domicilio social el del Real Automóvil Club.

Continuó Juan Pombo realizando vuelos, casi a diario, en Santander, propagando la afición a las cosas del aire entre los montañeses -muchos de los cuales volarían con él-, y el 27 de febrero de 1914 estableció en 3000 metros el *record* de España de *"altura con pasajero"*, y realzó con sus vuelos cuantos acontecimientos se produjeron en Santander en aquellos años, realizando exhibiciones en distintas localidades de la provincia cántabra.

El 17 de junio sufriría Pombo un grave accidente, cuando trataba de volar a Granada para participar en el *Certamen Aeronáutico* que en aquella ciudad se celebraría los días 18, 19 y 20. Despegó acompañado por Bolado con el **San Ignacio** -que así había bautizado a su *Bleriot*-, en medio de una espesa niebla que envolvía a La Albericia, y trató de ganar altura para salir al cielo azul, pero cuando aún no había logrado superar los obstáculos de los alrededores del campo, chocó el aparato con unos árboles que inopinadamente surgieron de la niebla, y cayó violentamente a tierra donde quedó destrozado, siendo verdade-

ramente prodigioso que ambos aviadores salieran con vida del percance, y que las lesiones que sufrieron no fueran importantes.



Juan Pombo en La Albericia, con el ***San Ignacio***.

Adquirió, inmediatamente, Pombo un nuevo avión del mismo modelo que el destruido al que bautizó **San Ignacio II**, y con él trató de participar en la *Copa Montañesa de Aviación*, pero dos averías consecutivas en el sistema de combustible, le forzó a abandonar el certamen que ganó Salvador Hedilla, su rival y amigo al que felicitó efusivamente.

Cuando en los primeros meses de 1915 se constituyó en Madrid la *Sociedad Española de Construcciones Aeronáuticas*, dado el prestigio de Juan Pombo y lo que Cantabria representaba en el panorama aeronáutico de España, se decidió instalar la fábrica en Santander, y Juan Pombo fue nombrado director técnico y quedó encargado de las pruebas en vuelo de los aviones que se fabricasen.

La empresa se estrenó con la construcción, para la Aviación Militar, de una serie de catorce biplanos *Morane Saulnier BB*, dotados con el motor de

diseño español, *Hispano-Suiza 8A*, de 140 caballos, fabricado en Barcelona, el primero de los cuales fue entregado en Cuatro Vientos el 1 de junio de 1916, y en abril del año siguiente, el último.

Desde que en 1913 realizara Pombo aquel estupendo *raid*, tenía el propósito de repetirlo, pero en un sólo salto, sin escalas. Para ello, el 28 de enero de 1916 despegó de La Albericia a media mañana -esta vez, solo a bordo- pero desorientado por la niebla que cubría la Meseta, tomó tierra en Colmenar Viejo, a únicamente 19 kilómetros de su punto de destino, despegando inmediatamente y aterrizando en Cuatro Vientos(5).

El entusiasmo despertado en Santander por esta nueva hazaña de Juan Pombo, dio lugar a que, por iniciativa del *Diario Montañés* se tributara un homenaje al aviador, el 21 de mayo, presidido por el alcalde y demás autoridades, al que asistieron más de 20.000 personas.

La trágica muerte de Salvador Hedilla en Barcelona, en octubre de 1917, fue un terrible mazazo para Juan Pombo que había llegado a sentir verdadero afecto fraternal por el mocetón trasmerano. En el multitudinario entierro de Salvador en Santander, Juan Pombo figuró entre los componentes del duelo.

Desilusionado por haberse interrumpido la fabricación de aviones en Santander y haberse llevado la fábrica a Guadalajara por razones de política caciquil, Juan Pombo abandonó la práctica del vuelo, aunque no su vinculación con la aeronáutica, participando desde los diversos cargos que desempeñó en el Aero Club, en la organización de cuantos festivales y concursos se realizaron en Santander en aquellos años. Pronto, al surgir la segunda generación de la estirpe de aviadores que él había iniciado, vio con orgullo de padre, de español y de aviador, como sus hijos, Teodosio, primero, y más tarde Juan Ignacio, ambos con título de piloto desde los dieciséis años de edad, volaban con autoridad en los cielos de España. Cuando Juan Ignacio, en 1935, proyectó la «locura» de cruzar el Atlántico con una avioneta con motor de 130 caballos, su padre, no solamente no trató de desalentarle, sino que compartió con él el calvario de la preparación del viaje, y en La Albericia se encontraba para despedir a su hijo menor que allí comenzaba la fantástica aventura.

Juan Pombo Ibarra murió en febrero de 1939, en Madrid, en el Decanato del Cuerpo Diplomático donde se encontraba acogido para escapar a la persecución que por sus ideas patrióticas y religiosas, sufría; por pocas semanas no llegó a ver el final de la dura guerra que durante mil días ensangrentó a nuestra patria, y no llegó a saber que sus dos hijos aviadores, oficiales de complemento de la Aviación Nacional, ambos, cumplieron con España como buenos, ganando uno de ellos -Teodosio- la preciada Medalla Militar.

En el barrio santanderino de El Sardinero, una calle lleva el nombre del primer aviador que tuvo Cantabria

* * *

Salvador Hedilla.

III

SALVADOR HEDILLA PINEDA [6]
1882-1917

Salvador Hedilla Pineda sentía por el vuelo aquel entusiasmo apasionado, casi obsesivo, característico de los aviadores de las primeros años de la historia de la Aviación. El vuelo -todo lo mágico que siempre tuvo y tendrá volar- era para él, además de un medio de vida, la actividad más excitante y atractiva que pudiera soñar, y convertía en inmenso placer el sudor de la frente con que se ganaba el pan de cada día.

Había nacido el 9 de noviembre de 1882, en Castillo, uno de los pueblos que forman la Junta de Siete Villas, en la histórica e hidalga Merindad de Trasmiera, allí donde las abruptas montañas de la cordillera cantábrica se amansan en suaves ondulaciones al acercarse al indomable mar Cantábrico. Los primeros años de su adolescencia los pasó Salvador ayudando a sus padres en las rudas faenas propias de modestos labradores, dueños únicamente de su vivienda, unos pocos carros de tierra y media docena de vacas ratinas. Pero no iba esta vida con el inquieto carácter del corpulento mozo que ya manifestaba una decidida vocación por la mecánica, y a los dieciséis años de edad, acorde con la tradición emigrante de la tierra, marchó a la República Argentina y allí se colocó en una empresa de ferrocarriles, en cuyos talleres pronto se desarrolló su innata aptitud para trabajar con máquinas.

No tardó en establecerse en Buenos Aires donde montó el primer taller de reparación de bicicletas que existió en la ciudad porteña, al tiempo que partici-

paba con éxito en carreras ciclistas. Sin dejar de practicar el ciclismo, se inició con brillantez en el motociclismo, y en 1903 estableció el *record* de velocidad en el trayecto Buenos Aires-La Plata, rodando a 120 kilómetros por hora. Aquel año, el taller de bicicletas "ascendió" a taller-garaje de automóviles, y Hedilla tomó parte en algunas pruebas automovilísticas, estableciendo en 1911 la marca de 150 kilómetros por hora en la prueba del *"kilómetro lanzado"*.

Salvador Hedilla Pineda.

Pero cuando más próspero marchaba su taller, sintió el irresistible tirón de la Aviación -el invento más espectacular de la historia de la Humanidad- y Hedilla, apasionado de la velocidad y hombre fundamentalmente de acción, se interesó vivamente por la nueva actividad, y en un viaje a Europa, luego de una rápida visita a Castillo para abrazar a los suyos, marchó a Francia y quedó fascinado por el vuelo. Regresó a Buenos Aires y con más precipitación que habilidad financiera, liquidó sus automóviles, su garaje y su taller.

Con los magros recursos que su eufórica venta le proporcionó, regresó a Francia y en Issy les Molineaux se matriculó en la escuela de pilotaje de Robert

Morane; en ella desarrolló su aprendizaje, y tras efectuar las pruebas correspondientes en el aeródromo de Port Aviation, en Juvisy, el 5 de agosto de 1913 recibió el ansiado título, y con esta fecha y el número 41, figura su nombre en la lista de pilotos de Real Aero Club de España.

Adquirió Hedilla en Francia un monoplano *Morane-Borel* de tipo militar, provisto de un motor rotativo de 50 caballos; estaba pintado de verde oscuro, y su grado de veteranía -casi, de vetustez- era tal que parecía que iba a desintegrarse en el aire; en él había gastado todos sus ahorros, y éstos no habían dado para más.

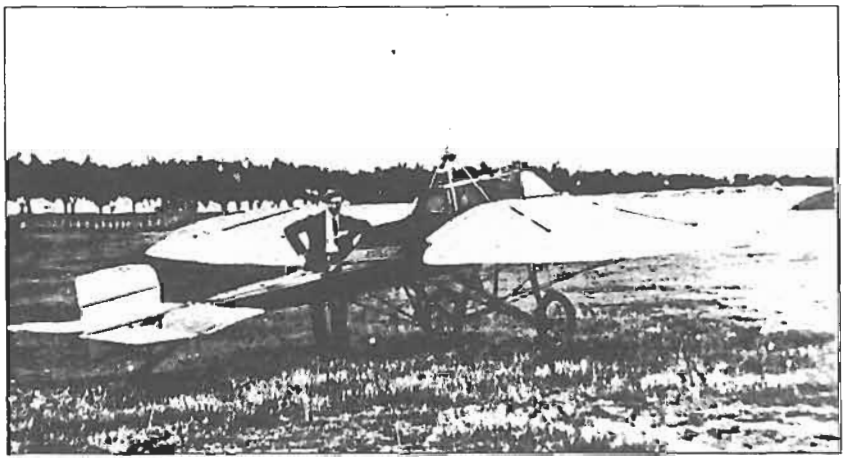
Los primeros vuelos en España los realizó Salvador en Gijón, en un festival cuyos beneficios líquidos había cedido a la *Asociación Gijonesa de Caridad*, y se realizaron el domingo 19 de octubre, en una tarde en que, aunque con la atmósfera no demasiado propicia, realizó dos espectaculares vuelos, sufriendo la parada del motor en el segundo de ellos, pero logrando tomar tierra en un terreno aceptable, sin que el aeroplano sufriera desperfecto alguno, y, luego de repostar gasolina, despegó y regresó al improvisado aeródromo.

Por vía marítima fue trasladado el *Morane-Borel* a Santander donde el 25 de octubre realizaría su primer vuelo en La Albericia, pero el fuerte Sur -ese viento tan incómodo para los montañeses- hizo que, apenas alcanzados los 50 metros de altura, perdiera estabilidad el aparato y se fuera a tierra, sufriendo desperfectos de cierta consideración. No entibió este percance el entusiasmo de Hedilla, y reparadas las averías, el 2 de noviembre llevó a cabo un vuelo sobre la bahía y la ciudad, en el que ya mostró toda su maestría y decisión, entre el entusiasmo de los santanderinos muy sensibilizados para los temas aeronáuticos, por llevar varios meses volando Juan Pombo, casi a diario, sobre la población.

Tras unos meses de frecuentes vuelos -no todos terminados felizmente, ya que los achaques propios de la edad del *Morane* forzaban al aviador a aterrizar, a veces, en los maizales y prados que rodeaban a aquel Santander de principios del siglo XX- comenzó a sonar el nombre de Salvador Hedilla fuera de la región, siendo la primera vez con ocasión del *Certamen Aeronáutico* que se celebraba en Granada, en el que, pese a ser perseguido por las averías de su vetusto aeroplano, su actuación fue brillante.

Pero el *Morane* estaba *"dando las boqueadas"*, y Salvador Hedilla adquirió un nuevo aeroplano -un monoplano *Vendóme* con motor *Le Röhne* de 70 caballos- con el que su nombre saltaría las fronteras nacionales, volando de Santander a Angulema, en Francia, el 31 de julio de 1914, ganando así la *Copa Montañesa de Aviación*, creada para el aviador español que mayor número de kilómetros recorriera en un día natural, partiendo de, o llegando a, Santander [7].

Marchó Salvador a Cuba a finales de aquel año, permaneciendo en La Habana tres meses, realizando meritorios vuelos entre el entusiasmo de la colonia española que veía destacar el nombre de España llevado en las alas del aviador montañés.



Salvador Hedilla junto al ***Salvador***, monoplano por él diseñado y construido.

A su regreso a la Patria en 1915, Hedilla fue nombrado profesor de la Escuela Nacional de Pilotos, de Getafe, y allí alternó sus clases de pilotaje con la construcción de un original monoplano de finas y elegantes líneas -que él denominó *monocoque*-, dotado de un conjunto de innovaciones que lo hacían realmente moderno. Al año siguiente, la casa *Pujol, Comabella y Cía*, de Barcelona, decidió construir aeroplanos y llamó a Hedilla para que se hiciera cargo de la dirección de los talleres, trabajo que habría de realizar al tiempo que el de director de la *Escuela Catalana de Aviación* que, al amparo de la fábrica

de aeroplanos, funcionaría en los terrenos del hipódromo de *Casa Antúnez*; ambos cometidos los desempeñaría Salvador con el entusiasmo, responsabilidad y eficacia habituales en él.

La alta calificación técnica de Salvador Hedilla hizo que el Director General de Aeronáutica Militar, coronel Rodríguez Mourelo, le designara como asesor de la Comisión que, en París, adquiriría los planos y el permiso de fabricación del biplano de caza, *Spad*, facilitando a cambio al gobierno francés la licencia de fabricación del motor de aviación, *Hispano 8 AB*, de diseño y desarrollo españoles, del que a lo largo de la guerra se llegarían a fabricar en Francia, 25.000 unidades.

El 2 de julio de 1917 llevó a cabo Salvador Hedilla una de sus más audaces proezas; pilotando un monoplano diseñado por él y construido bajo su dirección, realizó el vuelo Barcelona-Palma de Mallorca, uniendo por primera vez estas dos ciudades, por la ruta del cielo. En aquella época era considerada una empresa casi suicida, sobrevolar tan larga distancia de mar -108 millas- en un avión de ruedas.

El piloto cántabro se presentó en Mallorca entre el desbordante entusiasmo de más de 20.000 personas que esperaban su llegada [8]. Recibió por esta hazaza la *Copa del Mediterráneo*, donada por S. M. el Rey, y el Gobierno, como recompensa, le concedió la Cruz de Isabel la Católica. En el lugar en que aterrizó en Mallorca al final de su travesía, se erigió un monumento para conmemorar la proeza.

Pocos días después, y con el mismo aparato, voló Hedilla de Barcelona a Santander, para así unir al Mediterráneo con el Cantábrico. Una meteorología excepcionalmente adversa hizo que lo que debía haber sido un vuelo de pocas horas, durara una semana. Pese al aparente fracaso del que la prensa denominó *"Vuelo de mar a mar"*, la popularidad del aviador, tanto en su Cantabria natal como en Barcelona donde era muy querido, subió a gran altura. El 7 de octubre participaría en el *Festival aéreo del Tibidabo*, quedando en primer lugar y ganando, en consecuencia, la *Copa Tibidabo* y un importante premio en metálico.

Pero la Gloria se enamora de los héroes, los quiere para sí únicamente, y quiere que mueran jóvenes para que así sean eternamente jóvenes y héroes, y, consecuentemente, la brillante trayectoría del aviador cántabro estaba llegando

Monumento erigido en el lugar en que aterrizó Hedilla
a su llegada a Mallorca el 2 de julio de 1916.

a su final. El 31 de octubre de aquel año realizaba un vuelo concertado el día anterior, en la entrega de la *Copa Tibidabo*, con el deportista catalán, doctor Armangué. Pocos minutos después del despegue, cuando el aeroplano se encontraba a 600 metros de altura, se le vio entrar en picado inexplicablemente, y precipitarse contra el suelo donde resultaron muertos ambos tripulantes.

Trasladados sus restos a Santander por ferrocarril, el entierro se realizó a las 12 del mediodía del 7 de noviembre, desde la estación del Norte -donde había estado instalada la capilla ardiente- al cementerio de Ciriego, y constituyó una imponente manifestación de duelo, siendo más de 20.000 los santanderinos que le acompañaron a su última morada, pese a la lluvia que cayó insistentemente durante todo el tiempo que duró el desfile del cortejo.

El cuerpo del aviador trasmerano fue inhumado en un terreno cedido por el Ayuntamiento de Santander, y allí quedó reposando para siempre bajo un sencillo mausoleo de mármol blanco, rematado por un diminuto monoplano de bronce, que, costeado por el pueblo de Santander, se erigiría unas semanas más tarde.

En su momento se dio a una calle de Santander el nombre de Salvador Hedilla. También se dio el nombre de "Aviador Hedilla" a sendas calles en el Barrio de Turó de la Peira, en Barcelona., en Palma de Mallorca y en la villa mallorquina de La Puebla.

En 1997, a los ochenta años de su muerte, se colocó un busto suyo de bronce, sobre un pedestal, en una rotonda, a la entrada del pueblo de Castillo de Siete Villas.

* * *

Felipe Matanza Vázquez.

IV

FELIPE MATANZA VÁZQUEZ [9]
1886-19

El 18 de octubre de 1921 se iniciaba en la zona occidental de Marruecos una muy dura etapa de operaciones, en las que las columnas españolas tendrían que avanzar por un terreno muy quebrado, cubierto de bosque que hacìa dificilísima la observación aérea.

Tratando de acabar con la resistencia de la belicosa *kabila* de Beni Arós, fueron bombardeados intensamente los poblados de las estribaciones del Yebel Alam, el monte sagrado de los creyentes musulmanes, por estar enterrado en una de sus crestas, Muley Abdselam ben Mecchich, *"el santo más santo del Mogreb"*.

La Aviación apoyó así mismo el avance de las vanguardias de las fuerzas de Tetuán y Larache que concurrieron en las peñas de Adrú, y más tarde coopero en las operaciones que desde Xauen y Teffer se desarrollaron en el macizo central de Yebala. En todas estas ocasiones desempeñó un destacado papel la escuadrilla de Larache de la que era jefe, al tiempo que del aeródromo de Auámara, el capitán Matanza.

De padre montañés y madre castellana, había nacido Felipe Matanza Vázquez en Aguilar de Campoo, en la Cantabria palentina, el 19 de abril de 1886. Estudió el bachillerato en el Instituto Cántabro, en Santander donde su padre ejercía la medicina, y terminado aquél, sentó plaza en el arma de Caballería en 1907, siendo ascendido a cabo pocos meses después. Ingresó en

la Academia de Infantería dos años más tarde, y la ser promovido a 2° teniente en 1912, fue destinado a Marruecos, al batallón de cazadores de Llerena n° 11 con el que recibió el bautismo de fuego en el monte Cónico de Beni Ider, participando luego en diversas operaciones entre las que destacaron, el avance sobre Ben Karrik y el castigo a los poblados rebeldes de Beni Amarán, Sadina, Ruansa y Fendelua.

En 1915, ya ascendido a primer teniente, fue llamado para realizar el curso de *piloto de aeroplano*, que había solicitado, y una vez en posesión del correspondiente título, fue destinado al aeródromo de Zeluán, en la zona oriental de Marruecos, y desde allí tomó parte en los reconocimientos y limitadas acciones que por aquella época se libraban en nuestra zona de Protectorado, ya que España, neutral en el conflicto que ensangrentaba Europa, dedicaba toda su atención a tener pacificada su zona de responsabilidad, procurando que no se crearan situaciones que pudieran comprometer su difícil neutralidad.

En 1917 obtuvo el teniente Matanza el título de *observador de aeroplano*, y fue destinado al aeródromo de Cuatro Vientos.

En febrero de 1920 se constituyeron las escuadrillas mixtas -*De Havilland Rolls* y *Breguet XIV*- en Tetuán y Larache, y el mando de la segunda de ellas le fue confiado a Felipe Matanza -capitán desde 1918- que no permaneció mucho tiempo al frente de ella, ya que poco después, convocada una promoción de cien oficiales de las distintas armas del Ejército, para realizar los cursos de piloto en distintos aeródromos de la Península, Matanza fue nombrado profesor de vuelo en la que funcionaría en Zaragoza.

Recibió el mando del sevillano aeródromo de Tablada en noviembre de 1920, y lo desempeñó hasta el año siguiente en que, a consecuencia del desplome de la Comandancia general de Melilla, solicitó regresar a Marruecos y fue destinado a Larache, como jefe del aeródromo de Auámara y de la escuadrilla en él estacionada, tomando parte con ella en las operaciones contra las kabilas rebeldes de Beni Arós y Sumata.

Luego de duros combates en los que la escuadrilla de Matanza derrochó valor y entusiasmo para abrir paso a las fuerzas de tierra, se ocupó Draa al Asef el 9 de enero de 1922, en febrero se alcanzó la línea que dejaba cercada a la *kabila* de Beni Arós. El general Sanjurjo, Comandante General de Larache, a la

sazón, avanzó en la primavera sobre Tazarut, conquistando previamente el Feddal Yebel y dominando las alturas de Beni Ihía, confluyendo con las columnas salidas de Zoco el Jemiz.

El 25 de abril, el capitán Matanza al frente de su escuadrilla, bombardeó duramente el campamento de Muley Ahmed ben Mohamed Raisuni, *"el Sultán de la Montaña"* como era denominado por los *yeblíes*; Tazarut, verdadera capital de aquel prestigioso caudillo, fue conquistado el 12 de mayo en una brillante operación en la que las escuadrillas de Tetuán y Larache, con ataques rasantes al pegajoso enemigo, abrieron camino a las fuerzas de tierra que vencieron la resistencia de los *arosíes*, conquistando el poblado-símbolo, objetivo glorioso para las armas españolas, victoria en la que la acción de la Aviación fue decisiva.

En la zona oriental de Marruecos surgía en 1924 un nuevo cabecilla, Mohamed Ben Hozmari *"el Heriro"*, hombre de acción, joven ambicioso y dotado de inteligencia natural, que en un primer momento unió sus fuerzas a las del Raisuni, pero al considerarse desairado por éste que no le concedió toda la autoridad que él esperaba, se puso en contacto con Abd El Krim el Hatabbi, y se lanzó contra las líneas españolas, atacando la posición de M'Ter el 16 de febrero. La guarnición de este puesto, establecido en la costa, en la desembocadura del Ter, aguantó bravamente, amparada por las escuadrillas que, al tiempo que la abastecían, castigaban con sus bombas y ametralladoras a los *yeblíes* que la asediaban, haciéndoles renunciar a su intento de apoderarse de la posición española. Pese a este fracaso, Abd El Krim se decidió a enviar 7.000 *askaris* bien armados, equipados e instruidos, a unirse a las fuerzas del *"Heriro"*, pudiendo así éste cercar numerosas posiciones españolas. La Aviación hubo de abastecer a todas -de septiembre a diciembre- haciendo punto de honra el que ninguna desfalleciera por falta de apoyo aéreo.

El grupo de Larache tuvo a su cargo veintiocho posiciones, desarrollando una intensa y efectiva labor en la que todos los aviadores se emplearon a fondo, arrastrados siempre por el ejemplo de su jefe, el capitán Matanza, que unas veces como piloto, y como observador, otras, participaba siempre en las misiones de reconocimiento, ataque o abastecimiento a posiciones cercadas, llevando a ellas, municiones, víveres, hielo, medicamentos, pienso para el gana-

do, petroleo y los más insólitos efectos, manteniendo al tiempo un constante acoso a las *harkas* atacantes, y logrando que todas las posiciones se mantuvieran hasta su total liberación por la llegada de las columnas de socorro, o por retirarse los sitiadores.

La rendición de Abd El Krim el 30 de mayo de 1926, tuvo como consecuencia la sumisión y ocupación de la belicosa *kabila* de Beni Urriaguel, acabando así la guerra en el frente oriental; no obstante, aún duraría un año la resistencia de los rebeldes de Yebala donde, aunque con menos organización, se batían con bravura los *arosíes*, sin apocarse al ver reducirse día a día su territorio ante el avance de las columnas españolas que los iban arrojando a los montes más abruptos de la geografía mogrebí. En mayo de 1927 se atacaron, con bombardeos sistemáticos que se endurecían al pasar los días, los poblados de las barrancadas del *yebel* Alam y de la *kabila* de Sumata que, hiciera buen tiempo o malo, recibían diariamente la "visita" de los aeroplanos del grupo de Larache, con su jefe a la cabeza.

Sometida y ocupada la *kabila* de Sumata -rudo golpe asestado a la rebelión- quedaba por abatir el espectro legendario del *yebel* Alam cuyo carácter de "montaña sagrada" daba ocasión a los cabecillas rebeldes para excitar la xenofobia de los *kabileños*. El ataque comenzó el 3 de junio. Desde el amanecer, las escuadrillas de Larache y Tetuán bombaredaron los caminos que descienden de los collados del mítico monte, ocupándose con cierta facilidad los objetivos de Ain Grana, Sidi Abderrahmán, Selalem y Tazarut. En estos combates resultaron derribados dos aeroplanos.

Continuaron las operaciones, y el 16, participando casi simultáneamente todos los aviones de los dos grupos que convirtieron el monte en un infierno bíblico de fuego y metralla, la infantería ocupó el objetivo, y el misterio y la leyenda de inexpugnabilidad del *yebel* Alam se desvanecieron.

El 30 se dio el asalto a Bab Taza, quedando el territorio rebelde reducido a una pequeña zona de la *kabila* de Ajmás, que comprendía los macizos de *yebel* Hezzana, *yebel* Tamgaia y *yebel* Taaria. Pese a la desesperada defensa que de estos reductos hizo el enemigo, no pudo impedir que el 4 de julio, luego de una dura acción aérea, las vanguardias de la columna López Bravo pusieran el pie en el *yebel* Hezzana, en la última operación cruenta de la guerra.

En un determinado momento, los aviadores que habían sobrevolado las crestas del monte, llegaron a Auámara con informaciones confusas, ya que mientras que grupos de moros puestos en pie saludaban agitando trapos blancos, desde algunos barrancos se hacía fuego contra los aparatos.

Para cerciorarse de lo que realmente ocurría, salió el capitán Matanza como observador de un sesquiplano *Breguet XIX* de su grupo, pilotado por el jefe de escuadrilla, capitán Gallego. Poco antes de las 5 de la tarde sobrevolaban el *yebel* Hezzana, siendo recibido el avión con descargas de fusilería. Ordenó Matanza a Gallego que descendiera y entrara en las vaguadas para mejor reconocer al enemigo; éste redobló su fuego, pero perfectamente localizados los grupos de *harkeños*, decidió Matanza repetir las pasadas, aún más bajas, bombardeando y ametrallando a los moros con demoledor efecto. En una de aquéllas fue el aeroplano cogido de lleno por una descarga, resultando Felipe Matanza alcanzado en el pecho. Gallego, al darse cuenta de la importancia de la herida, viró para regresar al aeródromo, pero Matanza se lo impidió, haciéndole señas con su mano ensangrentada, para que continuara el ataque hasta acabar las bombas y la munición de ametralladora. Luego de dos pasadas en las que agotó aquéllas, indicó al piloto que podía regresar.

Poco después aterrizaba en Auámara el sesquiplano, llevando a bordo el cadáver glorioso del jefe del Grupo que, con un balazo que le atravesaba el pecho y le había producido una tremenda hemorragia, mantenía aún en sus crispadas y ensangrentadas manos el trinquete del lanzabombas. Fue el capitán Matanza el último aviador muerto en la campaña, y una de las últimas bajas del Ejército de Marruecos en aquella larga contienda, ya que el 10 de julio de 1927, seis días después de la muerte de aquél, se daba oficialmente por terminada la guerra.

Abierto el expediente del correspondiente juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al capitán Felipe Matanza Vázquez, ésta le sería concedida el 6 de noviembre de 1934, a aquella figura indiscutible de aviador militar español, bravo, sereno, tenaz y entusiasta, entrando así a formar parte de la Orden del *Valor heroico*, aquel modelo de jefe y excelente compañero.

* * *

Joaquín Cayón Gutiérrez.

V

JOAQUÍN CAYÓN GUTIÉRREZ
1891-1932

Dentro de los festejos con que en el verano de 1921 trataba Santander de alzarse sobre la tristeza producida por las noticias que llegaban de Melilla, se programó -aunque muy mal organizada- una *Semana de Aviación* que comenzaría el 4 de agosto, y en la que tomarían parte dos hidroaviones *Tellier* de la *Société Franco-Bilbaine des Transports Aeriens* que cubría la línea Bayona-Bilbao-Santander, además del aviador Marcel Malleterre - "As" de la caza francesa-, la paracaidista -gala también- Andree Blanche, y el piloto montañés Joaquín Cayón, uno de los primeros aviadores españoles que se especializara en el vuelo acrobático.

El festival se inició el 4 de agosto, y estuvo repleto de incidentes y accidentes, quedando en vuelo el tercer día, únicamente Joaquín Cayón que, a los mandos de su sesquiplano *Caudron G-3*, sin reparar en riesgo ni fatiga, el sábado y el domingo realizó sendas exhibiciones de alta acrobacia, metiendo al público el corazón en un puño con sus vuelos en invertido, pasando la cabeza a menos de un metro de la dorada arena de la primera playa del Sardinero, salvando de un tirón en el último instante el promontorio de Piquío, cuando ya parecía inevitable que contra él se estrellara el *Caudron*.

Fue Joaquín Cayón Gutiérrez un aviador, no de vocación tardía, pero si de tardía realización. Nacido el 12 de marzo de 1891 en aquella Torrelavega rural de finales del siglo XIX, en el seno de una familia de humildes labrado-

res, dedicó sus años mozos a ayudar a sus padres en las tareas agrícolas y ganaderas, hasta que en el servicio militar al que con su quinta se incorporó en 1912, se aficionó a la mecánica y, a su regreso a la vida civil, desarrolló su capacidad para aquélla trabajando en un taller de la ciudad del Besaya.

En marzo de 1919, acercándose ya a la treintena, vio realizado uno de sus más ansiados sueños al obtener el título de *piloto aviador*. Desde el primer momento destacó, tanto por su habilidad como por su afición al vuelo, arrojo y sangre fría, por lo que le fue fácil encontrar trabajo en lo que para él era mucho más que una profesión, y se colocó en Barcelona, en los talleres *Hereter S.A.*, fábrica de aeroplanos que había sucedido a la casa *Pujol, Comabella y Cía* de la que Salvador Hedilla, que tan profunda huella dejara en la Ciudad Condal, había sido su primer director técnico.

Situado rápidamente en primera línea de la aviación catalana de la época, ganó en 1920 la *Prueba de Otoño* del Real Aero Club de Cataluña, realizando el circuito establecido en el mejor tiempo de todos los participantes, a pesar de haber sufrido una avería en el timón de dirección, a la mitad del recorrido. En aquella época empezó a especializarse en el vuelo acrobático, llegando a ser un verdadero maestro, y para mejor practicarlo, adquirió en Francia, de los sobrantes de guerra que podían conseguirse a muy buen precio, un sesquiplano *Caudron G-3* con motor *Gnôme* de 80 caballos, con el que acudió a la Semana de Aviación de Santander.

Entre los incidentes que proliferaron en aquel "festival", hubo uno verdaderamente trágico: la desaparición del aviador santanderino, cabo de la Aviación Militar, Florentino Vela, que desde Cuatro Vientos se dirigía a Santander para participar en los actos aéreos, y en la etapa Burgos-Santander desapareció sin que nunca se encontrara el menor rastro del *De Havilland DH-6* que pilotaba, ni de sus dos tripulantes. A los esfuerzos realizados por tierra y mar en busca de los desaparecidos, se unió Cayón con el *Caudron* con el que rastreó el litoral y los montes donde podía haber caído el aparato, sin resultado positivo alguno.

Joaquín Cayón, que había sido promovido a sargento de complemento de la Aviación Militar, fue destinado aquel año, como profesor de vuelo al aeródromo militar de Alcalá de Henares. A principios de 1922 sufrió un gravísimo

accidente en el de Getafe, al entrar en barrena, cerca del suelo, el aparato que pilotaba en un vuelo de enseñanza, resultando muerto el alumno, teniente Fornoví, y gravemente herido él que recibiría la Medalla de Sufrimientos por la Patria.

En diciembre pasó a la situación de reserva, ingresando entonces en la *Compañía Española de Tráfico Aéreo* (C.E.T.A.) en la que se distinguió como uno de sus más seguros pilotos, llegando a ser nombrado jefe de la línea Sevilla-Larache, trabajo que alternó con el de piloto de pruebas en vuelo de la fábrica de aviones, *Loring*, de Carabanchel. Cuando el 4 de junio de 1930 desapareció el suboficial astillerense, Gerardo Vela, en el vuelo Larache Sevilla, en una tarde de temporal en el Estrecho, con nubes bajas, fuertes rachas de viento y mala visibilidad, Fue Joaquín Cayón, a quien unía una fuerte amistad con Vela, el que más esfuerzos hizo tratando de encontrar algún indicio del avión desaparecido, rastreando a lo largo de la ruta que recorrió en ambas direcciones.

No fue larga la vida aeronáutica de Joaquín Cayón, uno de los aviadores legendarios de Cantabria, ya que se mató en un trágico accidente ocurrido en las afueras de Madrid el 3 de julio de 1932, Era el cuarto cántabro que perdía la vida en vuelos de paz.

El accidente se produjo cuando, para llevar a cabo un último vuelo antes de la prueba oficial -que habría de realizarse el martes, 5-, Cayón que había llegado aquella misma mañana de Sevilla, despegó del aeródromo *Loring*, en Carabanchel Alto, pilotando el prototipo de trimotor *Colonial* que, para cubrir las necesidades de la Aviación Militar en el Sáhara, la casa *Loring* había pro-

yectado, diseñado y desarrollado. Le acompañaban en el vuelo, el jefe de mecánicos de la empresa, Federico Pérez, y el ayudante de éste, Aurelio Amargós.

El despegue se llevó acabo con toda normalidad, pero cuando apenas llevaba un cuarto de hora en el aire, se vio al aparato perder altura y velocidad; sobre Carabanchel pasó ya a sólo 50 metros de altura, y momentos después se precipitó violentamente contra el suelo, destrozándose en las inmediaciones del manicomio del doctor Esquerdo.

Cayón y Amargós resultaron muertos en el acto, y Pérez, trasladado al Hospital Militar, vivió menos de una hora. En el depósito de aquel establecimiento quedó instalada la capilla ardiente.

Nunca se pudo determinar con certeza la causa del accidente que se achacó a una sincronización de trepidaciones que, dañando el empenaje vertical, hizo que se desprendiera, ocasionando la pérdida de control del aparato y su consecuente caída. La fama de Joaquín Cayón excluía toda idea de impericia o imprudencia, pues era un profesional competente y responsable, muy capacitado para realizar la dura, peligrosa y precisa labor de probar un prototipo.

El entierro, cuya comitiva estuvo presidida por el Director General de Aeronáutica, Álvarez Buylla, constituyó una muy sentida manifestación de duelo. Los ataúdes de los tres aviadores, que marchaban envueltos en sendas banderas nacionales, precedidos por la cruz parroquial y seguidos por un coche que transportaba doce coronas de flores, fueron enterrados en el cementerio de Carabanchel, ante el emocionado silencio de numerosos amigos y compañeros.

La muerte de Joaquín Cayón fue muy sentida en toda Cantabria, especialmente en Torrelavega donde contaba con tantos amigos, y en cuya parroquia se celebraron solemnes funerales en sufragio de su alma.

En Santander y en Torrelavega, sendas calles llevan el nombre de Joaquín Cayón.

* * *

VI

JOSÉ JUSTE IRAOLA
(1901-1979)

Al producirse en julio de 1921 la desastrosa retirada de Annual, y con ella la pérdida del territorio ocupado por las fuerzas españolas en la zona oriental de Marruecos, quedaron en manos de éstas unas pobres posiciones en torno a la plaza de Melilla, de las que la más avanzada era la de Tizza situada al norte en las estribaciones del Gurugú. El 26 de septiembre fracasó el intento de llevar el convoy a aquella posición -en la que ya empezaban a escasear los víveres y el agua- al ser rechazado por un enemigo muy numeroso -de 8 a 10.000 hombres- parapetado en casas aspilleradas y en trincheras abiertas en un terreno que mucho le favorecía. El Mando, decidido a que no se repitiera lo de Igueriben, preparó una importante operación que el día 29, llevaría un convoy de víveres y agua para quince días, municiones y material de fortificación, y para evitar lo ocurrido tres días antes, formó dos fuertes columnas que avanzando por ambas márgenes del río de Oro, abrieran paso al convoy hasta Tizza.

La columna que llevaría el peso del combate sería la del general Tuero, formada por seis batallones de infantería -uno de ellos, el 2º del Regimiento de Valencia-, un tábor y un escuadrón de Regulares, ocho baterías de artillería -de montaña y ligera-, y cinco compañías de ingenieros.

Iniciado el avance de la infantería, protegido por el fuego de la artillería y de buques de la armada, éste no lograba apagar el muy eficaz e intenso fuego del enemigo que, con el moderno armamento que ya poseía, impedía el acceso

José Juste Iraola, junto a un *Breuguet XIV*.

a la, de hecho, sitiada posición. Al no lograr la columna situada en Beni Amram ocupar la loma larga que protegía el paso a la posición, dispuso el Mando que el batallón de Valencia realizara el asalto a las posiciones enemigas, y que tras él siguieran los ingenieros y el convoy.

El batallón santanderino cubrió, a la carrera, los cientos de metros que le separaban de las posiciones enemigas que fueron asaltadas en una brillante carga a la bayoneta, entrando así el convoy en Tizza, pero habiendo dejado el batallón del Valencia el camino sembrado de bajas propias.

Entre los heridos se encontraba el teniente Juste que, alcanzado por un proyectil en el muslo izquierdo, recibía en aquella acción -lo mismo que su batallón- el *"bautismo de fuego"* y el de *"sangre"*. En el parte de operaciones fue citado como *"Distinguido"*.

José Juste Iraola, que había nacido en la fortificada plaza de Santoña el 18 de febrero de 1901, en el seno de una familia de tradición militar, ingresaría en la Academia de Infantería a los quince años, y sería promovido a alférez en 1919, yendo destinado al Regimiento de Valencia nº 23, de guarnición en Santander, y formando parte del batallón expedicionario marcharía a Melilla en 1921, ya ascendido a teniente, destacando en la citada acción de Tizza, primero de los exóticos y eufónicos topónimos que saturarían su "Hoja de Servicios".

Luego de seis meses de estancia en diversos hospitales, en Melilla, Madrid y Santander, al ser dado de alta en marzo de 1922 se reincorporó el teniente Juste a su Batallón, en Bugardain participando con él en los combates para la ocupación de Chemorra, y en la conquista de la fuerte posición de Dar Queb Dani que la infantería asaltó en un impetuoso ataque, apoyada por los carros de combate y bajo la protección de las escalofriantes pasadas con que los aviadores barrerían con el fuego de sus ametralladoras las fortificaciones rifeñas. Más tarde, encuadrado en la compañía de ametralladoras de Ceuta, participó el teniente Juste en varias operaciones en la zona occidental del Protectorado, distinguiéndose en Gueldet, pasando luego -tras haber realizado el correspondiente curso- al batallón de carros ligeros de asalto con el que destacó el 11 de julio de 1924 en el combate de Tabaganda, en la *kabila* de Beni Gorfet.

En agosto de aquel año se incorporó a la escuela de Pilotos de Albacete, formando parte de la 28ª promoción de pilotos, pasando luego a la de Cuatro Vientos, y ya con el título de *piloto militar*, fue destinado al aeródromo de Granada, donde no permaneció mucho tiempo, ya que al ascender en 1926 a capitán, pasó a formar parte de la 2ª Escuadrilla de biplanos *Breguet XIV*, que actuaba en la zona occidental de Marruecos.

Con ella participó en los bombardeos de Taula, Buhayast, Beni Ziff y Aguelimín, en los alrededores del morabo de Sidi Messuar y en otros puntos, cooperando así a la conquista de la *kabila* de Sumata en la que por primera vez penetrarían las tropas españolas. El capitán Juste, que derrochó arrojo y entusiasmo en estas acciones, se distinguió especialmente en los ataques con ametralladora a los núcleos enemigos establecidos en las laderas del *yebel* Alam. En el verano de 1926, participó con su escuadrilla en el apoyo a la columna del comandante Capaz, que -con la única ayuda de la Aviación que le mantenía informado, abastecido y apoyado con su fuego- en audaz correría por territorio enemigo, escribió durante dos meses una de las más brillantes páginas de nuestra acción en África, ocupando, desarmando y pacificando, las *kabilas* de casi la totalidad del territorio de Gomara, entrando victorioso en Xauen.

A finales de mayo, ocupada totalmente la *kabila* de Sumata, era preciso alcanzar el legendario *yebel* Alam, espectro legendario, considerado monte sagrado por los indígenas, por estar enterrado en su ladera, al pie de una centenaria encina, el santón más venerado del Mogreb. Comenzó el ataque el 3 de junio, con la conquista de Tazarut, el poblado que había sido la capital del feudal *xerife*, Raisuni. Las escuadrillas de Tetuán y Larache actuarían desde las primeras luces, y en los días siguientes, rozando la *gaba* (monte bajo) persiguiendo al enemigo que se retiraba. El 16 quedó ocupado el legenndario monte, resultaron derribados cuatro aparatos, uno de ellos con el piloto, gravemente herido. El capitán Juste participó en todas estas jornadas, derrochando valor y entusiasmo.

La última operación cruenta de la campaña tuvo lugar el 4 de julio de 1927, con la conquista del macizo del yebel Hezzana, con una actuación de la Aviación, brillante y efectiva, en la que perdió la vida el capitán Felipe Matanza, Jefe del Grupo de Escuadrillas de Larache. Esta operación daría por

terminada la larga guerra que, desde 1909, tanta noble sangre española había hecho correr por los resecos barrancos de Marruecos.

Terminada la campaña, continuó el capitán Juste en Tetuán hasta el verano de 1928 en que pasó destinado a Granada, realizó el curso de *observador* en 1929, y tras un breve paso por la escuadra de Getafe, volvió a Marruecos donde recibió el mando de la 1ª escuadrilla del 1er. Grupo, estacionado en Sania Ramel. En 1934 fue destacado a Cabo Juby, en el Africa Occidental Española, para con su escuadrilla apoyar la acción de la *mía* de Camellos del capitán Bullón que ocupó el oasis de Daora y, desde allí, marchó sobre Smara, la *ciudad silenciosa* del Sáhara en la que entraría el 15 de julio, haciendo ondear la bandera de España en un torreón de su alcazaba.

Al producirse los acontecimientos de julio de 1936, se encontraba José Juste en Tetuán; desde allí participó en el *"puente aéreo"*, original solución que se dio a la necesidad de pasar tropas y material, de Marruecos a la Península, con la escuadra enemiga señoreando el Estrecho; por este procedimiento se trasladaron a España, por vía aérea, 23.392 hombres, 11 baterías de artillería, 90 ametralladoras y más de 500 toneladas de municiones y pertrechos. Voló también en apoyo del avance de las columnas que del Sur marchaban sobre la capital de España, distinguiéndose en los combates para la conquista de Talavera de la Reina y el levantamiento del cerco del Alcázar de Toledo.

Habilitado para comandante, fue destinado al Cuartel general del Generalísimo, con el que participó en las operaciones para la conquista de Málaga, en las difíciles jornadas de Guadalajara, y en las batallas de Brunete, Santander, Asturias, Teruel y El Maestrazgo y, ya ascendido a comandante, en la cruenta batalla del Ebro, en el verano y otoño de 1938.

Llegada la Paz, pasó destinado al Alto Estado Mayor, continuando en este destino al ascender a teniente coronel en 1941. Coronel en 1947, fue designado Jefe del Regimiento de Bombardeo nº 15, estacionado en Logroño, y al cesar en el mando de éste, en 1952, fue nombrado Jefe de la 4ª Sección del Estado Mayor del Aire.

Ascendió a general de brigada en 1957, quedando destinado en la Dirección General de Servicios hasta 1961 en que -ya general de división- fue

designado 2º Jefe de la Región Aérea Atlántica, y Jefe del Sector Aéreo de Valladolid, y, más tarde, de la Región Aérea Central y del Sector Aéreo de Madrid, cargos que desempeñó hasta 1966 en que, ya en situación «B», recibió el nombramiento de Vicepresidente del Patronato de Huérfanos del Aire. En 1969 pasó a la situación de «reserva».

Fue muy destacada la labor desarrollada por el general Juste en pro del deporte aéreo; participó en las *Vueltas a España* de 1961 y 1962, a los mandos de una avioneta «Bonanza», y presidió durante un cuarto de siglo el Real Aero Club de España. Su fértil labor fue reconocida, y en 1965 le fue otorgada la Medalla de Oro al Mérito Deportivo.

El 8 de julio de 1979, falleció en el Hospital del Aire de Madrid, aquel hombre de bien, inteligente, generoso, enérgico y recto, humano y cortés, que fue el general Juste Iraola.

* * *

VII

CIPRIANO RODRÍGUEZ DIAZ «CUCUFATE» (10)
1904-1938

"Los buenos vuelos no tienen historia, todo se desenvuelve normalmente; la realización corresponde al cálculo y la aventura se cumple sencillamente. ¿El momento de la Nochebuena en el aire? ¡Ah! Nada que se preste a evocaciones líricas. Sin visibilidad, y, por tanto sin el elemento literario de las estrellas, nos limitamos a festejarla con una copa de coñac".

Esta frase de Cipriano Rodríguez, refiriéndose al vuelo de Sevilla a Bata, es un verdadero retrato de la gran personalidad de este pequeño oficial de Aviación -medía únicamente un metro y 57 centímetros- en el que destacaban al mismo tiempo, su modestia, el rigor de sus estudios y trabajos, y ese valor frío y sereno que hace que quien lo tiene no se dé cuenta de ello.

Había nacido Cipriano Rodríguez Díaz en la histórica villa de Laredo, el 11 de febrero de 1904. Tras su paso por la Academia Militar de Ingenieros, en Guadalajara, promovido a teniente en 1923 marchó a Marruecos. Allí se daban cita por entonces aquéllos que en sus almas de cadetes habían sufrido, día tras día, las angustias de la Patria en las dolorosas jornadas del verano de 1921, jornadas que pasarían a la Historia con el trágico nombre de *"desastre de Annual"*. Destinado en la Comandancia de Ingenieros de Melilla, pronto acreditó su valor

Cipriano Rodríguez Díaz *"Cucufate"*.

el teniente Rodríguez, participando en diversas acciones de eufónicos y exóticos nombres de los que por aquellas fechas llenaban las páginas de los diarios españoles.

La actuación de los aviadores en los combates en que había tomado parte, persuadió al joven teniente de que podría servir mejor a España desde el aire, y no descansó hasta encontrarse en posesión del título de *observador de aeroplano*, y ya como tal, en abril de 1924 fue destinado al Grupo Expedicionario de *Breguet XIV*, a la 2ª Escuadrilla, mandada por el capitán Eduardo González Gallarza, con la que llegó a Melilla en mayo, participando inmediatamente en los combates para levantar el cerco de Sidi Messaud, allí donde el esfuerzo realizado por los aviadores fue enorme y decisivo, llegando las escuadrillas a realizar en una sola jornada, seis salidas por avión. Por esta acción, el teniente Rodríguez fue citado como *distinguido* en la Orden general del Ejército.

Pasó después Ciprano Rodríguez a la zona occidental de Marruecos, siendo destinado al aeródromo de Auámara, en la Comandancia General de Larache, y allí a la escuadrilla *De Havilland Napier* con la que participó en diversas operaciones de las que se desarrollaban en aquel territorio.

Poco tiempo tardaron en darse cuenta sus compañeros de que «Cucufate» -como cariñosamente dieron en llamarle- encerraba en aquel menudo cuerpo un enorme corazón y un cerebro privilegiado. Su deseo constante de realizar más y más misiones de guerra, y la calidad de su trabajo, tanto como observador como al frente de los talleres del aeródromo, pronto destacaron.

El 28 de octubre, el avión en que formaba tripulación con el capitán Camacho, fue gravemente averiado por el fuego de los moros mientras abastecía a la guarnición del puesto de Ain Rapta, sitiado por el enemigo, y ante la imposibilidad de regresar a Auámara, Camacho tomó tierra junto a la también sitiada posición de Teffer, empotrando al *De Havilland* en la alambrada, acogiéndose ambos aviadores a aquélla en cuya defensa participaron activamente hasta el 11 de noviembre en que los sitiados fueron recogidos por una columna que, en retirada, se abría paso hacia Mexerach.

A principios de 1925, "Cucufate" realizó el curso de *piloto*, y volvió a Marruecos destinado a la escuadrilla del capitán Barberán, equipada con ses-

quiplanos *Breguet XIX* -el material más moderno que a la sazón volaba-. Participó en las duras jornadas de Kudia Tahar donde la Aviación logró que esta posición -clave de la defensa de Tetuán- no cayera en manos del enemigo, aunque a costa de cuatro aviones derribados y dos aviadores gravemente heridos. Todavía llegó el Grupo *Breguet* a tiempo de participar en las gloriosas operaciones de la bahía de Alhucemas, participando de lleno en la ampliación de las cabezas de playa y en la consolidación del terreno conquistado a un enemigo duro, valiente y tenaz.

En 1926 actuó apoyando desde el aire a la columna del comandante Capaz, en su original y audaz *raid* a través de la región de Gomara, que tan decisivo resultó para la sumisión total del territorio, y que debió en gran parte su éxito al apoyo constante que le prestó la Aviación, único nexo de unión con la retaguardia.

Llegada la paz, y ascendido a capitán, Cipriano Rodríguez dirigió todo aquel entusiasmo que le había hecho destacar en la campaña de Marruecos, hacia el trabajo y el estudio, y, destinado en el Grupo de Experimentación, y formando parte de la Comisión de Estudio y Recepción de aviones, aplicó toda su experiencia, su imaginación y la seria preparación que poseía, a mejorar en lo posible el material del Servicio.

En 1930, tal vez tratando de evitar a los demás los malos ratos pasados por los fallos e imperfecciones de los lanzabombas en uso, concibió, diseñó y experimentó un nuevo sistema, eléctrico, al que denominó *CR (tipo IV A-5)*, que aventajaba notablemente en rapidez, seguridad y eficacia, a todo lo conocido hasta entonces.

Construcciones Aeronauticas S.A. (C.A.S.A.) había construido en su factoría de Getafe, un sesquiplano *Breguet «Gran Raid»*, equipado con un motor *Hispano* de 600 caballos, fabricado en Barcelona. Con este avión -que en el Servicio recibió el indicativo **12-71**-, y acompañado por el teniente Carlos de Haya, despegó de Tablada Cipriano Rodríguez a primeras horas de la mañana del 7 de octubre, tomando tierra veinticinco horas más tarde, habiendo batido la marca de "velocidad en circuito cerrado de 5.000 kilómetros". Tres días después, el 11, batió así mismo el record mundial sobre 2.000 kilómetros con 500 kilos de carga, y en el mismo vuelo fue igualmente batida la marca de veloci-

dad en 2.000 kilómetros, sin carga. Estas tres marcas fueron homologadas por la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.) en noviembre de aquel año.

En 1926, con ocasión del *raid* de la patrulla *"Atlántida"* que a las órdenes del comandante Llorente voló de Melilla a Santa Isabel, en formación táctica, se pensó hacerle coincidir con un vuelo directo entre la Península y la colonia más alejada, pero por razones técnicas se había desistido de ello. En 1931, *"Cucufate"*, en vista del éxito alcanzado con el **12-71**, tanto en el comportamiento del aparato y el motor, como en la resistencia de los tripulantes a la fatiga, decidió resucitar la idea de 1926, y consiguió del Mando la autorización para realizar un *raid* que uniera en vuelo directo a la Metrópolis con la colonia del golfo de Guinea. Con ello se pretendía, a la par que realizar un viaje científico trascendental para el progreso de la navegación aérea, y demostrar las posibilidades de la Aviación y la Industria españolas, aumentar el prestigio de la Patria entre los indígenas de aquella colonia. Consistiría el vuelo en salvar de un sólo salto los 4.500 kilómetros que separan Sevilla de Bata, cruzando la cordillera del Atlas, y sobrevolando el Sáhara y la selva del Níger [11].

El vuelo con el **12-71** y acompañado por Haya, tuvo lugar entre los días 24 y 25 de diciembre de 1931, y constituyó un rotundo éxito de resonancia mundial. El teniente coronel Emilio Herrera, uno de los científicos más relevantes del momento, diría a propósito del *raid*:

"Como español estoy satisfechísimo del vuelo de Rodríguez y Haya. Merecen toda clase de elogios por los momentos difíciles que han tenido que afrontar. Menos mal que tuvieron el acierto de elegir la fecha exacta para realizar el viaje con las mejores probabilidades de éxito".

El viaje de regreso, proyectado en cinco etapas, lo iniciaron el 2 de enero cubriendo los 1.500 kilómetros entre Bata y Niamey. El día 5 despegaron con destino a Bamako, pero un accidente provocado por una tormenta de arena que les forzó a aterrizar en Koutiala y que causó graves averías al avión, les hizo dar por terminado el *raid* que, de hecho, ya se había culminado con su llegada a Bata. A su regreso a Madrid, ambos aviadores fueron objeto de numerosos homenajes, y recibieron felicitaciones de todo el Mundo, tanto ellos como la Aviación Militar española. En 1936, Cipriano Rodríguez publicó *Aeronáutica*, una obra que, teniendo todo el rigor de un tratado sobre Aviación y Aerostación,

fue escrita en una prosa ágil y amena que hace que pueda leerse como un libro de divulgación.

En la segunda quincena de julio de 1936, "*Cucufate*" se encontraba disfrutando sus vacaciones en la vizcaína localidad de Plencia; al negarse a prestar servicio al gobierno del Frente Popular, fue detenido, pero logró evadirse y embarcar en un destructor alemán que lo sacó de Bilbao. A su llegada a la zona nacional, el general Kindelán, Jefe de las Fuerzas Aéreas, le destinó a la Jefatura del Aire, y allí desarrolló una importante labor de organización en aquellos meses en que había que crear todo, pues casi nada había. Al ascender a comandante en la primavera de 1937, le fue confiado el mando del **6-G-15**, grupo de nueva creación equipado con biplanos *Heinkel He-45* "Pavo", y al mando de él luchó en el frente Norte y en la batalla de Brunete. En octubre de 1937, ya liquidado el frente cantábrico, hubo de separarse del **6-G-15**, pues el general Kindelán consideró que sus servicios eran más necesarios como jefe del grupo de bombardeo **15-G-21**, de trimotores *Savoia S-81*, también de nueva creación, y con él participó en la batalla del Ebro en 1938, aunque por poco tiempo, ya que logró que le dieran el mando de un grupo de "*Cadena*", esta vez, de *Romeo R-37*, el **4-G-12**, con el que el comandante Rodríguez demostró durante el mes que lo mandó, todo lo que de la aviación de asalto se puede esperar.

Su actuación en aquellos días cruciales de la dura, larga y penosa batalla del Ebro, fue constante, heroica y muy efectiva; el 22 de septiembre todos los aviones del Grupo regresaron tocados por el fuego enemigo; el 27, cinco días más tarde, su avión fue seriamente alcanzado en el depósito de combustible, y él mismo resultó con leves heridas.

El 2 de octubre, las fuerzas nacionales trataban de ocupar algunas cotas en la sierra de Vall, en el sector de Gandesa; el enemigo, con admirable terquedad se mantenía aferrado a sus posiciones en aquel dantesco y rocoso terreno en que la metralla de cada explosión se veía potenciada por las esquirlas de roca que arrancaba; la infantería nacional era rechazada una y otra vez en sus intentos de asalto. Luego de un primer ataque de los Romeos, sólo regresaron a su base cuatro aviones en condiciones de vuelo, pero llegó la orden de salida para una nuevo servicio, y el comandante Rodríguez no dudó en ponerse al frente de

los cuatro aviones y volver de nuevo a aquel infierno, a ametrallar las trincheras que resistían al empuje de la infantería nacional.

Los *Romeos* bajaban más y más en cada pasada, tratando de sacar, casi en combate "cuerpo a cuerpo" a los defensores de las posiciones que se agarraban a ellas con tenacidad ibérica; el fuego antiaéreo enemigo era muy denso, y los aviones, al ser únicamente cuatro, no lograban cerrar la *"cadena"* y era muy débil la protección que mutuamente podían prestarse. En cada momento era centrado por decenas de armas el aparato que ametrallaba.

El avión del comandante fue seriamente alcanzado, incendiándose, y éste lo dirigió a las líneas nacionales, tratando de ganar altura, pero el incendio era tremendo, y luego de ordenar a su observador que abandonara el avión, saltó él. Ambos paracaídas se abrieron poco después, pero tal vez por la poca sujección del atalaje, o por no llevarlo bien ajustado, el comandante se salió del suyo y cayó, inerte, hasta estrellarse contra el suelo. Tanto su cadáver como el teniente Castro, que se salvó, cayeron en terreno nacional.

El 6 de octubre de 1938, cuatro días después de su muerte, le fue concedida a Cipriano Rodríguez la Medalla Militar, y en la relación de méritos que la justificaban, puede leerse:

"...fue uno de los colaboradores más asiduo e inteligente del Mando de las Fuerzas Aéreas nacionales. Se distinguió en las operaciones del Norte, mandando un grupo de cooperación, demostrando en todo momento gran valor personal y perfecto conocimiento del empleo de dicha unidad, por lo que mereció repetidas felicitaciones del Mando de tierra por sus actuaciones eficaces y decididas al frente de otro grupo de colaboración, y en lucha con enemigo terrestre alcanzó gloriosa muerte el día 2 del actual".

* * *

Alfredo Artija Valenzuela.

VIII

ALFREDO ARIJA VALENZUELA [12]
1906-1936

Uno de los primeros compromisos -tal vez el mayor- que se presentó a los sublevados en Marruecos el 17 de julio de 1936, fue la perentoria necesidad de trasladar tropas y pertrechos a la Península, con la escuadra gubernamental señoreando el Estrecho y bloqueando el paso. La original solución que se dio a tan arduo problema fue la creación de un *"puente aéreo"*, el primero de la Historia, iniciándose el día 20 con un trimotor *Fokker F-VII* de la escuadrilla del Sáhara, al que aquella misma tarde se unió un hidroavión *Dornier "Wal"*; esta flotilla, incrementada el 26 con dos bimotores *Douglas DC-2* de las L.A.P.E., y el 29 con los trimotores *Junkers Ju-52* adquiridos en Alemania, llegaría a trasladar a la Península un total de 23.392 hombres, 44 piezas de artillería, 90 ametralladoras y más de 500 toneladas de municiones y pertrechos, con lo que se consiguió consolidar la cabeza de puente constituida por las tres provincias más occidentales de Andalucía, avanzar sobre el Centro, conquistar Badajoz, Cáceres, Talavera de la Reina y Toledo, levantar el cerco del Alcázar liberando a sus defensores, y alcanzar los barrios exteriores de Madrid.

Uno de los pilotos que realizaron el primer vuelo de aquel *"puente aéreo"* -probablemente, sin intuir que alumbraba una nueva modalidad de empleo de la Aviación marcial- transportando desde el aeródromo tetuaní de Sania Ramel al de Tablada, en Sevilla, a veinte legionarios de la V Bandera del

Tercio, era el teniente Alfredo Arija Valenzuela que dos días antes, cuando por orden superior se trasladaba la Escuadrilla del Sáhara desde Cabo Juby a Tablada, al pasar sobre Larache aterrizó en el aeródromo de Auámara, uniéndose así al alzamiento de las guarniciones de Marruecos contra el gobierno del Frente Popular, poniendo al mismo tiempo a su servicio un trimotor *Fokker F-VII* que habría de dar mucho juego en las semanas siguientes.

Alfredo Arija había nacido en la cántabra villa de Santoña -plaza fuerte, a la sazón- el 12 de junio de 1906. Educado en un ambiente familiar, militar, su vocación le llevó a ingresar a los dieciocho años de edad en la Academia de Infantería de la que salió, promovido a alférez, en 1927; desde el primer momento intentó convertirse en aviador, y ya al año siguiente se vería en posesión del título de *observador de aeroplano*, formando parte del Grupo de Hidros nº 10, en la base melillense de El Atalayón, en la Mar Chica.

Ascendió a teniente en 1929, realizó el curso de *piloto* y pronto destacó como acróbata, por una gran acometividad y espíritu combativo, no tardando en formar parte de aquel grupo de excelentes cazadores con que llegó a contar la Aviación Militar.

Enamorado del mar, y decidido a poseer diversas especialidades aeronáuticas, realizó en 1933, en Los Alcázares, el curso de *hidros*, y como piloto de un *Dornier "Wal"* participó el año siguiente en la *Vuelta a España* que doce de ellos realizaron, contorneando la península desde Los Alcázares, pasando del Cantábrico al Mediterráneo a lo largo del Ebro, para bordear la costa catalana, volar a las islas Baleares y regresar a Los Alcázares.

A finales de 1934, Alfredo Arija fue destinado a la Escuadrilla del Sáhara, y durante algunos meses desempeñó la jefatura del aeródromo de Ifni, teniendo así la oportunidad de brindar la hospitalidad de la Aviación Militar a Juan Ignacio Pombo, cuando allí hizo escala en su vuelo de Santander a Méjico, con la avioneta Santander.

En julio de 1936 se encontraba destacado con un *Fokker* en el aeródromo de Villa Cisneros, en Río de Oro, y recibió orden de dirigirse a Cabo Juby donde se le ordenó dirigirse a Tablada; al pasar sobre Larache -como hemos visto- se unió al alzamiento militar.

Tras su participación en el *"puente aéreo"* durante cinco días, quedó el teniente Arija en Tablada, formando parte de la patrulla de *Nieuport Ni-52* que, a las órdenes del capitán Gancedo, constituía la única aviación de caza, nacional, en el frente Sur.

Al formarse a principios de octubre el **2-G-11**, grupo de reconocimiento y bombardeo ligero equipado con los monoplanos de ala alta, *Heinkel 46* «Pava», en él se integraron varios pilotos de caza, ya que no había aviones de esta especialidad para todos; Arija, en la escuadrilla **3-E-11**, luchó en el frente de Huesca en la segunda quincena de octubre, defendiendo el angosto «corredor» que unía la semisitiada plaza con la zona nacional, de los violentos ataques que los gubernamentales desencadenaron contra la heroica ciudad cuyos defensores consiguieron rechazar a los atacantes, merced al esfuerzo de los aviadores que con su entrega, y pese a las no muy altas características de las *"Pavas"*, lograron equilibrar la irritante superioridad numérica de los republicanos. Posteriormente participó también el teniente Arija en los combates que se desarrollaron para proteger la carretera que une a Zaragoza con Almudévar, en la sierra de Alcubierre y en Tardienta.

Pero Alfredo Arija era piloto de caza, y no paró hasta verse formando parte de las patrullas de *Heinkel 51* que mandaban los capitanes, Martín Campo y Montero, quedando encuadrado en la segunda de ellas, y, al ascender a capitán el 6 de diciembre, continuó en el mismo destino.

La víspera de la primera Navidad de la guerra, se iniciaba contra la ciudad de Teruel una gran ofensiva gubernamental, la primera de las varias que sufriría la pequeña capital aragonesa que acabaría la guerra reducida a ruinas. La guarnición de la plaza, al mando del coronel Muñoz Castellanos, apenas llegaba a 1.700 hombres, no muy bien armados; los atacantes eran 8.000 con 10 baterías de artillería y una compañía de carros de combate, divididos en seis columnas, al mando del coronel Velasco Echave, apoyados desde el aire por dos grupos de *Breguet XIX*, un grupo de *Nieuport 52*, cinco bimotores *Potez 54*, de la escuadrilla Malraux, y seis monoplanos de caza, *Polikarpov I-16 "Rata"* con pilotos rusos.

Para oponerse a esta -para aquel momento, muy considerable- masa de aviones, se desplazaron al aeródromo de campaña de Caudé las dos patrullas de *Heinkel 51*, seis aviones que quedaron reducidos a cinco al capotar uno de ellos cuando aterrizaba en el improvisado aeródromo turolense.

Apenas amanecido el día 27, hubieron de echarse al aire los cinco *Heinkel* ante la aproximación de tres *Potez* que, escoltados por seis *"Ratas"*, se dirigían a bombardear las posiciones nacionales. La patrulla de Martín Campo se arrojó contra los bombarderos, mientras Montero y Arija se enfrentaban a los seis *"Ratas"*.

Ante la gran superioridad técnica y numérica del enemigo, los *Heinkel* lucharon «a la desesperada» para impedir que los *"Ratas"* atacaran a aquellos de sus compañeros que trataban de impedir el bombardeo de los bimotores, disparando en todas direcciones, tratando de reducir con su disparatado revolverse entre la maraña de estelas que las mortales trazadoras dejaban a su paso, la gran ventaja que la superior velocidad daba a los cazas enemigos que atacaban en pasada y se alejaban para lanzarse al ataque de nuevo.

Alcanzado e incendiado el *Heinkel* nº 1, pilotado por el capitán Arija, continuó combatiendo éste hasta que, herido de muerte perdió el control del aparato que se precipitó contra el suelo donde estalló, con una gran explosión, convirtiéndose en antorcha de gloria que llevó al bravo santoñés a formar parte de las escuadrillas eternales. Era el primer piloto de caza, nacional, muerto en combate aéreo.

A pocos cientos de metros del avión nacional, que cayó en terreno enemigo junto a la carretera de Teruel a Celadas, se estrelló así mismo un Potez, derribado por los *Heinkel* que lograron impedir el bombardeo.

En 1940, y con antigüedad de la fecha de su gloriosa muerte, fue ascendido a comandante, por méritos de guerra, el capitán Alfredo Arija Valenzuela, aquel bravo aviador que con su ejemplo, quiso marcar una senda de entrega y heroìsmo a los pilotos de caza españoles.

* * *

IX

LUIS BENGOECHEA BAAMONDE [13]
1907-1977

El 17 de septiembre de 1921, apenas iniciada la fase de recuperación del territorio perdido en la desastrosa retirada de Annual en el mes de julio anterior, la columna del general Sanjurjo constituía la vanguardia de las fuerzas que operaban para reconquistar Nador; de esta columna formaba parte el batallón expedicionario del regimiento de Guipúzcoa nº 53, y encuadrado en la 3ª compañía de éste iba un soldado, voluntario, de únicamente catorce años de edad.

Este jovencísimo soldado era Luis Bengoechea Baamonde; había nacido el 10 de abril de 1907 en la cántabra villa de Santoña -plaza fuerte desde mucho tiempo atrás y, todavía, en aquellos años-, y desde niño había mostrado la firme decisión de seguir la carrera de las armas. El día que cumplió los catorce años ingresó voluntario en Vitoria, en el regimiento de Infantería de Gupúzcoa en el que su padre -capitán, a la sazón- prestaba servicio. Al marchar en septiembre de 1921 el 2º batallón del regimiento, a Marruecos, con él marchó el joven soldado, vibrando de entusiasmo ante aquella oportunidad que de servir tan directamente a España, se le presentaba.

El combate para la reconquista de Nador fue empeñado, cruento y brillante; los *harkeños*, entre los que predominaban gentes bravas y aguerridas de las *kabilas* de Beni Bu Ifrur, Mazuza y Beni Bu Yahi, sumaban unos 8.000 hombres, bien fortificados, armados con gran número de fusiles y ametralladoras, y varias piezas de artillería emplazadas en la ladera meridional del Gurugú -aquel

Luis Bengoechea Baamonde.

monte con nombre de romance de ciegos, que tantas lágrimas había costado a las mujeres españolas- y en las Tetas de Nador, lomas dominantes sobre el poblado y el estrecho paso entre ellas y la Mar Chica, por donde inevitablemente habrían de pasar las tropas españolas. El avance de la columna Sanjurjo estaría apoyado por nueve baterías emplazadas en El Atalayón y en Sidi Ahmed el Hach, y tres, flotantes, situadas en la Mar Chica sobre barcazas, a unos 1.500 metros de la orilla, que batirían a la artillería rifeña y protegerían el avance de los soldados de España, dirigido su fuego desde un globo cautivo, anclado en El Atalayón, mientras la Aviación, en labor abnegada, tenaz y precisa, atacaba los accesos del enemigo para impedir a éste emplear sus reservas.

Al amparo de los fuegos prodigados por la artillería y las escuadrillas de aeroplanos, las fuerzas de infantería y caballería se lanzaron sobre Nador con gran ímpetu y denuedo, haciendo retroceder a los moros, apoderándose de todas sus posiciones. En poder de las tropas españolas quedaron tres piezas de artillería, seis ametralladoras, abundantes fusiles y municiones y considerable número de cadáveres que por sí solos denunciaban lo costoso que el combate había resultado al enemigo. Las bajas españolas alcanzaron casi el centenar.

El combate librado aquel día por la columna del general Sanjurjo, penoso, duro y muy cruento, no enfrió el entusiasmo del soldado-niño Bengoechea, que en todo momento se mantuvo en su puesto, y que a partir de entonces, ganando en veteranía día a día, participó con su batallón en numerosas acciones de aquella *"campaña de desquite"* con la que el ejército español iría recuperando, una a una, las posiciones perdidas en las tristes jornadas de julio.

Siguió en campaña hasta la repatriación de su batallón a mediados de 1922, sin que las incomodidades de aquélla, la movilidad impuesta por las necesidades de la guerra, ni lo poco propicio del ambiente, le hicieran abandonar el estudio de las materias necesarias para el ingreso en la Academia de Infantería de Toledo a la que, superadas las pruebas establecidas, se incorporó en enero de 1923 y en la que cursó los correspondientes estudios y prácticas hasta ser promovido a alférez en 1925, yendo destinado al mismo regimiento en que había iniciado su vida de servicio a España con las armas, al batallón expedicionario que se encontraba en Algeciras formando parte de la reserva del Ejército de Marruecos. Pero dado que no parecía probable que este batallón volviera a com-

batir, solicitó y obtuvo el alférez Bengoechea ser destinado al regimiento de Melilla nº 59, incorporándose en la plaza que daba nombre y espíritu a la Unidad, iniciando inmediatamente los servicios de campaña en las posiciones de Dar Keb Dani y Afrau.

En septiembre de aquel año, encuadrado su batallón en la columna de vanguardia, a las órdenes del general Goded, tomó parte en las operaciones del desembarco de Alhucemas -la primera operación de este género llevada a cabo con éxito en la historia contemporánea de las guerras- poniendo pie en tierra enemiga el día 10, y manteniéndose el 12 y el 13 contra los impetuosos ataques que, de día y de noche, llevaron a cabo los bravos guerreros de Beni Urriaguel contra la línea española, tratando con ello Abd el Krim el Hatabbi de arrojar al mar a los que con tanto éxito habían desembarcado en las playas de Ixdam y La Cebadilla, en la *kabila* de Bocoia, iniciando así el último acto de aquella larga guerra que tanta sangre española hizo correr por los resecos barrancos de Marruecos.

El batallón de *Melilla* aguantó con bravura el mayor esfuerzo del enemigo, en Morro Viejo y en el extremo oriental de la loma del Cañón, y participó en el rudo combate del 23 para la conquista del monte Malmusi desde el que los moros impedían la continuación de las operaciones, y en el que aquellos rifeños, valientes, tercos y fanáticos, bien fortificados y dotados de un potente armamento entre el que destacaban dieciséis cañones y varias docenas de ametralladoras, ofrecieron una dura y áspera resistencia que hubo de ser vencida por los soldados españoles en repetidas luchas, cuerpo a cuerpo, apoyados por los ataques rasantes de las escuadrillas que, aquel día, sufrieron varias bajas en sus tripulaciones y el derribo de tres aparatos.

A lo largo de 1926 se mantuvo el alférez Bengoechea en servicio de campaña en Sidi Ahmed Si Mura, Arrof, Ainzoren y otras posiciones, pasando en 1927 -ya ascendido a teniente- a prestar servicio en la fuerzas de Regulares Indígenas de *Tetuán nº 1*, en Villa Sanjurjo y en Targuist, tomando parte con la columna del coronel Mola, en las operaciones para la ocupación de Zoco el Had de Ikamen, Taurit, Zoco el Arbaa de Beni Menol y los montes de Tafugal, distinguiéndose en todo momento por su valor, disciplina y espíritu de sacrificio, siendo notable su preocupación por aquéllos que a sus órdenes servían, virtud

ésta que sería una constante en su vida. Terminada la campaña, regresó con su *tábor* a Tetuán, pasando luego a prestar servicio de guarnición y campo, en Xauen, Zoco el Arbaa de Beni Hasán, Bab Taza y otras plazas y posiciones.

En enero de 1930 experimentó un trascendental cambio de rumbo la trayectoría militar del teniente Bengoechea, al ser convocado para asistir a un curso de *observadores de Aviación*; se incorporó a él en el aeródromo militar de Los Alcázares, par realizar la fase inicial, continuando luego en el de Cuatro Vientos para, una vez en posesión de la correspondiente aptitud, ir destinado a la Escuadra de Marruecos y, en ella, al Grupo nº 3, a la escuadrilla que se encontraba en Cabo Juby, en el Sáhara, donde permaneció Luis Bengoechea participando en aquellos vuelos en que una avería del motor que obligara a tomar tierra fuera del aeródromo -incluso a poca distancia de los puestos españoles- significaría la muerte por deshidratación o largos días de cautiverio hasta que los indígenas cobraran el rescate que ellos mismos fijaran

En mayo de 1931 fue destinado al grupo de hidros de El Atalayón, en la Mar Chica, y estando prestando servicio en él, fue designado para realizar el curso elemental de piloto, en Albacete, y de allí pasó a Cuatro Vientos donde efectuó las prácticas previstas para obtener el título de *mecánico*, y el curso de transformación que le daría el de *piloto militar*, siendo destinado como tal a la Escuadra nº 2, estacionada en el aeródromo militar de Tablada.

Adscrito al Grupo nº 22, de reconocimiento, del que en 1934 fue nombrado ayudante, desempeñó su cometido con aquella actividad suya tan característica, participando en varias *Vueltas a España* y en concursos de patrullas militares, impidiéndole su alto concepto del deber, mezclarse en las varias conspiraciones, de diferente entidad y variado signo, que en aquellos agitados años de la 2ª Republica, se gestaron y desarrollaron en Tablada.

El 17 de julio de 1936 estaba destinado en la 2ª Escuadrilla del Grupo 22, pero se encontraba en Melilla disfrutando sus vacaciones estivales, y allí se unió desde el primer momento al alzamiento militar, volando los *Breguet XIX*, y realizando una muy importante misión el día 25, atacando por tres veces consecutivas al destructor gubernamental, **Alsedo**, que trataba de cañonear la plaza de Melilla, hasta hacerle huir sin haber logrado su propósito. Aquel mismo día, por la tarde, participó en unión de otros aviones, en el ataque a la escuadra republi-

cana, compuesta por el acorazado **Jaime I** y los cruceros, **Libertad** y **Miguel de Cervantes**, soportando una fuerte reacción antiaérea que no fue suficiente para apartar a los aviadores de la misión que no dieron por terminada hasta haber arrojado la última bomba.

En los últimos días de julio pasó a Tetuán para, desde el aeródromo de Sania Ramel, formando parte de las tripulaciones de los trimotores *Junkers 52*, ser uno de los protagonistas del primer *"puente aéreo"* de la Historia, con el que se trasladarían a la Península miles de hombres y cientos de toneladas de armas y material, fundamentales en aquellas semanas para la formación de las columnas que, desde el Sur, habrían de avanzar sobre Madrid.

Siempre buscando -como recomiendan las *Órdenes Generales para Oficiales*, de Carlos III- *"el puesto de mayor riesgo y fatiga"*, solicitó y realizó Luis Bengoechea la peligrosa misión de transportar en vuelo, explosivos y cebos, a través de 120 kilómetros de cielo enemigo, entre Sevilla y Granada. Este servicio lo alternaba con otros de bombardeo en beneficio de aquellas columnas que, bajo el implacable sol de agosto, avanzaban por la estepa extremeña librando frecuentes y rudos combates que causaban bajas difíciles de cubrir, conquistando plazas y poblaciones importantes, y dominando los nudos de comunicaciones hasta llegar a las afueras de la capital de España. Tomó parte también, en bombardeos a larga distancia, entre los que destacó el llevado a cabo con éxito contra el aeródromo enemigo de Getafe, y servicios sobre el Estrecho y el mar de Alborán, en uno de los cuales fue capturado el vapor **Montecillo**, al que se obligó a entrar en el puerto de Ceuta. Por este servicio fue felicitado el teniente Bengoechea por el General Jefe del Ejército del Sur. Sería ésta la primera de las muchas felicitaciones que el oficial santoñés recibiría a lo largo de la campaña.

Los últimos días de agosto desencadenó el enemigo una fuerte ofensiva contra la semicercada ciudad de Córdoba; el general Miaja, con una fuerte columna, se había apoderado del Cerro Muriano, y amenazaba a la plaza que se encontraba en serio peligro, dada su corta guarnición y la dificultad que tenía el general Varela para trasladar sus tropas, rápidamente, a aquel sector del frente. La delicada situación fue resuelta por la Aviación que se empleó de forma tan audaz y tan intensamente, que los gubernamentales hubieron de renunciar al

intento. El teniente Bengoechea, encuadrado en la escuadrilla que mandaba el capitán Carlos de Haya, fue felicitado especialmente por éste que calificó su actuación de *"inteligente, valiente y decisiva"*. En septiembre, encuadrado en la **4-E-22**, escuadrilla equipada con trimotores *Junkers 52*, realizó frecuentes misiones de bombardeo en los frentes del Centro y Aragón, rechazando en éste los durísimos ataques gubernamentales contra el angosto corredor, largo y difícil de defender, que apuradamente unía a la casi cercada plaza de Huesca con el resto de la España nacional.

Ascendió Luis Bengoechea a capitán en diciembre, y en los últimos días de aquel año participó en misiones de abastecimiento a los defensores del Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, puñado de héroes que, aislados en un valle rodeados de montañas en el corazón de Sierra Morena, escribirían una de las más brillantes páginas de la historia contemporánea de España, y que merced al valor y espíritu de sacrificio derrochado por los aviadores que en algunas ocasiones llevaron a cabo lo que podrían denominarse "misiones imposibles", lograron mantenerse durante diez meses, contra toda lógica, atacados constantemente por fuerzas exageradamente superiores en número, y dotadas con potentes medios de destrucción que convirtieron al Santuario en un disforme montón de ruinas.

De nuevo su escuadrilla en el frente del Centro, en la primera semana de 1937 se encontraba estacionada en el aeródromo de campaña de Veladas, cerca de Talavera de La Reina, participando desde el primer momento en la dura, larga y cruenta batalla que se llamó "del Jarama", por librarse en las riberas de este afluente del Tajo, en la que por primera vez se encontraron en la guerra de España dos potentes ejércitos enfrentados en campo abierto, ya que, preparadas sendas ofensivas por ambos contendientes, en aquel sector del frente, tratando los gubernamentales de aliviar la situación de Madrid, e intentando los nacionales cortar la carretera de Valencia -única vía de abastecimiento de la capital de España que, de salir bien la operación, quedaría totalmente aislada- se encontraron enfrentados desde el primer momento unos 110.000 hombres, equitativamente repartidos entre los dos bandos, masas de combatientes que por su importante entidad, moderno armamento, excelente calidad de las unidades y

encarnizamiento con que la lucha se llevó, sufrieron severísimas bajas que llegaron al 20 por ciento de los efectivos de ambos ejércitos.

En esta batalla que se inició el 6 de febrero, el desequilibrio estaba en el aire donde los gubernamentales, además de contar con una considerable superioridad numérica sobre los escasos aparatos nacionales, disponían de un material de mejores características técnicas. La caza gubernamental -dos escuadrillas de *"Chatos"* y una de *"Ratas"*- señoreaba el aire ante dos escuadrillas de *Fiat CR-32*, italianas, mandadas por el timorato mayor Tarsicio Fagnani "Faroni", que había decidido no arriesgarse cruzando las líneas, con lo que los aviones de bombardeo nacionales -un grupo de *Junkers 52* y otro de *Romeo 37*, ambos españoles- una vez sobre el terreno enemigo se encontraban totalmente desamparados de la caza propia, entregados únicamente a su valor y a la Misericordia divina, atacados por los ágiles *"Chatos"* y los rapidísimos *"Ratas"* enemigos y por densas barreras de fuego antiaéreo.

No arredró esto a las tripulaciones de los *Junkers* mandados por el bravo capitán Calderón que el 16 de febrero, tras pronunciar aquel estupendo *"Bombardearemos, caiga quien caiga"*, se lanzó a cumplir su promesa, entregando la vida en la hazaña que tuvo por inspiración el sentido del Deber, la realizó el Heroísmo, y fue la Muerte gloriosa su remate (14), seguido por todos los aviones del Grupo que, sobreponiéndose al dolor de ver caer a su jefe, y pese a ser atacados por enjambres de cazas enemigos y recibir un duro castigo de la nutrida defensa antiaérea, que derribó otro *Junkers*, cubrieron todos sus objetivos, aliviando notablemente la delicada situación en que las fuerzas de tierra se encontraban.

Uno de aquellos aviadores que no vacilaron en olvidar el riesgo que afrontaban en aras del Deber, escribiendo tan gloriosa página en el libro de la historia de nuestra Aviación marcial, sería el capitán Bengoechea que, en días sucesivos, al mando de su escuadrilla, llevó a cabo los difíciles bombardeos de El Olivar y El Pingarrón, siendo necesario, para precisar este último -con las líneas muy próximas entre sí- dar cinco pasadas de las que regresó con los tres aviones alcanzados por numerosos impactos de caza y antiaérea, con heridos a bordo y agotadas las municiones de las ametralladoras en su esfuerzo por rechazar a los *"Ratas"* enemigos, uno de los cuales fue abatido. Por este servicio fue

felicitado el capitán Bengoechea por los generales Orgaz y Kindelán, jefes, respectivamente, de las fuerzas de tierra y de la Aviación Nacional.

Fueron aquellos unos meses de gran actividad para el capitán Bengoechea que actuó con su escuadrilla en diferentes frentes y con misiones muy diversas, entre las que destacaría, tanto por su dificultad y riesgo como por la perfecta ejecución y brillantes resultados, un ataque nocturno al acorazado enemigo **Jaime I**, en el puerto de Almería, en el que el navío fue alcanzado por una bomba de 250 kilos que lo apartó definitivamente de la lucha, y que dio lugar a una nueva felicitación del general Jefe del Aire al brillante aviador. Fueron también llevadas a cabo con éxito, por la escuadrilla que él mandaba, varias misiones de abastecimiento a los defensores del Santuario de la Cabeza, y otras de bombardeo a posiciones enemigas de las proximidades del cercado reducto nacional, y en Peñarroya y Pozoblanco.

El mérito de esos servicios fue reconocido por el general Jefe del Ejército del Sur, en una expresiva felicitación a la escuadrilla. Participó ésta, también, en los combates que llevaron a la ocupación de Cerro Gordo, en el frente de Córdoba, y actuó en el mes de julio en la batalla de Brunete, en el frente del Centro, allí donde el polvo, el calor, la sed, el fuego y la muerte, no escatimaron su colaboración a la dureza de los combates. En agosto tomó parte Luis Bengoechea, con su escuadrilla, en la campaña de Santander, pasando inmediatamente después de ocupada la capital de Cantabria, al frente de Aragón para participar en la dura batalla de Belchite donde, entre otros muchos servicios, llevó a cabo cuatro de abastecimiento a los heroicos defensores de la villa aragonesa.

En noviembre de aquel año -1937- sufrió el capitán Bengoechea una fuerte contrariedad al tener que apartarse de su escuadrilla y de la vida de campaña; fue nombrado jefe de la Escuela de Pilotos de El Copero, ya que el Mando consideró que su mucha experiencia y, sobre todo, su personalidad y ejemplo, se proyectarían en las promociones de pilotos que allí habrían de formarse. De aquellas escuelas saldrían los espléndidos *alféreces provisionales* que tanto juego darían, no solamente en la guerra que a la sazón se desarrollaba, sino también en Rusia y, luego, en la paz, ya que además de a volar, mucho más apren-

dieron de aquel buen militar y estupendo aviador. Este acató la orden con disciplina y se entregó a la tarea con el entusiasmo con que siempre se empeñaba en el cumplimiento del deber, aún a sabiendas de que cuanto mejor fuera su trabajo, más difícil le sería volver al mando de unidades de combate, pero para él, la disciplina era algo dinámico que no consistía en obedecer simplemente y sin comprometerse, sino en actuar en el sentido de las órdenes recibidas, pero enriqueciéndolas luego de estudiadas, con la aportación de su espíritu y experiencia, llevándolas a cabo con la energía necesaria para superar los riesgos que su ejecución pudiera comportar. Luis Bengoechea era un espíritu rebelde, pero su rebeldía, al contacto con su concepto de la disciplina, le hizo dar siempre lo mejor de sí.

Desempeñó el cometido con gran eficiencia durante casi ocho meses, y de cómo lo hizo pueden dar fe cuantos bajo su mando se formaron. En julio de 1938 consiguió el mando de una escuadrilla del **3-G-22**, con la que tomó parte en la durísima batalla que se desarrolló en el verano y otoño de aquel año, en la curva que el Ebro forma en torno a la sierra de Fatarella, realizando numerosos bombardeos, dieciséis de ellos con fuerte reacción antiaérea, teniendo que rechazar con sus armas a la caza enemiga en tres ocasiones.

En enero de 1939, tratando los gubernamentales de aliviar la situación de Cataluña que veía reducirse, día a día, su territorio ante el avance arrollador de los soldados nacionales, se lanzaron a una decidida ofensiva en el frente Sur, atacando con numerosas fuerzas de infantería, apoyadas por gran número de baterías de artillería y carros de combate, y una aceptable protección aérea. El éxito inicial del ataque en un frente no demasiado bien guarnecido y que llevaba muchos meses "dormido", les permitió ocupar una considerable superficie de terreno, la mayor conquistada por los republicanos en sus ofensivas de la guerra, pero el sacrificio de unas pocas divisiones nacionales, y el esfuerzo de las escuadrillas que el Mando nacional envió al Sur, permitieron, no solamente frenar el ímpetu inicial del enemigo, sino además, infligirle un severo castigo y llevarlo derrotado a las líneas de partida, y esto sin haberse detenido en ningún momento el avance nacional en Cataluña que llevaría a las fuerzas atacantes a la frontera del Pirineo. Una de las unidades desplazadas del frente catalán al Centro, para tomar parte en la batalla que recibió el nombre de "Peñarroya", fue

la escuadrilla que mandaba el capitán Bengoechea que, desde el aeródromo de Veladas, el mismo que ocupara cuando en febrero de 1937 se cubriera de gloria en el Jarama, realizó varios servicios de bombardeo, en uno de los cuales hubo de enfrentarse a los *"Chatos"* enemigos que le ocasionaron heridos en sus tripulaciones.

Llegada la Paz, su unidad pasó a estacionarse en el aeródromo de Alcalá de Henares, y él, en mayo, recibió el encargo de organizar la Escuela de Pilotos de Alcantarilla, en la provincia de Murcia, y fue ésta una nueva ocasión para dejar patente su espíritu de trabajo, iniciativa, y una cualidad en él muy destacada: su disposición para dejar de lado, o superar, aquello que, aunque dogmáticamente establecido, pudiera resultar negativo para el desarrollo de la labor que le había sido encomendada y que él no concebía que pudiera hacerse más que de una manera: bien.

En noviembre de aquel año fue propuesto para el ascenso por méritos de guerra, y en la propuesta que el comandante Aguilera, jefe de su Grupo, elevaba al Mando, luego de la extensa aunque sucinta relación de los hechos y méritos del capitán Bengoechea, entre los que se citaban los 275 servicios de guerra que había realizado, decía:

"Posee relevantes dotes de mando y virtudes militares en alto grado. Es incansable en el estudio y son muy extensos sus conocimientos de la carrera, con los que está contribuyendo a la organización del Ejército del Aire".

Ascendió a comandante en 1940, como consecuencia de esta propuesta, y, tras ser felicitado por el excelente estado y presentación de los alumnos de Grupo de Escuelas, fue nombrado jefe de éste cuyo mando ya desempeñaba, accidentalmente.

En 1941 fue destinado al Regimiento Mixto nº 1, basado en el aeródromo militar de Alcalá de Henares, y un año después le fue asignada, por concurso, una plaza en la 3ª Sección del Estado Mayor del Aire. Se iniciaba otra etapa muy activa y fértil del comandante Bengoechea que, además de desempeñar un considerable número de comisiones, redactó los reglamentos para *Identificación de aviones*, de *Disciplina de vuelo* y de *Tiro de armas portátiles*,

y un importante trabajo que denominó *La plataforma aérea*, y pronunció diversas conferencias en la Escuela Superior del Ejército, siendo felicitado por el Director de ella.

Fue nombrado en 1944, miembro de la Comisión de Equipo para la Navegación Astronómica, publicando aquel mismo año *Ensayos sobre Arte Militar Aéreo*, obra escrita con sencillez que hace que pese a lo muy técnico del tema, pueda ser leída y comprendida sin gran esfuerzo. Este importante trabajo tiene una emotiva dedicatoria que dice mucho del noble y cristiano espíritu de su autor que nunca guardó rencor a los asesinos del comandante Bengoechea, su padre; dice así:

"A la memoria de mi padre (+ 6-11-36), que con honor supo aceptar su sacrificio en Paracuellos del Jarama".

Ascendió a teniente coronel en 1945, y continuó destinado en la 3ª Sección del Estado Mayor donde su incansable actividad, impulsada por aquella clara e imaginativa mente de que estaba dotado, desarrolló una muy fecunda labor. Solicitado por el Estado Mayor del Ejército, llevó a cabo varios ciclos de conferencias en las Escuelas de Aplicación de las distintas Armas de aquel Ejército, y en su Escuela Superior, dándose la curiosa circunstancia de que Luis Bengoechea, por razones de índole muy personal se negó siempre a asistir a los cursos preceptivos para obtener el diploma de Estado Mayor, y, sin embargo, el Mando le mantuvo frecuentemente encargado de delicados cometidos relacionados con aquel Servicio, y siempre los desempeñó bien.

Participó en las maniobras con la Escuadra en 1946, y al año siguiente fue designado asesor en el Ministerio de Asuntos Exteriores para formar parte de la comisión encargada de estudiar el acuerdo con la Santa Sede para el restablecimiento de la Jurisdicción Castrense. Tuvo mucho eco en los medios militares, aquel mismo año, su conferencia *La Aviación en los Pirineos*, pronunciada en la Escuela Superior del Ejército de Tierra de la que fue nombrado profesor en 1948, para los cursos de "mando de División".

No se agotaba con su gran actividad profesional la capacidad de estudio de Luis Bengoechea, a quien nunca parecía bastante cuanto pudiera hacer para incrementar su formación humanística, y tras haber seguido los preceptivos cur-

sos en la Escuela Oficial de Periodismo, recibió en 1948 el correspondiente título; este año le fueron extendidos los certificados de haber cursado estudios de Filosofía, Latín, Apologética e Historia de la Iglesia, en el seminario que los P.P. Oblatos tienen en Pozuelo de Alarcón. Solía él decir, con el fino sentido del humor que era una de sus muchas buenas cualidades, que era *"cura de complemento"*.

Aquel mismo 1948 fue designado para representar al Ministerio del Aire en la Junta Nacional de Defensa pasiva, y en febrero del año siguiente, y sin perjuicio de su destino en el Estado Mayor, fue nombrado Director de la Milicia Aérea Universitaria en la que, con el espíritu de servicio y entrega con que siempre afrontó aquello que se le encomendara, desarrolló un conjunto de ideas para la organización de la Milicia, que marcó el firme rumbo de la Escuela de Villafría, y del éxito de su entusiasmo y esfuerzo darán siempre fe, el espíritu, patriotismo y amor a la Aviación, de tantos buenos españoles que allí recibieron su formación castrense, y que siempre tendrán en sus corazones un lugar de honor para el Ejército del Aire.

Asistió, en representación del Alto Estado Mayor, al curso de *Metodología y Ciencia Histórica* que se desarrolló en 1949 en el Servicio Histórico Militar, y aquel mismo año, empleando para ello parte de sus vacaciones de verano, realizó en Llanes, en la Escuela de Vuelo sin Motor, el correspondiente curso para obtener el título "C" de aquella deportiva especialidad de vuelo.

Cesó como Director de la M.A.U. en 1950, y un año después, designado por el Jefe del Alto Estado Mayor, llevó a cabo un profundo estudio del Pirineo, con fines defensivos. Aquel mismo año recibió la Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Ascendió a coronel en 1953, y luego de unos meses adscrito a la Región Aérea Central, fue destinado al Alto Estado Mayor. En aquellos años cursó estudios de Sociología, Ciencias Políticas y Administración Pública, en el Instituto de Estudios Políticos, recibiendo muy altas conceptuaciones; era muy profunda su formación humanística, pero él nunca desaprovechaba cualquier ocasión que

se le presentara para aumentarla; del mismo modo, su cultura profesional, muy alta, era constantemente incrementada, realizando cuantos cursos se ponían a su alcance; en 1956 realizó el de Cooperación Aeroterrestre.

De nuevo fue designado Director de la M.A.U., sin cesar en su destino en el Alto Estado Mayor donde su trabajo era muy estimado. No se agotaba la enorme actividad del coronel Bengoechea, y mientras asistía al curso de aptitud para el ascenso a general, desempeñaba la jefatura de la Sección Técnico-Económica del Alto Estado Mayor al que representaría en numerosas ocasiones, en España y en el extranjero, y pronunciaría varias conferencias en la Cátedra Palafox de la Universidad de Verano de Pamplona, y en la Escuela de Guerra Naval desarrollaría un ciclo sobre el tema *Organización y funcionamiento del Alto Estado Mayor*. En 1959 le sería confiada la presidencia de la Comisión Técnica del Consejo Económico Militar, y poco después fue nombrado Jefe de la 2ª Sección del Alto Estado mayor.

En 1960 recibió aquel gran aviador un durísimo golpe que su profunda formación hizo que soportara con viril entereza y resignación cristiana, admirables: el 20 de junio, su hijo mayor, Luis, teniente del Arma de Aviación, moriría al estrellarse cerca de Peñafiel, el avión *T-6* con el que realizaba un vuelo de instrucción. El coronel Bengoechea, nombrado poco después jefe del Ala de Transporte nº 35, de la Base Aérea de Getafe y del Cantón, con el corazón roto pero con el alma templada se dio al trabajo con una entrega aún mayor a la en él acostumbrada. Era entonces el *Ala 35* una de las más acreditadas unidades del Ejército del Aire, y él, en los dos años que la tuvo bajo su mando, le dio aún más impulso y prestigio, modernizando todo aquello que era susceptible de serlo, solucionando problemas de personal con el interés que siempre puso en sus subordinados, y realizando obras en la Base, de las que es muestra el actual Pabellón de Oficiales, logrado por él a través de una de sus sorprendentes decisiones que forzó a realizar un proyecto que llevaba varios años estancado.

El 20 de septiembre de 1962 fue ascendido a general de brigada y nombrado 2º Jefe de la Zona Aérea de Canarias y Africa Occidental (Z.A.C.A.O.), y jefe del Sector Aéreo de Gran Canaria. De su paso por aquel destino se benefició, principalmente, el personal del Ejército del Aire destinado en los aeró-

dromos del Sáhara, ya que él, con frecuentes visitas al desierto, fue modificando las condiciones de vida de aquellos destacamentos, haciéndolas menos duras. Una de las sobresalientes cualidades suyas era que una vez tomada una decisión -lo que no hacía sin estudiar y meditar antes el asunto- había de ser puesta en ejecución la idea, inmediatamente, por lo que, aunque su paso por la Z.A.C.A.O. fue de sólo un año, no solamente fue muy fructífero, sino que él mismo pudo ver realizada una parte importante de su obra.

En septiembre de 1963 fue destinado al Estado Mayor del Aire, y nombrado representante del Ministerio del Aire en la Junta Interministerial Consultiva, sobre Investigación Operativa, del Alto Estado Mayor. En junio de 1965 fue ascendido a general de división y nombrado 2º Jefe de la Región Aérea Pirenaica y jefe del Sector Aéreo de Zaragoza. Tres años después fue destinado a la 1ª Región Aérea de la que fue nombrado Subinspector y jefe del Sector Aéreo de Madrid.

Ascendió a teniente general el 8 de noviembre de 1968, siéndole entonces confiada la jefatura del Mando Aéreo de la Defensa -cargo, sin duda, el de más responsabilidad de las fuerzas armadas españolas- que él supo desempeñar con inteligencia, imaginación y el buen estilo característicos de su personalidad.

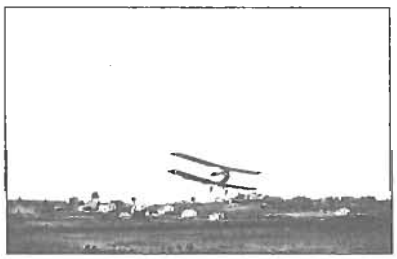
En abril de 1973, al cumplir los sesenta y seis años de edad, pasó a la situación "B", recibiendo entonces el nombramiento de Consejero Electivo del Consejo de Estado. En 1974 fue designado Presidente de dos importantes organismos: el Consejo Superior Administrativo del Patronato de Huérfanos de Nuestra Señora de Loreto, y el Museo del Aire; en ambos quedó huella de su paso, ya que en los dos imprimió algo de su carácter.

Luego de una penosa enfermedad que sobrellevó con el estoicismo propio en él, entregaba su alma a Dios, en el Hospital del Aire de Madrid, el 26 de diciembre de 1977, aquel valiente aviador, brillante organizador, querido jefe y magnífico ser humano, caballeroso y amable.

* * *

La Albericia. La-E-C-G.A.A. en 1.932

Foto de Teodosio Pombo Alonso-Pesquera, rodeada de imágenes del propio Teodosio volando en La Albericia.



X

TEODOSIO POMBO ALONSO-PESQUERA [15]
1910-1989

Aquel muchacho de dieciséis años de edad, que recibía el título de piloto en el aeródromo militar de Alcalá de Henares, había tenido su bautismo del aire once años antes, cuando únicamente contaba cinco de edad, de su padre, Juan Pombo Ibarra, uno de los pioneros de la Aviación, que tenía el nº 33 de los pilotos del Real Aero Club de España. No obstante, a Teodosio Pombo, el jovencísimo piloto, no se le permitió volar como tal hasta 1928 en que, al cumplir los dieciocho años, recibió el título de piloto militar y fue filiado como soldado de Aviación.

Había nacido Teodosio Pombo Alonso-Pesquera en Madrid, en el seno de una familia cántabro-castellana, el 3 de enero de 1910; trasladado a Santander a los pocos meses de edad, estudió el bachillerato, interno, en el Colegio de San José, de la Compañía de Jesús, en Valladolid, y desde muy pronto acompañó a su padre en los vuelos del San Ignacio II, un monoplano *Bleriot XI*, muy conocido en el cielo de Cantabria.

Tras realizar el curso de transformación y prestar juramento de fidelidad a la Bandera en el aeródromo de Cuatro Vientos, fue destinado como soldado piloto al aeródromo de León, al Grupo de Reconocimiento nº 23, a la sazón dotado con biplanos *Loring R-III*. Un año después pasaría a la Escuadra de Instrucción, y en 1930, ascendido a cabo, sería destinado, de nuevo, al Grupo nº 23 donde volaría sesquiplanos *Breguet XIX*.

Solicitó el licenciamiento en 1931, y pasó a formar parte, como profesor, de la Escuela de Vuelo Estremera, una escuela itinerante que iba a situarse allá donde se encontrara alumnos. En ella, *"Teo"* Pombo, además de impartir clases de vuelo, realizaba exhibiciones y daba *"bautismos del aire"*. Un año después, su padre y él fundaron en el bilbaíno aeródromo de Lamiaco, la Aero-Escuela Pombo, de la que salieron algunos notables aviadores, varios de los cuales brillaron en la guerra de 1936, en uno y otro bando.

En 1933 pasó como piloto a L.A.P.E., compañía concesionaria del tráfico comercial aéreo, de España, y con ella voló pilotando los trimotores *Fokker F-VII* y los bimotores *Douglas DC-2*, hasta el verano de 1936 en que fue detenido en Madrid donde estuvo preso, y más tarde, en Valencia; en 1937 fue puesto en libertad y logró evadirse a la zona nacional.

Se incorporó a la Aviación Militar y fue destinado, como alférez, al grupo de nueva creación, **6-G-28**, de trimotores *Savoia S-79*, a las órdenes del comandante Francisco Vives, y en él demostró *"Teo"* toda su experiencia -tenía 3.000 horas de vuelo- y su excepcional valía. El 16 de febrero de 1938 fue alcanzado su avión por el fuego antiaéreo enemigo, en el frente de Teruel, logrando llegar, con dos motores parados y heridos a bordo, a tomar tierra en su campo.

Pese a no haberse incorporado a la Aviación Nacional hasta finales de 1937, realizó 186 misiones de guerra en la campaña, volando 466 horas. Le fue concedida la Medalla Militar, y en el expediente para la concesión de ésta, sus jefes naturales, S.A.R. el coronel Orleans y el teniente coronel González Gallarza lo definirían como:

"...apto para desempeñar las misiones más difíciles y arriesgadas, siempre con éxito"... "gran espíritu guerrero y enorme serenidad"... "grandes virtudes militares, espíritu de sacrificio, valor imperturbable"... "alcanzado su avión por la AA, completó con éxito su misión y regresó al campo".

Teniente al acabar la guerra, solicitó el licenciamiento, y aquel mismo año se encontró de nuevo volando en la Aviación Comercial, siendo uno de los cuatro pilotos que iniciaron la marcha de la compañía *Iberia* en su segunda etapa. En aquella época voló los *Junkers 52*, *Dragón DH-89*, el trimotor *Ford*

4-AT, el *Douglas DC-2* y, algo más tarde, el *DC-3*. Sus compañeros y subordinados, en *Iberia*, lo definían con expresiones tales como *"gran piloto, enorme habilidad, extraordinarios reflejos, gran generosidad..."*.

El día de Nuestra Señora de Loreto del año 1941, le fue impuesta la Medalla Militar, en un solemne acto presidido por el Jefe del Estado.

Cuando en 1946, *Iberia* decidió establecer la línea que uniría a Europa con América del Sur -por primera vez por una compañía europea-, Teodosio Pombo formó parte de la tripulación del *Douglas DC-4* que voló de Madrid a Buenos Aires, y en los meses siguientes, sus grandes dotes profesionales y humanas, fueron importantísimas para abrir la Aviación Civil española a las naciones de Hispanoamérica.

En julio de 1948 recibiría Teodosio Pombo la Medalla Aérea que iría a colocarse en su pecho junto a la Militar, tan brillantemente ganadas una y otra. Además de estas recompensas recibiría a lo largo de su vida este brillante aviador, la Orden de Isabel la Católica, en grado de Comendador, tres Medallas al Mérito en el Tráfico Aéreo, y la Medalla al Mérito deportivo, entre otras más.

"Teo", que siempre supo compaginar su trabajo profesional con la actividad deportiva, ganó en 1951 la *Vuelta Aérea a España*.

La antorcha de aviador que recibiera de su padre, Juan Pombo Ibarra, la pasó "Teo" a sus hijos, y éstos a los suyos, siendo ya cuatro las generaciones de aviadores de la estirpe Pombo, caso único en el Mundo.

El 16 de septiembre de 1989, luego de una penosa enfermedad que afrontó con el valor y espíritu cristiano que habían sido normas de su vida, murió en Madrid Teodosio Pombo Alonso-Pesquera, un aviador legendario.

* * *

Felipe del Río Crespo.

XI

FELIPE DEL RÍO CRESPO
1912-1937

Cuando Felipe del Río Crespo fue llamado a filas con su reemplazo, por la Caja de reclutas de Santander en diciembre de 1933, solicitó servir en la Aviación Militar *"por tener el título de Piloto Civil y ser mecánico de profesión"*, como exponía en su solicitud. Por aquellos años vivía con su familia en Bilbao.

Había nacido Felipe del Río el 9 de septiembre de 1912 en Nueva Montaña, en el cántabro Real Valle de Camargo; allí su padre, el santanderino Felipe del Río Laurensen, desempeñaba el cargo de contramaestre en la fábrica de cemento. Su infancia se desarrolló en parte, en Peñacastillo, en la casa de sus abuelos maternos, y concluidos los estudios primarios, entró a trabajar en Santander, en un taller metalúrgico del barrio de San Martín, haciéndose pronto un hábil tornero.

Marchó en 1927 a Basurto, por haber sido trasladado su padre a aquella localidad vizcaína, y pocos meses después, al iniciarse las obras del -nunca terminado- ferrocarril Santander-Mediterráneo, se empleó en esta empresa como maquinista, ingresando en ella, en Burgos, el joven del Río que allí perfeccionó su oficio. Poco después, en 1930, la familia se trasladó a Venezuela por haber sido allí contratado el jefe de ella, y en Chichiribiche trabajó Felipe para la misma empresa, conduciendo una canoa automóvil con la que la compañía trasladaba a sus obreros.

Luego de poco más de dos años en aquella nación hispanoamericana, regresó la familia del Río a España, domiciliándose en Bilbao donde el padre trabajaría como jefe de máquinas de la fábrica *Firestone*. Allí, a orillas de la ría, y mientras se formaba en la Escuela de Artes y Oficios, realizaría Felipe el curso de piloto civil en la escuela del Aéro Club Estremera -de la que Teodosio Pombo era profesor-, instalada en Lamiaco, a unos 10 kilómetros de la villa, en un terreno estrecho y con malas entradas, por limitar en ambos extremos con fábricas de altas chimeneas. No tardó Felipe en destacar por su afición al vuelo, su decisión y una gran habilidad para el pilotaje.

Ingresó en la Aviación Militar y, tras completar el periodo de instrucción militar y prestar promesa de fidelidad a la Bandera, realizó en el aeródromo de Cuatro Vientos el curso de piloto militar; en diciembre de 1933 le fue concedido el título de *piloto de avión de guerra*, y aún no había transcurrido un mes cuando, realizando un vuelo a baja altura, se enganchó en un cable del tendido eléctrico y sufrió un grave accidente en el que resultó, además de con otras lesiones, con ambos brazos fracturados. Dado de alta en el Hospital Militar de Carabanchel en marzo de 1934, tras disfrutar una licencia de convalecencia que le fue concedida, se reincorporó a su destino en Cuatro Vientos. En diciembre fue promovido a cabo.

El 18 de julio de 1936 se encontraba Felipe del Río en Bilbao, pasando las vacaciones de verano, y aunque sus antecedentes políticos, lo mismo que los de su familia, no parecían los más apropiados para su integración en el bando gubernamental, fue persuadido por el jefe de la Junta de Defensa de Vizcaya, José Echevarría, y se incorporó el 25 de julio a la embrionaria fuerza aérea que se estaba organizando en el Norte, comenzando a volar en los sesquiplanos *Breguet XIX*, llegados a Santander en agosto, material en el que tenía una cierta experiencia adquirida en Cuatro Vientos. Realizó misiones de reconocimiento de los -en aquellas semanas, confusos- frentes del Norte, y algún esporádico bombardeo en el de Guipúzcoa.

A mediados de agosto, la Aviación republicana del Norte, repartida entre los aeródromos de Cantabria, Asturias y Vizcaya, estaba compuesta por un heterogéneo conjunto de aviones -tres *Nieuport 52* de caza, seis *Breguet XIX* de

reconocimiento y bombardeo, un bimotor *DH Dragón «Rapide»* y una avioneta, también bimotor, *Monospar*, ambos éstos de enlace pero habilitados para arrojar bombas pequeñas-. En los últimos días del mes llegaron a Santander, por vía marítima, procedentes de Estonia, seis monoplanos de ala alta, *Gourdou Leseurre* y diez sesquiplanos, *Potez 25-A2*.

Tomó parte Felipe del Río, pilotando un *Breguet XIX*, en una audaz incursión que cuatro de éstos llevaron a cabo el 3 de septiembre contra el aeródromo nacional de Gamonal, en Burgos, dejando a su paso un *Dragón «Rapide»* ardiendo, y algunas instalaciones con daños considerables. Participó asimismo, ya ascendido a brigada, en el violento ataque realizado por cinco aviones contra Oviedo, el 4 de octubre, apoyando los esfuerzos de los sitiadores de la plaza.

El 1 de noviembre llegaban a Bilbao, embarcados en el mercante soviético, **A. Andreew**, quince biplanos de caza, *Polikarpov I-15*, conocidos en España como *"Chatos"* en la zona republicana, y *"Curtiss"* en la nacional. Fueron montados en Lamiaco, quedando allí momentáneamente estacionados, constituyendo una escuadrilla a las órdenes del ruso Boris Maranchov. El personal de vuelo, soviético en su mayoría, fue completado con cuatro pilotos españoles entre los que se contó Felipe del Río.

No les fue difícil a los aviadores españoles imponerse en el material de la nueva unidad; ésta inició sus primeros servicios de guerra desde el aeródromo de La Albericia, ya que, dado que habría de atender a los frentes de Vizcaya y Asturias, en Santander estaba casi equidistante de ambos.

A finales de noviembre, el mando de las fuerzas gubernamentales del Norte, aprovechando la circunstancia de que la mayor parte del ejército nacional se encontraba concentrada en torno a Madrid, consideró oportuno el momento para lanzar un ataque que le llevara a apoderarse de Vitoria, haciendo así desplomarse el frente de Vizcaya. Iniciado el avance el 30 de noviembre por Ochandiano, el descubrimiento casual por dos aviones nacionales de una columna motorizada, separatista, encajonada en un estrecho valle, y la decisión de arrojar sobre ella toda su carga de bombas, creó tal desorden en los atacantes, que la ofensiva llegó a Villarreal lo suficientemente atenuada como para

que la escasa fuerza que guarnecía el sector, pudiera contenerla hasta la llegada de las fuerzas de socorro que levantaron el cerco puesto a la villa.

El mismo día 30, seis *"Chatos"* de la escuadrilla de Maranchow -que para participar en la ofensiva se había trasladado de La Albericia a Lamiaco- atacaron el aeródromo de Vitoria, ametrallando a los aviones nacionales que se encontraban en el suelo; despegaron cinco *Heinkel 51*, alemanes, para oponérseles, y trabado el combate, resultaron abatidos dos de éstos, uno de ellos, por Felipe del Río que así abría la lista de sus victorias aéreas.

Fue en estos días muy dura y penosa la lucha de la caza gubernamental que hubo de efectuar salida tras salida -hasta cuatro diarias por avión- combatiendo frecuentemente con los *Heinkel* que, pese a su inferioridad técnica, en todo momento entablaron combate. El 8 de diciembre, una formación de *"Chatos"*, de la que formaba parte Felipe del Río, escoltaba a una heterogénea formación de aviones en misión de bombardeo a la capital alavesa; ocho *Heinkel 51* trataron de impedir el ataque, y en el combate que se empeñó entre ellos y otros ocho *"Chatos"*, resultó derribado un *Monospar* republicano y dos cazas nacionales, logrando Felipe del Río su segunda victoria al abatir a uno de éstos cuyo piloto se salvó arrojándose con el paracaídas. Dos días después, derribaría sobre Ochandiano un trimotor de bombardeo, *Fokker F-VII*.

Ya había alcanzado el aviador montañés una gran popularidad, y con frecuencia eran citados en la prensa su nombre y sus hazañas. Con fecha 8 de diciembre ascendía a alférez, por un decreto publicado en el *Diario Oficial del País Vasco*, firmado por José Antonio Aguirre, como Consejero de Defensa, en el que se decía:

"Por los méritos que concurren... a propuesta del Jefe de la Aviación, asciende al empleo de alférez, Don Felipe del Río Crespo".

Un mes más tarde, el 13 de enero de 1937, en la misma forma y en términos parecidas, también por méritos de guerra, era ascendido a teniente. Estos ascensos no parece que fueran reconocidos por el Gobierno Central, ya que en la *Gaceta de la República* nº 83, de fecha 24 de marzo, aparece ascendido a teniente, por desaparición de los empleos de brigada y alférez, el «brigada» Felipe del Río Crespo.

Por aquellos días pasó de nuevo la escuadrilla de *"Chatos"* a establecerse en el aeródromo de La Albericia, ya que se desarrollaban fuertes combates en el «pasillo» de Oviedo, y allí habían de ir los cazas gubernamentales a oponerse a los aviones que del aeródromo de León salían para apoyar los esfuerzos nacionales. El 4 de enero combatieron sobre Bilbao, enfrentándose a los cazas que escoltaban a una formación nacional de bombardeo, resultando el avión de Felipe del Río con numerosos impactos, y cayendo derribados dos *Heinkel 51* -uno de ellos, en el mar-, pero sin lograr abatir a uno al que persiguió aquél sin llegar a alcanzarlo; un día después, el 5, bombardearon los aviones nacionales la zona industrial de Bilbao, y los *"Chatos"*, que trataron de impedir el ataque, sin conseguirlo, derribaron dos trimotores *Junkers 52* cuando regresaban a su zona, abatiendo Felipe del Río a uno de ellos que cayó envuelto en llamas en las proximidades de Punta Galea.

Cuando en febrero fue llamado Boris Maranchow al Centro, el mando de la escuadrilla del Norte fue confiado al teniente Del Río. La unidad se estacionó de nuevo en La Albericia, pero el 15 de marzo, en un violento ataque de la Aviación Nacional a los aeródromos de la ribera del Nervión, combatió sobre Bilbao, resultando abatidos tres aviones atacantes, uno de ellos, un *Fokker F-VII*, por el jefe de la escuadrilla que con esta victoria, la 5ª, alcanzaba la categoría de "As".

En abril, los días 7 y 28, participó en sendos combates sobre Santander, contra formaciones de la *Legión Cóndor* que trataban de bombardear el aeródromo de La Albericia, siendo en ambas ocasiones desfavorables los combates para la escuadrilla republicana que perdió dos aviones el primero de los días, y tres el último, ya que, sorprendidos los *"Chatos"* en el suelo al comenzar los ataques, aunque lograron despegar y combatir, hubieron de hacerlo con un enemigo que desde el primer momento les superaba en altura.

Fue ascendido Felipe del Río a capitán, por méritos de guerra, y en el decreto firmado por Indalecio Prieto, ministro de Marina y Aire, el 16 de abril en Valencia, se lee:

"Como recompensa a los méritos contraídos y servicios prestados en la campaña contra los rebeldes por el Teniente de Aviación Don Felipe del Río

Crespo, que lleva derribados seis aparatos al enemigo, he resuelto concederle el empleo de Capitán de Aviación, con antigüedad de 13 del actual y efectos administrativos de mayo próximo".

De nuevo la escuadrilla en Lamiaco, estrenó Felipe del Río su empleo de capitán -sin saberlo, ya que no había llegado al Norte la notificación de su ascenso- el 17 de abril, cuando al frente de una patrulla de su unidad, atacó a una formación de bimotores *Dornier 17 «Bacalao»* que trataba de bombardear los aeródromos de la ría bilbaína, derribando a uno de ellos y cerrando así la lista de sus victorias.

Cinco días más tarde, el 22, se encontraba la escuadrilla en situación de *"alerta en tierra"*, en Lamiaco, aquel aeródromo en el que Felipe del Río había aprendido a volar; dada la *"alarma"*, despegó al frente de una patrulla que con él formaban González Feo, Barbero y Morquillas, para impedir el bombardeo del aeródromo por una formación de bimotores *Heinkel 111*, de la Legión Cóndor, que llegaba escoltada por monoplanos de caza, *Messerschmitt Bf-109* -aparatos hasta entonces inéditos- que entraron desde el mar; los cazas alemanes empezaron a disparar antes de que los republicanos, absortos en el ataque a los bombarderos, se hubieran percatado de su presencia. Felipe del Río fue alcanzado en la primera pasada de los *"Messer"*, y probablemente, herido de muerte, pues cayó en barrena sin que se observara ningún intento de recuperar el mando del avión que se estrelló contra el suelo, destrozándose. Otro de los *"Chatos"* de la patrulla, el de González Feo, resultó también alcanzado, aunque pudo tomar tierra con el motor parado, sufriendo averías en el aterrizaje, lo mismo que otros dos aviones que capotaron al tener que posarse en el aeródromo sembrado de embudos producidos por las bombas.

Felipe del Río, que murió gloriosamente defendiendo el bando que había elegido, fue loado por la prensa bilbaína que, curiosamente, trató de apropiarse de su gloria y personalidad, presentándole como vasco, y el diario *La Tarde*, en un artículo titulado *"Lleno de gloria"* publicado el 23 de abril, en el que dice cómo había desafiado tantas veces a la muerte, le denomina «As de la Aviación vasca», y dice que:

"...era un vasco integral, bueno, sobrio, enemigo de la ostentación. Hablaba poco y hacía mucho...".

Los periódicos de Santander salieron al paso de aquella usurpación, y *El Cantábrico* publicó un interesante trabajo con el título: "*El bravo y heroico aviador Del Río, honra de la Aviación española, había nacido en Santander*".

Al funeral que por su eterno descanso se celebró el sábado 24 de abril en la parroquia de Nuestra Señora del Carmen, de Indauchu, asistieron las autoridades civiles y militares, y el Director de Aeronáutica del Gobierno Central, llegado desde Madrid para estar presente en el acto.

Sin que se conozca la fuente de la falsa información, ni se pueda adivinar su intención, se repitió insistentemente que a Felipe del Río lo había derribado la artillería antiaérea del destructor republicano, *José Luis Díez*, por error. El historiador aeronáutico Jesús Salas Larrazábal ha probado, sin lugar a dudas, lo infundado de la especie, y que la muerte del capitán del Río se produjo en combate aéreo, gloriosamente, como correspondía a quien tan valerosamente combatió sin tener en cuenta nunca la inferioridad numérica a la que con frecuencia hubo de enfrentarse.

En la villa de Bilbao, una calle lleva su nombre.

* * *

El presidente de la Diputación, Gabino Teira, abrazando a J. I. Pombo antes

Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera.

J. I. Pombo con el alcalde y el presidente de la Diputación tras su regreso

XII

JUAN IGNACIO POMBO ALONSO-PESQUERA [16]
1913-1985

Había nacido Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera en Santander, el 26 de julio de 1913, apenas cinco semanas después de la hazaña protagonizada por su padre, Juan Pombo Ibarra, cruzando por primera vez la cordillera cantábrica por el aire, en su histórico vuelo de Santander a Madrid [17].

Con quince años apenas estrenados, y recién terminado el bachillerato en Valladolid, interno en el Colegio de San José, de la Compañía de Jesús, Juan Ignacio, que de su padre había heredado una gran afición al vuelo, comenzó a recibir doble mando de su hermano Teodosio, profesor a la sazón de la Aero Escuela Estremera, y al cabo de seis horas de enseñanza, comenzó a volar solo, adquiriendo pronto cierta experiencia. En 1932, comisionado por el Ayuntamiento de la capital de Cantabria, llevó en sus alas, por los cielos de España el lema *"Santander, ciudad de verano"* tomando parte así en la promoción del veraneo santanderino.

Colaboró al año siguiente con Teodosio en una escuela de pilotos que en Sondica, en las afueras de Bilbao, crearon su padre y su hermano, de la que salieron algunos magníficos aviadores que, apenas tres años después, durante la guerra de 1936, en uno y otro bando darían que hablar con sus hazañas. Juan Ignacio, mientras impartía enseñanza de vuelo, acariciaba en su mente la idea de realizar un vuelo trasatlántico, y en 1934 se trasladó a Madrid y allí, a com-

pás con su ilusión que iba tomando consistencia, se fueron perfilando los detalles para realizarla, y estudiando los medios para llevarla a cabo.

La empresa ideada por Juan Ignacio, aparte de su indudable mérito aeronáutico y deportivo -nadie había cruzado el inmenso Atlántico en un aparato tan pequeño y con tan poca potencia de motor- revelaba una voluntad de recio temple cántabro, a prueba de obstáculos y barreras, verdaderamente notable a los veintidós años.

La primera dificultad con que tropezó fue la financiación del vuelo. Atravesaba nuestra patria un momento de honda crisis económica, nada apropiado para conseguir la cantidad necesaria que -sin ser una cifra exagerada- era alta para el patrimonio familiar de los Pombo que ya no eran aquéllos que alojaban reyes en su casa; pero Juan Ignacio había decidido cruzar el Atlántico en vuelo, y estaba dispuesto a conseguir los medios para llevar adelante su propósito.

La elección del punto final de su *raid* no ofrecía demasiadas dudas a Pombo; aparte de que íntimas y poderosas razones sentimentales le llamaban desde Méjico, el estar aún reciente -todavía no habían pasado dos años- el vuelo de Barberán y Collar en el **Cuatro Vientos**, que después de atravesar el Atlántico por su parte más ancha y en el sentido más desfavorable, de Sevilla a Camagüey, desaparecieron en circunstancias misteriosas, hacía que la colonia española de la capital mejicana estuviera ansiosa por recibir la visita de aviadores españoles. Decidió en consecuencia Juan Ignacio, que el *raid*, cuyo punto de partida no podía ser otro que Santander, tuviera como meta final la capital mejicana.

En una entrevista realizada para *La Voz de Cantabria*, diría el joven aviador que no trataba de batir ningún *record*, sino de *"tender un lazo de unión y afectos entre el alma española y el espìritu de los países iberoamericanos»*, y añadía: *«deseo salir de Santander porque soy montañés, y mi ilusión es que cuando el zumbido del motor obligue a levantar la vista a lo alto, durante mi travesía por esos mundos, el pensamiento se remonte y venga aquí a nuetra ciudad de Cantabria"*. El *raid* sería, por consiguiente, de Santander a Méjico, recorrería unos 15.350 kilómetros y emplearía alrededor de setenta y cinco horas de vuelo.

El avión elegido fue el *Bristol Aircraft Kemm «Eagle 2»*, de fabricación británica, lo mismo que el motor, un *Gipsy Major* de cuatro cilindros y 130 caballos, al que se le hicieron las modificaciones necesarias para afrontar el vuelo trasatlántico, aumentándole la capacidad de carga de combustible hasta darle un alcance teórico de 3.800 kilómetros.

Una suscripción, iniciada por la Diputación Provincial, en la que participó casi por entero el pueblo de Santander, y una importante aportación de la Presidencia del Gobierno, fueron completadas por la generosidad de algunos amigos, y Juan Ignacio pudo finalmente marchar a Inglaterra para hacerse cargo de la avioneta con la que voló a Santander, siendo bendecida, en La Albericia, por don José Eguino, Obispo de la Diócesis, recibiendo el nombre de **Santander**, y quedando lista para comenzar la aventura.

J. I. Pombo, junto a la **Santander**, en La Albericia.

El lunes, 13 de mayo de 1935, inició el vuelo que, con escalas en Burgos y Madrid, le llevó a Sevilla desde donde el 15, despegó para ir a Villa Cisneros, pero el mal tiempo le forzó a quedarse en Sidi Ifni en cuyo aeródromo militar, fue cordialmente atendido por el teniente santoñés, Alfredo Arija, jefe de aquél. El 17 voló a Villa Cisneros donde almorzó y repostó a la Santander, continuando el viaje hasta Port Etienne, volando el 18 a San Luis de Senegal desde donde,

solucionada una avería que calentaba excesivamente el motor, continuó a Bathurst.

En Bathurst, capital de a la sazón colonia británica de Gambia, punto inicial del proyectado «salto», asesorado por el capitán de la Aviación Militar española, José Servet, perfiló los últimos detalles y quedaron dispuestos, Pombo y la Santander para afrontar la aventura.

Unos minutos antes de comenzar el día 20, se inició el vuelo que, luego de dieciséis horas y cuarenta y siete minutos, se remataría en Natal, completando la proeza de cruzar el ancho Atlántico, con una minúscula avioneta impulsada por un motor de 130 caballos y un enorme corazón [18].

Realizada la hazaña con toda felicidad y con una aparente facilidad, comenzaron para Juan Ignacio Pombo las dificultades al proseguir el viaje por encima de las ecuatoriales selvas hispanoamericanas, en busca de la ciudad de Méjico, la meta final.

En la etapa Natal- Belem de Pará, primera de esta tercera fase del *raid*, sufrió una avería que le forzó a aterrizar en Camocín para repararla, y en el despegue para continuar el viaje, la avioneta quedó destrozada al engancharse en una cerca de alambre y capotar. La casa *Britih Klenm*, para quien el salto del Atlántico de la Santander había resultado un magnífico reclamo, envió a Belem una nueva célula y personal para rehacer la avioneta que el 12 de julio salía remozada hacia Paramaribo y Puerto España donde un temporal de lluvias la retuvo hasta el 15; desde allí continuaría a Barranquilla y Bogotá, volando el 2 de agosto a Panamá. Durante el vuelo de Panamá a San José de Costa Rica, sufrió un ataque de apendicitis Juan Ignacio que, soportando estoicamente el dolor, consiguió llegar y tomar tierra en esta capital; en ella fue intervenido, y allí hubo de permanecer reponiéndose, hasta el 9 de septiembre en que, con escalas en San Salvador, Guatemala, Veracruz y Acapulco, llegó el 18 a Ciudad de Méjico, al aeropuerto de Balbuena donde fue recibido apoteósicamente, y donde quedó, definitivamente, la Santander.

A su regreso a España por vía marítima, fue recibido Pombo en Santander por las autoridades, entre el entusiasmo de la multitud que abarrotaba los muelles, recibiendo en días sucesivos diversos homenajes, que continuarían en Madrid y en distintos puntos de España, dondequiera que se presentara.

Pronto empezó a realizar vuelos en las L.A.P.E. como 2º piloto, pero no tardó en regresar a Méjico donde se estableció, aunque por poco tiempo, ya que los acontecimientos del verano de 1936, le trajeron de nuevo a la Patria.

En agosto de aquel año se incorporó Juan Ignacio a la Aviación Nacional, y tras un breve curso de transformación, recibió el título de piloto de avión de guerra, y la estrella de alférez, siendo destinado inicialmente a una unidad de *Breguet XIX* y, más tarde, al **2-G-11**, grupo equipado con monomotores de reconocimiento, *Heinkel 46 "Pava"*, al mando del cual se hallaba otro piloto «trasatlántico», el comandante Ignacio Jiménez, y con el que combatió en los frentes del Norte y de la Sierra, realizando 30 servicios de guerra con unas 270 horas de vuelo. Ascendido a teniente en junio de 1937, pocos meses después fue dado de baja para el vuelo, al habérsele observado una escoliosis vertebral, siendo destinado a la región Aérea del Norte, como jefe del aeródomo de Lasarte. En abril de 1938 fue nombrado jefe del aeródromo de Gamonal, en Burgos, circunstancia que hizo que en marzo de 1939 recibiera a los delegados del coronel Casado a su llegada a la zona nacional para tratar con el Gobierno de Salamanca los términos para la rendición de la zona republicana.

Licenciado pocos meses después, pasó por muy diversas vicisitudes y cambios de fortuna en su agitada vida; residió varios años en la república mejicana donde se dedicó a diferentes negocios que en pocas ocasiones tuvieron éxito, y luego de varios años retirado de las actividades aeronáuticas, la nostalgia del vuelo le hizo volver a la práctica de ellas -aunque únicamente en el aspecto deportivo-, trabajando con el Club Aéreo Mejicano en la organización de diferentes pruebas; en 1954 fue invitado por las autoridades aéreas de aquel país, para colaborar en la preparación y desarrollo de la primera *"Caravana Aérea de la Amistad"*, *rallye* de 10.000 kilómetros que, durante dos meses recorrió todas las naciones del Caribe, y en el que participaron más de cincuenta pilotos de diversas nacionalidades.

Regresó a España y llegó a vestir la cogulla durante varios meses, como novicio, en el Monasterio jerónimo de Nuestra Señora de Guadalupe, y al no cuajar esta vocación, fijó definitivamente su residencia en Madrid.

En 1985, al cumplirse el medio siglo de su hazaña, se desarrollaron en Santander diversos actos en los que participaron, además de las Instituciones de

Cantabria, la Dirección General de Aviación Civil y otros organismos, así como distintas Sociedades, pronunciándose conferencias en la U.I.M.P. con la asistencia del homenajeado. En la casa del Paseo de Pereda donde naciera Juan Ignacio Pombo en 1913, se descubrió una placa de bronce recordando la efemérides. También en Madrid, en la Casa de Cantabria, presididos por el teniente general Serrano de Pablo, se llevaron a cabo diferentes actos en honor del aviador.

Pero ya la trayectoria de Juan Ignacio Pombo, en este mundo, estaba terminando; aún no se habían extinguido los ecos de los actos celebrados en su honor, y el aviador todavía saboreaba las mieles de la popularidad, cuando tras una breve y cruel enfermedad soportada con gran entereza, moriría cristianamente en el Hospital de Valdecilla, el 5 de diciembre de 1985, a los setenta y dos años de edad.

El sábado 6 de diciembre, terminado el solemne funeral *corpore insepulto* Celebrado en la Santa Iglesia Catedral, al que asistieron las Autoridades civiles y militares de la región, escoltados por motoristas de la Policía Municipal, y acompañados por una nutrida comitiva, sus restos fueron trasladados al cementerio de Ciriego e inhumados en el Panteón de Montañeses Ilustres en el que entró a hombros del Presidente de la Comunidad, Alcalde de Santander y miembros de Aéro Club, y donde descansar· en un nicho contiguo al de su bisabuelo, el primer marqués de Casa Pombo.

Sobre Ciriego, mientras se desarrollaba el fúnebre acto, una formación de cuatro reactores del Ejército del Aire, de la base de Zaragoza, realizó varias pasadas rindiendo asì honores al héroe del vuelo Santander-Méjico.

* * *

XIII

JUAN JOSE ALDASORO QUIJANO [19]
1917-1995

Nació Juan José Aldasoro Quijano en Santander, el 10 de febrero de 1917. Estudió el bachillerato en el Colegio de San José, de los P.P. Escolapios de esta ciudad, y terminado aquél, inició la preparación para el ingreso en la Escuela Superior de Ingenieros Industriales.

El alzamiento militar de julio de 1936 encontró a Aldasoro en Valladolid, incorporándose como voluntario a un tercio de Requetés riojano, con el que en el frente de Santander, en la divisoria cantábrica, luchó en Aguilar de Campoo y permaneció en servicio de línea en las posiciones enclavadas, sensiblemente, sobre lo que había sido castro cántabro en el monte Bernorio.

Movilizada su quinta pasó destinado al batallón 167 del Regimiento de Infantería, de San Quintín nº 25, encuadrado en la IV Brigada de Navarra, con el que, en el frente de Vizcaya participó en la ofensiva de primavera, en el sector de Orduña, hasta la toma de Bilbao por las fuerzas nacionales el 12 de junio de 1937. Trasladada su Brigada al Centro para contener la ofensiva enemiga en aquel frente, participó en la dura batalla de Brunete, allí donde a la fiereza de los combates se alió un verano tórrido, uniéndose el polvo, el calor y la sed, al fuego de las armas. Resuelta la situación favorablemente para el bando nacional, regresó al Norte la IV Brigada, participando aquel verano en las campañas de Santander y Asturias hasta la liquidación del frente cantábrico en noviembre.

Juan José Aldasoro Quijano.

En las últimas semanas de aquel año y primeras de 1938, luchó en la nieve de los páramos de Teruel, en el invierno más crudo del siglo, y en marzo, tomó parte en la ofensiva nacional en el frente de Aragón, y en el avance hacia el mar hasta la llegada a Vinaroz y Benicarló, con lo que la zona republicana quedaba dividida en dos, aisladas entre sí.

Tras realizar el correspondiente curso en la Academia de Ávila, fue promovido a Alférez Provisional de Infantería, en junio, y como tal fue destinado a la Agrupación de Ametralladoras Antiaéreas de Infantería, y en ella, en el frente de Teruel y, posteriormente, en el de Castellón, permaneció en servicio de campaña hasta septiembre en que pasó al aeródromo de Escatrón donde quedó al frente de la defensa antiaérea de éste.

El 1º de abril de 1939, al llegar para España la Paz, se encontraba con su unidad en el Grao de Castellón, pasando de allí a Burjasot donde quedó de guarnición hasta diciembre en que fue destinado al Regimiento de Infantería nº 1, de guarnición en Madrid, en el que apenas prestó servicio, ya que, seleccionado para ingresar en el recién creado Ejército del Aire, fue destinado en enero de 1940 a la 51ª Escuadrilla de Hidros, de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, en la base de El Atalayón, y, poco después, a la Escuela de Vuelo sin Visibilidad, de Salamanca, donde permaneció prestando servicio en espera de ser llamado al curso de piloto.

En 1941, en la Escuela elemental de Vuelo, de Badajoz, realizó el curso de piloto elemental, y al año siguiente, el de transformación, en la de Jerez de la Frontera, recibiendo el título de *piloto de avión de guerra* en abril, yendo destinado al Grupo nº 11, del Regimiento Mixto nº 1, estacionado en Alcalá de Henares.

Tras aprobar el preceptivo examen de ingreso, fue nombrado alumno de la 2ª promoción del Arma de Aviación, incorporándose a la Academia de Aviación, en León, en septiembre de 1942, y dos años más tarde sería promovido a teniente del Arma de Aviación, habiendo obtenido el número 1 de su promoción.

Destinado en el 13 Regimiento de Bombardeo, estacionado en el aeródromo de Los Llanos, en Albacete, en él permaneció hasta septiembre de 1945 en que fue nombrado ayudante de profesor en la Academia de Aviación.

Al ascender a capitán en agosto de 1946, fue destinado al 5º Grupo de Hidros, dotado con sesquiplanos *Heinkel He-114* con los que desde Los Alcázares, y en ocasiones a bordo del crucero **Miguel de Cervantes** como piloto del hidroavión en él embarcado, realizó numerosos vuelos de ejercicios con la Escuadra, tomando parte en las maniobras aeronavales del Mediterráneo, en noviembre y diciembre de 1947. Aquel año fue destinado, como profesor, a la Academia de Aviación, y en 1950 realizó el curso de Fotografía y Cartografía, obteniendo el correspondiente título.

En 1951 fue destinado como profesor, a la Escuela de Polimotores, en Jerez de la Frontera. Allí, como a lo largo de toda la trayectoria de su vida profesional, destacó Aldasoro, tanto por su habilidad y afición al vuelo, como por su gran vocación y capacidad didáctica; aquel oficial delgado y elegante, de pocas palabras y siempre mesuradas, de aspecto algo distante para los que no le conocían bien, y realmente afable y simpático para los que tuvimos la suerte de ser sus amigos, era un educador nato.

Realizó el curso de Vuelo sin Visibilidad y quedó en la Escuela como profesor de esta especialidad. Ascendió a comandante en 1954 y continuó detinado en la Escuela de Polimotores.

En 1962, el comandante Aldasoro, que ya tenía más de 4.000 horas de vuelo, fue designado para seguir un curso de Navegación, en la Escuela de Lackland, en los Estados Unidos. Durante la realización de éste ascendió a teniente coronel, y, terminado, pasó a la de Randolf para efectuar el de Instructor de Navegación, regresando a España en mayo de 1963, incorporándose a la Escuela de Polimotores, en Matacán, nombado Jefe de ella.

A propósito de los cursos realizados en los Estados Unidos, recibió Aldasoro una muy calurosa felicitación del Jefe de la USAF, por su destacada actuación en los que allí había seguido, nombrándole "Graduado distinguido de la instrucción de navegantes de la USAF", siginificando que *"durante su instrucción ha sobresalido Vd. en elevado grado de conocimientos, iniciativa y otras cualidades directoras tan esenciales para desempeñar el servicio de navegante militar. Enhorabuena por su éxito"*.

En 1965 fue nombrado Inspector del Estado en las compañías españolas de tráfico aéreo, sin perjuicio de su destino en el mando de la Escuela de Polimotores en el que continuaría hasta 1973 en que cesaría al ser nombrado director de la Escuela de Tráfico Aéreo.

Al ascender a coronel en 1975, pasó destinado a la Subsecretaría de Aviación Civil, y en ella recibió el encargo de organizar la Escuela Nacional de Aeronáutica, de la que sería su primer Director, logrando hacer de este centro uno de los más prestigiosos de Europa en su especialidad.

Reconocido su destacado trabajo, sería nombrado en 1981, Comendador de número de la Orden del Mérito Civil. Dos años más tarde, a petición propia, cesaría en la dirección de la E.N.A. Tenía 9.000 horas de vuelo, la gran mayoría de ellas dedicadas a la enseñanza.

En febrero de 1986, ya en situación de "retirado", fue ascendido a general de brigada, honorario, y aquel mismo año le fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Hombre de una categoría excepcional, Juan José Aldasoro escondía tras su aspecto serio y reservado, un enorme corazón y una gran capacidad para encariñarse con sus subordinados, sin manifestarlo nunca. Era un verdadero compañero, extraordinario jefe, justo y correcto, de calma imperturbable y firme tesón, destacando entre sus muchas virtudes, el espíritu de Justicia, la Lealtad, la Disciplina y un altísimo sentido del Deber, y sobre todo ello, la Caballerosidad.

El 18 de agosto de 1995, entregó su alma al Señor, en su Santander natal, el general de Aviación, Juan José Aldasoro Quijano. Sus restos reposan en el panteón familiar en Santa Cruz de Bezana.

* * *

Elías Luis Martínez
Pesquera.

XIV

ELÍAS-LUIS MARTÍNEZ PESQUERA
1917-1994

Había nacido Elías Luis Martínez Pesquera en Santander, el 16 de febrero de 1917. Comenzó sus estudios en el colegio de los Hermanos Marianistas, en Suances y, terminado el bachillerato en el de los PP Escolapios de la capital montañesa, inició la preparación para el ingreso en la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos.

Durante la guerra civil de 1936, combatió, encuadrado en la 6ª Bandera de F.E. de Castilla, formando parte de la Columna Sagardía, en el frente de León, en las montañas de la divisoria, en la ofensiva que llevó a la total conquista de Asturias y con ella, el final del frente Norte; luchó posteriormente en el frente de Teruel, en diciembre de 1937 y enero de 1938, en la batalla en que a la dureza de los combates se unió el tremendo frío de uno de los inviernos más duros del siglo.

Admitido a la convocatoria para pilotos de Aviación, que había solicitado, se incorporó el 15 de enero de 1938 a la Escuela de Pilotos de Badajoz, y realizado el curso elemental, pasó a la de Jerez de la Frontera donde terminado el correspondiente curso, recibió el título de *piloto de avión de guerra*, y el nombramiento de Alférez Provisional de Aviación.

Destinado en el Grupo Mixto **86-G-70**, equipado con los rápidos monomotores *Heinkel 70 "Rayo"*, con él participó en numerosas misiones en el frente Sur, realizando reconocimientos, levantamientos fotográficos y bombar-

deos en Belalcázar, Marmolejo y otros puntos. En 1939 tomó parte en la batalla de Peñarroya, con bombardeos para contener la última ofensiva gubernamental.

Llegada la Paz, fue designado para recoger bimotores *Katiuska*, de procedencia enemiga en Orán, donde se habían internado al rendirse la zona republicana, y trasladarlos a España. Disuelto el **86-G-70**, fue Pesquera destinado a la Escuadra 13, de nueva creación, estacionada en el aeródromo de Los Llanos, en Albacete. En septiembre de aquel año fue ascendido a teniente provisional.

En 1940 realizó en la Escuela de Málaga el curso de observador que terminó con el número 1 de su promoción, yendo destinado a la base de hidros de Pollensa donde quedó prestando servicio hasta su ingreso en la Academia de Aviación, en León, de donde salió el año siguiente, promovido a teniente de la Escala del Aire del Arma de Aviación, y como tal fue destinado al 43º Grupo de Reconocimiento, del Regimiento Mixto nº 2, de aviones *Natacha*, en el aeródromo de Auámara, en Larache donde no permanecería mucho tiempo, ya que, reclamado por el E. M. de la Zona Aérea de Marruecos, pasó a Tetuán a prestar allí servicio. En estos meses realizaría en la Escuela de Monflorite, el curso de vuelo sin motor (VSM).

Iría agregado, en 1943, a la Escuela de Transformación del Grupo Levante, en San Javier, como profesor de vuelo, y terminada la comisión el año siguiente, regresó a Tetuán, al E.M. de la Zona Aérea, destino que le sería confirmado al ascender a capitán en octubre de 1945.

Destinado a la Escuela Superior de Vuelo, de Salamanca, obtuvo la calificación "C", realizando el curso de profesor de Vuelo sin Visibilidad (VSV) y el de Navegación Astronómica, recibiendo el título de *Navegante Aéreo Internacional*. Tenía, a la sazón, 1.006 horas de vuelo.

Fue nombrado profesor de VSV y de las asignaturas de Aerodinámica e Instrumentos de Vuelo. Realizó el curso de *Piloto Superio Militar*, en 1947, año en que voló 673 horas, ya que su intensa dedicación a las tareas de enseñanza en tierra, no le impidió ejercer su gran vocación: el vuelo.

Realizó el año siguiente varias travesías a Buenos Aires, como navegante agregado a aviones de *Iberia*, y en 1949 marchó a Guinea, formando parte de la Comisión Fotogramétrica, para realizar el levantamiento fotográfico del territorio de Río Muni, quedando como jefe de aquélla, y regresando a Salamanca una

vez terminada la comisión, en junio de 1950; a propósito de la misión desempeñada en Guinea, da idea el escrito del Jefe del E.M. del Aire, recibido en la Escuela, que se expresaba en los siguientes términos:

"El capitán Martínez Pesquera regresó en el mes de julio del presente año, después de terminada la citada comisión, cuyo excelente resultado en el rendimiento de la misma, sólo pudo lograrse por las extraordinarias dotes de mando, inteligencia, habilidad y trabajo, puestos de relieve por este capitán en el desarrollo de su difícil y peligrosa tarea, debido en su mayor parte a las adversas condiciones meteorológicas y del terreno de aquella colonia, para la obtención de fotografías aéreas, y de la escasez de medios de toda clase de que disponía la expedición".

Realizó en la Escuela Superior del Aire, el curso para el ascenso a comandante, ascendiendo en julio de 1951, yendo destinado al 13º Regimiento de Bombardeo, al aeródromo de Los Llanos, en Albacete, donde permanecería poco tiempo, ya que en el año siguiente le fue asignada una plaza, de concurso, en la escuela de Polimotores, de Jerez de la Frontera. Recibió este año la Cruz del Mérito Aeronáutico de 1ª clase. Tenía, a la sazón, 2.664 horas de vuelo.

En diciembre de 1953 fue destinado en comisión, a la Escuela de Vuelos, de Talavera la Real, creada sobre el papel, para la organización y puesta en funcionamiento de ella, trabajando con gran intensidad hasta lograr que en pocos meses estuviera funcionando. Realizó el curso de adaptación a aviones de reacción, y el de profesor de este material. En 1954 trasladó en vuelo a Talavera, desde Santander donde habían sido desembarcados, aviones *Lockheed T-33 A*, con destino a la Escuela de la que sería nombrado 2º Jefe, y jefe de vuelos.

Luego de cursar el correspondiente plan de estudios en la Escuela Superior del Aire, recibió en 1959 el diploma de Estado Mayor, con el número 1 de su promoción, recibiendo, en consecuencia, una segunda Cruz del Mérito Aeronáutico. Este año ascendió a teniente coronel, y le fue concedida la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. El Gobierno de Portugal le concedería la Medalla del Mérito Militar.

Designado para realizar una visita de orientación a los Estados Unidos, en 1962, recorrió diversas bases y realizó el curso de Instrucción de Misiles para Oficiales Aliados, en la base aérea de Maxwell, en Alabama. En 1967 fue designado Agregado Aéreo a la Embajada de España en Lisboa, cargo que desempe-

ñaría con brillantez hasta 1969 en que fue destinado al E. M. del Aire. El Gobierno de la república portuguesa le concedió la encomienda de la Orden Militar de Avís.

Este valioso oficial, sería nombrado con frecuencia para tomar parte, representando al Ejército del Aire, en comisiones internacionales, y así le vemos en 1970, en las conversaciones con el E.M. de las Fuerzas Aéreas francesas, en la operación *Mirage*; en la reunión de los EE. MM. Peninsulares; en la comisión de Reestructuración de las Fuerzas Armadas; como vocal en la Comisión de Reglamentos, en la de Equipos, y en la Asesora de Navegación Aérea. En 1972 asistió a la XX Reunión de E.E. M.M. Peninsulares, y el año siguiente representó a España en las Conversaciones Hispano-francesas para lograr un acuerdo de cooperación técnico-industrial, en materia de Aeronáutica. Participó igualmente, en la XXI Conferencia de EE.MM. Peninsulares, en 1973.

Promovido en 1970 a coronel, por elección, sería el primero ascendido en el Ejército del Aire por este procedimiento de selección, verdaderamente extraordinario como lo demuestra lo poco que se ha prodigado a lo largo de los años sucesivos. Nombrado Jefe del Servicio de Armamento, dirigió el programa AIM-93, y representó al Ejército del Aire en el comité directivo del Centro de Estudios de Materiales Especiales (CETME), y en el permanente de Armas y Explosivos. En 1975 sería nombrado vocal del tribunal Aeronáutico.

Realizó el curso para el ascenso a general, y el año 1976, por cumplir la edad para ello regulada, pasó a la Escala de Tierra; tenía en su haber, 5.666 horas de vuelo. Cesó en la Jefatura de Armamento y pasó destinado al E.M. del Aire, como jefe del Servicio de Investigación Militar Operativa. Clasificado en el grupo "B", el año siguiente, le fue confirmado el destino en el que permanecería hasta que en 1981 pasó a la situación de reserva activa. Y en 1985, a la de, retirado, fijando su residencia en Madrid.

Promovido al empleo honorífico de General de Brigada, en 1986 le fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

El general Elías Luis Martínez Pesquera, prototipo de Oficial de Aviación: recto, justo y afable, inteligente y trabajador, caballeroso y con alto sentido de la amistad, murió en el Hospital del Aire de Madrid, el 25 de febrero de 1994.

* * *

XV

MANUEL ZARAUZA CLAVERO
1917-1942

Con ocasión de la batalla de Guadalajara, en marzo de 1937, se formó en la zona gubernamental la 3ª Escuadrilla de Caza, dotada con monoplanos *Polikarpov I-16 "Mosca"*, al mando del aviador soviético Boris Smirnov *"Pligunov"*; en ella formaban, además de tres rusos y dos norteamericanos, los pilotos españoles, sargentos, Aguirre, Claudín y Zarauza. De este último diría Andrés García Lacalle:

"...entre los pilotos que me impresionaron por su valentía, habilidad e insospechadas dotes de mando, destacó Manuel Zarauza"... "muy valiente y extraordinario piloto"... "fue de los que yo conocí el que mejor voló el I-16; pese a la gran velocidad a que aquel aparato tomaba tierra (165 Km./h.), él lo hacía en el mismo espacio que si de una avioneta ligera se tratase".

Manuel Zarauza Clavero había nacido en la cántabra villa de Santoña, el 3 de noviembre de 1917; su infancia y primera mocedad transcurrieron al pie de los fuertes de la plaza. Hijo de un alférez de Infantería, y aprendiz de mecánico, recién cumplidos los diecisiete años ingresó como soldado voluntario de Aviación, en el aeródromo militar de Cuatro Vientos; prestó juramento de fidelidad a la Bandera en diciembre de 1934, y realizó el curso de cabo, siendo declarado apto para el ascenso en abril de 1936, pero no fue ascendido en julio -como todos los militares afectos al gobierno del Frente Popular- ya que sus antecedentes políticos, familiares, no inspiraban confianza a sus jefes.

Ascendió, finalmente, en octubre de aquel año, y un mes después comenzó el curso de piloto en el murciano aeródromo de Santiago de la Ribera, destacando pronto por su facilidad en el aprendizaje; uno de sus profesores, el capitán Sampil, diría de él:

"Es un piloto de condiciones excepcionales de habilidad y arrojo".

Obtenido el título de piloto militar y promovido a sargento, realizó el curso de caza y, tras un breve paso por una escuadrilla de biplanos *Polikarpov I-15 "Chato"*, y luego de un curso de adaptación al monoplano *I-16 "Mosca"*, fue designado para formar parte de la 3ª Escuadrilla, de este material, que se organizaba en España.

Manuel Zarauza Clavero

Repetidamente se ha dicho que estuvo en el Norte, pero nunca combatió Manuel Zarauza en aquel frente, pues aunque debía haber ido con la escuadrilla *Pligunov* a Santander, a mediados de agosto de 1937, no fue así. No ha faltado quien considerara que, dado que el padre del aviador estaba encarcelado en Santoña por desafecto al gobierno de la República, se evitó que Manuel Zarauza fuera al Norte, ya que, dado su violento carácter, podía ser peligroso.

A finales de agosto, fracasada la ofensiva republicana en el Centro, y terminada la batalla que se conoció como "de Brunete", las fuerzas nacionales se

disponían a avanzar sobre Santander, con ánimo de ocupar esta provincia y continuar por Asturias hasta liquidar el frente cantábrico antes del otoño. Tratando de paralizar estas operaciones, atrayendo fuerzas a otro frente, el mando gubernamental decidió activar el de Aragón para que, ante el peligro que para una plaza de la importancia de Zaragoza representaba esto, se vieran obligados los nacionales a desistir de su ofensiva en el Norte, o se retrasara tanto ésta que llegara el invierno antes de haberse liquidado aquel frente que así se mantendría, cuando menos, hasta la primavera.

Para realizar este propósito se concentró en tierra una importante masa de maniobra, que en el aire dispondría de unos 125 aparatos -tres escuadrillas de *Moscas* (dos de ellas, soviéticas), tres de *Chatos* (una, soviética), tres de *Natachas* y un grupo de bimotores *Katiuska*- desplegados en los aeródromos de Aragón.

La batalla, que tuvo su máxima virulencia en torno a la villa de Belchite, se inició el 24 de agosto y, desarrollada con gran dureza, llegó hasta el 6 de septiembre, sin que los republicanos lograran sus propósitos, pues hubieron de darla por terminada antes de que sus vanguardias llegaran a avistaran siquiera, las torres del Pilar, y no lograron frenar la ofensiva nacional en el Norte, ya que, ocupada toda la provincia de Santander, en los primeros días de septiembre las tropas nacionales pisaban la zona oriental de Asturias.

En los duros y frecuentes combates aéreos que se empeñaron a lo largo de la batalla de Belchite, participó Manuel Zarauza que, el 2 de septiembre, obtuvo su primera victoria aérea, sobre Fuentes de Ebro, derribando un *Fiat CR-32*, italiano, que cayó en Mediana.

En octubre era ya jefe de patrulla, y al ascender a teniente, por méritos de guerra, en noviembre, recibió el mando de la 4ª Escuadrilla del Grupo 21, y con ella participó en la batalla de Teruel, en la que los combatientes de ambos bandos, escribirían con su sangre paginas de heroísmo sobre la nieve de aquel durísimo invierno en que los vuelos, con temperaturas inferiores a 30º bajo 0, resultaban verdaderas sesiones de tortura en aquellas cabinas, la mayoría abiertas, y todas sin calefacción.

El 15 de diciembre, al regreso de una misión de escolta a bombarderos *Natacha*, sorprendió la 4ª Escuadrilla a una formación de trimotores *Junkers 52*,

derribando Zarauza uno, y entablado combate con la escolta, logró abatir un *Messerschmitt Bf-109* que cayó envuelto en llamas en los alrededores de Villastar.

Más tarde, fue la 4ª Escuadrilla destinada a contener el avance de las fuerzas nacionales sobre Levante, actuando desde Reus, Sarrión, Liria y otros aeródromos de campaña. El 1 de marzo de 1938, el teniente Zarauza, cuya escuadrilla estaba a la sazón estacionada en Liria, se encontraba patrullando en misión de vigilancia y protección del puerto de Valencia, cuando interceptó a cuatro trimotores de bombardeo, *Savoia 81*, que se dirigían a atacar aquél, derribando uno y obligando a los otros a internarse en el mar sin haber logrado su propósito.

Fue ascendido a capitán, por méritos de guerra, el 7 de marzo, y tres días más tarde, el 10, alcanzó su 5ª victoria -y con ella la categoría de "As"- al derribar un *Messerschmitt*. Su escuadrilla hubo de mantener los días 11, 12 y 13, muy duros combates, y el 25 abatiría otro *Messer* el capitán Zarauza, mientras realizaba la protección de una formación de *Katiuskas*; el 10 de mayo, sobre la carretera de Lucena del Cid a Castellón, derribó un *Fiat* cuyo piloto se salvó con el paracaídas.

Al ser derribado y muerto, Eduardo Claudín, sobre Puebla de Valverde el 5 de julio, Zarauza le sucedió en el mando del Grupo 21, de la 11 Escuadra, y al mando de él participó en la batalla del Ebro, la más dura, larga y cruenta de la guerra de España, que se desarrolló entre el 25 de julio y el 15 de noviembre de 1938, sobre el gran meandro que en la parte final de su curso, describe el Ebro en torno a la sierra de Fatarella.

Fue en esta batalla donde por última vez pudo la Aviación Republicana disputar el dominio del cielo a la nacional. En el Ebro, tanto en tierra como en el aire, los gubernamentales concentraron la mayor cantidad de elementos de toda la guerra, siendo más de 250 los aviones que comprometieron en la batalla que, como había llegado a ser habitual, fue victoriosa en tierra durante el tiempo que lograron mantener el dominio del aire, equilibrándose luego al hacerlo éste, para ser derrotados al adquirirlo la Aviación Nacional.

La lucha fue durísima, los republicanos se resistían a ser desalojados del cielo; el Grupo de Zarauza sufrió graves pérdidas en julio y agosto -7 pilotos

muertos y 3 desaparecidos-, quedando en cuadro. En noviembre ya tenía el capitán Zarauza 10 victorias, comprobadas, en su haber, y el 8 de diciembre fue ascendido a comandante, por méritos de guerra.

Distinguiéndose siempre por su arrojo, habilidad y hambre de lucha, combatió Zarauza hasta enero de 1939 en que, al ser ocupada Cataluña por las fuerzas nacionales, hubo de entrar en Francia, siendo internado en el tristemente célebre campo de Argelés Sur Mer, del que logró salir para marchar a la Unión Soviética en cuya Fuerza Aérea ingresó tras la invasión alemana en el verano de 1941, combatiendo en la Guerra Mundial con el ardor que él ponía en la lucha, derribando varios aparatos y alcanzando el empleo de coronel.

El 12 de octubre de 1942, mientras realizaba un vuelo en formación sobre Bakú, en el Cáucaso, chocó con su aparato uno de los puntos, muriendo allí aquel excepcional piloto, sin duda el mejor cazador de las Fuerzas Aéreas de la República.

Sus restos reposan en el cementerio de Bakú, a orillas del mar Negro, bajo un artístico monumento erigido en su honor por la Fuerza Aérea Soviética.

* * *

Gerardo Escalante de la Lastra.

XVI

GERARDO ESCALANTE DE LA LASTRA [20]
1918-1979

Había nacido Gerardo Escalante de la Lastra, en La Habana, el 13 de agosto de 1918, en una familia cántabra por las dos ramas; vino a España a los dos años de edad, transcurriendo en Laredo los primeros años de su infancia, trasladándose luego a Santander para cursar el bachillerato. En julio de 1936 se encontraba en Laredo disfrutando las vacaciones de verano, y tras unas complicadas gestiones llevadas a cabo desde Cuba por sus familiares, logró salir de la zona republicana y pasar a Francia desde donde se trasladó a la España Nacional.

Se incorporó a la Armada, como marinero voluntario, y fue adscrito a la dotación del bou armado, **Alcázar de Toledo**, uno de los más pequeños de aquellos bravos patrulleros que, con 144 toneladas de registro bruto, 11 nudos de velocidad máxima y dos piezas artilleras de 75 milímetros, formaba bizarramente entre las fuerzas de bloqueo de los puertos enemigos del Cantábrico.

Con el **Alcázar de Toledo** participó el marinero Escalante en varias acciones en el litoral cantábrico y en las rías bajas de Galicia y, más tarde -ya liquidado el frente Norte, y nacional toda aquella costa- en el golfo de Cádiz, mar de Alborán y Mediterráneo. Gerardo Escalante soportó con entusiasmo, valor y estoicismo la muy penosa vida de mar y de guerra en una tan pequeña embarcación en la que el carácter alegre y gran simpatía de aquel muchachón de 1'85 de estatura, fueron valiosos elementos de cohesión para la heterogénea dotación del patrullero.

Pero el destino de Gerardo Escalante no estaba en la mar, sino en otro elemento de la Naturaleza, y en la primavera de 1938 pasó a la Aviación Nacional, realizó el curso de piloto en Tablada, y el 8 de marzo de 1939 recibió con el título de piloto de avión de guerra, el nombramiento de alférez provisional de Aviación; realizó el curso de caza y fue destinado al **2-G-3**, el grupo de caza que más se había distinguido durante la, a la sazón recién terminada guerra, yendo con él a Mallorca, desde donde pasó a Málaga para realizar el curso de observador. En 1941 ingresó en la Academia de Aviación, en León, y fue promovido a teniente en diciembre de 1942.

Estaba el teniente Escalante destinado en el aeródromo de Getafe, en el 21° Regimiento de Caza, cuando fue designado para formar parte de la 4ª Escuadrilla Expedicionaria al frente ruso, y luego de unas semanas de entrenamiento en aviones *Messerschmitt Bf-109*, en España, y un curso acelerado de adaptación al avión *Focke Wulf Fw-190*, realizado en Francia, marchó con su unidad a Rusia para relevar en el aeródromo de Seschinskaja a la 3ª Escuadrilla que regresó a España cubierta de laureles.

Inició sus vuelos de guerra la 4ª, el 5 de julio, el mismo día que la *Wehrmacht* iniciaba una ambiciosa ofensiva a lo largo del frente, desde los Balcanes al lago Ladoga, ejerciendo el máximo esfuerzo contra el saliente que aquél presentaba en los sectores de Bielgorod y norte de Orel, zona de actuación de la escuadrilla española. Esta -encuadrada en la Escuadra Mölders- ansiosa por emular las glorias de sus antecesoras, inició su actuación con gran espíritu ofensivo, peleando siempre -generalmente en inferioridad numérica- jornada tras jornada, en los larguísimos días del verano ruso que duraba desde las 2 de la madrugada a las 10 de la noche.

Las fuerzas soviéticas detuvieron la ofensiva alemana, apenas iniciada, y contraatacaron a su vez. El curso que tomó la batalla, obligó a los aviadores a desplegar un tremendo esfuerzo parta compensar en el aire lo que en el suelo iba tan mal, pero la actividad aérea soviética era enorme, y no tenía la *Luftwaffe* fuerza suficiente para frenarla, por lo que fue necesario que ésta luchara sin descanso para mantener un cierto equilibrio.

El teniente Escalante, que ya el 6 de junio había combatido con aviones enemigos, recibiendo así su bautismo de fuego en el aire, se distinguió particu-

larmente el 3 de agosto, durante una misión en la que cuatro *Fw-190* de la escuadrilla española, combatieron con nueve *Lagg-3* soviéticos, logrando abatir uno; la patrulla española atacó luego las posiciones rusas en el suelo, despreciando y cruzando una y otra vez la intrincada red formada por las trazadoras de la potente defensa antiaérea rusa.

El primer derribo logrado por Gerardo Escalante tuvo lugar el 4 de agosto, cuando tres aviones de la escuadrilla combatieron con quince *Lagg-5*, derribando dos. El 10, la pareja formada por el capitán Llaca y el teniente Escalante, en servicio de protección a una formación de *Stuka*, tuvo que combatir con doce *Lagg-3* y *Lagg-5*, derribando uno y logrando que los bombarderos alemanes llevaran a cabo su misión sin ser alcanzados por la caza rusa. Su actuación mereció una especial felicitación del Jefe de la Escuadra.

El 14 de agosto las divisiones alemanas se batían trabajosamente en retirada hacia posiciones próximas a Briansk; aquel día, dos patrullas españolas volaban en misión de protección de una fuerza de cincuenta *Heinkel He-111*; dieciséis aviones soviéticos, *Lagg-3* y *Lagg-5* trataron de atacar a los bombarderos alemanes, enfrentándose a ellos los ocho *Focke Wulf* españoles, trabándose varios combates parciales que pronto se convirtieron en una enorme pelota de aviones que se atacaban una y otra vez. Resultaron abatidos seis aparatos rusos, uno de ellos derribado por Escalante que, aislado del conjunto, se encontró luchando sólo contra tres aviones soviéticos, siendo alcanzado por el fuego de uno de ellos que incendió su avión, lo que no fue obstáculo para que, envuelto en humo y llamas, siguiera peleando hasta lograr abatir a uno de sus enemigos. Invadida su cabina por el fuego, Escalante, ya seriamente quemado, abandonó el aparato y abrió el paracaídas; en el descenso creyó ser atacado por los otros dos *Lagg*, y al borde de la inconsciencia, en un gesto que aunque inofensivo da idea de su espíritu de lucha, empuñó la pistola y disparó contra las fugaces sombras que apenas adivinaba con sus ojos empañados por el dolor.

Cayó en zona de combate en el sector de Spas-Demensk donde, al llegar la noche fue recogido por una patrulla alemana que lo trasladó a un puesto de socorro, desde el que fue evacuado a un hospital del frente y, más tarde, a Alemania donde permaneció hospitalizado, sufriendo innumerables operaciones de injerto de piel, y dolorosísimas curas hasta que su estado permitió el traslado

a España en enero de 1944, ingresando en Madrid, en el Instituto de Medicina Aeronáutica en el que estuvo hasta ser dado de alta, en febrero de 1945, dieciocho meses después de haber caído herido. Ingresó en el cuerpo de Mutilados por la Patria como "mutilado útil", con una mutilación del 20 por ciento.

El gobierno alemán le recompensó con la Cruz de Hierro de 2ª clase, y por parte española recibiría la Cruz de Guerra.

Reincorporado al 21º Regimiento de Caza, en Getafe, comenzó una nueva etapa de aviador en la que por su entusiasmo por el vuelo, parecía querer desquitarse de los largos meses de inactividad. Ascendió a capitán en 1946, y fue destinado al 23º Regimiento de Caza, a la base aérea de Reus, y en él prestó servicio hasta dos años después en que de nuevo fue destinado al 21º Regimiento.

Gerardo Escalante fue ascendido a comandante en 1953, y dos años más tarde realizó en Alemania el curso de adaptación a material reactor. A su regreso a España fue destinado al Escuadrón 41, dotado de aviones *F-86 "Sabre"*, tomando el mando de aquél, en la mallorquina base de Son San Juan, en 1957.

En 1961 obtuvo el diploma de Estado Mayor, y aquel mismo año fue promovido a teniente coronel, empleo en el que desempeñó diversos cometidos en las Alas de Caza, nº 5 y 6, con tanta entrega y positivos resultados que fue recompensado con la Cruz del Mérito Aeronáutico.

Realizó el curso de adaptación al avión *F-104 "Starfighter"*, y en 1968, cuando se creó en la base de Torrejón de Ardoz el Escuadrón 104, fue designado para la organización y mando de él, haciéndolo con tal eficacia y seguridad, que la unidad recibió un homenaje al cumplir sus cuatro años de vida, por haver volado más de 9.000 horas sin perder un solo avión, *record* no igualado por ninguna de las numerosas unidades que en todo el Mundo, por aquellos años dispusieron de aviones *F-104*. El teniente coronel Escalante recibió por segunda vez la Cruz del Mérito Aeronáutico.

Nombrado Ayudante de campo del Presidente del Gobierno, almirante Carrero, desempeñó el cargo desde 1972 hasta la trágica muerte de éste en diciembre de 1973.

En 1974, reconocidos por el Mando los extraordinarios méritos demostrados por Gerardo Escalante a lo largo de su vida militar, fue ascendido a coronel por elección, recibiendo el mando del Ala de Caza nº 11 -que estrenaba avio-

nes *Mirage III-E*-, el de la Base Aérea de Manises y la jefatura del Sector Aéreo de Valencia. Estos cometidos los desempeñó con la brillantez que en él era habitual, hasta que en 1977, por imperativos de la edad, pasó a la Escala de Tierra del Arma de Aviación. Habia volado hasta aquel momento, el coronel Escalante, 3.812 horas, de las que 2.962 las había realizado en aviones de caza, y de éstas, 2.027 en aparatos de reacción. Le fue concedida la tercera Cruz del Mérito Aeronáutico, y ese mismo año fue ascendido a general de brigada y destinado al Mando de Material.

Nunca había quedado totalmente curado Gerardo Escalante, de las tremendas quemaduras sufridas en el combate aéreo del 14 de agosto de 1943, en el cielo de Rusia, y a consecuencia remota de ellas, un día después de cumplirse treinta y seis años de aquella fecha, y recién cumplidos los sesenta y uno de edad, murió tras breves días de penosa enfermedad llevada con el valor que en todos sus actos derrochó. Sus restos descansan en el panteón familiar del cementerio de la medieval villa de Laredo que él tanto amó.

Con la muerte de Gerardo Escalante, el Ejército del Aire perdió a uno de sus más queridos miembros, a un hombre al que no podía conocérsele sin sentirse atrapado por el tirón de su desbordante personalidad en la que destacaban, el Compañerismo, el Valor, la Afición al vuelo, la Simpatía, el sentido del Deber, y dominando a todas estas virtudes, la Caballerosidad.

* * *

Luis Ortiz Velarde.

XVII

LUIS ORTIZ VELARDE
1927-2001

Del linaje -por parte paterna y materna- del héroe del 2 de mayo, nació Luis Ortiz Velarde, el 21 de febrero de 1927, en Santander. Estudió el bachillerato en esta ciudad, y su afición al vuelo le hizo realizar el curso de vuelo sin motor (VSM) obteniendo el título "C". Ingresó en 1945 en la Academia General del Aire, y en San Javier, a la orilla del Mar Menor inició su formación como aviador y como militar, completándola en la Academia de Aviación, en León de la que, formando parte de la 1ª promoción, saldrían en 1949 promovido a teniente.

Su primer destino lo tuvo en el 14º Regimiento de Bombardeo, en la zaragozana base de Valenzuela, donde volaría los bimotores *Heinkel He-111*, pero razones de índole personal le atraían desde León, a donde iría destinado al año siguiente, a la Escuela de Especialistas: allí, destinado en la escuadrilla de ésta, realizaría vuelos de enseñanza, viajes y prácticas. Efectuó el curso de Vuelo Sin Visibilidad (VSV), en la base de Matacán, en Salamanca, obteniendo el título de "B con E". En julio de 1952 ascendió a capitán, y fue destinado al 3º Grupo de Fuerzas Aéreas, en la base de Son San Juan, en Mallorca, donde recibiría el mando de la 1ª Escuadrilla del 28º Escuadrón.

En 1954, fue destinado, como profesor, a la Escuela de Vuelo de Jerez de la Frontera, donde no permaneció mucho tiempo, ya que aquel mismo año pasó voluntariamente, a la Escuela Básica de Pilotos, de Salamanca, como profesor

de vuelo. Al final de aquel año, el capitán Ortiz Velarde tenía 1.101 horas de vuelo. En aquellos años recibiría varias felicitaciones por las brillantes participaciones aéreas de las unidades de la Escuela en los desfiles de "La Victoria", en Madrid, siéndole concedida la Cruz del Mérito Aeronáutico de 1ª clase, con distintivo blanco.

Ascendió a comandante en marzo de 1960, y aquel mismo año realizó el curso de adaptación a material reactor en la Escuela de Talavera la Real, efectuando, a continuación de éste, el del avión *F-86 "Sabre"*, siendo destinado al Ala de caza nº 1, en la base aérea de Manises donde recibió el mando del 12 Escuadrón de FF AA, y el de la sección de Servicios de la P.M. del Ala

Designado por el Mando de la Defensa Aérea, formó parte del grupo de aviadores que en 1962 visitaría las diversas bases de la USAF, instaladas en Europa. Tomó parte con su Escuadrón en el ejercicio NAVIPAR, en Italia, y el el desfile aéreo celebrado en Burgos el 1º de octubre, siendo felicitado por el Ministro del Aire.

Tras cursar los correspondientes estudios en la Escuela Superior del Aire, recibiría en 1964 el diploma de aptitud para el servicio de Estado Mayor, yendo destinado al E.M. del Mando de la Defensa Aérea, a la 3ª Sección. Organizó y desarrolló el concurso de tiro aéreo, 1965, entre unidades del Mando de la Defensa Aérea y de la Jefatura de la Aviación Táctica, recibiendo la felicitación del Jefe del Mando de la Defensa, por su excelente trabajo, reflejado en el brillante resultado del concurso. En junio, realizaría la evaluación general de los Escuadrones de Alerta y Control nº 3, (Constantina), nº 1, (Calatayud) y nº 6, (Elizondo). Designado observador del ejercicio internacional *Poop Deck VII*, asistiría a él, durante tres días, a bordo del portaaviones de los EE UU, *Forestal.*

En 1968 sería seleccionado para seguir en la Escuela del C.E.S.E.D.E.N. el curso de EE MM Conjuntos, recibiendo el diploma de aptitud para este Servicio. Destinado a la Escuela de E. M. Del Aire, como ayudante de profesor, realizó en 1969 un viaje de estudios por Italia y Turquía.

Al ascender a teniente coronel en julio de 1973, le fue confirmado el destino que, en plaza de superior categoría, tenía en el Alto E.M. El año siguiente terminaría la licenciatura de Ciencias Económicas y Empresariales (Sección de Económicas) y recibiría el título de licenciado.

Aquejado desde 1975 de una dura artritis reumática, nunca los fuertes dolores que sufría le impidieron realizar sus cometidos, ni pudieron atenuar su pasión por el vuelo. Fue destinado al Ala de Transporte nº 37, a la base aérea de Villanubla, en Valladolid, y allí sería nombrado Jefe de Fuerzas Aéreas y de la Plana Mayor.

1976 sería un año en que el teniente coronel Ortiz Velarde, además de recibir una segunda Cruz del Mérito Aeronáutico de 1ª clase, con distintivo blanco, recibiría varias felicitaciones por la actuación de las unidades del Ala nº 37, de cuyas fuerzas aéreas era responsable: sería felicitado por la realización de la operación *"Trueno 1/76"*, y por la franco-española *"Galia 76"*, y por la perfecta realización del ejercicio *"Azor 76"*, presenciado por S.M. el Rey que envió su personal felicitación.

Al ascender a coronel en diciembre de 1977 fue destinado a la 3ª Sección del E.M. del Aire donde permaneció hasta un año después pasó a la Escuela Superior del Aire en la que sería Jefe de la Escuela de E.M. cargo que desempeñó hasta que por un cambio de estructura de la Escuela Superior, fue nombrado Jefe de Estudios de ésta.

Realizó en la Escuela de Apoyo Aéreo, en la base aérea de Tablada, el Curso de Mandos superiores, y en 1982 ascendería a general de brigada, siendo nombrado Jefe del E. M. Del Mando Aéreo de Combate; aquel año sería designado Presidente suplente del Tribunal Aeronáutico, miembro de la Junta de Telecomunicaciones de la Defensa, y representante del E.M. del Aire en las conversaciones sobre modalidad de integración de la artillería antiaérea en el Mando de Combate; poco después sería nombrado Director de Personal, y vocal de la Junta de Clasificación. En todos estos cometidos destacó la inteligente y precisa labor de este magnífico oficial cuyo concepto del Deber estaba por encima de cualquier otra consideración.

En 1985 recibiría la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico, con distintivo blanco. Al pasar a la Escala de Tierra aquel año, por cumplir la edad determinada para ello, tenía en su historial de vuelo, 5.095 horas. Fue designado presidente de la Junta de Calificación de la Secretaría Militar del Aire, y vocal de la del Cuartel General del Aire. Le sería concedida, así mismo, la gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Clasificado en el grupo "B", continuó en su destino, desempeñando los mismos cometidos, hasta 1992 en que pasó a la 2ª Reserva.

El general Luis Ortiz Velarde entregó su alma a Dios en Madrid, el día de Santiago de 2001, dejando tras de sí una fecunda vida en la que su dura enfermedad, soportada durante un cuarto de siglo, no le apartó de su servicio a España, desde sus distintos puestos en el Ejército del Aire.

* * *

XVIII

AVIADORES CÁNTABROS, MUERTOS EN ACCIDENTE AÉREO

FLORENTINO VELA FERNÁNDEZ

Nacido en Santander el 1 de febrero 1895, era cabo piloto de la Aviación Militar y estaba destinado en el aeródromo militar de Cuatro Vientos.

Desapareció el 10 de agosto de 1921, cuando pilotando un biplano *De Havillan DH-6*, volaba de Burgos a Santander para participar en la Semana de Aviación que se estaba celebrando en la capital de Cantabria.

De las declaraciones de quienes vieron u oyeron al avión en aquella mañana de densa niebla en el litoral, se puede deducir que cayó al mar, a una milla de la costa, entre Noja y el cabo Quejo.

Nunca se encontró resto alguno del accidente.

* * *

GERARDO VELA SÁEZ

Había nacido en El Astillero en 1900 [21]; suboficial de la Aviación Militar, había luchado en la última campaña de Marruecos, dejando constancia de su habilidad y su valor; al acabar aquélla, pasó a la situación de "supernumerario" e ingresó en la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA), para formar parte de su plantilla de pilotos.

Gerardo Vela (centro) con dos compañeros.

El 4 de junio de 1930, pese al mal tiempo que aquel día reinaba en el Estrecho -nubes bajas, fuerte viento racheado, lluvia y mala visibilidad-, consciente de la importancia de la puntualidad del correo aéreo que en aquellos años trataba de abrirse camino y consolidarse, despegó del aeródromo de Auámara, en Larache, con destino al sevillano de Tablada, pilotando un biplano, postal, *De Havilland DH-9C*.

Nunca llegó a su destino ni se encontró su cuerpo, aunque sí se recogió del mar, en aguas de Barbate, una saca de la correspondencia que transportaba.

* * *

FERNANDO CANO-MANUEL AUBAREDE

Nacido en 1902 en Santander donde su padre era Comandante de Marina, ingresó en la Escuela Naval, y poco después de ser promovido a alférez de navío, se hizo piloto de aeroplano, de la Aeronáutica Naval, y fue destinado a la escuadrilla de hidroaviones *Dornier "Wal"*.

El 3 de septiembre de 1930 volaba de El Ferrol a Santander, para participar con su escuadrilla en las maniobras aeronavales que aquel verano se estaban desarrollando en aguas de Cantabria.

A poco de salir de El Ferrol, una espesa niebla aconsejó regresar a la base, y en el viraje correspondiente, el aparato que pilotaba Cano-Manuel entró en pérdida y se precipitó a tierra, en las proximidades del cabo Prioriño, pereciendo él en el choque con toda su tripulación.

* * *

ENRIQUE RUIZ HERMOSILLA

Santanderino, nacido en 1919, durante la guerra de 1936 combatió, alistado en el tercio de Requetés, **Virgen del Camino**, de León, primero, y más tarde en el **Navarra**, en los frentes de León, Asturias y Teruel.

En 1938 pasó a la Aviación Militar, y tras realizar los correspondientes cursos, recibió el título de piloto de avión de guerra, y la aptitud de caza, siendo promovido a alférez y destinado a la escuadrilla de caza, **8-E-3**.

El 12 de enero de 1939, con ocasión de la dura ofensiva republicana en Peñarroya, su unidad se trasladaba del frente de Cataluña al del Sur, y al despegar del aeródromo de Matacán, en Salamanca, donde había tomado tierra la escuadrilla para repostar combustible, su avión chocó con un poste, incendiándose y pereciendo Hermosilla, en el acto.

* * *

FERNANDO GONZÁLEZ MONTES

Nacido en Torrelavega el 18 de mayo de 1919, en 1936, con el bachillerato recién terminado, se incorporó a una bandera de Falange de Navarra, y con ella combatió en distintos frentes, terminando la guerra como alférez provisional de Infantería.

En 1940 pasó al Ejército del Aire, y tras realizar los correspondientes cursos, la habilidad demostrada en el de caza, le llevó a ser destinado como ayudante de profesor en la Escuela de Caza, en Morón de la Frontera.

El 29 de enero de 1943, mientras realizaba un vuelo de enseñanza con un biplano *Romeo Ro 43B*, sufrió un accidente, cayendo violentamente al suelo en las proximidades de la Escuela, pereciendo en el Acto, lo mismo que el alumno que le acompañaba..

* * *

ÁNGEL YLLERA GARCÍA-LAGO

Nacido en Santander en 1919, estudió el bachillerato en el colegio que la Compañía de Jesús -expulsada de España por el gobierno de la segunda República- instaló en el balneario portugués de Curía. Participó en la guerra de España como voluntario, combatiendo en diversos frentes. En 1938 pasó a la Aviación Militar y, superados los preceptivos cursos, fue promovido a alférez, en 1940, y destinado como piloto al Grupo de Caza de Baleares.

El 16 de julio de 1941, cuando se encontraba en la fase final para el aterrizaje en Son San Juan, su avión -un *Fiat CR.32*- chocó con uno de los numerosos molinos de viento que existían en torno a aquel aeródromo, precipitándose contra el suelo y muriendo Angel Yllera instantáneamente.

* * *

EDUARDO ESPINO MIRABELL

Nacido en Santoña en 1919, participó en la guerra de España, como voluntario, luchando en diversos frentes, terminándola como alférez provisional de Infantería. A finales de 1939 pasó al Ejército del Aire y realizó los cursos correspondientes para la obtención del título de *piloto de avión de guerra*. Fue

destinado a la Escuela Elemental de Pilotos, de El Copero, como ayudante de profesor de vuelo, y cuando el 20 de junio de 1941, realizaba un vuelo de prácticas con una avioneta *Bücker B¸ 131*, sufrió un accidente en el que perdió la vida.

* * *

MIGUEL BASCONES ALONSO

Había nacido en Santander en 1925, era abogado y funcionario del Instituto Nacional de Previsión. Realizó el servicio militar en la Milicia Aérea Universitaria, y era piloto y alférez de Complemento.

Murió el 22 de marzo de 1953, al chocar la avioneta *Bücker Bü¸-131* que pilotaba, con la torre de la iglesia de San Román de la Llanilla, precipitándose a tierra y muriendo en el acto, lo mismo que su acompañante.

* * *

ÁNGEL CORCHO ZORRILLA

Santanderino y estudiante de Náutica, realizaba el 9 de octubre de 1953, un vuelo «solo»en la avioneta *De Havilland DH-82 «Tiger Moth»* del Aéro Club de Santander, en la última fase para obtener el título de piloto de turismo.

Se encontraba al final de un descenso en espiral, con unos 40 metros de altura, cuando dio un *hachazp* la avioneta, iniciando una barrena que en poco más de medio giro, se precipitó violentamente contra el suelo, sufriendo Corcho heridas tan graves que murió pocas horas después en el Hospital de Valdecilla.

* * *

JOSÉ MARÍA LÁZARO HOYOS «EL OSO»

Nacido en Santander el 23 de diciembre de 1924, ingresó en la Academia General del Aire, en la 2ª promoción. Promovido a teniente en 1950, realizó el curso de caza y desempeñó diversos destinos de esta especialidad.

En 1955, ascendido a capitán, realizó el curso de adaptación a material reactor en la base norteamericana de Lackland, y al terminarlo, fue destinado al Ala de Caza nº 4, en la mallorquina base de Son San Juan.

Cuando el 25 de junio de 1957 realizaba un vuelo de prácticas pilotando un *F-86 «Sabre»*, chocó con otro avión de su escuadrilla, cayendo al mar y hundiéndose con el aparato del que nunca se encontró resto alguno.

* * *

MANUEL YLLERA GARCÍA-LAGO (22)

Santanderino, profesor mercantil y consignatario de buques, había sido Gobernador Civil de Burgos. Era piloto del Aéro Club de Santander.

Murió el 18 de junio de 1958, al precipitarse violentamente a tierra en la mies de Bezana, a 2 kilómetros de La Albericia, la avioneta *Jodel D-112* que pilotaba en un vuelo de entrenamiento.

Su acompañante, aunque sufrió graves heridas, sobrevivió al accidente y se recuperó totalmente.

* * *

JULIO GARCÍA SÁNCHEZ

Natural de Cabezón de la Sal, era suboficial de Complemento del Ejército del Aire, en situación de licenciado, y estaba empleado como piloto de pruebas, en la empresa Aeronáutica Industrial S.A. (AISA).

El 12 de febrero de 1972 se encontraba volando un autogiro *Bensen*, en Cuatro Vientos, como entrenamiento para experimentar un original tipo de autogiro que la empresa estaba desarrollando, cuando una racha de viento que le sorprendió al salir del apantallamiento producido por un barracón, lo precipitó a tierra; murió pocas horas después a consecuencia de las graves heridas sufridas en el accidente.

* * *

MIGUEL GARCÍA SAINZ

Deportista santanderino, piloto desde 1964, era Vicepresidente del Aéro Club de Santander.

El 22 de febrero de 1972, chocó con sus avioneta *Jodel D-112* con un cable de la línea de alta tensión, en Bárcena de Carriedo, precipitándose contra el suelo y muriendo instantáneamente.

* * *

ANEXOS

ANEXO 1

PRIMER VUELO, SANTANDER-MADRID [23]

En La Albericia se encontraba Alberto Corral, Presidente del Real Automóvil Club Montañés, delegado por el Real Aero Club de España para cronometrar la salida de Pombo. Con las primeras luces del día que se presentaba radiante, fue sacado el San Ignacio del hangar y llevado al centro del campo; allí, Pombo y Bolado que en el barracón habían vestido sus ropas de viaje, montaron en el aparato, el primero a los mandos, y en el puesto del pasajero Enrique Bolado; sobre las rodillas llevaban ambos sendas cartas de la ruta que iban a seguir.

Puesto en marcha el motor, y luego de unos minutos dedicados al calentamiento de éste, despegó Juan Pombo con facilidad y se elevó hasta unos 200 metros, pero el motor no marchaba bien, y el San Ignacio aterrizó para, solucionada la anomalía en unos pocos minutos, despegar de nuevo a las cuatro cuarenta y siete, y ascender en amplias espirales para ganar altura entre la bruma que aún no había disuelto el sol que apenas se iniciaba en el horizonte. El aeroplano, a plena carga de combustible y con los 95 kilos de Enrique Bolado, tardó media hora en alcanzar los 2.000 metros que Juan Pombo consideró precisos para salvar la cordillera con cierta seguridad, y obtenida esta altitud, enfiló hacia el sur, pasando muy alto sobre Ontaneda desde donde los que allí estaban cubriendo el paso del San Ignacio no lograron divisarlo, aunque si oir su motor; sobrevoló el puerto de El Escudo, siendo perfectamente visto desde Corconte donde Josó Bolado, Carlos Quintana, Salvador Pereda y otros automovilistas

destacados en la ruta, hicieron señas al aeroplano agitando un mantel blanco, señas que fueron perfectamente identificadas por los aviadores que correspondieron a ellas saludando con la mano, pero esto no se logró ver desde el puerto que quedó casi 1.000 metros por debajo del *Bleriot*.

Ya sobrevolando Castilla empezó Pombo a perder altura, y, faltando diez minutos para las siete, aterrizaba en el campo de Gamonal, en las afueras de la ciudad de Burgos, donde una gran cantidad de entusiasmados burgaleses se había congregado para dar la bienvenida a los aviadores cántabros, y donde su aterrizaje fue cronometrado por Cristino Pardo, delegado del R.A.C.E.; el vuelo de Santander a Burgos había durado dos horas y tres minutos.

Un telegrama enviado por Enrique Bolado al Unión Club, llegó a Santander poco después de las nueve, siendo expuestas sendas copias en los escaparates de *La Parisién* y de la farmacia de Matorras, llenando de júbilo a los santanderinos.

Estaba justificado el entusiasmo: sólo con la llegada a Burgos era enorme el triunfo de los aviadores montañeses; con lo hecho, una gran hazaña estaba culminada y bastaba para que en la recién iniciada Historia de la Aviación quedara escrita una muy gloriosa página. No se trataba de un vuelo, más o menos largo, sobre las amplias llanuras de La Mancha, ni de evoluciones mejor o peor logradas sin perder de vista el aeródromo; se había realizado una travesía arriesgada y audaz, llevada a cabo sobre los abruptos montes de Cantabria, sobrevolando los pavorosos picachos, barrancos y desfiladeros de la divisoria, donde, en 60 kilómetros de los 125 que constituyen la ruta, todo aterrizaje era imposible, y cualquier avería -a la que aquellos aparatos de mecánica poco fiable eran tan propensos- habría constituido el trágico final de la aventura.

La acogida que en Burgos tuvieron Pombo y Bolado estuvo en consonancia con el mérito de la proeza, reconocido plenamente por los entusiastas burgaleses que dispensaron a los aviadores toda clase de atenciones.

El lunes, día 9, con el *Bleriot* repostado con 125 litros de gasolina, y cronometrada la salida por Cristino Pardo, despegaron los aviadores montañeses a las cuatro y cuarenta y ocho; se vio al aeroplano ganar altura rápidamente, y desvanecerse entre la bruma, con dirección sur. Fueron pasando las horas y no se recibían noticias de que el **San Ignacio** hubiera llegado a la capital de España,

empezando a cundir la alarma. El gobernador civil de Santander recabó de las provincias de la ruta, las noticias que sobre los aviadores pudieran tener, pero de éstos no había otra que la de su paso por Covarrubias a las cinco y media. Fernando Pombo, que había salido de Burgos hacia Madrid en automóvil para tratar de obtener alguna información, telegrafió desde Aranda de Duero comunicando que por allí no habían visto pasar al *Bleriot.* La inquietud iba apoderándose de los ánimos por momentos; en *La Atalaya* se recibió un telegrama enviado desde Lerma informando que un carretero había visto caer un aeroplano en el pueblo de Cogolludo. A las cuatro de la tarde, cuando ya habían comenzado a salir automóviles en todas direcciones tratando de localizar a los aviadores, decididos a explorar todos los páramos de la Meseta, a partir de Burgos, una llamada telefónica comunicó que se encontraban en perfecto estado, en la provincia de Cuenca.

Cuando el ordenanza de Telégrafos llegó a la sede del Unión Club, en Santander, llevando el mensaje, caminaban en pos de él más de 500 personas que se le fueron agregando en el trayecto entre la Central de telégrafos. El telefonema, depositado en Sacedón a las tres de la tarde, decía: *"Por niebla confundimos camino stop estamos en provincia de Cuenca stop Juan"*. Habían franqueado la cordillera, ya que Sacedón tiene la misma latitud que Madrid (24).

Lo que había ocurrido es que Pombo, que antes de despegar había recibido un telegrama de Madrid en que se le informaba que reinaba un fuerte viento sur, dedujo que esto le retardaría la llegada pero no le desviaría, por lo que no introdujo en su rumbo corrección de deriva alguna; cuando a la media hora de vuelo la bruma les hizo perder el contacto visual con la tierra, el aeroplano se fue desviando a la izquierda de la ruta, ya que el viento en altura era de componente oeste, así que cuando de nuevo vieron el suelo, no les fue posible identificar ningún punto del terreno, pues el **San Ignacio** había dejado la ruta 60 kilómetros al oeste, y en ella los accidentes geográficos que figuraban en la carta de viaje. A las ocho, completamente desorientado y con la gasolina a punto de agotarse, decidió Pombo tomar tierra en un campo que consideró apto para ello, haciéndolo con toda felicidad y enterándose por un peón caminero -que fue la primera persona en acudir al aparato- que se encontraban en la provincia de Cuenca, a 12 kilómetros de Sacedón. Aún no había transcurrido media hora

desde la toma de tierra, cuando el **San Ignacio** se encontraba rodeado por un gran gentío que de todos los pueblos próximos había acudido.

Aunque se obtuvo con bastante facilidad gasolina en cantidad suficiente, no ocurrió lo mismo con el aceite de ricino [25] del que únicamente se obtuvieron unas onzas en la farmacia de Sacedón, insuficiente a todas luces para llegar a Madrid, por lo que decidieron los aviadores esperar al día siguiente para continuar el viaje, marchando Juan Pombo a pernoctar a la hermosa casa del señor González Corona que llegó al improvisado aeródromo, en una *charrette*, para recoger a los aviadores; Bolado no quiso separarse del aeroplano, y pasó la noche en él, abrigado con una manta que le facilitaron, acompañado por los mozos del pueblo que no le dejaron dormir, pues no cesaron de cantar y tocar la guitarra hasta que se hizo de día.

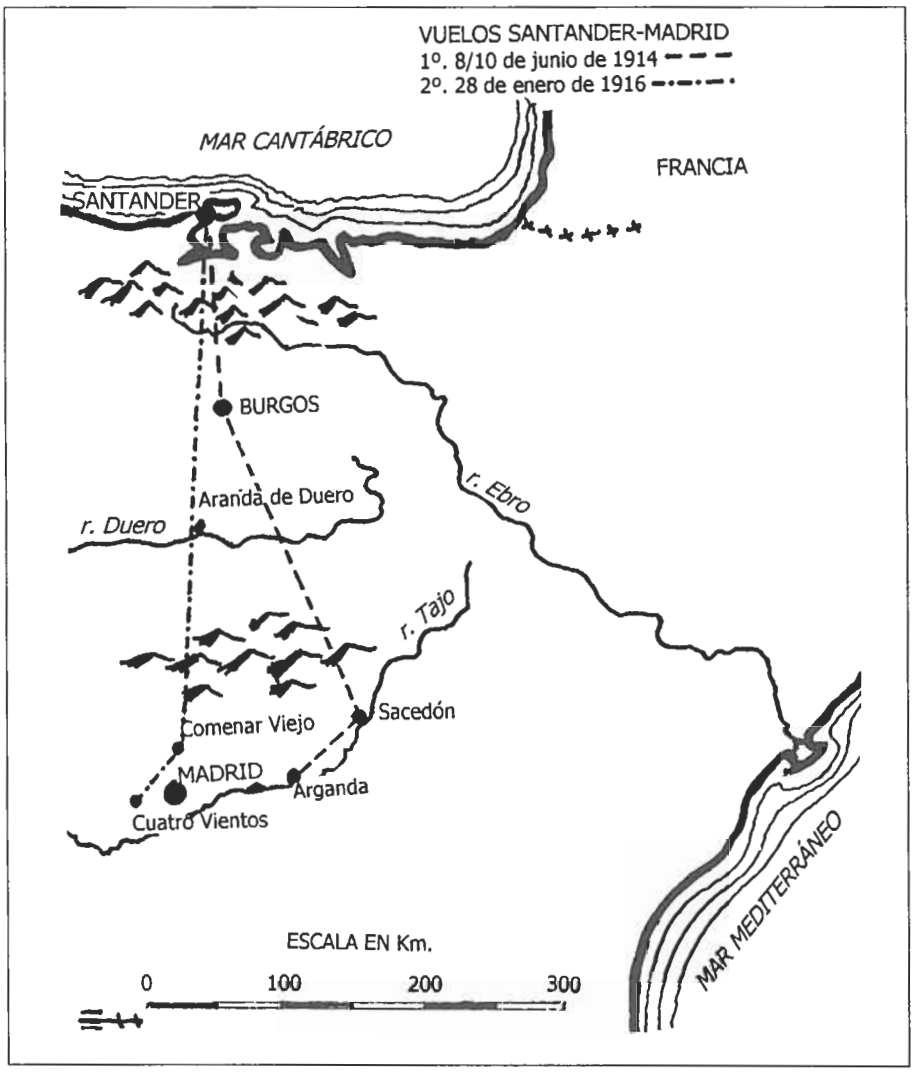
A las cinco y media de la mañana del martes, luego de despedirse de cuantos allí se habían reunido para verlos partir, despegaron con facilidad del despejado campo, con el propósito de acercarse a Madrid cuanto el escaso aceite disponible permitiera, y obtener más allí donde tomaran tierra, ya que no era posible con el que tenían, cubrir los 100 kilómetros que separan Sacedón de Madrid.

Poco les faltó para llegar; se encontraban a la vista de la capital cuando se paró el motor y hubieron de aterrizar en un campo, cerca de Arganda. Ya se hallaba cerca del suelo el San Ignacio y se dirigía a la zona elegida por Pombo, cuando éste observó un cable de un tendido eléctrico que cruzaba el ·área de aterrizaje, viéndose forzado a desviarse, pasando sobre un encinar cuyas copas casi rozó, hasta llegar muy justo de velocidad a un terreno despejado pero sembrado de piedras, en el que tomó tierra correctamente; antes de perder la inercia, tropezó con un pedrusco de tamaño considerable, que dobló el eje del tren de aterrizaje, desprendiéndose una rueda, con lo que la hélice que aún giraba -los motores rotativos seguían girando a causa de su inercia de rotación, aún con el encendido cortado- sufrió la rotura de ambas puntas de pala. Allí hubo de darse por terminado el *raid*. Juan Pombo y Enrique Bolado, a bordo del **San Ignacio**, habían recorrido 600 kilómetros en seis horas de vuelo.

Este *raid*, de indiscutible importancia técnica y deportiva, fue noticia durante varios días en la prensa española, especialmente en la de Santander y Madrid. La colonia montañesa en la capital de España organizó un homenaje a

los aviadores, los primeros españoles que llegaban a la Corte por vía aérea, y el viernes, 13 de junio, en el restaurante *La Parisiana*, con la asistencia de más de 80 comensales, les ofreció un banquete.

* * *



ANEXO 2

NUEVO VUELO SANTANDER- MADRID

Desde que en 1913 había realizado Juan Pombo el estupendo *raid* Santander-Madrid, tenía la ilusión de repetirlo, pero en una sola etapa; para ello eligió el viernes 28 de enero de 1926. Muy pocos conocían este propósito del aviador, que dos días antes había llegado de Madrid donde se encontraba con motivo de la recepción del biplano *Morane-Saulnier* que iba a servir de modelo en la fábrica de Santander. Aquel viernes, luego de una conferencia telefónica con su hermano Fernando que le informó del buen tiempo que hacía en Madrid, se dirigió a La Albericia acompañado por un reducido grupo de amigos, entre los que iban Acedo y Córdoba que iban a actuar como jueces de salida. Sacado el **San Ignacio II** del hangar, y colocado en el centro del campo, despegó Juan Pombo -que en esta ocasión iba solo- a las once y dieciséis, sobrevoló Peñacastillo y tomó rumbo sur. Hasta media tarde no empezó a circular por Santander la noticia de que el aviador había salido para Madrid, y ya entonces su esposa había recibido un telegrama en que aquél le comunicaba que a las tres y media de la tarde, había aterrizado en Cuatro Vientos.

El **San Ignacio II**, que había despegado con 140 litros de gasolina, había ganado altura a medida que se acercaba al puerto de El Escudo que se encontraba coronado de nieve, pasando sobre él a 2.200 metros de altitud; al sobrevolar Burgos, divisó en Gamonal una considerable cantidad de gente que por algún medio había conocido la salida del **San Ignacio II**, de Santander, y allí se encontraba para recibirle, pero dado el propósito del viaje, y que el cálculo de

la gasolina consumida indicaba que aún le quedaba suficiente para llegar a Madrid, continuó el viaje. El buen tiempo le acompañó hasta Aranda de Duero donde encontró los primeros, aislados y no extensos, bancos de niebla que fueron aumentando y soldándose hasta resultar una barrera que se espesó al llegar a la Sierra, obligando a Pombo a volar sin ninguna referencia del suelo, apoyado únicamente en la brújula y el reloj; hubo de ascender hasta 2.300 metros para cruzar la cordillera que no divisaba, sufriendo mucho por el intenso frío, y desorientándose hasta el punto de verse obligado a tomar tierra al sur de la Sierra, donde la visibilidad era mejor, para averiguar donde se hallaba, encontrando que era en Colmenar Viejo, a únicamente 19 kilómetros de la capital del Reino. Hizo Pombo que el alcalde de la localidad, que entre los curiosos se encontraba para ver de cerca el aeroplano, cronometrara su aterrizaje y despegue y levantara acta de ello; luego, ayudado por varios campesinos que sujetaban el aparato por la cola, giró él la hélice para poner en marcha el motor, y despegó, llegando a Madrid en unos pocos minutos de vuelo, aterrizando en Cuatro Vientos cuando únicamente le quedaban en el depósito, dos litros de gasolina.

El largo viaje y la altura que había tenido que alcanzar, no habían causado a Pombo la fatiga que sería de esperar, y, luego de repostar al **San Ignacio II**, realizó dos vuelos en los que le acompañaron, respectivamente, el marqués de Villaviciosa y la señorita de Casa Torre. El aparato quedó a cubierto en uno de los barracones de la Escuela Militar de Pilotos, de cuyo personal recibió el aviador toda clase de atenciones; dos días después fue expedido el **San Ignacio II** para Santander, en ferrocarril.

Con este viaje entró Pombo en posesión del *record* de España de *"duración"*. En aquel momento, entre Juan Pombo y Salvador Hedilla, los dos pilotos montañeses, tenían cuatro de los cinco *records* de aeroplano, homologados en España.

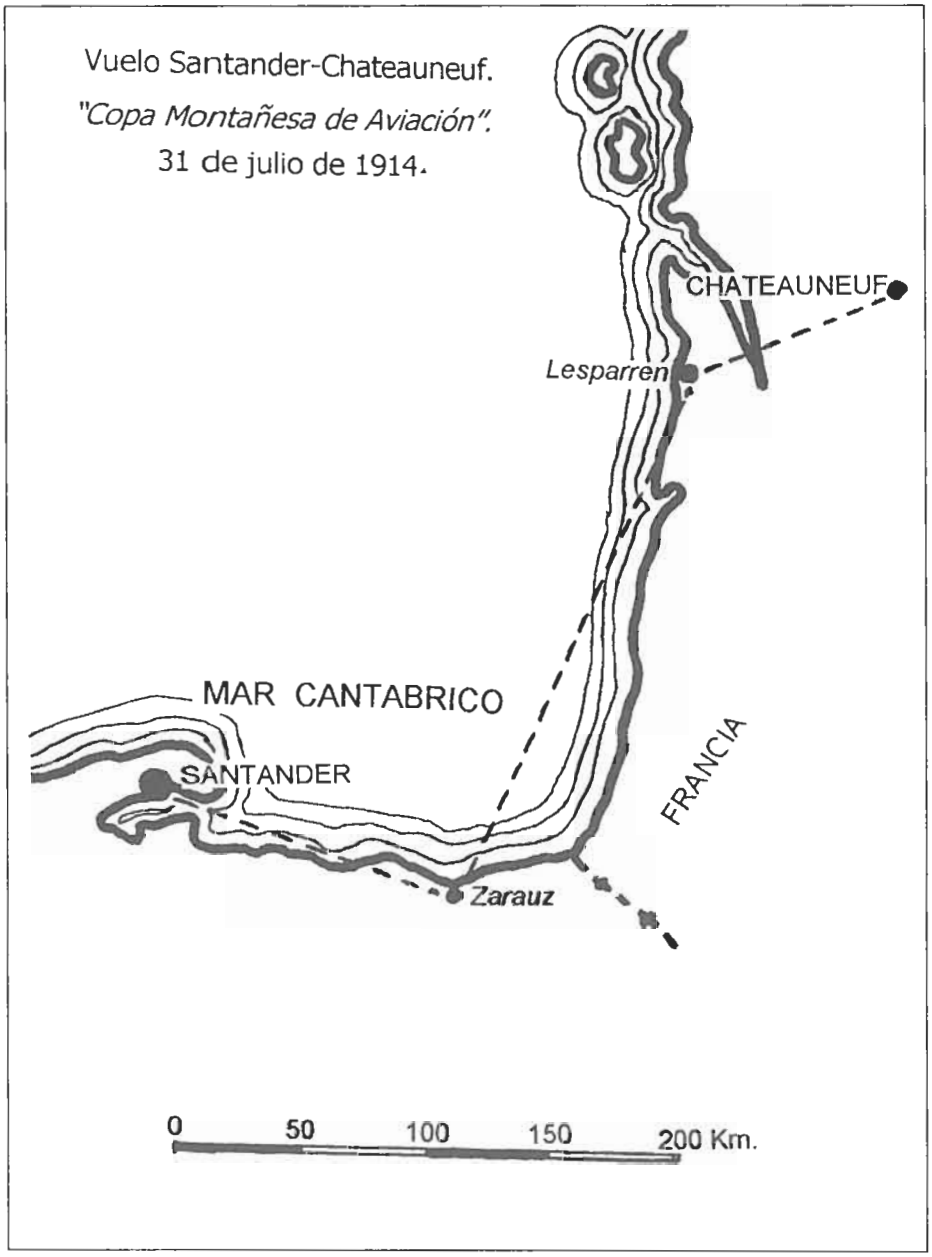
* * *

ANEXO 3

HEDILLA GANA LA COPA MONTAÑESA [26]

Se acercaba la fecha límite, final, para competir por la *Copa Montañesa de Aviación*; se recibe en el Aero Club de Santander un telegrama de Hermenegildo Montero comunicando que sale de Madrid hacia Santander; el ingeniero asturiano Manuel Menéndez, director de la *Escuela Civil de Aviación* de Getafe, se encuentra ya en la capital de Cantabria a la que ha llegado con su *Deperdussin*, por ferrocarril. Julio Adaro, tras un nuevo intento de llegar a La Albericia, que ha resultado fallido, desiste de participar en la *Copa*.

La última semana de julio comienza con tiempo atemporalado que hace temer que ya no puedan realizarse las pruebas para aspirar a la *Copa*, y que haya que declarar el concurso, desierto, pero el jueves mejora el tiempo de una forma espectacular, y esto anima a todos los entusiastas de la Aviación y a los partidarios de los tres únicos pilotos que quedan en liza: Juan Pombo y Salvador Hedilla, cuyos aviones están desde hace varios días dispuestos en La Albericia, y Manuel Menéndez que, con el suyo también preparado, es un serio aspirante al trofeo. Durante la noche del jueves al viernes, el aeródromo santanderino va siendo invadido por nutridos grupos de aficionados que han decidido no acostarse y pasar la noche en el campo; los accesos a éste parecen los de una animada romería, empleando para llegar al campo, los miles de santanderinos que quieren presenciar la salida de sus respectivos ídolos, toda clase de medios de transporte.


Vuelo Santander-Chateauneuf.
"Copa Montañesa de Aviación".
31 de julio de 1914.
CHATEAUNEUF
Lesparren
MAR CANTABRICO
SANTANDER
FRANCIA
Zarauz
0
50
100
150
200 Km.

Amanece el viernes 31 de julio, último día para optar a la *Copa*. Es uno de esos estupendos días de verano del Cantábrico, anunciado por la leve calima que tamiza suavemente el paisaje dándole tonos propios de la paleta de Gerardo Alvear. Victoriano López Dóriga, presidente del Aero Club Montañés, firma las hojas de ruta de los pilotos, como Comisario del R.A.C.E., firmando también -éstos como testigos- Ramón Solano y José Ruiz Valiente.

A las 5 horas y 45 minutos, con las primeras luces, Juan Pombo y Enrique Bolado, a quienes en el sorteo ha correspondido despegar en primer lugar, se dirigen al **San Ignacio II** -un flamante *Bleriot XI* que Pombo ha adquirido para sustituir al **San Ignacio** destruido en el accidente del 17 de junio-, se acomodan en él y despegan, tomando rumbo Este para dirigirse a Francia, pues se propone Pombo llegar a París, pero apenas han transcurrido cinco minutos, cuando se les ve regresar y aterrizar; les ha surgido una avería en la conducción de gasolina y han de solucionarla. Despega entretanto Menéndez con su *Deperdussin*, y luego de realizar una espiral ascendente para tomar altura, se aproa a Ramales buscando el paso a Castilla por Los Tornos. Despega de nuevo Pombo y se pierde pronto en el sol que asoma por detrás del cabo de Ajo.

Sólo queda Hedilla en tierra, y a las 5 en punto despega impecablemente y va ganando altura con el **Santander**, marchando con el mismo rumbo que Pombo; éste, que se ve forzado a tomar tierra en La Salvé, en Laredo, como consecuencia de una fuga de gasolina, ha de abandonar la prueba al no quedar resuelto el problema hasta media tarde. Menéndez, a quien el parcial desprendimiento del *capot* del motor ha obligado a aterrizar en un mal terreno, cerca de Los Tornos, resulta con averías en el tren de aterrizaje y con la hélice destrozada, por lo que se ve imposibilitado para proseguir la prueba.

Salvador Hedilla -que no se ha enterado de los percances sufridos por sus rivales y amigos, Pombo y Menéndez- toma tierra en Zarauz para repostar su *Vendóme*; allí le firma la hoja de ruta el alcalde Pedro Guruceta, y Bernardino Jeite y Víctor Amilibia, como testigos, y a las 7 despega y sigue la línea de la costa hasta la frontera, y al ver un monoplano evolucionando sobre Biarritz, supone que es el **San Ignacio II**, bordea la costa y vuela hacia el norte durante tres horas, aterrizando al final de ellas en la comuna de Prignac, cerca de Lesparren. Su característico tipo cántabro -alto, fornido, rubio y braquicéfalo- le

gasta en esta ocasión una mala pasada, pues es tomado por espía alemán y ha de permanecer en tierra cinco horas, hasta que es identificado por el alcalde y el comisario que, luego de invitarle gentilmente a almorzar, le autorizan a continuar el vuelo tras firmarle la hoja de ruta el señor Poncesi, como autoridad, y en calidad de testigos los señores Freine y Poine.

Despega finalmente, a las 3 de la tarde, con intención de llegar a París, pero apenas transcurrida una hora en el aire, encuentra fuerte turbulencia que zarandea al frágil **Santander**, y ha de aterrizar en Chateauneuf, en Angulema. Esta vez es formalmente detenido, y el *Vendôme* confiscado, pues es tomado por un aviador alemán. Francia está en plena movilización [27], los ánimos de la población están exaltados, y los franceses creen ver "boches" por todas partes. Con esto acaban las posibilidades de Hedilla de llegar a París y ha de dar por terminado su vuelo en pos de la *Copa Montañesa*, ignorando que la ha ganado. Al día siguiente, avalado por el señor Roy, diputado por aquel distrito e hijo del banquero de Madrid de aquel nombre, podrá salir con el **Santander** desmontado, en tren hacia Burdeos a donde llegará a las 3 de la tarde.

* * *

ANEXO 4

A MALLORCA POR LA RUTA DEL CIELO [28]

Los orígenes, desarrollo y pormenores del histórico vuelo de Barcelona a Palma, son ampliamente relatados por los reporteros del momento, en un lenguaje ditirambesco y exaltado que da idea de la importancia que aquél tuvo. De entre los muchos reportajes a que la proeza dio lugar, pueden sacarse numerosos detalles interesantes y pintorescos.

El Ayuntamiento de Palma de Mallorca había organizado para la primera semana de julio de 1916 unos grandes festejos para celebrar la inauguración de los tranvías eléctricos en aquella capital. Entre los diversos *números* previstos, tal vez fuera el más acertado el importante *raid* aéreo, Barcelona-Palma, que se decidió al comprobarse que resultaba irrealizable el concurso de hidroaviones que figuraba en el proyecto de programa; en consecuencia, la Corporación se puso en contacto con la casa *Pujol, Comabella y Cía.* para asegurar la participación de, al menos, dos hidroaviones, ya que se pensaba que era una aventura propia de dementes intentar cubrir las 125 millas sobre el mar, con un aeroplano terrestre.

Esto ocurría en mayo, y en un mes, la citada empresa construyó un monoplano mixto -terrestre e hidro- del tipo *Hedilla*, y transformó otro ya existente en aeroplano mixto, ambos susceptibles de llevar ruedas o flotadores. Fueron los monoplanos trasladados el 27 de junio al estanque de Remolá, a unos 7 kilómetros del río Llobregat, iniciándose al día siguiente las pruebas, contando únicamente con tres días para llevarlas a cabo; al realizarlas se observó que las héli-

ces, de madera forrada de tela, no daban resultado al no haberse obtenido un pegamento que resistiera los efectos de la humedad, con el consiguiente desprendimiento del forro. Y aquí dejamos la palabra a *El Diluvio*, de Barcelona, del miércoles 5 de julio de 1916.

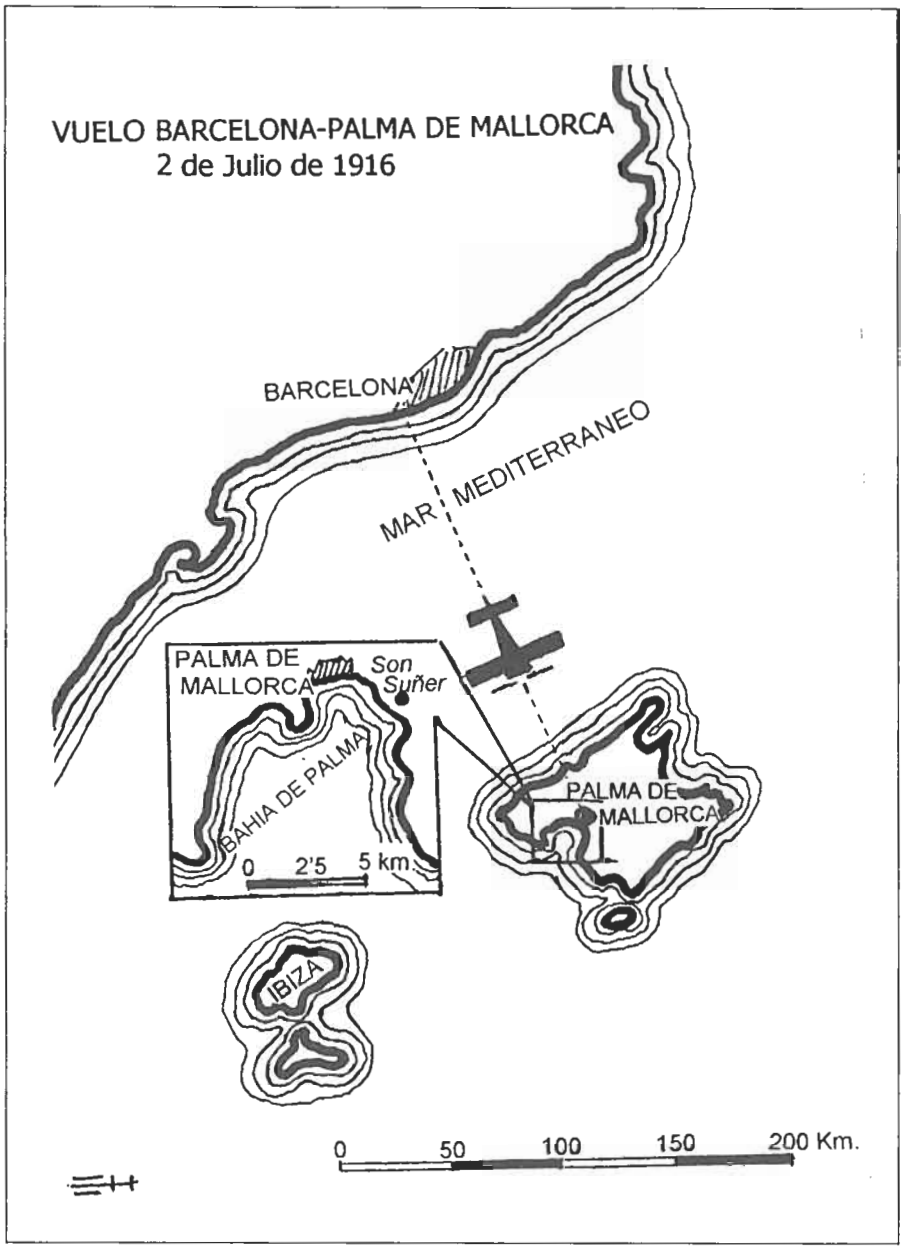
"Dada la premura (faltaban dos días) no había tiempo material para construir otras nuevas, por lo que se temió la suspensión del raid. Mas Hedilla, ese COLOSAL (así, con mayúsculas) *aviador santanderino-catalán (29), afirmó que el vuelo se llevaría a cabo de todos modos; si no podía efectuarse con hidros, se efectuaría con aparatos terrestres.*

A primeras horas del domingo 2 de julio, Hedilla reconoce el motor, monta en su aeroplano, se pone la hélice en marcha y a una señal del piloto se le suelta, pone el motor a la máxima potencia, rueda unas decenas de metros y se remonta con una facilidad pasmosa entre los aplausos que le tributan los allí reunidos. A los 500 metros de altura cruza la línea de salida, a las 5 horas y 08 minutos, saluda con las manos al público que entusiasmado le ovaciona. La silueta va reduciéndose al tomar altura, desapareciendo 4 minutos después de pasar el control, a una altura de 1.500 metros".

En el lugar de partida, un campo recién segado en La Volatería, junto al vedado de caza de los señores Condé, en las proximidades del estanque de Remolá, se encontraban, junto a los comisarios de salida, señores Coma, Cabot y Creus, numerosos admiradores del aviador y aficionados a la aeronáutica. Entusiastas deportistas y socios de aquellos magníficos cazaderos.

Sobre el terreno se conoció la noticia de que únicamente partiría Hedilla, ya que Coterillo, el aviador bilbaíno que también iba a intentar la travesía, no podría efectuarlo por haber sufrido a última hora del día anterior, al finalizar un vuelo de prueba, un accidente que aunque por fortuna no tuvo consecuencias para la integridad física del aviador, ocasionó la rotura de un ala y otras averías de consideración al aeroplano, daños que no pudieron ser reparados antes de la hora prevista para la salida.

Habían sido designados para vigilar la ruta y prestar ayuda al aviador si la necesitara, el destructor **Proserpina**, el torpedero nº 7 y el cañonero **Temerario**. El **Proserpina**, al mando de su comandante, teniente de navío Cousillas, salió


VUELO BARCELONA-PALMA DE MALLORCA
2 de Julio de 1916
BARCELONA
MAR MEDITERRANEO
PALMA DE MALLORCA
Son Suñer
BAHIA DE PALMA
0 2'5 5 km
PALMA DE MALLORCA
IBIZA
0 50 100 150 200 Km.

del puerto de Barcelona a las 2 y media de la madrugada del domingo, 2 de julio, llevando a bordo a los comisarios de ruta, coronel Pedro Vives Vich, José Canudas y Gaspar Brunet, a los fotógrafos Camino, Quer y Costa, y a José María Ruiz, de *La Veu de Catalunya*.

El **Proserpina** se internó en el mar unas 35 millas, en el rumbo de Palma, y regresó a las 10 de la mañana, sin haber divisado al monoplano, debido a la considerable altura a que se realizó el vuelo y, principalmente, a la niebla que cubría la ruta.

Tenemos un vigoroso relato de lo que el vuelo fue, que el propio Salvador Hedilla nos dejó en el nº 164 de *Stadium*, del 15 de julio de 1916, dice así:

"A poco de salir me encontré con fortísimo viento de Levante que hacía casi imposible seguir adelante. De no haber tenido tantísimo empeño en realizar el raid hubiera desistido del viaje. Durante veinte minutos, el viento fortísimo hacía punto menos que imposible permanecer en el aire. Estuve un momento indeciso para retornar al punto de partida.

Pasados los veinte minutos primeros, cesó la violencia del viento. Me elevé a mayor altura, alcanzando la de 2.000 metros, que he conservado durante toda la travesía excepto al divisar Palma, que he descendido hasta 800 metros.

El resto de la travesía he atravesado remolinos de viento que poníanme en peligro. Un remolino me ha quitado la gorra y las gafas. El resto del viaje lo he hecho con la gorra en medio de las piernas y con dificultad he podido colocarme de nuevo las gafas.

La travesía la he efectuado entre niebla. Sólo cada diez o quince minutos divisaba trozos de mar, pequeños, haciéndome el efecto de que volaba sobre tierra y atravesaba unos lagos. Las nubes no permitían ver el mar más que de la forma antes dicha.

Por tal causa no he visto ninguno de los barcos de guerra que conducían a los comisarios de ruta. Sólo, casi a la llegada, he divisado un vapor que, seguramente, sería el correo que salió ayer de Barcelona.

He seguido exactamente la ruta que en conferencia telegráfica me dieron anoche los cronometradores del Aero Club, señores Macaya y Foyé, que se

hallaban en Palma. Hay que reconocer que me detallaron muy exactamente la ruta, y los datos que me dieron han sido valiosísimos para el éxito del viaje.

Hubiera aterrizado en Can Perantoni; pero debido al inmenso público que estaba congregado, cualquier desvío de la dirección del aparato hubiera podido ser fatal".

En Palma, desde las 5 de la madrugada se encontraban ocupando sus puestos los comisarios oficiales del Aero Club, señores Foyé y Macaya; en el campo de Can Perantoni y las alturas próximas a la ciudad, principalmente aquellos puntos por donde se estimaba que pasaría el aparato, se encontraban ocupados por numerosísimo público que ascendería a unas 20.000 personas.

Y seguimos leyendo en *Stadium* del 15 de julio:

"Pocos minutos después de las siete, un puntito negro se destaca en el horizonte; el punto negro se agranda; ya no hay duda, es un aeroplano; una ovación enorme, entusiasta, estalla; el avión, ya perfectamente visible, atraviesa el control a las siete horas y dieciséis minutos; el piloto saluda con las manos; el delirio del público va creciendo; cuarenta mil manos aplauden, veinte mil bocas lanzan vítores y gritos de júbilo; el momento de indescriptible entusiasmo es emocionante. El aviador desciende para tomar tierra; halla algunas dificultades, vuelve a ganar altura y se dirige al campo de Son Suñer donde toma tierra tres minutos después de pasar el control".

Sin esperar casi a que la hélice se pare, el público arranca materialmente al aviador del asiento, y éste se ve abrazado, estrujado, sacado en hombros. Del recibimiento que le hicieron en la capital balear, dirá Hedilla:

"No lo hubiera esperado nunca, y es algo que jamás olvidaré".

La *Copa del Mediterráneo*, donada por el Rey para premiar al vencedor de la travesía, es recibida por el gobernador civil de Baleares que la entrega al alcalde de Palma de Mallorca. Es una copa de oro, sobre una peana de ébano, de artísticas líneas; lleva grabada la inscripción:

Copa del Mediterráneo
Copa de S.M. el Rey de España
Carrera de aviones Barcelona-Palma de Mallorca
2 de junio de l916

Salvador Hedilla, en un gesto de delicadeza muy en consonancia con su modo de ser, propone que, ya que ha efectuado el *raid* sin competencia, no se le entregue la *Copa*, y sugiere que se conceda un plazo de tres meses, a partir del 2 de julio, para que pueda disputarla el aviador español que lo desee, sea pilotando hidroavión o aeroplano terrestre, y que en el caso de que alguno de los que lo intenten lo haga en menos tiempo que él, le reserven un plazo de quince días para mejorar su tiempo. El ayuntamiento de Palma no acepta la caballerosa sugerencia, y en el curso de un banquete-homenaje, el alcalde entrega a Salvador la preciada *Copa*.

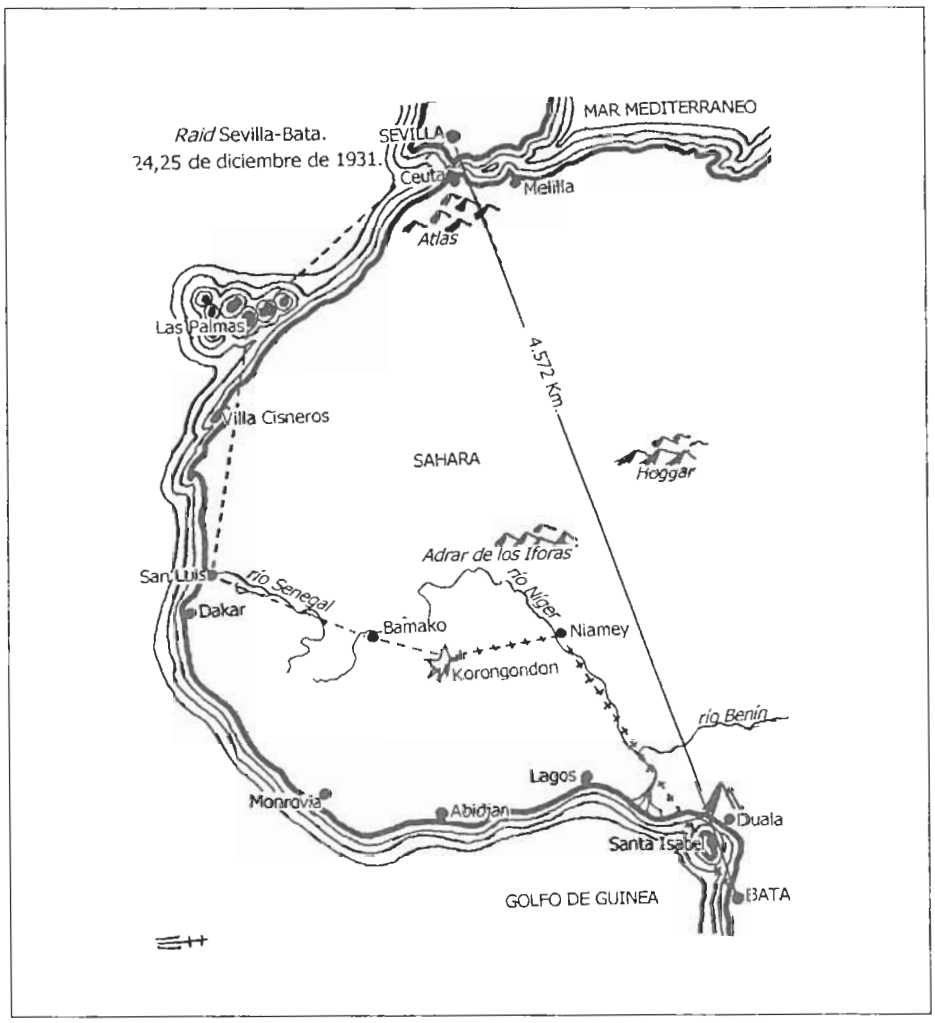
Se celebra el éxito del *raid*, compartiendo el mérito de Hedilla -a quien su pericia y valor tienen situado en primera fila de los aviadores españoles-, la casa *Pujol, Comabella y Cía.* que pese a estar en los comienzos ya ha demostrado una gran perfección en la construcción de aeroplanos, la Comisión de Festejos de Palma de Mallorca que tanto acierto tuvo al escoger el *raid* como atracción principal de las fiestas palmesanas, y el Aero Club de Cataluña por haber dispuesto todo con gran perfección, controlando oficialmente aquél.

La parte más importante en el feliz resultado de la empresa hay que atribuírsela, sin duda alguna, a Salvador Hedilla que supo en todo momento superar las dificultades, no pequeñas, que fueron surgiendo; estas dificultades se vieron agravadas al tener que desistir de realizar la travesía en hidroavión y verse forzado a hacerla con un aeroplano terrestre. En justicia hay que reconocer que las cualidades personales del piloto montañés han sido el principal factor del éxito del *raid*; su admirable maestría en el arte de volar, su gran serenidad y la confianza que en sí mismo tiene, le han dado derecho a la victoria, y no hay que olvidar que el buen comportamiento del aparato es también mérito suyo, ya que fue construido bajo su dirección técnica y siguiendo un diseño suyo.

El ayuntamiento de la capital de la *isla de la calma* -como Santiago Rusiñol denominaría a Mallorca-, acuerda en sesión solicitar del Gobierno una

condecoración para Salvador Hedilla "héroe de la travesía del Mediterráneo"; acuerda asimismo erigir un monumento en el lugar en que "aterró" el aviador, un sencillo monolito con una lápida que recuerde la proeza del aviador cántabro.

* * *



ANEXO 5

EL RAID, SEVILLA-BATA [30]

El 21 de diciembre de 1931 Rodríguez y Haya volaron a Tablada para quedar allí -con el avión cargado y dispuesto- en espera de las condiciones meteorológicas favorables para emprender la empresa.

Decidido el día 24 para iniciar el vuelo, el avión fue llevado a la pista del **Jesús del Gran Poder**, a las 9 de la mañana, y allí quedó brillando al sol su pintura de aluminio, con los distintivos de la Aviación Militar y los tres *records* alcanzados por el avión y sus tripulantes, pintados en el fuselaje.

Se hallaba el **12-71** en posición de despegue, con el patín sobre el carrillo auxiliar de dos ruedas, que ya se había empleado con éxito en varios despegues de aviones de *Gran Raid* con mucho peso. Se encontraba el avión con combustible para treinta y cinco horas de vuelo, víveres y correspondencia para Bata y Santa Isabel, y para el Gobernador de la Colonia, así como diarios de Madrid y Sevilla.

Poco después de las 10 y cuarto, Rodríguez y De Haya llegaron al aeroplano, se ajustaron los atalajes de los paracaídas y tras despedirse de los numerosos compañeros y amigos que hasta allí les habían acompañado, subieron a la cabina, ocupando el puesto posterior el capitán Rodríguez, y el teniente De Haya el delantero.

Puesto en marcha el motor -que ya estaba caliente y probado- los aviadores cerraron la cabina, hicieron señas para que quitaran los calzos e iniciaron el

despegue. Eran las 10 horas y 40 minutos. El carrillo de cola se desprendió cuando había recorrido unos 200 metros el avión que se fue al aire tras una carrera de 800 metros. Carlos de Haya mantuvo el avión cerca del suelo para que fuera adquiriendo velocidad, iniciando a continuación una suave subida, cuando apenas había rebasado el límite del campo. Rodríguez y Haya, con el **12-71**, escoltados por dos avionetas del Aéro Club de Sevilla, comenzaban allí la aventura poniendo rumbo a Utrera, ciudad que sobrevolaron poco después.

El avión marchaba más ligero de lo que podía esperarse con el peso que llevaba, y con una velocidad indicada de 120 Km./h. y un pequeño ángulo de subida, iba ganado altura progresivamente, llevando ya 1.600 metros al pasar sobre Grazalema, un poco al oeste del Cabezo del Moro que quedó sensiblemente a la misma altura que el aparato. Faltando un minuto para el medio día, pasaba el **12-71** por la vertical de Estepona, a 2.300 metros de altitud y ascendiendo, y se internaba en el mar de Alborán que se veía allá abajo azul y luminoso, rizado por un viento de levante de cierta fuerza; allí, sobre Estepona se despidieron las avionetas con amplios y prolongados alaveos que fueron correspondidos por Carlos de Haya. El capitán Rodríguez comunicó por radio su posición a Tablada que acusó recibo y deseó buena suerte a los aviadores.

A la 1 y 25 alcanzaba el avión la costa africana, abordándola en la *kabila* de Bocoia, sobre Morro Nuevo, en la bahía de Alhucemas, allí donde seis años antes ambos aviadores habían participado intensamente en las operaciones con que las fuerzas de Tierra, Mar y Aire. Habían realizado el primer desembarco llevado a cabo con éxito en la Edad Contemporánea, en una costa fortificada y defendida por el enemigo, iniciando así el último capítulo de la historia de las largas campañas en Marruecos, donde tanta hidalga sangre española se había derramado. Poco después, estabilizado ya el aeroplano a 3.000 metros, pasaba sobre el *yebel* Amekrán, monte del que una vieja tradición rifeña profetizaba que *"...si cayera algún día en manos del infiel, los cristianos se apoderarían de la* kabila *de Beni Urriaguel y la dominarían durante treinta años"*. Curiosamente, la profecía se cumplió exactamente.

Volaba el **12-71** a una velocidad sobre el suelo de 135 Km./h. llevando una corrección de deriva de 3 grados, para compensar el viento; pronto sobrevolaron las primeras estribaciones del Atlas, cubiertas en la parte española de

bosques de coníferas, destacando a la derecha de la ruta el *yebel* Tidiguín, con su cima de 2.450 metros, y la oscura mancha de centenarios cedros, de Ketama; por allí, donde los ásperos picachos de la cordillera superan los 2.000 metros, la turbulencia era considerable. Pasó por debajo del avión la ciudad de Tazza, y pronto comenzó a suavizarse el terreno a medida que el **12-71** avanzaba hacia el sur, al tiempo que el paisaje iba empobreciéndose, siendo cada vez más escasas las manchas forestales y más frecuentes los grises pedregales estériles, que se alternaban con algunos espacios mal cubiertos de rala y áspera hierba donde pastaban rebaños de cabras y carneros. A las 4 de la tarde, llegando los aviadores a la vertical de Colom Bechar cuyas construcciones reflejaban el sol ya muy bajo sobre el horizonte, decidieron los aviadores comer unos fiambres y una pastilla de chocolate. Desde poco antes de las 2 de la tarde, ya con el aeroplano estabilizado al nivel de vuelo elegido, llevaba los mandos *"Cucufate"*, ya que habían determinado que durante la noche fuera Carlos de Haya quien llevara el peso del pilotaje, y habría de estar descansado.

El crepúsculo coincidió con la entrada del avión español en el Sáhara, internándose entre dos luces en la inmensa soledad del desierto. A las 5 y media estimó Rodríguez que cortaban el paralelo 30º; acababan de dejar un poco a su derecha el poblado de Igli, y ya era de noche cuando percibieron con toda nitidez las luces de Beni Abbés. Transcurría el vuelo con toda normalidad y la navegación que llevaban era a la estima, pues el cielo cubierto no dejaba ver ninguna estrella. El terreno que sobrevolaban era prácticamente llano, y tenía una altitud media de 600 metros, y aunque el punto más alto del Sáhara -el monte Tahat, de 2.918 metros, en el macizo de Hoggar- debía quedar bastante a oriente de la ruta del **12-71**, decidió Rodríguez ascender 500 metros continuando el vuelo a 3.500.

A las 7 y 35, unas luces que se divisaron en el suelo y que fueron identificadas por Cipriano Rodríguez como Raggan, les hizo ver que iban bien en la ruta, que llevaban una velocidad sobre el suelo de 161 Km./h y que cortaban el meridiano 0º, dejándolo al oeste.

El cielo continuaba cubierto; a las 9 y 17 calculó Rodríguez que el **12-71** cortaba el paralelo 25º, y unas luces que apenas divisaron les hizo ver que sobrevolaban Oualién. Estaban los aviadores llegando a la altura del legendario maci-

zo del Hoggar que quedaba unos 250 kilómetros a oriente de la ruta. Allí se encuentra el territorio de los feroces *tuaregs - "los abandonados de Dios"*-, uno de los grandes peligros que siempre presentó el Sáhara. En Timanraset, único verdadero poblado permanente, residía a la sazón el administrador francés.

El paso del trópico de Cáncer -que fue cortado a las 10 y media- fue celebrado por los aviadores con un pequeño refrigerio y una taza de café-. Hora y media más tarde, a las 12 en punto de aquella Nochebuena, sobrevolaba el avión el otro macizo de importancia del centro del Sáhara, el Adrar de los Iforas, poblado por los *imugar -hombres libres-* que aquí rechazan el nombre de *tuareg* y se llaman a sí mismos *tamasechk*. El Adrar de los Iforas es una zona montañosa de 125.000 kilómetros cuadrados de superficie, con alturas que se escalonan entre 600 y 1.000 metros; su capital es Kidal y en ella residía el administrador francés. Los *tamasechk* son tan sanguinarios como los demás *tuaregs*.

Los aviadores se felicitaron mutuamente la Nochebuena, a las 12 de la noche. "Cucufate" diría más tarde: *"¿El momento de la Nochebuena en el aire? ¡Ah! Nada que se preste a evocaciones literarias. Sin visibilidad y, por tanto, sin el elemento lírico de las estrellas, nos limitamos a festejarla bebiendo una copa de coñac"*. El punto medio de la ruta lo determinó el navegante a la 1 y 25 del día de Navidad; llevaban recorridos 2.150 kilómetros en diecinueve horas y cuatro minutos de vuelo, a una velocidad media de 146'34 Km./h. Tomó los mandos Cipriano Rodríguez para que Carlos de Haya pudiera descansar un rato, rato que se prolongó hasta las 4 de la mañana; 37 minutos después determinó *"Cucufate"* que se encontraban en el meridiano 15° y en el paralelo 5°, ya superado el desierto, sobrevolando a la sazón la sabana, y empezando a percibir en el ambiente la proximidad de la selva del Níger, río famoso en la Antigüedad -rival del Nilo- al que la superstición pagana atribuía un origen celestial.

Poco después de las 6 y media empezó a clarear el horizonte por Oriente, y media hora más tarde, en un cielo ligeramente brumoso, se levantaba el sol iluminando un paisaje de sucesivas lomas color ocre, con manchas aisladas de vegetación y algunos poblados dispersos. Los aviadores celebraron la aparición del sol que daba fin a aquella larga noche, hicieron una ligera comida, y Rodríguez pudo determinar la posición, a las 8, cortando el paralelo 10°.

Poco menos de dos horas después, perpendicular a la marcha del avión, se presentó el Benue, el principal afluente del Níger, que caudaloso y de perezosa corriente fluía hacia el oeste enmarcado por escarpadas orillas de árido aspecto. El **12-71** cortó el río en el punto en que confluye con el Katsina, lo que confirmó los cálculos de *"Cucufate"* que situaban al avión ligeramente desviado a la izquierda de la ruta.

A las 11 el aeroplano se encontraba a 540 kilómetros de Bata, lo que a la velocidad que en aquel momento desarrollaba, significaba que faltaban poco más de tres horas para alcanzar el éxito del *raid*. Por primera vez, desde que a las 3 y media de la tarde anterior Tauima había acusado recibo de su informe de posición, recibían los aviadores respuesta a los mensajes que cada media hora habían emitido; esta vez, aunque con muchas interferencias y poca claridad, supieron que Fernando Poo había recibido su comunicación.

Ya entonces sobrevolaban la selva ecuatorial, inmenso mar de vegetación en el que todos los tonos del verde estaban representados; acá y allá, caprichosamente esparcidos, de la semiuniforme superficie sobresalían árboles gigantes que se elevaban varias docenas de metros sobre el conjunto. Pronto, casi enfrente de los aviadores, empezó a destacarse la enorme mole del monte Camerún, gigante de 4.070 metros de altitud que se alza a muy poca distancia de la costa en el fondo de la bahía de Biafra; a pesar de estar el cielo despejado, le rodeaba una corona de nubes cuya base estaba a unos 3.000 metros, y por encima de la cual asomaba amenazador el cono de su cúspide.

El mar era alcanzado por el **12-71** a las 11 y 43, en una costa cubierta de mangles que llevaban la espesa vegetación de la selva hasta el mismo borde del agua. No tardaron en sobrevolar el amplio estuario del Wuri, en el fondo de uno de cuyos recodos se alza la ciudad de Douala que pasó por debajo de los aviadores sin que apenas se fijaran en ella éstos que solo tenían ojos para la hermosa isla de Fernando Poo, iluminada por el sol del mediodía, toda verde y brillante destacando en el tranquilo mar, rematada por el majestuoso pico de Santa Isabel, de 3.007 metros de altitud; en el borde de la semicircular bahía de Venus, blanca y alegre se extendía Santa Isabel, la capital de la Colonia.

El avión marchaba con rumbo sur a lo largo de la costa y cruzó sobre el islote Malimba, en la desembocadura del Sanaga, sobrevolando un paisaje de

selva y mar, a izquierda y derecha, respectivamente, algo diferente de lo que hasta entonces habían contemplado los aviadores, ya que en éste, como solución de continuidad entre la vegetación de la orilla -abundante en cocoteros- y el mar, se interponía una larguísima playa de dorada arena, interrumpida únicamente, de tanto en tanto, por las desembocaduras de los no escasos ríos. Poco después alcanzaba el **12-71** la desembocadura del Campo, río que formaba la frontera norte del territorio español; allí inició Carlos de Haya el descenso, pudiendo gozar a medida que se aproximaban al suelo, del estupendo panorama que ofrecía la selva guineana, coronada de gigantes *ceibas* y salpicada de pequeños claros de verde hierba, en algunos de los cuales se alzaban poblados formados por corto número de chozas.

El avión, a 350 metros de altura al llegar a Bata, a la 1 y 45 de la tarde, efectuó una protocolaria vuelta de saludo sobre la ciudad, maniobra que sirvió al mismo tiempo para que Haya localizara el terreno dispuesto para el aterrizaje. El improvisado aeródromo consistía en un claro, amplio, llano y cubierto de tupida hierba, situado a poca distancia de Bata y no mucha más de la costa, junto al río Ekuku. Sus límites estaban señalados con lienzos blancos junto a los que se apiñaba una considerable cantidad de indígenas que constantemente iba aumentando al ir llegando muchos más que, al ver llegar el avión, corrían hacia el campo. Un bote de humo que se encendió al pasar el aeroplano por la vertical de Bata, y que fue renovándose hasta que aquél estuvo en tierra, señalaba la dirección del viento que -muy ligero- soplaba del primer cuadrante.

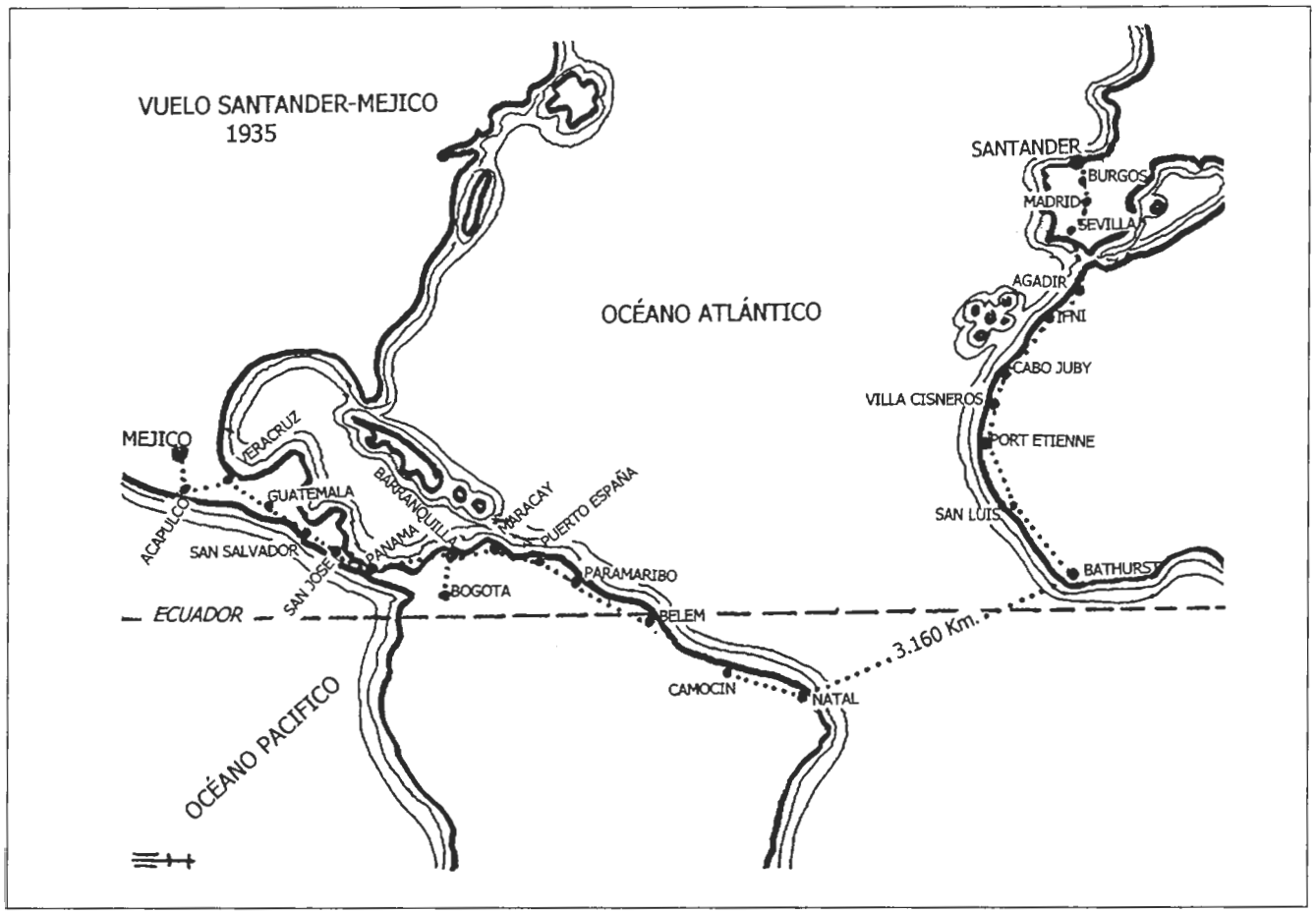
A las 13 horas y 52 minutos tocaban las ruedas del **12-71** la suave superficie del "aeródromo" de Bata. Acababan de cubrir el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya, 4.312 kilómetros en un vuelo de veintisiete horas y once minutos de duración, a una velocidad media de 156'08 kilómetros por hora.

La acogida que los aviadores tuvieron en la Guinea continental española, aquel viernes, día de Navidad de 1931, fue extraordinaria; puede decirse que ni un solo español del territorio estuvo ausente del campo de aterrizaje. El Gobernador -expresamente llegado de Fernando Poo- y las demás autoridades, recibieron con entusiasmo al pie del avión, la felicitación navideña que de la lejana patria les llevaban los aviadores en fecha tan señalada, experimentando

una gran alegría al poder leer prensa de la Península con un sólo día de retraso.

Una gran cantidad de *morenos* de ambos sexos y todas las edades, aclamó a los oficiales españoles que, aunque algo agarrotados por las veintisiete horas que habían permanecido sin apenas cambiar de postura en las estrechas cabinas, no sentían mucho la fatiga, y que luego de un baño caliente y una comida navideña, servida con poco protocolo en la residencia del Subgobernador, quedaron en condiciones de empezar a recibir los agasajos que no cesaron a lo largo de la semana que permanecieron en la Colonia.

* * *


VUELO SANTANDER-MEJICO
1935
OCÉANO ATLÁNTICO
SANTANDER
BURGOS
MADRID
SEVILLA
AGADIR
IFNI
CABO JUBY
VILLA CISNEROS
PORT ETIENNE
SAN LUIS
BATHURST
MEJICO
VERACRUZ
GUATEMALA
ACAPULCO
SAN SALVADOR
SAN JOSÉ
PANAMA
BARRANQUILLA
MARACAY
PUERTO ESPAÑA
PARAMARIBO
BOGOTA
ECUADOR
BELEM
3.160 Km.
CAMOCIN
NATAL
OCÉANO PACIFICO

ANEXO 6

SANTANDER-MEJICO, EN AVIONETA [31]

SE INICIA EL *RAID*

Y llegó el 12 de mayo. La Albericia estaba encharcado por los fuertes aguaceros caídos en días anteriores. Llegó Pombo al aeródromo dispuesto a dar comienzo a la aventura de sus sueños. Su aspecto era tranquilo, se le veía dueño de sus emociones y confiado en el éxito de su empresa. Allí estaban para despedirle, el elegante coronel Prats, Jefe del Regimiento de Valencia, que no esquivaba el barro que manchaba sus siempre bien lustradas botas; con él se encontraba el Presidente de la Diputación, con su aire distinguido y juvenil, el Alcalde de la capital, cubierto con su inseparable boina, el cónsul de Méjico, luciendo un sombrero de anchas alas que no desdeñaría un charro tapatío, y con las autoridades montañesas, una muchedumbre de santanderinos que habían acudido al aeródromo para despedir a su héroe y desearle un total éxito.

La **Santander** fue sacada del modesto barracón en medio de una gran ovación. Don Juan Pombo, el veterano piloto fundador de una estirpe de aviadores, asistía sereno a los preparativos, Juan Ignacio le abrazó después de haberse despedido de las autoridades y amigos, subió a la avioneta, y antes de introducirse en la cabina, de pie sobre el ala, lanzó tres vivas: a Santander, a Méjico y a España, que fueron entusiásticamente contestados por todos los presentes. Hizo una seña al mecánico, puso el motor en marcha y, tras unos minutos calentándolo, inició el rodaje.

En el extremo oriental del aeródromo se aproó al viento la **Santander**, y con una corta carrera de despegue abandonó suavemente la tierra, dio dos vueltas sobre el campo y se lanzó a dar una pasada a la multitud que, enfervorizada, aclamaba al aviador mientras cientos de pañuelos ondeaban en el aire estremecido por el pequeño motor de la menuda avioneta y por el latir de los corazones de todos los montañeses que querían acompañar a Juan Ignacio en su aventura.

Se despidió Pombo con un airoso alaveo de la Santander, y en vuelo rasante se dirigió a Solares para arrojar flores sobre la tumba de don Ramón Pelayo, primer marqués de Valdecilla, que unos meses antes había sido ultrajada por gentes desconocidas. Cumplido este piadoso acto de desagravio, marchó a Laredo y aterrizó en la playa de La Salvé, en la que tantas veces tomara tierra, y cuya arena quería besar con las ruedas de la **Santander** para llevar a Méjico esta simbólica caricia. Despegó de nuevo para dirigirse a Madrid, pero una espesa barrera de nubes que cerraba el paso de la cordillera, le forzó a regresar a La Albericia y esperar a que el cielo se abriera.

Al día siguiente, 13, con menos expectación, aunque presentes los amigos de la Comisión y algunas personas más, despegó Juan Ignacio de La Albericia y, tras aterrizar en Burgos donde se le unió su hermano Teodosio que allí le esperaba con una avioneta, despegaron ambos y juntos volaron hacia Madrid, tomando tierra a las 4 y media en Barajas donde fueron recibidos por algunos jefes y oficiales de la Aviación Militar, autoridades del aeropuerto, miembros del Aero Club de España y no pocos amigos.

El 14, en Madrid, para despedir al aviador montañés se reunieron en un sencillo almuerzo, representaciones del Gobierno, personal de la Embajada de Méjico, miembros de la colonia montañesa y otros amigos; terminada la comida y despedido Pombo por aquéllos que le habían acompañado en el almuerzo, por el Gobernador Civil de Madrid, el Presidente de la F.A.E., representaciones de la Aviación Militar, y gran cantidad de personas que para ello habían acudido a Barajas, despegó la **Santander** que durante unos minutos marchó escoltada por dos *Nieuport 52*, militares, que volaron en formación con ella que se dirigió a Sevilla, tomando tierra en Tablada a las 6 y media.

VOLANDO POR LA COSTA AFRICANA

El día 15, revisado el motor, compensada la brújula por el capitán Carlos de Haya, y cargada con 470 litros la **Santander**, fue llevada a la pista del *Jesús del Gran Poder* desde la que, al amanecer del 16, despedido por Teodosio y varios oficiales y amigos, despegó Juan Ignacio y se dirigió al Estrecho, dispuesto a llegar a Villa Cisneros, pero aunque el buen tiempo que sobre Andalucía reinaba, parecÌa augurar un vuelo sin complicaciones a lo largo del litoral africano, a la altura de Larache empezó a encontrar nubes bajas y chubascos que le forzaron a realizar varios cambios de nivel, hasta que pasado Casablanca, ante la inminencia de una tormenta de arena y preocupado por no forzar el motor, aterrizó en Agadir donde los aviadores franceses que le atendieron cordialmente, le recomendaron que efectuara el vuelo por encima de la capa de nubes. Despegó Juan Ignacio y se dirigió a Ifni, en cuyo aeródromo militar encontró de jefe al teniente santoñés, Alfredo Arija que, tras ocuparse de que la **Santander** quedara a cubierto del peligroso polvo en suspensión, atendió con todo cariño a su paisano, brindándole la tradicional hospitalidad de los aviadores militares, en el pabellón de oficiales del aeródromo.

El 17 despegó Pombo con media carga de gasolina, tomó tierra en Cabo Juby para repostar, y despegó seguidamente hacia Villa Cisneros donde hizo una escala de una hora y fue invitado a un rápido y poco protocolario, aunque muy cordial almuerzo, volando hasta Port Etienne donde aterrizó para revisar y limpiar el motor, de la arena que en los filtros podía haber depositado el *iriffi*. Estando terminando de realizar la operación con la ayuda de un mecánico francés, llegó a buscarle con un coche el teniente jefe del destacamento de Güera para que pasara la noche en el fuerte español. A las 8 de la mañana del 18 despegó Pombo de Port Etienne y, tras una toma de tierra en San Luis de Senegal para solucionar una avería que hacía subir alarmantemente la temperatura del motor, llegó a Bathurst donde aterrizó a las 3 de la tarde.

En la colonia británica se encontraba el capitán de la Aviación Militar española, José Servet, expresamente comisionado para prestar al aviador santanderino toda la ayuda necesaria. La línea alemana, *Lufthansa*, facilitó a Juan Ignacio cuanta información meteorológica tenía, y dispuso que los buques-esca-

la de la compañía, **Westfalen** y **Schawabenland**, se situarán, uno a 300 millas de África, y a 500 de Fernando de Noronha, el otro, en la ruta prevista de la **Santander**. Dado que no disponía de radio, radiogoniómetro ni instrumentos para la navegación astronómica, hubo de preparar Pombo la travesía del Océano navegando a la estima, para lo que, ayudado por el capitán Servet -experto navegante aéreo-, tras un detenido estudio del "cuadro de marcha" de la **Santander**, y de los vientos reinantes a lo largo de la ruta, determinó la que habría de seguir, manteniendo tres rumbos sucesivos, correspondientes a la corrección de las derivas ocasionadas por los alisios en los tramos primero y tercero de la travesía. En Sevilla, el teniente médico de Tablada, había facilitado a Pombo un plan médico que le permitiría resistir bien las largas horas de la etapa.

CRUZANDO EL ATLÁNTICO

Y llegó el momento cumbre. *La víspera* se había retirado Juan Ignacio Pombo a descansar al mediodía, y había dormido como si "aquello" que iba a afrontar unas horas después, estuviera dentro de lo normal y rutinario. Le despertaron, como él había dispuesto, a las 9 de la noche, y tras darse un baño tibio, se retiró a escribir unas cartas para que fueran enviadas si no lograba salir con vida de la empresa; tomó luego una ligera comida y se dirigió al lugar donde la **Santander** se hallaba ya dispuesta, destacada su silueta por las luces del aparcamiento, con el morro agresivamente levantado como en gesto de desafío al inmenso Atlántico agazapado en la negrura de la noche.

Unos minutos antes de empezar el día 20, dio el aviador una vuelta en torno a su avioneta efectuando una última revisión, se despidió del capitán Servet con un abrazo que hizo extensivo al no muy numeroso grupo que había trasnochado para despedirle y en cuyas caras se adivinaba la inquietud por la suerte del bravo español, subió a la cabina, saludó con la mano y puso el motor en marcha. Luego de unos minutos calentando el pequeño *Gipsy Major*, y tras hacer seña de que le quitaran los calzos, saludó de nuevo con la mano y rodó, despacio, hacia la línea de luces que señalaba la dirección de despegue, situó a la avioneta paralela a aquélla y a su derecha, se encomendó a la Bien Aparecida y fue metiendo gases paulatinamente.

Comienza la carrera de despegue la **Santander**, y va ganando velocidad gradualmente. En la cabina no hay más luz que la verdosa que ilumina el tablero de instrumentos. Las luces de la pista van quedando atrás, por la izquierda, más rápidas cada vez, mientras que la avioneta trepida al pasar sus ruedas por las pequeñas irregularidades del terreno. Piensa Juan Ignacio que el avión tarda en embalarse, y tiene la sensación de que la pista se va acabando sin que aquél adquiera velocidad suficiente para irse al aire. Nunca ha despegado con tanto peso en un aparato tan pequeño. Las luces pasan ya muy rápidas y las trepidaciones van disminuyendo al irse apoyando la avioneta en las alas, aliviando el peso sobre las ruedas. Da Juan Ignacio un pequeño tirón de la palanca, y la **Santander**, dócil, se va al aire mientras pasan raudas las luces de la pista, alejándose por la cola y tomando, por el efecto óptico producido por la velocidad, forma alargada. Bruscamente, Pombo no ve otra cosa que la negrura de la noche bajo sus pies; esconde el tren de aterrizaje, da una vuelta sobre el campo mientras gana altura, y se aproa al inmenso Atlántico poniendo en la br˙jula el rumbo previsto para el primer tramo. Con el corazón saltándole en el pecho, eufórico y lleno de ilusión, comienza la gran aventura. Faltan dos minutos para que comience el día 20 de mayo de 1935.

Cuando van transcurridas tres horas de vuelo, empiezan a surgir las primeras dificultades, al verse envuelto el frágil aparato por los primeros chubascos de una tormenta que lo zarandea. Gruesas gotas de lluvia tamborilean en la cubierta de la cabina; el piloto, perfectamente sereno, va buscando la altura idónea para eludir los efectos de la tormenta, sin lograr evitarla. No intenta esquivarla, pues sobre no saber la extensión que tiene, es tan corto su margen de autonomía que si se apartara de la ruta, correría el riesgo de no alcanzar la costa americana. Se ve obligado a descender, y encuentra que a 50 metros de las crestas de las olas, la turbulencia es menor, aunque volar a esa altura le exige una mayor atención a los mandos, con la consiguiente fatiga.

Al amanecer es testigo Juan Ignacio de un impresionante espectáculo: grandes barreras de nubes negras, espesas, cubren el horizonte en todos los rumbos; de ellas se desprenden chubascos intermitentes que forman como columnas de los enormes arcos de una fantástica catedral. Está cruzando la **Santander** la zona de grandes perturbaciones atmosféricas producidas al formarse una pro-

funda depresión por el choque de las diferentes presiones de los alisios y contraalisios. Es lo que Jean Mermoz bautizó "*le pot au noir*", fuente permanente de tormentas. A propósito de aquellas horas largas, duras, en permanente lucha con la tormenta para mantener el rumbo del bravo avioncillo sin que quedara destrozado, diría Juan Ignacio:

"En esos momentos hice las consideraciones sobre la satisfacción de mis creencias y la grandeza de Dios. Pensé en mis padres, en mis hermanos, en España y en mi. Viviendo con intensidad dramática estos recuerdos, sostuve la lucha hasta que amainado el viento, encontré los normales alisios, y poco a poco, con la mirada puesta en el reloj, y a pesar del exceso de gasto de combustible, por impedirme los vientos la marcha normal, pude encontrar el optimismo dentro de mi espíritu, preparado siempre a toda eventualidad, pero tranquilo y sereno en el puesto de mando".

Ya hacia el centro del día, cruzando el ecuador, vence el sol en su lucha con los nubarrones. Llevan la **Santander** y Juan Ignacio catorce larguísimas e ininterrumpidas horas de vuelo sobre sus fatigados organismos, cuando el piloto divisa frente a él una línea oscura sobre el uniforme horizonte. Duda al principio sobre si será tierra o se tratará únicamente de una ilusión óptica, pero no tarda en identificar la isla de Fernando de Noronha, y experimenta una especial alegría al comprobar que no se ha desviado, y que pese a la tormenta que se ha visto forzado a cruzar, las correcciones hechas al rumbo en los puntos previstos han resultado de una exactitud matemática.

La **Santander**, aligerada ya de su peso, marcha a velocidad algo por encima de los 200 kilómetros por hora, acercándose minuto a minuto a la costa brasileña cuyos perfiles se van destacando con mayor precisión. El combustible remanente es alarmantemente escaso, pero el ansia de llegar hace que para Pombo sea esto una preocupación menor.

Por fin sobre tierra, avistado Natal e identificado su aeródromo, lanza Juan Ignacio a la **Santander** como una flecha hacia aquél; surge una importante dificultad, ya que el tren de aterrizaje, agarrotado, ofrece resistencia a desplegarse, pero el aviador somete al avión a unos bruscos balanceos, alaveos y tirones con los que logra resolver el problema, y las ruedas tocan la tierra ame-

ricana, depositando en ella el beso que recibieron en la playa de La Salvé, en Laredo, una semana antes.

Al tomar tierra en el aeródromo de Natal, quedaban en los depósitos de la **Santander** diecisiete litros de gasolina: combustible para veinticuatro minutos de vuelo.

Refiriéndose a su llegada a Natal, dirá el aviador:

"Me recibieron clamorosamente. No me esperaban. Las escasas dimensiones del aparato les produce la sensación de lo increíble. ¡Si esto es un mosquito! -dicen-. Cuando consigo parar el motor y me lanzo a tierra, llego a sentir por España y por mí la mas honda satisfacción de toda mi vida".

APOTEOSIS Y DIFICULTADES

En la capital de Cantabria, donde se había seguido con ilusión la primera parte del viaje, llegó a media tarde del lunes, 20, la noticia del éxito del piloto santanderino en su travesía oceánica. Inmediatamente se formó una espontánea manifestación que, entre el estruendo de bombas y cohetes, y a los acordes de alegres pasacalles, se organizó y salió de Puertochico, precedida por la *Comisión*, y marchó por el Muelle, La Ribera, Atarazanas y Pi y Margall, deteniéndose frente al Ayuntamiento desde cuyo balcón, el primer teniente de alcalde, Herminio Villegas, se dirigió a la enfervorizada multitud, resaltando el valor de "nuestro paisano". Habló a continuación el cónsul de Méjico, José Riestra, que terminó su alocución con vivas a España y a Santander, contestados por la multitud con vivas a Méjico.

El Gobernador Civil, Ignacio Campomanes, dio a la prensa la nota siguiente:

"Por la ciencia que une a los pueblos, por el honor de España, por la gloria de Santander, felicito a esta hermosa tierra montañesa que vio nacer a su amado hijo Pombo, que hoy enaltece con su proeza, admirada por todo el mundo y por nadie superada".

Realizada la hazaña con toda felicidad y aparente facilidad, comenzaron para Juan Ignacio las dificultades al proseguir el viaje por tierras hispanoamericanas en busca de la meta final: Méjico.

Despegó de Natal a primeras luces del 26, con destino a Belem de Pará, pero cuando llevaba cuatro horas de vuelo, se vio forzado a aterrizar en Camocín, por obstrucción de un conducto de gasolina, y cuando reparada la avería, intentó despegar, tuvo la mala fortuna de chocar con una cerca de alambre que limitaba el reducido campo de vuelo, capotando la **Santander** y sufriendo a consecuencia de ello tan graves desperfectos, que quedó totalmente inútil. Providencialmente, Juan Ignacio salió indemne del percance.

La casa *British Klemm*, para quien el salto del Atlántico dado por un aparato suyo había sido un magnífico reclamo, ofreció a Pombo -esta vez, gratuitamente- rápida ayuda, y a mediados de junio llegaría a Belem de Pará un montador de la empresa con una nueva célula y todo lo necesario para resolver el problema. Se pasaron a ésta el motor, los depósitos, instrumentos y todo cuanto quedó utilizable de la primitiva **Santander**, con lo que podía considerarse que era ésta la que continuaba el *raid*.

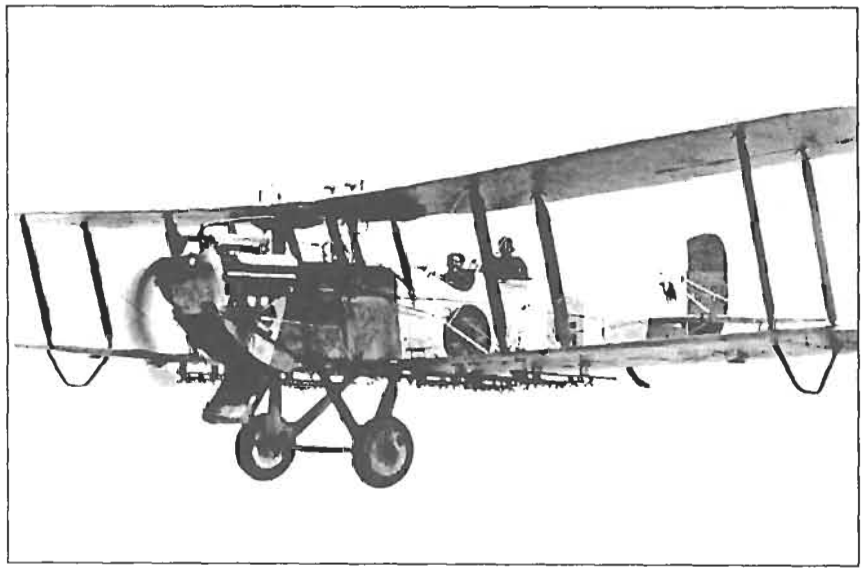
Terminada la laboriosa reparación, y efectuados los reglajes y pruebas necesarios, despegó Juan Ignacio de Belem el 10 de julio, aterrizando en Paramaribo de donde despegó el 12 para volar a Puerto España; allí quedó detenido por un temporal de lluvias que, anegando el aeródromo, impidió despegar a la **Santander** hasta el 15, día en que voló a Maracay desde donde se dirigió a Barranquilla, y de esta ciudad a Bogotá, regresando a Barranquilla el 2 de agosto. Salió al día siguiente hacia Panamá, y de allí, para San José de Costa Rica; en este último tramo sufrió el piloto un ataque de apendicitis, y soportando estoicamente los agudos dolores, continuó el vuelo y aterrizó en San José donde fue sometido a una apendictomía, quedando reponiéndose en la capital costarricense.

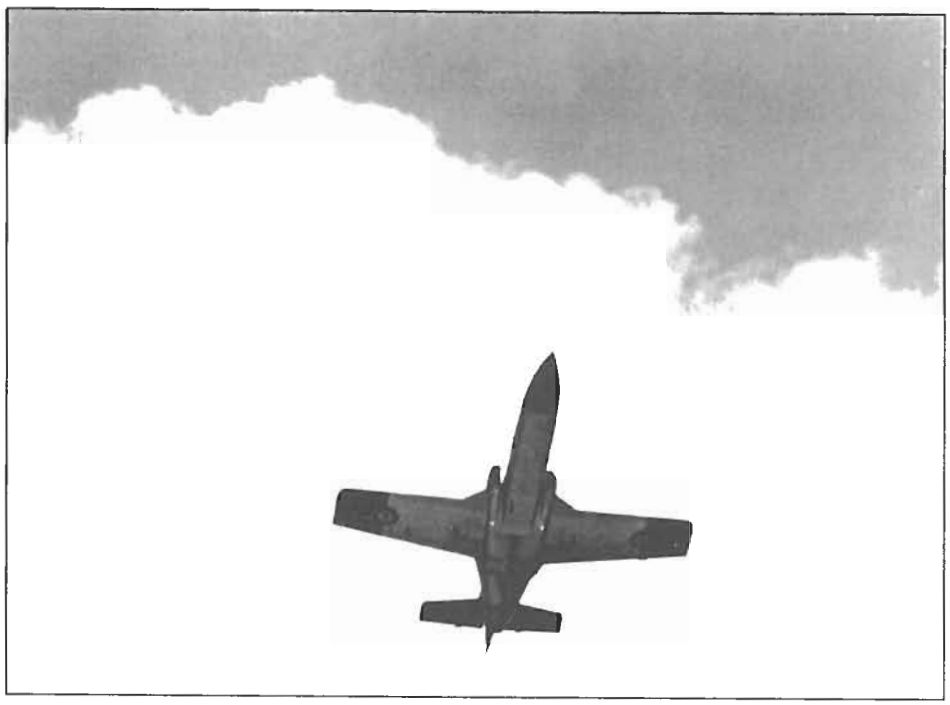
Toda esta sucesión de percances habría hecho desistir de su empeño a otro cualquiera, pero no era Juan Ignacio Pombo hombre asequible al desaliento, y apenas recobrado de la operacion, el 9 de septiembre voló hacia San Salvador, y al día siguiente voló a Guatemala, el 13 a Veracruz, de allí voló a Acapulco el 15 apara desde esta última ciudad cubrir la última etapa del *raid*, volando a la

capital mejicana en cuyo aeródromo de Balbuena aterrizaría el 16 de septiembre.

Pese al tremendo retraso con que llegaba a Méjico, el entusiasmo con que fue recibido por la colonia española de aquella nación hispánica fue enorme. Todos los miembros de ella, prácticamente, acudieron a Balbuena para dar la bienvenida al joven compatriota. Al frente de los numerosos españoles figuraba el presidente del Casino Español y los de las casas regionales que nombraron al aviador "Huésped de honor de la colonia española" y le acompañaron a la Embajada de España en la que por gentileza del Embajador, quedó alojado durante su estancia en la capital mejicana.

* * *





NOTAS:

(1) Capítulo III de *ALAS SOBRE CANTABRIA*, E. Herrera . Santander, 1993.

(2) En la triste jornada del "barranco del Lobo", el 27 de julio de 1909, murieron varios soldados montañeses, y en la victoria del Jemiz de Beni Bu Ifrur, el 30 de septiembre, perdió gloriosamente la vida el general campurriano, Darío Díez Vicario.

(3) Artículo del autor, publicado en *ALTAMIRA*, 1988. (p·gs, 355-380).

(4) Ver el viaje Santander-Arganda. en Anexo 1.

(5) Ver el vuelo Santander- Madrid en Anexo 2.

(6) De *SALVADOR HEDILLA: AVIADOR DE ROMANCE*. E.Herrera. Santander, 1993.

(7) Ver el vuelo Santander-Angulema, en Anexo 3.

(8) Ver el vuelo Barcelona-Palma, en Anexo 4.

(9) De *CIEN AVIADORES DE ESPAÑA*, E. Herrera, Madrid, 2000 (págs. 59-63).

(10) De *CIEN AVIADORES DE ESPAÑA*. (págs. 219-223).

(11) Ver el vuelo Sevilla-Bata en Anexo 5.

(12) De *CIEN AVIADORES DE ESPAÑA*. (págs. 235-237).

(13) *ALTAMIRA, XLIV.*

(14) El capitán Calderón recibiría la Cruz Laureada de San Fernando.

(15) *CIEN AVIADORES DE ESPAÑA*, E.Herrera, (págs. 279-281).

(16) Artículo del autor en *SANTANDER Y EL NUEVO MUNDO*, Santander, 1977. (págs. 603-620).

(17) Ver el vuelo Santander- Madrid, en Anexo 1.

(18) Ver en Anexo 6 el vuelo Santander Méjico.

(19) *CIEN AVIADORES DE ESPAÑA*, (págs. 345-347).

(20) *CIEN AVIADORES DE ESPAÑA*, (págs. 371-374).

(21) Era primo de Florentino Vela Fernández.

(22) Era hermano de Ángel Yllera García Lago.

(23) De un artículo del autor, publicado en *ALTAMIRA*, 1988.

(24) Aunque Sacedón pertenece a la provincia de Guadalajara, está muy próxi-

mo al límite con la de Cuenca, y en ésta habían aterrizado Pombo y Bolado, en un campo hoy cubierto por las aguas del embalse de Buendía.

(25) Los motores rotativos utilizaban aceite de ricino como lubrificante.

(26) *SALVADOR HEDILLA, AVIADOR DE ROMANCE*, Emilio Herrera Alonso, Castillo de Siete Villas, 1993 (págs. 28-30).

(27) Tres días más tarde, el 3 de agosto, Alemania declarar· la guerra a Francia.

(28) *Op. Cit.* páginas 41 a 46.

(29) La única vinculación de Salvador Hedilla con Cataluña era que en Barcelona residía desde cinco meses antes, por ser la ciudad condal la sede de la fábrica de aeroplanos y de la escuela de pilotaje de que era director. En 1966, con ocasión del cincuentenario del histórico vuelo, una publicación barcelonesa denominaba a Salvador Hedilla, *aviador catalán*.

(30) Del capítulo XII, del autor, de la obra *GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA*., del S.E.H.A., Madrid, 1983.

(31) *"De Santander a Méjico en avioneta (una hazaña digna de un montañés)"*, E. Herrera Alonso, en *SANTANDER Y EL NUEVO MUNDO* del C.E.M. en el "Segundo ciclo de estudios históricos de la provincia de Santander", octubre de 1977.

FUENTES

BIBLIOGRAFÍA

Canudas, Joseph. *Historia de L'aviacio Catalana (1908-1936)*. Barcelona, 1983.

García Morato, comandante Joaquín. *Guerra en el aire*. Madrid, 1940.

Garrigues Ediciones. *Enciclopedia de Aviación y aeronáutica (tomos 1 a 8)*. Madrid, 1972.

Gomá Orduña, José. *Historia de la aeronáutica española (tomos I y II)*. Madrid, 1946.

Guardia Pascual del Pobil, Rafael de la. *Crónica de la aeronáutica naval española (tomo 2)*. Madrid, 1977.

I.H.C.A. *Aviones militares españoles*. Madrid, 1986.

I.H.C.A. *Historia de la aviación española*. Madrid, 1988.

Jiménez Arenas, José Luis. *Cadenas del aire*. Madrid, 1968.

Larios, José. *Combate sobre España*. Madrid, 1966.

Rodríguez Díaz, Cipriano. *Aeronáutica*. Madrid, 1935.

Salas Larrazábal, Jesús. *La Guerra de España en el aire*. Barcelona, 1971.

S.E.H.A. *Grandes vuelos de la aviación española*. Madrid, 1983.

Sagardía, general. *Del alto Ebro a las fuentes del Llobregat*. Madrid, 1940.

Velarde Silió, Jaime. *Aviones españoles desde 1910*. Madrid, 1995.

DOCUMENTALES

Diarios de Operaciones de diversa unidades aéreas. A.H.E.A.*

Documentaciones personales.-A.H.E.A.

Partes de Operaciones. A.H.G.A.

* Archivo Histórico del Aire. Castillo de Villaviciosa de Odón.

TRABAJOS DEL AUTOR, RELACIONADOS CON LA OBRA

LIBROS

Alas sobre Cantabria (Crónica aeronáutica). Caja Cantabria. Santander, 1993.

Salvador Hedilla, aviador de romance. Junta vecinal de Castillo de Siete Villas. Santander, 1993.

Guerra en el cielo de Cantabria. Publicaciones de Defensa. Madrid, 1999.

Heroísmo en el aire, laureados de San Fernando en el Museo del Aire. S.H.Y.C.E.A. Madrid, 1999.

Cien aviadores de España. Publicaciones de Defensa. 2000.

ARTÍCULOS

"Accidentes aéreos en aguas de Cantabria". *Anuario Juan de la Cosa.* vol VI. Santander. 1988.

"De Santander a Madrid en aeroplano". *Cantabria Autónoma*, nº 6. Santander, mayo de 1983.

"De Santander a Méjico en avioneta (una hazaña digna de un montañés)". *Santander y el Nuevo Mundo.* Santander, 1977.

"Juan Pombo Ibarra, fundador de una dinastía de aviadores". *Alerta*, 14 agosto 1981. Santander.

"Proeza de un aviador cántabro hace medio siglo". *Alerta*, 24 diciembre 1981. Santander.

"Santander tuvo la primera fábrica de aeroplanos de España". *Cantabria Autónoma*, nº 22, Santander, 1986.

"Semblanza aeronáutica de Juan Pombo Ibarra". *Altamira*, vol. XLVII, Santander, 1988.

"Un precursor: Salvador Hedilla". *Revista de Aeronáutica*, nº 403. Madrid agosto 1975.

* * *

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ABD EL KRIM EL HATABBI. 39, 40, 68.
ACEDO PEREZ, Luis. 140.
ADARO, Julio. 142.
AGUILERA MORANTE, Modesto. 75.
AGUIRRE LECUBE, José Antonio. 88.
AGUIRRE LÓPEZ, Manuel. 109.
ALDASORO QUIJANO, Juan José. 99, 100, 102, 103.
ÁLVAREZ BUYLLA, Arturo. 46.
ALVEAR, Gerardo. 144.
AMILIBIA, Víctor. 144.
AMADEO DE SABOYA. 23.
ARIJA VALENZUELA, Alfredo. 60, 61, 62, 63, 64, 95, 163.
ARMANGUE, José María. 35.
AMARGOS, Aurelio. 46.
BARBERÁN TROS DE ILARDUYA, Mariano. 55, 94.
BARBERO LÓPEZ, Julián. 90.
BASCONES ALONSO, Miguel. 129.
BENGOECHEA BAAMONDE, Luis. 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78.
BENGOECHEA PERE, Luis. 76.
BLANCHE, Andree. 43.
BLERIOT, Louis. 12, 13.
BOLADO, Enrique. 24, 25, 135, 136, 138, 144.
BOLADO, José. 135.
BRUNET, Gaspar. 149.
BULLÓN DÍAZ, Galo. 51.
CABOT, Ricardo. 147.
CALDERÓN GAZTELU, José. 72.
CAMACHO BENÍTEZ, Antonio. 55.

CAMINO, J. 149.
CAMPOMANES, Ignacio. 167.
CANO-MANUEL AUBAREDE, Fernando. 126, 127.
CANUDAS BUSQUETS, José. 149.
CAPAZ MONTES, Fernando. 50, 55.
CARRERO BLANCO, Luis. 118.
CASA TORRE, señorita. 141.
CASADO LÓPEZ, Segismundo. 97.
CASTRO, teniente. 59.
CAYÓN GUTIÉRREZ, Joaquín. 42, 43, 44, 45, 46.
CLAUDÍN MONCADA, Eduardo. 109, 112.
COLLAR SERRA, Joaquín. 94.
COMA, Juan. 147.
CONDE. 147.
CORCHO ZORRILLA, Ángel. 129.
CORRAL, Alberto. 135.
COTERILLO, Francisco. 147.
COUSILLAS, tte de navío. 147.
CREUS. 147.
DÍEZ VICARIO, Darío. 171.
DINTEN, Gabriel. 18, 19.
DOMENJOZ. 24.
DUMONT, Santos. 11.
ECHEVARRÍA, José. 86.
EGUINO Y TRECU, José. 95.
ESCALANTE DE LA LASTRA, Gerardo. 114, 115, 116, 117, 118, 119.
ESPINO MIRABELL, Eduardo. 128.
FAGNANI, Tarsicio: *"Faroni"*. 72.
FORNOVI, José. 45.
FOYE BARCELLS, Luis.149, 150.
FREINE. 145.
GALDONA. 17.
GALLEGO SUÁREZ-SOMONTE, Manuel. 41.

GANCEDO SÁENZ, José. 63.
GARCÍA LACALLE, Andrés. 109.
GARCÍA SÁNCHEZ, Julio. 130.
GARCÍA SÁINZ, Miguel. 131.
GARNIER, Leoncio. 13, 18, 19, 20.
GODED LLOPIS, Manuel. 67.
GONZÁLEZ CORONA. 138.
GONZÁLEZ FEO, José. 90.
GONZÁLEZ GALLARZA, Eduardo. 53, 82.
GONZÁLEZ MONTES, Fernando. 127.
GURUCETA, Pedro. 144.
HAYA GONZÁLEZ, Carlos de. 56, 57, 70, 153, 154, 155, 156, 158, 163.
HEDILLA PINEDA, Salvador. 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 44, 142, 144, 147, 149, 150, 151.
HERRERA LINARES, Emilio. 57.
JEITE, Bernardino. 144.
JIMÉNEZ MARTÍN, Ignacio. 97.
JUSTE IRAOLA, José. 47, 48, 49, 50, 51, 52.
KINDELAN DUANY, Alfredo. 58, 73.
LACOMBE, Pierre. 18, 20.
LÁZARO HOYOS, José María, *"el Oso"*. 130.
LÓPEZ BRAVO, *coronel*. 40.
LÓPEZ DÓRIGA, Victoriano. 25, 143.
LLACA ÁLVAREZ, José. 117.
LLORENTE SOLA, Rafael. 56.
MACAYA, Alfonso. 149, 150.
MALRAUX, Andre. 63.
MALLETERRE, Marcel. 43.
MAMET, Julien. 13.
MARANCHOV, Boris. 87, 89.
MARTÍN CAMPO, César. 63, 64.
MARTÍN CÓRDOBA, Pablo. 140.
MARTÍNEZ PESQUERA, Elías-Luis. 104, 105, 106, 107, 108.

MATANZA VÁZQUEZ, Felipe. 36, 37, 38, 39, 41, 50.
MENÉNDEZ, Manuel. 142, 144.
MERMOZ, Jean, 166.
MIAJA, *General*. 70.
MOHAMED BEN HOZMAR, *"el Heriro"*. 39.
MOLA VIDAL, Emilio. 68.
MÖLDERS, Werner. 116.
MONTERO, Hermenegildo. 142.
MONTERO MERA, Manrique. 63, 64.
MORANE, Robert. 30, 31.
MORQUILLAS RUBIO, Leopoldo. 90.
MULEY AHMED BEN MOHAMED RAISUNI. 39, 50.
MULEY ABDSELAM BEN MECCHICH. 37.
MUÑOZ CASTELLANOS, *general*. 63.
OLIVER. Juan. 13.
ORGAZ YOLDI, Luis. 73.
ORLEANS Y BORBON, S.A.R. Alfonso. 82.
ORTIZ VELARDE, Luis. 120, 121, 122, 123, 124.
PARDO, Cristino. 136.
PASCAL, Ferdinand. 13, 14, 15, 16, 17, 20.
PEIRAT, Henri. 13, 14, 15, 16, 17.
PELAYO, Ramón, marqués de Valdecilla, 162.
PEREDA, Salvador. 135.
PÉREZ, Federico. 46.
POIRE. 145.
POMBO ALONSO-PESQUERA, Juan Ignacio. 27, 62, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168.
POMBO ALONSO-PESQUERA, Teodosio. 27, 28, 81, 82, 83, 86, 93, 162, 163..
POMBO CONEJO, Juan. 23, 98.
POMBO IBARRA, Fernando. 137, 140.
POMBO IBARRA, Juan. 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 81, 83, 93, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 142, 144, 161.
PONCESI. 145.

PRATS SOUSA, Ángel. 128.
PRIETO TUERO, Indalecio. 89.
QUER Y COSTA. 149.
QUINTANA, Carlos. 135.
RIESTRA, José, 167.
RÍO CRESPO, Felipe del. 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91.
RÍO LAURENSEN, Felipe del. 85.
RODRÍGUEZ DÍAZ, Cipriano: *"Cucufate"*. 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 153, 154, 155, 156, 157, 158.
RODRÍGUEZ MOURELO, Julio. 33.
ROY. 145.
RUIZ, José María. 149.
RUIZ HERMOSILLA, Enrique. 127.
RUIZ VALIENTE, José. 144.
RUSIÑOL, Santiago. 152.
SALAS LARRAZABAL, Jesús. 91.
SAMPIL FERNÁNDEZ, Félix. 110.
SANJURJO SACANELL, José. 38, 65, 67.
SANTOS DUMONT, Alberto. 11.
SERRANO DE PABLO JIMÉNEZ, Luis. 98.
SERVET LÓPEZ ALTAMIRANO, José. 96, 163.
SMIRNOV, Boris, *"Pligunov"*. 109.
SOFOCLES. 10.
SOLANO, Ramón. 144.
SOLLENAVE. 13, 23.
TUERO O'DONELL, Carlos. 47.
VARELA IGLESIAS, José. 70.
VELA FERNÁNDEZ, Florentino. 44, 125.
VELA SAEZ, Gerardo. 45, 126.
VELASCO ECHAVE, Jesús. 63.
VILLAVICIOSA, *marqués*. 113.
VILLEGAS, Herminio, 167.
VIVES CAMINO, Francisco. 82.

VIVES VICH, Pedro. 149.
WRIGTH, Orville. 11.
YLLERA GARCÍA-LAGO, Ángel. 128.
YLLERA GARCÍA-LAGO, Manuel. 130.
ZARAUZA CLAVERO, Manuel. 109, 110, 111, 112, 113.

* * *

ÍNDICE TOPONÍMICO

ACAPULCO. 96, 168.
ADRAR DE LOS IFORAS. 156.
ADRU, *peñas*. 37.
AFRAU. 68.
ÁFRICA. 50, 164.
ÁFRICA OCCIDENTAL. 51, 78.
AGADIR. 163.
AGUELIMIN. 50.
AGUILAR DE CAMPOO. 37, 99.
AIN GRANA. 40.
AIN RAPTA. 55.
AINZOREN. 68.
AJMAS. 40.
AJO. 144.
ALABAMA. 107.
ALAM. *yebel*. 37, 40, 50.
ALBACETE. 50, 69, 101, 106, 107.
ALBERICIA. 13, 14, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 27, 31, 87, 88, 89, 95, 130, 135, 140 142, 161, 162.
ALBERMALE. 11.
ALBORÁN, *mar*. 70, 115, 154.
ALCALÁ DE HENARES. 44, 75, 81, 101.
ALCANTARILLA. 75.
ALCAZARES, LOS. 62, 69, 102.
ALCUBIERRE. 63.
ALEMANIA. 61, 117, 118.
ALGECIRAS. 67.
ALHUCEMAS. 56, 68, 154.
ALMERÍA. 73.
ALMUDÉVAR. 63.

ALTA, EL. 13, 19.
AMEKRAN, *yebel.* 154.
AMÉRICA. 12.
AMÉRICA DEL SUR. 83.
ANGULEMA. 32, 145.
ANDALUCÍA. 161, 163,
ANNUAL. 47, 53, 65.
ARAGÓN. 71, 73, 101, 111.
ARANDA DE DUERO. 137, 141.
ARGANDA. 25, 138.
ARGELES SUR MER. 113.
ARGENTINA. 29.
ARROF. 68.
ASTILLERO, EL. 20, 126.
ASTURIAS. 51, 86, 87, 105, 111, 127.
ATALAYÓN, EL. 62, 67, 69, 101.
ATLÁNTICO. 27, 94, 96, 164, 165, 168.
ATLAS, *cordillera.* 57, 154.
AUAMARA. 38, 41, 55, 62, 106, 126.
ÁVILA. 101.
BAB TAZA. 40, 69.
BADAJOZ. 61, 101, 105.
BAGATELLE, LA. 11.
BAKU. 113.
BALBUENA. 96, 169.
BALCANES. 116.
BALEARES. 62, 128.
BAMAKO. 57.
BARAJAS. 162.
BARBATE. 126.
BARCELONA. 18, 27, 32, 33, 44, 56, 146, 147, 149.
BÁRCENA DE CARRIEDO. 131.
BARRANQUILLA. 96, 168.

BASURTO. 85.
BATA. 53, 57, 153, 157, 158.
BATHURST. 96, 163.
BAYONA. 43.
BELALCAZAR. 106.
BELCHITE. 73, 111.
BELEM DE PARÁ. 96, 167, 168.
BENI ABBES. 155.
BENI AMARAN. 38, 49.
BENI AROS, *kabila*. 37, 38.
BENI BU IFRUR. 65.
BENI BU YAHI. 65.
BENICARLÓ.101.
BENI GORFET, *kabila*. 49.
BENI IDER, *kabila*. 38.
BENI IHIA. 39.
BENI URRIAGUEL, *kabila*. 40, 68, 154.
BEN KARRIK.38.
BENI ZIFF. 50.
BENUE, *río*, 157.
BERNORIO, *monte*. 99.
BESAYA, *río*. 44.
BIAFRA, *golfo*. 157.
BIARRITZ. 144.
BIELGOROD. 116.
BILBAO. 43, 58, 85, 86, 87, 89, 91, 93, 99.
BOCOIA. 68, 154.
BOGOTÁ. 96, 168.
BOLONIA, *bosque*. 11.
BRIANSK. 116.
BRUNETE. 51, 58, 73, 99, 110.
BUENOS AIRES. 29, 30, 83, 106.
BUGARDAIN. 49.

BUHAYAST. 50.
BURDEOS. 145.
BURGOS. 24, 44, 85, 87, 95, 97, 122, 125, 130, 136, 137, 140, 162.
BURJASOT. 101.
CABEZA, Nª SRª DE LA, *santuario*. 71, 73.
CABEZO DEL MORO. 154.
CABEZÓN DE LA SAL. 130.
CABO JUBY. 51, 61, 62, 69, 163.
CÁCERES. 61.
CÁDIZ. 115.
CALAIS. 12.
CALATAYUD. 122.
CAMAGÚEY. 94.
CAMARGO, REAL VALLE. 85.
CAMERÚN, *monte*. 157.
CAMOCÍN. 96, 168.
CAMPO. *río*. 157.
CANARIAS, *islas*. 78.
CAN PERANTONI. 150.
CANTABRIA. 9, 10, 12, 13, 15, 17, 18, 21, 23, 26, 28, 33, 37, 45, 46, 73, 81, 86 93, 94, 98, 125, 127, 136, 167.
CANTÁBRICO, *mar*. 29, 33, 62, 115, 144.
CARABANCHEL ALTO. 45, 46, 86.
CARIBE. 97.
CAROLINA DEL NORTE. 11.
CASABLANCA. 163.
CASTELLÓN DE LA PLANA. 101, 112.
CASTILLA. 105, 136, 144.
CASTILLO. 29, 30, 35.
CATALUÑA. 44, 74, 113, 127, 151.
CAUCASO. 113.
CAUDE. 64.
CEBADILLA, *playa*. 68.

CELADAS. 64.
CERRO GORDO. 73.
CERRO MURIANO. 70.
CEUTA. 49, 70.
CIRIEGO. 35, 98.
COGOLLUDO. 137.
COLOM BECHAR. 155.
COLMENAR VIEJO. 27, 141.
CÓNICO, *monte*. 38.
CONSTANTINA. 122.
COPERO, EL. 73, 129.
CORCONTE. 135.
CÓRDOBA. 70, 73.
COVARRUBIAS. 137.
CUATRO VIENTOS. 27, 38, 44, 50, 69, 81, 86, 109, 125, 131, 140, 141.
CUBA. 32, 115.
CUENCA. 137.
CUETO. 17, 20.
CURÍA. 128.
CHATEAUNEUF. 145.
CHEMORRA. 49.
CHICHIRIVICHE. 85.
DAORA. 51.
DAR KEB DANI. 49, 67.
DEMENSK. 117.
DOUALA. 157.
DOVER. 12.
DRAA AL ASEF. 38.
EBRO, *río*. 51, 58, 62, 74, 112.
EKUKU, *río*, 158.
ELIZONDO. 122.
ESCATRON. 101.
ESCUDO, EL, *puerto*. 135, 140.

ESPAÑA. 17, 24, 25, 27, 31, 32, 38, 51, 52, 55, 65, 67, 70, 71, 81, 93, 96, 97, 101, 106, 107, 108, 112, 116, 118, 128, 138, 141, 161, 162, 167, 169.
ESTADOS UNIDOS. 12, 102, 107.
ESTEPONA. 154.
ESTONIA. 87.
ESTRECHO. 61, 70, 126, 163.
EUROPA. 11, 30, 38, 83, 103.
FATARELLA, *sierra*. 74, 117.
FEDDAD, *yebel*. 39.
FENDELUA. 38.
FERNANDO DE NORONHA. 164, 166.
FERNANDO POO. 157, 158.
FERROL, El. 177.
FRANCIA. 13, 13, 18, 23, 24, 30, 32, 33, 44, 110, 113, 115, 144.
FUENTES DE EBRO. 111.
GALEA, *punta*. 89.
GALICIA. 115.
GAMBIA. 96.
GAMONAL. 24, 87, 97, 136, 140.
GANDESA. 58.
GETAFE. 32, 45, 51, 56, 70, 78, 118, 147.
GIJÓN. 31.
GOMARA. 50, 56.
GRANADA. 25, 31, 50, 51, 70.
GRAN CANARIA. 78.
GRAZALEMA. 154.
GUADALAJARA. 24, 27, 51, 53 109.
GUADALUPE. 97
GUATEMALA. 96, 168.
GUELDET. 49.
GÜERA. 163.
GUINEA. 57, 106, 107, 158.
GUIPÚZCOA. 65, 86.

GURUGÚ, *monte*.47, 65.
HABANA, LA. 32, 115.
HEZZANA, *yebel*. 40, 41, 50.
HOGGAR. 155, 156.
HUESCA. 63, 71.
IFNI. 1630.
IGUERIBEN. 47.
IGLI. 155.
INDAUCHU. 91.
INGLATERRA. 95.
ISSI LES MOLINEAUX. 30.
ITALIA. 122.
IXDAM, *playa*. 68.
JARAMA, *río*. 71, 75.
JEMIZ DE BENI BU IFRUR. 171
JEREZ DE LA FRONTERA. 102, 107, 121.
JUVISSY. 31.
KATSINA, *río*. 157.
KETAMA. 155.
KIDAL. 156.
KITTI HAWK. 11.
KUDIA TAHAR. 56.
KUTIALA. 57.
LACKLAND. 102, 130.
LADOGA, *lago*. 116.
LAMIACO. 82, 85, 87, 88, 90.
LARACHE. 37, 38, 39, 40, 45, 50, 55, 62, 106, 163, 176.
LAREDO. 53, 115, 119, 144, 162, 167.
LASARTE. 97.
LEÓN. 81, 89, 101, 105, 106, 116, 121, 127.
LERMA. 137.
LESPARREN. 144.
LEVANTE. 112.

LIENCRES. 20.
LIRIA. 112.
LISBOA. 107.
LOBO, *barranco*. 171.
LOGROÑO. 51.
LUCENA DEL CID. 112.
LLAMAS, LAS. 21.
LLANES. 77.
LLANOS, LOS. 101, 106, 107.
LLOBREGAT, *río*. 146.
MADRID.24, 26, 28, 45, 49, 52, 57, 70, 71, 79, 81, 82, 83, 87, 91, 95, 97, 101, 108, 118, 124, 137, 138, 141, 142, 145, 153 ,162.
MAESTRAZGO, EL. 51.
MAGDALENA, LA. 12, 19, 20.
MÁLAGA. 51, 116.
MALIAÑO. 12.
MALIMBA, *islote*, 157.
MALMUSI, *monte*. 68.
MALLORCA. 33, 116, 121, 146, 152.
MANCHA ,LA, *canal*. 12.
MANCHA, LA. 136.
MANISES. 119, 122.
MARACAY. 168.
MARMOLEJO. 106.
MARRUECOS. 37, 38, 39, 41, 47, 50, 51, 53, 55, 56, 61, 62, 65, 67, 68, 69, 101, 106, 126, 154.
MAR CHICA. 62, 67, 69.
MAR MENOR. 121.
MATACAN. 102, 121, 127.
MAXWELL. 107.
MAYOR, *cabo*. 19.
MAZUZA. 65.
MEDIANA. 111.

MEDITERRÁNEO, *mar*. 33, 62, 85, 115, 152.
MÉJICO. 62, 94 ,96, 97, 98, 161, 162, 168 169.
MELILLA. 12, 38, 43, 47, 49, 53, 55, 57, 68, 69.
MENOR, *cabo*. 12, 17..
MEXERACH. 55.
MOGREB, EL. 37, 50.
MONFLORITE. 106.
MONTAÑA, LA. 17.
MORRO NUEVO, 154.
MORRO VIEJO. 68.
MORÓN DE LA FRONTERA. 128.
MOURO, *isla*. 21.
M'TER. 39.
MURCIA. 75.
NADOR. 65, 67.
NATAL. 166, 167, 168.
NAVARRA. 127.
NEGRO, *mar*. 112.
NERVION, *ría*. 89.
NIAMEY. 57.
NIGER, *río*. 57, 156, 157.
NILO, *río*. 156.
NOJA. 125.
NUEVA MONTAÑA. 85.
OCHANDIANO. 87, 88.
OLIVAR, EL. 72.
ONTANEDA. 135.
ORDUÑA. 99.
ORÁN. 106.
OREL. 116.
ORO, *río*. 47.
OUALIEN. 155.
OVIEDO. 89.

PALMA DE MALLORCA. 33, 146, 149, 150, 151.
PAMPLONA. 78.
PANAMÁ. 96.
PARACUELLOS DE JARAMA. 76.
PARAMARIBO. 96, 168.
PARAYAS. 20.
PARÍS. 33, 144, 145.
PAU. 23.
PEDREÑA. 20, 21.
PEDROSA. 20.
PENÍNSULA. 57, 61, 70, 159.
PEÑACASTILLO. 20, 85, 140.
PEÑAFIEL. 78.
PEÑARROYA. 73, 74, 106, 127.
PINGARRÓN, EL. 72.
PIQUÍO. 43.
PIRINEOS, *montes*. 23, 74, 77
PLATA, LA. 30.
PLENCIA. 58.
POLLENSA. 106.
PORT AVIATION. 31.
PORT ETIENNE. 95, 163.
PORTUGAL. 107.
POZOBLANCO. 73.
PRIGNAC. 144.
PRIORIÑO, *cabo*. 127.
PUEBLA DE VALVERDE. 112.
PUERTO ESPAÑA. 96, 168.
PUNTAL, El. 20.
QUEJO, *cabo*. 135.
RAGGAN. 155.
RAMALES. 144.
RANDOLF. 102.

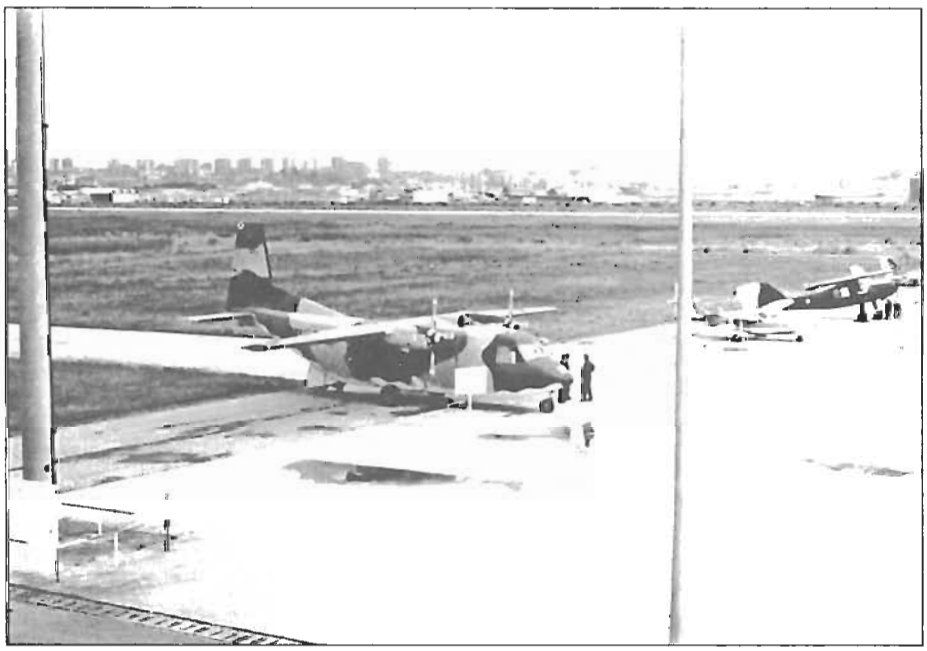
REUS. 112, 118.
REMOLA, *estanque*. 146, 147.
RÍO DE ORO. 47, 62.
RÍO MUNI. 106.
RUANSA. 38.
RUSIA. 73, 112, 116, 119.
SACEDÓN. 24, 137.
SADINA. 38.
SAHARA. 45, 51, 57, 61, 62, 69, 79, 155, 156.
SALAMANCA. 101, 106, 121, 127, 167.
SALVE, LA, *playa*. 144, 162.
SANAGA, *río*. 157.
SANIA RAMEL. 37,45.
SAN JAVIER. 61, 70, 151.
SAN JOSÉ DE COSTA RICA. 96, 168.
SAN LUIS DE SENEGAL. 95, 163.
SAN MARTÍN. 19.
SAN PEDRO DEL MAR. 20.
SAN ROMÁN. 19, 20, 129.
SAN SEBASTIÁN. 18.
SAN SALVADOR. 168.
SANTA CRUZ DE BEZANA. 103, 130.
SANTA ISABEL. 57, 153, 157.
SANTANDER. 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 35, 43, 44, 46, 49, 51, 62, 73, 85, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 103, 107, 110, 111, 115, 121, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 136, 137, 140, 141, 142, 161, 162, 164, 167.
SANTIAGO DE LA RIBERA. 110.
SANTOÑA. 49, 62, 62, 109, 110, 128.
SARDINERO, EL. 12, 17, 23, 28.
SARRIÓN. 112.
SELALEM. 40.
SESCHINSKAJA. 116.

SEVILLA. 45, 57, 61, 70, 94, 95, 153, 154, 162, 164.
SIDI ABDERRAHMAN. 40.
SIDI AHMED EL HACH. 67.
SIDI AHMED SI MURA. 68.
SIDI IFNI. 95.
SIDI MESSAUD. 55.
SIDI MESSUAR. 50.
SIERRA MORENA. 71.
SIETE VILLAS. 24, 25.
SMARA. 51.
SOLARES. 162.
SONDICA. 93.
SON SAN JUAN. 118, 121, 128, 130.
SON SUÑER. 150.
SOTO DE LA MARINA. 20.
SPAS. 117.
SUANCES. 105.
SUMATA, *kabila*.38, 40, 50.
TAARIA, *yebel*. 40.
TABAGANDA. 49.
TABLADA. 38, 56, 61, 62, 63, 69, 116, 123, 126, 153, 154, 162, 164.
TAFUGALL, *montes*. 68.
TAHAT, *monte*. 155.
TAJO, *río*. 71.
TALAVERA LA REAL. 107, 122.
TALAVERA DE LA REINA. 51, 61, 71.
TAMGAIA, *yebel*. 40.
TARDIENTA. 63.
TARGUIST. 68.
TAUIMA. 157.
TAULA. 50.
TAURIT. 68.
TAZARUT. 39, 40, 50.

TAZZA. 155.
TEFFER. 37-55.
TERUEL. 51, 63, 64, 82, 101, 105, 111, 127.
TETAS DE NADOR. 67.
TETUÁN. 37, 38, 39, 40, 50, 51, 56, 69, 70, 106.
TIBIDABO. 33.
TIDIGUIN, *yebel*. 155.
TIMANRASET. 156.
TIZZA. 47, 49.
TOLEDO. 51, 61, 67.
TORNOS, LOS, *puerto*. 144.
TORREJON DE ARDOZ. 118.
TORRELAVEGA. 46, 127.
TRASMIERA. 29.
TURQUÍA. 99.
UTRERA. 122.
VALENCIA. 13, 71, 112, 119, 161.
VALENZUELA. 87, 121.
VALL, *sierra*. 58.
VALLADOLID. 52, 81, 93, 99, 123.
VELADAS. 71, 75.
VENEZUELA. 121.
VENUS, *bahía*. 157.
VERACRUZ. 168.
VILLA CISNEROS. 62, 163.
VILLAFRÍA. 87.
VILLANUBLA. 123.
VILLA SANJURJO. 68.
VILLARREAL. 87.
VILLASTAR. 112.
VINAROZ. 101.
VITORIA. 65, 88.
VIZCAYA. 86, 87, 99.

VOLATERIA, LA. 147.
WURI, *río*. 157.
XAUEN. 37, 50, 69.
YEBALA. 37, 40.
ZARAGOZA. 38, 79, 98, 111.
ZARAUZ. 144.
ZELUAN. 38.
ZOCO EL ARBAA DE BENI HASAN. 69.
ZOCO EL ARBAA DE BENI MENOL. 68.
ZOCO EL HAD DE IKAMEN. 68.
ZOCO EL JEMIZ. 39.

* * *



Índice

	Pág.
PRESENTACIÓN	9
I. Cantabria pisa los umbrales de la Era de la Aviación	11
II. Juan Pombo Ibarra	23
III. Salvador Hedilla Pineda	29
IV. Felipe Matanza Vázquez	37
V. Joaquín Cayón Gutiérrez	43
VI. José Juste Iraola	47
VII. Cipriano Rodríguez Díaz *"Cucufate"*	53
VIII. Alfredo Arija Valenzuela	61
IX. Luis Bengoechea Baamonde	65
X. Teodosio Pombo Alonso-Pesquera	81
XI. Felipe del Río Crespo	85
XII. Juan Ignacio Pombo Alonso-Pesquera	93
XIII. Juan José Aldasoro Quijano	99
XIV. Elías Luis Martínez Pesquera	105
XV. Manuel Zarauza Clavero	109
XVI. Gerardo Escalante de la Lastra	115
XVII. Luis Ortiz Velarde	121

XVIII. Aviadores cántabros, muertos
en accidente áereo 125
-Florentino Vela Fernández
-Gerardo Vela Sáez
-Fernando Cano-Manuel Aubarelle
-Enrique Ruiz Hermosilla
-Fernando González Montes
-Ángel Yllera García-Lago
-Eduardo Espino Mirabell
-Miguel Báscones Alonso
-Ángel Corcho Zorrilla
-José María Lázaro Hoyos "el Oso"
-Manuel yllera García-Lago
-Julio García Sánchez
-Miguel García Sáinz

ANEXOS

1. Primer vuelo Santander-Madrid 135
2. Nuevo vuelo Santander-Madrid 140
3. Hedilla gana la Copa Montañesa 142
4. A Mallorca por la ruta del cielo 146
5. El raid Sevilla-Bata 153
6. Santander-Méjico, en avioneta 161

FUENTES 173
ÍNDICES
Onomástico 175
Toponímico 181
General de la obra 195

EMILIO HERRERA ALONSO, Santander (1920). Coronel de Aviación en situación de "retirado", inició el bachillerato en el colegio de los P.P. Escolapios de Santander, terminándolo en el que la Compañía de Jesús, al ser expulsada de España por el gobierno de la República, instaló en el balneario portugués de Curía.

Participó como voluntario en la guerra de España, en la que resultó herido dos veces y terminó como alférez provisional de Infantería. En 1940 ingresó en el Ejército del Aire, se hizo piloto y, promovido a teniente tras su paso por la Academia de Aviación, desempeñó diversos destinos en unidades de caza. En 1950 entró en contacto con los hidroaviones en la mallorquina base de Pollensa, y desde entonces, en esa especialidad de la Aviación desarrolló la mayor parte de su actividad aeronáutica en la que realizó 7.000 horas de vuelo.

Tomó parte en las campañas de Ifni y el Sáhara, en 1957/58, y los últimos años de su vida de piloto, estuvo destinado en la unidad de lucha contra los incendios forestales. Al pasar a la "escala de tierra", por cumplir los años para ello reglamentado, fue designado Director al Archivo General del Aire, en el castillo de Villaviciosa de Odón, cargo que desempeñó hasta 1983.

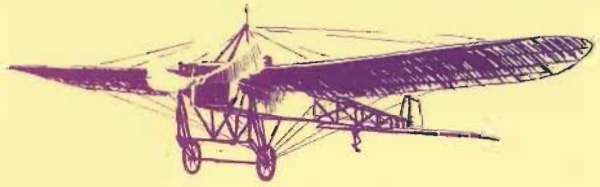
Entre 1969 y 1974, cursó en la Universidad Complutense la licenciatura de Ciencias Políticas.

Es autor de *Los mil días del Tercio Navarra; Entre el añil y el cobalto; Alas sobre Cantabria; Salvador Hedilla: Aviador de romance; Una bahía con alas; Plumazos de mis alas; Heroismo en el cielo; Guerra en el cielo de Cantabria; Cien aviadores de España*; y *Aire, Agua, Arena y Fuego*, es coautor de *Grandes vuelos de la Aviación Española*, *La Guerra y la Paz cincuenta años después* y *Perfiles de Cantabria*, y redactó para *Gran Enciciopedia de Cantabria* las voces relacionadas con la Aeronáutica, y las semblanzas biográficas de aviadores y caballeros laureados cántabros.

Es miembro fundador del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, y de número del Centro de Estudios Montañeses del que fue Presidente entre los años 1989 y 1996.

Es Comendador del Mérito Agricola.

Esta obra se terminó de componer
el día 30 de agosto, festividad
de los Santos Mártires Emeterio y Celedonio,
patronos de la ciudad de Santander.



GOBIERNO DE CANTABRIA

CONSEJERÍA DE CULTURA,
TURISMO Y DEPORTE