

AVIACIÓN ESPAÑOLA

Grandes Vuelos

1926/1935



MINISTERIO DE DEFENSA

El rápido avance experimentado por la aeronáutica en sus múltiples campos llevó, durante las primeras décadas del pasado siglo, a un puñado de hombres heroicos, apasionados por la aviación, a embarcarse en arriesgadas empresas cuyo objetivo final era probar al mundo las posibilidades del avión como medio de unión entre pueblos y países que un día fueron lejanos y que gracias al estudio, abnegación, técnica y sacrificio de estos hombres están hoy en día muy estrechamente unidos. Estas páginas resumen brevemente la aventura; sirvan pues de homenaje y recuerdo para aquellos españoles que hicieron, con sus hazañas aéreas vibrar al mundo y supieron entusiasmar a generaciones de pilotos que siguen hasta hoy su ejemplo.



Diseño y maquetación: Paco Martínez Canales

PLUS ULTRA

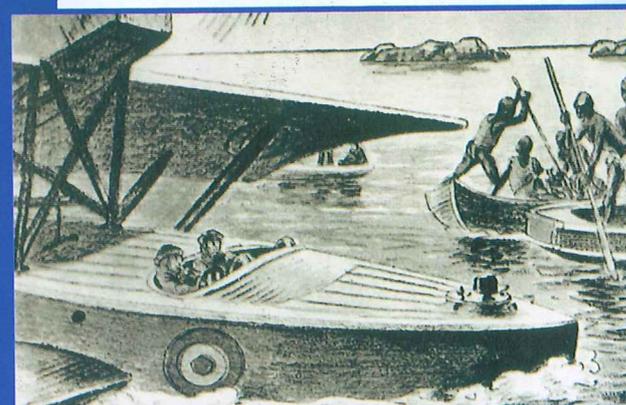
Palos de Moguer - Buenos Aires

El 22 de enero de 1926 despegó de Palos de Moguer un hidroavión Dornier Wal con dos motores Napier Lion de 450cv., bautizado "Plus Ultra". Finalizó su aventura en Buenos Aires el 10 de febrero habiendo recorrido 10.270 km. y volado 59h. 39m. El vuelo fue preparado por el Comandante Franco y el capitán Mariano Barberán.

La tripulación estaba formada por el Jefe de la expedición Comandante Ramón Franco Bahamonde, observador capitán Ruiz de Alda y el mecánico Pablo Rada Ustarroz. Al recibir el apoyo y escolta de la Marina fue como observador el Tte. de Navío Juan Manuel Durán González. Les acompañó en el primer tramo a Canarias el fotógrafo Leopoldo Alonso que no pudo continuar por el excesivo peso de sus cámaras.

La navegación fue a la estima, astronómica y se empleó el radiogoniómetro. El hidroavión estaba dotado además de un equipo radiotelegráfico.

Hasta Porto Praia fueron escoltados por el destructor "Alsedo" y en el siguiente tramo por el destructor "Blas de Lezo".



El "Plus Ultra" fue regalado por España a Argentina donde sirvió como avión correo hasta ser retirado del servicio. Actualmente se encuentra en el Museo Enrique Udaondo de la ciudad de Luján. Una réplica del mismo puede contemplarse en el Museo del Aire de Madrid.



La ruta fue: de Palos a Las Palmas (Canarias), Porto Praia (Islas del Cabo Verde), isla de Fernando Noronha, Pernambuco (Recife-Brasil), Río de Janeiro y Buenos Aires. Se hizo una escala no prevista en Montevideo.



Dornier Wal. Especificaciones:

Envergadura: 22.50 m.

Longitud: 17.20 m.

Planta motriz: Dos motores Napier Lyon de 450 HP.

Superficie alar: 96 m²

Combustible: 4.000 litros.

Velocidad: Desde 145Km/h con carga máxima, hasta 180Km/h.

Alcance: 3.000 Km.

Techo: 3.300 m.



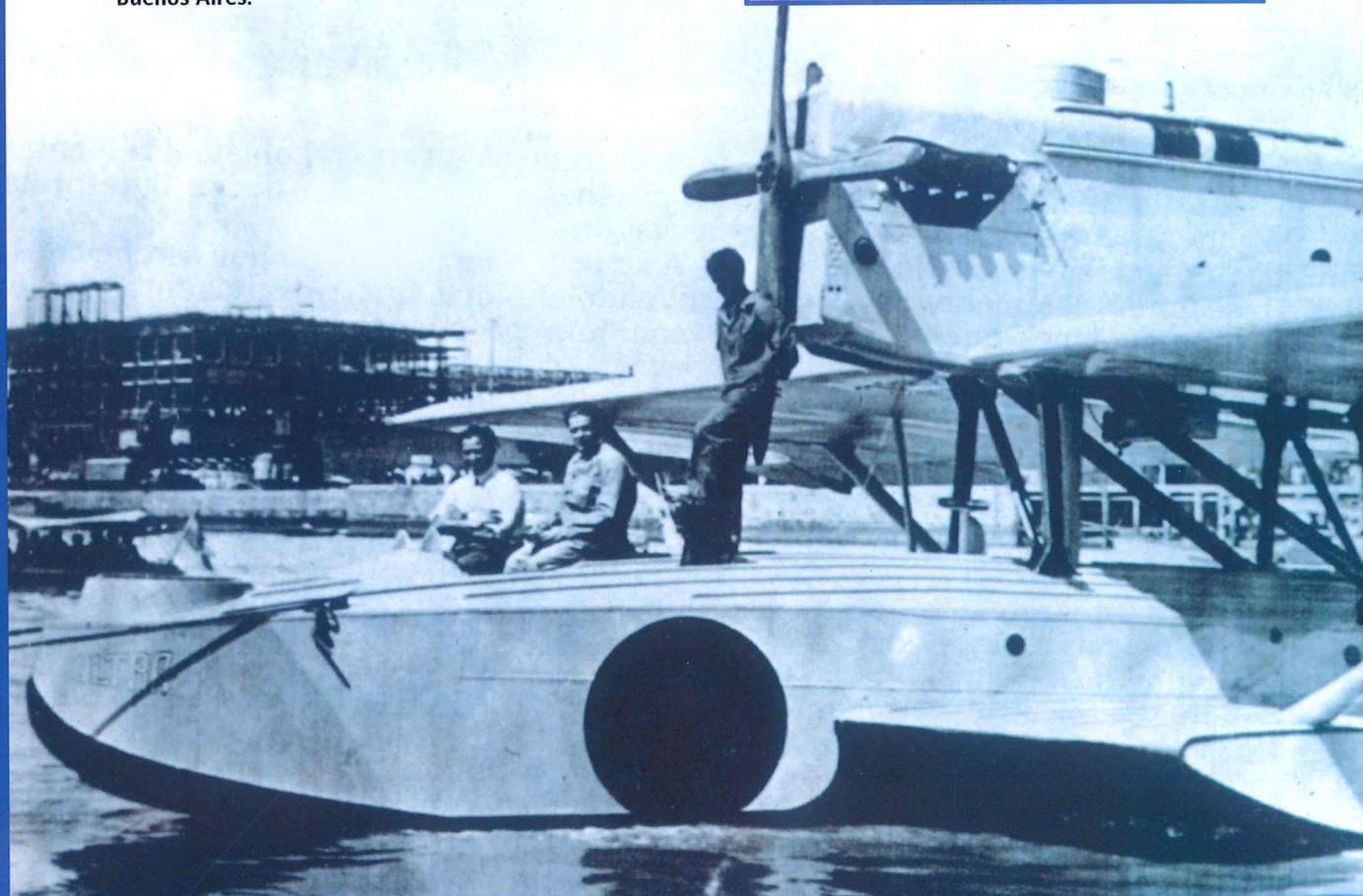
El Tte. de Navío J.M. Durán fue en barco desde las islas del Cabo Verde hasta Pernambuco para así aligerar el peso del "Plus Ultra".

En el tramo entre Fernando de Noronha y Pernambuco a 111 km. de la costa tuvieron que parar el motor propulsor al desequilibrarse la hélice. Tiraron al mar todo lo que pudieron para disminuir el peso y no perder más altura.

PLUS ULTRA



El día 4 de febrero arribaron a Río de Janeiro en Brasil. Los aviadores españoles fueron recibidos por una multitud enfervorizada. La siguiente escala les llevó a Montevideo y por fin se produjo la triunfal llegada a Buenos Aires.



ESCUADRILLA ELCANO

Madrid - Manila

El 5 de abril de 1926 despegaron de Cuatro Vientos (Madrid) con destino a Manila (Filipinas) tres aviones Breguet XIX GR. (Gran Raid) con motor Lorraine de 450 cv.

Los aparatos fueron bautizados con los nombres de: "Fernando de Magallanes", "Sebastián Elcano" y "López de Legazpi" y el Jefe de la expedición fue el capitán piloto Rafael Martínez Esteve que llevaba al soldado mecánico Pedro Mariano Calvo, capitán piloto Eduardo González Gallarza con el cabo mecánico Joaquín Arozamena y el capitán piloto Joaquín Loriga Taboada con el sargento mecánico Eugenio Pérez Sánchez.

El vuelo comprendía cuatro etapas bien diferenciadas: el cruce del Mediterráneo hasta El Cairo, sobrevuelo de Oriente Medio hasta Karachi, paso por la India y Asia Sud-Oriental hasta Saigón y el último tramo que comprendía Indochina, China, cruce del mar de China y Filipinas.





'El archipiélago filipino, último florón de nuestro perdido imperio colonial, con una gran población española, otra mayor de origen español y unos millones de indígenas que aún sienten el afecto a España, bien merece la visita de nuestros aviadores'



Durante el vuelo se hizo escala en Argel, Trípoli, Bengasi, El Cairo, Bagdad, Buchir, Bender-Abbas, Karachi, Agra, Calcuta, Rangún, Bangkok, Saigón, Hanoi, Macao, Aparri, y Luzón-Manila (Filipinas).

Loriga en el tramo entre Hanoi y Macao tuvo que aterrizar en Tien Pack (China) por una fuga de combustible que le dejaría el avión sin posibilidad de continuar.



Gallarza llega a Macao y en el aterrizaje en un campo de fútbol choca con unos árboles, teniendo que ser reparado el avión. Mientras tanto, Loriga y Pérez llegaron a bordo del cañonero portugués "Patria".



En Madrid se decide que continúen viaje los dos capitanes en el "López de Legazpi" que llegaría a Manila el 13 de mayo de 1926 recorriendo 17.500 km. y volando 106 h. 15m. A su llegada fueron escoltados por 12 aviones norteamericanos.

PATRULLA ATLÁNTIDA

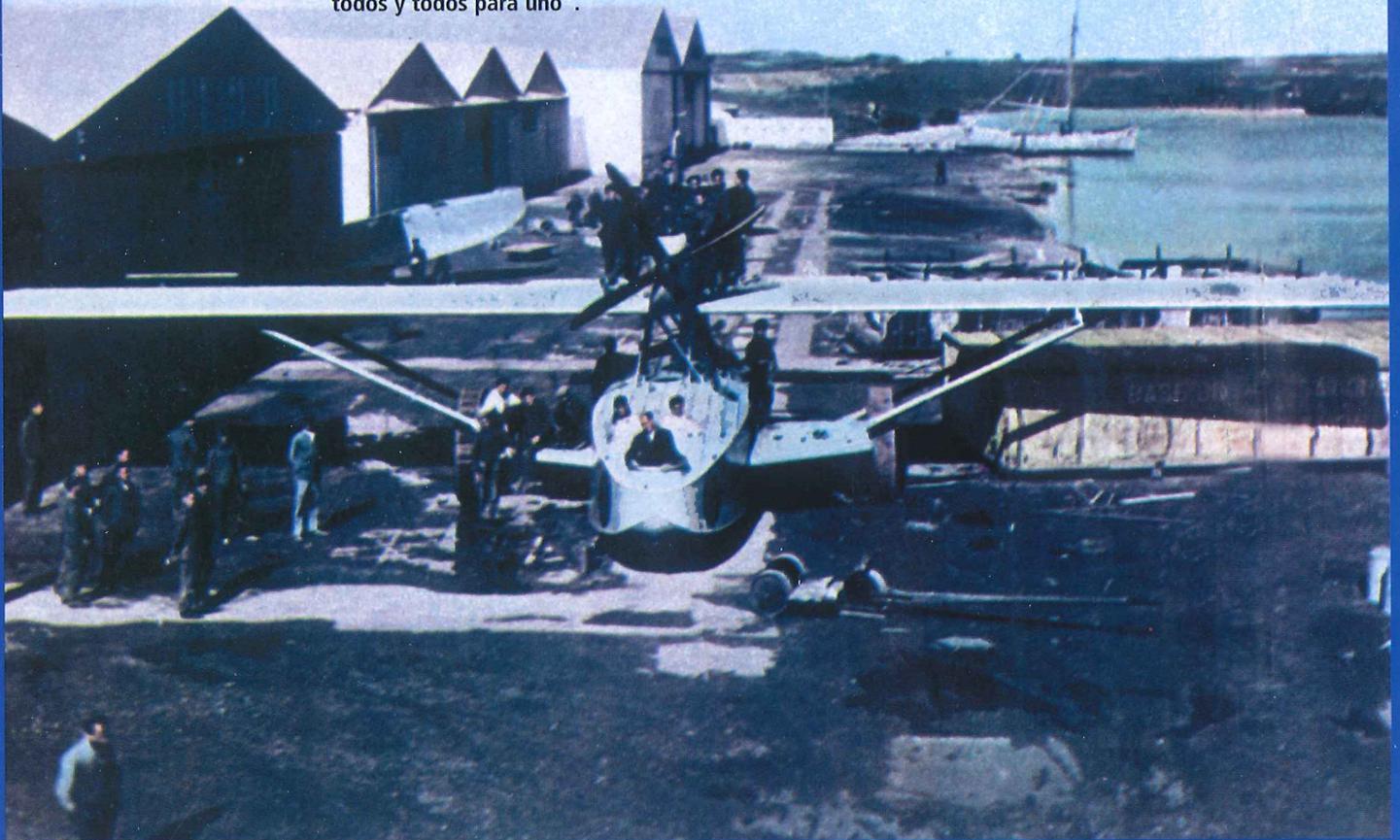
Melilla - Guinea



En 1927 la Asociación Internacional de Aviadores otorgó al comandante Rafael Llorente, como jefe de la Patrulla Atlántida, el premio Harmon. En su anterior edición dicho premio fue concedido a Charles Lindberg por el cruce del Atlántico Norte.

Vuelo realizado por tres hidroaviones Dornier Wal bautizados: "Valencia", "Cataluña" y "Andalucía" que despegaron de Melilla el 10 de diciembre de 1926 y llegaron a Sta. Isabel (Fernando Poo-Guinea) el 25 de diciembre bordeando la costa occidental de Africa. Les acompañó, con funciones de apoyo y mantenimiento el barco moto-velero "Cabo Falcón" y como escolta el cañonero "Bonifaz" hasta Dakar y el "Cánovas del Castillo" durante el resto de la travesía.

Se planeó hacer la ruta en formación bajo el lema de "Uno para todos y todos para uno".





La patrulla realizó la siguiente ruta: Melilla, Casablanca, Las Palmas, Port-Étienne, Dakar, Konakry, Monrovia, Grand Bassin en el río Comoe, Lagos y Sta. Isabel (Guinea). Una vez en Guinea en uno de los Dornier que, a propósito, no llevaba el equipo de radio se montó una cámara de fotografía aérea para obtener documentos gráficos de la zona en una exploración que duró dos días.

El 26 de enero de 1927 emprendieron el regreso y llegarían a Melilla el 26 de febrero después de haber recorrido 16.439 km. y voladas 122h. 5m.

Las tripulaciones de la Patrulla Atlántida fueron:

"Valencia": Jefe de Patrulla y piloto Cte. Rafael Llorente Sola, observador Cap. Teodoro Vives Camino, radiotelegrafista Sargt. Navarro y Sdo. mecánico Naranjo.

"Cataluña": piloto Cap. Manuel Martínez Merino, 2º piloto Antonio Llorente Sola, Cap. fotógrafo Cipriano Grande Fernández Bazán y Sdo. mecánico Juan Quesada.

"Andalucía": piloto Cap. Niceto Rubio García, 2º piloto Cap. Ignacio Jiménez Martín y navegante Cap. Ingeniero Naval Antonio Cañete Heredia, Sdo. mecánico Modesto Madariaga.



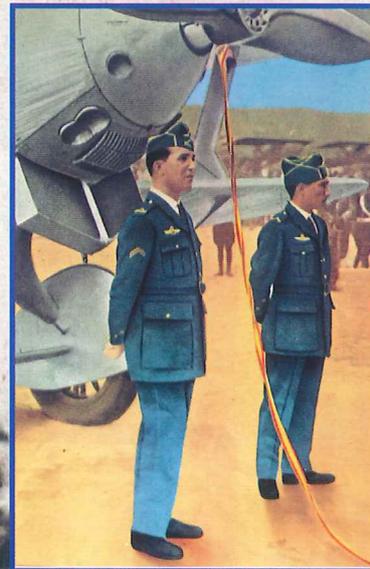
JESÚS DEL GRAN PODER

Sevilla - Río de Janeiro

El 29 de mayo de 1928 despegaron de Cuatro Vientos (Madrid) el capitán de Infantería Ignacio Jiménez Martín y el capitán de Ingenieros Francisco Iglesias Brage con un Breguet XIX GR (Gran Raid) bautizado "Jesús del Gran Poder" por S.M. Doña Victoria Eugenia en Tablada (Sevilla) el 30 de abril de 1928, con idea de establecer un lazo de unión entre España y Filipinas y batir el récord de distancia obtenido el 4 de junio de 1927 por los pilotos franceses Chamberlin y Levine en 6.294 km. en el cruce del Atlántico Norte desde Nueva York hasta Eisleben (Alemania)

Cuando habían recorrido 4.600 km. y 27 horas de vuelo, una tormenta de arena les obligó a aterrizar en Naziriyah (Irak).

Prepararon otro vuelo y el 24 de marzo de 1929 despegaron de Tablada (Sevilla) rumbo a Río de Janeiro como primera escala. Esta vez se pretendía cruzar el Atlántico Sur, establecer un lazo de unión entre los países de habla hispana y de paso batir el nuevo récord de distancia que los pilotos italianos Ferrarín y del Prete habían conseguido el 5 de julio de 1928 volando 7.188 km. entre Roma y punta Genipabu, cerca de Natal (Brasil) con un Savoia-Marchetti SM-64.





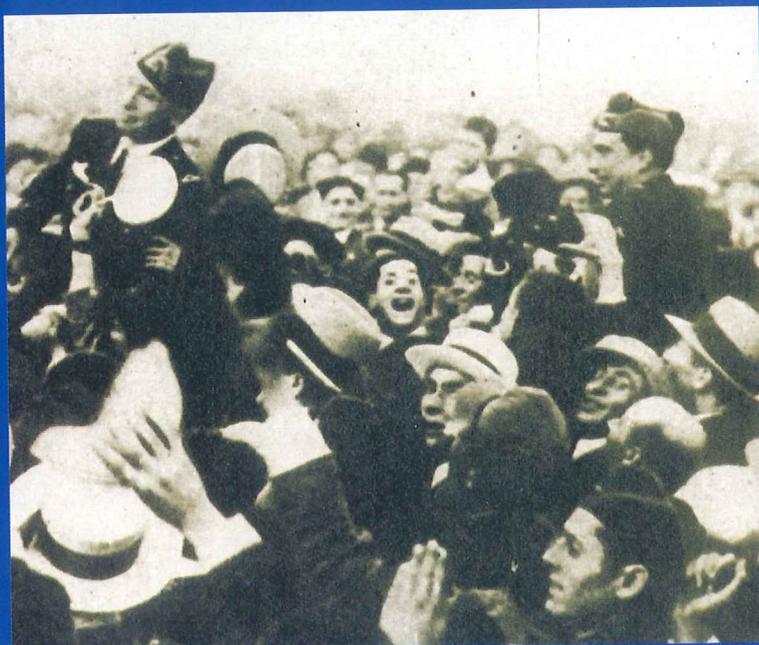
Esta vez debido a los fuertes vientos encontrados en la ruta tuvieron que aterrizar en Cassamary cerca de Bahía (Brasil) habiendo recorrido 6.550 km. y 43h.50m. de vuelo.

Después continuaron a Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Arica, Lima, Paita (Ecuador), Colón (Panamá), Managua, Guatemala llegando a La Habana el 17 de mayo de 1929 habiendo volado un total de 27.000 km. y 125h. 56m. La navegación fue astronómica y no llevaron equipos de radio.

En Lima Jiménez e Iglesias entregaron al Canciller peruano el documento por el que el Presidente Ibáñez de Chile establecía y reconocía los límites territoriales de Tacna y Arica que habían sido motivo de enfrentamientos armados entre ambos países. En Colón hicieron un cambio de motor y en La Habana formaron parte de la comisión en la toma de posesión del Presidente Machado.

El 7 de junio volvieron a España en el Crucero Almirante Cervera desembarcando en Cádiz, trasladándose a Tablada para despegar al día siguiente y llegar a Getafe (Madrid) a las 19h.45.

El avión fue decorado con motivos alegóricos de Andalucía por Juan Lafita y Martínez de León y completados al final del vuelo con dibujos referentes a los distintos países visitados. Este aparato se puede contemplar en el Museo del Aire de Madrid.



CUATRO VIENTOS



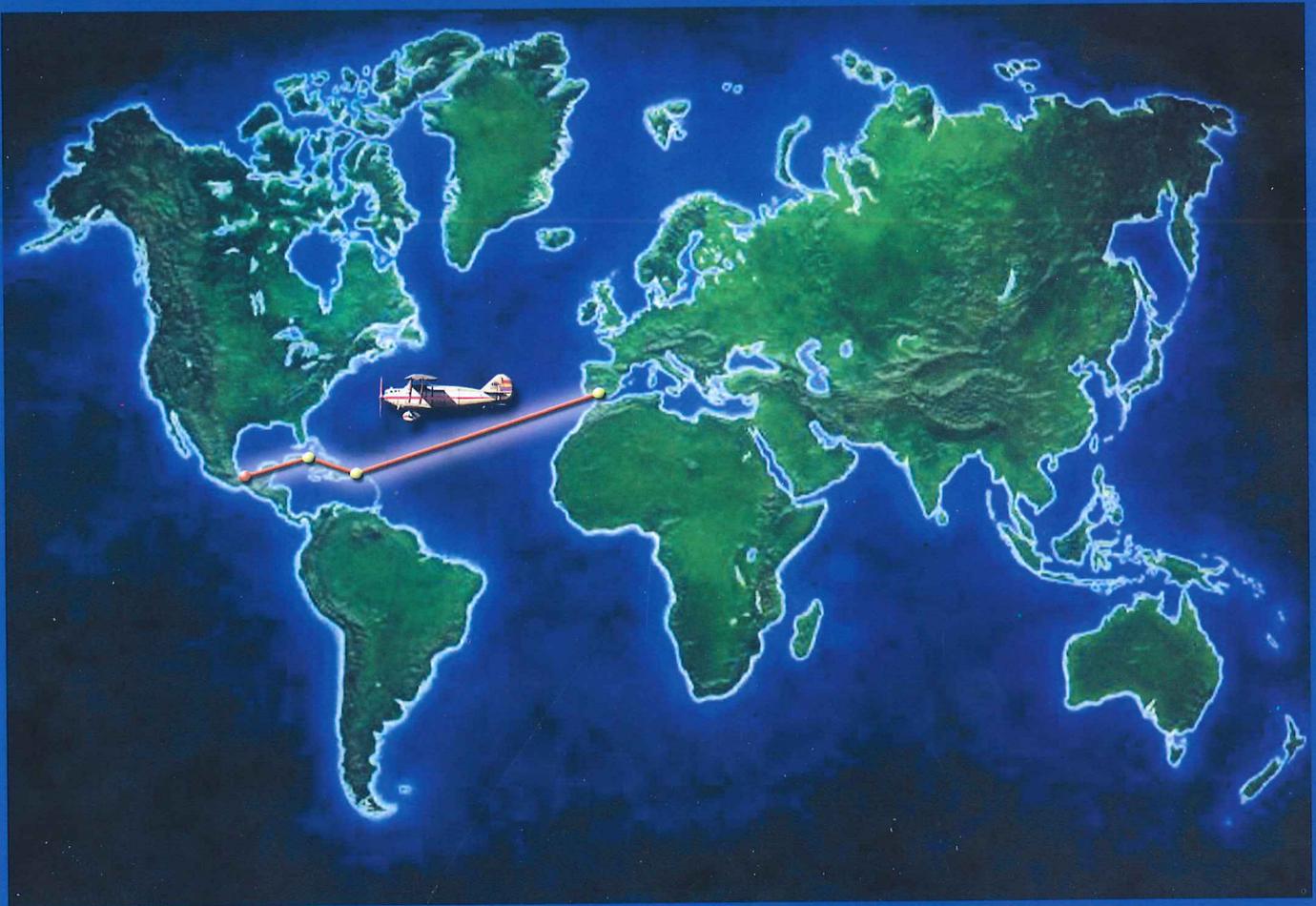
Sevilla - La Habana

El "Cuatro Vientos" despegó el 10 de junio de 1933 de Tablada (Sevilla) con destino a La Habana (Cuba). El piloto fue el Tte. de Caballería Joaquín Collar Serra profesor de la Escuela de Caza de Alcalá de Henares y navegante y 2º piloto el capitán Mariano Barberán que era director de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. La asistencia en tierra estaba a cargo del sargento mecánico Modesto Madariaga.

El avión era de tipo Breguet XIX GR modificado para el cruce del Atlántico Central, aumentando la envergadura, la superficie alar y un depósito de mayor capacidad de combustible con un sistema de vaciado rápido para el caso de una emergencia, los pilotos iban en cabina cubierta. La nueva versión es conocida como Breguet XIX Super Bidon con motor Hispano Suiza 12 Nb de 650 cv, de 12 cilindros en "V".

La navegación fue astronómica, no llevaron equipo de radio y la ruta seguida fue de Tablada a Madeira, S. Juan de Puerto Rico, Guantánamo y Camagüey, donde llegaron el 11 de junio después de haber volado 7.895 km. en 39 h. 55m. Al día siguiente continuaron hasta el aeródromo de la Ciudad de La Habana.



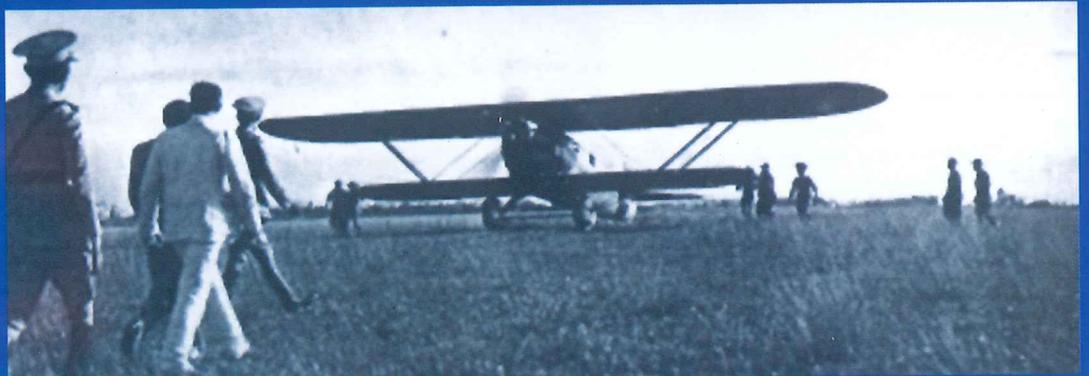


El recibimiento en Cuba fue apoteósico. El vuelo constituyó un acontecimiento social de primera magnitud y los aviadores fueron agasajados en los círculos políticos, sociales y mercantiles.

El 20 de junio de 1933 despegaron del aeródromo de Columbia (La Habana) con destino a Ciudad de Méjico. El último punto donde se les vio fue en Villahermosa en la península del Yucatán a partir de esta posición desaparecieron.

Los gobiernos de Méjico y Guatemala desplegaron numerosas operaciones de búsqueda pero no pudo darse con el lugar de caída del aparato, un misterio que ha dado lugar hasta el día de hoy a numerosas teorías acerca de cual fue el fin del "Cuatro Vientos" y de sus tripulantes.

Una réplica de este avión se exhibe en el Museo del Aire de Madrid.



MADRID - MANILA

Madrid - Manila

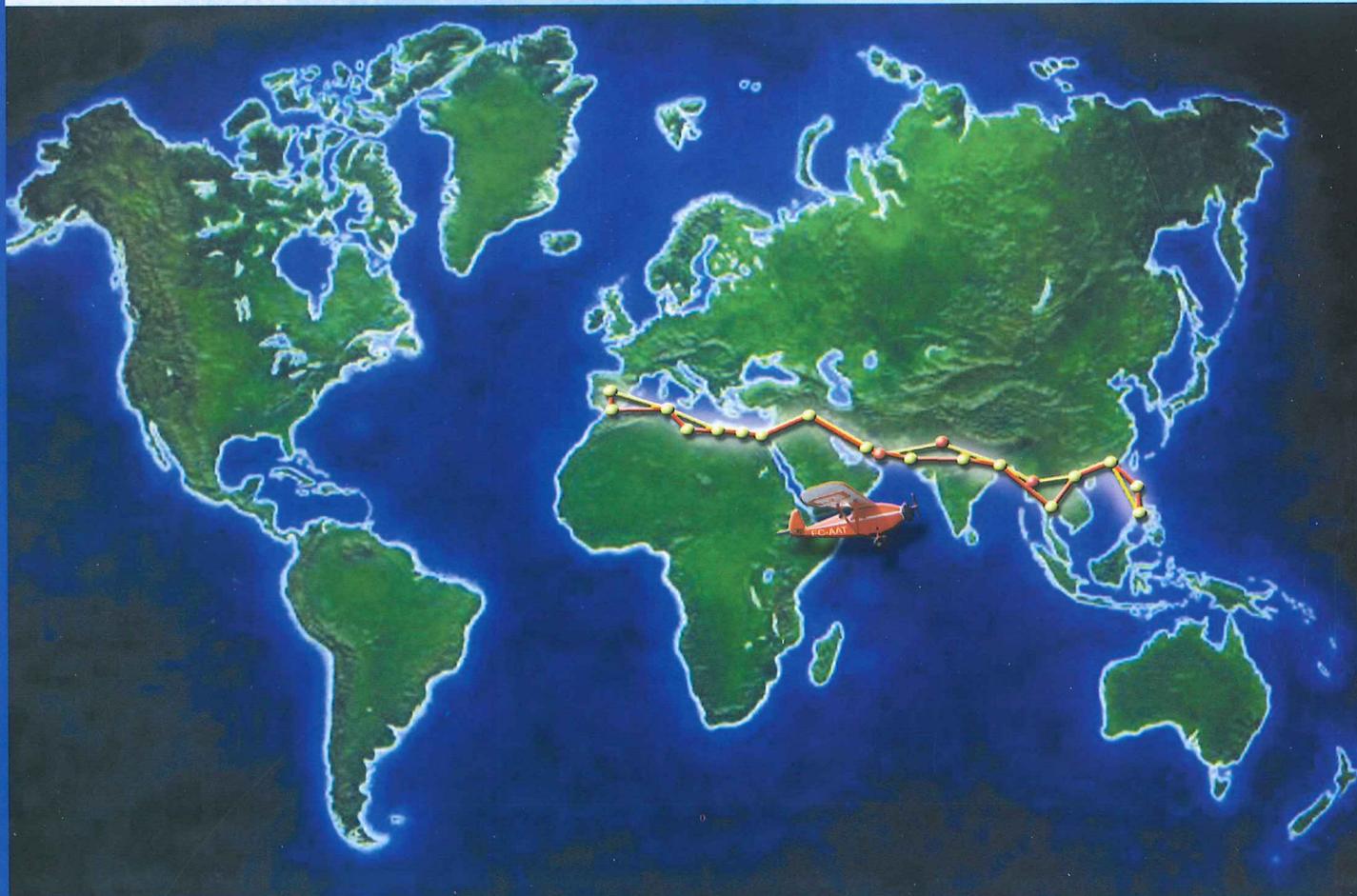
Fernando Rein Loring, ascendido a Brigada por méritos en la guerra de Marruecos, al licenciarse, realizó dos vuelos de Madrid a Manila (Filipinas).

El primero con la avioneta Loring E.II de nombre "La Pepa" despegó de Cuatro Vientos (Madrid) el 24 de abril de 1932 para llegar a Manila el día 11 de julio, habiendo recorrido 15.615 km. Por este vuelo se le concedió la Medalla Aérea.

En este primer vuelo al sobrevolar el desierto de Arabia se encontró con una fuerte turbulencia que afectó a la estructura del aparato produciéndole una fuga de combustible que le empapó materialmente de arriba abajo con gran peligro de incendio. Aunque se reparó en la siguiente escala fue una avería que se seguiría produciendo hasta Manila.

En Hong Kong debió esperar durante dos meses un permiso oficial para hacer escala en Formosa. Durante este tiempo coincidió con un piloto australiano que hacía el vuelo de Londres a Australia con una Comper Swift, aparato que le impresionó, por su tamaño y características, de tal manera, que decidió que este sería su aparato si volvía a hacer otro vuelo parecido.

El segundo vuelo a Manila lo realizó con una Comper Swift de nombre "Ciudad de Manila", despegando de Getafe, el 18 de marzo de 1933 y llegando a Manila el 10 de abril, habiendo recorrido 15.130 km. y volado 82h.40m. En este vuelo tuvo que detenerse 10 días en Thakek (Indochina) debido al mal tiempo.



SANTANDER - MÉJICO

Santander - México

Juan Ignacio Pombo Alonso Pesquera con 22 años realizó el vuelo Santander Méjico con una avioneta British Klemm Eagle II, modificada para largo alcance.

Despegó de Santander el 12 de mayo de 1935 y llegaría a Ciudad de Méjico el 16 de septiembre después de haber recorrido 15.970 km. y volado 76h.5m.

En Bathurst (Gambia Británica) preparándose para el cruce del Atlántico Sur recibió el apoyo de los mecánicos de Lufthansa para la revisión del aparato, recibió la información del tiempo en el Atlántico del meteorólogo del barco alemán "Schwabensland" y el navegante capitán Servet de la Aviación Española le preparó la ruta.

Estarían en la ruta además del barco mencionado, el "Westfallen" ambos servían de escala para los vuelos de Lufthansa a Sudamérica.



El cruce se realizó sin novedad tardando 17h.13m. aterrizando en Natal (Brasil).

Continuó viaje y en Camoncin (Ceara) tuvo que hacer una escala por una obstrucción en los conductos de combustible. Reparada la avería en el despegue el aparato se accidentó necesitando una reparación para poder seguir el viaje. La British Aircraft le destacó un mecánico y el material necesario para la restauración de la avioneta.

Siguió el viaje y en la escala de Costa Rica tuvo que ser operado por un ataque de apendicitis. Finalmente una vez restablecido llegó al aeródromo de Ciudad de Méjico.

La avioneta fue regalada a la Ciudad de Méjico y el Gobierno le nombró Alférez Honorífico de la Aviación Mejicana.



Museo de Aeronáutica y Astronáutica



MUSEO DEL AIRE

Carretera Nacional V. Km. 10,800
Madrid 28024 España
Tel.: 91 509 16 90
Fax: 91 710 68 47

Asociación Amigos del Museo del Aire



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES Y
PATRIMONIO CULTURAL

Edita: Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica
NIPO: 083-17-066-8. Depósito legal: M-3378-2017
Imprime: Ministerio de Defensa