

75 aniversario del vuelo Sevilla-Bahía por el Jesús del Gran Poder

ADOLFO ROLDAN VILLÉN
Coronel de Aviación
Miembro Correspondiente de la Real Academia de la Historia

Cuando Juan de Mesa en 1620 esculpía la venerada imagen del “Jesús del Gran Poder”, objeto de especial devoción del pueblo sevillano, que ajeno estaba a la difusión que el nombre de su imagen iba a tener en el ámbito aeronáutico internacional!.

Efectivamente, este nombre fue el elegido para bautizar el avión Breguet con el que dos pilotos de la Aeronáutica Militar Española harían el vuelo directo Sevilla-Bahía y posteriormente Bahía-La Habana.

En esta época, los aviadores españoles, jóvenes y casi ociosos por la terminación de la campaña de Marruecos, soñaban con emular las glorias conseguidas por los tripulantes de los tres Grandes Vuelos: “Plus Ultra”, “Elcano” y “La Atlántida” realizados en 1926. Así pues, no es de extrañar que en el verano de 1927, el capitán Ignacio Jiménez Martín, famoso por su vuelo a la Guinea, formando parte de la Patrulla Atlántida, propusiera al capitán Francisco Iglesias Brage realizar un raid para intentar batir el récord mundial de distancia sin escalas, establecido en dicho momento en 6.294 kms.

El capitán Jiménez, que en 1925 había logrado batir los récords nacionales de duración y distancia en circuito cerrado para aviones terrestres, en la carta que dirigió al capitán Iglesias le ofrecía el puesto de navegante y copiloto en el vuelo que estaba preparando para batir el récord mundial de distancia.

Como era natural, Iglesias aceptó encantado el ofrecimiento, ya que le suponía la posibilidad de iniciar vuelos de carácter internacional superando los realizados en años anteriores y que constituían la obsesión de los aviadores de todo el mundo y siendo uno de los rasgos característicos de las conquistas humanas al finalizar el primer cuarto del siglo XX.

En aquellos días la empresa de Construcciones Aeronáuticas “CASA” había recibido el encargo de fabricar una segunda serie de Breguet 19 (77 en total), de los cuales los números del servicio 71 y 72 (41 y 42 de CASA) serían del tipo Bidón. Estos aviones llevaban un depósito (o bidón) de

combustible colocado entre los largueros del fuselaje, y un motor Hispano, que le proporcionaba una autonomía de unos 7500 kms.

El vuelo proyectado era salir de Sevilla y dirigirse a la India, para intentar batir el récord mundial de distancia. El plan presentado al coronel Kindelán, Jefe de la Aviación Militar, fue aprobado por el Gobierno días más tarde.

Pero a Jiménez e Iglesias el volar hacia Oriente no les atraía demasiado, por lo que propusieron realizar un vuelo a Cuba. Tenían la obsesión de cruzar el Atlántico, pero a la Dirección de la Aeronáutica no le parecía apropiado realizar tal travesía con un avión monomotor terrestre, por lo que ordenó siguieran preparando el vuelo hacia el Este.

Al ser impuesto por la superioridad el continente asiático como objetivo del vuelo, los aviadores, tuvieron que seguir con la preparación del vuelo al Este, pero de forma clandestina continuaron preparando el viaje a La Habana.

Como era natural, para este vuelo no podían contar con los organismos oficiales españoles, dada la prohibición de ir a Cuba. Por ello, escribieron al padre Gutiérrez Lanza, director del observatorio meteorológico del Colegio de Belén (La Habana), para que les facilitase los datos meteorológicos necesarios para planificar el viaje. También recibieron otras ayudas, como la del capitán Gaspar de CASA, que con el pretexto de resolver asuntos familiares se había instalado en La Habana; la del embajador de Cuba en Madrid, Sr. García Kolly y la del periodista, a la sa-

zón embajador en Buenos Aires, Manuel Aznar, que en sus columnas del “Excelsior” fue el defensor y propagandista de los aviadores. Fue tarea muy dura, preparar el viaje a Cuba sin apoyos oficiales y simultáneamente continuar la preparación del vuelo a la India.

Hasta tanto les entregaban el avión nº 72 de la serie encargada, se les asignó el primer prototipo de Breguet XIX, que había fabricado CASA. Este avión, debidamente preparado y



Capitanes Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brage





Recorrido del "Jesús del Gran Poder"

bautizado con el nombre de "Loriga", escrito en ambos costados del fuselaje - en memoria del heroico tripulante de la Patrulla Elcano -, fue el asignado para llevar a cabo los vuelos de entrenamiento, la puesta a punto de los procedimientos y de la tripulación.

En el mes de octubre, fue aprobado el plan definitivo de entrenamiento. Entre los vuelos proyectados para los meses siguientes, figuraban la vuelta a la Península, con un recorrido ininterrumpido de unos 3000 kms.; un viaje sin escalas de Sevilla a Cabo Juby y regreso y varios vuelos nocturnos.

El vuelo a Cabo Juby, se realizó sin incidentes dignos de notar pero en el trayecto de regreso ya anochecido, cuando se encontraban cerca de Safi (Marruecos), una grave avería,

les obligó a aterrizar en el aeródromo de dicha ciudad, después de catorce horas de vuelo y 2.200 kms. de recorrido. En este punto, se terminó el vuelo, pues el avión averiado no fue posible repararlo y tuvo que ser trasladado por vía terrestre a Tablada. Los aviadores no pudieron continuar sus entrenamientos en el "Loriga" por lo que utilizaron varios tipos de aviones, hasta que el Breguet 19 TR, construido para el viaje fue recepcionado.

Con el nuevo avión comenzaron a volar para conocer sus características y performances. El avión, monomotor, biplaza de cabinas abiertas, fabricado en CASA (Getafe); era de estructura de duraluminio; fuselaje y planos revestidos de tela; motor Hispano Suiza de 630 HP de potencia, refrigerado por agua; tres depósitos de gasolina, uno central y dos en las alas superiores; peso en vacío de 1.783 kilogramos y peso total al despegue de 5275 kilogramos.

Con este peso con combustible a tope, era absolutamente necesario calcular el radio de acción con la mayor precisión posible; dibujar el "cuadro de marcha", para poder obtener fácilmente para cada altitud, el régimen de motor y el combustible consumido. También se consideraba imprescindible diseñar el gráfico de corrección de revoluciones, tanto con vientos a favor como en contra. Para conseguir estos datos tuvieron que dedicar muchos días de trabajos y estudios en el aeródromo de Tablada. El resultado teórico de estos estudios y las pruebas de vuelo demostraron que el radio de acción era superior a los 7.500 kilómetros. La prueba definitiva, de acuerdo a lo proyectado para el "raid", tuvo lugar el 28 de marzo. Despegaron con una carga de 2.600 litros de combustible y un peso total al despegue similar al previsto en el vuelo definitivo. Esta prueba, sirvió además para ensayar un pequeño carrillo, que habían diseñado, que colocado en la cola del avión servía para evitar se clavara el patín de cola en el suelo durante la primera parte del despegue y así conseguir reducir la carrera de despegue. Dicho carrillo, estaba previsto se desprendiera automáticamente del patín, en cuanto el avión se fuera al aire. Este vuelo de prueba, sirvió para comprobar la seguridad de las instalaciones, la estanqueidad de los depósitos de combustible, los consumos hora-



Jiménez e Iglesias con el avión Breguet XIX "Loriga".



El avión Breguet XIX Bidón TR “Jesús del Gran Poder”.

rios de combustible y asimismo, permitió duplicar el récord nacional de duración de permanencia en el aire sin toma tierra, estableciéndolo en veintiocho horas.

La bendición del avión tuvo lugar en el aeródromo de Tablada, el día 30 de abril. En Sevilla, ya antes de este bautizo, se llamaba al avión “Jesús del Gran Poder”. Los aviadores quisieron darle este nombre, dada la devoción que tenían a la imagen que se venera en la Iglesia de San Lorenzo de Sevilla (basílica del Gran Poder), a cuya cofradía pertenecían y a la que el año anterior habían donado una túnica.

A las once y media del citado día 30 de abril, llegaron al aeródromo de Tablada, los Reyes don Alfonso y doña Victoria Eugenia acompañados por sus hijas las infantas doña Beatriz y doña Cristina. Fueron recibidos por los infantes don Carlos, doña Luisa y doña Isabel Alfonsa; por su primo el infante don Alfonso de Orleans y su mujer la infanta doña Beatriz de Sajonia; por el cardenal Ilundain; por el Jefe de la Base, comandante Delgado Brancembury; por el Jefe de la Aviación, coronel Kindelán; por el comandante Ramón Franco y por el capitán Eduardo González Gallarza.

El cardenal Ilundain, con los tripulantes a ambos costados del avión, bendijo el aparato ante una imagen de la Virgen de Loreto. La Reina Victoria Eugenia actuó de madrina y siguiendo la tradición tiró de una cinta con los colores nacionales, que liberó una botella de vino de Jerez, que fue a romperse en el buje de la hélice. El Rey don Alfonso, tan interesado como siempre por la aeronáutica, subió al avión, lo examinó detenidamente, recibió explicaciones de los pilotos y



Bendición y bautizo del avión y visita del Rey al avión en presencia de los capitanes Jiménez e Iglesias, Kindelán y Ortiz de Echagüe.

los felicitó por su trabajo y dedicación.

Después de varios aplazamientos por mal tiempo, cuando recibieron previsiones meteorológicas favorables, decidieron emprender el vuelo. El 10 de mayo fue la fecha de partida. El día anterior, los aviadores asistieron, como lo hiciera siglos antes Cristóbal Colón, a una Salve de despedida a Nuestra Señora de la Antigua. También ese mismo día acudieron a despedirse del Cardenal Arzobispo de Sevilla.

Cuando todo estaba listo para la partida, se tuvo que retrasar el despegue por la intensa niebla que cubría el aeródromo.

Al día siguiente, a las seis y cuarto de la madrugada, con cierta neblina, iniciaron la carrera de despegue, rodeados por el inmenso gentío que había acudido a Tablada a presenciar el acontecimiento. Cuando llevaban recorridos unos 600 metros, el extremo del ala inferior izquierda chocó con una camioneta que incomprensiblemente estaba estacionada junto a la pista. Aunque el impacto no fue excesivamente duro les obligó a cortar gases y frenar para cortar la carrera del avión y abortar el despegue.

Así de esta forma tan antiaeronáutica fracasó el primer intento de volar a La Habana, como así pensaban realizar Jiménez e Iglesias. Las informaciones publicadas al día siguiente en la Prensa, descubrieron que los tripulantes del Jesús del Gran Poder tenían previsto atravesar el Atlántico para dirigirse a Cuba, en lugar de ir a Oriente, que era lo que oficialmente estaba autorizado. El coronel Kindelán, Jefe de la Aeronáutica militar, salió al quite teniendo que dar una nota oficial en la que decía “para la Aviación militar los raids e in-

tentos de batir récords tenían por finalidad comprobar periódicamente que el complicado mecanismo aéreo sigue marchando bien y funcionando con eficiencia; pero de esto a convertirse en un club deportivo hay un abismo”.

Kindelán manifestó también, que se les había prohibido de modo terminante a los capitanes Jiménez e Iglesias volar a la Habana. Asimismo, dijo que había mentalizado a los aviadores que lo importante era batir el récord mundial de distancia sin escalas y que para ello no era obligatorio volar sobre el Atlántico. El Jefe de la Aeronáutica consiguió arrancar de ambos pilotos la promesa de no intentar volar a América.

El raid a Cuba dijo, en otra ocasión Kindelán, puede hacerse y se hará cuando se estudie y se prepare por el Servicio de Aviación Militar, pero por ahora pensamos que el Jesús del Gran Poder no está preparado para la travesía del Atlántico y sí para efectuar un viaje hacia el Este.

Después de la reparación del avión, por fin el 29 de mayo de 1928 a las once horas y treinta minutos, inician desde Tablada el vuelo hacia Oriente. Aunque no querían sobrepasar los 5.000 kilos de peso total al despegue, la necesidad de llevar paracaídas, carabinas, botes de humo, víveres y otros elementos forzó a que sobrepasasen en 140 Kg el límite que se habían impuesto. Esta sobrecarga hizo que el despegue fuera difícil y peligroso, no solo por la corta pista de despegue, sino además por los obstáculos que rodeaban el sector por donde tenían que salir (San Juan de Aznalfarache, arbolado, edificaciones colindantes, líneas eléctricas, telefónicas, etc.).

Una vez en el aire, se dirigen al Mediterráneo por Gibraltar, y desde este punto ponen rumbo al cabo de Gata, salvando de ésta forma las sierras orientales. Las condiciones meteorológicas fueron buenas durante la travesía del Mare Nostrum. Penetraron en Asia Menor por Alepo y a partir de ese momento, la meteorología cambió bruscamente, pues se encontraron con la tempestad de arena, que les había sido pronosticada. Volaron en medio de dicha tormenta muchas horas, hasta que la arena que había ido penetrando poco a poco en el motor, provocó una avería de las válvulas del bloque izquierdo, de tal gravedad, que les obligó a aterrizar en Mesopotamia entre Bagdad y Basora, en un lugar próximo al Éufrates llamado Nassiryha.

En esta ciudad, los aviadores españoles permanecieron, primero como prisioneros y después como invitados de los beduinos, hasta que las fuerzas inglesas de la RAF, los rescataron y los llevaron a Basora. El avión también fue llevado a la ciudad. Habían volado veintiocho horas y recorrido 5.100 kms., por lo que no consiguieron batir el récord de mundial de distancia que estaba en 6294 kms.

Tres meses estuvieron los pilotos en Oriente, a la espera de las válvulas que la Casa Hispano de Barcelona tenía que enviar. Durante este tiempo, el avión permaneció a la intemperie, sometido a temperaturas extremas de hasta 50° C a la sombra.

Cuando estuvo reparado el avión y después de los vuelos de pruebas necesarios emprendieron el viaje de vuelta. Este regreso se efectuó en dos etapas, una de 2200 kilómetros entre Basora y Constantinopla en la que volaron trece horas y quince minutos y una segunda de 2700 kilómetros entre Constantinopla y Barcelona que efectuaron en trece horas y media.

A pesar del fracaso de éste primer intento de batir el récord de distancia, no se desanimaron y convencidos como estaban de las excelentes características del Jesús del Gran Poder, solicitaron de Kindelán y Primo de Rivera, como premio a su esfuerzo por este vuelo, autorización para una nueva tentativa de batir el récord de distancia. Pero su petición esta vez era para dirigirse a Occidente aunque no hacia Cuba sino al Brasil. La autorización les fue concedida y a partir de ese momento todos sus esfuerzos fueron dedicados a preparar el nuevo viaje.

En el aeródromo de Alcalá de Henares, Iglesias además de hacerse piloto, estudió concienzudamente el nuevo itinerario e hizo con meticulosidad los cálculos necesarios que pudiera llevar hechos de antemano para facilitar la navegación astronómica. También dedicó muchas horas a practicar con el sextante. Jiménez, mientras tanto, en Cuatro Vientos se dedicó a la revisión del avión y motor. Hubo que cambiar la tela del revestimiento del fuselaje y planos del avión pues la prolongada estancia en Irak, sometido a tempera-

turas muy extremas, así lo aconsejaban. El motor, preparado para la travesía del Atlántico era el mismo que llevaron en el vuelo a Oriente, después de haberle efectuado una revisión a fondo.

La ruta que se estudió, de unos 20.000 kilómetros, comprendía inicialmente Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, México y Cuba. Como en este itinerario, en muchos de los países a recorrer no había asistencia técnica, para evitar problemas como los sufridos en Oriente Medio, en el proyecto presentado, se pedía se enviasen a América dos motores de repuesto, una hélice, un radiador, dos cubiertas y dos cámaras para las ruedas del tren de aterrizaje; asimismo solicitaron que se enviasen un mecánico a Río de Janeiro; otro a Santiago de Chile, acompañado de un montador, y otro a Panamá.



Realizaron un completo estudio meteorológico, al que dedicaron muchas horas de trabajo, a fin de elegir la época más conveniente para iniciar el vuelo. Del estudio realizado, dedujeron que la época más favorable para saltar el Atlántico eran los meses de enero y febrero.

El avión, como ya se ha dicho, era el Breguet XIX Bidón “Jesús del Gran Poder”, utilizado en el viaje a Oriente, debidamente revisado y preparado.

Los métodos de navegación que pensaban utilizar eran: navegación a la estima y navegación astronómica. Para este vuelo, eliminaron el equipo transmisor y receptor de radio, a fin de disminuir peso pues tenían absoluta fe en la navegación por medio de los astros.

El avión estaba equipado con instrumentos para medir la dirección e intensidad del viento, como el navigráfó Wimpey, cuyo uso nocturno obligaba a lanzar boyas luminosas o de humo para poder obtener los datos necesarios que les permitiera calcular la velocidad resultante.

Asimismo, llevaba tres anemómetros, dos altímetros, dos brújulas Hugges aperiódicas y una de inducción terrestre, un corrector de rumbos sistema Coutinho, un derivómetro de círculo de cristal, un sextante Hugges de horizonte artificial, un cronómetro y un cuenta-segundos Longines, una regla de cálculo Bygrave, botes de humo, gráficos, tablas, ábacos y mapas itinerarios en diversas escalas de todo el viaje por América.

El avión pintado de purpurina plateada, lucía escarapelas bicolores en los extremos de las alas y la bandera española en el timón de dirección con el número 72 sobreimpreso en negro. Pintores amigos de los tripulantes, como Martínez de León, Juan Lafita, Jiménez etc., pintaron en el fuselaje del avión viñetas y motivos sevillanos para que llevaran a América el recuerdo y el sabor de la tierra andaluza. En los costados del avión dibujan la Giralda, estampas de suertes del toro, flamencos, mujeres vestidas con el elegante, airoso e in-

comparable traje de “sevillana” y además los carteles de las Exposiciones Iberoamericana e Internacional de Sevilla y la de Barcelona que se iban a celebrar en fechas inmediatas. Martínez de León es el artífice del dibujo del “Oselito”, tipo campesino de marcada personalidad, irónico y filósofo, que alcanzó celebridad en los cuentos que se publicaban en la prensa de la época; decía el pintor que tenía cierta gracia que “Oselito” cruzase el Atlántico sin quitarse el sombrero cordobés terciado. Además, dibujaron toreros para que acompañasen en el vuelo a don Quijote sobre Rocinante y a su inseparable Sancho Panza sobre su jumento.

El día 23 de marzo, reciben del jefe del Servicio Meteorológico, Enrique Messeguer, el parte meteorológico donde les informa que la situación meteorológica en el Atlántico meridional es favorable para efectuar la travesía. Además les recomienda seguir la ruta directa Sevilla-Canarias-Cabo Verde-Fernando de Noronha que tenía buen tiempo con excelente visibilidad. La predicción para la costa de Brasil hasta Río de Janeiro, era de tiempo más inseguro, pero sin presentar caracteres graves.

Esta información y el contar con luna llena, les hace fijar la salida para el día 24, Domingo de Ramos. A las 16,00 horas, de dicho día, sacan el avión del hangar y remolcado lo sitúan en el extremo de la pista desde la cual iban a despegar.

En la cabina se acomodan Jiménez e Iglesias con traje de paisano azul con corbata, sobre el que se enfundan un mono de vuelo especial que llevaba resistencias eléctricas para calentamiento graduable.

Se cargan también dos cestas con dátiles, higos, termos de leche, botes de “ceregumil” y agua mineral. Por fin, a las 17 horas y 35 minutos el “Jesús del Gran Poder” se embala, recorre casi toda la pista (1150 metros) y despegue de Tablada (Sevilla) con dirección a Brasil.

El despegue fue perfecto y durante el ascenso sobrevuelan el barrio de Triana, desde donde se dirigen para pasar cerca



Emblemas, viñetas, carteles y dibujos que adornan el avión. Cada país visitado pintó recuerdos en el fuselaje. En Cuba el teniente Plazaola, dibujó una criolla bailando la rumba y en la cola un trozo de campiña cubana y el emblema del Cuerpo de Aviación de Cuba.

de la Giralda y sobre la plaza de San Lorenzo para dedicar un último adiós al Jesús del Gran Poder. En esta tarde por las calles de Sevilla desfilan varias cofradías y precisamente en ese momento desfila por la calle de la Feria la Cofradía de la Sagrada Cena, cuyo párroco Rojas Cordobés, al ver el avión, detiene la procesión y elevando la mirada hacia el cielo reza por el buen éxito de la travesía.

Una hora más tarde pasan sobre el Cabo Espartel, dejando a su izquierda la ciudad de Tánger. A las 19,00 horas, alcanzan una altura de 1800 pies y con las revoluciones previstas en el gráfico de vuelo obtienen una velocidad de 181 kilómetros por hora. Pronto el cielo comenzó a ensombrecerse, cargándose de nubes bajas. A las 20 horas y 15 minutos están a la altura de Casablanca, que dejan a su izquierda. Por la noche, rodeados de cúmulo-nimbos y con poca visibilidad se ven obligados a descender hasta 600 pies pues el peso del avión y la falta de instrumentos adecuados para el vuelo sin visibilidad, aconsejan volar por debajo de la capa de nubes. Lluvea con intensidad durante un buen trayecto. A las 20 horas y 50 minutos pasan por Azamor (Azemmour) y minutos más tarde divisan por la izquierda el faro de Mazagán. Iglesias, en su pequeño cuaderno de notas escribió: "me producía gran satisfacción localizar cada faro por sus destellos y ocultaciones, confrontándoles con mi cuaderno de faros en el que había anotado cuidadosamente todos los de la costa africana y la de América".

A la altura del cabo Cantín (350 millas de distancia) los altos cúmulos se dispersan y la luz de la luna se escapa por los claros. En este momento su altura de vuelo es de 2000 pies y la temperatura de 15 grados.

Poco después pasan por Safi, que les trae el triste recuerdo de su aterrizaje forzoso con el "Loriga"; a las 22 horas sobrevuelan Mogador, con un cielo estrellado e iluminado por la luna. La ruta loxodrómica elegida, se adentra en el mar hasta cabo Juby, en un trayecto de unos 500 kilómetros. Media hora después, aproximadamente a la altura de cabo Rhir - detrás del cual está Agadir - utilizan por primera vez el sextante para comprobar, astronómicamente, si la navegación observada y a la estima que hacían era correcta.

A las 7 horas y 20 minutos de la salida de Tablada pasan sobre cabo Juby donde, como homenaje al grupo de españoles allí destacados descienden a 1200 pies y pensando que comunicarían su paso a la península. El cielo sigue despejado y con un nuevo rumbo se dirigen hacia cabo Blanco (última tierra española del Sahara). Este punto a 448 millas tardan en alcanzarlo cinco horas y cinco minutos y dado la velocidad que desarrollaban de 190 kilómetros hora, pensaban que las 370 millas hasta Cabo Verde (Senegal), les supondría menos de cuatro horas. A las 0930 horas de la mañana, estaban en Cabo Verde, donde sobrevuelan la ciudad de Dakar y desde este punto con tiempo espléndido ponen rumbo a la ciudad de Pernambuco (Brasil) de la que le separan 3185 kilómetros. Para este tramo deciden descender a 1200 pies y calculan la deriva lanzando botes de humo. Los aviadores durante el vuelo pueden intercambiar datos e impresiones por el buzón que llevaban entre ambos, pero echan de menos la posibilidad de comunicación con el exterior lo que acentúa la sensación de soledad.

El motor, cumple con absoluta regularidad y el avión aligerado de peso por el consumo de gasolina, regulariza la marcha fácilmente. En la primera parte de la travesía atlántica se cumple el pronóstico de alisios favorables, pero a medida que pasan las horas, se confirma el pronóstico que tenían sobre la zona de las calmas, tan abundantes en esta época del año.

Los cúmulo-nimbos vuelven a aparecer lo que les obliga a ascender a mayor altura. Jiménez procura sortear los cúmulos a 7500 pies y asegura así, simultáneamente, la visión de

la bóveda celeste, para permitir a Iglesias realizar las observaciones astronómicas convenientes.

A media noche, tienen que perforar una capa de nubes para descender a 1200 pies, para localizar, por los destellos de su faro, la isla de Fernando de Noronha. La noche es muy cerrada. Continúan volando entre nubes. Lluvea con fuerza, y no ven ningún agujero por donde salir de esa masa de agua en la que están metidos. Siguen navegando sólo con la brújula entre dos capas de nubes. Tampoco divisan barco alguno en todo el trayecto; la lista que llevaban de los buques en tránsito que esa noche estaban previstos en esas latitudes, también resultó infructuosa; finalmente consiguen situarse astronómicamente, detectando un pequeño desvío hacia el Sudoeste, lo que unido a la reducida velocidad que mantienen y el deseo de ver cuanto antes tierra firme, les obliga a poner rumbo a Natal pues si continúan rumbo a Pernambuco (Recife) corren el riesgo, al volar paralelos a la costa, de no divisarla.

En este tramo, Jiménez, que estaba delicado pues arrasaba una urticaria desde Sevilla, y dolores en la cicatriz de un forúnculo del que había sido operado pocos días antes, fue sustituido en los mandos de vuelo por Iglesias. Tienen que descender a 900 pies (300 metros) y por fin avistan, entre la lluvia, las señales que con los faros les hacen desde cubierta los marineros de un pequeño barco de cabotaje. Tres cuartos de hora después, comprueba y reconoce Iglesias los destellos del faro de Natal. Despierta a Jiménez que se hace cargo de los mandos de vuelo y poco después aparecen las luces del aeródromo de Natal, que los brasileños habían mantenido encendidas toda la noche para que les sirvieran de referencia. Son las 5 horas 30 minutos de la madrugada y ya se puede decir que han llegado a América.

En este momento, comprueban les quedan 680 litros de gasolina, lo que unido a que la velocidad de crucero ha sido muy baja - por el fuerte viento en cara encontrado -, les hace comprender que no podrán batir el récord de distancia.

Apenas con 50 litros de gasolina, deciden tomar tierra en el aeródromo de Cassamary, cerca de Bahía, donde Jiménez posa al "Jesús del Gran Poder". Habían volado 43 horas y 44 minutos de vuelo ininterrumpido desde Tablada, y eran exactamente, las 13 horas y 25 minutos hora local del martes 26,



*Llegada al aeródromo Dos Affonsos
(Río de Janeiro)*

habiendo recorrido 6550 kilómetros por la ruta ortodrómica. No habían batido el récord mundial de distancia pero quedaban en segundo lugar. Como es de suponer, a pesar de haber compartido el trabajo durante el viaje, llegan entumecidos y sólo el consumo abundante de buenas tazas de café brasileño les reanima, y les hace recobrar el ánimo y las fuerzas necesarias para atender la curiosidad del público que había acudido a recibirles. Al principio no había demasiada gente, pero al conocerse en la ciudad la noticia del aterrizaje, acudieron en masa al aeródromo. En los primeros momentos los aviadores tuvieron que dedicarse a salvaguardar el avión y a solicitar que las autoridades aeronáuticas estuvieran presentes para abrir el barógrafo y así poder homologar el recorrido tanto en duración como en distancia.

Gracias al Cónsul español y a las autoridades de la ciudad, pudieron, después de orar en acción de gracias en una de sus antiguas iglesias, trasladarse al Gran Hotel, donde tras un ligero almuerzo, pudieron descansar durmiendo cerca de diecisiete horas.

Recibieron numerosísimos telegramas siendo, quizás de los primeros en llegar, los enviados por el Rey y la Reina. El de la Reina decía: "Les felicito de todo corazón. No olvido fui madrina el año pasado del avión. El Cristo de quien llevan el nombre les ha protegido en su gran hazaña".- Victoria Eugenia. El del Rey decía: "Encantado, espléndido viaje; dadme detalles telégrafo. Viva la Aviación Española. Bravo por mis aviadores. Os abraza fuerte". - Alfonso.

Al día siguiente dirigieron telegramas a Kindelán, informándole del vuelo y agradeciendo el que les había mandado, nada más tener conocimiento de su aterrizaje.

Otros telegramas que recibieron con gran satisfacción fueron los de los aviadores, como Lindbergh, marqués de Pinedo, general Italo Balbo, Breguet y en especial el de Arturo Ferrarin que ostentaba el récord mundial de distancia, que ellos no habían podido arrebatarse. No faltó tampoco la de Birkigt, ingeniero autor del proyecto del motor.

Aunque la parte más espectacular del vuelo ya se había realizado, el raid no había concluido. El proyecto de ambos pilotos era realizar una segunda parte, efectuando un recorrido por América. Indudablemente, todas las ciudades en las que residían españoles deseaban la presencia de nuestros pilotos. Por ello, el Gobierno y los aviadores deseaban atender

las peticiones que habían recibido no sólo de los Gobiernos de diversos países, sino además de numerosas entidades y organismos científicos y culturales americanos.

Superada la fase del intento de batir el récord mundial, cobraba mayor importancia la misión de ser portadores del saludo y recuerdo de España para el mayor número posible de lugares y personas hispánicas.

Como ni el motor ni la célula, después de la ligera inspección que habían realizado los pilotos, requerían mayores atenciones, el avión estaba a punto y con los depósitos llenos de combustible para despegar el día 28 y dirigirse a Río de Janeiro (Brasil). Llegan, después de ocho horas de vuelo, al aeropuerto de "Dos Affonsos", con escolta aérea brasileña. El recibimiento es apoteósico. Una gran multitud encabezada por el Presidente de la República acude a recibirlos. El mecánico José Ganzo, que había hecho el viaje por mar, se presenta en esta ciudad a los aviadores y efectúa una revisión total del avión y del motor. Los aviadores que habían realizado la travesía vestidos de paisano con monos de mecánicos y chalecos salvavidas, reciben su equipaje y con él sus uniformes para poder asistir adecuadamente a los homenajes y recepciones.

En Río de Janeiro donde son nombrados huéspedes de honor, descansan tres días. Continúan el viaje el 2 de abril a Montevideo (Uruguay). Recorren 1.700 kilómetros en 10 horas y 58 minutos. Al entrar en territorio uruguayo son recibidos por una escuadrilla aérea del país, que les escolta hasta tomar tierra en el aeródromo de Pando (Montevideo). Allí, 20.000 uruguayos y españoles que ocupan el aeródromo y sus alrededores, les aclaman. Visitaron al Presidente de la República que, como en Brasil, les nombra huéspedes de honor.

La próxima etapa es a Buenos Aires. Llegan el día 4, aterrizando en El Palomar, tras recorrer los 360 kilómetros que le separan de Montevideo en 2 horas y 35 minutos. El recibimiento fue, si cabe, más apoteósico que en Montevideo, recibiendo 25.000 personas, entre las que se encontraban el Embajador español Ramiro de Maeztu acompañado por el general Millán Astray, el director general de la Aeronáutica Argentina, varios Jefes de Unidades aéreas y representantes de la prensa. A pesar de los esfuerzos de la policía, todos los controles fueron rebasados por la multitud que, materialmen-



te, se apoderó de los aviadores españoles, paseándolos en hombros.

En Buenos Aires apenas se demoraron unas horas y el mismo día 4, realizan la etapa siguiente a Santiago de Chile, cruzando la cordillera de los Andes; primer cruce que efectuaría un avión español. Esta etapa que ofrecía dificultades y peligros muy serios, fueron auxiliados por el gran aviador Mermoz, jefe de la Compañía Aeropostal en América, que les facilitó datos y cartas geográficas. El día era espléndido y desde el despegue ya podía contemplarse la mole andina despejada y por tanto ofreciendo el espectáculo de su belleza impresionante.

El paso de la cordillera a 5000 metros de altura cerca del Aconcagua y con el Cristo de los Andes bajo sus pies, lo hacen siguiendo la recta, en lugar de sobrevolar el ferrocarril trasandino como era lo habitual. El "Jesús del Gran Poder" terminó la etapa sin incidentes pero, lamentablemente el avión argentino que les dio escolta, sufrió un accidente pereciendo uno de sus tripulantes. La llegada a Santiago se realizó con escolta aérea chilena.

En Santiago de Chile, fueron recibidos por el Subsecretario de Guerra y el embajador español y por iniciativa del Presidente Ibáñez, antes de salir hacia Lima se les confía una misión tan delicada como importante. Se les pide el honor de ser portadores del protocolo del acuerdo que iba solucionar el largo e histórico pleito de Tacna-Arica entre Chile y Perú, para que fuera entregado en Lima para su ratificación, pues el tratado había sido firmado con anterioridad.

El 22 de abril, despegó el "Jesús del Gran Poder" rumbo a Arica, población peruana situada precisamente en el territorio antes en litigio, tardando 10 horas en recorrer 2000 kilómetros a lo largo de las costas del Pacífico. El 24 prosiguen a Li-



ma, donde son recibidos en el aeropuerto en olor de multitud, por cerca de 40.000 personas. Como había ocurrido en Santiago, en el aeródromo de Lima, las personas que acuden a recibirlos arrojan a las fuerzas militares de seguridad, sacan a los aviadores del avión y los pasean en hombros. Más tarde se dirigen al Palacio Presidencial para hacer entrega al Presidente Leguía del documento de que eran portadores.

Durante su estancia en Perú se inicia la época de las lluvias ecuatoriales, circunstancia que les obliga a variar su programa de viaje. Por ello, el aeródromo del Cóndor, en Guayaquil - que era el punto de destino proyectado para la siguiente etapa - fue sustituido por el de Payta, ciudad peruana situada a 50 kilómetros de Piura, por encontrarse el aeródromo de Guayaquil encharcado por las lluvias tropicales intensas caídas los días precedentes. A pesar de no poder aterrizar recibieron inequívocas muestras de cariño a través de centenares de cartas y telegramas. Algo parecido les ocurrió en Colombia, donde no pudieron aterrizar en el aeropuerto de Bogotá, después de sobrevolarla de Sur a Norte.

El día 30 despegan de Payta y se dirigen a Colón (1250 Km) en Panamá en cuyo aeródromo "France Field" aterrizaron. Fueron escoltados, desde el Archipiélago de las Perlas, por 12 aviones norteamericanos que habían salido a recibirlos. En este aeródromo les esperan el sargento mecánico Sarasqueta y los montadores Calvo y Morales. Estos hombres se encargan de cambiar el motor por el que previamente la casa Hispano-Suiza había situado en esta ciudad.

La salida de Colón para Nicaragua es el día 9 de mayo, sobrevuelan Honduras y El Salvador sin detenerse por falta material de tiempo, ya que tenían que estar en La Habana en fecha fija. En Managua estuvieron 24 horas, despegando el día



El Jesús del Gran Poder escoltado a su llegada a Colón (Panamá).



Bienvenida dispensada por los trabajadores de CASA a los pilotos del Jesús del Gran Poder.

10 para Guatemala. En esta ciudad, fueron obsequiados con una copa de oro, copa que a su llegada a Sevilla ofrendarían a la iglesia de San Lorenzo con el expreso deseo de que fuera convertida en cáliz.

El día 17 de mayo coincidiendo con la fiesta del cumpleaños del Rey, aterrizan en La Habana, última etapa prevista de su recorrido americano. Habían recorrido 22.000 kilómetros y volado 121 horas desde su salida de Sevilla. La característica principal del viaje la constituyó la regularidad con que se cubrieron todas las etapas la falta de averías e incidentes durante el vuelo y aterrizajes en aeródromos totalmente desconocidos para ellos. Si emocionante fue el recibimiento que se les hizo en las ciudades iberoamericanas que visitaron, el ofrecido en el aeródromo de Columbia (La Habana) superó con creces a todos; en la Alcaldía a donde fueron en primer lugar se les nombró huéspedes de honor, se les entregó la llave de la ciudad.

En La Habana se unirían, como miembros especiales, a la misión extraordinaria, que presidida por el Ministro de Marina, Almirante García de los Reyes llegó a bordo del crucero "Almirante Cervera" para asistir, en representación del gobierno español, a la toma de posesión del Presidente de Cuba, general Machado.

En La Habana terminó el vuelo del "Jesús del Gran Poder" por la América Hispana y aunque el deseo de los aviadores hubiera sido continuar hasta Washington y Nueva York para desde allí efectuar el vuelo directo a España, no se les autorizó el regreso a España, del avión y de los capitanes Jiménez e Iglesias, se hizo a bordo del crucero español "Almirante Cervera" con el resto de la misión extraordinaria.

El 7 de junio, llega a Cádiz el "Almirante Cervera" entre volteo de campanas y ulular de sirenas. Los pilotos son llevados en triunfo al Ayuntamiento, mientras que el avión se desembarca, se monta y se pone a punto para que pueda volver en vuelo a Sevilla, de donde había salido dos meses y medio antes.

En Tablada, el día 8 esperan para recibir a los "embajadores volantes" una excepcional formación de 125 aviones, la mayor conocida hasta entonces en España. Elegida, por sorteo, una escuadrilla para recibirles en vuelo, fue la de Larache, mandada por el capitán Luna, la favorecida. La acogida fue inenarrable. Las azoteas sevillanas rebozaban de entusiastas; en el aeródromo la multitud se precipita sobre el

avión sacando en vilo a los aviadores de la cabina y llevándolos en triunfo a la ciudad. Lo primero que hacen los aviadores es dirigirse a la Cofradía del Gran Poder, para entregar la copa de oro que habían recibido en Guatemala.

Por la tarde, el avión con Jiménez e Iglesias emprende nuevamente el vuelo, esta vez para dirigirse a Madrid. Varias escuadrillas de aviones despegan antes que ellos para escoltarles durante algún tiempo en su viaje a la capital de la nación. A las 1930 horas aterriza el Jesús del Gran Poder en Getafe. En éste aeródromo, acudió a recibir a los aviadores una inmensa multitud, 50.000 personas se calcularon, que fueron al citado aeródromo en trenes regulares y especiales, en autobuses y coches particulares. Presidió la bienvenida oficial el Infante don Alfonso de Borbón y Battemberg (en representación del Rey), acompañado por el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón, primo hermano del Rey y aviador; el Presidente del Directorio, general Primo de Rivera; el Jefe de la Aeronáutica, coronel Kindelán; otras Autoridades y cerca de 500 obreros de la fábrica "CASA", constructora del avión.

La travesía del Atlántico Sur que a tan grandes rasgos acabo de relatar fue la tercera de las realizadas con un avión terrestre y monomotor hasta aquellas fechas, pues sólo Costes y Le Brix con Breguet XIX y Ferrarin y Del Prette con Savoia 64 habían logrado arribar a América por la costa del Brasil; el primero desde Dakar y el segundo en vuelo directo desde Roma.

"El Jesús del Gran Poder" es el segundo vuelo directo entre el viejo Continente y el Nuevo por la ruta del Sur y ocupó, asimismo, durante algún tiempo el segundo lugar entre los de mayor distancia sobrevolada sin escalas. Los objetivos, aquellos con que soñaban los dos aviadores desde hacía dos años, se habían cumplido totalmente. La Aviación Militar Española se ponía a la altura de las mas destacadas en cuanto al récord mundial de distancia, y ese era el premio y el orgullo de ambos pilotos y de todos cuanto formaban la Aeronáutica española.

El día 19 de junio en el parque del Retiro, el Rey Alfonso XIII, quiso cerrar con broche de oro el feliz término del viaje a Cuba de los aviadores españoles. En dichos jardines tuvo lugar el acto de homenaje a los capitanes Jiménez e Iglesias, otorgándoles el Soberano las llaves de gentilhomme e imponiéndoles la Medalla Aérea que les había concedido por el éxito de su periplo americano. •