



El De Havilland DH-89 Dragon Rapide



Es un avión de transporte ligero, de 6 a 8 pasajeros, para rutas de corto radio, construido en 1934. Bimotor biplano de construcción principalmente en madera y tela, está dotado de dos motores De Havilland Gipsy Six de 200 CV de potencia, que cosechó un notable éxito tanto en su utilización por compañías de

aerolíneas civiles, como en uso militar. Destacó por su fiabilidad, economía y, sobre todo, durabilidad, como demuestra el que actualmente, más de ochenta años después, aún quedan varios ejemplares que mantienen su condición de vuelo, alguno incluso proponiendo nostálgicos paseos aéreos como los ofrecidos por Classic Wings, desde Duxford visitando los cielos de Cambridge o Londres.

Características

Motores: 2 Gipsy Six de 200 CV.

Envergadura: 14,63 m.

Longitud: 10,52 m.

Capacidad: 1 piloto y 8 pasajeros.

Peso total: 2.750 Kg.

A comienzo de los años 30's surgió una creciente necesidad de aviones ligeros para el transporte de pasajeros en rutas cortas, aerotaxis o enlaces. La compañía De Havilland ofreció a finales de 1931 el modelo DH-83 Fox Moth, monomotor biplano, basado en la conocida Tiger Moth, con capacidad para tres-cuatro pasajeros y un alcance de 425 millas. El éxito de este modelo propició que la compañía Hillman's Airways solicitase a De Havilland un avión con mayor capacidad y más alcance, dando lugar al nacimiento del bimotor DH-84 Dragon.

Los motores usados eran los mismos Gipsy Major de cuatro cilindros invertidos en línea y 130 CV de potencia que venían usándose con gran éxito en multitud de aviones de diferentes constructores. El Dragon permitía configuraciones de seis asientos y la Hillman's Airways lo utilizó asiduamente en la ruta Londres-Paris. La demanda continuaba creciendo, así como las exigencias de mayor capacidad y alcance. En 1933 surgió un acuerdo de creación de un servicio



Imperial de Correo Aéreo que implicaba la participación de los gobiernos de India, Malasia, los territorios británicos del sudeste de Asia y Australia, llegando hasta Tasmania. Para dar servicio a las requeridas rutas, se produjeron pedidos de un nuevo avión, el De Havilland DH-86 Express, aún antes de su existencia real. El proyecto contemplaba una configuración de pasaje de 10-12 asientos con una autonomía superior a las 700 millas. Pese a tratarse de un cuatrimotor requería mayor potencia que la entregada por el Gipsy Major y esa necesidad llevó a la construcción de un nuevo motor, el Gipsy Six, básicamente el mismo diseño anterior, pero con seis cilindros en línea en lugar de cuatro, capaces de entregar 200 CV de potencia. Una consecuencia indirecta de la creación de este nuevo motor fue el desarrollo del Dragon Rapide.

El De Havilland DH-89 Dragon Rapide fue concebido como una mejora del DH-84 aprovechando las experiencias obtenidas con el cuatrimotor DH-86. De hecho, es más una reducción de tamaño de este último, con el que tiene bastantes características comunes, que una evolución del primero, aunque naturalmente algo hay de ambas cosas. En efecto con el nuevo motor Gipsy Six, el Dragón Rapide ganó algo de tamaño respecto al DH-84, pero sobre todo ganó alcance, velocidad, capacidad de carga y confort para el pasaje. Si ya el Dragon había tenido un gran éxito como transporte ligero de pasajeros en la modalidad de corto alcance, el Rapide lo superó con creces como lo demuestran los 728 ejemplares fabricados hasta 1946.

El DH-89 mantiene la misma configuración biplano de los modelos 84 y 86, con alas de igual envergadura y gran alargamiento. A diferencia del DH-84 la planta alar es notablemente más ahusada en los bordes marginales y sus alas no pueden plegarse. Los motores van instalados en góndolas sobre el plano inferior con las patas del tren principal ancladas debajo y cubiertas con un faldón integrado en el fuselado del conjunto, muy similar al diseñado para el DH-86. Su capacidad máxima era de ocho pasajeros más el piloto, pero la configuración estándar fue de seis asientos de pasaje.

Las alas superiores e inferiores son iguales y ambas van dotadas de alerones. Su construcción es mixta de madera y tubo de acero con revestimiento de tela. Los empenajes van contruidos en madera revestida de tela y el horizontal va reforzado con riostras y es regulable en vuelo. El fuselaje tiene estructura de madera recubierta de contrachapado. El tren de aterrizaje es clásico



de patas independientes y rueda de cola. El tren principal lleva amortiguadores de muelles y frenos a las ruedas.

Inicialmente el prototipo recibió la denominación DH-89 “Dragon Six”, posteriormente fue cambiada por “Dragon Rapide”, o simplemente “Rapide”. Su primer vuelo se produjo el 17 de abril de 1934, en Stage Lane, pilotado por Hubert Stanford Broad, piloto de pruebas de De Havilland. Poco después, en el mes de julio, comenzaron a entregarse las primeras unidades que, además de Hillman’s Airways, fueron adquiridas también por otras compañías como Railway Air services (RAS), que estableció líneas uniendo Londres con el norte de Gran Bretaña e Irlanda o Isle of Man Air Services, subsidiaria de Olley Air Service, uniendo la isla con la metrópoli.

A partir de marzo de 1937 comenzaron a instalarse flaps en los planos inferiores, en la porción del borde de salida desde la góndola del motor al borde marginal. A la variante obtenida con esta modificación se la denominó DH-89A.

Con objeto de satisfacer las condiciones establecidas en la especificación G18/35 del Ministerio del Aire británico para dotar al Servicio Costero de un avión de reconocimiento y patrulla, se lanzó la versión DH-89M dotada de una ametralladora fija, Vickers de 7,65 mm montada a la derecha del piloto, para tiro frontal y otra en el techo, por detrás de la puerta de cabina, instalada sobre un afuste anular. Si bien en mayo de 1935, se resolvió el contrato a favor de su competidor, el Avro 652 Anson, el modelo M encontró clientes en los gobiernos de Irán, Lituania y España (de estos hablaremos posteriormente en más detalle).

Hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial se habían construido 205 DH-89. Aunque el Rapide no fuera seleccionado por el Ministerio del Aire en su concurso para reconocimiento, en 1939 fueron adquiridas 17 unidades como aviones de comunicaciones, radio y escuela de radiotelegrafistas. Con el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, a principios de 1940, los Rapide civiles que habían sido requisados por el ejército, equiparon las fuerzas británicas en Francia o fueron usados en misiones de comunicación con el Air Transport Auxiliary. Durante la guerra los contratos militares llevaron a la construcción de 521 Rapide de los que 186 fueron fabricados en Hatfield y, posteriormente, debido a la carga de trabajo de De Havilland, se



transfirió su construcción a la empresa Brush Coachworks Ltd. de Loughborough, Leicestershire. Los DH-89 adquiridos por la RAF y la Royal Navy para entrenamiento de radio y navegación fueron denominados “Dominie Mk I”, mientras los destinados a comunicaciones se denominaron “Dominie Mk II”. La mayor parte de los construidos durante la guerra fueron equipados con una variante mejorada del motor Gipsy Six que recibió el nombre de Gipsy Queen.

Finalizada la contienda algunos ejemplares permanecieron como aviones de comunicaciones en la Royal Navy, pero la mayor parte de los supervivientes fueron vendidos como excedentes de guerra a fuerzas aéreas de diferentes países o, una vez desprovistos del equipo militar, subastados para uso civil. Los últimos cien de la cadena de producción de Brush Coachworks que aún no habían sido entregados al finalizar el conflicto, sirvieron de equipamiento inicial para líneas aéreas de postguerra como BEA, KLM, Iraquí Airways o Jersey Airways.

Dada la probada fiabilidad y durabilidad del Rapide no es de extrañar que su utilización se haya prolongado anormalmente durante todos estos años, pero como uno de los últimos biplanos de transporte de pasajeros de la historia de la aviación, tampoco es de extrañar que su relevo, en la más moderna configuración de monoplano, llegase con prontitud. Así, a partir de 1946, De Havilland comenzó a construir el DH-104 Dove para sustituirle.

El Dragón Rapide en España

La incorporación a nuestro país del primer Dragón Rapide se produjo apenas seis meses después de su primer vuelo. Se trataba de un ejemplar con configuración de ocho asientos adquirido por la compañía LAPE para su explotación en la línea triangular Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca en sustitución o apoyo de los Dornier Wal entonces en uso.

Fue matriculado EC-AZZ. En enero de 1936 llegaron tres modelos DH-89M, los números de fábrica 6310, 6311 y 6312. La versión militar del Rapide iba dotada de tres ametralladoras Vickers, una de tiro frontal situada fija a la derecha del piloto, otra en un afuste anular dorsal y la tercera en un registro ventral desplazable en el piso de la cabina. Llevaba también un dispositivo ventral lanzabombas con capacidad para doce bombas de 12 kg. Fueron registrados con la identificación militar 22-1, 22-2 y 22-3. Aunque su destino previsto era el protectorado español



de Marruecos, desde su llegada estuvieron en Alcalá de Henares, adscritos a la Escuela de Vuelo y Combate, desde donde efectuaron vuelos de entrenamiento por toda la península y por Marruecos, pero sin llegar a estar basados en el protectorado. Al inicio de la Guerra Civil fueron trasladados a Getafe.

El 18 de julio el Director General de Aeronáutica, General Núñez de Prado, aviador y Medalla Militar individual durante la guerra del Rif, usó el primero de los Rapide para trasladarse a Zaragoza donde debía intentar convencer al General Cabanellas para que no se uniera al alzamiento, pero tan delicada misión terminó en su apresamiento y posterior ejecución. El avión fue capturado y unido a la que pasó a denominarse aviación nacional.

Ese mismo día, a las dos de la tarde, despegaba de Gando otro Dragon Rapide de matrícula inglesa G-ACYR. Había sido alquilado a la compañía Olley Air Service para un vuelo que simulaba ser de índole turística, pero que rodeado de todas las precauciones imaginables, tenía como fin trasladar al general Franco al protectorado marroquí para tomar el mando de las tropas sublevadas y apoyar el alzamiento militar ya iniciado. El vuelo hizo escala en Agadir y luego en Casablanca a donde llegó a las nueve de la noche.

Al siguiente día, a las cinco de la mañana despegó de Casablanca con destino final a Tetuán donde tomaría tierra a eso de las siete. Se ha cuestionado abundantemente el desarrollo del viaje y las escalas realizadas, innecesarias desde el punto de vista técnico. Resulta evidente que en aquella situación no era el planeamiento técnico del vuelo la razón de itinerarios, escalas ni horarios. El avión que realizó el viaje, el G-ACYR, es el que se conserva, en exhibición estática en el museo, restaurado tal como estaba en aquel histórico día.

Al Rapide 22-1, que los rebeldes apresaron en Zaragoza, se unieron poco más tarde otros cuatro de procedencia civil adquiridos en Inglaterra, a los que armaron con lanzabombas y ametralladoras de modo similar al modelo DH-89M. Recibieron la denominación militar "Tipo 40", numerándose 40-1 al antiguo 22-1 capturado, y del 40-2 al 40-5 a los otros cuatro. Con los cinco Rapide se formó un grupo de bombardeo que fue conocido como "Grupo Ansaldo" por ser el capitán Juan Antonio Ansaldo su jefe.



Entre agosto y septiembre se perdieron tres de los cinco aviones, uno en accidente al despegar el 3 de septiembre y otro en un lamentable error al ser derribado, el 27 de agosto, por los recién llegados He-51 alemanes que lo confundieron con un avión republicano. Los dos supervivientes se integraron en el llamado “Grupo Dragon-Fokker”, junto con cuatro Fokker F-VII.3m, dos Fokker F-XII y un monomotor Fokker F-VIIa. En diciembre se disolvió el grupo y los Rapide pasaron a realizar misiones de transporte y enlace.

La aviación republicana contó en principio con el EC-AZZ de LAPE y los dos DH-89M denominados 22-2 y 22-3 que actuaron inicialmente desde Alcalá de Henares sobre el frente de Madrid y posteriormente en el de Aragón y la zona norte. El 22-2 fue derribado el 19 de octubre por una patrulla de He-51 y en diciembre, el 22-3 fue destruido en tierra como consecuencia de un bombardeo. Posteriormente, a lo largo de 1937 y 1938, la aviación republicana adquirió otros trece DH-89 que al parecer no fueron armados y se dedicaron a labores de escuela y entrenamiento en la Escuela de Polimotores de Totana. La denominación de estos fue LR (Ligero Rapide).

Al finalizar la guerra, en 1939, once de los Rapide basados en Totana fueron usados para evacuar a Argelia a diversas autoridades republicanas, entre ellas el presidente Juan Negrín, los generales Miaja e Hidalgo de Cisneros y Dolores Ibarruri “La Pasionaria”. Posteriormente los aviones fueron devueltos por los franceses a la aviación nacional que los encuadró en el grupo 40 dedicándolos a transporte o como L.9 de enlace. No hay datos precisos de cuantos Rapide sobrevivieron a la contienda pues en el grupo 40 se encuadraron indistintamente y bajo el apelativo “Dragon”, aviones DH-84, DH-89 e incluso dos DH-90 “Dragonfly” de los tres que participaron en la guerra. Cinco DH-89 terminaron sus días en Iberia (al igual que los dos Dragonfly) que los dedicó principalmente al servicio en Marruecos y Guinea.

Durante 1942 y 1943 se produjo una situación especial que revalorizó enormemente el Rapide. En aquel periodo la gasolina de aviación o de alto octanaje comenzó a escasear como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, llegando incluso al absoluto desabastecimiento. La situación creada forzó primero a una drástica reducción de los vuelos y a su cancelación cuando no hubo otro remedio. Los motores del Rapide, sin embargo, tenían la particularidad de



que podían emplear la gasolina de 80 a 90 octanos usada en automoción, lo que sirvió para poder mantener el servicio entre Sevilla y las plazas del norte de África, Tetuán y Melilla principalmente, que eran considerados enlaces de gran importancia estratégica. Más tarde, restablecida la normalidad, los Rapide continuaron prestando servicio en Marruecos y Guinea hasta 1956 en que fueron dados de baja.

A mediados de los años 50's, cuando los referidos Rapide estaban siendo dados de baja, dos empresas catalanas comenzaron a operar en el aeródromo de Sabadell, otros dos DH-89 que habían sido adquiridos en Inglaterra. El matriculado EC-AKO, anteriormente G-AERN, era propiedad de Industrias Metálicas Metamar S.A. y cesó su actividad a principio de los 60's, conservándose en perfecto estado y recién revisado. Su propiedad pasó por diferentes manos hasta terminar en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos donde se exhibe convertido en versión militar.

El otro DH-89 mencionado, un Dominie construido en 1945 con número de construcción 6879, era propiedad de la empresa Exportadora de Artículos Perecederos S.A. Tenía la matrícula británica G-AMAI y al ser adquirido, en 1952, recibió la española EC-AGP. Fue dado de baja en 1957 y vendido en Alemania donde fue matriculado D-ILIT.

La FIO en su colección de aviones históricos en vuelo cuenta con un Dragon Rapide construido en 1936 y que fue adquirido en Reino Unido en el año 2008. Está pintado con los colores que la compañía Iberia usaba en los años 40's y lleva la matrícula EC-AAY correspondiente al único de los destinados en Iberia que se perdió por accidente. El 22 de junio de 1946, cuando realizaba el trayecto Santa Isabel – Bata, se vio afectado por fuertes aguaceros tormentosos que le provocaron la parada en vuelo de ambos motores por fallo de las magnetos. Su piloto, el comandante José Sastre Navarro realizó el inevitable aterrizaje de emergencia en una playa, con diferente resultado para pasaje y avión. Mientras afortunadamente, ni el piloto ni los cuatro pasajeros que llevaba sufrieron más daños que alguna herida leve y el consiguiente gran susto, el avión sufrió tan grandes desperfectos que resultó irrecuperable.

Detalles sobre el vuelo de Franco:



A finales de junio los preparativos del pronunciamiento estaban prácticamente ultimados, únicamente faltaba cerrar el acuerdo con los carlistas y asegurar la participación de Franco. Juan Yagüe y Francisco Herrera (amigo personal de Gil-Robles) recibieron el encargo de convencerle para que se sumase y a finales de junio Franco debió llegar a algún compromiso, porque el 1 de julio Herrera llegó a Pamplona para que Mola diese el visto bueno al plan según el cual se alquilaría un avión para que trasladase a Franco desde Canarias a Marruecos.

El día 4 el financiero Juan March, instalado en Biarritz, entregó un cheque en blanco al marqués de Luca de Tena, propietario del diario *ABC*, para financiar la operación, y éste encargó a Luis Bolín, corresponsal del *ABC* en Londres, el alquiler del avión. Con el asesoramiento de Juan de la Cierva contrata a dos miembros del London's Authors' Club, el editor Douglas Jerrold y el espía **Hugh Pollard**, un bimotor de Havilland D.H.89 Dragon Rapide con piloto, el capitán **Cecil Bebb**. El avión había pertenecido al duque de Gales y se encontraba en el aeropuerto de Croydon. En principio se pensó en un hidroavión, pero no encontrándose ninguno disponible la elección recayó en un avión modelo Dragon Rapide.

Para no despertar sospechas sobre el viaje, llevaba como pasajeros a un mayor inglés en la reserva, a su hija y a una amiga, a los que ofrecieron viajar gratis como turistas a Tenerife; se perdieron a la altura de los Picos de Europa y tuvieron que regresar a Biarritz para repostar gasolina, continuaron volando hasta Lisboa y posteriormente hasta las Islas Canarias, al aeropuerto de Gando en la isla de Gran Canaria, tras una escala en Casablanca, los turistas continuaron hasta Tenerife donde tenían que dar el extraño mensaje "Galicia saluda a Francia" a un médico.

El 12 de julio, el avión ya se encuentra en Casablanca en espera de concretarse el día del pronunciamiento. Ese mismo día Franco envió un comunicado cifrado a Mola en el que planteó su retirada alegando "geografía poco extensa", lo que significaba que no se unía al plan por considerar que no se contaba con suficientes apoyos. Cuando le llegó el mensaje a Mola, montó en cólera y furioso tiró el papel al suelo. El general Sanjurjo sentenciaría: «Con Franquito o sin Franquito» el alzamiento va adelante. Finalmente, el día 14, después del asesinato de José



Calvo Sotelo y la reacción que esta muerte causó en la derecha y en sectores del Ejército, Mola recibe otro mensaje de Franco que le transmite su decisión de unirse a la conspiración.

Con el Dragon Rapide ya en Gran Canaria (llegó al aeropuerto de Gando a las 14.40 horas del día 14), Franco deberá trasladarse allí desde su residencia de Tenerife sin levantar sospechas. A dos días de la fecha del levantamiento, el 16 de julio, el comandante militar de Gran Canaria, el general Amado Balmes, muere de un disparo en el estómago. Su muerte permite que Franco se traslade a Las Palmas de Gran Canaria, capital de la isla de Gran Canaria, sin levantar sospechas con la excusa de asistir a su entierro. También permite que el general Orgaz, que siempre estuvo implicado en la conspiración, sea el encargado de llevar a cabo el levantamiento en las Islas Canarias.

Vuelo

El 17 por la mañana Franco ya está en Las Palmas de Gran Canaria con su mujer y su hija, donde asisten al entierro del general Balmes. Esa misma tarde se produce el levantamiento en África. Rumores de que los conspiradores iban a ser detenidos hace que se adelanten un día a la fecha fijada. Despertaron a Franco a las 4 de la madrugada del 18 de julio para comunicarle que se han sublevado con éxito las guarniciones de Ceuta, Melilla y Tetuán. Esa mañana, Franco embarca a su mujer y a su hija en un trasatlántico con destino a Francia, y él, a las dos de la tarde, sube al Dragon Rapide que le llevará a Marruecos. Con gran perspicacia había recorrido los casi 20 km que separan la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria hasta el entonces aeródromo de Gando en barco, evitando que en carretera fuera interceptado por la Guardia de Asalto.

Franco va vestido de paisano y, en algún momento del viaje, se afeita el bigote. Gil-Robles más tarde dejaría escrito que Franco, por miedo a que interceptasen el avión, llevaba una carta dirigida al presidente del gobierno, en la que expresaba su apoyo a la República y su intención de viajar a Madrid para defenderla. Hacen escala en Agadir a las 17.00. A las 18.55 sale de Agadir con destino a Casablanca, donde aterriza a las 21.00 horas. En esta segunda escala, innecesaria desde el punto de vista técnico, recogen a Bolín, el corresponsal del *ABC*, impidiendo



que se llegue a Tetuán, el destino del viaje, en el mismo día. El aeródromo de Tetuán carecía de balizamiento, lo que impedía los aterrizajes nocturnos.

En Casablanca tomaron habitaciones en un hotel. Desde allí, Franco telefoneó a Tetuán para cerciorarse de que el levantamiento había tenido éxito. Yagüe se lo confirma, Bolín le enseña los titulares del periódico marroquí *La Dépêche Marocaine*: "El general Franco, llamado por el Gobierno para sofocar la rebelión, se encuentra en pleno viaje de Canarias a Madrid". A las cuatro de la mañana, ya del día 19, se despiden del hotel y a las cinco, el Dragon Rapide despegue de Casablanca con destino a Tetuán. Según testimonio del piloto Cecil Beeb:

Minutos antes de las siete de la mañana estaban sobrevolando el aeródromo de Tetuán. Antes de aterrizar, Franco o Bolín (según versiones) dio instrucciones al piloto: "Dé una vuelta a la pista lo más bajo posible. Si le digo ¡Arriba! retome el vuelo sin vacilar". después de dar varias vueltas, Franco reconoció a uno de los coroneles sublevados y dijo al piloto: "¡Ahí está el *rubito*! ¡Aterricemos!". Al tomar tierra es recibido con júbilo por los oficiales sublevados, entre ellos Yagüe, que le besa y le abraza. Franco se despide del piloto: "Algún día sabrá usted lo que ha hecho. Hoy no tengo palabras para expresarle mi gratitud".

La historiografía franquista ha calificado este viaje de *histórico*. El Dragon Rapide estaba en el Aeropuerto de Gando en espera para partir. Franco se enteró de que en Marruecos se habían sublevado el día 18 a las 4 de la madrugada y llega a Tetuán el día 19 a las 7 también de la madrugada. "La primera pregunta que surge ante el vuelo de Gran Canaria-Tetuán del Dragon Rapide es si podría haberse hecho sin historiadores".

Antonio Utrilla