

El histórico vuelo del "Dragón Rapide"

ANTONIO GONZALEZ-BETES
Doctor Ingeniero Aeronáutico

INTRODUCCION

EN la penumbra del hangar del Museo del Aire (Madrid), que alberga una valiosa colección de aviones históricos sobresale un biplano bimotor, un avión que cambió el curso de la historia de España. Nos referimos al D. H. 89 "Dragón Rapide", matrícula G-ACYR, que trasladó en julio de 1936 al General Francisco Franco, desde el aeropuerto de Gando (Isla de Gran Canaria) hasta el de Sania Ramel (Tetuán) en el Marruecos español.

El vuelo fue excepcional, importante y trascendental; actualmente después de una investigación de 15 años puede decirse que está ya esclarecido casi por completo. Los resultados han sido publicados en edición de bolsillo (1) y se está preparando una edición más completa con una valiosa información gráfica (2).

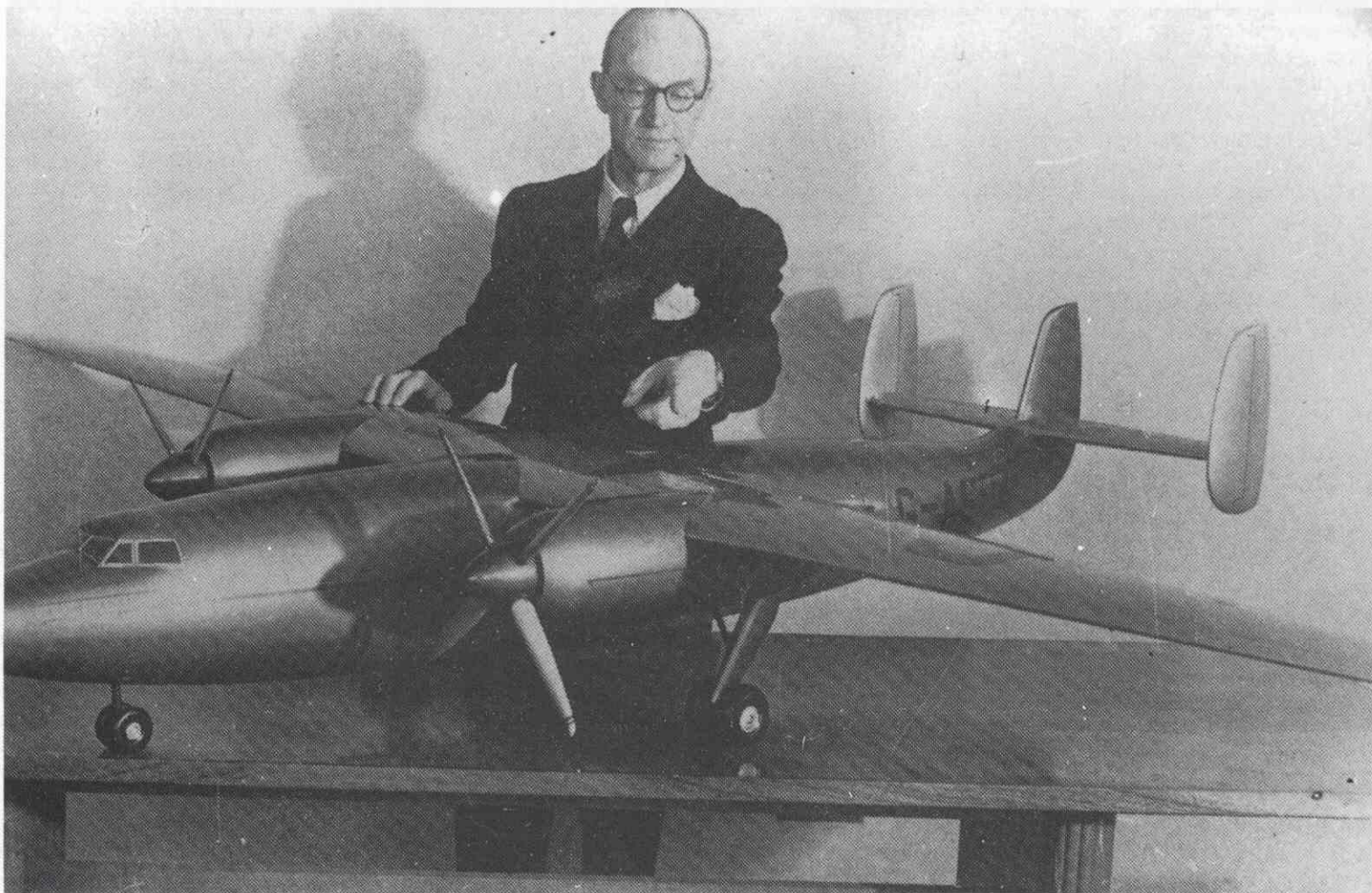
El historiador Ramón Salas, que me animó mucho en las

investigaciones sobre este suceso, comenta que el teniente coronel Yagüe, destinado en Marruecos, para decidir que el general Franco se incorporase al alzamiento no encontró mejor argumento que poner a su disposición un avión. De esta forma -copiamos a Salas- se inició una curiosa aventura, mezcla de improvisación, audacia, imaginación y desconcierto que asombrosamente saldría bien.

El avión salió del aeropuerto de Croydon (Londres) el 11 de julio de 1936, llegó al de Gando (Las Palmas) el 14 y despegó de nuevo el 18 hacia Tetuán, aterrizando en las primeras horas de la mañana del día 19 de julio en el aeródromo de Sania Ramel (Tetuán) después de dos escalas técnicas en Agadir y Casablanca.

Cuando el avión comenzó su periplo, nadie en Gran Bretaña ni en España, ni aún los promotores del vuelo, pudieron suponer su enorme importancia histórica.

Veamos cómo ocurrieron los hechos.



El ingeniero Arthur E. Hagg que diseñó el H. H. 89 "Dragón Rápido" con la maqueta del "Ambassador", uno de los aviones más elegantes de la época. (Revista Aeroplane-mayo 1985).



Prototipo E. 4 del D. H. 89 "Dragon", en vuelo en abril de 1935. A los mandos H. S. Broad, piloto de prueba de la D. H.

ANTECEDENTES.

EN febrero de 1936 se produjo en España el triunfo del Frente Popular y se admite, actualmente, como el comienzo de la preparación del alzamiento militar que condujo a una larga y cruenta guerra civil. Como consecuencia de aquel triunfo el General Franco fue destinado a las Islas Canarias.

El 24 de junio se dio curso por el General Mola, director de la conspiración militar, a la "Directiva" que se refería a Marruecos, donde se nombraba a un "prestigioso general" que habría de tomar el mando de las fuerzas de Marruecos.

Franco en Canarias no estaba convencido de que el alzamiento militar fuese la mejor solución por varias razones: la

tibieza de los altos cargos militares, las dificultades de su realización y las posibles consecuencias. El más impaciente era el teniente coronel Yagüe, "que estaba desesperado por las cavilaciones y la parsimonia del general".

Yagüe se encontraba en Ceuta a finales de Junio de 1936 y allí nació la idea de utilizar un avión para trasladar a Franco desde Canarias a Marruecos. En efecto Francisco Herrera Oria visitó a Yagüe por orden de Mola. En la entrevista se acordó enviar a Franco "una avioneta en la que pudiera llegar sin peligro a Marruecos". (3)

Herrera Oria salió de Ceuta el 29 de junio y se entrevistó con Mola el día 1 de julio en Pamplona. Le expuso el problema de la "avioneta" que Mola acogió con muchas reservas pues veía dificultades para la financiación y porque estaba

TABLA 1
"FLOTA AEREA MERCANTIL" 1936

	Airspeed "Courier"	Airspeed "Envoy"	Avro 642	Avro 652	Armstrong Whitworth "Argosy"	Armstrong Whitworth "Argosy"	Boulton Paul 71A	D.H. 84	D.H. 86	D.H. 89	D.H. "Hércules"	D.H. "Fox Moth"	H.P. 42	Monospar	Saro "Cloud"	Saro "Windhover"	Short "Scion"	Short "Calcutta"	Short "Kent"	Short "Scylla"	Spartan "Cruiser"	Miscellaneous	TOTAL
Imperial Airways	-	-	-	2	1	6	2	-	5	-	4	-	8	-	-	-	-	4	3	2	-	4	41
Aberdeen Airways	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4
Atlantic Coast Airways	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2	4
Blackpool and West Coast Air Services	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6
British Continental Airways	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Commercial Air Hire	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	2	6
Crilly Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Highland Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	5
Hillman's Airways	-	-	-	-	-	-	-	4	3	7	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	19
Jersey Airways	-	-	-	-	-	-	-	1	6	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	10
North Eastern Airways	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Northern and Scottish Airways	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Olley Air Services	-	1	-	-	-	-	-	1	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Portsmouth, Southsea, and I.O.W. Aviation	3	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7
Provincial Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Railway Air Services	-	-	-	-	-	-	-	6	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Southend Flying Services	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	4
Spartan Air Lines	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	5	1	8
United Airways	-	-	-	-	1	-	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	13
Western Airways	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5
TOTAL	3	5	1	2	1	6	2	36	16	22	4	8	8	5	1	1	3	4	3	2	9	23	166

aburrido con la indecisión de los generales, entre ellos Franco. El viernes 3 de junio, Herrera en una nueva entrevista con Mola, le propone consultar con los "exiliados" de Biarritz la posibilidad de financiar el avión. Mola le contestó:

"Bien, a otra cosa", lo que quería decir, ¡Adelante!

LA FINANCIACION Y BUSQUEDA DEL AVION.

HERRERA llegó a Biarritz el 4 de julio y comenzó unas acciones trepidantes, debidas a la urgencia; se entrevistó rápidamente con Juan March, el millonario, en el café Rolyalty. March aceptó financiar el vuelo y le pidió a Juan Ignacio Luca de Tena que le ayudase. Este se puso en contacto telefónico con Luis Antonio Bolín, corresponsal de ABC en Londres. Bolín llamó inmediatamente a Juan de La Cierva, prestigioso ingeniero inventor del autogiro, que vivía también en Londres. Las palabras de Luca de Tena a Bolín habían sido:

"Necesito que contrates en Inglaterra un hidroavión capaz de volar directamente desde las Canarias a Marruecos, si es posible a Ceuta. Si no consigues un hidro, alquila un avión corriente que ofrezca seguridad absoluta. Un español llamado Mayorga te facilitará el dinero preciso; trabaja en la banca Kleinwort. El aparato tiene que estar en Casablanca el sábado próximo, 11 de julio. Dile al piloto que se hospede en el hotel Carlton y que espere allí la llegada de un emisario que se dará a conocer pronunciando la contraseña GALICIA SALUDA A FRANCIA y le comunicará instrucciones suplementarias. Es posible que el avión tenga que seguir hasta las Canarias para recoger un pasajero y llevarlo a Ceuta. Para identificar al pasajero, el piloto establecerá contacto en Tenerife con un médico llamado Gabarda, que vive en Viera y Clavijo 52; le dará la contraseña diciendo: EL AVION HA LLEGADO. Si el emisario aludido en primer término no apareciera en Casablanca antes del 31 de julio, el piloto regresaría a Londres con su avión, sin volar a las Canarias. ¡Date prisa y muchas gracias!".

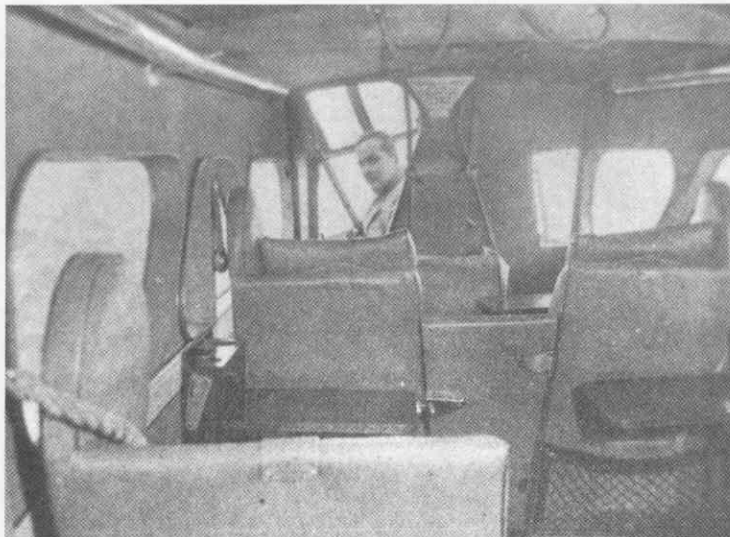
La Cierva tenía su despacho en la calle de "La media Luna" (Half Moon) e inmediatamente se puso a estudiar la forma de conseguir un avión y creemos que utilizó la información que disponía de la revista "Flight". En dicha publicación aeronáutica aparecía la Flota Aérea Mercantil (4). La composición de dicha flota se reseña en la Tabla I "Flota Aérea Mercantil". Puede observarse que existían 20 compañías que utilizaban 21 tipos de aviones, entre ellos 6 hidros. Los hidros no se podían alquilar y entre los aviones terrestres figuraban: el Airspeed "Envoy", 5 unidades en 3 compañías; D. H. 84 "Dragón", 34 en 14 compañías; 16 D. H. 86 en 4 compañías; D. H. 89, 36 unidades en 8 compañías y por último 8 D. H. "Fox Moth" en 6 compañías. Después se puso en contacto con una compañía de seguros y le consultó el problema del alquiler. Esta le recomendó la "Olley Air Services" con base en Croydon.

La Cierva llamó por teléfono a su director Gordon P. Olley y apalabró el alquiler de uno de sus aviones. Sin demora llamó por teléfono a Bolín -corría el 6 de julio- y le dijo que había encontrado un avión que lo podrían alquilar en la compañía Olley y que se encargase él de las gestiones.

La Cierva que viajó a París para entrevistarse con Luca de Tena, le comunicó a este que había encontrado un avión terrestre, no un hidro. Este quedó en consultar si servía. (5). Luca de Tena contestó al día siguiente que valía la solución propuesta.

La elección del hidro había tenido su origen en un informe solicitado por Mola a Alfredo Kindelán. Aquel le habló de buscar un aeroplano para hacer el vuelo desde Canarias a Ceuta, donde no existía aeródromo, pero sí un magnífico puerto. No es menos cierto que Kindelán propuso como alternativa un avión terrestre, caso de no ser posible el hidro. (6).

El siguiente paso nos sitúa a La Cierva y Bolín en la campiña inglesa, en Whiteland, residencia rural del comandante Pollard. Bolín había pensado que era necesario darle al vuelo



Interior del avión D. H. 89 "Dragón Rápido", G-ACYR. En la cabina el director de la compañía OLLEY AIR SERVICES LTD, Gordon P. Olley en febrero de 1936.

"OLLEY AIR SERVICES LIMITED"

La compañía Olley Air Services Ltd, había sido creada en Enero de 1934, con un capital de 6.015 libras esterlinas repartidas en 6.000 acciones de 1 libra y 300 de 1 chelín. Tenía el domicilio social en el número 10 de Smith Square, Westminster, SW1, Londres. Su objeto era establecer, operar, y mantener servicios aéreos; realizar contratos para vuelos individuales y disponer el transporte de pasajeros, bienes y mercancías por el aire. En la época de su creación, su director Gordon Pierce Olley (nacido en 1.893) era un veterano piloto de las líneas aéreas "Imperial Airways", que había volado más de un millón de millas, buen empresario y mejor deportista. Tenía en su haber más de 11.000 horas de vuelo. Prestó sus servicios en las Reales Fuerzas Aéreas desde 1914 a 1919 y después trabajó en las compañías Handley Page, KLM y en la Imperial Airways.

Pequeño de estatura y con unas energías fuera de lo común había conseguido en 1936 desarrollar una próspera compañía de alquiler (charter), uno de los negocios más difíciles del mundo. En la época que nos ocupa la flota de la Olley estaba compuesta de los siguientes aparatos:

- 1 Airspeed "Envoy", matrícula G-ABDA
- 1 D. H. 84 "Dragon", idem G-ACNA
- 3 D. H. 89 "Dragon Rapide", idem G-ACYR, G-ACYM y G-ACCT.

- 1 D. H. "Fox Moth", idem G-AAAYD.

El G-ACYR fue adquirido en diciembre de 1934; el AYCM en enero de 1935 y el ACTT en abril de 1936. Este último había pertenecido a la flota real y lo utilizó el Príncipe de Gales.

Existe un libro sobre Olley, figura mítica de la aviación civil inglesa que es autobiográfico y se titula: Un millón de millas en el aire". Su secretaria Muriel escribió los datos de su quehacer diario en una agenda y entre ellos reseña de los días en que fue alquilado el G-ACYR.

un carácter festivo para no despertar sospechas. La Cierva con esa rapidez mental que le caracterizaba, encontró la solución ideal, buscar dos o tres súbditos de su Majestad británica que sirvieran de "sombras".

A través del editor Douglas Jerrold se pusieron en contacto con un comandante retirado de nombre Pollard. Consultado éste, aceptó el volar a África y propuso le acompañasen su hija Diana y una amiga de ésta, Dorothy Watson, ambas muy jóvenes y a las cuales el viaje les pareció unas estupendas vacaciones.

Resuelto esto Bolín quedó pendiente de ir a Croydon a formalizar el contrato del avión. La noche cerró las gestiones pero los hilos todavía no estaban bien atados.

El día 9 a las dos de la tarde se encontraba Bolín en las oficinas de la "Olley" donde le enseñaron los aviones disponibles. Le ofrecieron un bimotor plateado, el hoy famoso D. H. 89 "Dragón Rapide", matrícula G-ACYR y le presentaron al

piloto capitán Bebb. Con el cheque de 2. 000 libras (unas 67. 500 pesetas de 1936) pagó el alquiler del "Dragón Rapide" y otros gastos no previstos por un total de 1. 015 libras. (7) .

El tema de la financiación del avión ha sido investigado para averiguar quien puso el dinero. Se han encontrado muros de silencio y lo que es cierto que hasta ahora nadie ha admitido la tutoría distinta a la de March. La banca Kleinwort tenía relaciones comerciales con March y se ha comprobado por documentos archivados en el Ministerio de Asuntos Exteriores (8) . Los descendientes de March manifestaron desconocer las actividades del patriarca de la familia.

En el recuadro, "OLLEY AIR SERVICES LTD" podrá encontrar el lector datos sobre esta compañía. En un artículo de próxima publicación en esta revista se describe con detalle el avión, la historia de su nacimiento, descripción técnica, características y actuaciones, incluido el grupo propulsor.

Bolín una vez cumplidos los trámites del alquiler del avión regresó a Londres. Se investigaron las andanzas de Bolín consultando los recuerdos y relatos de varios autores. En lo esencial todos coinciden e incluso el de Bebb no difiere sustancialmente de lo que hemos escrito (9) .

Hay dos detalles que conviene tener en cuenta: Bolín insistió ante Olley que quedase claro que por ningún motivo se aterrizaría en territorio español; el segundo detalle lo ha repetido Bebb varias veces y es que en el momento de la conversación de Bolín con Olley no le dio mas importancia al vuelo



Luís Antonio Bolín y Bidwell, malagueño y corresponsal de ABC en Londres. Luca de Tena le encargó las gestiones para situar un avión en Canarias. Realizó unas gestiones impecables junto con La Cierva.

que iba a realizar; se trataba para él de otro vuelo más, a los que ya estaba acostumbrado. ¡ Que ajeno estaba de que iba a participar en el primer vuelo y el más importante de la guerra civil española y que sería testigo excepcional de hechos tan trascendentales!. El vuelo quedó fijado para el día 11 de julio de 1936.

Los datos del piloto capitán Bebb se recogen en un recuadro con el título: "EL PILOTO DEL DRAGON RAPIDE".

Bolín la tarde del 9 informó a La Cierva de un seguro adicional de alto coste -diez mil libras-y no previsto, . Este le dijo que lo consultarían con el duque de Alba , el cual accedió a garantizar el 50% de su coste.

Todo preparado se le comunicó a Luca de Tena, con lo que se puso en marcha una cadena de información que llegó hasta Madrid y Canarias, donde respiraron tranquilos sabiendo que en unos días se tendría en Las Palmas o en Santa Cruz de Tenerife un aeroplano para el transporte de Franco a Marruecos.

Es admirable como las gestiones de un grupo de personas habían conseguido hacer posible lo imposible.

Muchas personas me han preguntado si se podía haber encontrado otra solución. El análisis de todas las posibilidades con medios marítimos o aéreos aparece en las páginas del libro citado (10) .

Ahora ya estamos en condiciones de pasar a otros escenarios y la acción se va a trasladar desde las frías brumas de la

EL PILOTO DEL DRAGON RAPIDE

Cecil Williams Henry Bebb (en adelante Bebb) nació el 27 de setiembre de 1905 y después de realizar sus estudios primarios, entró a servir en la RAF (Reales Fuerzas Aéreas) en 1921, donde alcanzó el grado de sargento-piloto.

En 1931 efectuó el curso de instructor de vuelo y posteriormente prestó sus servicios como piloto civil en la "Southern Aircraft Ltd". En 1933 fué contratado por Alan Cobham el celebre piloto británico y con el "circo" viajó a numerosos países entre ellos, Africa del Sur.

En 1935 fué contratado por la Olley Air Services Ltd, donde fue elegido para el importante vuelo del Dragón Rapide. La revista "Flight" del 16 de julio de 1936, dio cuenta de la salida del vuelo de Croydon rumbo a las Islas Canarias, calificándolo de "misteriosa misión".

Tenia una gran experiencia pues había realizado en la fecha que nos ocupa numerosos vuelos por toda Europa e incluso estuvo en Madrid, donde le ayudó el Marqués del Merito a solventar ciertas dificultades de su plan de vuelo.

Interesado por este vuelo tan singular, el autor de este artículo se desplazó a Londres en 1980 y concertó una entrevista con el capitán Bebb, pues se había cartearado con él varias veces.

Vivía en un hotelito cerca del aeródromo de Croydon donde tantos años había prestado sus servicios. Estaba retirado pero se mantenía en un excelente estado de salud.

Llegado a las proximidades de su casa, un perro nos recibió con unos ladridos y poco entusiasmo. Bebb nos presentó

a su esposa Dods y le entregamos una botella de vino de mi tierra , manzanilla.

Su sala de estar atiborrada de libros y recuerdos daba a un jardín lleno de flores. Nos enseñó la foto que le había dedicado el general Franco, cuando le concedieron la medalla del mérito aeronáutico.



Le relaté mis investigaciones y me manifestó que era digno de felicitación. Al interrogarle sobre algunos detalles se evadió con el pretexto de estar escribiendo sus memorias.

"Yo no supe que era un vuelo tan importante -me dijo- hasta que volví a Inglaterra a finales de Julio. Para mí era un vuelo más. Siempre me sorprende el interés que despierta este vuelo."

"No confíe demasiado en el libro de Bolín, es dramático y fantástico y entiendo que no debe dejarse llevar por su fluida prosa".

"Los datos técnicos, avión ruta, cronología. . . que me presenta creo que son correctos".

"Desde el año 1957, no he vuelto a tener contacto con las autoridades españolas, excepto cuando el agregado aéreo en Londres , en 1969, me solicitó un resumen del vuelo."

El autor mantiene desde hace años correspondencia con este famoso piloto y poco a poco me ha ido contando su versión del vuelo. Debido a esto hoy se puede disponer de una historia del vuelo muy acercada a la realidad".

Su última carta es un resumen del vuelo que refleja lo que él pudo captar. Es muy de agradecer.



El avión "Dragon Rapide", G-ACYR, el gran protagonista del histórico vuelo. Esta es una de las escasas fotografías del avión en vuelo

"pérfida Albión" hasta llegar a las ardientes arenas de un aeródromo perdido en el desierto, y así continuar hasta el ventoso aeródromo de Gando.

Para ayudar al lector a seguir las incidencias habidas hasta el 11 de julio en un recuadro titulado "DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS" se resumen las mismas.

DESPEGUE .

EL día 11 de julio de 1936, el avión "Dragón Rapide" se encontraba estacionado cerca de la puerta de salida del edificio terminal del aeropuerto de Croydon. Se empezaba a notar la actividad a pesar de que el reloj marcaba las 6:30 de la mañana.

El mecánico John Rice repasaba en el avión los últimos detalles y el radiotelegrafista, Bryers (?) , probaba la radio. El piloto Bebb se encontraba en las oficinas centrales completando el plan de vuelo. Miraba de vez en cuando al "hall" para ver si habían llegado los pasajeros. Volvió a comprobar las cartas de navegación y meteo.

La carta meteo que el lector puede contemplar como documento único -gracias al meteorólogo Sanz Vega-señalaba una zona de bajas presiones centrada en el mar del Norte. Llovía en el centro y sur de Francia, así como en la costa inglesa. El centro de altas presiones se encontraba en Azores. En España llovía en el Cantábrico. Vientos del NO. y mucha fuerza en el Golfo de Vizcaya. Santander y San Sebastián daban lluvia. El vuelo hasta Burdeos no sería bueno.

En un recuadro se indican los cálculos de pesos y actuaciones del G-ACYR para el vuelo.

A las 6:30 se presentaron en el aeropuerto Juan de La Cierva, Luis Antonio Bolín y su esposa Mercedes Saavedra. Esta última se encargó de atender a los Pollard y a Dorothy Watson.

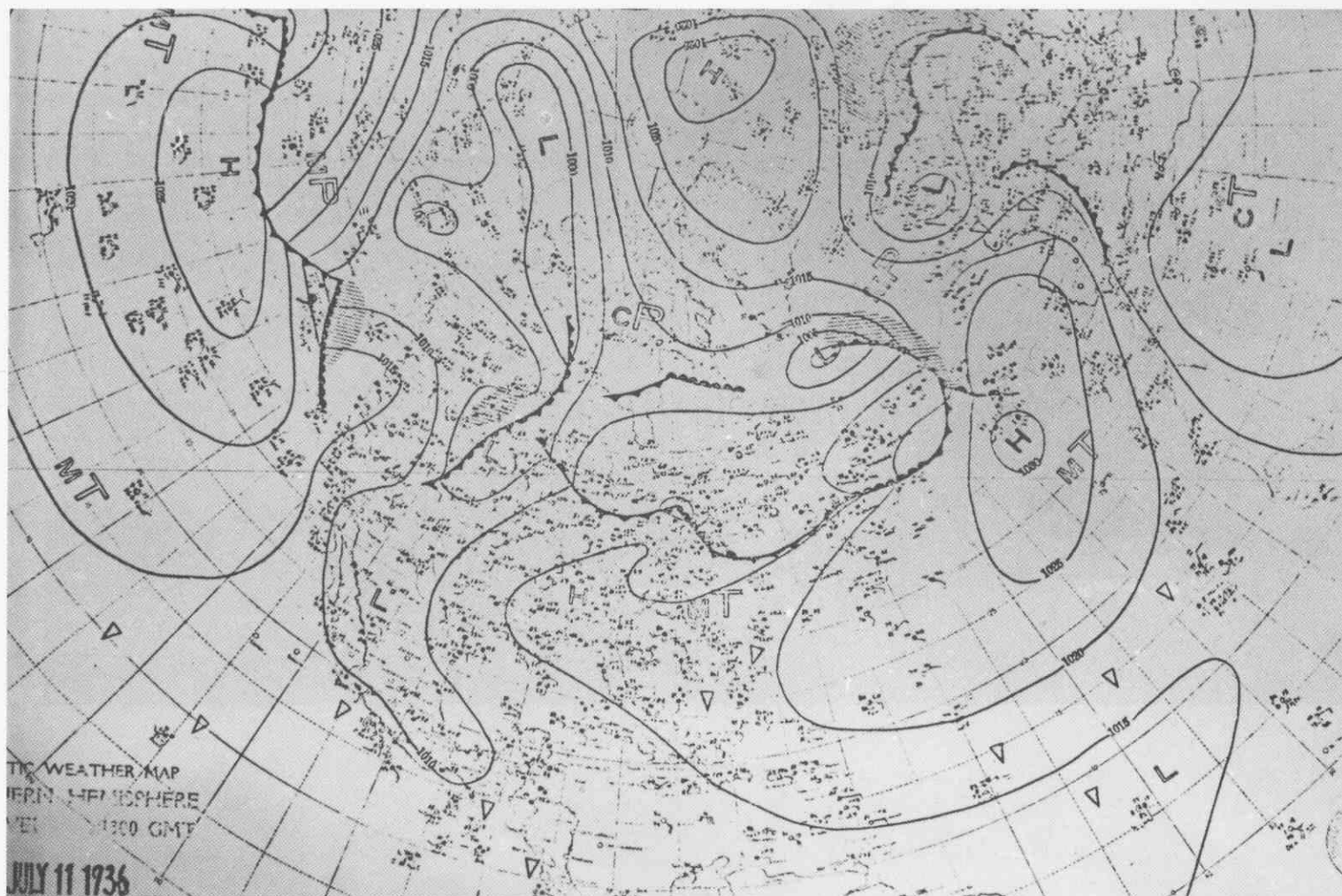
Bolín permaneció en el coche charlando con La Cierva. A las 7 el piloto avisó a los pasajeros de que todo estaba preparado.

Pasados los trámites reglamentarios se dirigieron al plateado bimotor y se acomodaron en los asientos. La mujer de Bolín y el ingeniero La Cierva, se despidieron de ellos.

Los motores se pusieron en marcha y las hélices se convirtieron en dos discos plateados. ¡ Fuera Calzos! . La torre dio pista libre y el avión tambaleándose empezó a moverse. Una pausa para comprobar motores y el aparato comenzó a correr por la hierba llena de rocío. A poco el campo se convirtió en una mancha verde . Hora 07:15.

DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS

Fechas (Julio)	Lugar	Acontecimiento
4	Biarritz	Entrevista de Herrera con March.
4	Biarritz	March encarga gestión a Luca de Tena.
5-16:00	Biarritz	Luca de Tena telefona a Bolín.
5-17:00	Londres	Bolín telefona a Juan de La Cierva.
5-18:00	Biarritz	Luca de Tena habla con Bolín.
5-20:00	Londres	Bolín habla con La Cierva.
5-21:00	Londres	Reunión La Cierva/Bolín.
6	París	Luca de Tena habla con La Cierva.
6-12:00	Londres	La Cierva encuentra avión y se lo dice a Bolín. Este visita Olley en Croydon.
7	París	Reunión La Cierva/Luca de Tena.
8	Madrid	Herrera Oria comunica a Luca de Tena avión terrestre vale.
8	Londres	Luca de Tena comunica a La Cierva aceptación avión.
8-20:00	Londres	Reunión con Pollard en casa de este.
9-09:00	Londres	Bolín visita la banca Kleinwort.
9-11:00	Londres	Entrevista Pollard-Bolín. .
9-14:00	Londres	Bolín visita a Olley en Croydon
10-17:00	Londres	Entrevista La Cierva-Bolín con el duque de Alba.
11-06:00	Londres	La Cierva lleva a Bolín a Croydon.
11-07:15	Londres	Despegue del G-ACYR con Bolín, Bebb y dos tripulantes.



Carta meteorológica del día 11 de julio de 1936 donde puede observarse el área de bajas presiones (L) y que dio lugar a lluvia intensa y escasa visibilidad en la etapa Londres-Burdeos.

El avión viró hacia la derecha y puso rumbo a la costa francesa. Empezó a llover y el agua a golpear con fuerza el parabrisas. La visibilidad se redujo. El radio comunicó a Bebb que llovía en Burdeos y la visibilidad era muy reducida. A las 10:30 el avión se posó en el aeropuerto de destino, Teynac en Burdeos, levantando las ruedas grandes sábanas de agua. Un grupo de personas se dirigió con presteza al avión. Al bajar los pasajeros se vieron rodeados por Luca de Tena, el marqués del Mérito y el duque de Santoña, acompañados por Fernando Zarco y el aviador Gandara, este último francés y casado con la hija del marqués de Ivanroy. Vivía en Biarritz y era miembro del aeroclub Vasco.

Ocuparon varias mesas de la cafetería y Bebb fue consultado por si podía llevar otro pasajero, ya que el marqués del Mérito-en adelante Mérito-tenía que volar a Casablanca. Se arregló el asunto mandando el mecánico por vía aérea a aquella población.

Las instrucciones de Luca de Tena a Bolín no habían cambiado y debían esperar en Casablanca un emisario que tomaría la decisión de continuar el vuelo a Canarias para recoger un pasajero y llevarlo a Marruecos.

Terminado el frugal refrigerio y reposado el avión, éste despegó rumbo a Portugal-recuérdese que se había estipulado que no se aterrizaría en territorio español-a Oporto. La meteo no era buena, soplabla viento fuerte del NO. y la ruta de 800 kilómetros, no se presentaba fácil.

El ruido de los motores se mezcló con los adioses y el avión tomando altura se dirigió a su destino en Portugal.

SEGUNDA ETAPA: BURDEOS-OPORTO.

LA primera hora de vuelo transcurrió sobre un mar azul y un cielo claro pero cuando avistaron la costa española, vieron con sorpresa las negras nubes que cubrían esta. Bebb

aumentó la altitud de vuelo, ya que la carta señalaba montañas-Picos de Europa-de 2500 metros de altitud. El parte daba lluvias en Santander. Después de pasar esta población el avión encontró condiciones de vuelo muy desfavorables; nubes, lluvia y fuerte viento lo que les desvió hacia la llanura castellana. Bebb no lo dudó y como no sabía exactamente donde estaba puso rumbo a Biarritz.

Bolín aprovechó este incidente 21 años más tarde, para emocionar al lector con todos los ingredientes de una novela de terror, con el añadido del peligro de choque con el Naranco de Bulnes-era el Naranco, el otro monte se encuentra al lado de Oviedo-una inocente fantasía para los que hayan volado por esa zona.

El capitán Bebb demostró, no cabe duda, un gran sentido común teniendo en cuenta que le habían impuesto la condición de que por ningún motivo debía aterrizar en España y desconocía exactamente dónde estaba. Debió tomar la decisión a la 13:30 horas y alcanzó Biarritz sin problemas a las 14:45.

Los pasajeros fueron objeto de grandes



El marqués del Mérito, José López de Carrizosa, que se unió a los pasajeros del Dragon Rapide en Burdeos. Hombre clave en las gestiones posteriores en Tánger. Financió una avioneta por si el avión inglés no podía aterrizar en el Marruecos español.



El mal tiempo obligó al G-ACYR, en ruta a Portugal, a volver a Biarritz donde aterrizó para repostar el 11 de julio. Reginald Jouhaud encontró esta foto del avión en el aeropuerto de Parma.

atenciones por parte del personal del aeropuerto e invitados por el Aeroclub Vasco en cuyo restaurante les atendió Alan Pierre.

Mis investigaciones naturalmente me condujeron a visitar el aeropuerto de Parma (Biarritz) y el personal que me atendió no recordaba nada del vuelo. Fue uno de paso sin más historia. Las cosas se aclararon cuando conocí a Reginald Jouhaud, que es la persona que ha contribuido a aclarar el paso del G-ACYR por Biarritz. Fué confirmado el paso por un testigo y el archivo del aeroclub y además envió una foto del avión en el aeropuerto, en el mes de julio, una de las pocas que existen.

Dos horas después del aterrizaje el avión puso rumbo a Oporto, hora 16:45.

TERCERA ETAPA:BIARRITZ-ESPINHO.

MÉRITO, que había cursado nociones de pilotaje en Francia, adquirió unas cartas aeronáuticas en Biarritz para ayudar en la navegación. El vuelo transcurrió esta vez sin incidentes dignos de mención hasta el final del mismo. Bebb

estuvo buscando el aeropuerto de Oporto en condiciones muy precarias pues casi había anochecido. En uno de los viajes acertó a ver un campo de aviación y sin pensarlo dos veces, con las ultimas, luces aterrizó. Eran las 20:15 horas. Pronto se dieron cuenta del error pues fueron cercados por personal militar. Habían aterrizado en el campo de Espinho perteneciente a la Fuerza Aérea portuguesa. Este campo estaba situado a 18 kilómetros de Oporto y a 3 de Paramos, había sido inaugurado en 1932. El jefe era el capitán Oliva. Como una de las cosas que hacía bien Bolín era negociar, no sabemos cómo, pero se las arregló para que los militares los dejaran marchar a la mañana siguiente.

Este campo fue visitado por el autor de este trabajo siguiendo las huellas del avión. Con el jefe del Aeroclub repasamos los archivos y la prensa local; poco a poco fuimos conociendo la historia de este enclave, otrora militar y en 1982, un magnífico campo civil de gran importancia turística.

No nos sorprendió la falta de huellas del paso del avión y por tanto las unicas evidencias son el relato de Bolín y la cartilla de vuelo del capitán Bebb.

En la luminosa mañana del 12 de Julio el avión despegó de Espinho y se dirigió al sur.

CUARTA ETAPA:ESPINHO-ALVERCA (LISBOA) .

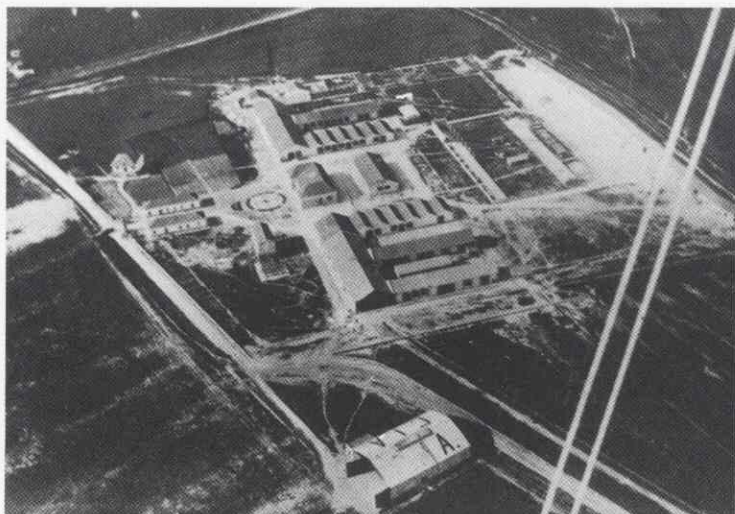
EL tiempo era perfecto para volar y el aire estaba tranquilo pues eran las nueve cuando las ruedas abandonaron la tierra. El mar a la derecha de la ruta era como un cristal azul verdoso. La ría de Aveiro pasó lentamente bajo las alas del bimotor y los pasajeros se distraían con el soberbio paisaje. Bolín y Mérito comentaban el pasado y planeaban el futuro. Al pasar sobre Figueira da Foz fué inevitable buscar la dulce Coimbra, que había merecido el nombre de la "Atenas portuguesa".

Cuando faltaban 20 minutos para el aterrizaje vieron el río Tajo y sin apenas transición, las típicas colinas que rodean Lisboa, la "última ciudad mediterránea a orillas del océano".

A las 10:10 apareció inconfundible el aeropuerto de Alverca bien conocido por Bebb. El avión puso las ruedas en el suelo y siguiendo lo que era costumbre habitual, fué cargado de combustible y aceite y preparado para el próximo despegue.

Acompañados de las chicas y Pollard, Mérito y Bolín salieron para Lisboa dejando a Bebb y al radio al cuidado del pre-

DATOS DE RUTA Y ESCALAS. CANARIAS-MARRUECOS ESPAÑOL Julio de 1936			
FECHAS	18	18	19
DISTANCIA (KM)	630	290	325
DATOS AVION:			
Peso vacío (kg)	1510	1510	1510
Combustible (kg)	262	262	262
Aceite (kg)	30	30	30
Pasaje (kg)	385	385	462
Equipo (kg)	47	47	47
Equipajes (kg)	100	100	120
Peso despegue	2134	2134	2211
Aterrizaje	16:55	21:00	07:00
Tiempo en ruta		2:05	2:00
Piloto	Bebb	Bebb	Bebb
Mecánico	Bryers	Bryers	Bryers
Pasajeros	Franco	Franco	Franco
	Salgado	Salgado	Salgado
	Villalobos	Villalobos	Villalobos
			Bolín



Aeropuerto de Alverca (Lisboa), el segundo portugués por donde discurrió el avión *Dragon Rapide*. En Lisboa, Mérito y Bolín se entrevistaron con el jefe del Movimiento, general Sanjurjo, en su villa de Estoril.

ciado avión. Mérito y Bolín querían hablar con el jefe del futuro alzamiento, el general Sanjurjo, informarle del vuelo y sus objetivos.

El general se encontraba exiliado en Portugal y vivía con su familia en Villa Leocadia, en Estoril. En esta finca se entrevistaron los españoles con Sanjurjo, le pusieron al corriente de la situación y recibieron la conformidad del general que creía importante que Franco se pusiese al frente de las tropas de Marruecos.

Cumplidos estos extremos volvieron al aeródromo donde ya estaban esperando Pollard y las chicas. Al capitán Bebb en un aparte le comunicaron que seguirían a Casablanca, probablemente continuaría a Marruecos con Pollard y ayudaría a identificar al misterioso emisario.

RUMBO A CASABLANCA.

A las 16:15 de la calurosa tarde despegó el infatigable avión y pronto apareció la costa española. Huelva fué pronto una mancha y siguió un desfile, el de las blancas arenas de Sanlúcar donde moría el río Guadalquivir, el Estrecho de Gibraltar y las costas de Africa.

Cuando la tarde declinaba el avión sobrevoló Larache una de las ciudades más misteriosa y evocadora. Las torres blancas de los morabes rompían la monotonía de las murallas

dormidas desde hacía siglos. Pronto en el horizonte apareció Casablanca con sus 200.000 habitantes y su fisonomía europea. Su aeródromo, Cazes, se encontraba a 6 kilómetros al sur. Al filo de las 20:30, tras tres horas y media de vuelo, el avión se posó en el suelo.

Bien protegido el avión en uno de los hangares, pasajeros y tripulantes se dirigieron en unos "taxis" a la ciudad para alojarse en el hotel Carlton donde tenían reservadas unas habitaciones. A la mañana siguiente Mérito, Bolín, Pollard y Bebb se reunieron para desayunar y preparar planes. Las chicas se fueron a hacer turismo y el mecánico a Cazes a revisar el avión.

Bebb manifestó que quería prescindir del radio y Pollard lo arregló con el cónsul y lo enviaron a Londres. (11). Según Bebb, "el radio había sido contratado para este vuelo pues normalmente no lo necesitaba. Fué una persona totalmente inútil y les comuniqué a Bolín y Pollard que le relevaría de su trabajo. Le envié al cónsul británico que lo devolvió a Inglaterra".

En la tarde del 13 de julio le llegó al grupo la noticia del asesinato de Calvo Sotelo, lo que hizo cambiar todos los planes, pues los acontecimientos se precipitaban. Decidieron que el avión no podía esperar al emisario y debía seguir a Canarias. Le entregaron escrita la contraseña a Pollard y a Bebb le dijeron que saldría el 14 para Canarias. Mérito se marcharía a Tanger para actuar de enlace y Bolín se quedaba inexplicablemente en Casablanca, cosa que nunca se entendió y su explicación no resiste un análisis serio. Bolín, no cabe duda, con su conocimiento del inglés y su habilidad de gestión, hubiese resuelto numerosos problemas. Así lo piensan los que intervinieron en el vuelo y el autor de este trabajo.

En Tenerife, Franco enterado de lo de Calvo Sotelo ya no tuvo un momento de duda y por medio de su enlace envió a Mola un comunicado, aceptando sin más su participación en el movimiento. La decisión rápida e irrevocable fué acompañada por ordenes de sacar dos billetes para su esposa e hija para El Havre (Francia) (12) y que se indagase dónde estaba el misterioso avión, que le llevaría a Marruecos.

A la mañana siguiente cumplidos en el aeropuerto de Casablanca los trámites de rutina, el "Dragon Rapide" despegó a las 7:55 de la mañana con rumbo sur. Mérito salió en línea regular aérea hacia Tanger, desde el mismo lugar.

El paisaje desde el avión fué cambiando gradualmente hasta alcanzar las desoladas extensiones del desierto. La Alcazaba de Agadir rompió la monotonía y la vida volvió a extinguirse después. Unas colinas anunciaron la llegada del enclave español de Sidi Ifni y otra vez la terrible desolación de las arenas, se enseñoreó de la vista de los pasajeros. En el interior de la cabina parecía percibirse la sensación de absoluto silencio de la tierra muerta. Eran cerca de la doce cuando se avistó Cabo Yubi con su aspecto desolado y triste, su fuerte y sus edificaciones, así como varios centenares de mugrientas "jaimas". La torre del radiofaro daba una nota de civilización. (13).

Casi toda la guarnición acudió al pie del avión, un acontecimiento que rompía la terrible monotonía diaria. El cabo Guetera atendió el abastecimiento. Hoy capitán retirado en Canarias, recordaba la llegada del avión:

"... en cuanto al Dragon Rapide puedo decirle que yo mismo le suministré la gasolina para continuar el vuelo a Las Palmas. No se habían tenido noticias de su llegada y este detalle al no cumplirse pudo alertar al capitán Burguete, jefe de la guarnición y recelase algo anormal.".

"La tripulación y pasajeros estuvieron invitados en el pabellón de oficiales y tomaron un pequeño refrigerio y en este corto intervalo hasta el despegue no creo se alertase a Madrid como relató Bolín- y se diese orden de detener el avión en Canarias. ... lo probable era que se hubiese retrasado el mensaje preceptivo desde Casablanca. ...". (14).

Bebb comenta en su carta (15) que el jefe de la guarnición le pidió el permiso de aterrizaje y que contestó que no lo ha-

bía solicitado por creer que Cabo Yubi era aeropuerto abierto al tráfico civil. La verdad es que este campo de aviación tenía un "status" especial que hacía necesario dicho permiso. Bebb le contestó que lo arreglaría en Las Palmas, lo cual fue aceptado.

El avión despegó a las 13:30 y después de una travesía sin incidentes, aterrizó en el aeropuerto de Gando a las 14:40 horas.

Bebb describió la llegada. "pedí a las autoridades si se podía reabastecer el avión y guardarlo en el hangar. Esta era la práctica normal, pues se pasaba la policía y aduanas y podíamos despegar de nuevo en unos quince minutos. Pedimos un taxi y nos dirigimos a Las Palmas, al hotel Metropole".

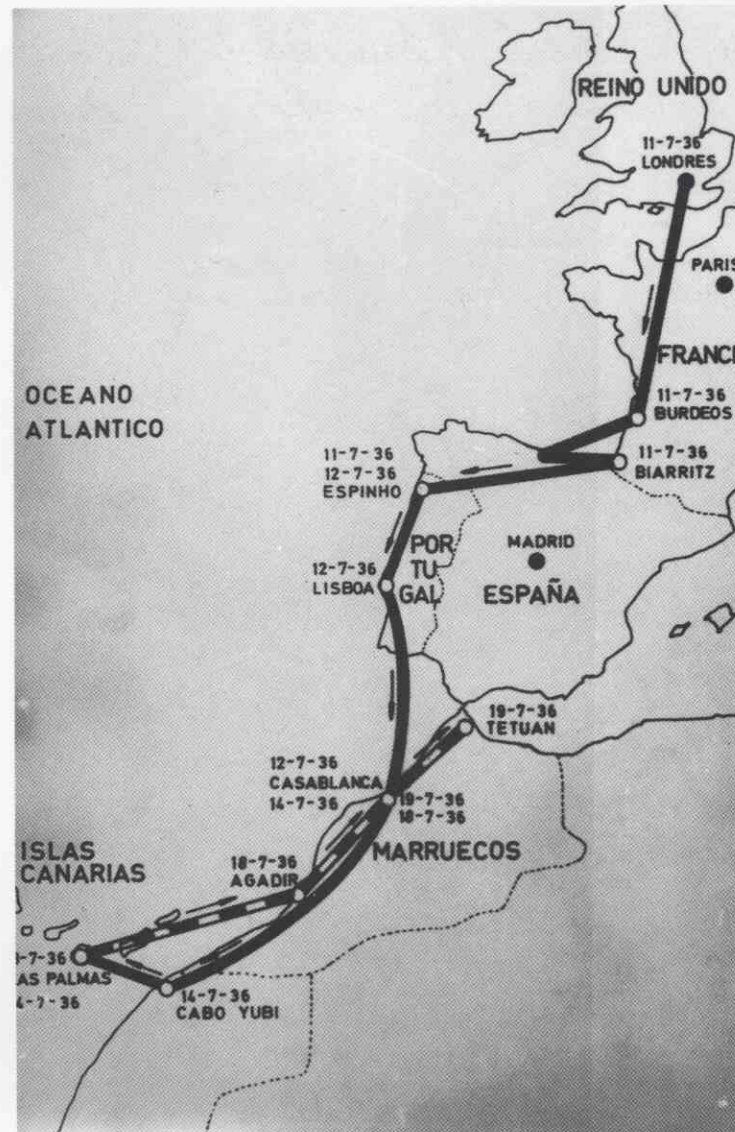
Al día siguiente Pollard y las dos chicas se encontraban en Tenerife, habiendo realizado el viaje nocturno en el "correillo".

AVENTURAS EN CANARIAS.

POLLARD y las chicas tomaron un taxi y dieron la dirección de la clínica Costa, en Viera y Clavijo 52, donde debían entregar el mensaje que les había dado Bolín. A las 7:30 fueron recibidos por el teniente coronel médico Gabarda que recogió el mensaje-no sin dificultades idiomáticas- y lo entregó al teniente coronel Franco Salgado-Araujo, -en adelante Salgado-ayudante de Franco y primo de este. (16) .

Pollard estuvo alojado en el hotel "Pino del Oro", donde le visitó un oficial español, al que informó que el avión esperado estaba preparado desde el día anterior en el aeropuerto de Gando para despegar en cualquier momento. No se eligió Los Rodeos por sus frecuentes nieblas que entorpecían los vuelos.

Salgado comenta en su libro (17) la retención de la documentación del avión en Cabo Yubi. Este punto lo aclaró Bebb posteriormente, pero en ese momento Salgado lo aprovechó para no despertar sospechas. Un avión sin documentos no podía volar.



Recorrido del avión Dragon Rapide. Despegó a las 14:00 de Gando rumbo a Agadir el 18 de julio de 1936. De pasajeros iban el general Francisco Franco, el teniente coronel Salgado y el teniente piloto de aviación español Villalobos.



El teniente piloto Antonio Villalobos Gómez, con muchas horas de vuelo por nuestras posesiones, fue seleccionado por el general Orgaz para acompañar al general Franco en el vuelo de Las Palmas a Tetuán. Murió un año después combatiendo en el frente de Asturias. Se había presentado a Orgaz en la madrugada del 18 de julio.

Salgado pensó en otros problemas. El primero era cómo podía Franco trasladarse a Las Palmas sin despertar sospechas. La muerte por accidente del general Balmes, gobernador militar de Las Palmas, resolvió el problema. Se ha especulado sobre lo providencial de este suceso al cual incluso se le tachó de asesinato. Nada mas lejos de la realidad y se puede demostrar sin lugar a dudas que el General Balmes se hirió de muerte en el campo de tiro de la Isleta donde había ido para hacer ejercicios con armas (18) .

Franco solicitó permiso a Madrid, al Ministerio de la Guerra, para presidir los funerales del general Balmes y así se pudo encontrar el 17 de Julio a las 8:30 en Las Palmas.

El segundo problema era la documentación para un viaje por el extranjero-Marruecos francés-. Este extremo se resolvió con la colaboración de un diplomático español, Sangroniz, que le prestó su pasaporte.

En Las Palmas, Franco la mañana de su llegada revistó la compañía de honores en el puerto de la Luz, donde había atracado el vapor "Viera y Clavijo", el "correillo", en el que había viajado con su familia y séquito. En el mismo barco viajaron Pollard, su hija Diana y su amiga Dorothy.

Terminado el sepelio del general Balmes, Franco y su séquito volvieron al Hotel "Madrid", situado en la plaza de Cairasco. Mientras, el alzamiento estaba en marcha desde la madrugada del mismo día (19) .

En Madrid el 18 de julio se desarrolló de una manera poco habitual y lo resumió Constanza de la Mora, nieta de Romanones, separada de un hermano de Bolín y casada por lo civil con Hidalgo de Cisneros. (20) . Este le dijo : "los traidores

ENCUENTRO DE AVIONES

El Fokker 20-1 se encontraba el 18 de julio en misión de abastecimiento al pozo de Auhaifrit, en donde acampaba una sección nómada. En vuelo recibieron un radio de Cabo Yubi ordenándoles se dirigiesen a Villa Cisneros para repostar y volver rápidamente a aquel aeródromo. El alférez Arija piloto del avión aterrizó en Cabo Yubi a las 11 horas. Las órdenes eran repostar y salir para Madrid. Los Fokker 2 y 3 habían ya salido con el mismo destino. Estos últimos aterrizaron en Agadir a las 11:30, repostaron y a las 12 despegaron. Llegaron a Sevilla al caer la tarde.

El alférez Ureña, jefe accidental de Cabo Yubi le comunicó a Arija que volaría en el avión. Arija aceptó aunque continuando de primer piloto. Ambos jefes intentaron sumar Cabo Yubi al movimiento pero por la premura del tiempo no lo consiguieron. La guarnición, se supo después, había sido alertada por el capitán Burguete que se vigilase a Ureña por sus ideas, favorables a un alzamiento.

De mecánico fue en el avión Angel González y de tripulantes, aparte de Arija y Ureña, el sargento piloto Ananias San Juan y el sargento radio Marcos. Al alférez Lopez Garro le negó el permiso Ureña, porque no le ofrecía confianza.

Según uno de los tripulantes, cuyo nombre silencio a petición suya, el avión despegó a las 12:30 rumbo a Agadir, aterrizando a las 15:00 aproximadamente, teniendo en cuenta su velocidad de crucero de 180 kms/hora y el viento dominante.

En Agadir Ureña y Arija fueron al barracón de tripulaciones que conocían de sus frecuentes viajes. Los demás permanecieron ayudando al reabastecimiento del avión, que había que hacerlo a mano. Se tardaba en esta tarea una hora.

El avión despegó hacia las cuatro y cuarto. No se recordaba que hubiese aterrizado un avión inglés y se colocase al lado porque hubiese despertado mucho interés. Tampoco lo comentaron ninguno de la tripulación.

El G-ACYR pilotado por Bebb aterrizó en Agadir a las 16:55 y Bebb no recuerda nada de que hubiese un avión español.

Dado el horario de los dos aviones, no es extraño que 20 años después se especulase sobre ello.

de Marruecos habían sido detenidos". Eran las cuatro de la tarde y el calor intenso había dejado vacías las calles. El pueblo seesteaba.

La acción en Las Palmas fue tan trepidante y tan llena de pequeños sucesos que infinidad de historiadores se perdieron en esa intrincada selva de acontecimientos. . . . , la verdad salió con enormes esfuerzos y como resultado de unas investigaciones contrastadas.

El día 15 el piloto Bebb se dedicó a descansar. El 16 a las tres de la tarde le interrumpieron la "siesta" y el capitán Lucena, enviado del general Orgaz, le interrogó sobre el avión llegado a Las Palmas. Bebb le dijo que venía con unos turistas. Lucena le conminó que se vistiera y fuese a la Catedral donde le esperaba un coche porque la autoridad militar le quería hablar. Bebb fué llevado a Tafira donde conoció al general Orgaz. Este le dijo que estaba esperando un avión de Londres. Bebb le contestó que no podían ser ellos porque sus clientes venían a estudiar el cultivo del tomate. Era asunto de ellos el decidir los vuelos del avión. Esto confirma como el general Orgaz, al no estar seguro de la disposición del avión inglés, requisase un "Junker" y así tener preparado otro medio de transporte para el general Franco. Este extremo se documenta en el libro (19) .

Bebb el 17 por la mañana le explicó a Pollard las incidencias habidas durante su ausencia y decidieron visitar al cónsul británico, Mr. Head. Este quedó en aclarar las cosas con Franco. Por la tarde nuevamente visitó a Bebb otro militar y le enseñó el mensaje que estaban esperando. Se lo comunicó a Pollard y decidieron visitar al general Orgaz. Junto con el emisario se trasladaron de nuevo a Tafira, al chalet de Bonny, que avisó al general que se alojaba en el hotel "Los Frailes". Se aclaró la situación, se discutieron las alternativas del vuelo a Canarias, entre ellas que a pesar de los depósitos suplementarios el avión no tenía autonomía suficien-

te para ir sin escalas a Marruecos. Pollard y las chicas no tenían cabida en el vuelo y se acordó que regresasen por vía marítima a Inglaterra. Este extremo se comprobó y efectivamente volvieron a Inglaterra el 24 de julio.

La noche del 18 de julio fué trepidante y a Bebb le despertaron unos insistentes golpes en la puerta de su habitación. Al abrir se encontró a Bonny, al capitán Gil de León y al teniente Logendio, ambos del séquito de Franco. En correcto inglés le dijo Bonny:

-¡ Be prepared!, ¡It is time!. (Prepárese , ha llegado el momento) .

"Avisé a Pollard y al mecánico-cuenta Bebb- y salimos con prisa en auto a la comandancia militar. Nos dejaron en una habitación. Hubo muchas idas y venidas de gente y alguien de vez en cuando abría la puerta y miraba. El consul inglés oportunamente nos proporcionó el desayuno que ya tardaba".

En Tenerife se había recibido a altas horas de la noche por telegrama que las tropas de Marruecos se habían alzado en armas e inmediatamente se comunicó a Las Palmas y el comandante García González se personó en el hotel Madrid y entregó una copia del telegrama a Franco. Este se trasladó rápidamente a la comandancia con su esposa, su hija y su séquito. Allí se hizo cargo de la situación y empezó a dar ordenes a fin de sumar Las Palmas al alzamiento, extremo que no se produjo hasta mediada la mañana del día siguiente porque la guardia civil, la de asalto y el gobernador civil no estaban conformes con la sublevación militar.

El general Orgaz y Franco comentaron el vuelo a Marruecos y el primero le propuso incorporar un piloto español en el avión para ayudar en el vuelo. El teniente Villalobos que se había presentado a primeras horas fué avisado. Este marchó rápidamente a su casa, recogió la maleta y se despidió de su esposa para una misión de transporte de correo a Tenerife. El teniente Antonio Villalobos Gómez conocía como nadie el territorio que tenían que sobrevolar. (20) .

Dos compañías de tropas intervinieron en esos momentos tan difíciles. Una ocupó los centros neurálgicos de Las Palmas y la otra se desplazó a Gando para proteger el preciado bimotor. Ramon Pando destituido jefe del aeropuerto fué restituido en su cargo. En Gando el personal militar estuvo como dos horas incomunicado.

Bebb y el mecánico , a las 12 horas fueron llevados con escolta al aeropuerto donde encontraron el avión fuera del hangar y preparado para despegar en cualquier momento.

A las 13:30 el remolcador "España", en el cual se había embarcado Franco en Las Palmas, apareció en la bahía de Gando y largando un bote se aproximó a la rampa varadero. Un marinero sacó a Franco en hombros (21) .

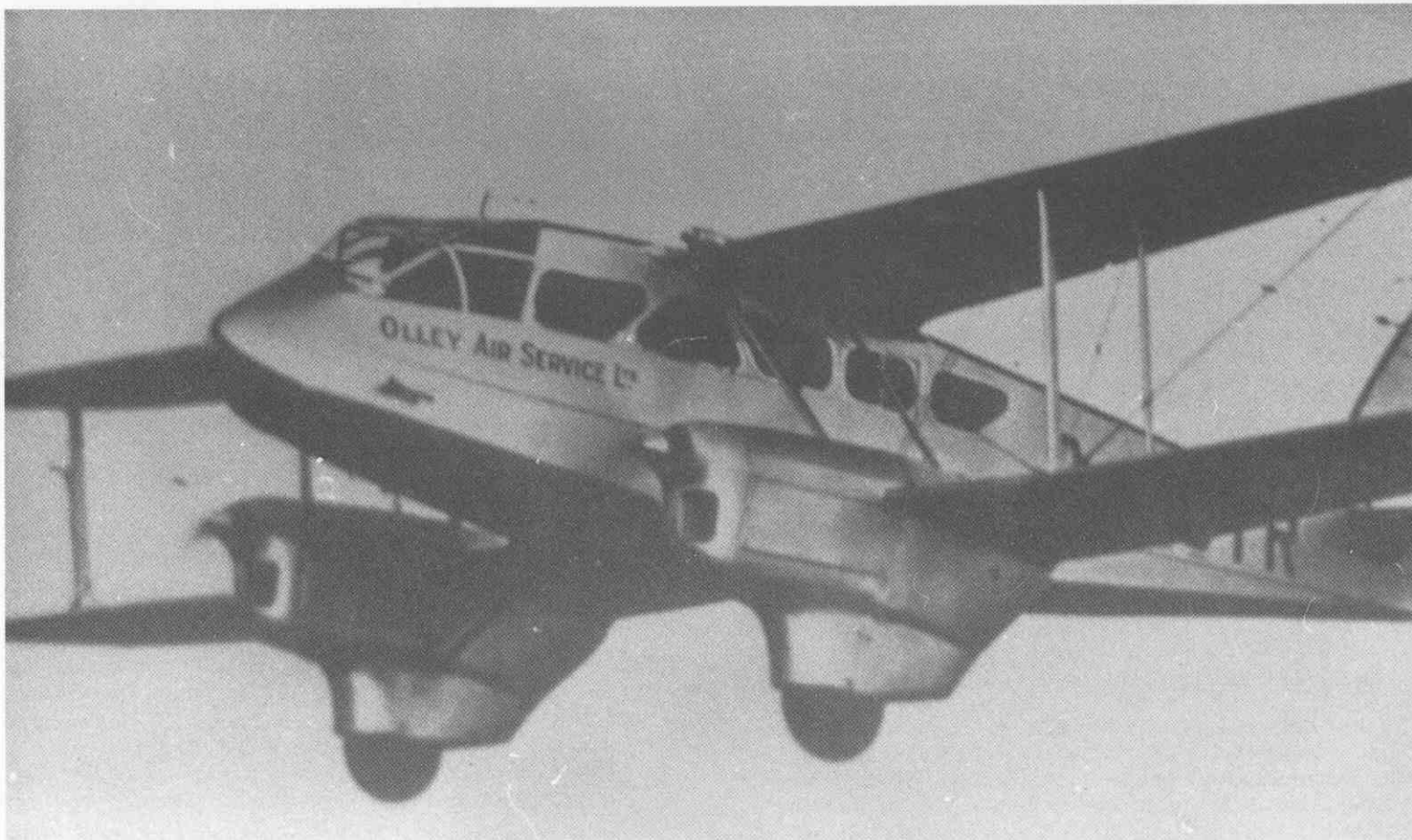
En Casablanca Bolín recibió una comunicación de Mérito desde Tanger, que le informó del alzamiento y de los posibles campos de aterrizaje del Dragon Rapide, que se esperaba despegaría de Gando el 18 de julio. Bolín decidió que el aeropuerto de Cazes era el mejor lugar donde esperar los acontecimientos. Se despidió del hotel, arregló el alojamiento para los pasajeros del avión en un lugar más discreto y en taxi se dirigió al aeropuerto.

DESPEGUE HACIA LA HISTORIA.

LOS mapas meteo del 18 y 19 de julio nos muestran la situación de esos días; vientos flojos del NO. y el anticiclón normal en Canarias. El plan de vuelo preparado por Bebb incluía una escala técnica en Agadir para repostar y continuar a Casablanca donde pernoctarían. El peso de despegue sería de 2. 408 kilogramos, con tres pasajeros, Franco, Salgado y Villalobos.

Después de las despedidas protocolarias y con Bebb algo inquieto porque quería llegar con luz a Casablanca, Franco y los dos pasajeros subieron al avión. Se acordó que podían cambiarse a paisano durante el vuelo.

El mecánico ocupó el primer asiento de la izquierda; el te-



Una de las escasísimas fotografías del histórico avión Dragon Rapide proporcionada especialmente para la revista Aeroplano por el capitán Bebb.

niente Villalobos el de la derecha; el general Franco detrás de Villalobos y el teniente coronel Salgado a su izquierda.

El avión despegó a las 14:05, pasó por encima de la playa "Ojo de Garza" y con un suave viraje dejó a la derecha la punta del Ambar y la península de Gando. (22). Cuando alcanzó los 800 metros de altitud se niveló y con los gases ajustados a 1950 RPM, Bebb se dedicó a lo que sabía hacer bien, pilotar el avión rumbo a Agadir.

Franco consultó con Villalobos el tiempo en ruta y este le informó que llegarían a Casablanca hacia las nueve de la noche. La punta de Jandia en Fuerteventura pasó por el ala derecha y a las 14:40 sobrevolaron la cadena montañosa de esa isla. El general Franco y los otros dos pasajeros se cambiaron a paisano. No arrojaron los uniformes al mar como dicen algunos historiadores, uno de tantos mitos que nadie se tomó el trabajo de destruir. Sobre las vestimentas existen tres versiones, una de ellas, la más fantástica es que Franco iba vestido de jeque árabe. (23).

El G-ACYR aterrizó en Agadir a las 16:55 horas. El piloto estacionó el avión cerca de los depósitos de la "Shell". Las crónicas cuentan que aterrizó un avión militar español al mismo tiempo y el general Franco hizo señas de que se alejasen rápidamente de allí. A este suceso se le prestó la debida atención y se trató de aclararlo, como todos los sucesos relacionados con el histórico vuelo. Bolín se refiere a 3 aviones militares; Salgado a un avión y Bebb no menciona el suceso.

Examinados los movimientos de los aviones en aquella zona y día, se llegó a la conclusión que el único que pudo coincidir con el YR fué el Fokker 20-1, en ruta hacia Madrid, desde Cabo Yubi.

En un recuadro titulado "ENCUENTRO DE AVIONES", se aclara hasta donde es posible el suceso de los Fokker.

El G-ACYR, después de repostar, no sin dificultades, despegó hacia Casablanca a las 18:55 y tomó la ruta que se indica en la carta que se acompaña. Bebb pidió al encargado del aeropuerto que enviase el preceptivo telegrama a Casablanca. Este decía -"Father left Agadir at 18:55 hours. Hugh".

Al avanzar el avión en su ruta, el sol se fué hundiendo en el horizonte y el silencio pareció invadir la cabina al mismo tiempo que los últimos rayos del Sol. Mogador se vió como una mancha negra y Bebb disminuyó su altitud para poder reconocer el terreno. Villalobos le ayudaba a reconocer el mismo. Cuando se acercaba la ETA (Hora estimada de llegada) de Casablanca, el avión inició el planeo y no pudo encontrar el campo. Bebb metió motores y quedó a la espera. A los pocos minutos se encendieron las luces de límite y el proyector de aterrizaje. El bimotor se acercó a tierra y se posó en el ancho campo. Eran las 21:00 horas.

Bolín se acercó al avión y vió bajar a tres personas. En primer lugar se dirigió a Franco que vestía un traje gris claro y se cubría con un sombrero también gris. Se sentaron en una mesa y pidieron unos "sandwiches" de jamón y unas cervezas. Bebb y el mecánico reabastecieron el avión y lo dejaron guardado en un hangar de la compañía aérea (CAF), después se unieron al grupo.

Se acordó que era mejor pernoctar en Casablanca y salir temprano a la mañana siguiente. Además había una dificultad adicional y era que el aeródromo de Tetuán hacía solo una hora que se había rendido y no estaba preparado para vuelos nocturnos. Esta información se la había comunicado Mérito a Bolín, pero aclarándole que lo podían utilizar al día siguiente.

Bolín había reservado habitaciones en un apartado hotelito y un taxi les llevó allí. A las cuatro en punto de la madrugada el sereno les despertó. Franco no había dormido mucho, preocupado por el desarrollo de los acontecimientos. El mismo taxi de la noche anterior les dejó en el aeropuerto. El encargado Mouchenino y unos moritos sacaron el avión del hangar, a la luz difusa del amanecer.

EL FINAL DEL HISTORICO VUELO.

La intervención de Mérito, al que tuvimos el gusto de tratar, fué crucial para el final de la operación. Nunca se ha valorado debidamente su actuación y aquí se trata de paliar este



Entrevista del capitán Bebb con el general Franco en junio de 1957 con ocasión de la imposición al piloto de la medalla del Mérito Aeronáutico de primera clase. Esta foto ha sido proporcionada por el capitán Bebb especialmente para la revista *Aeroplano*

olvido. Por su hija, la condesa de Chastel, pude obtener datos de la actuación de este caballero del aire.

El marqués se alojó en uno de los hoteles de Tanger y allí estableció su red de enlace. Teniendo en cuenta que el *Dragon Rapide* pudiese aterrizar en Tanger, adquirió de su bolsillo una avioneta Cuadron, francesa, con motor Renault y se puso en contacto con Rodríguez de Lecea-que fue después ministro del Aire-para que estuviese preparado para llevar a Franco a Llano Amarillo. El marqués voló varias veces la avioneta.

Comunicó a Bolín la sublevación de Melilla y todos los días le comentaba las novedades. Fue el marqués del Mérito una pieza esencial del vuelo del G-ACYR. (24).

Con la avioneta "Cuadron", el "Junker" de la Lufthansa y el "Dragon Rapide", se completa el trio de aviones que se consideraron para transportar a Franco.

En Ceuta la tensión era grande pues se desconocía el 18 de julio el paradero de Franco y se mantenía una constante vigilancia en los puestos fronterizos para captar los movimientos aéreos. Se conocía el vuelo de un Breguet a Melilla que llevó al general Gomez Morato, donde fue hecho prisionero; el aterrizaje del Fokker 20-1 en Larache que se incorporó a Tetuán a la mañana siguiente y por último el bombardeo de aviones republicanos sobre Ceuta y Tetuán.

Volvamos al despegue del G-ACYR de Casablanca. Bebb avanzó los gases y el avión al filo de la cinco de la mañana se dirigió al extremo del campo. El día se presentaba ideal, uno de "sol y moscas", como dicen los aviadores. Bebb frenó, alineó el avión frente al viento, probó las magnetos, esperó un momento para otear el campo y avanzó los gases; soltando los frenos y cuando el anemómetro alcanzó las 80 millas de un suave tirón se fue al aire, penetrando una vez más en ese mundo tan diferente donde la vida y la muerte adquieren otras dimensiones. El reloj de a bordo señalaba las 5.

Franco empezó a dar cabezadas y no era para menos. Su resistencia era increíble, no podía olvidarse que durmió mal la noche del 17, casi nada la del 18 y según Bolín durmió poco las horas antes.

A su paso por Rabat el avión modificó el rumbo y se dirigió en línea recta a Tetuán según las instrucciones de Villalobos. A este encargó Franco que le avisase del paso por la frontera. Hizo Villalobos unos pequeños calculos y le dijo que cruzarían la frontera hacia las seis y media.

La hora prevista de llegada (ETA) eran las siete de la mañana y todo había rodado bien, no hubo problemas pues no podía haberlos a pesar de las especulaciones de que el avión no tenía la documentación en regla. La frontera a 240 kilómetros de Casablanca y 85 de Tetuán, la pasó el avión por Arbaoua y allí en la altura sobre ese puesto se cambiaron de paisano a uniforme los tres militares.

En el puesto fronterizo el teniente Manjón oyó el ronroneo de unos motores y sin perder tiempo lo comunicó a Ceuta. Saenz de Buruaga tuvo el tiempo justo de personarse en Sania Ramel.

Villalobos a la vista de Tetuán le fue indicando a Bebb la maniobra de aproximación:

-Hacia el este, 90 grados-

Le señaló la entrada de Río Martín y la ruta por el valle rodeado de altas montañas. El campo de vuelo de 700 por 350 metros apareció a la vista; al norte de él un terraplén y la carretera y el ferrocarril a Tetuán; al oeste los hangares y otras edificaciones limitando con la carretera de río Martín a Tetuán. La "T" de aterrizaje indicaba un rumbo de aterrizaje de 70 grados. El avión dejó a la izquierda las edificaciones y se alejó, hizo un viraje para enfilar el campo y a las 7 en punto de la mañana, con exactitud británica, posó sus ruedas en el suelo. Sacudidos por las irregularidades del terreno, el general Franco y sus acompañantes no cesaban de mirar a todos lados algo inquietos. El avión por fin paró sus motores, el mecánico abrió la puerta, colocó la escalerilla en el borde del ala y los allí presentes que se habían ido acercando vieron enmarcada en la puerta la figura del general Franco.

¡EL HISTORICO VUELO HABIA TERMINADO!

NOTAS.

(1) . Antonio G. Betes. "FRANCO Y EL DRAGON RAPIDE". Rialp. S. A. Madrid 1987.

(2) . En preparación.

(3) . José María Gil Robles. "NO FUE POSIBLE LA PAZ". Barcelona 1968. Página 780.

(4) . Flight. Agosto 1935.

(5) . Juan Ignacio Luca de Tena. "MIS AMIGOS MUERTOS". Barcelona. 1971. Página 162.

(6) . Félix Maíz. "MOLA, AQUEL HOMBRE". Barcelona. 1976.

(7) . Luís Antonio Bolín. "LOS AÑOS VITALES". Madrid. 1967. Página 37.

(8) . Datos proporcionados por Cecilio Yuste.

(9) . Se consultaron todos los documentos y se buscaron los testimonios que mas podian aportar datos o sucesos.

(10) . Antonio G. Betes. Op. cit. Páginas 74 a 78.

(11) . Carta del Capitán Bebb al autor de fecha 20-1-92. "Breve sumario del plan y vuelo para transportar un jefe Riff de Las Palmas a Tetuán"

(12) . El buque utilizado fue el "Wadai" de la Woermann. La esposa de Franco y su hija embarcaron el día 19 de julio y efectivamente rindieron viaje en Le Havre (Francia). En setiembre de 1936 se trasladaron a Salamanca.

(13) . Antonio G. Betes. "Cabo Yubi. Su historia aeronáutica". Aeroplano. Número 8. 1990.

(14) . Entrevistas con el Capitán Guereta.

(15) . Carta de Bebb al autor, ya citada.

(16) . Relato de Gabarda en ABC. Jueves 27 de agosto de 1953.

(17) . Franco Salgado-Araujo, Francisco. "MI VIDA JUNTO A FRANCO". Barcelona. 1977.

(18) . Prensa local canaria y documentos de Archivo.

(19) . Angel Viña. "LA ALEMANIA NAZI Y EL 18 DE JULIO". Madrid. 1974.

(20) . Entrevista con la viuda de Antonio Villalobos Gomez.

(21) . Relatos de Querol Muler y del teniente Cardona.

(22) . Antonio G. Betes. "Primer vuelo comercial a Canarias" y "El Aeropuerto de Gando", publicados en la Revista de Aeronáutica en Mayo y Abril de 1980 respectivamente.

(23) . Sobre la vestimenta de Franco el lector puede consultar el libro de Salgado, citado en (17); el de Descola, Jean-Jo, Espagne! y por último los varios relatos de Bebb.

(24) . Correspondencia de Mérito, proporcionada por su hija la condesa de Chastel.

(25) . Andrés Garcia Lacalle. "MITOS Y LEYENDAS". Ediciones Oasis S. A. Méjico. 1973. Páginas 71 y ss.