

Marcas nacionales aeronáuticas de altura y duración

JAIME AGUILAR HORNOS

EN Aeroplano 11 se expusieron algunas de las marcas nacionales de distancia –las más reconocidas– y dejamos para una próxima oportunidad relacionar las marcas nacionales de altura y permanencia o duración que en su momento llamaron más la atención.

Una mención a los hidros

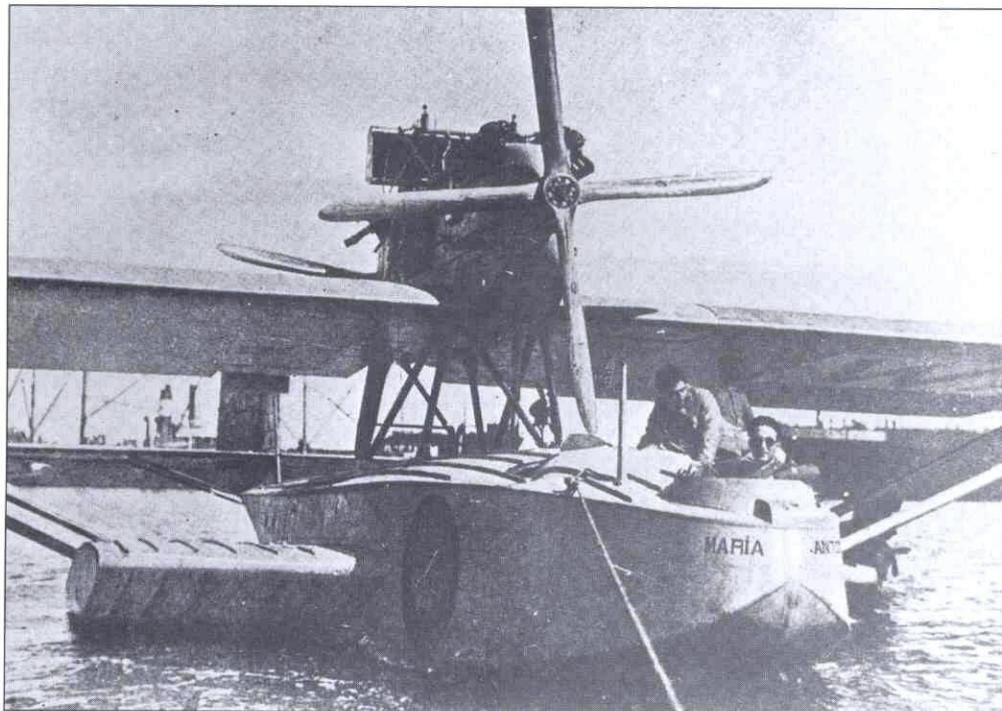
No obstante, antes de entrar en la materia que figura en el enunciado, desearíamos prestar una mínima atención a algunas marcas batidas por hidroaviones. En primer lugar, hacer mención a la marca nacional de distancia en hidroavión conseguida por el Comandante Ramón Franco, pilotando un Savoia "S-16bis", el día 15 de marzo de 1922, desde los Alcázares a Mar Chica, totalizando 342 Km. estableciendo así la marca oficiosa de distancia en hidroavión.



MARCAS NACIONALES DE ALTURA

El propio piloto, el 1 de febrero de 1924, pilotando un hidroavión Dornier Wal, W-3 (M-MWAC) y llevando a bordo al Comandante Guillermo Delgado Brackembury (Jefe de la expedición), al capitán Alejandro Más de Gaminde (radio-telegrafista), mecánicos cabo Mateo y soldado Panizo y al fotógrafo oficial de Aviación Leopoldo Alonso, sobrevoló el cráter del Teide, alcanzando una altitud de 4.300 m., que se constituyó en la marca nacional de altura de Hidros.

Y el mismo piloto con idéntica tripulación, estableció una marca nacional de distancia en el Hidro mencionado anteriormente, al recorrer el 9 de febrero la distancia de 817 Km. que separaban Arrecife de Casablanca.



Hidroavión Dornier Wal, W-3 (M-MWAC).

EMILIO HERRERA establece nueva marca de altura



El capitán Emilio Herrera.

El capitán del Cuerpo de Ingenieros, Aerostero, piloto de dirigible y piloto de aeroplano estableció, en mayo de 1913, la marca nacional de altura al alcanzar la altura de 1.975 m. sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos, que representaban 2.600 m. sobre el nivel del mar.

Este vuelo fue controlado por el R.A.C.E., en cuya representación actuó como comisario el Sr. Ricardo Ruiz Ferry y, por lo tanto, fue declarada marca oficial nacional.

El Capitán MORENO ABELLA



El capitán Moreno Abella.

El excelente piloto, capitán de Infantería Luis Moreno Abella, Marqués de Borja, batió la «marca» nacional de altura, estableciéndola en 4.000 m. de altitud sobre el nivel del mar, al haber ascendido en el Aeródromo de Cuatro Vientos a 3.300 m. sobre el mismo, en un avión «Farman MF-7», con motor De Dion-Bouton de 80 HP., el 15 de enero de 1916. Esta «marca» correspondía a la modalidad de sin pasajero.

Ascendió a General de Brigada, el 21 de junio de 1940 y falleció el 3 de julio de ese mismo año.

Marca nacional de altura



El teniente Antonio Pérez Núñez.

El teniente Médico Antonio Pérez Núñez perteneciente a la segunda promoción, obtuvo el título de piloto de aeroplano militar el 23 de mayo de 1913. Formó parte de la escuadrilla destacada a Melilla en 1914. Después tuvo destinos de su especialidad pero formando parte del Servicio de Aeronáutica Militar.



El capitán Zubia.

La Copa DE DIÓN-BOUTON

La empresa francesa De Dion-Bouton, dedicada a la construcción de motores, había vendido un lote de 24 motores de 80 HP. a la Aviación Militar Española. Para estimular su mercancía, Enrique Esteban Guyard, director de la empresa en España, hizo donación de una Copa que llevaba el nombre de la empresa.

La publicación de la convocatoria para la obtención de la Copa se hizo en febrero de 1916, en donde se hacía constar que se adjudicaría a aquel piloto de nacionalidad española -tanto civil como militar- que perteneciese al R.A.C.E., en aeroplanos que estuviesen provistos, naturalmente, con motores de la mencionada empresa. La prueba consistía en batir la «marca» de altura nacional sobre el nivel del mar, llevando a bordo un pasajero de 65 Kg. de peso como mínimo, o bien complementado con lastre.

Para tener derecho a la posesión de la Copa De Dion-Bouton había que batir la «marca» dos años seguidos o tres alternos. El ganador de cada año tendría la Copa en depósito y recibiría un cronógrafo de oro. La «marca» se consideraría batida cuando se superase en 150 m. la lograda anteriormente. El 19 de febrero de 1916, el capitán Antonio Zubia Casas, en una biplano Maurice Farman MF-7, con motor De Dion-Bouton de 80 HP., acompañado del teniente Observador Fernando de la Macorra, alcanzó la altura de 3.470 m., efectuando un vuelo de dos horas y quince minutos, según marcaba el altímetro registrador que llevaba a bordo del avión. Esta altura era sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos, lo cual equivalía a 4.170 m. sobre el nivel del mar.

Para dar estado oficial a esta «marca», el Comisario designado por el R.A.C.E., capitán Emilio Herrera Linares, cursó al Observatorio del Retiro - que dirigía el meteorólogo José Galbis - el barómetro registrador para su reconocimiento. Una vez verificado estos extremos el capitán Herrera extendió el correspondiente certificado.

Finalizó el año 1916 sin que la «marca» de altura, obtenida por el capitán Zubia hubiera sido batido, nuevamente, con lo que le fue adjudicada la Copa De Dion-Bouton provisionalmente al referido capitán, recibiendo el cronógrafo de oro.

El capitán Zubia pereció en un accidente de aviación el 12 de mayo de 1919, cuando pilotaba un biplano Löhner, al despegar de Tetuán y en el que iba como pasajero el capitán de Caballería Rodríguez Echagüe .

El Capitán FANJUL alcanza una nueva marca



El capitán Fanjul

EL 6 de abril de 1918 se batía nuevamente la «marca» de altura. El capitán de Infantería Alfonso Fanjul -piloto militar desde el 20 de septiembre de 1915- acompañado del fotógrafo Leopoldo Alonso, especializado en fotografías desde el aire, que por su gran entusiasmo tuvo en estos años un puesto destacado en la aviación militar española. El vuelo tuvo lugar en el Aeródromo de Cuatro Vientos, en un avión biplano barrón «W» con motor Hispano Suiza

de 140 HP. Sobre el punto de partida, alcanzaron 4.050 m., lo cual representaba 4.750 m. de altitud sobre el nivel del mar. En este vuelo tanto el capitán Fanjul como el fotógrafo Alonso usaron oxígeno .

Marca para el piloto francés ROMANET

EN Julio de 1919, el notable piloto francés Bernard de Romanet se trasladó en vuelo desde Francia al Aeródromo de Cuatro Vientos para hacer entrega de un avión «Breguet 14 A2», regalo del gobierno francés al Servicio de Aeronáutica Militar español.

El 19 de agosto de ese mismo año, en uno de los vuelos demostrativos, alcanzó una altitud de 5.750 m., batiendo el «marca» nacional de altura.

FRANCO bate nuevamente la marca de altura



Ramón Franco Bahamonde

EL día 8 de marzo de 1921, el capitán Ramón Franco Bahamonde, despegó del Aeródromo de Cuatro Vientos a las quince horas cincuenta minutos, con un avión De Havilland DH. 9, con motor Hispano Suiza 8Fb, de 300 HP., consiguiendo alcanzar 5.895 m. de altitud, con lo cual se establecía una nueva «marca» nacional de altura .



ALVAREZ REMENTERIA bate la marca de Ramón Franco

Alberto Alvarez Rementería

OCHO días más tarde, el capitán Alberto Alvarez Rementería, despegaba a las quince horas cincuenta y ocho minutos del mismo Aeródromo, con un avión de igual tipo, superando «marca» anterior, que estableció en 6.210 m. de altura.

Marca de altura con pasajero

EL 10 de enero de 1922, el teniente Carlos Morenés Carvajal, llevando como pasajero al teniente Francisco Escribano, volando sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos, alcanzó la altitud de 6.157 m., batiendo «marca» nacional con pasajero. Al día siguiente era superado por la misma tripulación, aunque en esta ocasión pilotaba el aparato el teniente Escribano y el teniente Morenés de pasajero, consiguieron alcanzar la altitud de 6.716 m.

En el concurso de aviación celebrado en Valencia en julio de 1922, el teniente Carmalo de las Morenas pilotando un avión de caza «Martinsyde F-4», alcanzó una altura de 8.500 m. y el teniente Alejandro Gómez Spencer, a bordo de un avión «Spad 13» quedó en segundo lugar con 8.000 m. y el teniente Díaz Sandino sobrepasó los 6.500 m.

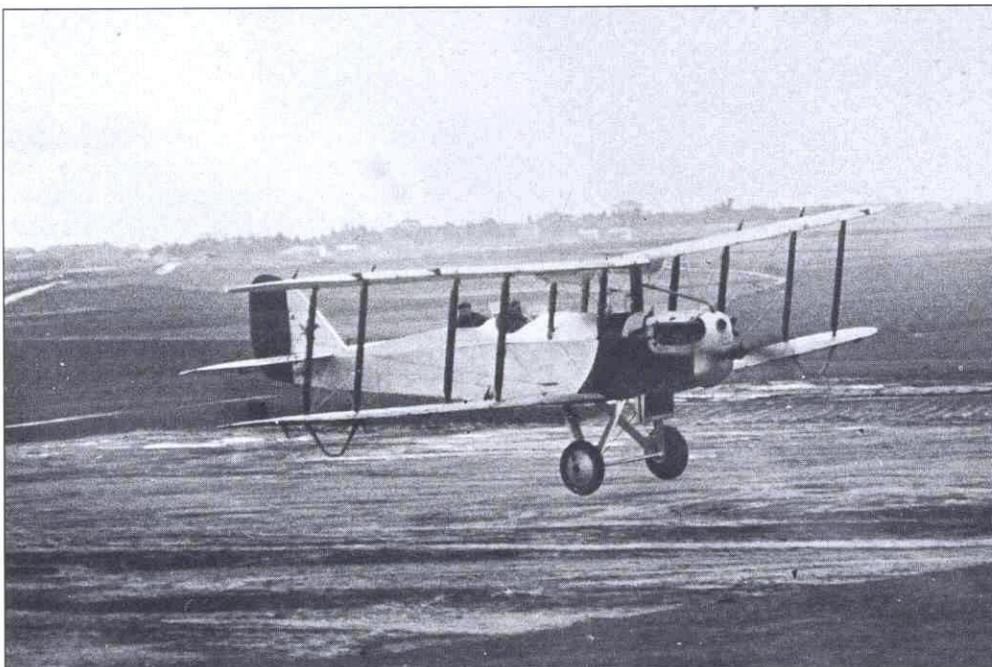
Sin embargo, estas «marcas» no fueron homologadas oficialmente y por lo tanto, no tenían validez. En esas fechas la «marca» mundial estaba establecido en 10.518 m.



GOMEZ SPENCER establece una nueva marca

El teniente Alejandro Gómez Spencer.

EL 11 de agosto de ese mismo año, el teniente Alejandro Gómez Spencer, con un avión de caza «Martinsyde F-4», batió la «marca» nacional de altura volando sobre el Aeródromo de Getafe, estableciéndola en 7.242 m. de altitud.



El día 9 de junio de 1927, el capitán Alejandro Gómez Spencer batía su propia marca de altura que tenía en su poder desde el 11 de agosto de 1922, estableciéndola en 7.242 m. de altitud.

En la fecha indicada se elevó sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos, al tomar tierra, los barógrafos precintados fueron entregados en el laboratorio de dicho aeródromo y al Observatorio Meteorológico de Madrid con el fin de verificar las comprobaciones necesarias, demostrando que la presión mínima alcanzada era de 267,42 m. de mercurio, lo cual según la tabla de equivalencias de la F.A.I. correspondía a una altura de 7.820, 50 m.

Marcas Nacionales de Altura

BENITO LOYGORRI permanece veinticinco minutos en el aire

Benito Loygorri.



QUIZAS para iniciar los acontecimientos aeronáuticos nacionales relacionados con las «marcas» -que ya se ha señalado debían tener un marcado carácter civil-sea conveniente hacer mención del Ingeniero Benito Loygorri Pimentel, gran aficionado a la aeronáutica, que había realizado varias ascensiones en globo libre y que buscando unos horizontes más amplios para colmar su espíritu inquieto, se trasladó a Francia en 1909, con el propósito de hacerse piloto de aeroplano.

Efectuó su aprendizaje en la Escuela de Mourmelon y recibió el título el 30 de agosto de 1910, tras realizar las prácticas en un biplano Henry Farman, con motor Gnome de 50 caballos. Estos resultados fueron transmitidos por la F.A.I. al R.A.C.E., siendo inscrito con el número UNO. Es decir, oficialmente es el primer piloto que existe en nuestra nación, aunque ello no significa que con anterioridad hubiesen habido otros pilotos españoles.

Una vez obtenido el título se compró un avión y se trasladó a España. Como la Sección de Guipuzcoa del R.A.C.E. había organizado un concurso de aviación en el campo de Ondarroa entre los días 27, 28 y 29 de septiembre de 1910, se inscribió en

unión de los pilotos franceses Morane y Taboueau. Este último hizo el recorrido desde Biarritz atravesando los Pirineos; tanto Morane como Taboueau fueron condecorados por S.M. el Rey Alfonso XIII que presenciaba el concurso, con la Cruz de Carlos III.

El tercer día del concurso, el joven piloto español Benito Loygorri, realizó el vuelo más largo, de 25 minutos de duración, tomando tierra en la playa de Ondarreta. En otro vuelo, llevó al capitán de ingenieros Barrios. Fue llamado al palco de SS.MM. y le distinguieron con la Cruz de Isabel la Católica.

Marca de duración para el alemán SUWEALACK

EL piloto alemán Josef Suwelack - fundador de la empresa de aviones Kondor Flugzeugwerke GmbH- se trasladó a nuestra nación para realizar unas demostraciones de su avión «Kondor Taube».

En una de las pruebas de recepción del avión, el 13 de marzo de 1914, en el Aeródromo de Cuatro Vientos permaneció en el aire ocho horas y treinta minutos, batiendo la «marca» nacional de duración en el aire.

En aquella época la nacionalidad del piloto no importaba a efectos de batir una «marca» nacional, solamente bastaba con volar sobre la nación correspondiente.

Este piloto falleció el 13 de diciembre de 1915 al ser derribado por un piloto inglés en campo enemigo y siendo enterrado con todos los honores militares correspondientes al que muere en defensa de su patria.

Nueva marca de duración en el aire para el piloto HEDILLA

Salvador Hedilla Pinedo.



YA hemos hecho mención en Aeroplano 11 de la Copa Montañesa, de sus participantes y de que el piloto montañés Salvador Hedilla Pinedo consiguió con un vuelo desde el Aeródromo de La Albericia a Chateaufort, en Angulema (Francia), tras tomar tierra en Zarauz y Commune de Prignac, cerca de Lesparre, las marcas nacionales de velocidad, distancia y duración, al permanecer en el aire durante tres horas en el trayecto entre Zarauz y Lesperre.



El Capitán LUIS MARTINEZ DELGADO bate la marca de duración

El capitán Luis Martínez Delgado

EL capitán Luis Martínez Delgado despegaba el día 2 de septiembre de 1924 del Aeródromo de Cuatro Vientos, a las nueve horas y veintiocho minutos, pilotando un avión De Havilland DH. 4, con motor Rolls Royce de 275 HP., con el propósito de superar la «marca» de duración -que hasta la fecha había fijado el piloto alemán Suwelak en ocho horas y veinte minutos- tomó tierra en el mismo Aeródromo a las diez y ocho horas cuarenta y tres minutos, habiendo permanecido en el aire durante nueve horas y quince minutos. Batía la «marca».

Pero como el mencionado piloto no estaba satisfecho con ésta conquista, el 11 de octubre de ese mismo año, se batió a sí mismo, pues permaneció volando sin interrupción desde las siete de la mañana hasta las cinco horas y diez minutos de la tarde. En total diez horas y diez minutos. Pero es significativo aclarar que, además, batió la «marca» de distancia- que estaba en poder del piloto civil Sr. Navarro, ya que efectuando el vuelo en circuito entre el Aeródromo de Cuatro Vientos y Guadalajara, llegó a sumar 900 Km.

JIMENEZ e IGLESIAS Establecen nueva marca

EL capitán de Infantería Ignacio Jiménez Martín en unión del capitán de Ingenieros Francisco Iglesias Brage, con un avión "Breguet 19", tipo Bidón, concretamente el nº 72, provisto con un motor Hispano Suiza 12 Lb de 600 HP., construido en Barcelona, (que sería bautizado con el nombre de "Jesús del Gran Poder" ante la presencia de S.M. la Reina el 30 de abril de 1928, en el Aeródromo de Tablada), emprendieron un vuelo de preparación para una próxima tentativa de batir la «marca» mundial de distancia.

Partieron el día 27 de marzo de 1928 del Aeródromo de Tablada, a las ocho y media de la mañana y se dirigieron a Granada. Sobre esta ciudad observaron que las bombas de inyección de gasolina funcionaban con irregularidad y por si se generaba una avería pusieron rumbo a Sevilla, para aterrizar en el ae-

ródromo de Tablada. Pero el motor conservó el régimen y se dirigieron a Madrid, donde sobrevolaban a las dos de la tarde y pasaron el resto de la tarde y la primera parte de la noche volando en círculo entre Madrid, Alcalá de Henares, Guadalajara, Toledo y Ciudad Real, que recorrieron doce veces, hasta la una de la madrugada.

A partir de esa hora, la luna se ocultó y se levantó un viento bastante molesto, que obligó a los pilotos a reducir el circuito para tener siempre a la vista el aeródromo de Getafe, que se hallaba perfectamente iluminado, por si los pilotos consideraban apropiado dar por finalizado el vuelo en cualquier momento.

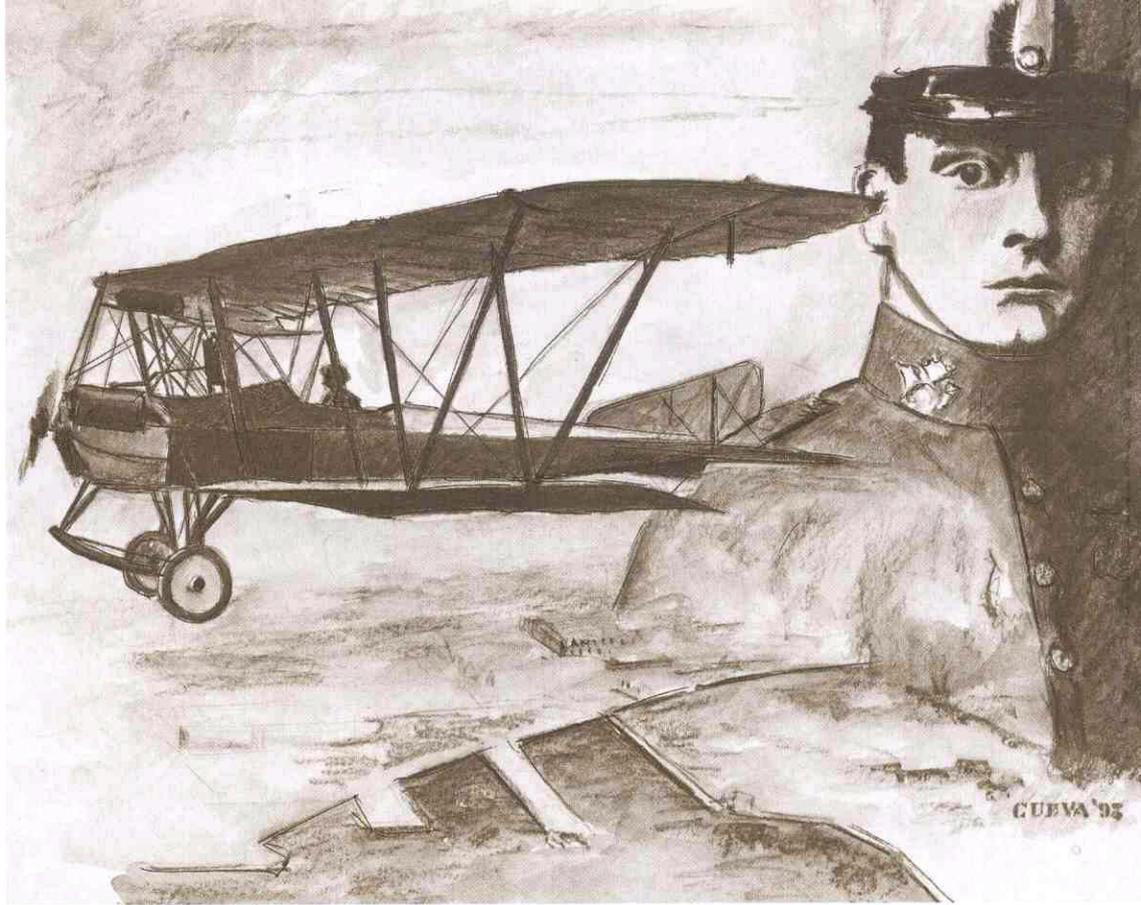
Por la mañana, nada más amanecer lanzaron sobre el aeródromo de Getafe un mensaje indicando que aterrizarían allí, un poco después de la una de la tarde para cubrir las veintiocho horas de vuelo.

En efecto, a la una y diez de la tarde del día 28 tomaban tierra en el Aeródromo de Getafe sin novedad, conquistando la «marca» nacional de duración o permanencia en el aire, que estaba en posesión del capitán Jiménez en catorce horas.

El R.A.C.E. obsequió a estos dos magníficos pilotos con una comida en donde se les hizo entrega de unas botonaduras valoradas en 6.000 pts. cada una.

Colofón

No sé si es que perdieron interés este tipo de «marcas» de carácter nacional, cuando las marcas internacionales estaban establecidas bastante por delante de las que alcanzaban nuestros pilotos, pero lo cierto es que la prensa especializada -que hubiera sido quien debiera

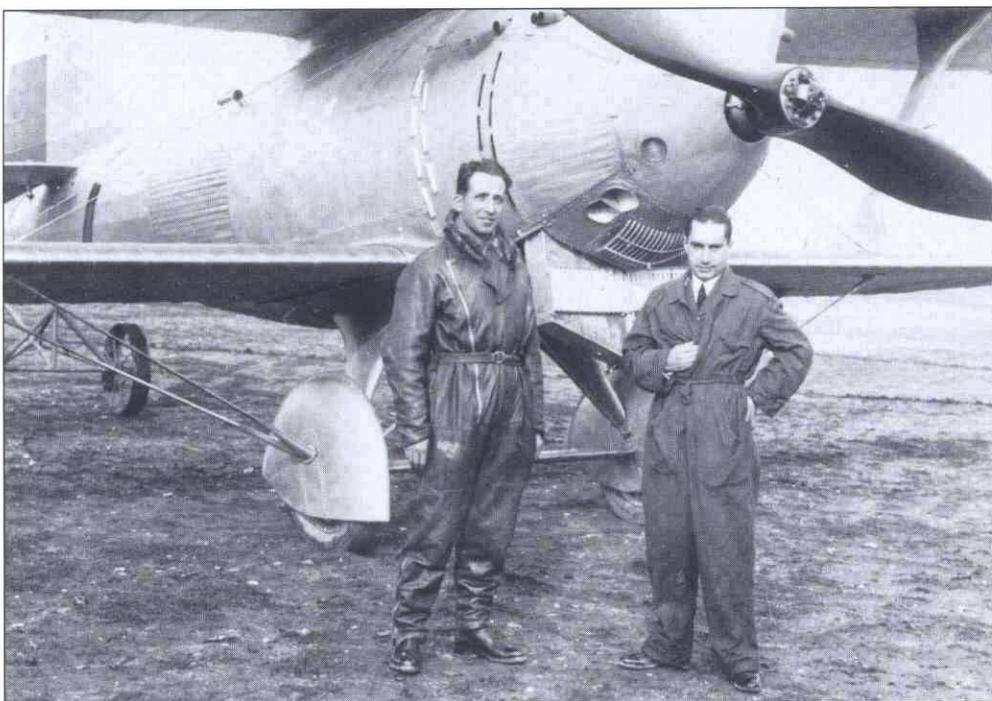


resaltar esos acontecimientos- no hizo ninguna mención.

Sin embargo no podemos cerrar esta mínima recopilación, sin hacer mención a las únicas marcas internacionales conquistadas por pilotos españoles. Nos referimos al de velocidad en circuito cerrado sobre 5.000 Km y 2.000 Km. con 500 Kg. de carga y sobre 2.000 Km. sin carga, que consiguieron el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente de Intendencia Carlos de Haya, a bordo del Breguet XIX nº71, al alcanzar para el primero 208 Km/h., volando durante 26 horas y 16 minutos; el segundo y tercero en 220 Km/h., los días 7 y 11 de octubre de 1930.

Atrás quedan los grandes y magníficos vuelos del "Plus Ultra", de Palos de la Frontera a Buenos Aires, tripulado por los capitanes Ramón Franco y Ruiz de Alda, el teniente de navío Durán y el mecánico Rada. El de Madrid - Manila en tres Breguet XIX, con el capitán Martínez Estévez con el mecánico Calvo, el capitán Loriga con el mecánico Pérez y el capitán Eduardo González Gallarza con Arozamena, despegando el 5 de abril de 1926 y llegando a Manila González Gallarza y Loriga el 13 de mayo de ese mismo año. La "Patrulla Atlántica" con tres hidroaviones Dornier Wal realizaron el recorrido de Melilla a Guinea Ecuatorial, entre el 10 de diciembre de 1926 y el 26 de febrero de 1927. El "Jesús del Gran Poder" (un Breguet XIX, que el 24 de abril de 1929 efectuaron el vuelo de Tablada (Sevilla) a Bahía (Brasil) tripulado por los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, recorriendo 6.000 Km. y luego realizaron un periplo por países hispanoamericanos, en que volaron en total 21.000 Km. en 115 horas. El vuelo directo de Tablada a Bata, el 24 de diciembre de 1931 por el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya, recorriendo 4.800 Km. en 27 horas. Y, por último, el extraordinario vuelo del "Cuatro Vientos", protagonizado por el capitán Barberán y el teniente Collar que recorrieron el trayecto de Tablada (Sevilla) a Camagüey (Cuba), 7.600 Km., aunque tuvieron la desgracia de desaparecer en el trayecto de La Habana a México

Un balance respetable para tener en consideración en el conjunto de la actuación de los pilotos de otras naciones.



Jiménez e Iglesias ante el avión Breguet XIX T.R.