

La Aviación en el Sáhara

MARIANO FERNANDEZ-ACEYTUNO GAVARRON
General de División

mucho error podríamos calcular que sobre los años 20 es muy posible que las autoridades coloniales de Cabo Juby y Villa Cisneros tuvieran órdenes de habilitación de alguna pista de aterrizaje y que incluso mucho antes las columnas de Trinquet en 1913 por la Mauritania recibieran de alguna forma el apoyo aéreo del que son tan celosos nuestros vecinos los franceses.

En todo caso la anécdota vivida y narrada más adelante, a su estilo, por un saharauí de la tribu de Ulad Delim cuadra perfectamente en el tema : Ahamed uld Lahsen cuenta lo siguiente:

"..... yendo un día claro y limpio a lomos de mi camello en persecución de una gacela que me diera carne para mi familia, ví de pronto sobre mi cabeza, casi tan alto como el cielo en que vive Alah, a un extraño pájaro del color de la "morkba" acompañado de un gruñido más fuerte que el de un camello en celo, que daba vueltas y vueltas como una avutarda y que, de improviso y sin que yo le diera motivo alguno para ello, se vino hacia mí, haciéndose de mayor tamaño por momentos y con más enfado si cabe por el sonoro gemir de su morro y.... en un instante, sin dudarlo y poco antes de que aquél pájaro me segara la cabeza como el corte rápido y mortal de una "gumia" sobre el cuello de una cabra, me tiré desde la "rahála" a la arena del uadi cayendo como un ovillo, mientras que aquél loco cacharro volvía a los aires....y cuándo le vi perderse en los cielos camino del "gibli" me arrodillé y mirando hacia las nubes dí gracias a Alah por librarme de una muerte segura...."

Claro que, lo que nunca supo Ahamed es que a lomos de aquél llamado "pájaro de hierro" un joven piloto, más o menos de casi su misma edad se divirtió de lo lindo con

PREAMBULO

No deja de ser un atrevimiento por mi parte que un profesional del Ejército de Tierra hable sobre la Aviación sin más conocimientos que los que le han proporcionado los numerosos vuelos realizados durante más de catorce años vividos entre Ifni y el Sahara español y la estrecha vinculación que siempre hubo entre los dos Ejércitos en aquellas tierras por razones de misión y actividad.

Siempre, la cooperación y el compañerismo prosperaron por encima de los colores del uniforme y de la tarea a cada uno encomendada.

Todo ello me mueve a esbozar de forma muy somera un resumen de algunos aspectos aéreos del Sáhara, unos históricos y otros anecdóticos, en definitiva todos narrados con cariño hacia el Arma aérea que jugaría siempre un importantísimo papel en todas las épocas de nuestra presencia en aquél territorio.

LOS NOMADAS Y EL AVION

¿ En qué fechas comenzaría a surcar los cielos saharianos un avión....?

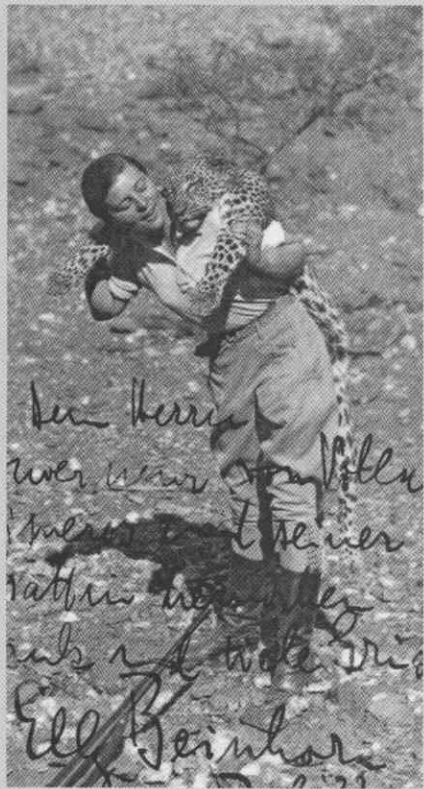
No sabemos con exactitud cuándo ni cómo aquellos "hombres azules" divisaron por primera vez un "pájaro de hierro" surcar los aires limpios del desierto pero sin



El "Graf Zeppelin" costeando a baja cota la costa sahariana a la altura de Villa Cisneros camino del Sur.



Un Laté 28 de la Societé Latecoère, más tarde Air France, camino de San Luis de Senegal. Eran los aviones que pilotaban Saint Exupéry, Mermoz, Dabry, Guillaumet..



La famosa aviadora alemana **Elly Beinhorn** agradecía con esta sugestiva fotografía las atenciones recibidas de **Villa Cisneros**

la pesada broma gastada a un hombre azul del desierto que por primera vez en su vida había visto a un avión sobre sus nubes.

Más adelante hicieron aparición algunos aviones comerciales de la LAPE, la Air Latecoere y la Lufthansa y los primeros Breguets de nuestra Aeronáutica militar en apoyo a la labor colonizadora que llevaban a cabo hombres como Bens y a las primeras incursiones por el interior del territorio que correspondía a España, según establecía el Convenio de París del año 1900, de prestigiosos oficiales de las Mias Nómadas como Galo Bullón, Valero, Gómez Paseiro, La Gándara y otros más, que fueron abriendo camino, alcanzando los hitos de nuestra primera presencia oficial en el Sáhara.

COMPETENCIA AEREA COMERCIAL SOBRE LOS CIELOS DEL SAHARA

En la década de los años 20 y con más fuerza en la de los 30 la rivalidad entre dos Compañías aéreas comerciales propiciarían cada vez más el empleo de los aeródromos saharianos, toda vez que la ruta del Atlántico Sur hacia Sudamérica incluía por razones de distancia entre Casablanca y San Luis en el Senegal su utilización.

La dura competencia la ejercían por un lado la Societé Latecoere, que años más adelante se transformaría en la Air France y por otro la Deutsche Lufthansa, ambas, hay que reconocerlo, con gran ambición e imaginación en la ambiciosa ruta a las Américas.

La Societé Latecoere mantenía su terminal africana en San Luis del Senegal donde se realizaba el trasbordo del correo, pasaje y mercancía a un hidroavión que cruzaba el Atlántico hasta la isla brasileña de Fernando de Noronha o al continente en Natal. En el año 1930 y para demostrar que el "Laté 28" tenía un radio de acción suficiente para poder cruzar el Atlántico sin escalas intermedias el piloto francés Jean Mermoz acompañado de Dabry despegó de San Luis a las 1100 horas del 12 de Mayo alcanzando el día 13 a las 0800 horas Natal, tras recorrer 3173 kms en 21 horas de vuelo realizando así la primera travesía postal sin escala del Atlántico toda vez que el honor del primer "salto" le corresponde a Ramón Franco a bordo del "Plus Ultra" en Enero de 1926, es decir cuatro años antes que Mermoz, si bien como todos sabemos haciendo escala en Gando y en Porto Praia en la isla de Cabo Verde. Los aviones franceses partían de Toulouse y después de sobrevolar los Pirineos alcanzaban normalmente Alicante o Tablada para continuar a Casablanca y desde allí a la "parada y fonda" de Cabo Juby y/o Villa Cisneros donde mantenían una Delegación -al frente de ella en Villa, Monsieur Du-

de forma poética las odiseas de estos valientes pilotos, pioneros de la gran aviación comercial de nuestros días, volando precarios aparatos de hélice y con escasos apoyos aeronáuticos de navegación. Fueron muy frecuentes los difíciles momentos vividos sobre el desierto con aterrizajes de emergencia cayendo como consecuencia de ellos en manos de ladrones que les asesinaban como les ocurrió a los pilotos franceses GOURP y ERABLE o que apresaban como rehenes para ser mas adelante rescatados previo pago de una fuerte suma. Y tambien la perdida de pilotos sobre el Atlántico y la cordillera de los Andes abriendo rutas en los cielos por el bien del futuro de la humanidad.

Los alemanes de la Lufthansa pusieron en servicio en la llamada línea del Atlántico Sur los hidroaviones Dornier Wal 33 de 10 toneladas y utilizaban como terminal africana la plaza de Bathurst en la colonia británica de Gambia. El 6 de Junio de 1933 el hidro bautizado con el nombre de "Passat", pilotado por Blakenburg despegó de la ría de Gambia hasta el punto medio de la travesía a la altura del Ecuador -unos 1500 kms de recorrido- donde le esperaba el buque auxiliar "Westfalen". Fue



La aviadora alemana **Elly Beinhorn** hace escala en **Villa Cisneros** en un raid por Africa pilotando una avioneta **Heinkel He-70**

pont en los años 30- para continuar hasta San Luis. También la Latecoere mantenía una delegación en Buenos Aires desde donde partían tres líneas postales más, una a Patagonia, otra a Chile y otra a Paraguay. Cuando estas tres líneas convergían sobre Buenos Aires, se prestaba a salir el avión correo hacia Europa.

Antoine de Saint Exupery en "Tierra de hombres" y "Vuelo nocturno" narra casi

izado a bordo, fue repostado y fue catapultado de nuevo llegando felizmente a Natal.

En Villa Cisneros hacían los alemanes el trasbordo del correo, mercancía e incluso pasaje. Era curiosísimo ver que el día establecido para el citado enlace, a la misma hora, con la característica exactitud germana, aparecía por el Norte el avión que venía de Alemania y por el Sur el que procedía de Bathurst.



Despegue de un **Late 28** de la Societé Latecoère en Villa Cisneros. Con un avión de este tipo con depósitos suplementarios consiguió **Jean Mermoz** salvar el Atlántico Sur en 21 horas de vuelo entre **San Luis** en el **Senegal** y **Natal** en el **Brasil**

VILLA CISNEROS, PUNTO DE ESCALA MUNDIAL DE GRANDES PILOTOS

No estamos seguros de si las condiciones de su latitud en el continente africano era el motivo de elección de las compañías aeropostales y de famosos pilotos del momento o en todo caso la fama de sus langostas, percebes o almejas que se obtenían en el caladero llamado Puerto Rico, pero el caso es que Villa Cisneros estuvo de moda entre los aviadores de los años 30 y traemos como fiel reflejo de esta realidad alguna crónica curiosa del paso de pilotos como Lindbergh, Italo Balbo, Elly Beinhorn y Juan Ignacio Pombo.

En 1933 el paso de Charles A. Lindbergh por Villa Cisneros es recordado por el capitán de navío en la reserva Federico Fdez-Aceytuno Gavarrón :

"Lindbergh vino a Villa Cisneros poco despues del trágico secuestro y muerte de su hijo. Seguramente para distraer a Anne, su apenada esposa, optó el gran piloto en realizar junto a ella un ambicioso raid por el continente africano con un hidroavión de la casa Lockheed Sirius que bautizó con el sobrenombre de "Tingmissartog" que en lenguaje del esquimal de Alaska quiere decir "el que vuela como un pájaro". El avión era una joya de la industria aérea norteamericana. Su velocidad máxima era de 300 kms a la hora y la de crucero de 241 kms. Sus depósitos de carburante con una capacidad de 440 US galones le daban una autonomía de 3331 kms y su techo de servicio era de 7925 mts. Tenía un equipo radio con potencia suficiente para mantener contacto entre estaciones distantes hasta 8.000 kms. Sus instrumentos de navegación, los mejores del momento: un horizonte artificial Sperry, un compás de inducción terrestre ideado por el mismo Lindbergh, un octante Pionner de burbuja y radiogoniómetro o

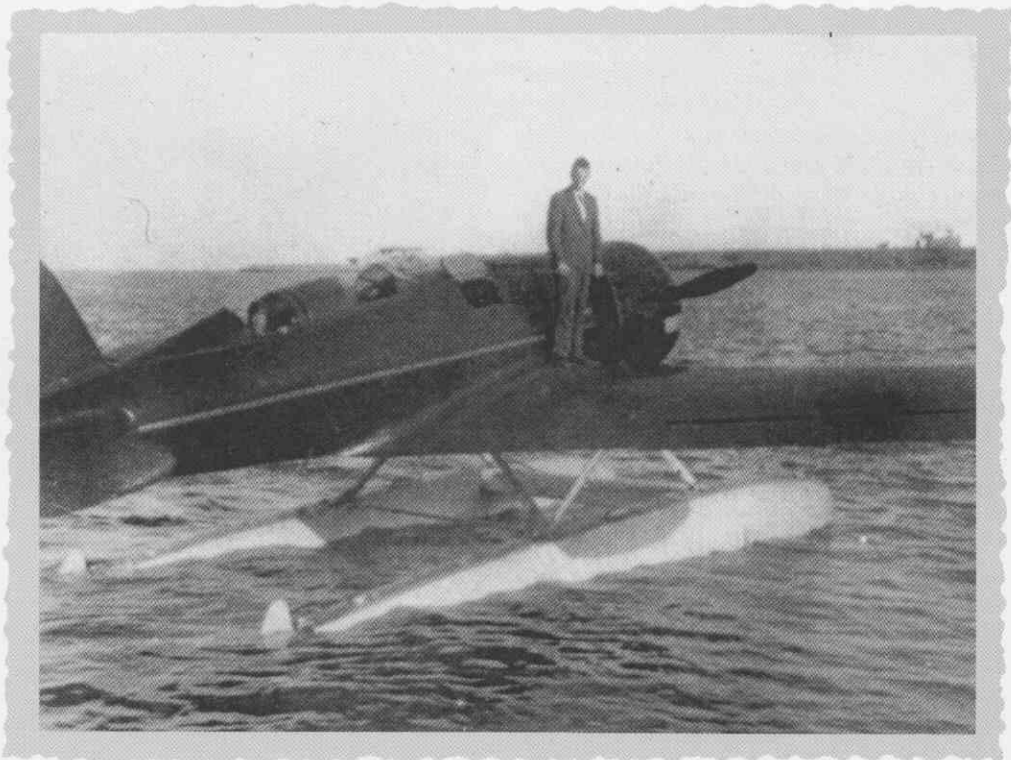
RDF con un alcance de 600 millas. La antena del cuadro del RDF iba enrollada en la parte inferior del fuselaje, de modo que se obtenía la máxima señal cuando el avión apuntaba directamente a la estación emisora. La realidad es que el matrimonio Lindbergh debió encontrarse muy a gusto con la hospitalidad española prodigada por el capitán Fdez-Aceytuno y Montero, gobernador político-militar de la colonia de Río de Oro, puesto que prolongó su estancia a una semana teniendo la oportunidad de participar en pescas en la punta de la playa de la Sarga y cacerías de gacela en el istmo de la península. El matrimonio estaba alojado en

el pabellón del gobernador y convivía al parecer muy gratamente en el seno de la familia del militar español. La comunicación se hacía gracias al francés que hablaba la esposa de Lindbergh, mientras que éste, aparentemente tímido y desconocedor del idioma galo oía y callaba hasta el ultimo día en que se "soltó" muy bien en la despedida utilizando un estupendo francés.... ¡qué sorpresa nos deparó a todos Mr. Lindbergh...!"

Con anterioridad al paso de Lindbergh, concretamente en diciembre de 1930 inicia el famosísimo piloto italiano Italo Balbo la travesía del Atlántico Sur, nada menos que con doce hidroaviones SAVOIA S.55A, concebidos especialmente para este tipo de vuelos. Uno de estos aparatos tuvo una avería y se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia en el desierto. Naturalmente que la tripulación fue capturada por una tribu nómada que exigió el pago de un rescate de 2000 pts -2000 pts de los años 30- y tanto la recuperación del avión como la libertad de la tripulación italiana fue gestionada por las autoridades coloniales españolas, siendo llevado el avión a remolque de una "yunta" de un par de camellos.

Italo Balbo consiguió llegar a Río de Janeiro con diez aviones, habiendo recorrido una distancia desde su punto de partida en Italia de 10530 kms.

Aunque carecemos de información sobre el empleo de los aeródromos de Cabo Juby o Villa Cisneros, sí que eran familiares en los años 30 las siluetas de los mastodónticos dirigibles alemanes, entre ellos el "Graf Zeppelin" y el "Deustchland" en su lento y mortecino vuelo no exentò de riesgos, siguiendo la costa africana antes de iniciar el vuelo sobre el Atlántico camino de las Américas.



El famoso piloto norteamericano **Charles Lindbergh** a bordo de su hidro **Lockheed "Sirius"**, bautizado por él con el nombre de "**Tingmissartog**" que en lenguaje esquimal quiere decir "el que vuela como un pájaro" en la ría de Villa Cisneros en el año 1933. Al fondo, a la derecha, se recorta la silueta del Fuerte.



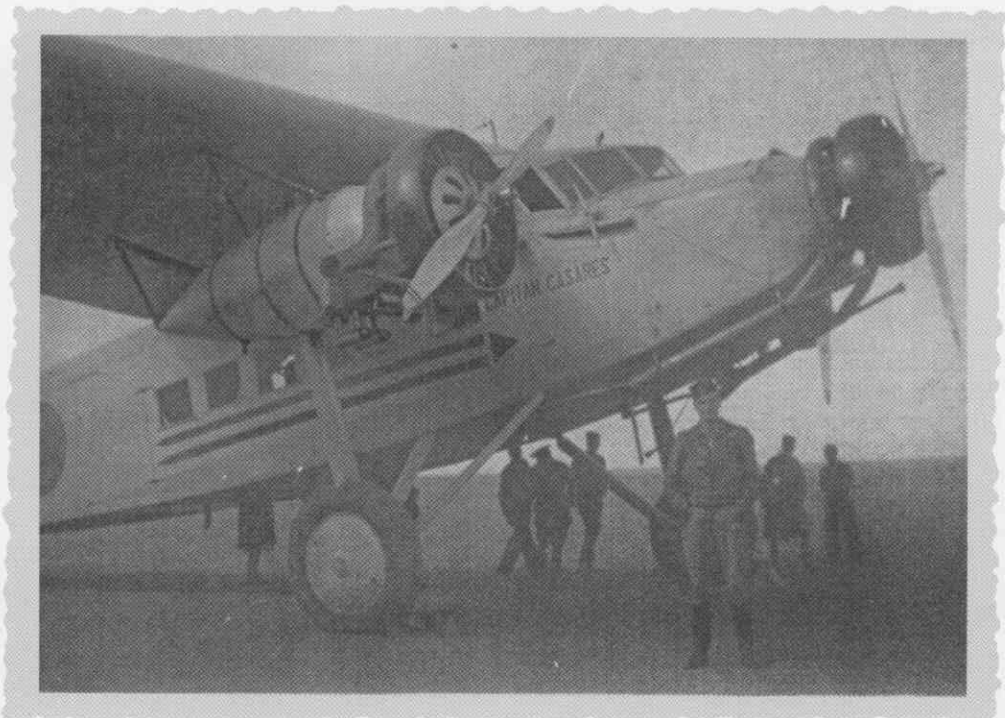
Instalaciones en el año 1934 del aeródromo militar de Villa Cisneros. En primer término el aljibe de agua potable traída de Canarias.

En el mes de Julio de 1933 hizo escala en Villa Cisneros la encantadora y ya famosísima aviadora alemana Elly Beinhorn a los mandos de una avioneta Heinkel 70 de muy buenas características aeronáuticas. Elly realizaba uno más de sus largos vuelos que tanta fama le dieron. Prueba de ello es que el raid que realiza, entre el 4 de Enero y el 29 de Abril del año 1931, de 7000 kms de recorrido le lleva de Berlín a la Guinea portuguesa si bien tuvo que efectuar un arriesgado aterrizaje de emergencia en Tombuctu.

A finales de 1931 inicia en un monomotor Klemm-Argus un ambicioso raid de 37.000 kms sobre cinco continentes llegando a Australia a través del Próximo y Lejano Oriente. Desde Australia y en barco, cruzó el Pacífico para reanudar allí su vuelta al mundo sobrevolando Perú y Chile para llegar a la Argentina y Brasil despues de "salvar" en un arriesgado vuelo la cordillera de los Andes.

Por tratarse de la primera mujer que había realizado tal proeza se le concedió la copa Hindenburg como premio a la mas notable hazaña realizada con fines exclusivamente deportivos.

Miss Elly, como la llamaban en Villa Cisneros tambien convivió con la colonia española durante el espacio de tres días dejando como constancia de su agradecimien-



El Fokker F VII "Capitán Casares" en el aeródromo de Sidi Ifni en 1940

to por las atenciones recibidas la sugestiva fotografía que se acompaña a esta crónica. Miss Elly tenía sólo 26 años cuando estuvo en Villa Cisneros y por referencia de la Agregaduría militar de la Embajada alemana actualmente vive en Friburgo de Brisgovia.

El 12 de Mayo de 1935 hizo tambien es-

cala en Villa Cisneros Juan Ignacio Pombo, otro valiente pionero de nuestra Aviación, camino de América. Había partido desde el campo de La Albericia en Santander a bordo de la avioneta modelo British Klemm Eagle bautizada con el nombre de dicha ciudad y que tenía un alcance teórico o radio de acción de 3800 kms. Su última escala



Un Junker 52 de la Lufthansa calentando motores antes del despegue en Villa Cisneros

africana la realizó en la "ruta alemana" sobre Bathurts y en 16 horas y 47 minutos en un arriesgado vuelo en solitario se plan-
tó en Natal siendo muy celebrado este récord no sólo en España sino también en América. Aunque su estancia en Villa Cisneros fue corta, dado que se limitó a pasar una noche, toda la colonia española pudo descubrir la humanidad y simpatía de este joven piloto, teniendo ocasión algunos de los residentes de Villa de estampar su firma en las alas de la avioneta que más adelante donaría al Gobierno de Méjico.

Indudablemente debe haber muchos más famosos aviadores que eligieron los aeródromos saharianos como escala en sus raids deportivos pero en esta recopilación sólo hemos hecho referencia sobre los que tuvimos constancia personal y en el periodo comprendido entre 1930 y 1936. Con anterioridad a este periodo hay constancia de la escala que hace en Cabo Juby en Enero de 1924 un Dornier Wall al mando de Ramón Franco en un vuelo desde Mar Chica y con escala en Ceuta, Casablanca, Mogador y Cabo Juby hasta llegar a Gando en la isla de Gran Canaria.

En definitiva Ramón Franco no hacía mas que preparar el vuelo que realizaría en 1926 a bordo del Plus Ultra con una meta mucho mas ambiciosa: cruzar el Atlántico.

Con posterioridad en el tiempo sabemos

menos y puede que haya muchos mas pilotos que visitaran los aeródromos saharianos si bien utilizando aviones de características mas avanzadas.

Y en el capitulo de las curiosidades cabe citar la escala de aviones que haciendo escala en Villa o Cabo Juby transportaban personajes famosos, como es el caso de Eva Perón en su visita a España en 1947 que realizó a bordo de un DC-4 de Iberia, haciendo noche en Villa Cisneros donde fue agasajada con carreras de pólvora a camello y exhibición de danzas saharauis; la visita de Franco al Sáhara en 1950 y las más frecuentes del Rey Hussein de Jordania....

No se puede hablar de aviación en el desierto sin hacer mención a la militar. En su momento lo haremos con la atención que se merece.

INFLUENCIA DE LA II GUERRA MUNDIAL EN EL SAHARA

El 24 de octubre de 1942 cuando el Mariscal Montgomery se abrió paso entre las líneas del Eje en la batalla de El Alamein, zarpó de los Estados Unidos un gigantesco convoy mandado por el postinero General de División George S. Patton conocido en el ámbito castrense por el apodo de "sangre y tripas" y el Contralmirante

Henry K. Hewitt. Esta potente armada, formada por 500 buques de guerra y 350 transportes y barcos mercantes, avistó la costa africana a la altura más o menos de la desembocadura del Draa y costeando paso frente a Ifni y con rumbo NNE llegó hasta la altura de Casablanca donde efectuó un desembarco aeronaval al que los franceses del Gobierno de Petain opusieron seria resistencia, especialmente por el cañoneo del acorazado Jean Bart sobre las lanchas de desembarco americanas, hasta que al final fuera silenciado aquel por los ataques en picado de bombarderos. Al final, los asaltantes desembarcaron con unidades acorazadas cesando toda resistencia el 11 de noviembre.

El vuelo de los aviones desde EEUU a Marruecos debería hacerse a la estima y la mayor parte de las veces utilizando la llamada ruta del "Atlántico Sur" que años atrás abrieron los "Laté 28" de la Air Lecoere y los Dornier Wal de la Lufthansa. El salto de uno a otro continente se realizaba desde Natal o Fernando de Noronha a Bathurts y la obligada prolongación de la ruta hacia el Norte indujo a Washington a buscar "apoyos" intermedios tan importantes como Villa Cisneros, Cabo Juby, Tan Tan e incluso Ifni como en su día lo fueron para las Compañías comerciales, y algo se cocería entre bastidores puesto que en el año 1944 se instala una estación "meteorológica" en Cabo Juby, que en realidad encubría una base de obligada escala para el voluminoso "puente aéreo" montado por los americanos para abastecer la guerra en Africa y posteriormente en Italia. En el aeródromo sahariano se montan barracones y se entierran depósitos de carburantes para el aprovisionamiento de los aviones en Tan Tan.

La base de mayor entidad se instaló en Cabo Juby que recibía la mayor parte de trafico aéreo que fluía de América a los frentes africanos y europeos. Todos los que por entonces eramos niños recordamos aquel hecho sobre todo por la asistencia como invitados a una sesión de cine que realizaban los americanos en un gran barracón consistente en un noticiario de carácter bélico, una película normal y luego proyectaban la letra, con música claro, de las canciones del momento que eran coreadas con gran regocijo por toda la tropa y que, a nosotros, como invitados de pleno derecho nos hacía mucha gracia. Incluso, nos daban la oportunidad de utilizar sus aviones en sus desplazamientos hacia el Norte, si bien antes de hacerlo había que firmarles un documento que les eximía de responsabilidad alguna ante una contingencia en vuelo.

NUESTRA AVIACION EN EL SAHARA

Naturalmente que no me voy a atrever a escribir la historia ni siquiera las vicisitudes y los servicios que la Aviación española ha aportado en el Sahara desde su asentamiento en los años 20, en Cabo Juby y Villa Cisneros, hasta su abandono con



En febrero de 1958 tuvieron los "buchones" su bautismo de fuego en apoyo de las operaciones de limpieza de las bandas armadas de Liberación

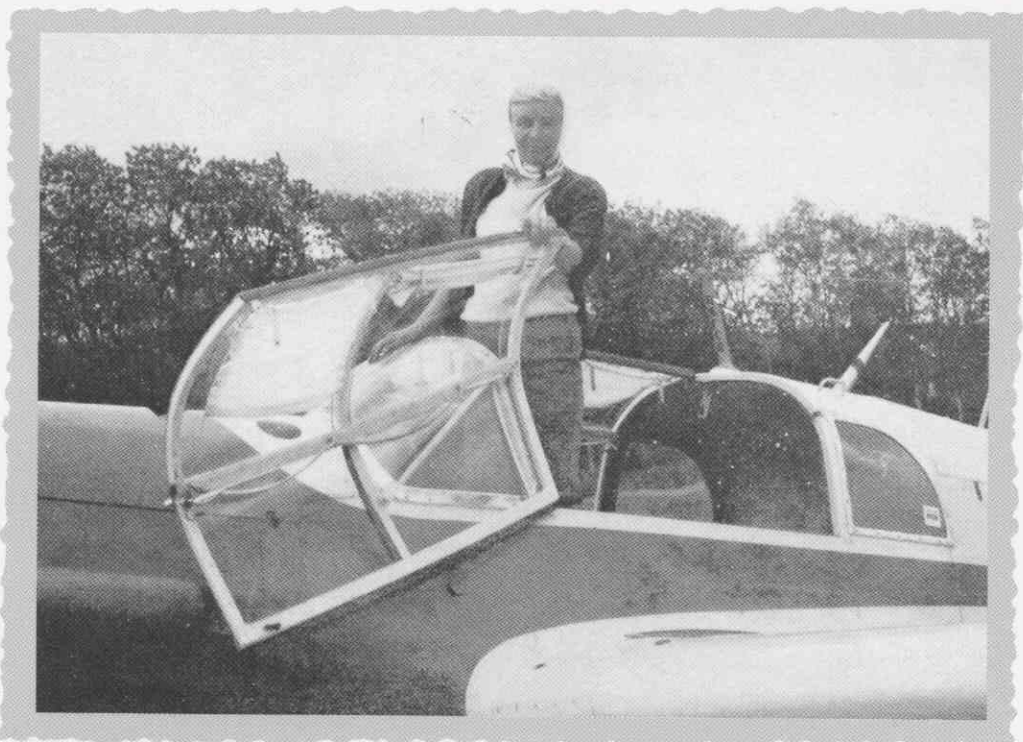
motivo de la triste "marcha verde", que nos guste o no, fue el desencadenante de la entrega del territorio a Marruecos. Se podrían sumar las horas de vuelo de los Junkers 52, los DC-3, los Messerschmitts, los T-6, los Heinkel 111.... por cientos de miles o millones, especialmente por parte de las lentas pero seguras "pavas" que durante tantos años prestaron los inestimables servicios de "estafetas" uniendo aquellos puestos lejanos y escondidos entre dunas y arenas, recónditos y perdidos por el desierto como Tifariti, Auserd, Mahbes, El Farsla, Guelta, Aguenit, Tichla, Bir Enzaran, La Agüera y uniéndolos a El Aaiún, Cabo Juby o Villa Cisneros, llevándoles no solo el correo con la carta de los seres queridos a nuestros soldados sino también los "ceretos" de frutas y verduras y sobre todo la ilusión que tiene para el "destacado" en el interior la noticia de la civilización, el periódico atrasado, la carta de la novia y el escrito del comandante concediéndole una Cruz Blanca de permanencia.....

Y tampoco vamos a hablar de la actuación de la Aviación en Ifni con motivo de los ataques de bandas armadas incontroladas a nuestros puestos porque estamos hablando del Sahara y por eso como un botón de muestra queremos referirnos a un periodo muy corto pero muy intenso vivido en El Aaiún desde finales de enero hasta primeros de marzo de 1958, fechas, inicial y final de la Operación Teide que llevaría a cabo felizmente la limpieza, destrucción y expulsión de las llamadas bandas armadas de Liberación.

En esta fase el protagonismo aéreo pasa a manos de dos escuadrillas. Una la de los T-6 (los North American Texan) procedentes de Matakán y la de los "buchones" o Messerschmitts que vinieron de El Copero.

Una fresca mañana de primeros de febrero un oficial del Grupo Nómada "Sagua el Hamra" que había vivido su experiencia sahariana durante un año repartido entre Smara y Guelta de Zemmur era designado, previa propuesta del Comandante Bengoechea del Estado Mayor, para cumplir las funciones de GLO (Ground Liaison Officer) en el aeródromo de El Aaiún con vistas a las operaciones de limpieza de las bandas armadas de Liberación que casi impunemente se habían paseado por territorio español. Allí fue muy bien recibido, como lo saben hacer los aviadores, fue aleccionado sobre las actividades aéreas previstas para la citada operación y naturalmente se le asignó el simpático mote de "terricola" (ya sabemos los de otros Ejércitos que los aviadores le ponen apodos a todo el mundo).

En la cabecera de la pista de tierra y arena se disponían a despegar una pareja de "buchones". Rugían los motores con rabia antes de lanzarse al despegue. Tenían un característico color gris plumizo tirando a azul y ante el morro destacaba una desmesurada hélice y como remate final una cola y timón de escasa envergadura. Un caza que años atrás, en 1940 había sido testigo y protagonista de la Batalla de Inglaterra y que aún mantenía en pie nuestra Aviación



Efectivamente, con posterioridad a cuanto se dice de la aviadora Elly Beinhorn, hemos establecido contacto directo con ella. Vive en Munich y confirma en una carta todo lo que de ella se dice y añade que recuerda con mucho cariño la hospitalidad española recibida en la escala hecha en Villa Cisneros en 1933 en un vuelo que realizaba desde Ciudad del Cabo hacia Berlin. Manifiesta también que había hecho escala con anterioridad en Villa Cisneros en el año 1931 en un vuelo de Bissao a Berlin

Traducción de la carta

Munich 22-III-1993

"Querido General Gavarrón:

Tal y como mi intérprete me ha traducido su artículo es correcto. Únicamente Hindenburg se escribe en alemán con "n" antes de "D" y no como en español con "m" antes de "D".

Me acuerdo con mucho gusto de la hospitalidad que gocé en Villa Cisneros hace 60 años y con los mejores saludos "aviadores".

Frdo: Ely Beinhorn

Nota: La aviadora tiene razón en advertirnos que Hindenburg se escribe con "n" tanto en su lugar antes de la "d" como antes de la "b", lo que pasa es que en el artículo aparecía como Hindemburg, lo cuál no es correcto.

en 1957. Detrás de la pareja de "buchones" había otra de T-6 (los North American Texan) muy maniobreros y mucho más idóneos para la lucha en el desierto por velocidad, visibilidad y flexibilidad para todo tipo de misiones, con un ronroneo característico de sus motores tanto en la aproximación como en la pasada por la vertical, como si rompiera la "barrera del sonido", y que junto a los "buchones" realizarían las más importantes misiones de observación, reconocimiento armado y bombardeo durante el periodo de operaciones.

El oficial de Nómadas con sus cuestionarios de "briefings" y "debriefings" que tenía que rendir en el Estado Mayor, iba como se dice en el argot militar "de culo" por lo que se vió obligado a pedir al Aire un medio de transporte para acudir a las tiendas de campaña donde los pilotos daban cuenta de sus misiones y le fué proporcionada como no, una bicicleta para tal fin

Tenía gracia aquella singular misión en la que se identificó con entusiasmo el "terricola" y de su propia cosecha daba útiles consejos a sus compañeros:

"Huir de sobrevolar a baja cota los cauces de los ríos. En ellos se esconden los re-

beldes y os pueden disparar sin que los veáis"...

"Una jaima desde el aire es un cuadrado del tamaño de un dado, un camello, una mosca, un hombre, un punto y un fusil, un alfiler"... "y no olvidéis, como decía Saint Exupery que debajo de un mar de nubes está siempre la eternidad"

La juventud, el compañerismo y las ganas de hacer bien las cosas podían con todas las dificultades. Había en el Sahara entre los aviadores lo que siempre ha habido: responsabilidad y un deseo común de acabar con aquella situación. Por eso, cuando un día tuvimos que acudir al campo santo a enterrar a los legionarios caídos en Edchéra, todos nos refugiamos en escondidas lagrimas de amarga rabia, de inútil consuelo. Así es la vida. Hemos confiado durante años en los camaradas, en vidas paralelas, unos en la tierra y otros en el aire, y así de súbito, sin causa alguna que lo justifique nos los quitan de la faz de este mundo y nos retiran también su sombra. Con estas líneas va también además de mi afecto y admiración por todos los componentes del arma aérea el sentimiento que se merecen todos los que dieron su vida por España en aquellas tierras. •