Sucesos aeronáuticos urbanos

En Madrid y Barcelona

"Canario" AZAOLA
Miembro de número del IHCA

TRANSCURRIDOS ya, más de 50 años, en el olvido quedó, aquel percance de Iberia, que gracias a la decidida actuación del comandante Cecilio Imaz, "tomando" espectacularmente sobre los arboles de la madrileña Alameda de Osuna, salvó a todos los pasajeros.

Con las plumas gastadas de tanto volar y la naturalidad que da el paso del tiempo, Imaz me contó no hace mucho como fue su "coscorrón", que borrosamente, a modo de leyenda uno conocía desde niño. Ello, me ha llevado a recordar, descartando en lo posible los que dramáticamente se tiñeron de sangre, otros chascarrillos curiosos y hasta chuscos, acaecidos en Madrid y Barcelona, cuando no en el mismísimo casco urbano, si en su inmediato extrarradio.

OTRA DE REXACH

EL "Noticiero Bilbaíno" del 29 de Julio de 1928 informaba: "Anoche los transeúntes que marchaban por la calle Alcalá, en las inmediaciones del Retiro, vieron a escasa altura una avioneta que a motor parado, pugnaba por buscar un sitio donde tomar tierra. Y también vieron que el pequeño aparato descendió, al parecer, dentro del Retiro.

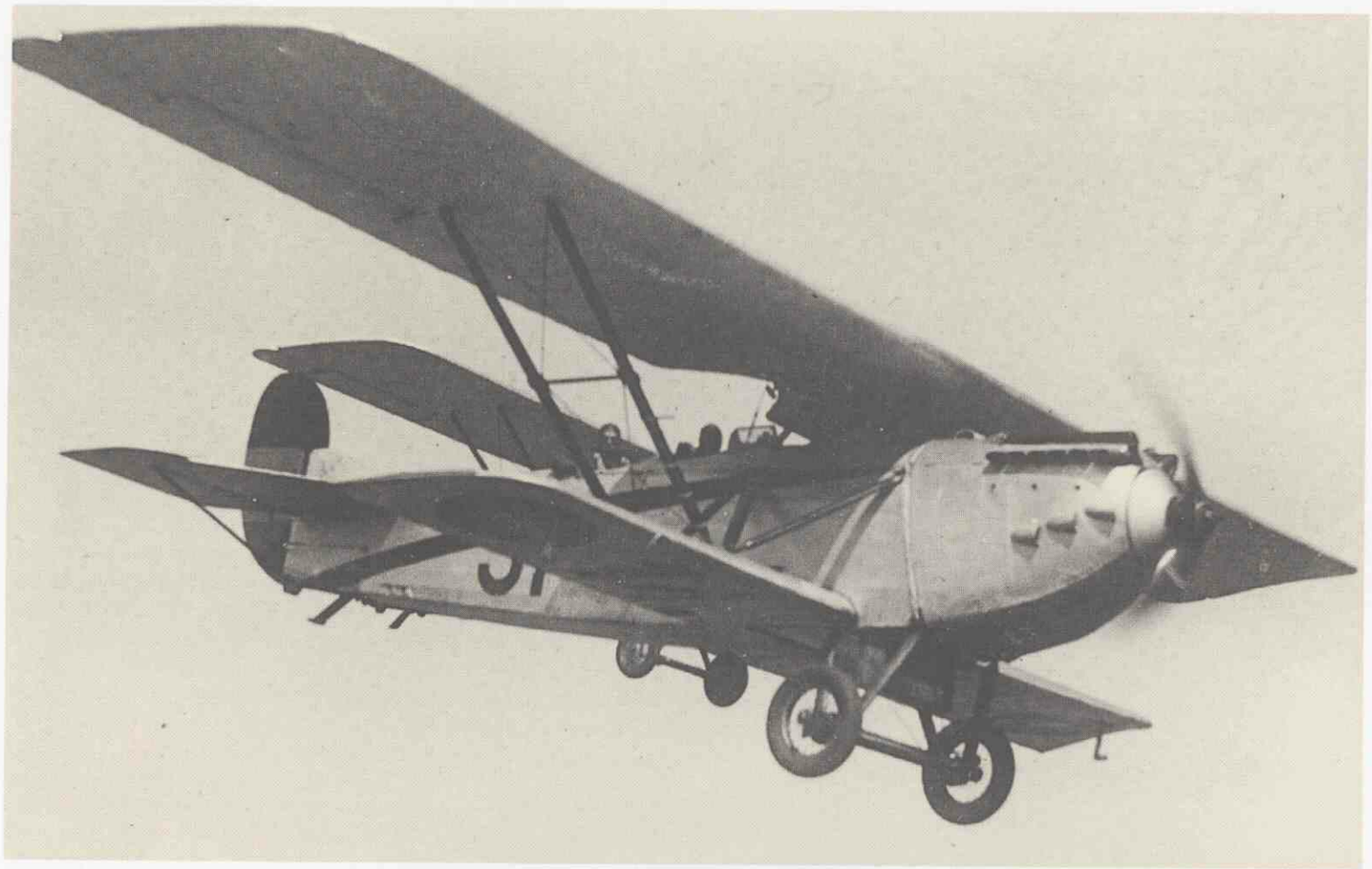
Avisado el servicio de bomberos, estos salieron en busca de la avioneta, por si le hubiera ocurrido algún accidente, encontrándola en los terrenos denominados La Quinta de Vélez, situados al otro lado de la Avenida Menéndez Pelayo, donde había tomado tierra.

El aparato iba pilotado por el capitán Rexach, quien se vió obligado a descender por una avería en el tubo de aceite. Ni el piloto ni la avioneta, sufrieron daño alguno".

COLISIÓN SOBRE MADRID

CASI cinco años después, cuando el 15 de Abril de 1933 evolucionaban sobre Madrid distintas escuadrillas, que por la tarde habrían de tomar parte en la Fiesta de Barajas, el Loring R-III que pilotaba el cabo Andrés García Calle, colisionó con el de su jefe de la Escuadrilla de Sevilla capitán Reixa. Este, aún con serias averías pudo alcanzar Cuatro Vientos; sin embargo, los desperfectos del

Para Antonio Rexach, a quien vemos en el puesto delantero de una Klemm L-20 junto al periodista Antonio de Olascoaga, fué habitual, bien por avería o... capricho, aterrizar en cualquier lado. En la foto, tomada el 22 de Agosto de 1928, aparece en la algorteña Playa de Ereaga (Vizcaya)



Dos Loring R-III de la Escuadrilla de Sevilla habrían de colisionar sobre el casco urbano de Madrid.

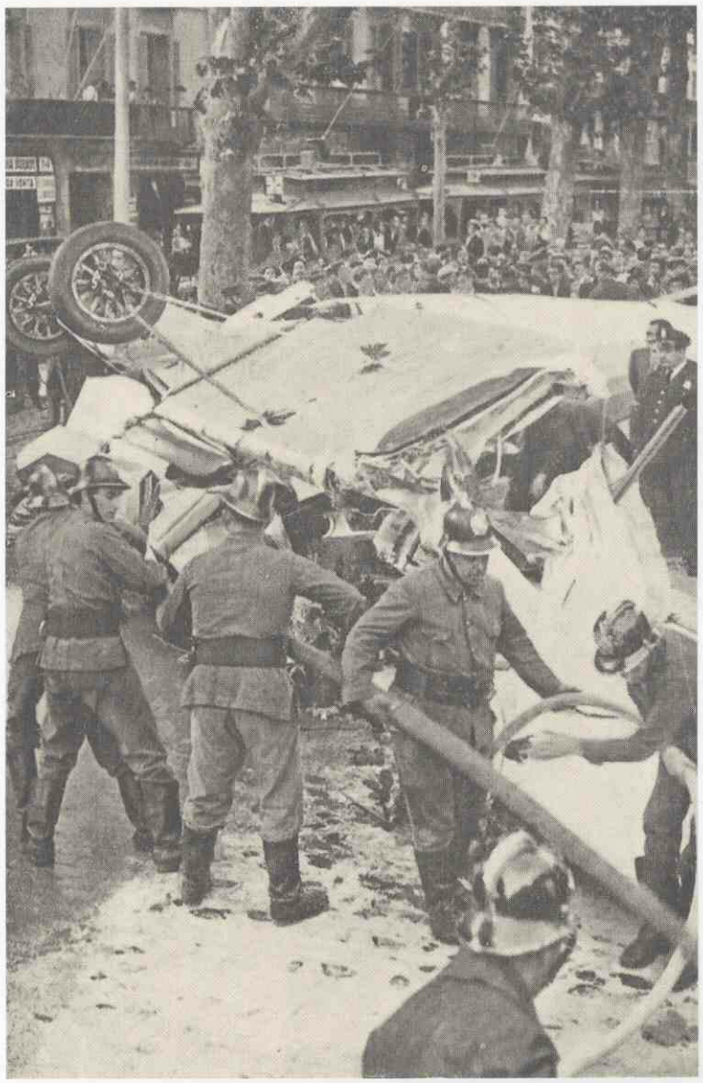
avión del primero fueron de tal magnitud (rotura de la hélice y motor casi arrancado de su bancada) que ante lo inevitable, su piloto lo abandonó haciendo uso del paracaídas. El numeroso público que presenció la dramática escena, respiró aliviado al comprobar como, con relativa suavidad, el aviador caía sobre el tejado de la antigua Casa de la Moneda, en la calle Serrano; desconociendo, claro está, que le acompañaba el desdichado sargento radio Tomás Garrido, quien desprovisto de paracaídas, se estrelló con el aparato sobre la casa nº 29 de la calle Claudio Coello, donde, tras su explosión se incendió, causando tres víctimas entre sus moradores.

El que aún con su tinte macabro, hayamos recordado este suceso, se debe a la curiosidad de que, aquel cabo García Calle, no era otro que quien conocido por Lacalle , habría de convertirse durante la guerra civil, en uno de los más famosos cazadores de la Aviación Republicana; llegando a asumir, con el empleo de Mayor, la jefatura de la Escuadra de Caza.

ENTIERRO ACCIDENTADO EN BARCELONA

EN el transcurso de las importantes maniobras militares, celebradas en la provincia de León, el 25 de Septiembre de 1934, perdía la vida el teniente Eduardo Dalias Chartres (del 13 Grupo de Caza) al estrellarse en Sarria (Lugo) el Nieuport Ni-52 que pilotaba. Cuatro días después, cuando el cortejo fúnebre del infortunado aviador discurría por las calles de Barcelona, y como era costumbre en aquella época, varios aviones lo sobrevola-

Rodeado de curiosos, el cabo piloto Andrés García Calle, abandona el Cuarto de Socorro, donde fué atendido de las pequeñas heridas y contusiones que se produjo tras caer en paracaídas en el tejado de la Casa de la Moneda.



Tras el susto del primer momento, el publico asistente al entierro del teniente Dalias observa la intervención de los bomberos ante los restos del destrozado "Breguet"

ban arrojando flores, quiso la fatalidad que debido a "una pérdida de esencia", (sic) se parara el motor del Breguet XIX pilotado por el subteniente Núñez, a quien acompañaba el cabo mecánico Adolfo Madariaga, Espectacularmente y ante el asombro del numeroso publico que respetuosamente presenciaba el paso del entierro, tras caer el sexquiplano sobre los árboles de la Rambla de Santa Mónica, se estrelló en posición invertida contra la calzada, justamente frente al teatro Principal Palace. Aunque en un principio se pensó lo peor, los aviadores y un transeunte salieron del trance con lesiones graves de las que por fortuna se repusieron.

AUTOGIRO A TIERRA

EL Ejército, tras su decidida actuación en los graves sucesos revolucionarios de 1934, en todo el país fue objeto de numerosos homenajes. Los actos celebrados en Barcelona culminarían con un gran desfile que, con la participación de fuerzas de los tres ejércitos, se celebró el 27 de Enero de 1935. La Aeronáutica Naval representada por distintas escuadrillas de reconocimiento y bombardeo, exhibiría también dos autogiros, que habrían de aterrizar respectivamente en la Plaza de Cataluña, y en la confluencia la Avenida 14 de Abril (actual Diagonal) con la calle de Urgel. Así lo hizo el primero, pilotado por el Teniente de navío Guitián, quien tras evolucionar sobre el expectante público de la abarrotada plaza, tomó tierra a pocos metros de Pelayo y Rambla. Una comisión presidida por el Alcalde Sr. Pich y Pons, se apresuró a felicitar al aviador, obsequiándolo con una copa de champan. Poco después, al intentar despegar, la poca adherencia de las ruedas sobre la gravilla, impidió al piloto alcanzar la potencia necesaria, por lo que en una maniobra forzada, el patín de cola se enganchó con los cables del tendido aéreo del tranvía. Ello, irremisiblemente provocó la caída del aparato ante la sede de la banca Arnús, a pocos metros de una camioneta de Guardias de Asalto, a uno de cuyos agentes alcanzó, hiriéndolo levemente.

SANGRE FRÍA

AQUELLA mañana primaveral del 12 de Junio de 1946, el DC-3 (EC-ABO) de la compañía Iberia que hacía la línea Lisboa-Madrid -Barcelona, se disponía, tras una breve escala en Barajas, a cubrir con el pasaje al completo, la última etapa hasta la Ciudad Condal. Pilotaba el aparato el comandante Cecilio Imaz, auxiliado por el radio Luis Muro y el mecánico Cristino Palacián. Todo marchaba a la perfección; tanto, que tras recibir Muro la autorización para el despegue, vaticinó a sus compañeros: "Ahora, sol y moscas". Zumbando sus motores, el "Bravo Oscar" se aceleró y tan pronto como se hubo levantado del suelo, Imaz notó un fallo en el motor izquierdo.

"Miré, y asombrado comprobé que ardía; pero no tenia más remedio que seguir; tirar por derecho. Inmediatamente, el mecánico lo paró .... Yo, ¡bastante tenía con aguantar la

Al pié del autogiro en el que acababa de aterrizar, el teniente de navío Guitián fué obsequiado con una copa de champan.

La colisión con los cables del tranvía produjo la caída del autogiro.

velocidad, que no me disminuyese! Pretendiendo, si podía, volver a Barajas, pero con muchísimo cuidado, porque el avión iba completo; es mas, llevaba cuatro sillas en el pasillo."

Ante mi asombro, haciendo un inciso, me aclaró: "Si, cuando faltaban plazas y había pasajeros de compromiso.. cogíamos sillas de la cafetería del aeropuerto. Tanto se daba esto, que de vez en cuando el dueño del bar nos decía: ¡Oiga! como no nos traigan ustedes las sillas de Barcelona, la gente se va sentar en el suelo... Entonces, en una remesa se las traíamos. Volábamos así."

"Manteniendo el avión a velocidad mínima muy cerca del suelo y siendo un día caluroso, me preocupaba si el cambio de temperatura, al paso sobre el denso arbolado de la alameda de Osuna, que la tenia frente a mi, le afectaría. Como el avión se mantenía, llegué incluso a pensar, que poquito a poco, hasta quizá pudiera volver al aeropuerto... Cuando de pronto, !zas! se me para el motor derecho. Así que no me quedó otro remedio que tirar por derecho. Lo mandao.",

"En esta situación, lo único que podía hacer era meter el avión entre las hileras de los arboles, y así fue; los planos arrancados, quedaron atrás ardiendo y el puro, tras apoyarse en uno de los arboles, que dobló y rompió, cayó suavemente al suelo, quedando la cabina de pilotaje a tan solo cinco metros de un grueso muro de piedras. "Momentos antes –lo recuerdo como si fuese hoy– pensé: !Que manera más tonta de matarse! Al golpearme fuertemente en la cabeza, perdí el conocimiento, pero debió de ser momentáneo; pues enseguida, al ver fuego a mi lado reaccioné. !Estoy vivo! La sangre que me chorreaba por la cara, me impedía ver por un ojo, así que cuando me pasé la mano para limpiarme, al levantar el párpado, comprobé que no estaba tuerto, viendo a mi derecha, al mecánico derrumbado en su asiento. Intenté sacarlo, pero nada, no sé si por la pérdida de sangre o la conmoción, no podía, no tenia fuerzas. Poco a poco reaccioné y pude salir por mi propio pié".

¿Como está usted? oí la voz del radio tras de mi. Bien, le contesté, e inmediatamente fuimos a ver que había pasado con los pasajeros. Lógicamente, había cierto desconcierto y algunos –sin duda los de las sillas– por el suelo. Intenté prestarles ayuda, pero increíblemente no podía hacerlo, me había quedado sin fuerzas." "Enseguida llegó gente del aeropuerto, que angustiada había visto la caída y el gran incendio que se había producido en tierra. Afortunadamente, las llamas en su mayor parte estaban atrás, en el conjunto de alas y motores. Entre todos y ante el temor de que se extendieran, evacuamos la cabina de pasajeros; había algún herido, pero ninguno de gravedad." "Luego, apareció por allí el alcalde de Madrid junto al popularísimo barman Perico Chicote; venían por la carretera de Barcelona y nos habían visto caer."

"Tan pronto llegaron automóviles y una ambulancia, se organizó el traslado de los heridos. A mi, me llevaron al botiquín del aeropuerto; pero dado, que de vez en cuando, perdía el conocimiento, como al resto de los heridos, me trasladaron al hospital de la Cruz Roja en Reina Victoria, donde me atendieron de una fisura en el cráneo y distintas contusiones."

" fue un milagro; y es curioso, que entonces se comentó que busqué el bosque para salvarme, !Ojalá! no hubiera tenido el bosque delante, con toda la llanura que entonces había por allí..."

En el homenaje con motivo de su jubilación, Cecilio Imaz -en el centro- recibe de su compañero Manolo Marañon, sendas maquetas del Ju-52 y del "Jumbo", primer y ultimo avión que voló en la compañía, en presencia de Santamaria. Lejos quedaba ya, su accidente en la Alameda de Osuna.

INFORMACIONES

DIRECTOR: VICTOR DE LA SERNA

MADRID.—AÑO XXI.—NUM. 6.710 MIERCOLES 12 DE JUNIO DE 1946 PRECIO DEL EJEMPLAR: 40 CTS.

ESTA MAÑANA EN BARAJAS

LA SANGRE FRIA de un piloto de la "Iberia" evita una catástrofe

Dirigió el avión incendiado sobre los árboles de "LA ALAMEDA", que actuaron de amortiguador

El piloto señor IMAZ, herido gravemente, se olvidó de sí mismo para auxiliar a los pasajeros

Recorte de prensa de "Informaciones".

Repuesto del "coscorrón", en Agosto el comandante Imaz volvía a volar y en Septiembre, a los mandos de un DC-4 inauguraba la línea Madrid-Buenos Aires, luego... volaría los Super Constellation y con uno de ellos inauguró la línea a Nueva York, batiendo poco después el récord de velocidad entre la ciudad de los rascacielos y la capital de España en 9 horas 9 minutos, más tarde,volaría en los reactores, hasta el "Jumbo", en el que, por imperativos de la edad, en 1976 hubo de pasar al retiro. Atrás quedaban más de 16 millones de kilómetros y 2.000 travesías del Atlántico.

Pero, volviendo a su "coscorrón", si este hubiera ocurrido hoy, sin duda habría convertido a Cecilio Imaz en un héroe nacional, su imagen conocida en toda España y los homenajes, incluido el bautizo de una calle con su nombre, habríanse prodigado. Entonces, aparte de ser noticia de portada en algún periódico, su actuación vino a confirmar, lo que popularmente de aquella veintena larga de pilotos de Iberia se decía: "Que eran los mejores del mundo" y a los que con el tiempo, las nuevas generaciones, respetuosamente conocerían como los "Brahmanes".

COMO EN EL CINE

ASÍ titulaba un diario de Bilbao, la noticia del aterrizaje de una avioneta militar en pleno Madrid. La cosa no era para menos, ya que cuando a primera hora de la tarde del 19 de Julio de 1952, el joven teniente Alvaro Martínez Munaiz, del 13 Grupo de Fuerzas Aéreas, con base en Albacete, se dirigía a Getafe, antes de aterrizar, quiso echar un vistazo a su ciudad; con tan mala suerte, que una inesperada parada de motor, le obligó tomar tierra con su Bücker Bü-131 en la prolongación de la calle General Mola (hoy Príncipe de Vergara), a la altura de Caídos de la División Azul. Por fortuna, tanto el aviador como su biplano, no sufrieron el menor daño.

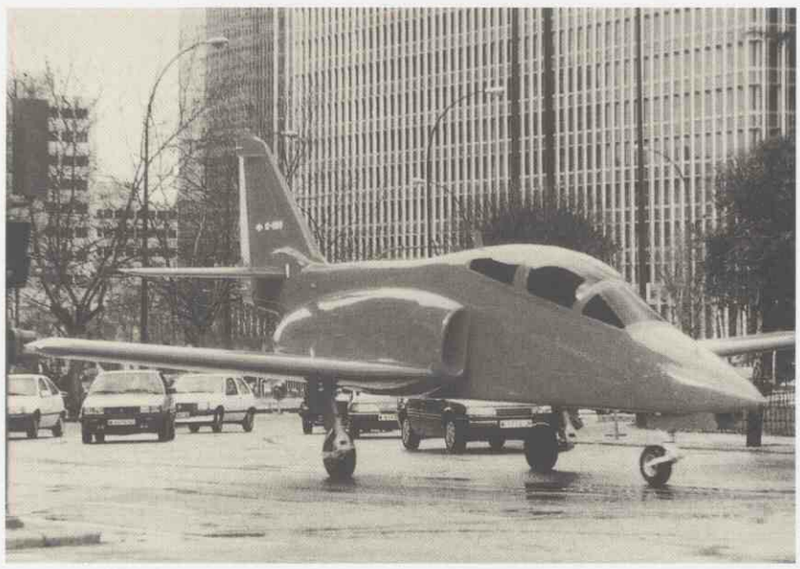
Aún a pesar de la insólita situación; rodeado de curiosos, con un municipal enfadado, talonario de multas en mano y la obligada y alborotadora chiquillería, el piloto, al tiempo que mentalmente agradecía a la Virgen de Loreto su ayuda, inevitablemente pensó, que bastante más serio había sido el percance sufrido cuatro años atrás; cuando, alférez alumno de la Academia General del Aire, volando en formación en una Bücker también, colisionó con un compañero. Este, con graves averías, pudo alcanzar el campo de vuelos de San Javier; él, sin embargo, cayó al Mediterráneo, frente al mar Menor. A la actuación decidida y heróica de Diego Sánchez Rosique,un pescador de San Pedro del Pinatar, que en su busca cruzó remando el Mar Menor y arrastrando su barca, los arenales de la Manga, debía la vida; ya que sin haberse podido desprender del equipo de vuelo, se encontraba agotado y a punto de sucumbir, cuando su salvador apareció.

INSÓLITO

YA en 1989, concretamente el 19 de Marzo, los madrileños que, motorizados o no, circulaban por el Paseo de la Castellana, atónitos contemplaron, como acompañado de un peculiar y nada despreciable rugido, un pequeño reactor, chillonamente pintado de rojo, rodaba por la calzada.

¡Pero ... que hace ese ahí!. ¿Se habrá vuelto loco? Comentaba a voces el personal. El entendido de siempre, irónicamente tranquilizó a los presentes con su saber: ¡Es que, Barajas está cerrao!

Aquel reactor de entrenamiento CASA C-101, por supuesto que no había aterrizado en una de las principales vías de la ciudad, como años atrás hemos visto que lo hicieran; –aunque en un primer momento se estudió la posibilidad de hacerlo– sino que, trasladado por superficie al lugar y con el piloto probador de CASA José García Martínez a los mandos, realizaba un simple rodaje con el fin de filmar un ingenioso "spot" publicitario para la marca de aceites de motor CS, que luego en TV y en la prensa, alborozados pudimos ver. ■



Entre incredulos y absortos, los madrileños contemplaron como un ruidoso avión de estilizadas líneas rodaba por la Castellana.