



El vuelo a Manila de la *Patrulla Elcano*

ANTONIO RODRIGUEZ VILLENA
Coronel de Aviación

El día 5 de abril de 1926 despegaban del aeródromo de Cuatro Vientos los tres aviones Breguet XIX de la "Patrulla Elcano". Se iniciaba el segundo de los Grandes Vuelos que la Aviación Militar Española realizó hace 75 años y que significó el reencuentro de España con Filipinas, restaurando la comunicación perdida y poniendo fin a los ecos del Desastre del 98.

A continuación se expone, a modo de recuerdo y admiración, lo más esencial de aquella gesta, como reconocimiento y gratitud a los aviadores que inscribieron el nombre de España en el cuadro de honor de la Aviación Universal.

Quitando los calzos a los aviones Breguet XIX de la "Patrulla Elcano", que desde Cuatro Vientos iniciaban el vuelo Madrid-Manila. Sus tripulaciones estaban formadas (de izquierda a derecha) por los capitanes Rafael Martínez Esteve, Eduardo González Gallarza y Joaquín Lóriga Taboada así como por los mecánicos Mariano Calvo Alonso, Joaquín Arozamena Postigo y Eugenio Pérez Sánchez.

LA IDEA DEL VUELO.

Después del final de la I Guerra Mundial todos los países combatientes se encontraron con una considerable capacidad aeronáutica y con aviadores deseosos de realizar vuelos que abrieran las rutas aéreas que el conflicto había impedido. Se iniciaban los grandes raids internacionales.

En España también se deseaba participar en esta carrera y los aviadores españoles querían incorporar a la misma a nuestra Aviación y, por ello, elevaron al Jefe de la Aeronáutica Militar un proyecto en el cual se presentaba la realización de vuelos a las tres áreas geográficas a las que España había incorporado a la civilización occidental, dándoles su cultura, su lengua y su religión: Argentina en América, Filipinas en el Extremo Oriente y la entonces colonia española de Guinea Ecuatorial en África.

En el mes de octubre de 1924, los capitanes Joaquín Loriga y Rafael Martínez Esteve, estudiaron y presentaron una memoria al Director de la Aeronáutica Española, general Soriano, con la propuesta concreta basada en la idea del comandante José Carrillo, muerto en acción de guerra en Marruecos, de realizar un largo viaje al Extremo Oriente, para llegar a tierras filipinas, descubiertas e incorporadas a la civilización por nuestros gloriosos nautas. Argumentaban que

dicho viaje serviría para aumentar el prestigio internacional de nuestra Aeronáutica y para mostrar al mundo el alto grado de perfeccionamiento de la técnica y el entrenamiento de nuestros

navegantes aéreos. Alegaban también razones sentimentales al escoger Filipinas como meta del viaje, ya que estas fueron el último florón del nuestro perdido imperio colonial, con una gran población española, otra mayor de origen español y unos millones de indígenas que aún sienten el afecto a España.

Proponían realizar el vuelo en dos aviones Breguet XIX, en veinte etapas y treinta días de calendario, con una media de poco más de 900 Km por etapa.

El vuelo debía realizarse entre el 25 de marzo y el 15 de abril, para evitar los fuertes calores de Irak y la India, los monzones del Sudoeste y los tifones del mar de la China que ocurrían en fechas más avanzadas del año.

En diciembre de 1925 se publicó en el Diario Oficial la autorización para los tres grandes vuelos: el de Iberoamérica a Buenos Aires en Argentina, el del Extremo Oriente a Manila en Filipinas y el de África a Fernando Poo en Guinea Ecuatorial.



Raid Madrid - Manila
(15 de abril a 15 de mayo de 1926)
17.100 km



BREGUET 19 A2
• Velocidad máxima: 214 km/h
• Velocidad de crucero: 175 km/h
• Altura aproximada: 2.500 m
• Peso en vuelo: 1.500 kg
• Precio total: 2.500 \$
• Potencia motor: 450 CV

ETAPAS DEL VUELO

- Madrid - Argel: 800 km
- Argel - Trípoli: 1.000 km
- Trípoli - Bengasi: 900 km
- Bengasi - El Cairo: 1.150 km
- El Cairo - Bagdad: 1.000 km
- Bagdad - Basora: 900 km
- Basora - Amara: 800 km
- Amara - Karachi: 1.250 km
- Karachi - Agra: 2.200 km
- Agra - Calcuta: 2.500 km
- Calcuta - Rangoon: 2.000 km
- Rangoon - Bangkok: 100 km
- Bangkok - Singapur: 750 km
- Singapur - Fook: 1.000 km
- Fook - Hanoi: 500 km
- Hanoi - Manila: 500 km
- Manila - Iquitos: 500 km
- Iquitos - Madrid: 600 km

Distancia total recorrida: 17.100 km
Tiempo total: 106 h 15
Media de velocidad: 161,7 km/h

En las tarjetas se indican la fecha (en rojo) y la hora de llegada (en azul) superior, y de salida inferior.
* Incluye el coste aéreo, excepto el de los pasajeros.
● Ruta seguida por Esteve
● Ruta seguida por Loriga y Esteve
● Ruta prevista para las últimas etapas, abandonada por Esteve en el Breguet n.º 2.





Los capitanes Loriga, Esteve y Gallarza con el Capitán General Weyler y demás concurrentes al banquete de despedida que les dio el Comité Hispano-Filipino con motivo del vuelo Madrid-Manila al que se enfrentarían jornadas más tarde.



El avión pilotado por el capitán Esteve en vuelo.



Los pilotos y mecánicos de la "Patrulla Elcano" con los coroneles de Aviación Nieves, Marqués de G. Castejón y Kindelán, que acudieron a despedirlos en Cuatro Vientos.

CARACTERÍSTICAS DEL VUELO

El raid constaba de cuatro partes diferenciadas: la travesía del Mediterráneo por el norte de África, hasta El Cairo; el sobrevuelo del Oriente Medio, con final en Karachi; el cruce de la India y Asia Sudoriental, con termino en Saigón; y el trayecto a lo largo de la costa de Indochina y China con el cruce del mar de la China para rendir viaje en la isla de Luzón.

El itinerario tenía los siguientes finales de etapa (entre paréntesis los países de los que eran colonias, dominios o de los que formaban parte): Argel (Francia); Trípoli y Bengasi (Italia); El Cairo y Bagdad (Imperio Británico); Bushire y Bender Abbas (Irán); Karachi, Agra, Calcuta y Rangún (Imperio Británico); Bangkok (Reino de Siam, actual Tailandia); Saigón, Vink y Hanoi (Francia); Macao (Portugal); Fou Chou (China); Formosa (Japón) y Manila (Estados Unidos).

La primera parte del viaje, por el norte de África hasta El Cairo, no ofrecía dificultades a unos pilotos acostumbrados a volar sobre Marruecos, con una climatología conocida y con buenos aeródromos militares en todas las escalas. De la segunda parte, la etapa El Cairo-Bagdad era la más arriesgada por ser la más larga y con gran parte de su recorrido sobre el desierto. De la tercera parte, los mayores inconvenientes eran las enormes distancias del subcontinente indostánico; y la

cuarta parte del viaje era la que más incógnitas ofrecía, pues sólo había sido sobrevolada por los portugueses de Hanoi a Macao y no existían precedentes del salto final a Filipinas.

A todo ello había que añadir la incertidumbre sobre la resistencia de los motores y, por esta causa, se decidió comprar dos de repuesto y enviarlos a Calcuta, ciudad que se encontraba a los dos tercios del camino total.

LOS TRIPULANTES.

El capitán Martínez Esteve, convaleciente de una larga enfermedad cuando se autorizó el viaje a Manila, fue sustituido por el capitán Eduardo González Gallarza, el primero de los voluntarios en reserva para realizar ese vuelo. Gallarza y Lóriga se dedicaron a preparar los aviones en los talleres de Cuatro Vientos, apoyándose en mecánicos especializados de las casas fabricantes.



Gallarza y Lóriga en Rangún preparando ya el vuelo hacia Bangkok.

Con posterioridad se decidió que el vuelo lo efectuaran tres aviones, por lo que Esteve abandonó Tetuán el 8 de marzo y se incorporó a Cuatro Vientos, donde sólo tuvo a su disposición el Breguet XIX número 4 que estaba desmontado en

uno de los hangares y hubo de prepararlo a toda prisa, terminándose el montaje y la última revisión en vísperas de la partida, que se demoró al 5 de abril.

Las tripulaciones y los aviones, que fueron bautizados (aunque no consta oficialmente) con los nombres de Fer-



EL AVIÓN BREGUET XIX

Diseñado por Louis Vuillierme fue presentado en el Salón de la Aeronáutica de París en noviembre de 1921, realizando el primer vuelo en marzo de 1922, pilotado por Robert Thierry, jefe de pilotos de la compañía S.A. Des Ateliers d'Aviation Louis Breguet.

Era un avión biplano, biplaza en tandem, con un fuselaje de sección elíptica construido a base de tubos de duraluminio, cubiertos de láminas de este metal hasta la cabina posterior y entelado desde esta hasta la cola que tenía los timones de profundidad compensados, siendo también de duraluminio y entelados. Las alas estaban construidas con los largueros y costillas de duraluminio y cubiertas de tela. El ala inferior tenía menor envergadura que la superior y nunca se modificó.

Inicialmente se hicieron dos versiones, la A2 de reconocimiento y la B2 de bombardeo diurno. El motor inicial, de los prototipos, fue el Breguet-Bugatti de 16 cilindros y 450 CV, luego sustituido por el Renault 12 Kb de 450 CV, empleándose otros motores en las distintas series como el Lorraine-Dietrich de 12 Db de 400 CV, el 12 Eb de 450 CV, el Hispano-Suiza 12 Hb de 500 CV e incluso el Gnome-Rhone Jupiter de 9 Ab radiales de 420 CV.

Su peso en vacío era de 1387 Kg y el máximo al despegue de 2500 Kg. La velocidad máxima era de 214 Km/h, el techo de 7200 m y la autonomía de 800 Km. En cuanto al armamento disponía de una ametralladora delantera sincronizada y dos gemelas en el puesto del observador y una capacidad de 400 Kg de bombas.

En febrero de 1923 se celebró, en el aeródromo de Cuatro Vientos, un concurso internacional de aviones militares convocado por la Aeronáutica Militar española para seleccionar uno que sustituyera a otros ya obsoletos, siendo elegido el Breguet XIX, del que se encargaron 30 unidades a la casa Breguet y solicitándose la licencia para la construcción en España. El modelo elegido era el A2 de reconocimiento, con motores Lorraine 12 Db de 400 CV.

Para la fabricación en España del Breguet XIX se creó, el 3 de marzo de 1923, la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A., que llegó a producir un total de 203 aviones Breguet XIX, en cuatro series. Tras la decisión de que todos los vuelos de raid se realizaran en este tipo de avión, los números 71 y 72, de la segunda serie, fueron preparados para este fin, recibiendo las denominaciones de Gran Raid y también Bidón, aludiendo al gran depósito de combustible que llevaban en el fuselaje, entre el motor y la cabina del piloto.

CARACTERÍSTICAS DE LOS AVIONES CASA "BREGUET 19"

Avión	Motor	Potencia CV	Envergadura m	Longitud m	Superf. alar m ²	Peso vacío kg	Peso total kg	Veloc. máxima km/h	Veloc. crucero km/h	Techo m	Alcance km
Bre 19 A2	Elizalde A4 (Lorraine 12 Eb)	450	14,83	9,51	50,00	1.387	2.500	214	175 (aprox.)	7.200	800
Bre 19 TR Bidón	HS 12 Lb	600	15,90	9,51	52,41	1.800	5.100	225	186		7.900
Bre 19 Super TR Superbidón	HS 12 Nb	650	18,30	10,70	59,94	1.990	6.320	220	190	6.700	8.500

nando de Magallanes, Juan Sebastián Elcano y López de Legazpi, marinos que pasaron por Filipinas al dar la vuelta al mundo, quedaron formadas de la siguiente manera:

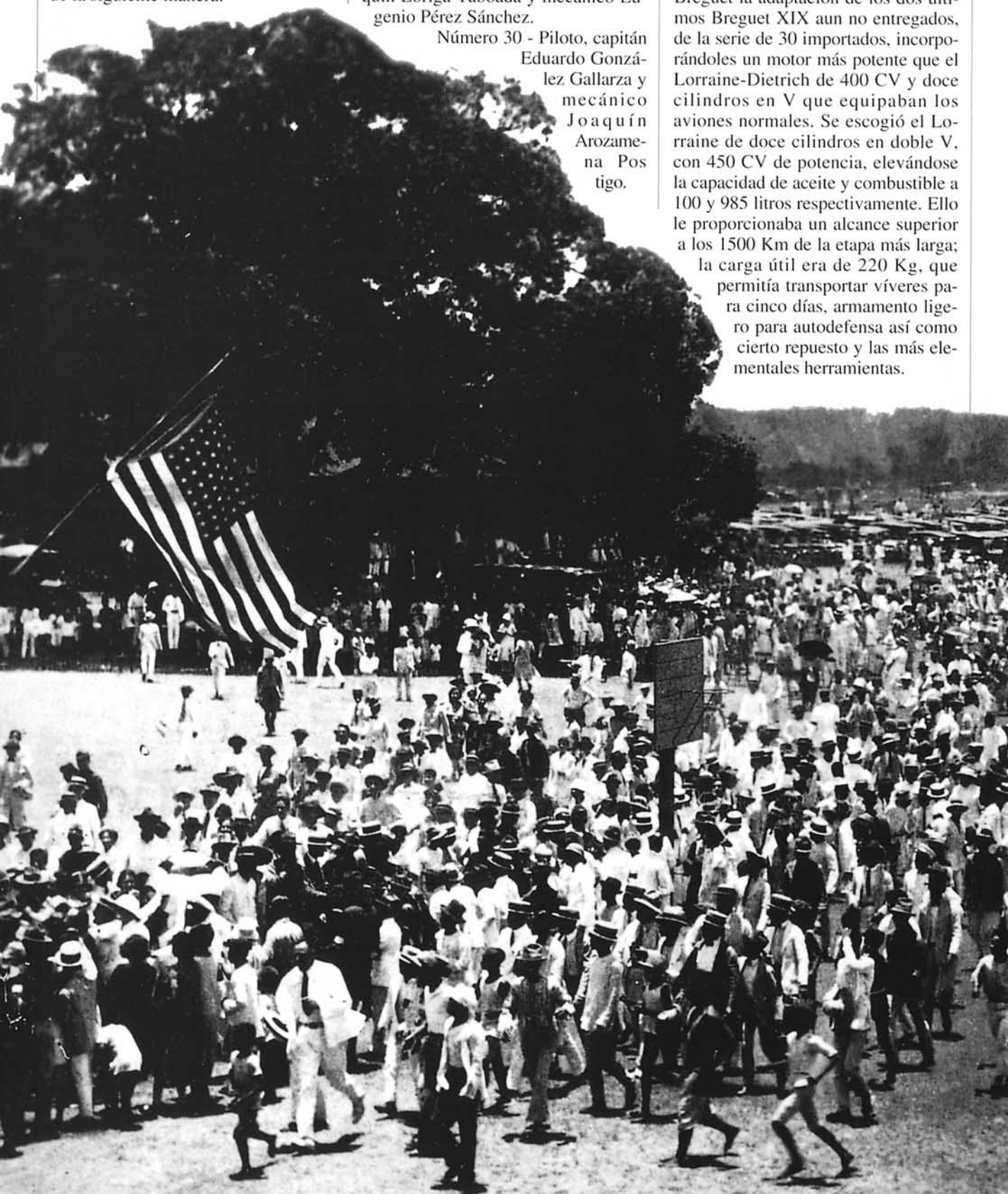
Número 4 - Piloto, capitán Rafael Martínez Esteve y mecánico Pedro Mariano Calvo Alonso.

Número 29 - Piloto, capitán Joaquín Lóriga Taboada y mecánico Eugenio Pérez Sánchez.

Número 30 - Piloto, capitán Eduardo González Gallarza y mecánico Joaquín Arozamena Positigo.

EL AVIÓN

Una vez que se aceptó la realización del vuelo, se contrató con la casa Breguet la adaptación de los dos últimos Breguet XIX aun no entregados, de la serie de 30 importados, incorporándoles un motor más potente que el Lorraine-Dietrich de 400 CV y doce cilindros en V que equipaban los aviones normales. Se escogió el Lorraine de doce cilindros en doble V, con 450 CV de potencia, elevándose la capacidad de aceite y combustible a 100 y 985 litros respectivamente. Ello le proporcionaba un alcance superior a los 1500 Km de la etapa más larga; la carga útil era de 220 Kg, que permitía transportar víveres para cinco días, armamento ligero para autodefensa así como cierto repuesto y las más elementales herramientas.



En diciembre de 1924, Lóriga y Martínez Esteve se trasladaron a París para discutir los problemas de la transformación con las casas Breguet y Lorraine. La casa Breguet no entregó los aviones en la fecha prevista, lo que impedía realizar el vuelo en 1925 y hubo de retrasarse hasta el año 1926. En 1925 los esfuerzos militares españoles se concentraban en el desembarco de Alhucemas y la finalización victoriosa de la campaña del Rif. Los Breguet XIX se incorporaron al grupo expedicionario que actuó destacadamente en apoyo al desembarco.

Quedaron en la península los Breguet XIX números 29 y 30, reservados para el vuelo a Manila

EL VUELO

A las ocho horas y quince minutos del día 5 de abril de 1926, despegan del



Los capitanes Esteve, Lóriga y González Gallarza fotografiados durante su escala en el aeródromo de Heliópolis, El Cairo el 9 de abril de 1926, en ruta hacia Manila.

aeródromo de Cuatro Vientos los tres Breguet XIX de la "Patrulla Elcano". Se inicia así una aventura que terminaría

felizmente en Manila el día 13 de Mayo.

De todas las peripecias acaecidas a lo largo de los días de duración del



Numerosísimo público esperaba la llegada de los aviadores españoles a Manila.

raid, que vamos a considerar "normales" en un viaje de esas características y en aquella época, solamente resaltarémos los acontecimientos ocurridos en las etapas que resultaron cruciales en este histórico vuelo.

La etapa más larga y aciaga.

La etapa El Cairo-Bagdad, la más larga del raid, siempre fue considerada la más difícil porque se desarrollaba en parte sobre el sur del desierto de Siria que se extiende por la actual Jordania.

A las 07:15 de la mañana del día 11 de abril ya iban los tres aviones rumbo a Port-Said, Gaza y Palestina. Cuando sobrevolaban Amman el avión de Gallarza, que había comenzado a retrasarse ya en la costa egipcia, quedó completamente descolgado y se vio obligado a tomar tierra a unos 60 Km de dicha ciudad. Tras reparar una pequeña fuga de gasolina en la bomba de purga, continuará el viaje poco tiempo después.

Lóriga y Esteve continúan el viaje y cuando habían sobrepasado la mitad del recorrido, en pleno desierto, comienza a fallar el motor del Breguet número 4 y Martínez Esteve tuvo que elegir un campo donde aterrizar. Lóriga ve perderse de vista a su compañero y continúa solo, volando a 3.000 metros de altura para evitar las nubes de arena. Aterrizó en Bagdad y da cuenta a las autoridades de lo sucedido con sus compañeros y cuando empezaba a anochecer apareció por el horizonte el avión de Gallarza. De Esteve y Calvo no se tuvieron noticias en Bagdad ni ese día ni el siguiente y hasta el día 14, en Karachi, no reciben la buena nueva de haber sido encontrado en el desierto el avión de sus compañeros, lo que hacía esperar el rápido rescate de ambos.

Lo primero que hicieron Esteve y Calvo tras el aterrizaje fue ponerse a revisar el motor y pronto encontraron la causa de la avería. Todos los depósitos de combustible concurrían en un colector accionado por una llave ge-

neral de paso, maniobrada desde el asiento del piloto. Una grieta en un remache del amortiguador de presión había sido suficiente para provocar la pérdida total de la gasolina. A la media hora el Breguet estaba reparado pero sin posibilidad de volar por falta de combustible.

Con el fin de llamar la atención de los aviones ingleses que saldrían a buscarlos, construyeron un rudimentario horno en el suelo y con leña de gruesas raíces y plantas secas se encendió un fuego y se quemó algunos litros de aceite para provocar una densa humareda. En la ruta colocaron un gran lienzo blanco y otras señales con las fundas negras de la hélice y el motor, dejando preparada leña para mantener el fuego, y esperaron cobijados a la sombra de las alas y bebiendo agua de los termos que llevaban a bordo, confiados en que ya tendrían en Bagdad y Amman noticias de su aterrizaje forzoso.

Al atardecer del día 12 de abril, cuando varias patrullas había pasado sin verlos, Esteve decidió abandonar el avión y ponerse a caminar hacia una caravana de beduinos que había visto entre Amman y el punto de aterrizaje. Se llevaron consigo tres termos de medio litro de agua cada uno y algunos litros más en un neumático, media manzana, un par de zapatos y dos pares de calcetines adicionales, un plano, un cuchillo y las armas de fuego. En lugar visible del avión dejaron notas explicando la avería, la hora de partida y la dirección que seguirían. Hasta el amanecer sopló un viento agradable del nordeste, pero a partir de las 8 de la mañana del martes 13 apareció el abrasador "jamsin" del desierto que les obligó a beberse toda el agua de los termos. El 14 por la mañana aplacaron algo la sed con agua del neumático y comieron unas raíces que extrajeron del suelo. Al atardecer, mientras Calvo dormía, Esteve se alejó para explorar los alrededores y no lo encontró a la vuelta. Camina Esteve hacia el oeste toda la noche y el 15 de abril penetra en un terreno de pequeñas montañas. Rotos los zapatos iniciales y los de repuesto, sigue descalzo. El día 16 despierta preso de fiebre pero decide seguir andando, hasta que por la tarde es des-

VUELO MADRID-MANILA

— Etapas	18
— Jornadas de vuelo	16
— Días de calendario	39

FECHA	ETAPA	DISTANCIA (km.)	TIEMPO (horas-minutos)	VEL. MEDIA (km/h)
05-04-26	1 Cuatro Vientos-Argel	900	4,40	192,9
06-04-26	2 Argel-Tripoli	1.300	77,00	185,7
07-04-26	3 Tripoli-Bengasi	950 (1)	6,00	158,3
08-04-26	4 Bengasi-El Cairo	1.150	7,40	150,0
<i>Subtotal</i>		4.300	25,20	169,7
11-04-26	5 El Cairo-Bagdad	1.400 (2)	8,10	171,4
13-04-26	6 Bagdad-Bushire	900	4,30	200,0
13-04-26	7 Bushire-Bender Abbas	600	3,00	200,0
14-04-26	8 Bender Abbas-Karachi	1.250	7,30	166,7
<i>Subtotal</i>		8.450	48,30	174,2
16-04-26	9 Karachi-Agra	1.250	6,50	182,9
18-04-26	10 Agra-Calcuta	1.300	7,00	185,7
21-04-26	11 Calcuta-Rangún	1.200 (3)	7,30	160,0
22-04-26	12 Rangún-Bangkok	700 (4)	4,00	175,0
24-04-26	13 Bangkok-Saigón	750	5,00	150,0
<i>Subtotal</i>		13.650	78,50	173,1
26-04-26	14 Saigón-Vink	1.000	10,35	122,8
26-04-26	15 Vink-Hanoi	300		
01-05-26	16 Kanoi-Macao	850	6,55	122,9
11-05-26	17 Macao-Aparri	900	6,55	130,1
13-05-26	18 Aparri-Manila	400	3,00	133,3
<i>Total</i>		17.100	106,15	161,1

(1) Gallarza y Lóriga bordearon la costa, por lo que recorrieron una distancia superior a la de Martínez Esteve, que siguió la línea recta.

(2) Distancia indicada por Martínez Esteve; Gallarza y Lóriga dicen 1.500 y otras referencias 1.300 km.

(3) Gallarza y Lóriga elevan esta distancia a 1.300 km.

(4) Gallarza y Lóriga siguieron una ruta más larga de la prevista, que estiman en 800 km.

cubierto por un avión de patrulla inglés, que al aterrizar rompe las dos ruedas y el tren de aterrizaje, lo que les obligó a pasar otra noche en el desierto, que era la sexta para Esteve.

El 17 llegan en vuelo al campamento "D", cerca de Amman, y ese mismo día a la una de la tarde los ingleses rescatan a Calvo y dos horas más tarde se reúnen ambos aviadores.

Esteve quiso continuar el viaje pero la respuesta de Madrid, que llegó el 21 de abril, fue negativa y les ordenaban regresar, pues en aquellos momentos Gallarza y Lóriga estaban ya en Calcuta.

La culminación de la hazaña

Reunidos los dos aviones supervivientes el 27 de abril en Hanoi tuvieron que detenerse allí tres días a causa de una infección bucal del mecánico Arozamena.

El día 1 de mayo reemprendieron la marcha hacia Macao con tanta adversidad y tan mala fortuna que Lóriga se vio precisado a tomar tierra en Tien Pack, en la costa meridional china, con el motor agarrotado a causa de un fallo en el circuito de agua, y Gallarza terminó la etapa chocando con un árbol, al no poder parar el avión en los estrechos límites del campo de fútbol de Macao, rompiendo el borde de ataque del plano inferior y doblándose el montante soporte de las alas izquierdas, así como una pieza en el fuselaje.

El gobernador de Macao pone a disposición de Gallarza sus instalaciones y personal e incluso gestiona la llegada de dos mecánicos de la Aviación Naval británica desde Hong Kong y envía el cañonero Patria a buscar a Lóriga y Pérez a los que localiza el día 4 de mayo.

Lóriga había pedido uno de los motores de repuesto a Calcuta, pero no podía esperarse que llegara en menos de doce días y desde Manila avisaban que se aproximaba la época de los

monzones. Lóriga y Gallarza pensaron que la mejor solución era que ambos intentaran el vuelo a Luzón con el único avión disponible, el número 30, dejando en Macao a los dos mecánicos. Solicitaron permiso a Madrid, que contestó con la conformidad el 9 de mayo y, una vez probado el avión, se fija la fecha de partida para dos días después, el 11 de mayo.

Dados los riesgos del trayecto directo a Luzón el crucero francés Algor, destacado desde Hong Kong, el portugués República y los cañoneros

una escuadrilla de doce aeroplanos de la Aviación estadounidense, que les dio escolta de honor, formando una cuña a su alrededor. A las 11:20 horas aterrizaron en Manila y el espectáculo subsiguiente y el de los trece días sucesivos resulta inenarrable.

EPILOGO

Finalizaba así un viaje de 17.100 Km, a una velocidad media de 161,1 Km/hora y con un total de 106:15 horas de vuelo.

Los grandes raids exigían una dedicación permanente a las necesidades del vuelo. Los pilotos debían trazar y confirmar el itinerario, solicitar las autorizaciones de sobrevuelo, estudiar las condiciones meteorológicas y los aeródromos alternativos, además de gestionar la asistencia técnica en la ruta en lo referente a personal, combustible y mantenimiento. Estas tareas empalmaban con las propias del vuelo.

Al tomar tierra los pilotos dejaban los aviones en manos de los mecánicos que los revisaban minuciosamente, especialmente los motores y los trenes de aterrizaje, examinaban cuidadosamente los ajustes, efectuaban los engrases y reparaciones necesarias y cargaban a tope los depósitos de combustible y aceite. No pocas veces, cuando los pilotos realizaban sus trabajos preparatorios del vuelo aun seguían los mecánicos con los últimos detalles del

entrenamiento diario; en estos casos, el obligado descanso corporal de éstos se relegaba a las horas del viaje.

Por todo ello, se entiende que para alcanzar el triunfo del viaje, los tripulantes debían poseer además de los conocimientos para realizar lo anteriormente mencionado, otras cualidades como una excelente salud y una gran resistencia a la fatiga y a los cambios de latitudes, climas, estaciones y horarios ■



El general Primo de Rivera con los capitanes aviadores del vuelo Madrid-Manila, Gallarza y Esteve a la llegada de estos a Madrid.

Patria y Macao, de la misma nacionalidad, patrullaron la ruta.

El 11 de mayo, el Breguet XIX número 30 despegó a las 07:25 horas de la mañana y tras recorrer cerca de 1.000 Km, en casi siete horas de vuelo, aterriza en Aparri, en la costa septentrional de la isla de Luzón.

La última etapa Aparri-Manila, de poco más de 400 Km, la efectúan el día 13 y fue un auténtico paseo. A mitad del camino salió a recibirlos