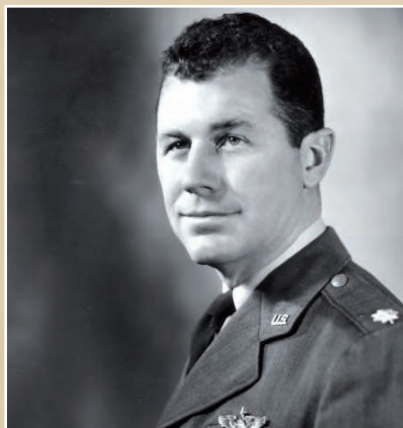


*Homenaje de un pueblo del Pirineo leridano (Sort)
a un héroe de la aviación norteamericana*

Charles Elwood (Chuck) Yeager

JOSEP CALVET¹

El día 31 de marzo de 1944, la Guardia Civil de Vielha (Val d'Arán) trasladó hasta Sort (Pallars Sobirà) a un grupo de quince militares del ejército del aire norteamericano. Siete de ellos formaban parte de la tripulación de un aparato Bombardeo B24 Liberator del 565º escuadrón de la 389ª brigada que se había estrellado el día 5 de marzo en Marmade (Lot-et-Garonne, Aquitania, Francia). Eran los alféreces Carl T. Nall y Herman Siedel y los sargentos William J. Gabonay, Kenneth M. Walley, William



Malasko, Michael J. Negro, Richard Weiss y Travis J. Ross.

Formaba parte del grupo el entonces alférez cadete Charles E. Yeager que el mismo día 5 de marzo había sido abatido por los alemanes en Nérac, un pueblo situado en el departamento de Lot-et-Garonne, cuando pilotaba un aparato P-51B Mustang del 363º escuadrón de la 357ª brigada y que realizaba tareas de apoyo al bombardero. Yeager conseguiría sobrevivir después de lanzarse en paracaídas. El resto de la expedición estaba integrada por Robert Krengle, Francis Witt, Jennings Beck, Omar Patterson, Kennet Leach y Severino Fernández.

Todos estos militares habían sido detenidos por la Guardia Civil en territorio español tras cruzar a pie los Pirineos huyendo de los nazis. Las montañas pirenaicas se convirtieron, durante los años de la Segunda Guerra Mundial (1939-1944), en el escenario de un constante paso de personas que, desde Francia o Andorra, llegaban a territorio español para huir de la barbarie nazi o combatir, desde Inglaterra o el norte de África, junto a los aliados.

Guías, evadidos y fuerzas policiales hicieron de estas tierras su hábitat natural desafiando las temperaturas extremas, las nevadas del invierno.



La gesta más célebre de Yeager sucedió el 14 de octubre de 1947 cuando superó la velocidad del sonido, volando con el Bell X-1, avión experimental propulsado por cohetes, a una altura de 45.000 pies (13.700 metros).

no, el relieve accidentado y la estricta vigilancia a uno y otro lado de la frontera. Los Pirineos volvieron a ser territorio de refugio para miles de personas, como había sucedido durante otros conflictos bélicos, los más recientes la Primera Guerra Mundial y la Guerra Civil española.

Estos evadidos pueden ser clasificados en tres grupos. Los franceses, que huían por patriotismo y resistencia, con intención de incorporarse al ejército que los generales Giraud y De Gaulle organizaban en el norte de África y, a partir de la primavera de 1943, huir del Servicio de Trabajo Obligatorio que mandaba a trabajar a Alemania a todos los chicos en edad militar. Los judíos de muchas nacionalidades que lo hacían por supervivencia, dada la persecución que los nazis habían iniciado contra ellos. Por último, los aviadores aliados, preferentemente norteamericanos y británicos, que después de ser abatidos en el frente de guerra, intentaban retornar a Inglaterra para reincorporarse a los combates.

Este es el caso de Charles E. Yeager. Charles Elwood Yeager había



nacido en Myra, Virginia Occidental (EE. UU.), el 13 de febrero de 1923. Se alistó en la USAAC (US Army Air Corps) para servir como mecánico de aviones y en julio de 1942 fue seleccionado para participar en un curso de pilotos, en el que demostró un gran talento en el mando de aeronaves. Aca-

bó graduándose en marzo de 1943.

En 1944 fue destinado al Reino Unido para pilotar



Posteriormente, el 16 de diciembre de 1953, Yeager a bordo de un X-1A, modelo mejorado del X-1, alcanza dos veces y media la velocidad del sonido.

Yaeger, junto al avión X-1, bautizado Glamorous Glennis en honor a su esposa.

aviones de caza Mustang P-51, hasta que el día 5 de marzo de 1944 su aeronave fue abatida cerca de Nérac (Lot-et-Garonne). Fue recogido por resistentes franceses (maquis) que lo escondieron, junto con otros aviadores norteamericanos, en granjas de la zona. Posteriormente permanecieron, entre otros lugares, en Ambrus y Casteljaloux hasta que fueron conducidos a una granja situada a cuatro kilómetros al sur de Nérac. Al día siguiente, a bordo de un camión, emprendieron el camino hacia los Pirineos pasando por Condom (Gers), Lannemezan (Hautes-Pyrénées), Montréjeau (Haute-Garonne) hasta llegar a Mazères-de-Neste (Hautes-Pyrénées). De allí fueron transportados a Saint-Béat (Haute-Garonne), desde donde iniciaron, la misma noche del día 26, y separados en dos grupos, el recorrido para cruzar a pie los Pirineos acompañados por guías.



Los guías, como de costumbre, los dejaron justo en la frontera y el día 28 de marzo llegaron a Bossòst (Val d'Arán), donde fueron detenidos por la Guardia Civil que los retuvo en su cuartel. Allí, dada su condición de militares del ejército del aire aliado,

se les permitió comunicarse telefónicamente con la embajada de los Estados Unidos en España.

Después pasaron por Vielha, desde donde fueron trasladados hasta Sort a través de la única carretera que en aquellos años conectaba



el valle de Arán con el resto de Cataluña y que discurría por el puerto de la Bonaigua. El túnel de Vielha todavía se estaba construyendo, y a pesar de que desde 1941 se podía cruzar a pie, no fue inaugurado hasta 1948.

La Guardia Civil de Sort recibió de sus compañeros de Vielha este numeroso grupo de pilotos norteamericanos y seguidamente inició las formalidades que se habían establecido en este tipo de casos. En pleno año 1944, la posición del régimen de Franco acerca de los evadidos que llegaban a España se había suavizado. Las presiones alemanas para que retornara a los detenidos a territorio francés ya no tenían efecto y, en cambio, la embajada norteamericana en Madrid iba consiguiendo imponer sus criterios favorecidos por las necesidades eco-

nómicas, estratégicas y políticas de Franco quien, poco a poco, se iba dando cuenta de que serían los aliados quienes ganarían la guerra.

En este contexto, los refugiados norteamericanos recibieron un trato deferente. Roberto García Estrada, el representante de su consulado en Barcelona, encargado de atender a los evadidos que llegaban a través del Pirineo de Lérida, ya había realizado las gestiones pertinentes. El día 31 de marzo, la Guardia Civil de Sort sabía lo que tenía que hacer. Los condujo a la prisión del partido judicial, donde les anotaron en el registro de prisioneros para que quedase constancia, pero, acto seguido, fueron llevados al Hotel Pessets. Allí, sus propietarios, Ramon Aytés y Paquita Farré, los atendieron de la mejor manera posible. Comida

caliente y un esperado baño de agua caliente les permitieron recuperar fuerzas después de los peligros y las peripecias que pasaron para llegar a España. El consulado se ocupaba de abonar los gastos ocasionados por su alojamiento e incluso los evadidos recibían una asignación económica para hacer frente a los pequeños gastos generados mientras permanecían en Sort o allá donde fueran trasladados.

Con todo, la estancia de Yeager y sus compañeros en Sort fue corta. La diligencia de los representantes diplomáticos de su país propició un rápido traslado con destino a Madrid. Pese a todo, el trayecto hacia la capital de España fue más largo de lo que se podía esperar.

El siguiente paso fue la ciudad de Lérida, donde llegó el mismo día 1 de

Momentos antes de iniciar un vuelo, el X-1A situado en la panza de un B-29.



abril de 1944. Estuvo alojado en el Hotel Palace, ubicado en plena calle Mayor, principal arteria comercial y ciudadana de la capital de la comarca del Segrià. La estancia se prolongó durante casi quince días a pesar de la insistencia de su embajada para que fuese trasladado a Alhama de Aragón (Zaragoza), lugar donde el gobierno de Franco había acordado albergar a los aviadores aliados en espera de que sus representaciones diplomáticas preparasen la documentación que facilitase su salida de España. Conducido a esta pequeña población, conocida por sus establecimientos de aguas termales, Yeager se alojó en Termas Pallarés hasta que se fue a Madrid.

En Madrid, el día 15 de mayo de 1944, Yeager tomó el tren en dirección a Gibraltar. El día 21 voló hacia Bristol, en el Reino Unido. Al llegar a Inglaterra se reintegró al 363º Escuadrón de Combate, a pesar de la estricta política de que ningún piloto evadido volviese a volar sobre territorio enemigo. Durante el resto de la contienda, Yeager demostró una excepcional visión, aptitud de pilotaje y liderazgo en combate. Fue reconocido como el primer piloto norteamericano en convertirse en “as en un día”, abatiendo cinco aviones enemigos en una misión el día 12 de octubre de 1944, y finalizó la guerra con 12,5 victorias certificadas con tan sólo 22 años de edad.

Cuando la Segunda Guerra Mundial acabó, Yeager siguió en las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos



Yeager, acompañado por el general Eduardo Gil Rosella, el coronel Jesús López y el teniente coronel Gary C. Slack (USAF), recorre las calles de Sort, localidad en la que permaneció un breve periodo tras ser derribado su Mustang P-51 en las proximidades de la localidad francesa de Nérac (Lot-et-Garonne) el día 5 de marzo de 1944.

(USAF), se convirtió en piloto de pruebas y fue seleccionado para volar con el avión propulsado con cohetes Bell X-1 dentro del programa del Comité Nacional Consultivo de Aeronáutica (NACA), precursor de la NASA, para la investigación del vuelo de alta velocidad.

Su gesta más célebre sucedió el 14 de octubre de 1947 cuando superó la velocidad del sonido, volando con el Bell X-1 a una altura de 45.000 pies (13.700 metros). El avión X-1, bautizado Glamorous Glennis en honor a su esposa, está expuesto en el Museo del Aire y el Espacio del Instituto Smithsonian de Washington D.C.

Yeager rompió muchas otras barreras de velocidad y batió numerosos récords de altura. También fue uno de los primeros pilotos norteamericanos que voló con un MiG-15 soviético, después de que un piloto norcoreano desertara con el aparato en Corea del Sur. Durante la última mitad del año 1953, se involucró con el equipo de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos que trabajaba con la aeronave Bell X-1A, diseñada para sobrepasar a Mach 2 en vuelo a nivel.

Entre julio y noviembre de 1958, como teniente coronel, Yeager fue comandante de vuelo en la base aérea de Morón de la Frontera (Sevilla), donde voló al Rey Juan Carlos, quien por aquella época se encontraba realizando su formación como militar.

En 1962, fundó la Escuela de Pilotos de Investigación Aeroespacial de la USAF y formó a astronautas para la NASA y la USAF. Fue precisamente un accidente con uno de los F-104 de la escuela lo que puso fin a sus intentos de batir récords. Entre diciembre de 1963 y enero de 1964, Yeager completó cinco vuelos con el avión de la NASA M2-F1. En 1966, ejerció el mando de la 405ª Ala de Vuelo, unidad desplegada en el sur de Vietnam y en el sureste asiático.



Panorámica de Sort, localidad leridana en la que Yeager recibió su homenaje el día 14 de octubre pasado.

Allí completó 414 horas de vuelo de combate, principalmente con el bombardero ligero B-57. En 1968 consiguió el ascenso a General de Brigada y en julio del año siguiente fue destinado como jefe segundo de la decimoséptima fuerza aérea.

En 1975, después de ser destinado a Alemania y Pakistán, se retiró de las fuerzas aéreas, pero continuó volando para la USAF y la NASA como piloto de pruebas asesor en la base de la fuerza aérea de Edwards, en el estado de California.

El 14 de octubre de 1997, coincidiendo con el 50 aniversario de su histórico vuelo, Yeager voló con un nuevo Glamorous Glennis, un F-15, a Mach 1. En 2005, le fue otorgada la segunda estrella de general.



Yeager con el alcalde de Sort, Agustí López, y general de división de Ejército del Aire, Eduardo Gil Rosella.

El general Yeager es un militar extraordinariamente reconocido y admirado en su país. El aeropuerto Yeager, en Charleston (Virginia Occidental), lleva su nombre al igual que el puente General Chuck Yeager que cruza el río Kanawha. Fue presidente del Programa Águila Joven de la Asociación de Aviación Experimental (EAA) y miembro de la comisión investigadora de la explosión del trasbordador espacial Challenger durante la misión STS-51-L en 1986.

Yeager es el protagonista principal del libro *Lo que hay que tener* (The Right Stuff), de Tom Wolfe, y de la subsiguiente película titulada *Elegidos para la gloria*, donde hace una pequeña aparición ■

¹Josep Calvet es Doctor en Historia Contemporánea. Autor del libro *Las montañas de la libertad*, Alianza editorial 2010.



ACTOS DE HOMENAJE EN SORT

JESÚS LÓPEZ²

Coronel de Aviación

El 14 de octubre de 2010, una fecha de especial significación para Yeager y para la aviación, el general visitó Sort para recorrer los parajes protagonistas de la evasión que protagonizó en 1944 huyendo de los nazis. Por tal motivo el alcalde del ayuntamiento de Sort Agustí López, en colaboración con el historiador Josep Calvet, solicitó al Ejército del Aire el apoyo institucional al citado homenaje.

El Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA) decidió nombrarle "Piloto Honorario" del Ejército del Aire y designó al General Jefe de Movilidad Aérea, General de División Eduardo Gil Rosella para que acudiese a dicho acto, acompañado por el Jefe de la Sección de Relaciones Internacionales del Estado Mayor del Aire, Coronel Jesús López López.

Igualmente, a dicho acto acudieron el Secretario de Relaciones Institucionales de la Generalitat de Catalunya, el Presidente de la Diputación, el Subdelegado de Defensa, el Jefe de Estudios

El general Rosella entrega a Yeager el Diploma y las alas de Piloto, conocidas popularmente como el "Rokiski" que le acreditan como piloto honorario del Ejército del Aire, el mismo día que se celebraba el 67º aniversario del más célebre de sus vuelos.

de la Academia General Básica de Suboficiales (AGBS) de Talarn, el Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil y el Jefe de los Mossos de Esquadra. Por parte norteamericana acudieron cuatro oficiales de la USAF destinados en la Embajada de este país en Madrid.

Después de firmar en el Libro de Honor del Ayuntamiento, se hizo un breve recorrido por el pueblo, visitando la cárcel donde estuvo retenido preventivamente y el hotel donde fue alojado. Posteriormente, en el cine del pueblo, las distintas autoridades le dirigieron unas breves palabras y en nombre del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el general Rosella le entregó el Diploma y las alas de Piloto, conocidas popularmente como el "Rokiski" que le acreditan como piloto honorario, el mismo día que se celebraba el 67º aniversario del más célebre de sus vuelos.

Yeager contestó con unas sentidas palabras de agradecimiento a todas las autoridades y vecinos de Sort y como anécdota, le pidió al general Rosella, que además de las "Alas" por qué no le daba el avión completo.

El Ejército del Aire ha demostrado una vez más su arraigo y su apoyo a los grandes y pequeños acontecimientos aeronáuticos y ha estado presente en un pequeño rincón del pirineo leridano, recibiendo además el agradecimiento de los distintos representantes institucionales y de los vecinos de Sort.

²Jesús López es el Coronel jefe de la Sección de Relaciones Internacionales del Estado Mayor del Aire.