



HISTORIAS DE LA MAR

UNA HISTORIA AERONÁUTICA ANTIGUA

Antonio RUIBÉRRIZ DE TORRES SÁNCHEZ



*Desde las grises cubiertas hasta el confín de los cielos
cruzan la mar con sus vuelos como rayos las tormentas.*



L teniente coronel del Ejército del Aire Antonio Núñez Rodríguez mira fijamente una de las tapas del alcantarillado de la recién inaugurada Academia General del Aire; se queda absorto en el escudo de la Aeronáutica Naval y, sin saber el motivo, se emociona. Ha sido un segundo, un repelús. Es julio, la proximidad de la Manga del mar Menor, el suave Leveche que le trae olores del Mediterráneo, la luz de una mañana de verano y, ¿por qué no?, la sonrisa de Durán, olvidada desde hacía tanto tiempo. Sin quererlo, sus pensamientos lo aproximan a otra mañana de verano, aquella del 19 de julio de 1926.



Teniente de navío Juan Manuel Durán
y González.

La División de Instrucción, formada por los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, con los alumnos de la E. G. N., finalizaban tres días de ejercicios tácticos en aguas de Barcelona. La Escuela de Aeronáutica Naval, como venía ocurriendo en ediciones anteriores, participaba activamente con todos los medios disponibles.

A las 0600, hora local, con las primeras luces se elevaba el dirigible S-2 del tipo SCA, pilotado por el teniente de navío Casas; inmediatamente después, el O-1 del tipo O soltaba amarras con el teniente de navío Guillén a los mandos. Ambas dotaciones se habían reunido en la sala de operaciones, una hora antes del despegue, para ultimar los detalles de la maniobra.

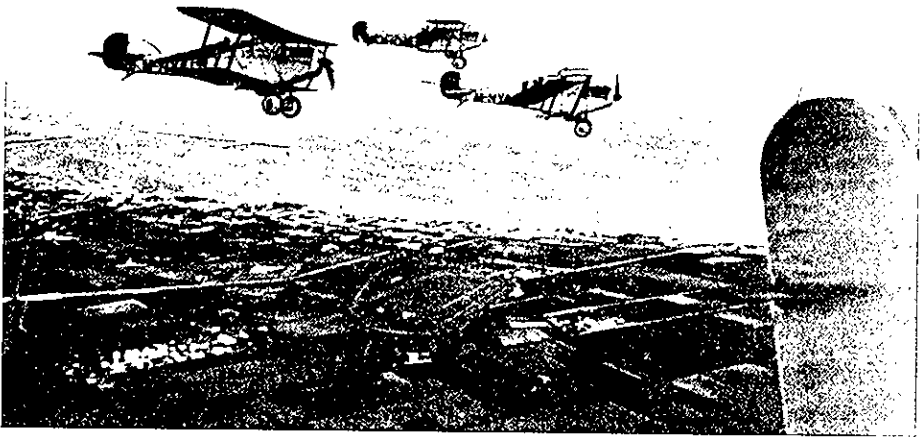
Así, el entonces teniente de navío Núñez, como encargado de exponer

en la junta táctica, había explicado a sus compañeros que tras el despegue se elevarían hasta alcanzar los 600 metros, navegando hacia el este para mantener, una vez alcanzados, una patrulla a dos millas escasas de la costa, en una faja que comprendiera desde el E/W del Aeródromo del Prat hasta el E/W de la farola de Llobregat, a muy poca velocidad y con ambos dirigibles en línea de fila, siempre con el O-1 a 200 metros por su popa. Guillén estaría atento a las indicaciones de maniobra que desde el S-2 le marcara Núñez y se mantenían reunidos hasta que terminase la revista.

Sentado en la popa de la barquilla del dirigible SCA, con el S-2 pintado en la cola, Antonio Núñez Rodríguez, teniente de navío, observa la línea de costa mientras se acercan en descenso para cien metros a la farola del Llobregat.

Desde las seis de la mañana que despegaron del Prat, tanto él como Ricardo Casas, a los mandos del dirigible, se habían mantenido tan ocupados que no habían reparado en esos colores azulones y verdosos, ligeramente dorados, que les ofrecía el Mediterráneo aquella calurosa mañana de verano.

Las maniobras con la División de Instrucción para el 19 de julio de 1926 en aguas de Barcelona están a punto de finalizar; los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga* se encuentran navegando en línea de fila con rumbo este, a unas dos millas de la costa. Unos meses antes, con la nueva reestructuración de la Escuela de Aeronáutica, había sido designado para realizar el curso de observador naval, y no es que le pesara, al fin y al cabo ser alumno tenía sus



Escuadrilla de caza *Martinsyde* de la Aeronáutica Naval.

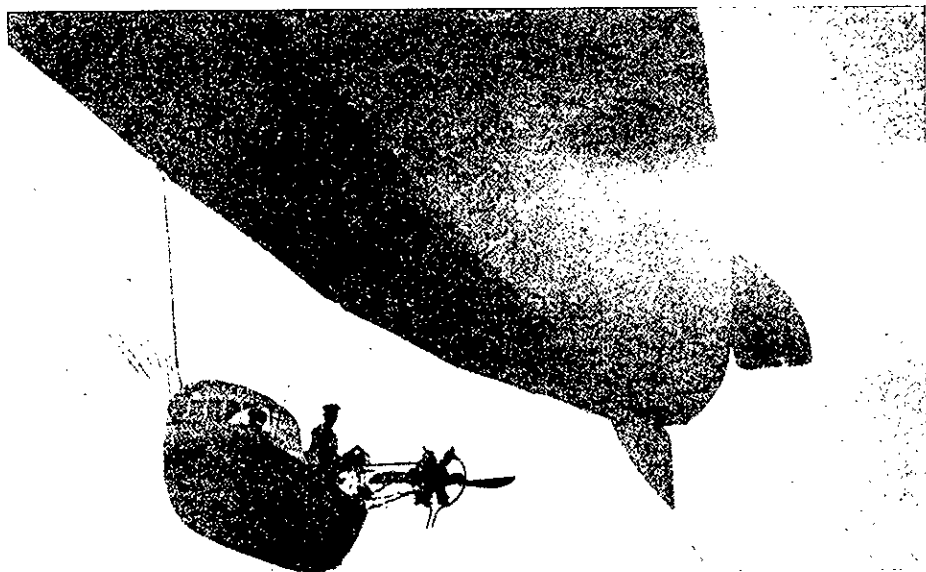
ventajas, pero echaba de menos las sensaciones que le deparaba conducir aquella mole.

Cuando en 1922 fue nombrado alumno de aviación con la segunda promoción, no podía imaginar que escasamente un año más tarde iba a causar baja y ser transferido al curso de Aerostación por no reunir las condiciones exigidas para el pilotaje, con arreglo al nuevo cuadro de condiciones físicas.

Tenía que reconocer que aquéllos fueron momentos muy duros, superados con la ayuda de sus compañeros, especialmente de Durán: él sabía como nadie hacer reír con sus exageraciones, era un verdadero señorito de Jerez, en el buen sentido de la palabra, elegante, simpático, pero, sobre todo, buena persona; además, acompañarlo por Barcelona era asegurar el éxito con las jovencitas.

Observó cómo el dirigible O evolucionaba en las proximidades, tratando de mantener la distancia, y más arriba, a los bombarderos *Supermarines* y por encima los *Macchi-18*, y en lo más alto, la escuadrilla de *Martinsyde* en formación de espera, todos ellos realizando un giro sobre la vertical de la farola, muchos metros por encima de donde ellos se encontraban.

Durán no había cambiado demasiado, seguía tan campechano como siempre. La hazaña del *Plus Ultra* no parecía haberle afectado, a pesar de ser el centro de atención de todos los círculos que pisaba. Tampoco prestaba demasiada atención a los comentarios sobre la opinión generalizada de que Franco había intentado anularlo desde el principio del viaje, a lo que él contestaba con sorna: «¡Es que Ramón es republicano!», posiblemente refiriéndose al recibimiento deferente que Alfonso XIII le había deparado en Sevilla.



Dirigible SCA y su barquilla de la Aeronáutica Naval.

¡De pronto, la señal!, los disparos del *Lazaga*, primero una nubecita blanca, y luego, coincidiendo con la segunda, el sonido del primero, amortiguado por el ronroneo de los dos motores Anzani, seguido del tercero... así hasta los cuatro previstos.

«Ricardo —le gritó al teniente de navío Casas, haciéndose oír por encima del ruido del motor que comenzaba a acelerar—, la señal, cuando quieras».

«Vamos a por ellos», le contestó Casas, mientras metía gases a los motores y comenzaba el giro hacia el aeródromo del Prat, en la enfilación donde se encontraban los destructores.

Minutos más tarde los dos dirigibles comenzaban la revista a unos quinientos metros de los barcos, manteniendo los cien metros de altura asignados para su pasada. Los 40 CV de sus motores impulsaban el dirigible a 70 km/h. Al estar tanto avante con el primer destructor de la línea, Casas comienza a meter timón hacia el SE, mientras Núñez desde su posición observa el avance de la escuadrilla de cabeza, los *Martinsyde*, a 400 metros de altura en formación cerrada de combate, entre la costa y los dirigibles. Pasan por la proa del dirigible en dirección a los gasómetros de la Barceloneta.

Antonio sigue con la mirada el paso de los *Macchi-18* en formación abierta y la de los bombarderos *Supermarine* en formación cerrada, que se aproximan a 200 metros de altura y que prácticamente lo van a hacer por la vertical del dirigible. Mira un momento a su izquierda y ve cómo el jefe de la escuadrilla de caza, teniente de navío Gómez Ceballos, y su formación de *Martinsyde*

están comenzando el viraje para dirigirse, por la costa, al Aeródromo del Prat, y así continúa disfrutando del paso de los bombarderos: hace calor y la idea de una cerveza fresca sentado en las terrazas del club náutico le pasa brevemente por su mente.

Ninguno de los dos ha visto lo ocurrido, sin embargo la rotura de la formación de los cazas resulta rara. Núñez enfoca los prismáticos y grita:

«¡Dios mío, se han tocado!», dice mientras observa cómo un caza vira fuertemente a la derecha, por encima del resto y sin tren de aterrizaje, y por debajo de los otros, uno invertido al que le falta un trozo del ala derecha y que violentamente comienza una barrena.

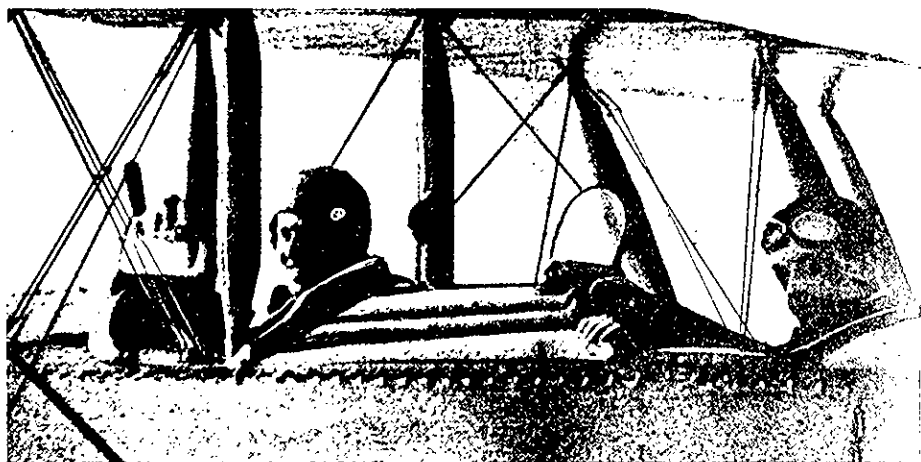
Casas no necesita los prismáticos para saber lo que está ocurriendo. «¡Desciende!», le oye decir a Núñez mientras mete timones de profundidad y aumenta la velocidad en el viraje.

El caza impacta de costado contra el agua y se queda flotando con el morro hundido; el dirigible se aproxima rápidamente a la vertical del avión siniestrado, pasando por treinta y tantos metros; Ricardo Casas mira instintivamente a su compañero y ve cómo se descalza nervioso, encaramándose a la borda.

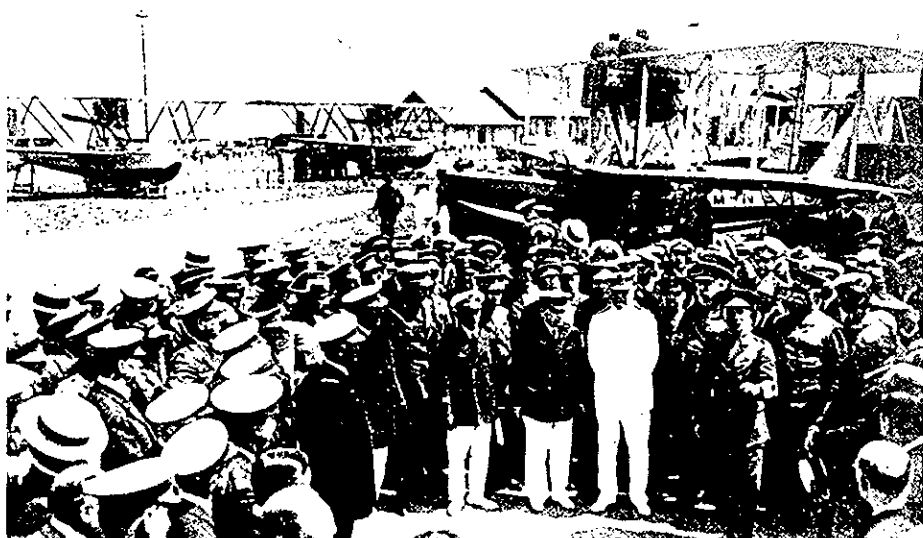
«¡Espera, estamos muy alto!», le grita pasando por veinticinco.

Núñez duda un momento, no tiene referencias claras de la altura a la que se encuentra; sin embargo, una mirada al caza semihundido le hace decidirse; ve cómo el piloto trata de mantener la cabeza fuera del agua y a continuación salta.

Una sensación de vacío, un hormigueo le sube desde el bajo vientre, siente cómo el agua se acerca rápidamente y piensa, por un momento, que no consi-



Un Avro pilotado por el teniente de navío Durán, llevando de observador a su compañero Núñez pocos días antes del accidente que costó la vida al primero de ellos, 1926.



Con los aparatos en revista y las brigadas formadas y con asistencia de las autoridades de Barcelona, se celebró en la Base de Hidros del Contradique la imposición de la Medalla de Oro de Salvamento de Náuticos al teniente de navío Núñez. 1 de agosto de 1926.

que mantener los brazos pegados al cuerpo. Mira hacia abajo instintivamente y recibe un bofetón al entrar en el agua.

Bajo el agua siente el escozor en la cara y en la parte interna de sus brazos, le duele el vientre del golpe recibido en la entrepierna y un cuchillo de agua salada le perfora las fosas nasales. Aturdido alcanza la superficie, gira a su alrededor y nada desesperadamente hacia el avión, que desde esa nueva perspectiva le da la sensación de estar hundiéndose.

Cuando lo alcanza, descubre con terror que el piloto tiene la cabeza bajo el agua; inclinado el avión sobre un costado, le levanta la cabeza. «¡Es Durán!», piensa, mientras trata desesperadamente de desabrochar su atalaje con la otra mano sin conseguirlo; se hunde bajo el peso de Durán y la de su propio mono de vuelo empapado; «¡Debía habérmelo quitado!», se dice a sí mismo, mientras comienza a sentir momentos de pánico, y sumergido no consigue ver el atalaje, toma aire y oye toser al piloto: «Está vivo», y vuelve a intentarlo; de pronto el caza se inclina algo más y comienza suavemente a sumergirse por el morro cubriendo totalmente la cabina.

No queda tiempo, vuelve a tomar aire y buceando se acerca suficientemente al atalaje, lucha denodadamente con el amarre utilizando las dos manos, que ahora tiene libres y nota cómo se aleja de la superficie mientras agarra a Durán por el pecho y, apoyándose con los pies en el fuselaje, tira con las pocas fuerzas que le van quedando; de pronto, un acceso de terror, se ahoga.

suelta al piloto y trata de subir desesperadamente a la superficie. Sin embargo, ha sido tan sólo un aspaviento, algo le retiene al lado del amigo, al terror le ha seguido un momento de paz infinita y la serenidad de aquel que sabiéndose condenado se enfrenta a la muerte, sabe que va a morir y no le importa, puesto que están juntos, y una paz interior, como nunca la había sentido antes, le inunda rodeado de colores turquesas.

Suavemente, sin saber cómo, se encuentra en la superficie con Juan Manuel en los brazos; no lo siente y, con el poco aliento que le va quedando, comienza a realizarle el boca a boca. En un momento en el que el cansancio le permite estar con la cabeza fuera del agua, le oye toser y vomitar, pero no responde a sus llamadas. Se mantiene a flote con dificultad, está extenuado y mira a su alrededor en los pocos segundos que puede mantenerse en superficie y sólo ve agua alrededor; mientras, con los brazos extendidos trata de mantener la cabeza de Juan Manuel fuera del agua; en su desesperación, sólo la presencia del dirigible allá en lo alto le infunde esperanzas.

Sabe que Ricardo le ha lanzado un roscó de seguridad pero, a pesar de que se encuentra a escasos metros de él, no se siente con fuerzas para ir y cogerlo. Al emerger, una de las veces, aún con la vista empañada por el agua, ve a Casas haciéndole gestos desde la barquilla; se le antoja lejano y grotesco. le parece incluso gracioso, y Nuñez se descubre sonriendo a su compañero en un acto de despedida, mientras suavemente se va entregando al silencio del sueño que lo acoge.



Momento emocionante del traslado de los restos mortales del teniente de navío Durán, desde la Base de Hidros del Contradique al muelle de la Paz en un bote de remos de la escuela, tripulado totalmente por oficiales, compañeros del infortunado aviador.



Llegada al muelle de la Paz de los restos del teniente de navío Durán.

Respira agua y despierta en la húmeda realidad que le rodea, un pensamiento de vida lo vuelve a traer a la lucha y al cansancio, el miedo le recorre de nuevo la espalda en un escalofrío —¿es que nadie va a venir a socorrerlos?—; siente una sombra en sus proximidades y, donde hace tan sólo un momento había soledad y abandono, un mar de brazos los izan a bordo de un bote del *Alsedo*.

Sentado a plan con el cuerpo agonizante de su amigo entre los brazos, mira a los hombres que acaban de rescatarles y todo el miedo contenido se le desborda en un llanto quedo y amargo.

La REVISTA GENERAL DE MARINA de ese mes de julio dedicó un artículo titulado «¡Compañerismo!» resaltando el acto heroico realizado por el teniente de navío Núñez, del que entresaco: «...Al cubrir con la bandera de la Patria el inanimado cuerpo de Durán, el joven teniente de navío Nuñez, que acababa de hacer una hombrada, lloraba como un niño. Lágrimas de piedad, de las que enaltecen a los que las derraman».

El teniente coronel Núñez, del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, capitán de fragata honorario, sonrío frente a la evidencia de la eterna juventud de su amigo: con su muerte temprana se evitó el sufrimiento que, justo diez años más tarde, soportaron sus compañeros de aquel aeródromo. Él, con mucha más suerte le cogió el 18 de julio del 36 de jefe de la Base de Barcelona, donde sus apresores, mucho más magnánimos que los de Cartagena, le permitieron vivir, le permitieron ser de los escasos supervivientes de aquella masacre, uno de los últimos de la Aeronáutica Naval; pero, claro, eso era otra historia y aquel campo de aviación estaba demasiado lleno de recuerdos.