

# BOLETÍN DEL MUSEO DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

ENERO-JUNIO 2009 N.º 65

80 ANIVERSARIO  
VUELO JESÚS DEL GRAN PODER  
1929-2009



AVIONES HISTÓRICOS

Breguet XIV

LA AVIACIÓN EN LA FILATELIA

Aeropuertos, aeródromos, bases aéreas...

Jesús del Gran Poder  
el avión ilustrado

# Editorial

## UN ANIVERSARIO Y DOS RECUPERACIONES

En los albores del siglo XXI el mundo de la aviación conmemora múltiples acontecimientos relacionados con el centenario de aquella naciente actividad en el siglo XX. En este entorno, el Ejército del Aire prepara los cien años de la fundación de la Aeronáutica Militar para el 2011. Pero desde nuestra actual perspectiva el tiempo pasa rápido, los acontecimientos y los grandes personajes de aquella época convivían con los avances tecnológicos que se sucedían a velocidad vertiginosa. Y con esta misma rapidez llegamos al año 1929, en el que los Capitanes Jiménez e Iglesias completan la hazaña del vuelo del Jesús del Gran Poder. El Boletín deja constancia de este octogésimo aniversario con un delicioso y documentado artículo de Pilar Alguacil que analiza las pinturas que el avión muestra en su fuselaje; Pilar se ampara en estos motivos para describirnos el vuelo desde una nueva perspectiva y provoca otra oportunidad para que volvamos al Museo a examinar el Breguet XIX con el Boletín en la mano.

El comienzo del primer semestre del presente año ha sido especialmente desfavorable desde el punto de vista meteorológico, lo que ha afectado desfavorablemente a la asistencia de público al Museo; aceptamos que es un inconveniente mostrar una exposición permanente que participa de fondos al aire libre y otros que están adecuadamente protegidos. Pero hemos hecho un esfuerzo por recuperar visitantes y amigos, y a finales de mayo su número ha rebasado la cifra del año anterior en el mismo periodo de tiempo. Es pronto para manifestar optimismo pero quizás, en un próximo futuro podamos ofrecer un análisis de la efectividad de las medidas inicialmente adoptadas para que el Museo cumpla con uno de sus objetivos, que es difundir la cultura aeronáutica.

Ahora explicamos una de las medidas tomadas para recuperar la accesibilidad al Museo. Hubo un tiempo en el que el visitante que se apro-

ximaba al Museo por la carretera de Extremadura, y no tuviese conocimiento previo de cómo identificar la entrada, encontraba la señalización suficiente para llegar al mismo; aquellas indicaciones desaparecieron, seguramente porque no se adaptaban a nuevas regulaciones. En consecuencia requerimos a las autoridades del Ministerio de Fomento alguna solución a nuestro problema; su respuesta ha sido pronta, técnicamente correcta y, por tanto, asumible; de esta contestación se deducen las razones por las que aquellas señales tuvieron que retirarse; no obstante y amparándose





en esa misma legalidad colocaron una indicación que de nuevo facilita la entrada al Museo, lo que agradecemos. Por otra parte, tenemos la esperanza de que la actuación de mejora de la A-5, que prevé la adecuación del estrecho puente sobre el ferrocarril que da acceso al Museo, ayude a encontrar el camino correcto. Mientras tanto, seguimos trabajando para facilitar su localización.

También tenemos que celebrar la recuperación de una espléndida actividad por parte de la Asociación de Amigos del Museo del Aire, así, durante el mes de mayo se ha desarrollado un interesante ciclo de conferencias en el Museo; de esta forma, los amigos dignifican con este rescate nuestra oferta cultural. Sean bienvenidas estas iniciativas.

*General D. Alejandro Mendo Álvarez*  
Director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica



**Edita:**



**BOLETÍN DEL MUSEO  
DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA  
N.º 65 ENERO-JUNIO 2009**

Director: General ALEJANDRO MENDO ÁLVAREZ  
Coordinación: Teniente SERGIO CALERO CUERDA y  
Subteniente ANTONIO JESÚS MUÑOZ GARCÍA  
Colabora Asociación de Amigos del Museo  
Diseño: Subteniente ANTONIO MUÑOZ  
Composición e impresión: CEECAF  
Tirada: 2.850  
NIPO: 076-09-130-4  
ISSN: 1576-6667  
Depósito legal: M-19.860-1989

**SUMARIO**

Portada  
Breguet XIX “Jesús del Gran Poder”

Editorial ..... 2-3  
Un Aniversario y dos recuperaciones  
*General Alejandro Mendo Álvarez*

Visitas ..... 4-6  
Enero-abril 2009

Noticario ..... 7

Actividades A.A.M.A. ..... 8

Efemérides ..... 9

Donaciones ..... 10-11  
Pasar el testigo  
*Suboficial Mayor Casimiro Bleda Onrubia*

Aviones históricos ..... 12-15  
Breguet XIX “Jesús del Gran Poder”  
*Foto: Subteniente Antonio Muñoz*

Nuestros Aviones ..... 18-27  
Jesús del Gran Poder, el avión ilustrado  
*Pilar Alguacil*

La Aviación en filatelia ..... 28-30  
Aeropuertos, aeródromos, Bases Aéreas  
*Julián A. Díez y López (A.A.M.A.)*

Pasatiempos ..... 31

Contraportada  
Breguet XIX “Jesús del Gran Poder”

*El Museo de Aeronáutica y Astronáutica no se hace responsable de la opinión y/o comentarios vertidos por los autores de los artículos.*

## VISITAS



29/01/09 Curso de Defensa.



13/02/09 Asociación Madrileña de Milicias Universitarias.



24/02/09 Escuadrón de Enseñanza de Automoción.



26/02/09 Subdirección de Patrimonio Históricoartístico.



11/03/09 A.B.A. 1.º Grupo.



11/03/09 A.B.A. 2.º Grupo.



27/03/09 Hermandad ACC Legionarios.



3/04/09 Aula Intercultural.



3/04/09 Alumnos CECAF.



15/04/09 Curso de Estado Mayor.



21/04/09 XIX promoción.



23/04/09 E.T.S.I. Aeronáuticos.



24/04/09 Alumnos de 4.º Curso de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad de Sevilla.



25/04/09 Liga Naval de los EE.UU.



25/04/09 XXVII promoción.



29/04/09 promoción de Marina del 66.



6/05/09 Centro de Guerra Aérea.



7/05/09 Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Diseño  
1.º Grupo.



7/05/09 señoras Hermandad de Veteranos.



8/05/09 Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Diseño  
2.º Grupo.



9/05/09 General Stephen Lorenz  
Jefe del Mando de Educación y Entrenamiento Aéreo  
de la Fuerza Aérea de los EE.UU.

	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		TOTAL
	Grupos	Visitantes	Grupos	Visitantes	Grupos	Visitantes	Grupos	Visitantes	
Colegios	5	298	24	1593	21	1612	22	1005	4508
Col. Ayto.	20	453	32	723	30	777	24	594	2547
Institutos	2	95	1	44	10	464	3	132	735
Militares	1	24	5	178	2	262	6	134	598
Otros	9	220	9	252	22	833	15	388	1693
Particulares	/	1824	/	1693	/	2831	/	2528	8876
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>2914</b>	<b>71</b>	<b>4483</b>	<b>85</b>	<b>6779</b>	<b>70</b>	<b>4781</b>	<b>18957</b>



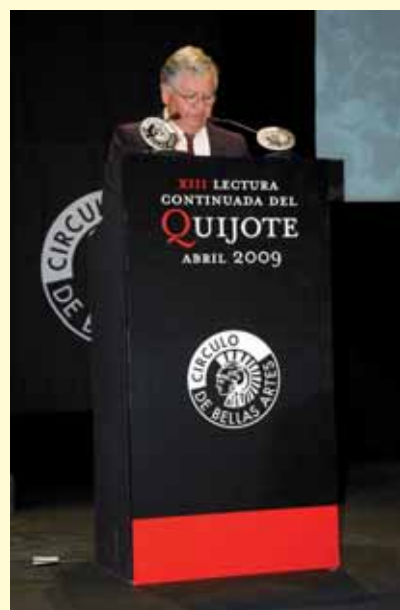
El 17 de marzo el General Director del Museo se reunió con los guías del Museo en un desayuno de trabajo para intercambiar experiencias y unificar criterios explicativos.



El 18 de marzo, y acompañados por la restauradora, visitaron el Museo miembros del Servicio de Bienes Muebles del Instituto del Patrimonio Cultural de España (dependiente del Ministerio de Cultura) a fin de comenzar los estudios pertinentes para iniciar los trabajos de restauración del Dornier Do 24.



Desde comienzos del mes de abril se está procediendo al desmontaje del MiG 17 con objeto de enviarlo a la Maestranza Aérea de Albacete, donde se llevarán a cabo diversas labores de restauración y pintura.



El día 23 de abril, el General Director del Museo D. Alejandro Mendo Álvarez, participó en la lectura del Quijote, correspondiendo a la invitación del Director del Círculo de Bellas Artes.



Durante los sábados del mes de mayo se ha venido celebrando en el salón de actos del Museo el 2º Ciclo de Conferencias Aeronáuticas, organizado por la A.M.M.A.



### Actividades de la Asociación Amigos del Museo del Aire.

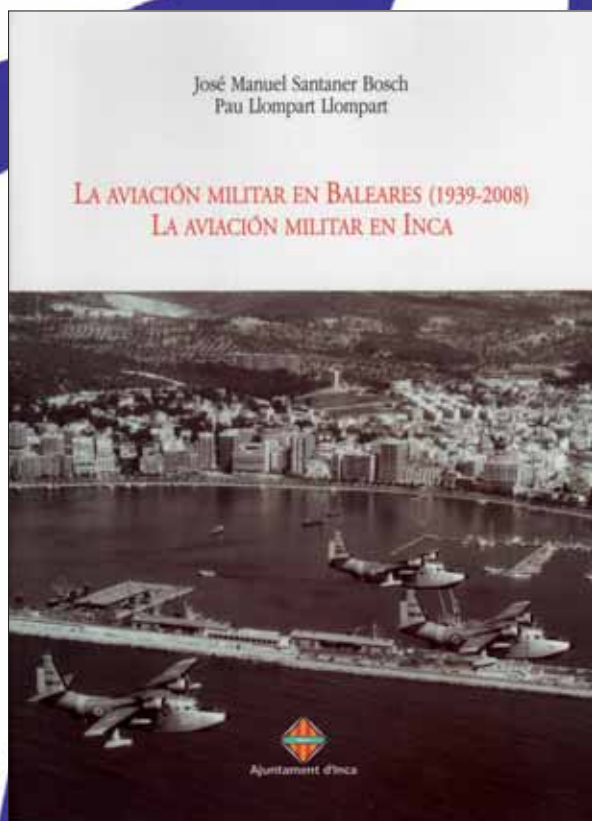
En esta primera parte del año se han continuado los trabajos de restauración del helicóptero Bell 204 así como trabajos menores.

En cuanto a motores está listo para entrega un Curtiss Oxx pendiente de localizar más información técnica porque al parecer podría ser motor único o pertenecer a una serie muy limitada. En la bancada de restauración hay un motor Rolls Royce Merlin 500/48.

En el mes de abril la Asociación celebró en el salón de actos del Museo la Asamblea General Ordinaria anual. Y en el mes de mayo se presentó el 2º ciclo de Conferencias Aeronáuticas de la Asociación.

La Asociación ha repartido entre sus socios el cuaderno de divulgación sobre los primeros vuelos en el Polo Sur, completando con este trabajo la serie de publicaciones referentes a los primeros vuelos sobre Mares y Polos. Está en preparación, la historia de los Primeros Reactores Comerciales. En el siguiente envío se incluirá el folleto sobre la vida operativa de los dos Phantom del Museo.

En cuanto a la página Web se ha iniciado una campaña para mejorar la misma estableciendo un primer contacto con los informáticos de la Asociación.



Dos miembros de la Asociación Amigos del Museo del Aire residentes en Mallorca, José Manuel Santaner Bosch y Pablo Llompart Llompart, son los autores del libro “La aviación militar en Baleares 1939-2008”, “La aviación militar en Inca”, que ha sido editado bajo el patrocinio del Ayuntamiento de Inca (Mallorca).

Este libro de más de 250 páginas recoge la historia de la Aviación Militar en las Islas Baleares detalladamente, tras un arduo trabajo de investigación, incidiendo en sus bases aéreas, aeródromos y destacamentos, las unidades que se han cobijado en ellas y las principales aeronaves militares que han volado en las distintas unidades, además de unos interesantes anexos. Todo ello ilustrado con fotografías, algunas inéditas, procedentes de los mejores archivos aeronáuticos. También da cuenta de las actividades aeronáuticas organizadas por el Ayuntamiento de Inca, con exposiciones monográficas sobre la Aviación Militar española, que han sido culminadas con distintas exhibiciones aéreas en las que han participado Unidades de los tres Ejércitos y Fuerzas de Seguridad del Estado, cerrando las mismas en 2006 con la presencia de la Patrulla Águila en el cielo de Inca.

Un libro de investigación sobre nuestra aviación militar en las Islas Baleares.





**Efemérides Aeronáuticas año 1909**

El año 1909 es el punto de partida para muchos acontecimientos aeronáuticos. La Aviación está empezando pero ya los nombres de los principales constructores empiezan a aparecer. Aparecen los primeros aviones de una lista que sería interminable algunos de estos apellidos han llegado hasta nosotros. En una página sería imposible relatar los hechos más significantes, vamos a



**7 de enero**

En la entrega de los primeros títulos de piloto del Aeroclub de París el nº1 le correspondió a Louis Blériot.



**Enero**

Igor Sikorsky inicia en Kiev-Rusia la construcción de su primer helicóptero con un motor Anzani que no llegaría a volar por falta de potencia y diseño.



**2 de marzo**

Curtiss recibe un pedido de la Sociedad Aeronáutica de Nueva York para la construcción del Curtiss n.º 1 "Gold Bug".



**6 de abril**

En Bouy cerca de Mourmelon Reims, Henri Farman hace volar su primer aparato un biplano HF-1 con 4 alerones y compensadores en el timón de profundidad y timón de dirección. Farman fue el que introdujo la palabra "alerón" en el lenguaje aeronáutico.



**1 de abril**

En Francia, en la revista Aéroplane, André Noël publicó con una visión futurista el método para la construcción de alas de envergadura (longitud) variable para adaptarse a la necesidad de mayor superficie alar necesaria para la fase de despegue y aterrizaje en que las velocidades son menores.

Con el tiempo el concepto ha evolucionado y se ha llamado ala de "geometría variable" o ala swing. No volvió a aparecer hasta los años 40 durante la Segunda Guerra Mundial experimentada por los alemanes con el Messerschmitt P1101, cuyos estudios se los quedó la Bell Aircraft después de la guerra.



**1 de mayo**

Geoffrey de Havilland construye su primer biplano un DH-1 con motor de 45 cv y dos hélices.



**17 de junio**

Frederic Handley Page funda en Gran Bretaña la Handley Page Ltd.



**28 de junio**

Louis Breguet fabrica su primer avión el Breguet I con motor Antoinette de 50 CV.



**25 de julio**

Louis Blériot cruza el Canal de La Mancha con un Blériot XI con motor Anzani de tres cilindros y de 25 CV. Salió de Calais y llegó a Nort Fall Meadow- Dover Castle, tardando 37 minutos. Ganaría las 1000 libras ofrecidas por el London Daily Mail.

## PASAR EL TESTIGO

**Suboficial Mayor Casimiro Bleda Onrubia**

El día 23 de abril de 2009, tuvo lugar un acto íntimo, pero de especial relevancia en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, como fue la entrega al mismo de unos fondos cargados de gran significado en la historia de la Agrupación del Acuartelamiento Aéreo de Getafe.

El acto fue presidido por el Excmo. Sr. General de División, Director del SHYCEA, D. Francisco Javier Criado Portal, también estuvo presente el Excmo. Sr. General de Brigada, Director del Museo, Don Alejandro Mendo Álvarez, la Conservadora del Museo Dña.

Macarena Calderón Prieto y los jefes y oficiales del Museo.

Las piezas fueron entregadas por el Sr. Coronel Jefe de la Agrupación y Acuartelamiento Aéreo de Getafe, D. Félix Hernáiz Cañas, auxiliado por el Suboficial Mayor de la Agrupación ACAR Getafe D. Antolín Herráez Granado y el Suboficial Mayor del Grupo de Personal y Seguridad de dicha Unidad, D. Casimiro Bleda Onrubia.

Las piezas depositadas fueron:

- ESTANDARTE
- BANDERA



Las mismas, han formado parte de una de las Unidades más antiguas del Ejército del Aire español. La Agrupación del Acuartelamiento Aéreo de Getafe, proveniente, de la 1ª ESCUADRA DE AVIACION.

Finalizada la Guerra Civil, por Decreto de 09.11.1939, esta Unidad pasó a denominarse, 1ª Legión de Tropas de Aviación, siendo una de las cinco existentes al crearse el Ejército del Aire. La 1ª Legión tuvo inicialmente su Jefatura y algunas Unidades en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, estando encuadrada

dentro de la jurisdicción de la denominada en aquellos años Región Aérea Central.

**EL ESTANDARTE**, fue entregado a la Región Aérea Central, el 28 de junio de 1942, en el Aeródromo Militar de Getafe, en acto presidido por el Ministro del Aire, Excmo. Sr. General D. Juan Vigón Suerodiaz, correspondiendo a la Compañía de Honores de la 1ª Legión de Tropas de Aviación, los honores y custodia en los actos militares. Desde entonces, el Estandarte de la 1ª Región Aérea ha estado ligado a la 1ª Legión y sus Unidades sucesoras: Agrupación de Tropas núm. 1, Agrupación de Unidades y Servicios núm. 1, Grupo del Cuartel General del MACOM. Grupo del Cuartel General del MACEN, y Agrupación del Acuartelamiento Aéreo de Getafe.

Junto al Estandarte, se hizo entrega de la condecoración que en Orden Circular de 21 de enero de 1935, en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, se le concedió a la 1ª Escuadra de Aviación. CORBATA DE LA MEDALLA MILITAR COLECTIVA, por su intervención en las operaciones llevadas a cabo para sofocar la Revolución de Asturias, en 1934. Desgraciadamente, la corbata fue mutilada en fecha indeterminada, sustrayendo de la misma, el bordado y la fecha de concesión.

Esta condecoración, fue impuesta el día 14 de abril de 1935, en la Plaza de la Armería del Palacio Nacional en Madrid, siendo presidido el acto por Don Niceto Alcalá Zamora, Presidente de la II República.



**LA BANDERA.** La orden Ministerial nº 2074/79 de fecha 18 de julio de 1979 (BO. del EA. nº 77), concedió al Mando Aéreo de Combate y Primera Región Aérea, tener Bandera; siendo entregada a esta Unidad, el 18 de julio de 1981, en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, actuando como Madrina S.A.R. la Infanta D<sup>a</sup> Cristina de Borbón y Grecia. (De este acto también se entregó al Museo docu-



mento gráfico, así como el discurso ofrecido en la entrega de la misma).

Una vez realizada la entrega de los fondos, el Coronel Hernáiz, Jefe de la Agrupación y Acar Getafe, pronunció unas emotivas palabras, resaltando, que... *los emblemas que desde esta fecha pasan a formar parte de un Museo, que por sus características es un referente europeo de la aeronáutica, han sido guía de quienes desde sus orígenes nos hemos sentido orgullosos de formar parte de esta Unidad, estando reflejado en ellos, nuestras ilusiones, entrega y compromiso contraído con España. Deseando que en esta nueva etapa, sirvan para difundir y engrandecer, la ya amplia historia de las Unidades que formamos el Ejército del Aire y de su servicio a la Patria.*



El General Mendo, Director del Museo, recibió los fondos y agradeció su entrega, diciendo *“Ahora la responsabilidad de la custodia, exposición y conservación de la Bandera y el Estandarte ha pasado al Museo y he hecho entrega de estos fondos a la conservadora para que inicie el proceso de conservación preventiva, posteriormente pasarán a la exposición permanente, de modo que las futuras generaciones puedan disfrutar de estos fondos”*.

Cerró el acto, el Jefe del SHYCEA, General Criado Portal, elogiando la iniciativa, con la esperanza de que cunda el ejemplo, y que piezas que se encuentran en las Unidades, muchas veces olvidadas y no siempre en las



mejores condiciones de conservación, sean entregadas donde sí se velará por su buen estado, y que todos podamos disfrutar de unos objetos, que son heraldos de la historia de la Aviación Española.

Con este acto, se ha dado cumplimiento a la O.M. nº 2.074/79 de 18 de junio, DOEA nº 77 de fecha 28.06.79,



por la que se establecen las Unidades que deben ostentar Bandera o Estandarte en el Ejército del Aire y a su artículo 3º, en el que señala que las enseñas antiguas,... *de acuerdo con el artículo 57 del Reglamento de Actos y Honores Militares, serán entregadas con las formalidades reglamentarias en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.*



Entre los aparatos singulares que han prestado servicio en la fuerza aérea española se encuentra el “Juanito”, un curioso híbrido desarrollado por el capitán Boy Fontelles a partir de los restos de diversos aviones, concretamente de Breguets XIV. A su memoria se dedica este artículo.

Dividido en dos partes que se publicarán sucesivamente, en esta primera se recoge la historia de aquellos aviones y su *hoja de servicios* en el Ejército Español, mientras que en la segunda se recordará la historia de tan particular aeronave y su creador, el capitán Boy Fontelles.

# EL BREGUET XIV<sup>1</sup>

José A. Martínez Pons

Este avión fue un diseño del francés Louis Breguet, se trataba de un robusto y feísimo, biplano biplaza.

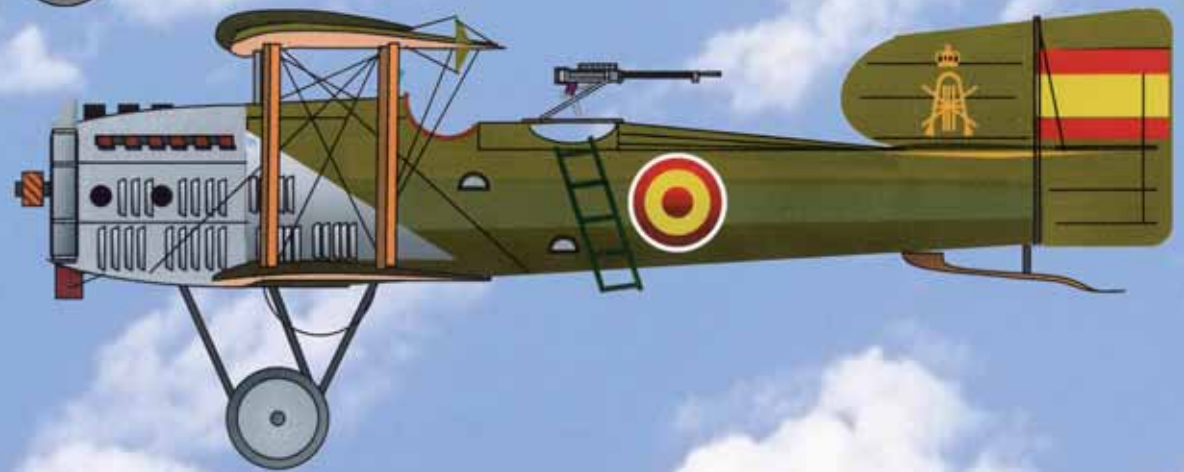
Su proyecto se remonta a 1916, en plena Gran Guerra. El primer vuelo del prototipo tuvo lugar el 21 de Noviembre de 1916, cuando sólo habían transcurrido unos seis meses desde el inicio del proyecto. Se trataba de un gran biplano de construcción mixta: Fuselaje de tubos de aleación ligera remachados y revestimiento de tela, excepto, como era habitual, el carenado del motor. Los planos se construían en torno a largueros de aluminio y costillas de madera y metálicas, recubiertas de tela. Los montantes principales, cuatro a cada lado, eran de tubo de aluminio. La célula biplano presentaba un ligero decalaje

hacia atrás. Después de bastantes pruebas, en abril de 1917 se dio por acabada la serie de ensayos y las primeras intervenciones operativas del avión se iniciaron en el año 1918.

Se proyectaron dos versiones el Br.14 A2 de reconocimiento y el Br.14 B2 de bombardeo diurno, diferenciándose exteriormente en el plano inferior, que en el bombardeo tenía bastante más envergadura, que además montaba un alerón de curvatura reflectado por cordones de goma de modo que el ángulo disminuía al aumentar la velocidad. Ambas versiones generalmente montaban un motor de 12 cilindros en V Renault 12F de 300 C.V. y se armaban con una ametralladora fija sincronizada, Vickers, montada exteriormente en unos soportes al lado izquierdo del capó y



<sup>1</sup> En la documentación española y extranjera que he consultado los numerales de los aviones Breguet de los primeros tiempos aparecen en caracteres latinos o árabes, aunque pronto se impone la numeración árabe. No tengo en este momento datos para inclinarme en un sentido o en otro, por lo que utilizaré indistintamente ambos criterios.



una o un par móviles, Lewis o Hotchkiss, que accionaba el observador. Cargaba hasta 300 kg de bombas.

Se fabricaron unos 5.500 ejemplares durante la guerra y unos 2.500 finalizada esta. Se produjeron hasta 1928, y continuaron sirviendo en l'Armée de l'Air francesa muchos años, hasta 1932, exportándose a Bélgica y Estados Unidos y fabricándose en Japón.

Entre sus proezas está el vuelo del capitán Coli desde el Le Bourget a Kenitra, batiendo el record francés de distancia (1900 km).

Una versión "civilizada" el Br14T con capacidad para dos o tres pasajeros, se utilizó por las líneas Latécoère e incluso existió una versión militar sanitaria el Br.14S.

Su presencia en España se inicia en julio de 1919, cuando Bernard de Romanet trajo a Cuatro Vientos un ejemplar de A2, al parecer donación del Gobierno Francés al servicio aeronáutico militar español. Hasta fin de año se adquirieron más ejemplares, tal vez ocho del mismo modelo y en septiembre el primer entregado ya operaba en la escuadrilla de Tetuán pilotado por el capitán Díaz Sandino. El número 2 se incorporó el 28 de octubre después de un vuelo directo desde Cuatro Vientos hasta Tetuán a los mandos del teniente Morenés. La escuadrilla de Tetuán estaba formada por los Breguet, uno o dos Farman F.50 y unos extraños aparatos de producción nacional diseñados por el capitán Sousa Peco, llamados "Sousa Mixtos", los cuales al parecer resultaron muy problemáticos y sufrieron, la media docena que se construyó, múltiples reformas sin éxito definitivo. Sousa se incorporó a C.A.S.A. como jefe de proyecto y en 1929 diseñó una avioneta monoplano parasol la C.A.S.A. III, primer avión de diseño propio construido por C.A..S.A.

Es probable que en Tetuán también volara algún Barrón W. En mayo de 1920, se empezaron a incorporar De Havilland DH4 (o DH9) y los Mixtos desaparecieron del teatro de operaciones.

Al año siguiente se adquirieron más Breguet Br.14 A2, pero equipados con motores Fiat A12 bis de la misma potencia (algún autor da 285 c.v.) que los Renault, pero más baratos y de menor rendimiento y sobre todo, mucho menos fiables.

La diferencia externa más notable es que mientras los Renault presentaban una suerte de chimenea en la parte superior del motor, recogiendo los tubos de escape ya que las válvulas de escape de estos motores estaban en la parte interna de la V, los Fiat tenían los escapes en el lado derecho.

Los Breguet operaron en el norte de África, en los grupos 1 y 2 (Tetuán y Larache) con dos escuadrillas cada unos de ellos. En 1923 desapareció el grupo 2 y en Larache permaneció una escuadrilla del grupo 1. En 1924 se creó en Melilla un grupo expedicionario Breguet, conocido como "la Balumba" de forma oficiosa, por supuesto, que después pasó a Tetuán. A fines de 1926 sólo queda un grupo de Br14 (Fiat) en Marruecos occidental, que en febrero del año siguiente pasará a ser el Grupo 3.



*Breguet XIV con motor Fiat.*

Los problemas que causaban los motores Fiat y su lógico desgaste llevaron a sustituirlo en bastantes ejemplares por Rolls – Royce Eagle VIII, de 360 c.v y de los que había existencias procedentes de los lotes comprados a Gran Bretaña. En la reforma que sufrieron se les ampliaron los alerones de los planos superiores añadiéndoles unas prolongaciones "cuernos" para un mejor equilibrado. Además se caracterizaban a primera vista por presentar escapes a los dos lados del capó (6-6) La reforma, en muchos casos prácticamente reconstrucción total del aparato, se llevó a cabo en Sevilla, Tablada, en lo que se empezó a llamar Parque Regional Sur, que fue el comienzo

de lo que fue después la Maestranza Aérea de Sevilla y el primer contacto que tuvo Sevilla con la incipiente industria aeronáutica, y la primera unidad africana en recibirlos fue la primera escuadrilla del Grupo 3, en 1927, donde permanecieron hasta 1931, en que los

sustituyó el Loring R. III. En el Sahara español, desde 1928 a 1932 estuvo destacada una escuadrilla también con Br14 (Rolls –Royce).

En la Península prestaron servicio en Sevilla (Fiat), donde servían para la "suelta" de pilotos desde 1921 y desde 1927 a 1931 como Grupo 22 y la Armilla (Granada) desde 1926 cuando sustituyó a los De Havilland D.H. 9, hasta finales de 1930 donde tras una breve convivencia, fueron sustituidos por Breguet Br.19

Una última modificación, también sevillana, consistió en adaptarles el motor Hispano Suiza 8F de 300 c.v., conservando los "cuernos". La estética de su morro cambiaba bastante debido al carenado del motor. El 7 de noviembre de 1929 uno de estos aviones, al parecer, el prototipo, se estrelló causando la muerte de su tripulación, capitanes Esteban y Martínez Mejías. Algún ejemplar seguía en los Alcázares en 1934 y en Sevilla hubo alguno hasta 1935.

Fue un avión apreciado por sus pilotos pese a los problemas del motor Fiat. Se compraron a Francia unos 40 aviones, entre ellos algún Br14S. En Sevilla se reformaron o reconstruyeron casi desde cero una treintena de aviones.

## LAUREADAS

De las once Laureadas ganadas por los aviadores en Marruecos, algunas lo fueron volando Br 14.



### Cabo José María Gómez del Barco

Piloto del Br14 B-114. El 21 de agosto de 1924 la escuadrilla de Breguet del Capitán Capaz despegababa de Sania Ramel para abastecer de agua a la Posición de Solano en la Línea de Lau, al límite de su capacidad de resistencia y asediada por las tropas del cabecilla Heriro (o Jeriro).

El Cabo recibió orden de proteger con su avión al del capitán mientras este arrojaba barras de hielo sobre la posición. Gómez del Barco atrajo el fuego enemigo, resultando herido dos veces, mientras su jefe en vuelo bajísimo lanzaba con éxito el hielo. A continuación Capaz, ignorante de la situación del cabo, indicó que pasaba a abastecer la avanzadilla y el 114 le siguió consiguiendo que la misión se desarrollara sin el más leve incidente para el oficial en Jefe. Cuando se dio por acabada la misión emprendieron el regreso. Gómez del Barco con una herida en el pie y otra en el hombro perdía mucha sangre por lo que su observador le sugirió aterrizar de emergencia pero el cabo llevó el avión hasta el aeródromo donde casi desgranado aterrizó.

Por su acción fue ascendido a Sargento y le fue concedida la Laureada por R.O. de 25 de octubre de 1925.



*José M. Gómez del Barco.*

### Teniente Félix Martínez Ramírez

Piloto del Br14 B-101, el 11 de mayo de 1926, despegó también desde Sania Ramel llevando como observador al comandante Rueda, jefe de la unidad. La formación voló agrupada hasta Ain Yedida donde se disgregó para que cada aparato se dirigiera a su objetivo, en misión de ataque a los harkeños de la kabila de beni Messaur. El 101 se dirigía a su objetivo cuando divisó una importante concentración de moros a los que atacó con una bomba para pasar a hostigar a un grupo que conducía un rebaño de vacas, posible fruto de una razzia contra moros amigos. Al acercarse fue recibido por intenso fuego de fusilería. En una primera pasada lanzó una bomba y al iniciar una segunda pasada Martínez recibió un impacto que le destrozó el codo derecho. La palanca se agarrotó y el comandante Rueda intentó hacerse con el aparato. Al final el teniente Martínez controlando el biplano con la mano izquierda realizó otra pasada “para que los moros no se dieran cuenta de que los habían alcanzado”. Descargó su carga de explosivos y dispersó el ganado y llevó el avión a la base.

Fue recompensado con el ascenso a capitán por méritos de guerra y con la Cruz de María Cristina, la Laureada la recibió por R.O. de 25 de Junio de 1928<sup>2</sup>.



*Félix Martínez Ramírez.*

Datos técnicos (referidos al Br 14 A2 con motor Renault, con Fiat son muy semejantes).  
Motor: Renault 12F de 3000 c.v.; Fiat A 12 bis de 300 c.v.; Rolls Royce Eagle VIII de 360 c.v.; Hispano Suiza 8F de 300 c.v.  
Envergadura plano superior 14,364 m: id. Inferior 12,400 m.  
Longitud 9,00 m; Altura 3,30 m; Sup. Alar 49 m<sup>2</sup>.  
Peso vacío: 1070 kg; Peso total 1600 kg.  
Velocidad máxima al nivel del mar: 192 km/h. Subida a 2000 m 6'45". Techo 6.000 m autonomía 4 h. 30 min.  
Armamento en España. No se montó la ametralladora<sup>3</sup> sincronizada y el armamento se redujo a dos ametralladoras gemelas para el observador y 12 bombas de 11 kg cada una, en lanzabombas bajo los planos.

<sup>2</sup> Velarde Silió afirma que hubo una tercera laureada ganada a los mandos de un Breguet 14, concretamente la conseguida por el Capitán Felipe Matanzas Vázquez, último aviador caído en la campaña de Marruecos. Sin embargo el capitán Vázquez mandaba el grupo Breguet XIX, con base en Auámara, por lo que la misión que le costó la vida y le valió la Laureada la realizó volando un sesquiaplano Br XIX.

<sup>3</sup> Analizando viejas fotos, en algunos casos me ha parecido distinguir sus soportes. No he sido capaz de encontrar en ninguna foto las ametralladoras del observador, sí el anillo, ni siquiera en fotos de combate, algo por otra parte, común en los biplazas de entonces, supongo que por razones aerodinámicas, aunque me inclino a pensar que debieron ser las ubicuas Lewis.



BREGUET XIX  
"JESÚS DEL GRAN PODER"





En el marco de las celebraciones con las que el M.A.A. conmemora el 80 Aniversario del histórico vuelo del Breguet XIX GR “Bidón” *Jesús del Gran Poder*, publicamos el presente artículo en el que, partiendo de la lectura de las pinturas que decoran su fuselaje, se recupera parte de la historia del avión que hoy contemplamos en el Hangar 1 de nuestro Museo.

## JESÚS DEL GRAN PODER, EL AVIÓN ILUSTRADO<sup>1</sup>

Pilar Alguacil

Licenciada en Geografía e Historia.

Colaboradora de la Sección Histórico-Técnica del Museo de Aeronáutica y Astronáutica

Dicen las estadísticas que en este mismo instante cerca de dos millones de personas están literalmente en el aire, que diariamente se realizan unos 22.000 vuelos y que, de éstos, 300 son transoceánicos.

Son cifras sorprendentes que van asociadas a una actividad ya habitual para nosotros: volar. Sin embargo, hubo un tiempo no tan lejano en que el simple hecho de subirse a un avión era todo un acontecimiento, atravesar volando el Atlántico una aventura y sus protagonistas, portada en todos los periódicos: los pilotos eran héroes y sus viajes, grandes hazañas seguidas con avidez por el público.

Desde 1951, el Museo de Aeronáutica y Astronáutica custodia una pieza emblemática de la historia de la aviación española: el Breguet XIX “Bidón” *Jesús del Gran Poder* con el que los pilotos Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brage consiguieron batir el récord de distancia de un avión terrestre sobre el mar en 1929.

Construido en C.A.S.A. bajo la supervisión directa de Iglesias en 1927, así lo definía el propio Jiménez, *alma mater* de la aventura:

*“Por su construcción es madrileño, de Getafe; por su motor, catalán; se educó en Sevilla y el espíritu de aventura le ha nacido en nuestros aires. Además es un castizo en todos sus detalles: la hélice abanica con una gracia andaluza; el motor no ronca, sino que canta sardanas y es flexible y pinturero como un mocito de Chamberí...”<sup>2</sup>*

Pero dejando a un lado su importancia técnica e histórica, si por algo llama la atención de los visitantes es por la particular decoración que luce: una serie de originales motivos que, en general, poco tienen que ver con la aviación.

La historia de sus pinturas es la historia de sus viajes.

Este recorrido pictórico comienza entre los días 10<sup>3</sup> y 29 de mayo de 1928<sup>4</sup>, fecha esta última de su despegue rumbo a Karachi (India)<sup>5</sup> con la intención de batir el récord mundial de distancia. Los medios periodísticos se hacen eco de tan peculiar aspecto y así lo describen:

*“A una respetable distancia contemplo el gris plumizo del avión. Bajo sus alas, el genio de los más castizos artistas sevillanos ha puesto una nota pintoresca para curiosidad y admiración de las gentes de aquellos países exóticos por donde ha de cruzar el “Jesús del Gran Poder” (...)”<sup>6</sup>.*

*“El “Jesús del Gran Poder” ha sido decorado con dibujos caprichosos y figuras alegóricas (...). Los dibujos van a lo largo del fuselaje del aparato y en el timón de cola.”<sup>7</sup>*

Ignoramos de quién partió la idea de semejante decoración pero no hay duda de que se trata de un repertorio en el que se mezclan superstición, agradecimiento y simpatías personales a partes iguales<sup>8</sup>.

Tan festivos motivos eran obra de, al menos, 3 dibujantes: Andrés Martínez de León, Juan Lafita y Antonio Jiménez.

<sup>1</sup> El presente trabajo se basa fundamentalmente en el estudio de la documentación gráfica y periodística publicada en la época, material esencial cuando apenas existe ningún otro tipo de referencias y que, por tratarse de una información de primera mano, contemporánea a los hechos, es altamente fiable. Su análisis ha llevado a descubrir aspectos y elementos perdidos en el tiempo.

<sup>2</sup> *Los Sitios* (Gerona), 24/3/54, pág. 1.

<sup>3</sup> Día en que tuvo lugar el primer intento de despegue hacia Oriente.

<sup>4</sup> Aunque no parece que éstas fueran las únicas pinturas que en algún momento ha lucido a la vista de las fotografías publicadas en prensa (donde aparece la leyenda “Iglesias el as” [*La Estampa*, 3/5/1928, y *El País* (La Habana), 6/5/1928]) tras el vuelo realizado el 28 de marzo de 1928 previo al *raid* y en el que batieron el récord nacional de permanencia en el aire; tampoco hay que olvidar las radiaciones angulares pintadas por Iglesias Brage antes de su partida hacia América en el plano fijo de cola para la observación de las derivas. (*Avión*, mayo 1954, pág. 202).

<sup>5</sup> Destino criticado desde algunos medios: “Sería de apreciar que los esfuerzos de nuestros raids se dirigieran hacia puntos de mayores relaciones con nosotros que la India, en donde realmente el interés de las comunicaciones aéreas no suele ser de primera línea más que para Inglaterra y Holanda”. (*Ícaro*, mayo 1928, pág. 169).

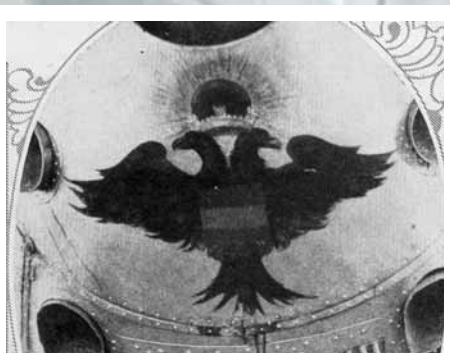
<sup>6</sup> *El Imparcial* (Madrid) 30/5/28 (pág. 2).

<sup>7</sup> *El Imparcial* (Madrid) 22/5/28 (pág. 8).

<sup>8</sup> “Es un mosaico curioso de pinturas simbólicas, en mezcla inexplicable. Nuestra mentalidad no lo llega a entender. Somos unos incomprensivos”. *Diario de Gerona* 30/3/29.

De éste último, y hasta el momento, apenas tenemos referencias. No ocurre lo mismo con los otros dos: Juan Lafita Díaz, erudito, historiador, periodista y artista, era

por aquellas fechas Director del Museo Arqueológico de Sevilla,<sup>9</sup> mientras que Andrés Martínez de León era uno de los más reputados artistas gráficos del momento.



“El águila bicéfala del escudo español ha tendido sus alas hacia el mar”. *El Correo de Andalucía* 10/5/28; foto: *El hogar* (Uruguay).

La disposición original de las pinturas respondía a un esquema simétrico y así despegó hacia la India el 29 de mayo de 1928:

1.- En la proa, un águila bicéfala,<sup>10</sup> con corona mural y orbe radiante, que sostiene con las garras un escudo con los colores nacionales.

2.- A ambos lados del estabilizador vertical, sendos rombos con la bandera nacional y la inscripción “C.A.S.A. / CONSTRUÍDO EN GETAFE (MADRID) / CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS S.A.”

<sup>9</sup> Además de ejercer como Secretario del Archivo de Indias y Cónsul de Colombia, cabe señalar, como dato anecdótico, que fue el diseñador del escudo del Sevilla F.C.

<sup>10</sup> “...la bicéfala de los tiempos imperiales de España” en palabras de Iglesias Brage (*Avión*, abril 1954, pág. 203.).

3.- En el costado izquierdo:<sup>11</sup>

a.- “Oselito”, famoso personaje creado por Martínez de León, prototipo del andaluz de pantalón y chaquetilla ajustados y sombrero de ala ancha,<sup>12</sup> paseando garbosamente ante la Catedral y la Giralda.

b.- El torero Rafael Gómez “el Gallo” dando un pase por alto (¿una *giraldilla*?), repitiendo la escena ya publicada en prensa en 1926,<sup>13</sup> también obra de Martínez de León.

c.- Una sevillana vestida de volantes realizada por Antonio Jiménez.



La Esfera 19/6, pág. 12.

d.- Un chiste gráfico: un flamenco (ave zancuda) tocado con sombrero cordobés que sostiene con una de sus patas una bandeja donde descansan una botella de fino y un vaso.<sup>14</sup>

e.- En el extremo del fuselaje, Juan Lafita pinta un nazareno de la Cofradía de Jesús del Gran Poder a las puertas de la parroquia de San Lorenzo<sup>15</sup> donde se cobija la imagen que da nombre al avión.

4.- En el costado derecho:

a.- Pintada por Antonio Jiménez, una maja que, vestida de rojo con mantilla y abanico, posa ante unos esquematizados Puente de San Telmo y Torre del Oro; una imagen que recuerda “sospechosamente” a la que desde 1918 identifica a una famosa marca de jabones e inspirada, a su vez, en la bailarina Tórtola Valencia.

b.-Una bailaora de flamenco también realizada por Jiménez.

c.- Del mismo artista, una elegante sevillana vestida con alfombrado mantón ante el Puente de Triana y la capilla del Carmen.



d.- Haciendo pareja con el flamenco del lado opuesto, y también atribuida a Martínez de León,<sup>16</sup> encontramos la curiosa figura de un mono tocando la guitarra, animal que adoptan como mascota,<sup>17</sup> y que podría relacio-



<sup>11</sup> Tomando como referencia el sentido de avance del avión.

<sup>12</sup> “Oselito», con su cordobés terciado, atravesará el Océano”, *Aérea*, nº 73, Julio /29, pág. 3.

<sup>13</sup> Ilustrando el artículo “El glorioso giro o el deleznable guñapo” de Julio Romano; *La Esfera* 19/6/1926 (pág.12-13).

<sup>14</sup> Aunque todas las referencias apuntan a que sea obra de Martínez de León, la firma que aparece al pie no se corresponde con la habitual del artista.

<sup>15</sup> Mostrando su fachada el aspecto original, muy distinto del actual neobarroco, fruto de la reforma llevada a cabo en los años ‘60.

<sup>16</sup> A pesar de no estar firmado.

<sup>17</sup> “Junto a estos pintorescos aspectos de la tierra andaluza se ve la caricatura de un mono, mascota, me dice [Ignacio Jiménez] más tarde, para largos viajes...” *El Imparcial* (Madrid) 30/5/28 (pág 2).

narse con el monito, esta vez real, que su compañero y amigo Ramón Franco pretendía llevar en su frustrada vuelta al mundo a bordo del “Numancia” .<sup>18</sup>

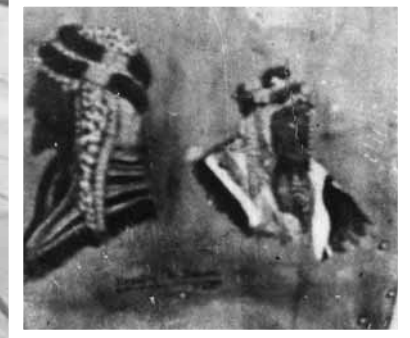
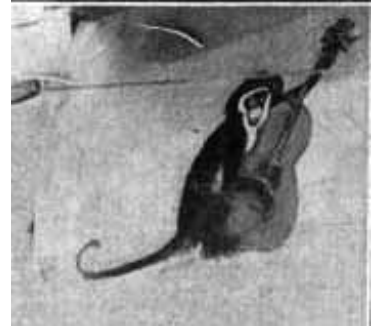
e.- Por último, y obra de Juan Lafita, un jinete vestido de campero y una muchacha a la grupa de un caballo, en alusión a las romerías andaluzas.

El viaje hacia la India no tuvo el final deseado. De todos es sabido que problemas técnicos producidos por una violenta tormenta de arena los obligaron a tomar tierra precipitadamente en Irak; concretamente en un pequeño aduar llamado Dawaya,<sup>19</sup> a unas 200 millas al sur de Bagdad y a 40 de Nasriyah,<sup>20</sup> teniendo que ser socorridos por los miembros de la “Escuadrilla de Mesopotamia” de la R.A.F.

La estancia en Oriente Medio se alargó durante más de tres meses y su paso por la base británica quedó reflejado en las pinturas firmadas por el oficial inglés Francis R. Brown:<sup>21</sup>

En el lado izquierdo, dos bustos de árabes luciendo sus trajes tradicionales, y en el derecho, el emblema del 84 (Bombing) Squadron<sup>22</sup> de la RAF: un águila sosteniendo con sus garras el lema “HIC ET UBIQUE”,<sup>23</sup> el número 84 y la inscripción “Shaibah-Basrah (Irak)”.<sup>24</sup>

Cuando el 24 de marzo de 1929 emprenden, por fin, el viaje definitivo que les llevará a atravesar el Atlántico rumbo a Brasil, nos encontramos con una nueva imagen que asumimos como una declaración de principios por parte de los pilotos: Don Quijote, destocado y con la lanza partida en ristre, y Sancho, sosteniendo erguida la suya, regresan a la aventura tras su lucha contra los molinos de viento.<sup>25</sup> Y es precisamente la elección del tema y el lugar que ocupa en el avión (próximo a la hélice, a la izquierda), rompiendo aquella simetría original también continuada por Brown, lo que nos hace suponer que fuera añadido tras su regreso de Oriente.



<sup>18</sup> Se llamaba “Manu” y lo trajo de Madeira en uno de sus viajes de preparación para el *raid*, tal y como cuenta en la entrevista publicada en *Estampa* (10/1/1928, pág. 26-27).

<sup>19</sup> El lugar es descrito por Iglesias Brage en una entrevista publicada en prensa, conservada en el Tomo nº 1 de “Vuelos en el «Jesús del Gran Poder»” [Biblioteca del MAA].

<sup>20</sup> *Ícaro*, mayo 1928; pág. 168.

<sup>21</sup> Escarbando en los datos publicados por The National Archives of United Kingdom, y hasta donde han podido llegar nuestras investigaciones, encontramos dos candidatos a la autoría de estos dibujos: Francis Richard Brown, natural del Condado de Essex, y Francis Robert Brown, del Condado de Lanark.

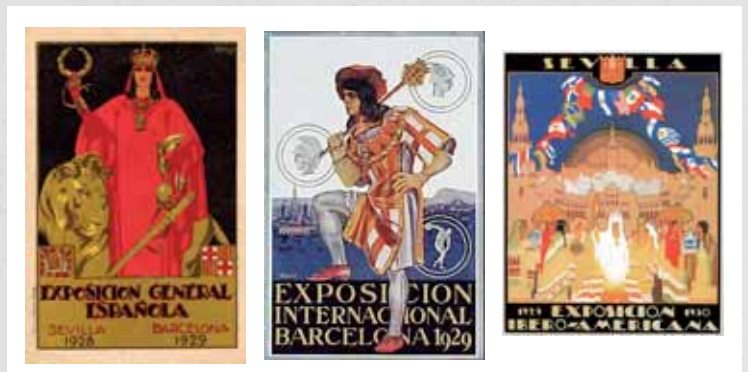
<sup>22</sup> Tal como consta en el membrete de las cartas enviadas por Jiménez durante su estancia en Irak [Archivo IHCA, A-12345].

<sup>23</sup> En la actualidad, lema del 201 Escuadrón.

<sup>24</sup> Creado en 1917 y disuelto en 1920, es reformado en 1928 para misiones de bombardeo, estableciéndose su base en Shaibah donde permanecerá hasta 1940. De nuevo reformado, desde 1953 desempeña labores de rescate. El emblema actual data de 1936 y consta de un escorpión y la leyenda “Scorpiones pungunt”.

<sup>25</sup> Tal y como se relata en el capítulo VIII de la primera parte del Quijote. Aunque no es ésta la única ocasión en que los personajes aparecen de semejante guisa, es este capítulo el de inmediato recuerdo y el que mejor reflejaría las intenciones de los aviadores, vencidos pero no derrotados.

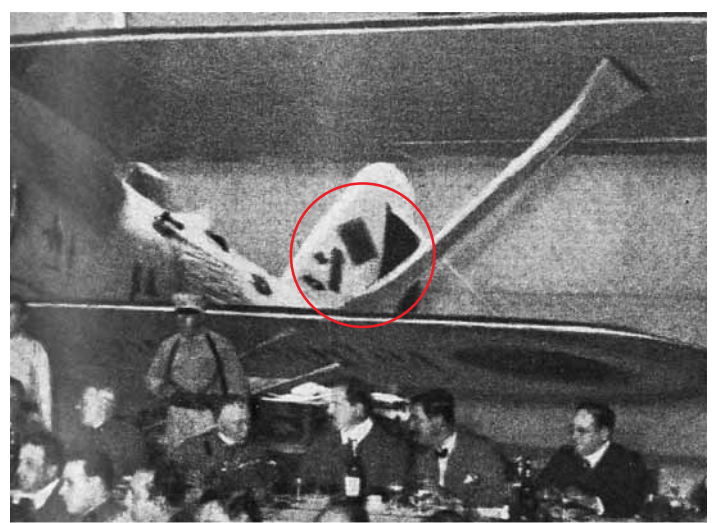
El viaje de los intrépidos aviadores va a coincidir con dos acontecimientos de proyección internacional: la Exposición Internacional de Barcelona y la Exposición Iberoamericana de Sevilla.<sup>26</sup> Reunidas ambas bajo el genérico “Exposición General Española”, serán ampliamente publicitadas y el “*Jesús del Gran Poder*” se convertirá en embajador de lujo de ambas al otro lado del Atlántico. Para ello, lucirá pegados en ambos lados del estabilizador vertical y en la parte delantera, a la derecha, sendos carteles anunciando tan importantes eventos, eligiéndose los realizados por los artistas Rojas, Gustavo Bacarizas y Rafael de Penagos<sup>27</sup> respectivamente.<sup>28</sup>



La aventura americana ha comenzado y durante su estancia en Brasil, primera etapa del viaje, y contrariamente a lo que pueda parecer, no se añade ningún motivo nuevo<sup>29</sup>, siendo Uruguay el primer país que aporta el emblema de su aviación.

La llegada al aeródromo de El Palomar, en Buenos Aires., supone un nuevo baño de multitudes para los héroes que son agasajados por público y autoridades. Durante los ocho días que permanecen allí, se suceden las recepciones oficiales, las cenas más o menos informales y hasta los estrenos de teatro.

Tal y como recoge la prensa, quedará constancia de su paso por Argentina con la incorporación del emblema de la aviación militar pintado por el señor Alfredo Sosa,<sup>30</sup> pero también queda patente el interés de los propios pilotos por sumar nuevas figuras al avión, pues, por expreso deseo del capitán Jiménez el reconocido muralista Rodolfo Franco,<sup>31</sup> director escenográfico del Teatro Colón, añade en la tarde del 9 de abril una “alegoría argentina” que les acompañará en su periplo. Y aunque siempre se habló de que fuera un gaucho acompañado por una “china” a la grupa de su caballo, que hiciera pareja con los romeros sevillanos, ésta consistió finalmente en “la figura de un gaucho, sobre el fondo de un ala de águila, y a cuyos pies se halla tendido un puma sobriamente estilizado”.<sup>32</sup>



Homenaje a los aviadores (Buenos Aires)  
Caras y caretas, 13/04/1929

Cuando el día 12 de abril aterrizan en el aeródromo chileno de El Bosque, poco podían imaginar nuestros héroes que su vuelo trascendería a lo puramente aeronáutico: en un golpe de efecto por parte del Gobierno chileno, son elegidos para entregar al Gobierno peruano la documentación necesaria para poner fin al conflicto que, desde 1883, mantenían ambos países por los territorios fronterizos de Arica y Tacna, y que culminará con la firma del Tratado de Lima en junio de ese año.



<sup>26</sup> Recordamos que el entonces Jefe de la Base Aérea de Tablada, el Teniente Coronel Guillermo Delgado Brackenbury, era hermano del escultor Manuel Delgado Brackenbury, uno de los artífices de la exposición sevillana.

<sup>27</sup> Amén de cargar con cientos de panfletos que arrojarían desde el aire a su llegada a tierras americanas.

<sup>28</sup> Sin olvidar que “(...) ostenta también, en las alas, dos redondeles con los colores de la bandera española. El nombre está puesto con caracteres griegos” *La calle* (4/4/1929).

<sup>29</sup> Lo que confirmamos con la descripción aparecida en la prensa argentina: “Observamos que cerca del timón de cola le han pintado la insignia de la aviación uruguaya y un poco más arriba, la insignia de la aviación argentina”. *Crítica*, 9 de abril de 1929.

<sup>30</sup> *La Prensa*, 10 de abril de 1929.

<sup>31</sup> En la actualidad, se puede contemplar un ejemplo de su obra en los murales cerámicos que adornan algunas de las estaciones del metro de Buenos Aires, realizados a partir de sus diseños.

<sup>32</sup> *La Nación*, 10 de Abril de 1929.

Y hacia Perú salen el día 23, no sin antes haber incorporado al menos un nuevo motivo que lucirá pegado lado izquierdo del estabilizador de cola: el emblema chileno.

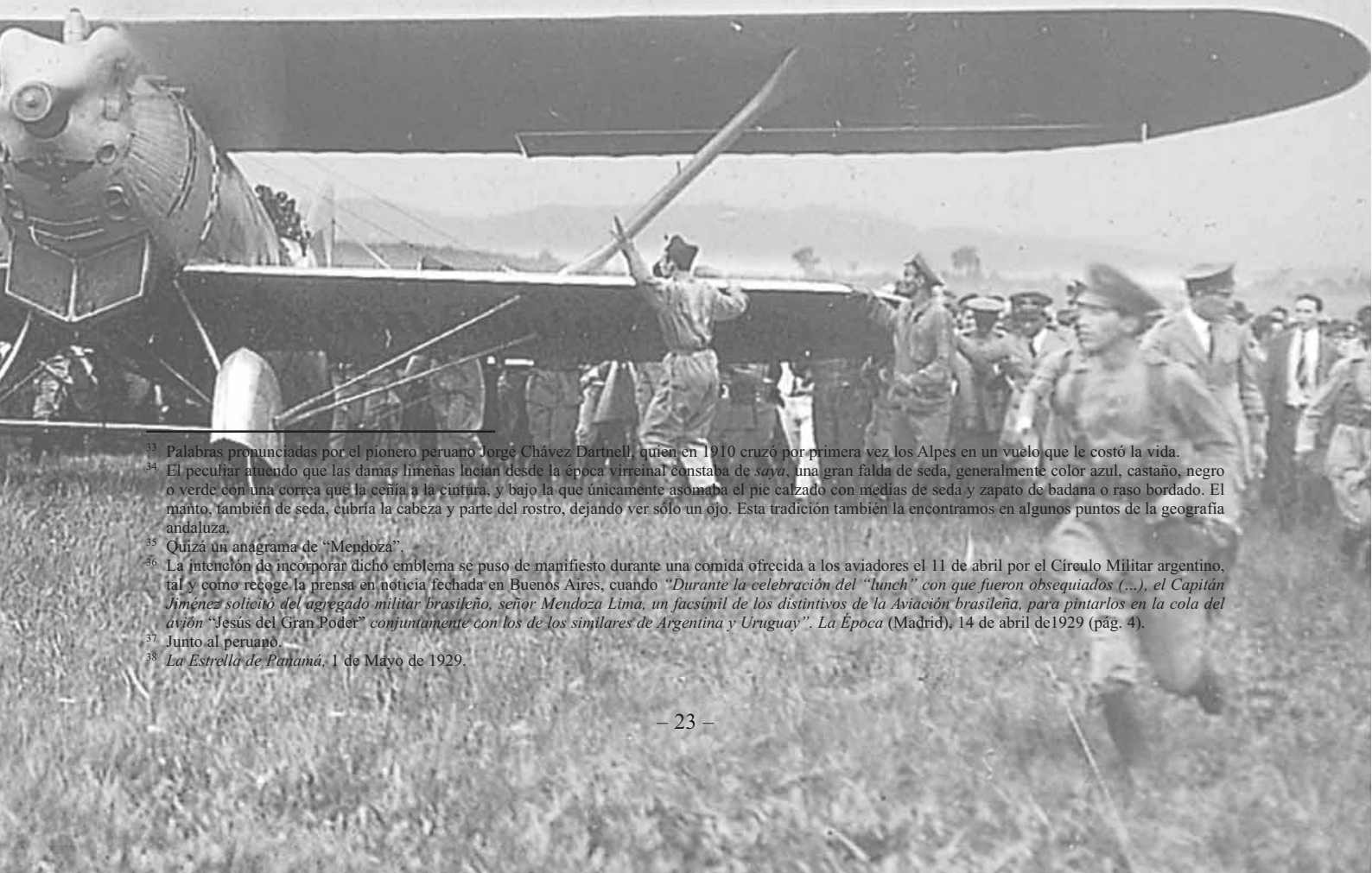
La etapa peruana aportará el emblema de la aviación de ese país, acompañado por el lema *“Arriba siempre arriba”*.<sup>33</sup> Pero no será el único elemento que se sume a los anteriores puesto que el fuselaje recibirá en su lado derecho, cerca del timón de profundidad, la imagen de una *tapada* limeña<sup>34</sup> junto con una de las torres de la catedral de Lima y la firma *“DOZAMEN<sup>35</sup>/LIMA”*.

Cabe la posibilidad de que no fueran éstas las únicas pinturas que se realizaran en Perú. Como recordamos, el emblema brasileño aún no se había incorporado al avión<sup>36</sup>, y teniendo en cuenta que los motivos chilenos iban ibn pegados, así como la posición que ocupa dicho emblema<sup>37</sup> y que ya lo encontramos en las imágenes tomadas durante el vuelo con destino a Panamá, llegamos a la conclusión de que lo más probable es que el recuerdo de su paso por Brasil se añadiera en este momento.

En Panamá, y por cuestiones de seguridad, se realiza un cambio de motor en el aeródromo de France Field. Al día siguiente la prensa se hace eco de que nuevos motivos se añadirán durante su permanencia allí:

*“De la mejor fuente hemos sabido que se dan los pasos para que el escudo de Panamá sea grabado en el cuerpo del renombrado aparato. Allí aparecen los emblemas de todos los países visitados, y es muy natural que también aparezca el de nuestra tierra, como un recuerdo del paso del Jesús del Gran Poder por el Istmo de Colón y Blasco Núñez de Balboa.”*<sup>38</sup>

Y en efecto, el escudo de Panamá lució a partir de ese momento en el lado derecho del estabilizador vertical, así como una joven vestida con la tradicional *“pollera”* en el fuselaje.



<sup>33</sup> Palabras pronunciadas por el pionero peruano Jorge Chávez Dartnell, quien en 1910 cruzó por primera vez los Alpes en un vuelo que le costó la vida.

<sup>34</sup> El peculiar atuendo que las damas limeñas lucían desde la época virreinal constaba de *saya*, una gran falda de seda, generalmente color azul, castaño, negro o verde con una correa que la ceñía a la cintura, y bajo la que únicamente asomaba el pie calzado con medias de seda y zapato de badana o raso bordado. El manto, también de seda, cubría la cabeza y parte del rostro, dejando ver sólo un ojo. Esta tradición también la encontramos en algunos puntos de la geografía andaluza.

<sup>35</sup> Quizá un anagrama de *“Mendoza”*.

<sup>36</sup> La intención de incorporar dicho emblema se puso de manifiesto durante una comida ofrecida a los aviadores el 11 de abril por el Círculo Militar argentino, tal y como recoge la prensa en noticia fechada en Buenos Aires, cuando *“Durante la celebración del ‘lunch’ con que fueron obsequiados (...), el Capitán Jiménez solicitó del agregado militar brasileño, señor Mendoza Lima, un facsímil de los distintivos de la Aviación brasileña, para pintarlos en la cola del avión ‘Jesús del Gran Poder’ conjuntamente con los de los similares de Argentina y Uruguay”*. *La Época* (Madrid), 14 de abril de 1929 (pág. 4).

<sup>37</sup> Junto al peruano.

<sup>38</sup> *La Estrella de Panamá*, 1 de Mayo de 1929.

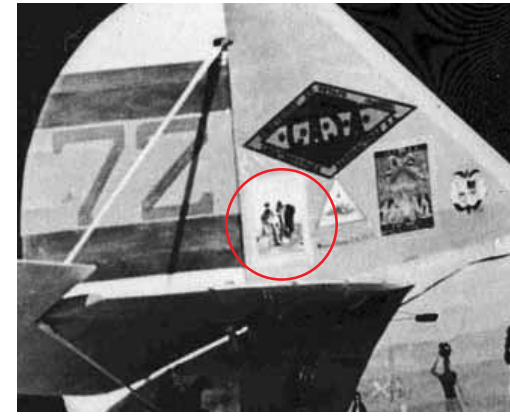
La primera parada tras el cruce del istmo será Nicaragua donde, a pesar de la brevedad de su estancia, habrá tiempo para sumar a la colección el escudo nicaragüense con la leyenda “Managua Nicaragua C.A. 5-9-29”<sup>39</sup> que lucirá en la cola junto al panameño.

Más corta aún será la etapa guatemalteca resultando, sin embargo, una de las más fructíferas en el campo decorativo: los Remington y el quetzal del escudo de Guatemala en el lado derecho, próximo a la proa, irán acompañados por dos nuevas figuras femeninas: una joven vestida a la moda de los años veinte y una campesina portando un cántaro en la cabeza, junto a la firma “ocilu”. Hay que señalar que la incorporación de esta última pudo suponer la desaparición del Puente de Triana que originalmente servía de fondo a la elegante sevillana pintada por Jiménez en Sevilla.

La aventura aérea terminó con su llegada a Cuba el 10 de mayo donde los pilotos eran esperados con gran expectación ya que ese era el destino previsto desde 1928; y allí recibieron las últimas insignias que les acompañarían en su regreso a España, esta vez con el avión desmontado y embarcado en el “Almirante Cervera”: el escudo de la República junto con un paisaje de la campiña cubana en el que destacaba una impresionante palma real, uno de los símbolos nacionales. Además, y firmado por el Teniente Plazaola<sup>40</sup>, una bailadora de son se unirá al resto del “pasaje femenino” que luce en su fuselaje.

El viaje ha terminado pero aún quedan por ubicar espacial y temporalmente tres motivos más que encontramos en el lateral izquierdo del empenaje de cola. Ante la ausencia de datos, el análisis de las imágenes de que disponemos nos lleva a determinar que fueron incorporados tras su salida de Panamá. Considerando la duración de las últimas etapas, así como el lugar donde se localizan, y haciendo caso a las fuentes periodísticas, es posible que los dos emblemas que irían pegados en la parte superior correspondieran a los “aviadores de France Field”<sup>41</sup>, mientras que el otro motivo aeronáutico de la parte inferior podría haber sido pintado en Cuba.

Tampoco tenemos conocimiento exacto de cuándo y dónde se añadió, en el lateral derecho del estabilizador, un cartel de difícil interpretación hasta este momento. En cualquier caso, suponemos que su incorporación se produjo entre las etapas de Chile y Perú, pues ya aparece en las imágenes tomadas durante su estancia en los hangares de France Field, en Panamá.



<sup>39</sup> Lugar [Managua, Nicaragua, Centro América] y fecha de su aterrizaje [9 de mayo de 1929].

<sup>40</sup> Firmado: “[Te.] Plazaola / Cuba”.

<sup>41</sup> *La Estrella de Panamá*, 5 de Mayo de 1929.



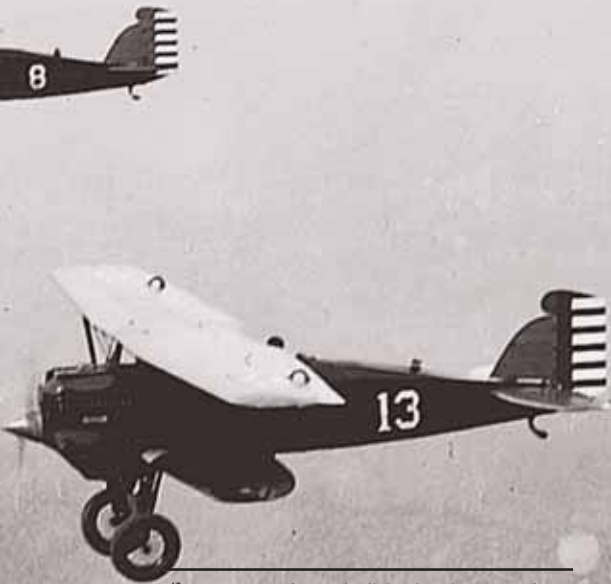
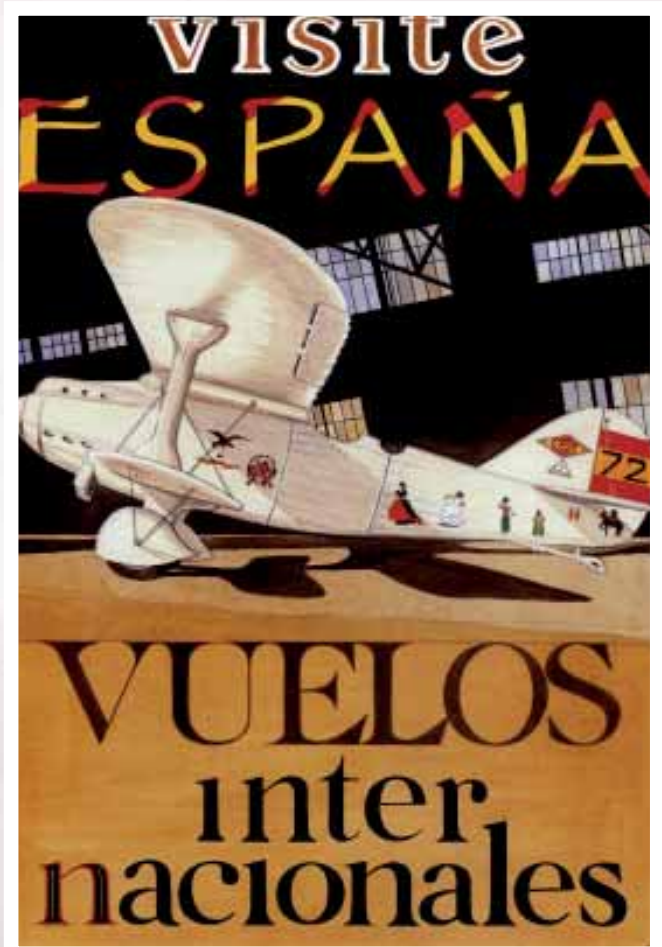
Los vuelos del “Jesús del Gran Poder” no acabaron con su llegada a Cádiz el día 7 de junio de 1929. Tras recibir el homenaje de distintas ciudades españolas, continuó prestando sus servicios bajo el mando del Capitán Jiménez en misiones de apoyo y socorro, como la búsqueda de un avión caído en Cabo Juby<sup>42</sup> en diciembre de 1930 o cuando en 1931 hubo de ser preparado para “salir en caso necesario a socorrer al avión que efectúa su vuelo directo a Guinea”,<sup>43</sup> además de participar entre agosto y septiembre de 1931 en Roma en unas maniobras aéreas.<sup>44</sup>

En mayo de 1932, Jiménez e Iglesias volvieron a compartir los mandos del Breguet con motivo de su asistencia al Congreso Internacional de Aviadores Transoceánicos<sup>45</sup> celebrado en Roma, en el que también intervino Ruiz de Alda.

La peripecia vital del avión ha ido variando su aspecto con el paso del tiempo, perdiéndose algunas de las pinturas originales. Una de las primeras fue el águila de proa que ya en 1933 desapareció tras la sustitución del morro y la hélice, como se puede apreciar en la foto publicada por La Vanguardia el 31 de octubre de ese año.

El comienzo de la Guerra Civil extiende una sombra documental sobre la memoria de nuestro protagonista y, por el momento, la única referencia sobre el avión la encontramos en una pequeña nota aparecida en La Vanguardia en 1939 donde se menciona la recuperación de su motor en Murcia,<sup>46</sup> perdiéndose su pista hasta 1951, año en que se aprueba su envío al Museo desde la Maestranza Aérea de Madrid.<sup>47</sup>

La conmemoración del 25 Aniversario del histórico vuelo a América es el momento elegido para que nuestro avión vuelva a recobrar su pasado esplendor,<sup>48</sup> pudiendo apreciarse ciertos cambios con respecto a su aspecto original.



<sup>42</sup> La Vanguardia 12 de diciembre de 1930; El Imparcial 14 de diciembre de 1930.

<sup>43</sup> Se trata del vuelo Sevilla-Bata realizado por los Capitanes Carlos Haya y Cipriano Rodríguez. [Archivo IHCA, A-226].

<sup>44</sup> Y a las que Jiménez asistió acompañado del mecánico Madariaga. [Archivo IHCA P-130074].

<sup>45</sup> Al que también asistió Ruiz de Alda como ponente.

<sup>46</sup> La Vanguardia 28 de junio de 1939.

<sup>47</sup> Según consta en documento de fecha 5 de julio de 1951, allí se “se encuentra desmontado” y “donde sufre continuos deterioros debido a las deficiencias de acondicionamiento (...)” [Archivo MAA].

<sup>48</sup> Probablemente se aprovecha ahora su imagen para su utilización como reclamo publicitario durante los años '50-'60.”



Así, podemos observar, por ejemplo, como Don Quijote y Sancho han disminuido su tamaño y, milagrosamente, la lanza del primero aparece entera y erguida, desapareciendo la del segundo. También desaparece del plano superior la lista de las etapas que lucía como recuerdo de sus aventuras y que se traslada al lateral derecho del fuselaje tras añadirle nuevos datos. Es posible que también ahora sufran retoques las cabezas de los árabes de Irak y una de las jóvenes pintadas por Jiménez, así como la torre de la catedral de Lima, cuyo perfil se transforma en dos construcciones gemelas.<sup>49</sup>

Con este aspecto llega al Museo del Aire, donde en 1975 vuelven a realizarse trabajos de mantenimiento en la nave, procediéndose a la “consolidación de la célula y estructura, repaso del entelado y pintura conservando los dibujos y alegrías originales”.<sup>50</sup>

En 1991 se dará un paso más para su completa recuperación. Durante esta intervención última casi todas las pinturas fueron objeto de restauración, regresando la lista de vuelos al plano y recuperándose, además, la peculiar cubierta del motor junto con una hélice original. Desgraciadamente, no ocurrió lo mismo con el águila bicéfala que lo adornaba, que fue sustituida por una amenazante águila calva americana.

Las figuras que no fueron recuperadas en 1954 tampoco lo fueron ahora, desapareciendo definitivamente los motivos añadidos en Cuba, los emblemas de France Field, los de Chile y el mono guitarrista; tampoco se reprodujeron los carteles de las Exposiciones de 1928 y 1929.



*Queda aún mucho por conocer sobre el “Jesús del Gran Poder” y sus aventuras. La investigación no se cierra aquí y el presente trabajo queda, pues, abierto para todo aquél que pueda aportar nuevos datos que nos ayuden a completar su apasionante historia.*

<sup>49</sup> Suponemos que también el “Oselito” de Martínez de León recupera su aspecto inicial tras las modificaciones sufridas, no sabemos si durante el viaje o al poco de aterrizar en España, como se observa en algunas imágenes [Archivo IHCA 0928(1)2°-IHCA].

<sup>50</sup> Según documento fechado el 4 de marzo de 1975. Estos trabajos tuvieron un coste de 132.790 pts. [Archivo del MAA].



## AEROPUERTOS – AERÓDROMOS – BASES AEREAS...

Julián A. Díez y López (A.A.M.A.)

Es frecuente encontrarnos en los medios de comunicación disparates noticiosos, anunciándonos que en el “aeródromo” de Barajas ha sucedido tal o cual acontecimiento, lo que denota la ignorancia que existe a la hora de describir en que tipo de instalación para el servicio aéreo se ha desarrollado la noticia y es una lástima, porque cada instalación sirve para casi lo mismo (el despegue y aterrizaje de aeronaves) pero... ¡Todas son diferentes! Y no debe confundírselas, pues cada una de ellas tiene diferente utilización, aunque a veces sea compartida, como sucede, por ejemplo en Cuatro Vientos o Torrejón de Ardoz, que siendo, en principio, instalaciones militares, operan en ambas aeronaves civiles.

Barajas es un AEROPUERTO TRANSOCEÁNICO con un tráfico importantísimo dentro de su categoría, catalogado entre los primeros de Europa, por cuyas pistas aterrizan y despegan aeronaves con destinos internacionales de lo más variado; una auténtica ciudad, por la que discurren millones de pasajeros, un complejo industrial de edificios especializados, con avanzados equipos tecnológicos, con kilómetros de pistas, capaz de recibir cualquier avión de los hoy en servicio. Así mismo se pueden catalogar otros aeropuertos españoles, como El Prat, Palma de Mallorca (Son San Joan), etc.



*Aeropuerto de Paris-Orly.*



*Aeropuerto Bale-Mulhouse.*



*Aeropuerto de Narita.*



*Aeropuerto de Colombia.*

Un AEROPUERTO, en 1972, según la OACI, podía estar clasificado como “interoceánico”, “transcontinental”, “internacional”, “nacional”, “local” que son los pequeños aeropuertos que se subdividían en 1ª, 2ª ó 3ª categoría, según sus longitudes de pistas.

Un AERÓDROMO suele ser una instalación militar, dispuesto para aviones del Ejército del Aire, bien sean de transporte, enseñanza, entrenamiento, defensa, etc. Como



AEROGRAMA: Aeródromo de Cuatro Vientos.

hemos dicho antes, puede compartir instalaciones con la aviación civil.

Respecto a la BASE AÉREA, es el compendio más importante de la aviación militar. Dan cobijo a un mayor número de unidades de diferentes tipos, muy especiali-

zadas, muy avanzadas tecnológicamente, cómo alerta y control, unidades de caza, bombardeo, tácticas, estratégicas, etc., y disponen de pistas de superior longitud a las de un aeródromo, calles de rodaje, estacionamiento, plataformas de alerta, talleres, etc.



Finalmente, que es lo nuestro, presentamos hoy sellos de estos interesantes elementos de varias naciones y algunos aerogramas españoles, referentes a los aeropuertos de Vitoria-Gasteiz, Gerona y Cuatro Vientos; sobre de "primer día" de las inauguraciones del controvertido, en su día, aeropuerto japonés de Narita, de Bale-Mulhouse (franco-helvético) y del de Colombo; así cómo del famoso de París-Orly.

Francia, como otros países, conmemora las "jornadas de puertas abiertas" de sus bases aéreas, como Orleans-Bricy, Toulouse, Nancy-Ochey, y Amberieu en Bugey, con emisiones especiales de sobres conmemorativos.

Es ésta una nutrida representación filatélico-aeronáutica de este subtema que tanto puede atraernos y demostrarnos. Así es la filatelia.



*Sobre inauguración del Aeropuerto de Foronda.*



*Base Aérea de Orleans.*



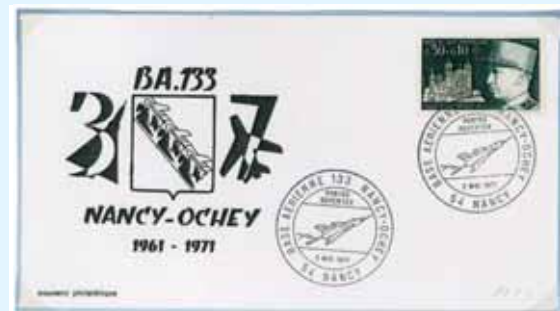
*Aerograma del Aeropuerto de Vitoria.*



*Base Aérea de Amberieu en Bugey.*



*Aerograma del Aeropuerto de Gerona.*



*Base Aérea de Nancy-Ochey.*



*Base Aérea de Toulouse..*

Bibliografía  
 Cat. "Yvert & Telier".  
 "Enciclopedia de Aviación" Garriga.  
 "Las Artes del Vuelo" Blume.  
 Rvta. "Avión R." AENA.



Soluciones al anterior:

DAMERO MALDITO: En el cielo, el avión eleva nuestros corazones por encima de las circunstancias ordinarias.  
La Vía Aérea. Le Corbusier.

## SOPA DE LETRAS: MITOS



M	P	Z	N	R	U	O	A	F	R	T	I
A	E	O	P	L	R	C	B	E	V	Z	D
N	G	R	H	A	V	O	I	N	I	K	E
L	A	Ñ	C	Z	D	T	E	I	L	Ñ	A
P	S	I	S	U	T	O	L	X	D	W	O
Y	O	J	Q	M	R	D	B	G	L	S	J
F	I	S	K	U	S	I	A	D	G	O	D
H	E	I	R	T	P	P	O	S	B	P	T
D	U	R	S	Y	Q	U	J	A	W	U	A
W	L	I	G	D	E	C	U	P	G	O	D
O	L	A	D	E	D	A	M	L	D	I	U
A	M	E	A	C	Q	X	P	D	G	A	R
Q	U	E	T	Z	A	C	O	A	T	L	A
T	P	F	S	I	A	S	V	U	S	R	G





## BREGUET XIX GR BIDÓN “JESÚS DEL GRAN PODER”

FABRICACIÓN	España (con licencia)
FABRICANTE	C.A.S.A.
ENTRADA EN SERVICIO	1928
VELOCIDAD MÁXIMA	230 km/h
VELOCIDAD DE CRUCERO	180 km/h
TECHO	6.300 m
ALCANCE	6.650 km
PESO EN VACÍO	1.783 kg
PESO TOTAL	5.275 kg
ENVERGADURA	15,90 m
LONGITUD	9,80 m
ALTURA	3,35 m
MOTORES	1 Hispano Suiza de 600 CV en “V”
TRIPULANTES	1 piloto y 1 copiloto-navegante

### MUSEO DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Autovía A-5. Km 10,500 – Teléfono 91 509 16 90 – Fax 91 710 68 47  
28024-MADRID