

# Una corta e intensa experiencia en la historia de la aviación comercial española

RAFAEL DE MADARIAGA

**E**N la Historia de la Aviación Comercial de nuestro país ha habido algunas experiencias únicas que fueron el embrión de posteriores empresas importantes en años sucesivos. Una de las más típicas por su corta e intensa duración, y por las características de su constitución, funcionamiento y desaparición fue indudablemente la compañía CANA, fundada a finales del año 1946, y que desapareció en 1950. Durante esos tres años de operación unos aviadores españoles estuvieron embarcados en un proyecto único, original para la época y que luego ha tenido continuación.

La existencia de un tráfico aéreo comercial no regular era una evidencia surgida después de la Segunda Guerra Mundial en todos los países europeos y en Norteamérica con más fuerza. En nuestro país, en aquel momento, el tráfico aéreo regular estaba encargado y concedido a la compañía Iberia y no había nada que lo pudiera complementar. Pero era evidente que en el mercado incipiente de nuestro país, existían pasajeros y carga susceptibles de constituir una clientela potencial para compañías dedicadas al tráfico no regular; en cierto modo una combinación de lo que hoy día entendemos por vuelos charter, aero-taxis y tercer nivel, todo en una pieza.

Por otro lado, algunos de nuestros más inquietos aviadores —militares por entonces— estacionados en la Zona de Sevilla, estaban contemplando con impaciencia, como desde el final de la guerra se sucedían los intentos de franceses, italianos y alemanes para abrir a través de la Península, la costa norte africana y las Islas Canarias, la añorada ruta hacia el Atlántico Sur, una hazaña soñada una y otra vez por los aviadores españoles. Aventuras como la de los italianos con el

MILES MESSENGER M-38

Era una avioneta cuatrilaza monomotor con un "Cirrus Major" de 155 Caballos y una velocidad de crucero de 200 km/h. Construido en madera y contrachapado, poseía un tren fijo y era resistente y manejable según los que la han volado.

CANA adquirió un Messenger que se matriculó como EC-ACU para operar como taxi aéreo. Cuando finalizó la Compañía pasó por diversas manos en Madrid, Bilbao y finalmente Murcia donde se da el caso curioso de que aún existe y vuela en estos momentos.

Es propiedad de Laureano Ruiz Liaño y ha volado para una compañía llamada RUTA.

Avión **Siebel 204-A** de la Compañía CANA con matrícula EC-ADB que corresponde al 2.º Siebel adquirido por CANA al Príncipe Bernardo de Holanda.





**Miles Gemini.** del cual se relata la historia en el cuadro inferior.

Savoia 79, al que llamaban el Tragamares, para abrir una línea regular volando hacia el Atlántico Sur, o la línea abierta por los franceses, no hacían sino instigar entre nuestros pilotos la avidez por emular a nuestros pioneros del Plus Ultra o de tantos otros vuelos, llenos de audacia, pero esta vez para convertir la aventura en una empresa útil y duradera.

### **La llamada del Atlántico Sur**

**A** este tipo de experimentos pertenecen los vuelos llevados a cabo por José Ansaldo y Ultano Kindelán desde Sevilla, volando con aviones Junkers 52 desde Madrid a Las Palmas y Port Etienne. La atracción de la línea hacia América del Sur les hace probar una y otra vez, con cargas útiles diferentes, con pesos y combustibles y distintas situaciones meteorológicas las posibilidades de alargar una línea regular hacia Sal, Fernando Noronha y Río.

Iberia, por segunda vez fundada y en esta nueva época ya bajo la dirección de don César Gómez Lucía, volaba en estos años de la postguerra con los aviones DC-2 heredados de la contienda y algunos Junkers 52, todo ello resultado de la unión de TAE e Iberia. En los años 42 consiguen traer de Africa algunos DC-3 abandonados por los americanos, y esos aviones traídos por Teodosio Pombo, Ansaldo y Kindelán desde Zeluán, Villa Sanjurjo y Tetuán pasan a reforzar la flota de la renacida compañía.

Ultano Kindelán fue como Consejero Delegado y Director de CANA; el impulsor, no sólo de la empresa, sino también del soporte legislativo y de la infraestructura en la cual se basaba el nacimiento y el impulso de la actividad aérea comercial no regular. Kindelán en su segunda etapa en Inglaterra, esta vez como Adjunto al Agregado Aéreo en la Embajada de España, en ese momento desempeñada por el coronel Sartorius, tenía contactos frecuentes con la industria aeronáutica inglesa y era un oficial bien conocido entre los círculos de la RAF durante el año 1945, el año de la terminación de la Guerra en Europa. Algunas de sus amistades en España poseían intereses tradicionales en las compañías navieras que habían dominado las líneas marítimas hacia el Atlántico Sur, como los Ibarra. Entre esos grupos financieros, existía el convencimiento al final de la Guerra de que el tráfico comercial aéreo acabaría bruscamente con las navieras, y querían ser los primeros en formar una compañía civil transatlántica para experimentar la ruta hacia el Atlántico Sur. Un grupo de amigos suyos, entre los que figuraba el Duque de Lerma, Ibarra y el Barón de Carondelet le encargaron el conseguir aviones para ese proyecto.

### **Ultano Kindelán**

**“N**O había aviones civiles, como era lógico, sólo aviones militares con muchos meses de guerra encima. Pero además yo les convencí de las dificultades de comenzar de repente con una idea tan compleja. Vamos a empezar por algo más modesto, tráfico irregular entre la Península y Baleares, Canarias y Norte de Africa. Y luego seguiremos la expansión hacia Cabo Jubi y el Atlántico.”

#### MILES GEMINI M-65

Avión bimotor de madera, cuatriplaza, tren retráctil montando dos "Cirrus Minor" de 160 HP, velocidad de crucero de 217 km/h.

Basado en el diseño del Messenger, CANA adquirió 3 en 1947 que fueron empleados en el servicio de aerotaxi con las matrículas EC-ACR, EC-ACS y EC-ACT, pasando después a volar en aeroclubs de Madrid, Palma y Barcelona.

Ultano Kindelán nos describió un accidente en un terreno no preparado, en la provincia de Guadalajara en el cual uno de los Gemini pilotado por Rodolfo Boy resultó destruido en el despegue, después de que había tomado tierra previamente por avería con el avión intacto.

Según algunos de los pilotos, que lo volaron, el Gemini era "pequeño, puñetero, difícil de volar a bajas velocidades, y con tendencia al caballito en tierra".

Debió de convencerlos, porque paralelamente a la visita que hizo a la factoría de la empresa Miles Aircraft Company en Reading, para volar e inspeccionar los aviones que se fabricaban allí, se puso en marcha el proceso oficioso para abrir el oportuno cauce legislativo que contemplara esta nueva actividad y que indudablemente dio resultado al poco tiempo. Así el BOE número 174 publicaba el 23 de junio de 1946 el Decreto que permitía la operación en el ámbito nacional de compañías dedicadas al tráfico aéreo *irregular* como se llamó entonces, a la cual se sometió de inmediato la compañía que pretendía comenzar sus operaciones bajo los auspicios de una reglamentación emitida tan a su medida. Algunos de los párrafos del mencionado decreto, con una fraseología muy típica de la época, parecían realmente dictados por los promotores de la compañía que tan sólo unos meses más tarde, en enero de 1947, iba a comenzar sus operaciones.

*"Paralelamente al tráfico aéreo regular, con rutas, horarios y tarifas predefinidos, los perfeccionamientos de la Aviación permiten el desarrollo de otro irregular, discontinuo y ocasional, que pugna por tomar carta de naturaleza en España y falta sólo abrirle el cauce legal preciso para su ordenamiento, vigilancia y tutela administrativa."*

Después de extenderse a través de múltiples definiciones, explicaciones y justificaciones, pasaba a la parte dispositiva, en la cual aclaraba:

*"Se entiende por tráfico aéreo irregular aquél no exclusivamente concedido en la Ley de 7 de junio de 1940, que se efectúe con fines comerciales y sin sujeción a rutas u horarios prefijados, ya sea de pasajeros, de mercancías o de ambas clases y cualquiera que sea la forma de determinar su precio."*

Por tanto ya estaba claro cual era el marco legal de actuación de la nueva empresa.



El fundador e impulsor de CANA, **Ultano Kindelán** con su esposa Doreen Everett delante de un **Miles Aerovan**. A la derecha el Mecánico de vuelo **Donato Muñoz**, fallecido en el accidente del Aerovan de Santander en el cual murieron también Llaca y su esposa.

### Los comienzos

**F**RUTO de la visita a la Miles Aircraft fue el encargo inmediato de cuatro Miles Gemini y cuatro Miles Aerovan. Ambos aviones se conformaban perfectamente en precio y características a lo que la compañía quería operar desde sus comienzos. Siendo los dos de madera de 4 plazas, el primero de ellos era un avión bimotor típico de alquiler o aero-taxi de la época, y el segundo también bimotor de 9 plazas o 1 tonelada métrica de carga, con capacidad volumétrica muy notable y ambos susceptibles de ser operados en terrenos no preparados con dimensiones no superiores a 500 metros.

Mientras se completaba este pedido a la casa inglesa se tramitaba la adquisición de otros aviones para ampliar el espectro de actuación de la compañía, a la cual se unieron en esos meses iniciales, un avión Siebel 204 de ocho plazas, y una avioneta "Auster" de dos pasajeros. El permiso para operar dentro de aquel Decreto casi hecho a medida, fue concedido inmediatamente por la Dirección General de Aviación Civil y el primer vuelo comercial de CANA con un Siebel se realizó desde Madrid a Barcelona el día 11 de enero de 1947.

La empresa arrancó con unos cuantos pilotos en esas fechas y fue completándose hasta contar con varias tripulaciones completas, encabezadas por el piloto de transportes y veterano de Iberia, Juan Ramírez Amaro y entre ellos figuraban como pilotos, mecánicos y radios, conocidos profesionales que más tarde han desarrollado brillantes carreras en la Aviación civil o militar española, como José Romero Ruiz (El Chiclanero), Sebastián Benedet, Augusto Puga, Florentino Menéndez (El Sopas), Francisco Herrera Minguela (El Pelines), Alberto Azqueta Pucheu, Isidro Comas Altadill (Bobito Comas), Carlos Pérez Mansilla, César Serrano Alvarez, y los mecánicos de vuelo Ignacio Ugarte del Río, Infantes, Chivite y Jerónimo García Mellado. También se incorporaron los radios Helí García López (hermano de los pilotos Aristides y Barsen), Peñalver y Pastor.

En poco tiempo la flota operativa de la empresa se componía de 3 Gemini, 3 Aerovan, 1 Miles Messenger, 2 Siebel 204 y una "Auster".

Pepe Romero Ruiz recuerda que tenía solicitado el irse a IBERIA mientras estaba destinado en la Base de Hidros de Pollensa. En algún momento del año 1947, entró en contacto con Ultano Kindelán y le propuso formar parte de la CANA.

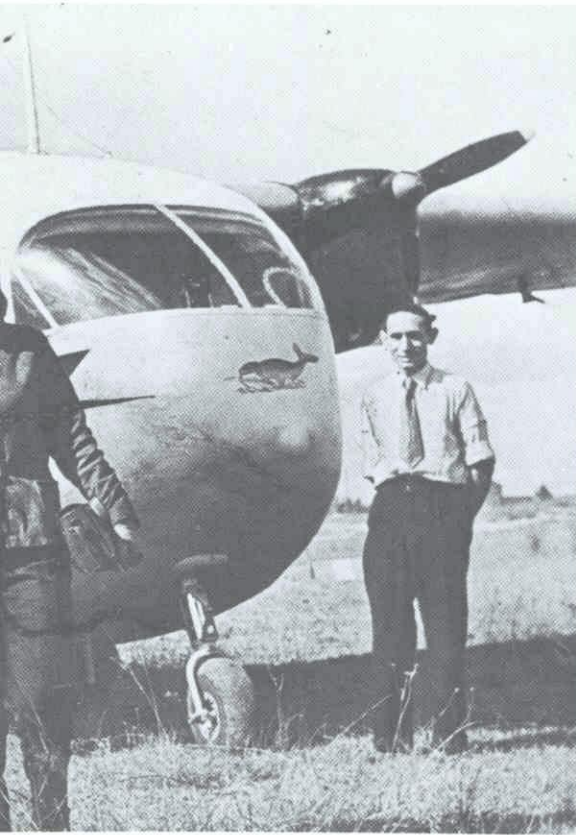
### AEROVAN: Un huevo con tres timones

**Y**A había otros pilotos cuando él llegó, que volaban el Siebel, y comenzó a volar éste y más tarde el Aerovan. *"Era como un huevo, con tres timones de dirección, y apto para 9 pasajeros. Hubo que ponerle radio, porque lo exigieron así para rodar en Madrid, Barcelona, Palma y otros campos, y por eso volábamos con radiotelegrafista —de los de chicharra— y 8 pasajeros. Recuerdo que las radios las hizo Ibáñez."*

#### MILES AEROVAN

Bimotor de madera y contrachapado, impulsado por 2 "Cirrus Major" de 155 HP, apto para 9 plazas y una velocidad comercial de 180 km/h con un radio de acción práctico de 900 km. La CANA encargó a la Miles cuatro, pero hemos constatado que sólo volaron tres de forma continua y llevaba sólo 8 pasajeros con piloto y radiotelegrafista.

Al deshacerse CANA, Kindelán le prestó a Llaca uno de los Aerovan para hacer un trabajo de fotografía y se estrelló con él en Santander, muriendo en el accidente además del piloto, su esposa y el mecánico que volaba siempre con Ultano —Donato Muñoz—. Rodolfo Bay, que se quedó con los otros Aerovan se desprendió de ellos poco después.



**Miles M-57, Aeronavan MK IV**, construido en octubre de 1946. núm. de serie 6393. Fue el G-AILD adquirido por CANA (Compañía Auxiliar de Navegación Aérea) en noviembre de 1947. En el año 1950 aparece como propietario el Aero Club de Lérida y en 1953 Aerotécnica S.A. de Madrid. Causó baja en el registro de aeronaves entre los años 1956-57.

Tenía una palanca con dos cuernos y al lado del asiento del piloto, otro para el radio. Llevábamos pasajeros operando Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga. Solía haber uno destacado con una tripulación en Málaga para hacer Melilla y otro operando también con mucha frecuencia entre Barcelona, Palma y Valencia”.

Se operaba como si fuera una línea regular, aunque era pasaje charter y los aviones iban llenos casi siempre. El avión subía muy mal cuando iba cargado, que era muy a menudo, y no podía volar IMC, ya que no llevaba calefacción de carburador para los motores —ni instrumentos adecuados para volar IMC—.

Una avería típica de los Aerovan era que se rompían y se les iban las cantoneras metálicas de las hélices, quizás por estar pasadas de fecha. Los remaches de las cantoneras se revisaban vuelo por vuelo. Estando Romero como Jefe de Pilotos, en una época, tuvo que hacerse frente a este problema.

Los Siebel eran otra cosa. Aviones bastante buenos con paso de hélice variable automático, radio y capaces para meterse en nubes. Los dos motores BMW con los cilindros en V invertida eran buenos, pero no había respuestos, y los cilindros se rompían por la cabeza. Con ellos hacían toda clase de líneas, iban incluso a Ginebra, y de vez en cuando a Canarias llevando a comisiones importantes.

Romero estuvo en CANA hasta enero de 1949 en que se fue a IBERIA. En esos dos años voló todos los aviones que tenía la compañía.

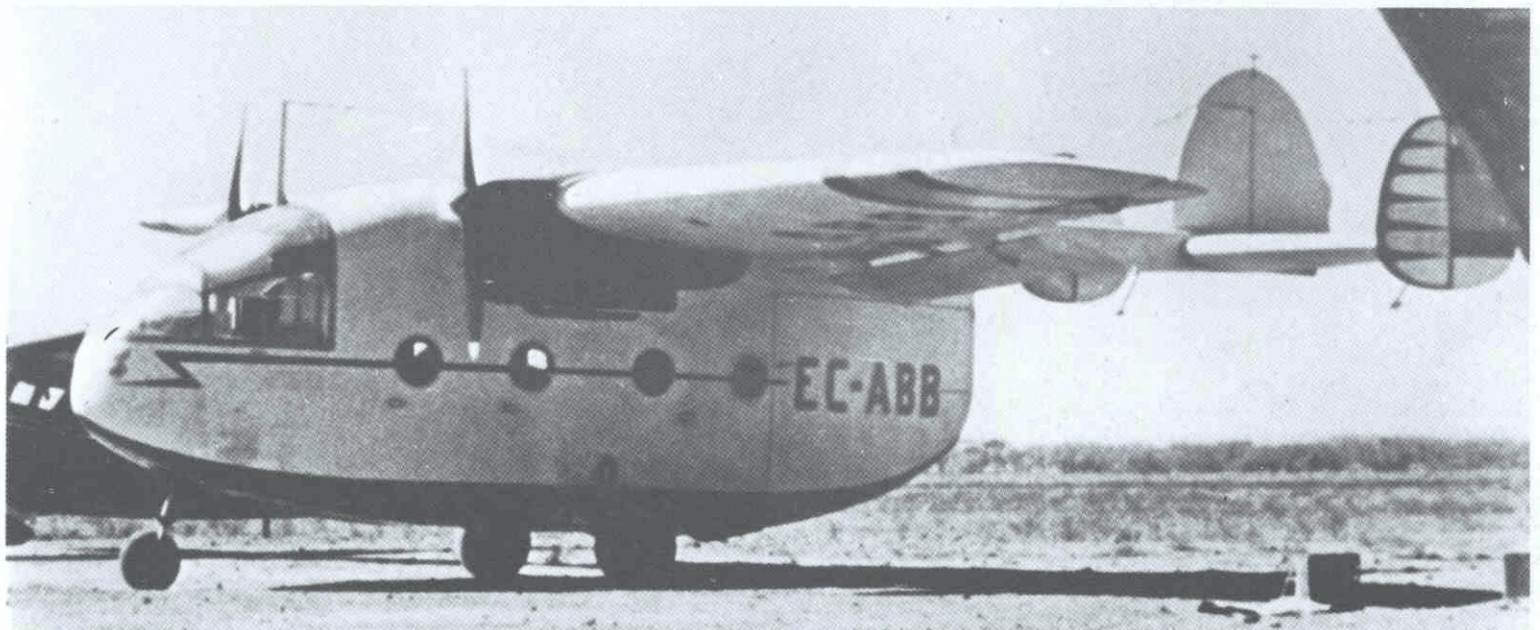
### **Los Siebel: su mala fortuna**

**J**UAN Ramírez fue desde el comienzo el jefe de pilotos o en términos empleados por el propio Gerente, el Jefe de la Sección de Vuelos, una de las tres en las cuales se dividía la compañía junto a las de Tráfico y Explotación. Una organización simple, muy dinámica y plenamente adecuada a las necesidades de la compañía. Nadie entre sus protagonistas habla de graves problemas de administración o falta de pasaje, luego es evidente que con una organización elemental y muy flexible aquello funcionaba. Al hablar de la Sección de Vuelos, Kindelán explica que: “El trabajo de las tripulaciones, en vez de ser rutinario y especializado como ocurre en las líneas regulares... tiene una amplitud que abarca la zona total de operaciones...”.

El jefe de operaciones era un piloto de transporte con bastante experiencia y provenía de IBERIA donde había sufrido un accidente con un Junkers 52 en Barcelona.

Ignacio Ugarte del Río se fue a la CANA con Ramírez desde el Grupo de Estado Mayor de Getafe que por aquella época volaba con los Junkers 52. El Grupo voló durante los años 40 al 43 con el entonces coronel Eduardo González Gallarza como jefe.

En agosto de 1946, Urgarte ascendió a brigada y en enero de 1947, se incorporó con el entonces teniente Ramírez desde el Grupo a CANA. Desde el comienzo voló siempre el Siebel 204 con Ramírez, y estaba con él cuando tuvieron el accidente en Reus. El primer Siebel que voló fue el EC-ACM, que era el que se había adquirido a la Embajada Alemana, y los dos primeros pilotos que tuvo la compañía fueron el citado Ramírez y Augusto Puga.



El día 18 de junio de 1948, Ramírez con su mecánico habitual Ugarte efectuaban un vuelo típico de Barcelona a Madrid con pasaje. A la altura de Alcañiz se les averió un motor. Velarde establece que la avería fue *"tal vez por ignición de vapores de gasolina al sobrecalentarse una bomba eléctrica de trasvase, defecto relativamente común en este avión"*. Con el motor parado y abanderado se volvieron a Reus. Cuando estaban en corta final, con todo listo para tomar tierra, les dicen por radio que no pueden tomar tierra porque acaba de capotar un Messerschmitt 109, y Ramírez tiene que intentar un motor y al aire muy cargado y con un solo motor. Consiguieron salvar milagrosamente una línea de alta tensión y unos metros más allá se metieron en un campo de avellanos. Hubo mucha suerte y no le pasó nada a nadie. Al poco tiempo Ramírez se marchó a Venezuela, donde ha volado y trabajado muchos años, volviendo posteriormente a Madrid, donde sigue viviendo.

Ugarte fue sin duda un pionero tanto de la CANA como de otros proyectos de la industria aeronáutica española. Acompañó a Kindelán a Inglaterra cuando visitaron la Miles Aircraft el año 1946, y fue de los primeros en echarle un vistazo a los Messenger, Aerovan y Geminis. Tiene el carnet núm. 1 de CANA, documento realmente curioso y típico de la época. Y continuó hasta el final cuando se trajeron los Lodestar.

El otro Siebel 204, se había adquirido de una forma curiosísima que ha dado lugar a un sin número de versiones. Según Kindelán, tuvieron noticias que la existencia de otro Siebel idéntico al que ya tenían. A través del piloto que lo volaba llamado Parmentier, entraron en contacto con el Palacio de Holanda. El avión pertenecía al Príncipe Bernardo, estaba en buenas condiciones y según un chascarrillo sin más valor que el anecdótico, el dueño podía venderlo siempre que el importe del avión se le colocara *"en París convertido en botellas de champán francés"*. El mismo fue a probar el avión a Schipol y se lo llevaron en vuelo normal desde Holanda hasta Ginebra, cuatro horas de vuelo dando bastantes rodeos. Pero el avión estaba en muy mal

Uno de los **Siebel Si -204** de la *Compañía Auxiliar de Navegación Aérea* fotografiado en Son Bonet (Mallorca) el 3 de enero de 1948.

estado: a la mañana siguiente después de ponerlo en marcha para iniciar el vuelo hacia España, en la cabecera de pista se les reventó un cilindro.

Alberto Azqueta ha sido durante años Comandante de IBERIA y se ha retirado hace poco tiempo. En el año 1946 lo llamó Juan Ramírez, Jefe de Pilotos de CANA para formar parte de la compañía.

#### **Alberto Azqueta**

**S**EGUN él, lo mejor de la empresa en ese momento eran los Siebel, pero estaban muy "cascados":

*"El día 23 de julio de 1948 haciendo un vuelo Sevilla-Madrid en un día de mucho calor, se nos incendió un motor, y a duras penas pude evitar que nos estrelláramos, ya bastante bajos, contra un pico muy afilado de la zona. Conseguimos llegar hasta Hinojosa; donde tomamos tierra y todo el mundo se salvó, pero el avión se quemó por completo. El mecánico que iba conmigo se*

#### SIEBEL 204 A

Avión bimotor alemán para 2 ó 3 tripulantes y ocho pasajeros.

Montaba 2 motores Argus As 410 de 360 HP y tenía una autonomía próxima a los 1.000 kilómetros con una velocidad de cruce efectiva de 850 km/h.

Era un avión metálico monocasco. CANA adquirió dos de ellos que llegaron a volar poco más de un año, tropezando durante su actuación con muchos problemas de repuestos.

El primero adquirido fue el EC-ACM, con el cual se realizó el primer vuelo de la compañía y que había pertenecido a la Embajada Alemana en España durante la Guerra Civil, y como tal volado muy amenudo por el embajador Von Storer.

El segundo fue comprado al príncipe Bernardo de Holanda y voló con matrícula EC-ADB.

#### AUSTER

Avioneta de dos pasajeros con un motor de 100 HP.

*llamaba Infantes, y había estado como sargento mecánico en Zaragoza. No le pasó nada a nadie, pero el avión se destruyó totalmente. Los Siebel estaban muy viejos."*

Algunos vuelos eran realmente una hazaña. Ugarte recuerda que a mediados del año 48, los llamaron con urgencia desde Palma para trasladar a un suizo que padecía disentería, inmediatamente a su país. Salieron de Palma y metidos en una formación de tormentas tremenda sobre el Golfo de Lyon, un rayo los dejó sin radiocompás ni radio. Volaron durante el tiempo calculado a estima, entre nubes y cuando penetraron consiguieron situarse y llegar a Ginebra, con la brújula como único instrumento.

Tenían un vuelo casi a diario de Madrid a Barcelona y lo hacían casi con cualquier tiempo. Al menos una vez por semana se hacía también Barcelona-Ginebra con un Siebel. A veces IBERIA no salía a hacer Barcelona, y los de CANA desafiaban el infame tiempo de la ruta con una audacia no exenta de cierta chulería. Ignacio Ugarte recuerda una de esas ocasiones en las que Ramírez y él, llevaron a un alto dirigente de las Líneas Filipinas, —un tal señor Soriano—, a Barcelona, en un día en el cual IBERIA no voló la ruta. Volando con Heli García López, que después fue radionavegante de IBERIA durante muchos años, haciendo el mejor uso que podían del Sistema Consol alemán y del Radio Compás, conseguían navegar con gran soltura para aquella época.

#### *El aspecto comercial*

**U**N pasaje de Madrid a Barcelona costaba 500 pesetas, algo así como una peseta por kilómetro, cuando en IBERIA estaba costando 80 céntimos. La sede de la compañía estaba en la Plaza de las Cortes núm. 2 de Madrid en un local de entresuelo y allí se vendían billetes y se administraba la compañía.



Ante la pregunta, ¿qué tipo de gente volaba en CANA?, las respuestas son casi unánimes:

Volaban los toreros, que en una temporada tenían que hacer plazas alejadas muchos kilómetros. Iban ellos solos o únicamente con uno o dos de la cuadrilla, y el resto los seguía en coche por carretera.

Volaban los ejecutivos de compañías, como los de hoy día pero en grupos mucho menos numerosos.

Volaban arquitectos importantes que visitaban sus obras en puntos diferentes de la geografía nacional.

Se estuvieron haciendo rutas con los Lodestar de Barcelona a Madrid, a Palma y a Sevilla con cargas diferentes. En un Madrid-Barcelona típico se tardaba 1 hora 25 minutos llevando 12 pasajeros y tres tripulantes, cuando en esa época el DC-3 de IBERIA tardaba 1 hora 35-40 minutos en el mismo





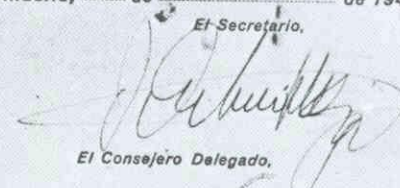

### Ignacio Ugarte


“**L**OS mecánicos de vuelo, lo éramos a la vieja usanza, trabajábamos tanto en vuelo como en tierra. Nada más entrar en CANA, recuerdo el viejo hangar de Barajas donde hacíamos las revisiones a nuestros propios aviones. Y en Alcalá de Henares hicimos la revisión a un Lodestar, con los cuales llegamos a volar casi 150 horas en vuelos de entrenamiento durante el año 49”.

“Un mecánico cobraba unas 3.000 pesetas y algún porcentaje que no recuerdo sobre los kilómetros volados. Esto era aproximadamente dos tercios de lo que cobraban los pilotos. ¡Era muchísimo dinero! Nos pasábamos el día volando y liados con el trabajo, pero ganábamos un sueldo fenomenal para la época”.

Miembros de la Compañía CANA fotografiados el día 3 de enero de 1948 en el Aeropuerto de Son Bonet, Palma de Mallorca, delante de su Siebel 204.

De izquierda a derecha el Radio **Heli García López**, el **Padre Francisco**, Capellán del Aeródromo, los primeros pilotos de CANA, **Juan Ramírez** y **Augusto Inga**, y el mecánico de vuelo **Ignacio Ugarte**. La foto se debió tomar en uno de los primeros vuelos a Palma.

	Carnet núm. <u>1</u>	Nombre <u>IGNACIO</u>						
		Apellidos <u>UGARTE DEL RÍO</u>						
Departamento <u>VUELOS</u>								
Especialidad <u>MECÁNICO</u>								
Categoría <u>Mecánico de Vuelo</u>								
Alta el <u>1 Diciembre.1946</u>								
Madrid, <u>3</u> de <u>Enero</u> de 194 <u>9</u>								
HUELLAS DACTILARES <table border="1"> <tr> <td>Pulgar</td> <td>Índice</td> <td>Medio</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Pulgar	Índice	Medio				El Secretario,  El Consejero Delegado, 
Pulgar	Índice	Medio						

COMPAÑÍA AUXILIAR DE NAVEGACION AEREA		
DIRECCION		
		
C.	A.	N. A.

Carnet núm. 1 de la Compañía Cana, a nombre del Mecánico de vuelo **Ignacio Ugarte del Río**.

Entre algunos de los tripulantes de los Aerovan existe la idea de que aquel avión con aspecto de huevo volante, realmente anacrónico, había sido concebido en su primer proyecto, como un planeador de los que se utilizaban para misiones similares a las realizadas durante el Desembarco de Normandía, en los que un avión convencional tipo DC-3 ó Curtiss remolcaba a uno o varios planeadores. El avión era realmente pobre en prestaciones, con velocidad de crucero lenta, y poca potencia. No tenía WC a bordo, con lo cual en un vuelo como Madrid-Barcelona, que era de casi 3 horas, la gente lo pasaba fatal o no tenían más remedio que... humedecerse.

Uno de los pilotos que más volo los Aerovan fue César Serrano. Estaba como Instructor de Vuelo en la Escuela que funcionaba en el antiguo campo de Las Bardocas al lado de Badajoz, siendo Jefe de la misma en ese momento el comandante Ferrándiz. Había volado muy diferentes tipos de aviones en la postguerra, como los Messer y el Chirri, siendo componente del último curso de caza que se hizo en Reus a finales del 1940. Tenía el curso de VSV realizado en Salamanca en 1942 y el título de Piloto de transporte efectuado volando 200 horas en DC-3 en IBERIA como Segundo Piloto. En abril de 1948 se incorporó a CANA dejando su puesto como instructor siendo teniente de complemento. En poco tiempo lo soltaron en Aerovan y lo mandaron a Tetuán donde se operaba con dos aviones y dos tripulaciones. Diariamente hacían una rotación Tetuán-Melilla-Málaga-Granada-Málaga-Tetuán y el otro avión hacía la ruta al contrario. Se pasaban un mes viviendo en Tetuán.



El piloto de AEROVAN César Serrano Alvarez, delante de uno de los Aviones de CANA en Tetuán en 1948.

### César Serrano

**“E**L Aerovan volaba a una velocidad de 90 millas/hora, unos 150 kilómetros hora. Tardábamos en un Madrid-Sevilla 2 horas 40 minutos, volando un piloto y un radio como tripulación. Tenía una autonomía de unas 4 a 5 horas. No tenía antihielo de ninguna clase”.

*“A finales del 48 o principio del 49 en pleno invierno haciendo un vuelo de Madrid a Santiago, con un frente muy activo y bastante viento cruzado, me perdí y continué volando por encima de nubes. Al cabo de cierto tiempo no tenía más remedio que bajar a través de las nubes, y tuve mucha suerte, aparecí encima del mar y próximo a la costa.*

*De pronto apareció un Aeropuerto con una pista orientada Norte-Sur. Era Oporto, había volado 3 horas desde Madrid. Repostamos y seguimos a Santiago.”*

El resto de los vuelos eran en plan de aero-taxis, volando tanto el Aerovan como el Gemini o el Messenger.

### La apasionante historia de los Lodestar

**T**ODOS los pilotos que participaron en la “Operación Lodestar” hablan de forma apasionada de aquel asunto con ribetes de aventura en el desierto y final recamboloso. Naturalmente el relato más completo y sorprendente es el del propio Ultano Kindelán, aunque otros aportan detalles curiosos.

### Ultano Kindelán

**“T**ENIA un amigo en la oficina que habían establecido los aliados en París para liquidar el material de guerra. A través de él supe que el War Surpluss tenía entre otras muchas cosas once aviones Lockheed Lodestar estacionados en uno de los aeródromos que rodean a El Cairo, Shubra, donde se apilaba gran cantidad de material. Era una base de mantenimiento inglesa para Oriente Medio. Había una oferta para comprarlos en las típicas condiciones de segunda mano, “were they are, and as they are”, tal como están y donde están.

*En pleno verano de 1948 me fui a ver los aviones. Como dependían de la Oficina del War Surpluss (WSO) tuve que pedir permiso a la Embajada Americana y a la Inglesa en El Cairo. Finalmente pude llegar a Shubra y entrevistarme con el Jefe de la Base, un oficial de la RAF.*

*Los aviones estaban buenos, eran un auténtico bombón. Al final de la guerra mundial habían sido cedidos a BOAC, —la compañía internacional de las tres que se repartían la aviación comercial inglesa— y durante muchos años habían operado uniendo el Cairo con Bombay, Malta y Norte de Africa, pero tenían muy pocas horas, y estaban en un estado excelente. Volví al poco tiempo a Shubra 109, con un grupo de mecánicos contratados a TWA para poner los aviones a punto.”*

#### LOCKHEED 18 Lo DESTAR

Avión bimotor metálico producido por la casa Lockheed como producto final de una serie de tipos que comenzó con el L-10 Electra continuando con el Super Electra y el Bombardero Hudson. Era un avión confortable y el transporte más rápido de su época con 400 km/h de velocidad de crucero.

Con una autonomía de unos 3.000 kilómetros, tripulación de dos o tres hombres y capacidad para 17-21 pasajeros, máximo 26, se produjo durante la II G.M. en unas 600 unidades, volaron por todo el mundo y continuaron operando en la postguerra durante muchos años.

La historia de los Lodestar en España es según Velarde “tan curiosa como poca afortunada”. Once aviones que habían operado en la compañía BOAC fueron adquiridos por Ultano Kindelán para CANA en 1948 y traídos a Barajas. Por falta de documentación oficial, no se permitió a CANA operar con los aviones. Se traspasaron al Ejército del Aire que tuvo un par de accidentes con ellos, dramáticos e inoportunos. Eso sumado a la falta de repuestos hizo que los ocho restantes fueran adquiridos primero por Rodolfo Bay, y revendidos a una compañía americana.



Pero entretanto las relaciones entre árabes e israelitas estaban a punto de saltar en la Primera Guerra del Canal que iba a comenzar a principio de 1949. El caso es que todo había cambiado; continuaba Truman como Presidente y la Embajada americana no quería complicar las cosas vendiendo los aviones a una compañía española, porque lo consideraba una complicación adicional que las ya difíciles relaciones árabe-israelitas. Como último recurso puso un telegrama al Secretario de Estado Norteamericano pidiendo la autorización, que le costó 240 libras, y que nunca tuvo contestación.

Ultano Kindelán hablaba un impecable inglés y tenía un amplio conocimiento —a través de varios períodos servido como Oficial Adjunto a la Embajada en Londres durante la Guerra— de gran número de oficiales ingleses de la Royal Air Force. Eso le daba un carisma especial que supo aprovechar. Pidió una entrevista con el general inglés de la RAF que mandaba el complejo de Shubra, y le explicó todo el problema, incidiendo especialmente en el inconveniente puesto por los yankees. "La reacción del inglés fue inmediata y no tan inesperada para Kindelán. "¡Pero qué se han creído estos americanos!" Y con eso, le ofreció sacar los aviones a Trípoli y entregárselos allí. De un sábado a un jueves, los aviones estaban situados en Trípoli y tuvo que organizar toda la operación de traslado y recogida de los aviones. El se trasladó en un Avro desde El Cairo a Trípoli y allí esperó a que viniera de España un Bristol de Aviaco trayendo a los pilotos de CANA para darles unas tomas y llevarse los aviones a Madrid.

En Trípoli les dieron un banquete a los pilotos ingleses que habían traído los aviones, e incluso llegaron a ofrecerles enviarles a cada uno el emblema en oro de CANA, promesa que no llegó jamás a materializarse.

Respecto al problema económico de la compra, una de las pegas era el conseguir divisas con las cuales poder pagar los aviones. Algunos protagonistas de esta audaz operación, creen que cada avión valía unos 5.000 dólares, y que había que depositar 5.000 inicialmente como compromiso y opción de compra. En total aquello costaría unos 60.000 dólares, y parece ser que el Consejero Delegado, consiguió un préstamo inicial de un grupo indio para poder quedarse con los aviones y pagarlos posteriormente. Los aviones pertenecían a los Estados Unidos, y habían sido cedidos a Inglaterra bajo los auspicios de la Ley de Préstamos y Arriendos. Por tanto eran todavía americanos. El gobierno de Truman puso inconvenientes para que no se pudiera decir que se vendían al régimen franquista.



### Con mucho salero

**L**OS aviones ya no eran la chatarra que tenía CANA al comenzar en el año 47, sino aviones metálicos, bimotores, muy rápidos, con 17 a 20 plazas, capaces de hacer Madrid-Barcelona en 15 minutos menos que la compañía estatal.

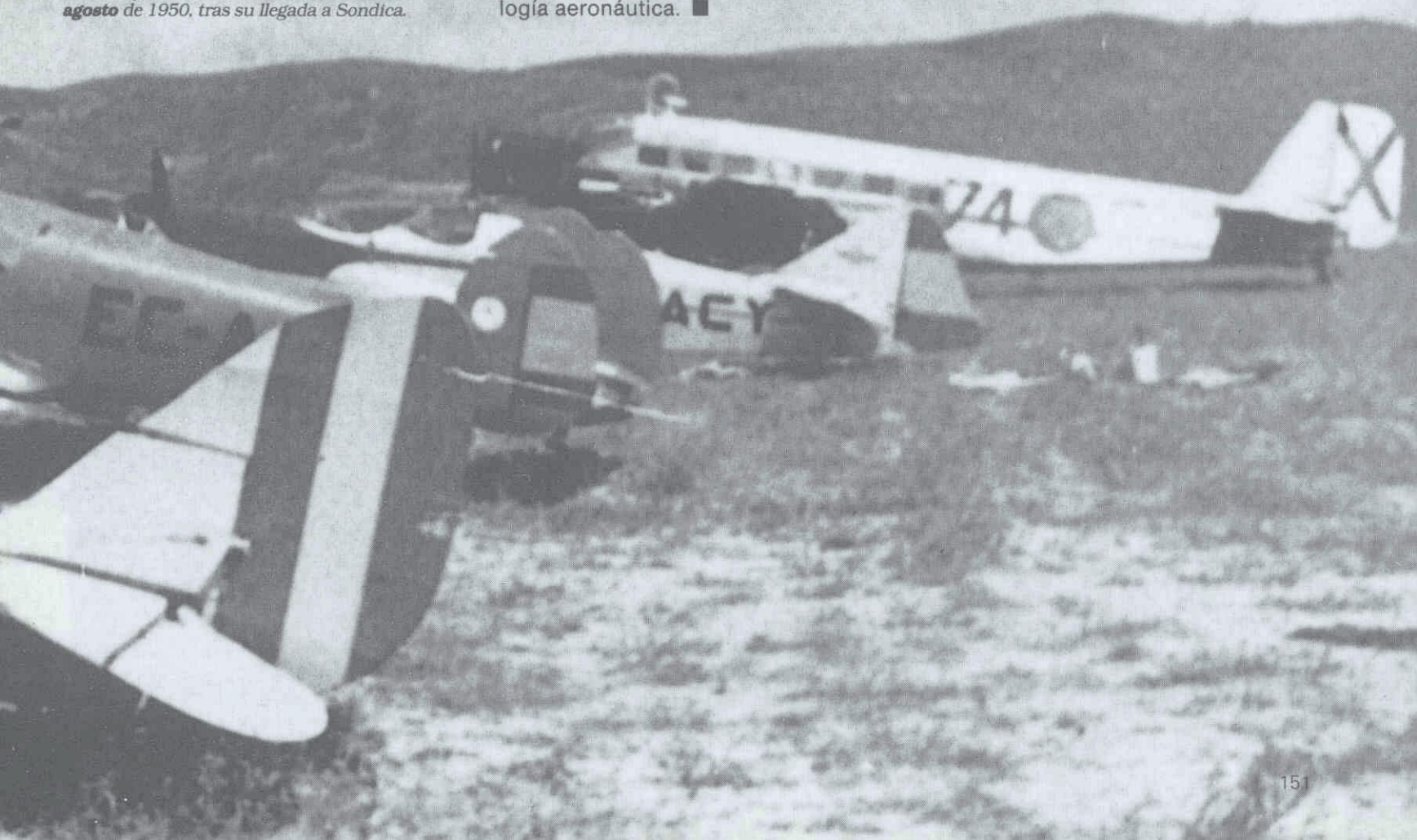
Los pilotos que habían ido desde Madrid a recoger los aviones no sabían apenas nada del asunto, pero allí estaban en el Hotel Mehari de Trípoli, con los pasaportes retenidos por el Comisario Británico, porque no tenían dinero y nadie sabía si iban a pagar o no. Alberto Azqueta cuenta que a este primer grupo lo llevó Mariano Cuadra en un Bristol de Aviaco el día 23 de noviembre de 1948. Después de un par de días en Trípoli, con cierta preocupación por la falta de dinero, aunque viviendo bien en el Hotel, llegó el giro de Kindelán en dólares y pudieron respirar tranquilos. Al cabo de unos días llegaron los aviones de El Cairo y comenzaron a entrenarse en ellos, en un campo próximo a Trípoli llamado Castelbenito. Este primer grupo lo formaban Carlos Pombo, que se había unido a la expedición aunque no estaba en CANA, sino de profesor en Salamanca, Carlos Romero (futuro comandante de Iberia) como segundo piloto, Pepe Romero, Alberto Azqueta, Juan Ramírez, Sebastián Benedet, el propio Kindelán, y su hermano Manolo.

Durante varios días, entre Kindelán y Pombo, les dieron un entrenamiento muy somero y los soltaron a todos. El primer grupo de aviones voló de Trípoli-Madrid-Barajas el 10 de diciembre de 1948. El segundo viaje se realizó el 28 de diciembre hacia Trípoli y la vuelta con el resto de los aviones el día 31 de diciembre del 48 con escala en Valencia. Tan sólo llegaron nueve aviones a Barajas y en alguno de los aviones volaban dos pilotos.

El permiso no se llegó a materializar. Empezaron a pedir documentos, permisos de Aduanas y demás papeles que no tenía en regla. Como consecuencia la cosa fracasó y el problema financiero se resolvió comprando los aviones el Ejército de Aire por el mismo precio.

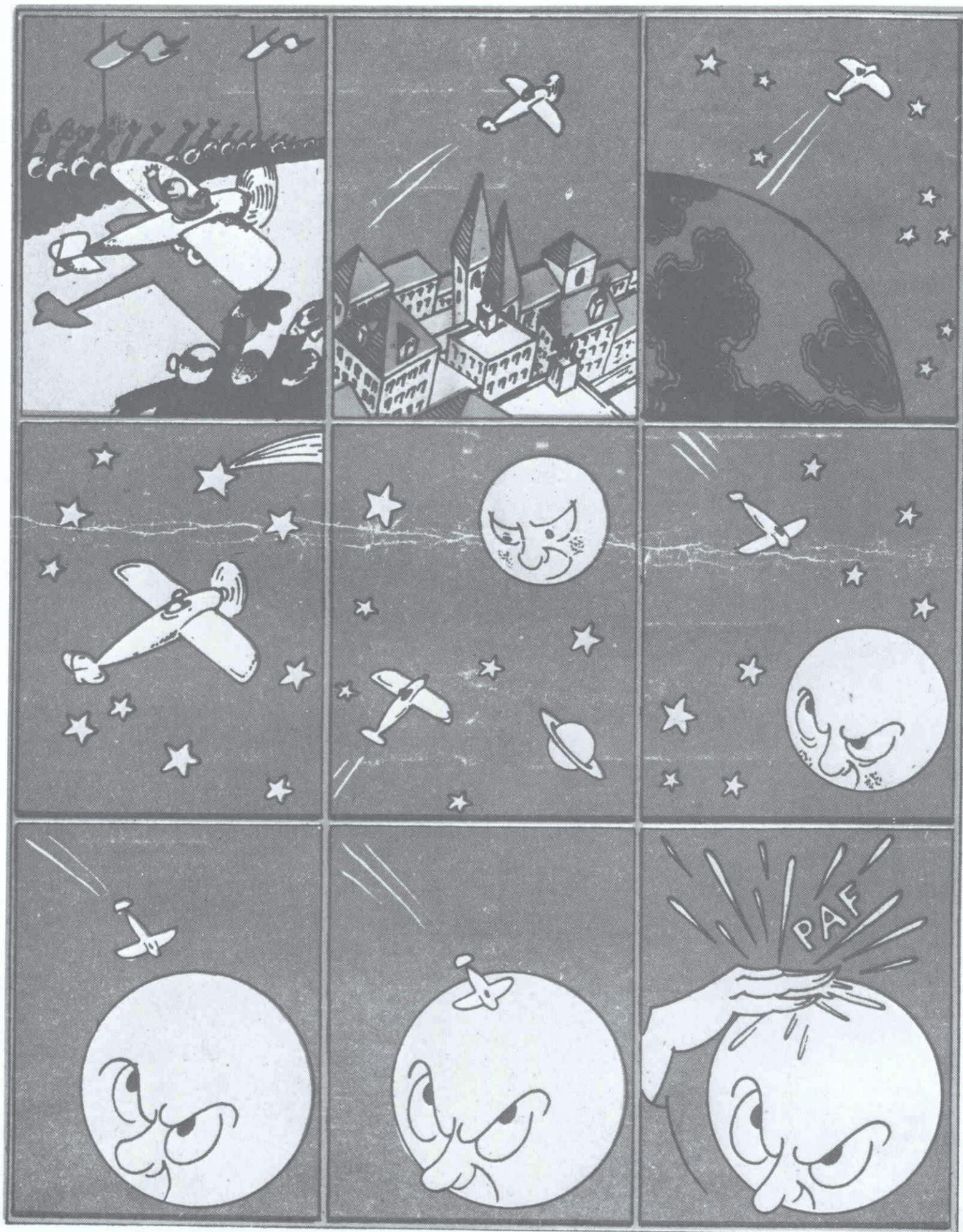
Así llegó el final de la CANA. Los aviones que quedaban a la compañía a comienzos de 1951 se los repartieron entre Rudy Bay y Kindelán, y siguieron volando durante años dedicados a diferentes cometidos. Uno de los Aerovan se lo pidió Llaça durante un verano para hacer unos trabajos fotográficos en Santander, y allí se estrelló el avión en septiembre del 52, pereciendo el piloto además de su esposa y el mecánico que solía volar con Ultano, Donato Muñoz. Y Rudy Bay se deshizo poco a poco de los demás. Lo único tangible de CANA que pervive, es la avioneta Miles Messenger con matrícula EC-ACU propiedad de Laureano Ruiz Liaño que continúa en vuelo en Alcantarilla después de cerca de cuarenta años de utilización. Una auténtica pieza de arqueología aeronáutica. ■

*El Gemini que había sido de la Compañía Cana junto a otras avionetas participantes en el Raylle Aéreo Internacional del 25 de agosto de 1950, tras su llegada a Sondica.*



# EL ÚLTIMO RECORRIDO

POR LÓPEZ RUBIO



Humor. Del semanario "Gutiérrez", en su número de Aviación. 26 de noviembre de 1927.