



## La historia del “Hotel Alfa”

JAIME VELARDE SILIÓ

**U**NA primavera mañana de 1974 se encontraba quien esto escribe cumpliendo su servicio de “imaginaria” de Boeing 727 en la residencia que la compañía Iberia tiene a tal fin destinada en el Aeropuerto de Barajas, cuando por allí apareció Romualdo Jiménez Carlés –a la sazón instructor de la escuela de pilotos de la compañía– solicitando un voluntario que quisiera hacer un vuelo local con un Douglas DC-3.

Acepté muy gustosamente la idea de volar de nuevo aquel avión en el que doce años antes me había “soltado” como comandante en Iberia, y cuando llegamos al pie del aeroplano ví que se trataba del EC-ALC, que junto con el AHA era uno de los dos últimos DC-3 de los que la empresa era aún propietaria. El motivo del vuelo no era

otro que el de renovar su certificado de aeronavegabilidad, con el fin de ultimar los trámites de su ya decidida venta a una compañía extranjera.

De esta forma, Romualdo y yo realizamos un muy placentero y en parte nostálgico vuelo por las proximidades de Madrid, el último que el “Lima Charlie” efectuaba con los colores de nuestra compañía de bandera. Días más tarde, concretamente el 11 de mayo una tripulación formada por José María Ordovás y Alfredo Baztán como instructores de la escuela, y un joven y brillante alumno de la misma llamado Santi Blanco (en la actualidad comandante de MD-87 y piloto habitual del Hispano HA-200 “Sae-ta” que mantiene en perfectas condiciones operativas la Fundación Infante de Orleans en Cuatro Vientos) llevaban a cabo un vue-

lo similar con el “Hotel Alfa”, poniendo así punto final a la duradera y fructífera relación de los DC-3 con Iberia.

Con este vuelo terminaba también para nosotros una historia, que a mí particularmente me había intrigado desde que tiempo atrás leí un interesante libro de Carroll V. Glines y Wendell F. Moseley llamado “The DC-3. The Story of the Dakota”, y que no llegué a conocer en su totalidad hasta que unos años después, investigando en los archivos de Aviación Civil, logré enlazar todos los cabos sueltos que dicho libro me había proporcionado. Esta historia es la que por su singularidad paso a relatar a los lectores de “Aeroplano”.

En 1945 salía de las cadenas de producción de la Douglas en Tulsa (Oklahoma) el C-47B-45DK con número de serie 17.016 y

34.280 de producción. El C-47B no era sino una subtipo del C-47 ("Skytrain", "Gooney Bird" o "Dakota") provisto con los motores Pratt & Whitney R-1830-90 sobrealimentados, que le permitían volar sobre el "Hump" o cordillera del Himalaya, en la legendaria ruta que desde la India utilizaron los americanos durante la Segunda Guerra Mundial para abastecer a sus aliados chinos durante el largo periodo en que la carretera de Birmania, nexo normal de unión entre esos dos países asiáticos, estuvo interceptada por los japoneses.

Puesto al servicio de la United States Air Force con el número de identificación 1.013, en 1950 se encontraba destacado en Islandia, y desde allí fue comisionado para efectuar una misión de rescate más entre las múltiples que hasta la fecha había realizado. Se trataba ésta del salvamento del pasaje y tripulación de un DC-4 de las Icelandic Airlines, que se había visto obligado a realizar un aterrizaje forzoso en el glaciar Vatna Jokull, situado en el noroeste de la gélida isla, y con fama de ser "el más mortífero del mundo".

Equipado con esquís y cobetes JATO de ayuda para el despegue, hacia allí salió pimpante el 1.013 de la USAF, tomando tierra sin novedad en una zona de nieve relativamente lisa. Rescatados los ocupantes del DC-4 y ya con todos a bordo del C-47, su piloto metió gases para iniciar el rodaje y posterior despegue... sin que el avión registrara el menor avance. Repitió una y otra vez la operación, puso y quitó reiteradamente los frenos sin conseguir mejor resultado... hasta que una luz se encendió en su cerebro para descubrir la lógica razón. Al aterrizar, el roce de los esquís metálicos con la superficie helada había calentado unos y otra, la cual al derretirse, ocasionó un ligero hundimiento del avión. Dadas las bajas temperaturas imperantes, la nieve fundida había vuelto a helarse casi de inmediato, atrapando entre sus garras al desprevenido C-47. Fueron varios los intentos para liberar al "Gooney Bird", empleando incluso dos de los JATOS de despegue, pero aunque con ellos y los motores a pleno régimen se consiguió sacarlo violentamente de su trampa, hubo que detenerse otra vez para recoger a los que desde tierra habían ayudado a efectuar la operación y hacían frenéticamente señas ante el temor de permanecer allí olvidados... con lo que el avión quedó de nuevo atrapado. Con la anterior experiencia "in mente", el piloto hizo subir a todo el mundo a bordo, metió gases a fondo y disparó los dos últimos JATOS, logrando así que el aparato se liberase nuevamente, pero con los cobetes auxiliares parcialmente quemados en la tarea, la aceleración en la carrera de despegue de un avión sobrecargado y a trompicones por una pista "sui generis" fue tan lento, que no le permitió alcanzar la velocidad mínima necesaria para hacerse al aire, con lo que hubo de frenar

una vez más, no quedando ya otra alternativa que desistir del intento y pedir auxilio, o solicitar por radio el urgente envío de otros cuatro cobetes JATO, para con todos ellos al unísono probar otra vez fortuna. Elegida la segunda opción, esta no pudo ser atendida al no encontrarse más JATOS disponibles, por lo que la superioridad decidió enviar un equipo terrestre de ayuda.

Rescatados a su vez los salvadores mediante esta expedición enviada por superficie, (calculamos que no sin un cierto bochorno por su parte) se vieron obligados a dejar allí mismo el avión, ante la anunciada e inminente llegada de una tempestad de nieve.

Organizada a continuación una nueva expedición para hacerse cargo del aeroplano y devolverlo a Reykjavik, diversas adversidades y finalmente el mal tiempo impidieron el éxito de la misión, por lo que el 1.013, ya sepultado bajo una espesa capa de nieve, hubo de ser definitivamente abandonado a su suerte en el fatídico Vatna Jokull.

En la primavera del siguiente año dos avispados daneses llamados Kris Oleson y Alfred Eliasson (ambos directivos de las Icelandic Airlines y expertos conocedores de las condiciones del vuelo en el extremo norte) compraron a la USAF los "restos" del avión por 700 dólares, y armados con los



necesarios utensilios para intentar ponerlo en vuelo y un "bulldozer", iniciaron su marcha hacia el glaciar.

Llegados al Vatna Jokull, limpiaron cuidadosamente la superficie del avión de los restos de capa helada que aún lo cubrían, y poniéndolo sobre gatos, pues el peso de buen número de toneladas de nieve había hecho plegarse al tren de aterrizaje, Oleson extendió y blocó las patas, revisó el avión de arriba abajo, completó la lista de chequeo... y con los extraños milagros que el clima del Artico ocasiona, ¡al segundo intento puso en marcha los motores! Sin pensárselo dos veces, el audaz danés se dirigió al extremo de la "pista" que con el "bulldozer" habían

acondicionado, y metiendo gases fué pegando botes por la superficie rugosa... hasta que en uno de ellos el avión se encontró definitivamente y felizmente en el aire.

De nuevo en la capital de Islandia, el C-47 fué adecentado, rematriculado como TF-RVP y puesto a la venta, siendo al punto adquirido por la compañía Iberia, que ansiosa de material y no sobrada de fondos, envió a Reykjavik un equipo de mantenimiento dirigido por el ingeniero jefe de material D. José Sagastume, para hacerse allí cargo del avión. Traído en vuelo a Madrid, fué aquí concienzudamente revisado en los talleres de Barajas y puesto en servicio en el verano del 52, guardándose celosamente,

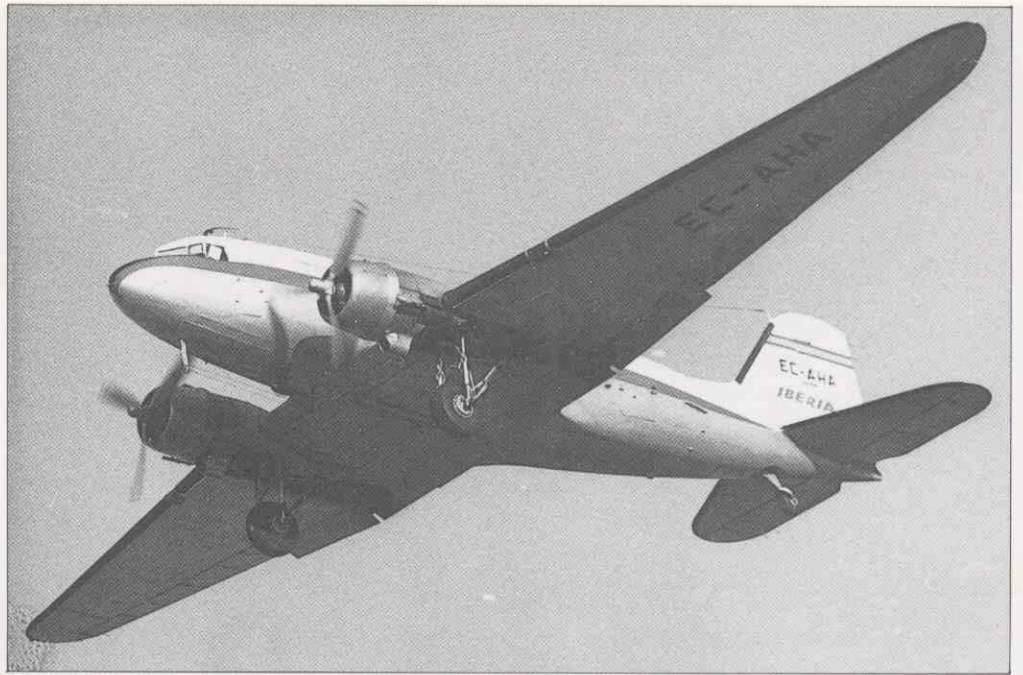
como un auténtico secreto de estado, el hecho de que el rematriculado ahora como EC-AHA, que con flamante aspecto trasladaba pasajeros desde uno a otro lugar, hubiera permanecido durante más de ocho meses sepultado bajo la helada superficie de un glaciar en Islandia.

Innumerables fueron las líneas que este avión realizó englobado entre las dos docenas de DC-3 que volaron en Iberia, enlazando primero Madrid con otras varias capitales europeas, para ser después relegado sólo a los tramos nacionales y servir siempre de vehículo de iniciación en las rutas civiles para los pilotos que comenzaban su singladura en las líneas aéreas. ¡Con qué entusias-

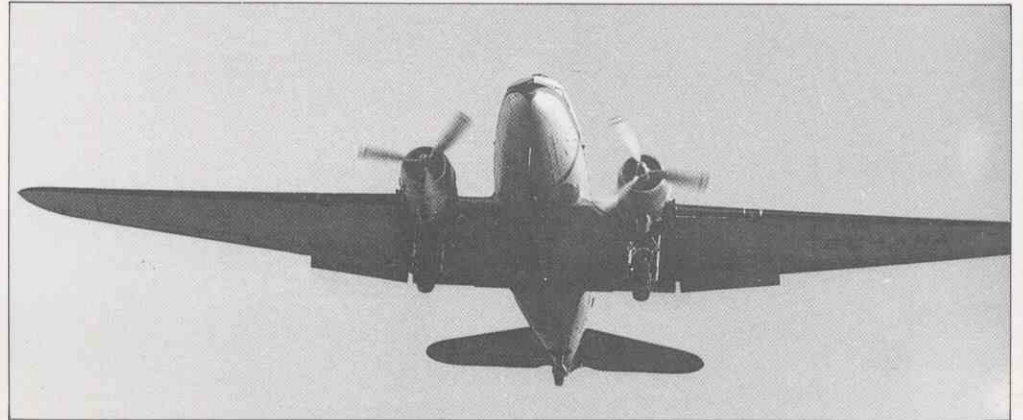


mo realizábamos todos el famoso "Caribillo", que en una jornada hacía Madrid-Sevilla-Casablanca-Sidi Ifni-El Aaiún-Las Palmas y Tenerife, poniendo a menudo colofón a un largo día de vuelo con un planeo casi a ras del suelo sobre la carretera de La Laguna, con el fin de volar bajo la "campana" que formaban las nubes en Los Rodeos y así identificar la estatua del Padre Anchieta, que nos conducía directo hasta la cabecera de la pista 30!... O aquellos otros vuelos a Villa Cisneros y La Güera, donde la información meteorológica e instrucciones de aterrizaje en su arenosa pista nos eran proporcionadas mediante un aparato de radio portátil por un estrafalario personaje al servicio de la Marina, que con lengua barba y aspecto de naufrago nos anunciaba que el viento era "frescachón de poniente"...

Dada la penuria de material moderno con que en los primeros años cincuenta contaba el Ejército del Aire (casi reducido a los dos también DC-3 del Grupo de Estado Mayor) se recurría a los aviones de Iberia para que en estos fieles bimotores realizaran sus prácticas de vuelo sin visibilidad los pilotos militares que en Salamanca o Jerez habían realizado el curso de esta especialidad, cabalgando a lomos de los sufridos Junkers. Así era frecuente verlos ocupar el asiento de copiloto en todas las rutas peninsulares, a veces entremezclados con algún vuelo transoceánico en los DC-4, donde su misión era más bien la de adquirir experiencia en la navegación trasatlántica. Curiosamente, entre los pilotos que realizaron estas prácticas figura el amable ilustrador de este



El EC-AHA haciendo una aproximación con "cortinillas" en su última época de Escuela de Pilotos de Iberia (Foto Archivo de Don Pablo Peraita).



El EC AHA en aproximación (Foto Archivo de Don Pablo Peraita).



EC-AHA, con el logotipo que utilizaba Iberia, en la etapa final de sus vuelos en líneas (Foto Archivo de Don Pablo Peraita).

Este Libro empieza el día 6.º. 1952

habiéndose cerrado el anterior con un total de... } horas de vuelo.  
kms. volados.

EL JEFE DE LA SECCIÓN DE TRÁFICO AÉREO.

*César Elorza*



MINISTERIO DEL AIRE

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

**ESPAÑA**

Libro de Vuelos del

Don *Emilio Dáneo Palacios*

(TÍTULO AERONÁUTICO)

(NOMBRE)

Fecha	AVION		SALIDA			ENTRADA			Kms. volados	OBJETO DEL VUELO Y OBSERVACIONES
	Matrícula	Tipo	Aeropuerto	Hora	Aeropuerto	Hora	Aeropuerto			
27-IX-1952	EC-AHA	DC-3	Barajas		S. Pablo			1430		
27-IX-1952	EC-AHA	DC-3	S. Pablo		Barajas			1430		
27-IX-1952	EC-ABP	DC-3	Barajas		Muntadas			1440	96 <sup>h</sup> 12 <sup>m</sup>	
1-28-IX-1952	EC-ABP	DC-3	Muntadas		San Baud			50		
2-28-IX-1952	EC-ABP	DC-3	San Baud		Muntadas			50		

99<sup>h</sup> 52

Cartilla de vuelos del entonces capitán Dáneo donde se puede comprobar varios vuelos efectuados por el DC-3 EC-AHA.

artículo, el entonces capitán Dáneo, en cuya cartilla de vuelos pueden comprobarse varios viajes efectuados en septiembre del 52 con el EC-AHA.

Fué pasando el tiempo, y nuestro DC-3 ya sólo hacía las rutas Madrid-Alicante-Orán (en la que por cierto hacían también sus primeras galas aeronáuticas las generalmente ingenuas, monísimas e ilusionadas azafatas de nuevo ingreso y por ende habían de soportar las primeras "novatadas", tales como "traer la piedra de afilar las hélices", etc.) y Málaga-Melilla, hasta que finalmente, en 1968 dejó de llevar pasajeros. Pero no terminó aquí su historia, puesto que por aquellas fechas se constituía la Escuela de Pilotos de Iberia, y en ella volvieron los DC-3 a tener una vital importancia en la selección y formación de los futuros comandantes. (Prácticamente todos los que hoy vuelan al mando de los B-727, DC-9 y MD-87, tuvieron que superar duras pruebas y realizar innumerables aproximaciones con "cortinillas" a bordo de estos siempre fieles "Cigarrones"). Permaneció activo el AHA en esta fundamental tarea hasta entrado el año 73.

Pero todo llega a su fin y el 24 de abril de 1974 se firmaba el contrato de venta de los EC-AHA y ALC a la "Kerry Management and Service Ltd." con sede social en Nassau, Bahamas. A partir de esa fecha y por mucho que durante varios meses lo hayamos pretendido en España, Estados Unidos e Inglaterra, no hemos logrado averiguar nada de este viejo compañero, salvo que al parecer fue a su vez vendido en los Estados Unidos, pues su última matrícula conocida debió ser la N62265, en lugar de llevar el prefijo C6 correspondiente a Bahamas. Pero dado que la "Kerry Management" ya no existe y en el enorme país estadounidense los aviones cambian el número de registro al cambiar de empresa propietaria, hasta ahora nos ha sido imposible conocer el paradero y estado de nuestro querido "Hotel Alfa". Incluso hemos tenido la mala fortuna (ciertamente desdeñable si se compara con la que a él mismo le tocó sufrir) de que el hombre que más ha investigado acerca de la suerte corrida por todos los DC-3 que en el mundo han sido, el británico Arthur Pierce, autor de dos tomos de un libro llamado "DC-3 survivors", murió no hace mucho tiempo en acci-

dente aéreo, cuando estaba en gestación el tercero y último volumen de su obra, precisamente aquél en que debía tratar del C-47B con número de serie 17016 y 34280 de producción. La única certeza que tenemos, es que nuestro avión no figura actualmente en el inventario de ninguna compañía de aviación.

No obstante, mantenemos la esperanza de que quien en sus años mozos soportó durante una larga temporada los rigores del clima semiártico, disfrute ahora, en las cercanías de una ya bien merecida jubilación, los placeres de la aviación privada en los cálidos aires del Caribe, la Florida y o tal vez California, como vivo homenaje a los técnicos que lo diseñaron, los daneses que lo rescataron, y los mecánicos de Iberia que de manera tan admirable lo restauraron.

P.D. Si algún día la fortuna que con frecuencia es aliada de los investigadores, o "aprendices de investigador" como es el caso del autor, nos lleva a descubrir el estado actual o, esperamos que no, la suerte final corrida por nuestro querido "Hotel Alfa", prometemos hacérsela saber a los perseverantes lectores de esta revista. ■