

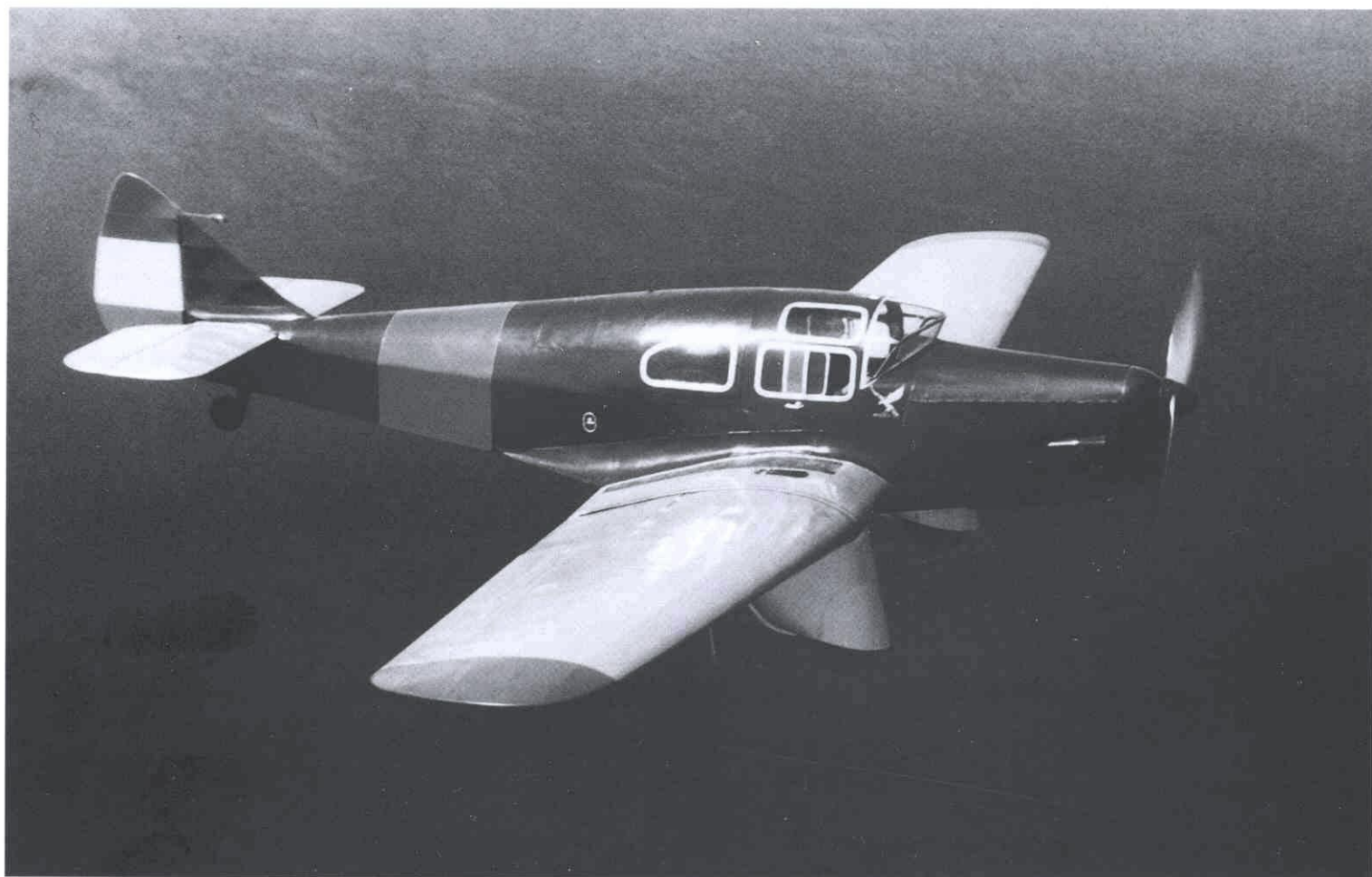
El ayer vuela con nosotros las Miles "Falcon" en España

JAIME VELARDE SILÓ

EL 12 de junio del pasado año y a la muy hispánica hora de las cinco de la tarde –a esa hora– era la cita. Tras más de una década de esfuerzos, ese día se esperaba la llegada a Madrid de un avión histórico; una Miles "Falcon" de turismo, que, no obstante su pacífico destino, llegó a participar en escaramuzas aéreas de nuestra guerra civil.

José Fernández Coopel –muy activo miembro de la Fundación Infante de Orleáns y afortunado propietario de la Piper J-3 "Cub" EC-AJY– me propuso acompañarle a un encuentro aéreo, para hacer desde la "Cub" las primeras fotografías en vuelo a la "Falcon" restaurada. Ni que decir tiene que acepté gustoso la oferta y sobre las cuatro y media des-

pegamos de Cuatro Vientos hacia el llamado "Campo del Loco", lugar de reunión previsto. Mientras lentamente ascendíamos con rumbo Noroeste en la luminosa tarde madrileña, debo confesar que la emoción nos iba invadiendo, acompañada de alguna inquietud conforme pasaban los minutos y ni veíamos ni escuchábamos a la "Falcon". ¿Le habrá fallado la radio? o aún peor, ¿habrá tenido algún problema que le impida llegar? Por fin, sobre las cinco y cuarto, el control de aproximación nos da la noticia de que la EC-ACB ya ha establecido contacto con ellos y pronto la recibimos también por frecuencia. A partir de ese momento, somos todo ojos y oídos, hasta que José grita exultante: "¡Ahí están!" y en efecto, distingo entusiasmado la incon-



La Miles Falcon, en uno de sus vuelos con la Fundación Infanta de Orleáns.



La emocionante llegada a Madrid de la Falcon restaurada, escoltada en el último tramo por una de nuestras Buecker.



La ex EC-BDD de Mazarredo (primera en llegar a España) mientras servía en Los Alcázares como EN-001 con la aviación republicana...

fundible silueta de la Miles Falcon con su limpia línea monoplaneo de ala baja y característico tren de aterrizaje carenado en "pantalón". La estampa es sensacional. Le va escoltando una Bücker que pilota Santi Blanco y a duras penas puede mantener la formación con la rápida Miles. El cuadro es de gran plasticidad, con los dos aviones recortados contra el perfil de la sierra madrileña y no está exenta de simbolismo; la Falcon reluciente con su fuselaje azul oscuro y plano plateado, que atraviesan amplias franjas rojas, y la bandera tricolor en el timón de dirección que luciera hace sesenta años en la aviación republicana. Le da escolta la Bücker, de color gris oscuro, que luce en planos y fuselaje las escarapelas nacionales, rematadas en la cola por la clásica Cruz de San Andrés. Bello signo de superación de viejos antagonismos, enmarcado en el horizonte del Guadarrama, testigo hace seis décadas de tanta sangre vertida.

Tratamos de ponernos en formación con ellos, pero es inútil. Nuestra pobre J-3, a todo lo que dan los 65 caballos de su motor Continental, es una y otra vez sobrepasada por la esbelta Falcon, aunque ésta vuela a velocidades no muy alejadas de la mínima de control. No obstante, conseguimos hacerle algunas fugaces fotografías, y con la satisfacción, no ya del deber cumplido, sino especialmente de ver a nuestra querida Falcon volando con nosotros, regresamos a Cuatro Vientos, donde Carlos Valle obsequia a un bastante nutrido y ciertamente entusiasta comité de bienvenida con un par de espectaculares "pasadas" de presentación, antes de posar suavemente en la pista esta única reliquia volante de los aviones que directamente tomaron parte en nuestra, ya por tantos motivos, lejana tragedia.

Todo comenzó en Inglaterra, donde Frederick George Miles constituyó en 1932 la Phillips & Powis Aircraft, anteceso-

ra de la Miles Aircraft que tan excelentes aviones produciría para la aviación británica e incluso mundial.

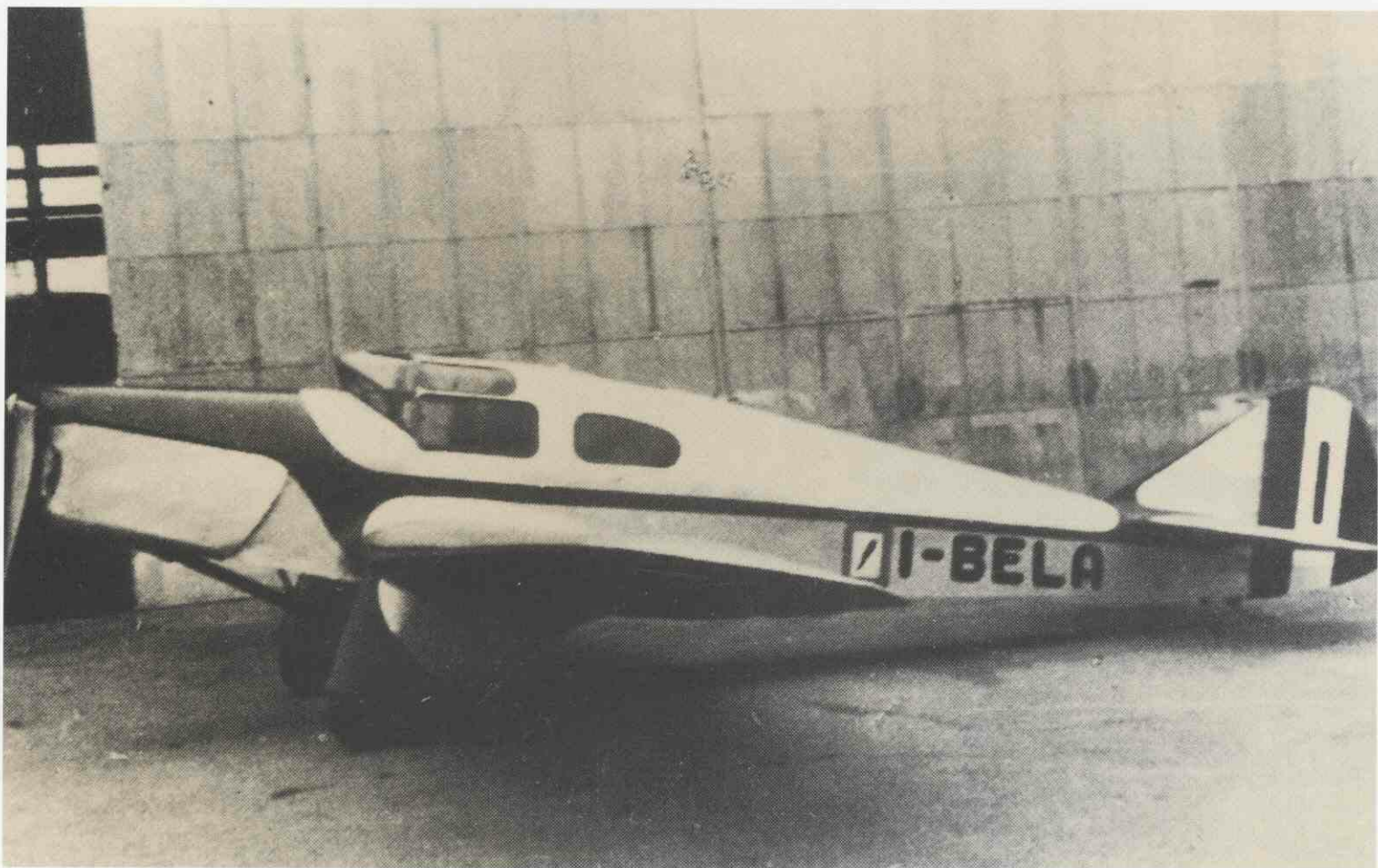
Por encargo de H.L. Brook y destinada a participar en la famosa carrera Londres-Melbourne, Frederick Miles diseña en 1934 una versión triplaza de turismo de su biplaza "Hawk" de entrenamiento, a la que llama "Falcon", siguiendo la pauta de poner nombre de aves rapaces a estos veloces monoplanos de ala baja.

Pilotado por el propio Miles, vuela el prototipo G-ACTM el 12 de octubre de ese mismo año y sólo ocho días después, en un alarde de británica deportividad, Brook toma la salida desde el aeródromo de Mildenhall con rumbo a Australia, acompañado de Miss E.M. Lay y con el avión propulsado por un motor Gipsy Major de segunda mano. El viaje está plagado de problemas y la feliz pareja, tal vez entretenida en sus quehaceres particulares, tarda en llegar a Darwin casi veintisiete días, naturalmente después de cerrado el plazo.

Tras cinco meses de estancia en Australia -tiempo que aprovecha para equipar su avión con depósitos adicionales de combustible-, Brook despegó de nuevo desde Darwin el 23 de marzo de 1935 ya como único ocupante y alcanza Lympe, en Inglaterra, en el tiempo "record" de siete días y diecinueve horas.

Al siguiente año una "Falcon Six", provista de motor Gipsy Six de 200 HP y pilotado por Tommy Rose, gana la clásica King's Cup a la espléndida media de 284 Kms/h. y en febrero siguiente el mismo piloto bate el "record" de velocidad entre Inglaterra y Ciudad del Cabo.

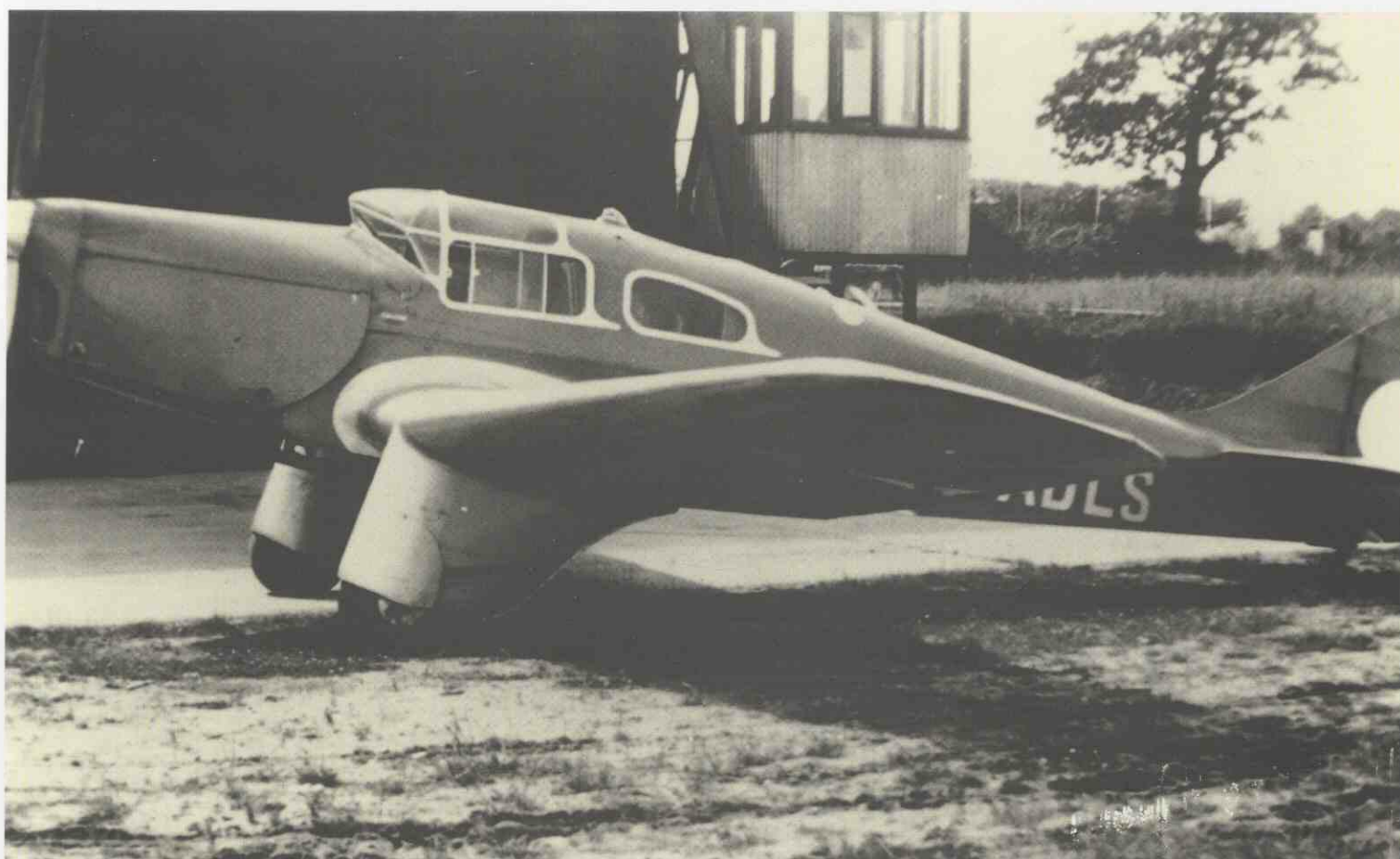
Son producidas en total treinta y seis "Falcon", de las que el prototipo Miles M.3 y dieciocho M.3A "Falcon Major", cuatriplazas, llevan motor Gipsy Major de 130 HP, doce son



... y alegremente matriculada I-BELA por el "Maggiore" Guido Nobili, del grupo italiano "Asso di Bastoni", tras su captura al terminar la guerra.



La misma avioneta en el breve período de postguerra en que lució la matrícula civil EC-CAO.



La bella "Falcon Six" de la FIO, en sus tiempos de anteguerra en Inglaterra, cuando participó con éxito en la King's Cuo.

M.3B, "Falcon Six" triplazas con 200 HP y, finalmente, las cinco restantes son M.3C, cuatriplazas equipadas también con este último motor. Seis diversas Falcon vuelan con la RAF durante la guerra mundial, y después de ella prosiguen sus éxitos deportivos, siendo el más notorio el del G-AEEG, que ¡gana de nuevo la King's Cup en 1979!

Tres de estas Falcon han de encontrar su destino en nuestra patria; dos de ellas son del tipo M.3A "Falcon Major" y las consideraremos en primer término. La primera en llegar, número de construcción 197 y motor de cuatro cilindros número 8085, con matrícula EC-BDD, es adquirida por Don Rafael Mazarredo Trenor, Director de la Escuela de Pilotos del Aero Club de Valencia y llega a España en julio de 1935. La segunda, número 201, motor 6021 y matrícula EC-DBB, es destinada al Aero Club de Andalucía y llega a Sevilla en octubre del mismo año, traída en vuelo desde Inglaterra por Don Fernando Flores Solís. Cada una cumple tranquilamente su tarea desde su base respectiva, hasta que en julio del 36 ambas son llamadas a filas y puestas a servir en la zona que la geografía y el destino les deparan. La DBB andaluza presta servicio desde Tablada a los sublevados bajo la numeración militar 30-55, siendo utilizada al principio como avión de observación en la campaña de Extremadura y luego, conforme van estando disponibles aeroplanos más apropiados para aquella tarea, se utiliza generalmente en labores de enlace.

Termina la guerra y la 30-55 es devuelta al Aero Club de Andalucía, donde opera desde marzo de 1943 con su nueva matrícula EC-BAY y a partir de 1947 con la definitiva EC-ABZ. Con ella se mantiene activa, en propiedad de los señores Salinas y López Casas, hasta comienzo de los años sesenta, siendo desguazada hacia mediados de la década.

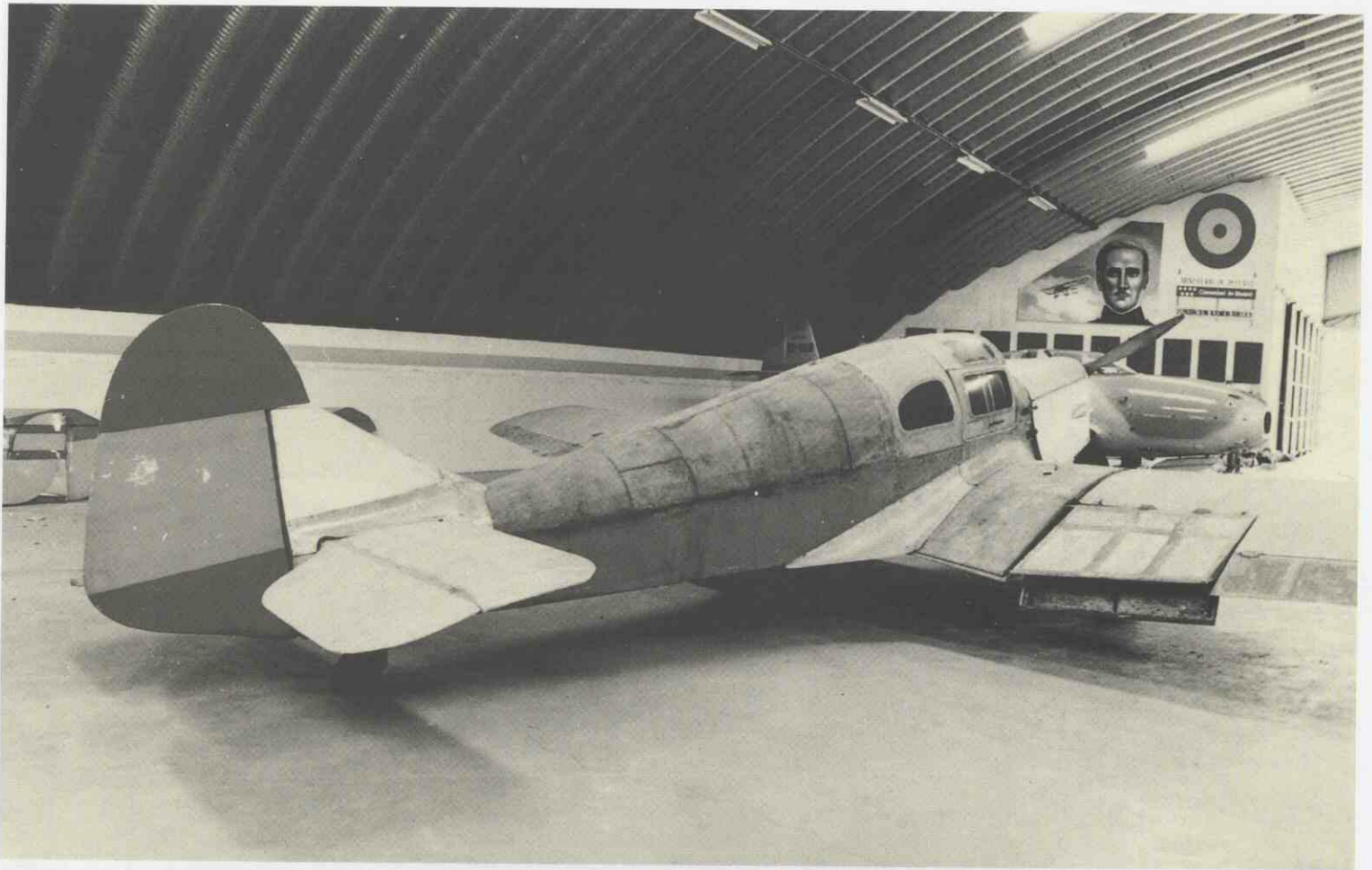
En cuanto a la BDD de Mazarredo, que se encontraba en Barcelona en julio del 36, fue requisada por los republicanos y realizó misiones de reconocimiento en las fases iniciales del conflicto. Incluso, según dice el historiador Jesús Salas, fue derribada en el frente de Teruel a finales del mes de agosto. Sin embargo, esa misma avioneta -tal vez restaurada- presta más tarde servicio en la Escuela de Observadores de Los Alcázares bajo el código EN-001. Capturada al final de la guerra, el "Maggiore" Guido Nobili, "as" del Grupo "Asso di Bastoni" de la Aviación Legionaria italiana, le pinta por su cuenta y riesgo en el fuselaje la espúrea matrícula italiana I-BELA, en romántico homenaje a Isabella, su mujer (1). En febrero de 1940, ya con su nueva matrícula militar 30-117, la encontramos en Valencia y poco después es enviada a la Maestranza de Sevilla para su reparación.

Como respuesta a la solicitud que el 19 de octubre de 1939 hace Doña Mercedes Iriarte, Viuda de Mazarredo, para recuperar la avioneta que había pertenecido a su marido (caído en acto de servicio durante la guerra como teniente provisional en los Heinkel 51) en abril del 41 se da orden de entregar la avioneta al Capitán Santiago Avial (probable representante de Doña Mercedes Iriarte, pues Mazarredo había sido en vida íntimo amigo de "El Rosco" Avial) orden que es reiterada en marzo de 1942 por el propio General Subsecretario del Aire y en la que, tras haberse comprobado fehacientemente que esa era la antigua EC-

(1) Aprovecho aquí para corregir un error de mi libro "Aviones Españoles desde 1910" en el que, basado en fuentes italianas, atribuía esta matrícula I-BELA en la EN-002, error que arrastraba también a dos matrículas militares de la inmediata postguerra. Espero también aclarar aquí definitivamente un largo y hasta ahora no corregido embrollo de identidades ente la ex EC-BDD y la tercera Falcon española, de la que pronto trataremos.



La Falcon Six, modificada en la postguerra tanto en la cabina como en su timón de dirección, pasa a ser la EC-ACB "Ana Mary" hacia 1950.



Estado en que la avioneta fue adquirida en 1987 por miembros de la embionaria Fundación Orleáns.

BDD de Mazarredo, dispone la inmediata entrega de la Falcon 30-117 a su viuda.

Mientras tanto esta señora (con fecha 18 de octubre de 1941) había vendido su avioneta a la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA) cuyo representante era Don Telesforo Espinel (lugarteniente de Ansaldo y personaje bien conocido por los más veteranos pilotos de Iberia, del que por su aspecto simiesco se bromeaba acerca de si era un hombre muy feo o un mono muy guapo). Matriculada civilmente como EC-CAO, en febrero del 42 entra de nuevo en la Maestranza de Cuatro Vientos para ser revisada... y a partir de ahí se pierde provisionalmente su pista, pues el avión de CETFA que algún tiempo después sale de revisión ostentando esta matrícula es... en lugar de la Falcon Major que debería... ¡una Falcon Six, la tercera de las Falcon españolas, que pronto vamos a ver!

Recuperamos las huellas de la antigua EC-BDD (ya otra vez con matrícula militar, pero no la 30-117 que tuvo en su tiempo, sino la nueva identificación L.5-168, en su calidad de avión de enlace) en el Grupo de Estado Mayor de Getafe en noviembre del 45 (en la cartilla de nuestro buen amigo el entonces Teniente Manolo Marañón, figuran vuelos con ella los días 13 y 26 de dicho mes). A partir de ahí, la L.5-168 va consumiendo en Getafe sus últimas aventuras aeronáuticas, hasta que el 18 de septiembre del 47 sufre un serio accidente en Jerez de la Frontera, a consecuencia del cual no vuelve nunca a dejar el suelo, pues aunque es adquirida por 6.001 pts., sin motor, por el Aero Club de Huesca en subasta que tiene lugar en Cuatro Vientos el 11 de febrero del 52, se le reserva la matrícula EC-AGY y es enviada a Monflorite, no llega a ser puesta en vuelo, siendo por el contrario desguazada en 1961.

Y en lo referente a la singular historia de la tercera Falcon española, la que hoy vuela en la Fundación Infante de Orleáns, vamos a empezar por sus orígenes. Fabricada en 1935, se trata de la Falcon Six M.3C con número de constructor 231 y motor Gipsy Six número 6887 de seis cilindros, que con matrícula original británica G-ADLS y pilotada por su propietario S. Harris participó en septiembre de ese año en la King's Cup, clasificándose en quinto lugar. En el verano de 1936 su nuevo propietario, Andrew Farquhar, se la vende a agentes de la República Española y el avión sale de Reading (Inglaterra) el 9 de agosto, oficialmente con rumbo a Rodesia, para llegar a su destino, Bilbao, el día 14. Puesta allí al servicio del gobierno de Euzkadi y generalmente pilotada por el inglés Walter Scott Coates, vuela desde el campo de Lamiaco en misiones de reconocimiento y –según algunos– incluso de bombardeo, aunque esto es difícilmente creíble, dada la dificultad para abrir la cabina en vuelo y arrojar las bombas sobre el plano del avión. Lo que sí da por cierto el historiador británico Gerald Hobson es que en el siguiente mes de diciembre la Falcon Six se vio accidentalmente envuelta en la lucha que sostenía cuatro bombarderos ligeros de la República, escoltados por dos "Chatos" y un Nieuport, contra tres Heinkel 51 de la Legión Cóndor. Según Hobson, los cazas alemanes, al ver aparecer en el horizonte la limpia silueta de un monoplano de ala baja en voladizo, lo tomaron por un avión de combate de nuevo modelo y superiores características, rompiendo prontamente el combate. También se atribuye a nuestra avioneta por esas mismas fechas, un bombardeo sobre la base que la Cóndor tenía en la provincia de Álava.

Lo cierto es que la ex G-ADLS sobrevivió a la campaña del Norte y en octubre del 37, tras la caída de Asturias, se



... y diez años más tarde, la vemos de nuevo volando en cerrada formación con la Bucker a su llegada a Madrid.

pasó a la zona levantina a través de Francia. En la escuela de Los Alcázares y bajo el código de identificación EN-002, pasó a prestar un más tranquilo servicio hasta ser capturada por los vencedores al final de la contienda.

En Febrero de 1.940 esta Falcon Six se encuentra en Valencia (junto a la Falcon Major 30-117 que ya hemos visto) volando en la inmediata postguerra con el Ejército del Aire identificada con el número 30-168. La siguiente noticia que tenemos de ella es la que ya hemos anteriormente esbozado; es decir, su mutación en avión civil, pues la EC-CAO que en otra Maestranza, la de Albacete, retira el representante de CEFTA, Sr. Espinel, tras pagar por una reparación 24.271'75 pts. el 18 de enero del 44 ¡es de hecho la ex G-ADLS, ex 30-168 y, según se especifica en la factura, lleva el motor Gipsy Six número 6887 de seis cilindros y 200 HP de potencia, aunque *oficialmente* se trate de la ex EC-BDD de Mazarredo!.

A partir de entonces, la "nueva" EC-CAO, bautizada con el nombre de "Ana Mary", vuela para CETFA hasta ser transferida en octubre de 1.950, ya como EC-ACB, según el código de matrículas de 1.947, a Don Ramón Muñoz Soler y sólo un mes más tarde, al Aero Club de Reus, con el que participa en julio siguiente en el "Raid Aéreo Internacional 1.951" que de Bilbao a Jerez, pasando por Madrid y Sevilla y regresando a Logroño, reúne medio centenar de avionetas de siete países. En agosto toma parte en el Rally de Santander y en octubre en la Vuelta Aérea a España, donde se clasifica en tercer lugar.

Peor suerte tiene al siguiente año, pues una inoportuna avería le obliga a interrumpir la Vuelta en Valencia, y aún peor fortuna le acompaña el 16 de marzo de 1.954 cuando, pilotada por su nuevo propietario, Don Matías Borsot, sufre

un percance al aterrizar en el aeropuerto barcelonés de El Prat, a consecuencia del cual rompe la hélice y parte del plano derecho, así como la carena del tren de aterrizaje.

Aunque no parece que sea como consecuencia de este incidente, la próxima noticia que de ella tenemos, en 1.958, es que se le ha añadido una superficie compensadora al timón de dirección, que afea notoriamente su línea. En septiembre de ese año pasa su última revisión y en marzo del 59 le caduca su certificado de aeronavegabilidad.

Veintisiete años después, quien esto escribe entra en contacto telefónico con el que es dueño de la avioneta desde diciembre de 1.957, Don Manuel Buitrón, mientras investiga acerca de la posible existencia de una Falcon en España. En efecto, el General Buitrón, pues resulta que es piloto privado y General Jurídico del Aire, me la muestra desmontada en un garaje de Zaragoza y, como por ese tiempo se está gestando la idea de la Fundación Infante de Orleans, seis pilotos de los que luego seremos sus fundadores, compramos esa reliquia con ánimo de ponerla en vuelo.

La tarea es mucho más dura, costosa y complicada de lo que en principio habíamos pensado, pues poner en el aire una avioneta de madera con más de cincuenta años en sus costillas acarrea multitud de insospechados problemas. Sin embargo, todo es cuestión de proponérselo y por de pronto, decidimos revisar el motor en Argentina, país en el que todavía existen buena cantidad de motores Gipsy Six y la mano de obra es por ello experta, además de relativamente barata.

Como hay que saber aprovechar las oportunidades que la vida nos ofrece, en un vuelo en que me toca ir como Comandante en un Jumbo de Iberia hacia Buenos Aires, llevando de copiloto a Ramón Alonso, destacado miembro de

TRAYECTORIA DE LAS FALCON ESPAÑOLAS

ANTEGUERRA	GUERRA	POSTGUERRA
<p><u>EC-BDD</u> Rafael de Mazarrón nº de construcción 197 Tipo Falcon Major M.3A Motor Gipsy Major nº 8085</p>	<p><u>EN-001</u></p>	<p><u>I-BELA</u> → <u>30-117</u> → <u>EC-CAO</u> → <u>L.5-168</u> <u>EC-AGY</u> (Nunca llegó a volar con esta matrícula civil) Baja por desguace el 15-3-61</p>
<p><u>EC-DBB</u> Aero Club de Andalucía nº de construcción 201 Tipo Falcon Major M.3A Motor Gipsy Major nº 6021</p>	<p><u>30-55</u></p>	<p><u>EC-BAY</u> → <u>EC-ABZ</u> Baja por desguace el 24-11-66</p>
<p><u>G-ADLS</u> Mr. S. Harris nº de construcción 231 Tipo M.3C Falcon Six Motor Gipsy Six nº 6887</p>	<p><u>G-ADLS</u> → <u>EN-002</u></p>	<p><u>30-168</u> → <u>EC-CAO</u> → <u>EC-ACB</u> Actualmente en vuelo con la Fundación Infante de Orleans.</p>

la Fundación, nos llevamos el motor en la bodega ¡como equipaje de la tripulación!

Se decide reparar la célula en Inglaterra y, tras una década de dudas, búsqueda de referencias del avión original con sus peculiares técnicas de construcción, estrecheces económicos y un largo etcétera, en la primavera de 1.997 el avión queda listo para ser probado en vuelo.

El acontecimiento tiene lugar el 15 de mayo en el campo de Booker, al oeste de Londres y lo lleva a cabo el inglés Jonathan Whaley, piloto polivalente de una asociación de aviones antiguos, en presencia de varios miembros de la Fundación Orleans. El vuelo dura unos veinte minutos y es satisfactorio en términos generales, aunque durante su desarrollo ¡el anemómetro no funciona en ningún momento!

El siguiente 9 de junio se hacen cargo del avión el Presidente de la Fundación, Carlos Valle y el Patrono de la misma, Juan Crespo, realizando esa misma tarde ambos su primer vuelo sin nadie que les proporcione un doble mando, ni más instrucciones que las recibidas por teléfono. Las características de vuelo son "sui generis", con pérdida de gran nobleza y sin embargo, giros escandalosos a la izquierda cuando se corta motor. Las tomas de tierra de ruedas originan espectaculares botes, por lo que deciden -con éxito- realizarlas de tres puntos. Los frenos tampoco son muy de fiar, pero, ya relativamente familiarizados con el avión, deciden traerlo para España al día siguiente.

En efecto, el día 10 dejan suelo inglés con buen tiempo y tras una larga carrera de despegue, siguiendo la ruta

Woodley-Gatwick-ferrocarril de Dover-Canal de la Mancha-Le Touquet-Caen, donde toman tierra con nubes bajas y llovizna tras dos horas y cuarenta minutos de vuelo.

Al día siguiente, en el trayecto entre Caen y La Rochelle, un Iberia les informa de mal tiempo en la ruta y, en efecto, poco más tarde empiezan a sentir "meneos" de cumulonimbos y -lo que es peor- "estornudos" en el motor. Llegan a La Rochelle y al probar magnetos tras el aterrizaje, se para el motor. Entre Luis Crespo (ingeniero aeronáutico y mecánico de vuelo en Iberia antes de pasar a piloto) y un mecánico local, consiguen poner a punto la magneto que falla y al día siguiente emprenden la última jornada. Hacen La Rochelle-Burdeos-Biarritz, con toma de tierra, y Biarritz-Pamplona, donde tocan por primera vez suelo español. Después de una breve parada allí, salen para Madrid, donde sobre el "Campo del Loco" se reúnen con la Bucker de Santi Blanco y nuestra Piper J-3, en encuentro que ya conoce el paciente lector.

Este viaje de la Falcon Six EC-ACB (única de este tipo que se mantiene en vuelo en el mundo) por ruta parecida a la que sesenta y un años atrás realizara bajo la matrícula G-ADLS, culmina felizmente una historia de entusiasmo y dedicación, que recupera en su pureza original parte importante de nuestro pasado aeronáutico y uno de los aviones más representativos de la década de los treinta, así como, en mi opinión, uno de los más bellos artilugios voladores que surcan en la actualidad los cielos de España. ■