

El trofeo Harmon

MIGUEL ÁNGEL PÉREZ GONZÁLEZ

*Coronel de la escala Superior del Cuerpo de Intendencia del Ejército del Aire (Retirado)
Antiguo Miembro Nato del CASHYCEA y Guía del Museo de Aeronáutica y Astronáutica*



En la zona preferente del Salón de Honor del Cuartel General del Aire, sobre una mesa antigua, hay una escultura de bronce con dos figuras aladas, una femenina parece conducir a otra masculina; ambas semejan volar sobre el globo terráqueo desprendiendo ligereza. En la base del trofeo están grabados varios renglones: «1926 COMANDANT FRANCO/ 1927 COMANDANT LLORENTE/ 1928 /1929/1930/1931», los últimos años en blanco. A la izquierda figura «L.I.A» y a la derecha «HARMON TROPHY AMERICAN PILOT N-6 F.I.L.», finalmente a ambos lados de la peana aparecen más años en blanco hasta 1939.

Es tan atractiva que siempre la buscaba con la vista y en los actos en que por participar mucha gente tenían que retirarla, solían dejarla en el *hall*, junto al tapiz *Gerges atravesando el Ponto*, donde se podía contemplar de cerca observando los años que carecían de nombre. Recuerdo que en una ocasión pregunté a un compañero por ella y me dijo que en 1973, cuando él llegó al Cuartel General, el trofeo ya estaba allí. En el año 2000 se publicó el libro *Cuartel General del Aire*, de Francisco José Portola Sandoval donde encontré una fotografía de la estatua y una pequeña referencia de lo que era.

Al pasar a retirado, me llevé a casa los recuerdos y papeles personales acumulados a lo largo de más de cuarenta años. Apareció una fotografía de la estatua. Con tiempo, busqué información en internet y la hemeroteca sobre el trofeo, sobre quien era Harmon, sobre la Liga Internacional de Aviadores (LIA). Fueron apareciendo nombres atractivos: Limbergh, Costes, Italo Balbo, Mary Baily, Amy Johnson, Amalia Earhart, Ramón Franco, Ignacio Jiménez o Carlos de Haya entre los españoles; sus vuelos eran fáciles de encontrar en libros y revistas de historia de la aviación. En este punto, con algunos recortes de periódico y algo más de información que no terminaba de encajar, dejé de investigar sabiendo que habían sido unos premios importantes, pero no conocía a nadie que pudiera darme más información.

Unos meses más tarde, en la presentación del libro *Reporteras españolas, testigos de guerra*, de Ana del Paso, en la Fundación Telefónica, conocí a Mirentxu de Haya (la hija del cap. Haya), incluso nos sentamos en asientos correlativos, Tal vez podría descubrir por qué no figuraba el nombre de Haya en la estatua. Pregunté: «¿A su padre le dieron un Trofeo Harmon?». «Le dieron dos». «¿Pero una estatuilla de unos 90 cm que representa como un ángel y un piloto?». «No, fueron dos medallas y unas placas firmadas por los mejores pilotos de la época», me respondió.

Siguió una conversación donde me iba aclarando algunas dudas y creando otras, ninguno teníamos una seguridad absoluta de cómo funcionaba el trofeo, aunque deduje que como en tantos otros trofeos de los años 20 del siglo pasado (por ejemplo, Roland Garros), la copa no se entrega en propiedad al ganador, simplemente se graba su nombre y al año siguiente, el del nuevo ganador. Intercambiamos los correos y a partir del día siguiente me fue remitiendo copias de información, fotos y cartas que conservaba. Yo desempolvé la documentación archivada y activé las vías de investigación que meses antes había abandonado para tratar de descubrir el prestigio que en su momento tuvo el Trofeo Harmon.

MISTER HARMON

Clifford Burke Harmon nació el 1 de julio de 1866 en Urbana, Ohio, en una familia dedicada al negocio inmobiliario. Con el desarrollo urbano se implicó en la urbanización de los barrios residenciales en las afueras de las ciudades, tanto en Nueva York como en otras grandes ciudades de los Estados Unidos. Su actividad profesional le dio fama y fortuna.

Fue un apasionado de la aviación, primero de globos aerostáticos, luego de aeroplanos. Fue el primer piloto amateur de los EE.UU. y el sexto en recibir la licencia de piloto en el aeroclub de América (por detrás de nombres como Curtis y



El señor Harmon en su aparato (Foto biblioteca del congreso EE.UU.)

los hermanos Wright), como hizo inscribir en el trofeo: «HARMON TROPHY AMERICAN PILOT N-6 F.I.L.».

Su fortuna le permitió adquirir el material aeronáutico necesario para disfrutar de su afición y en 1909 consiguió un récord de altitud en globo aerostático: 15.997 pies (4.875,88 m). Al año siguiente compró en Francia un biplano Farman, con el que voló habitualmente en el campo de aviación de Mineola en Nueva York, muy frecuentado por los primeros pioneros de Estados Unidos. Fue el primero en sobrevolar Long Island Sound y realizó (junto con Claude Graham-White) la primera travesía de ida y vuelta sobre el Canal de la Mancha. Con un biplano Curtis estableció el récord de permanencia en vuelo de Estados Unidos en dos horas y tres minutos.

Durante la Primera Guerra Mundial, en 1916, Harmon se alistó en el Ejército americano, llegando al grado de coronel en la Aviation Section del Signal Corps entrenando a pilotos y propugnando la investigación y desarrollo como forma de mejorar la aviación.

Al finalizar la guerra se licenció del Ejército. Se estableció en Francia, donde fundó la Ligue Internationale des Aviateurs (Liga Internacional de Aviadores, LIA) de la que fue mecenas, creando los trofeos anuales Harmon. Durante los años siguientes tuvo una intensa relación con los círculos aeronáuticos europeos y americanos, con las actividades de la Liga, los comités y con cualquier piloto famoso que llegaba a París u otras ciudades en las que se encontraba.

Se estableció en Cannes, donde a finales de los treinta tuvo un ataque cerebral que le dejó muy mermado de salud. Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, no pudo abandonar Cannes a pesar de los bombardeos; permaneció en el Hotel Martínez acompañado únicamente por una enfermera que le cuidaba. Cuando al acabar la guerra un periodista le entrevistó, sus primeras palabras fueron una pregunta: «¿Dónde está Lindbergh?». Murió en Cannes en junio de 1945.

LIGUE INTERNATIONALE DES AVIATEURS (L.I.A.)

Acabada la Primera Guerra Mundial, mientras los distintos países seguían enzarzados en los puntos a incluir en (o como interpretar) los tratados de paz, tratándose como verdaderos enemigos, el señor Harmon, en 1926, fundó y fue mecenas de una asociación que pretendía crear una camaradería entre todos los pilotos del mundo, estableciendo lazos de compañerismo, amistad, ayuda mutua y trabajo por la paz: la Liga Internacional de Aviadores. Creó un comité central en Francia (edificio Clos Normand, en Neuilly-sur-Seine, cerca del Bosque de Bolonia) y comités en sus secciones de los distintos países que se encargarían de recibir y presentar aviadores locales a todos los pilotos extranjeros que llegaran al país.



Clifford B Harmon en la terraza con sus trofeos. Los números 1, 4, 5 y 8 corresponden a distintas categorías del Trofeo Harmon.

Eligieron como primer presidente al jefe de estado que en ese momento había realizado más horas de vuelo: El rey Alberto I de Bélgica, que aceptó el cargo recibiendo la medalla de oro de la Liga. En poco más de un año la Liga se había expandido por Europa y América, contando con un gran número de pilotos y delegaciones (secciones).

La Sección Española se creó gracias a la tenaz actuación del comandante Armijo¹ que saldrá repetidamente en este artículo, pertenecía al Cuerpo de Inválidos a consecuencia de un accidente de aviación en la guerra de África, concretamente en Tauima cuando, como jefe de la primera escuadrilla Bristol, despegaba para realizar bombardeos sobre poblados enemigos. El aparato entró en barrena y se estrelló contra el suelo. En el accidente perdió la vida el mecánico soldado Antonio Pérez Vinastre. Armijo escapó milagrosamente con fractura del cráneo y de una pierna. Tuvo responsabilidades en la FAI (Federación Aeronáutica Internacional) y fue el impulsor de la LIA en España. Más tarde sería el primer director del aeropuerto civil de Barajas.

La primera directiva en España de la L.I.A., cuando se constituyó un año después, estuvo formada por Alfredo Kindelán como presidente, Ramón Franco y Joaquín Loriga como vicepresidentes, Jacobo Armijo de secretario y Francisco Ansaldo de tesorero, siendo los vocales Joaquín Urriburo, Alejandro Gómez Spencer, Julio Ruiz de Alda, José Ansaldo y Jesús Rubio.

EL TROFEO HARMON

Las actividades de la LIA se complementaban con la entrega anual de los trofeos Harmon². Inicialmente hubo tres categorías internacionales: aviador masculino, femenino y aerostero, que se concedían «a los logros internacionales más destacados en el arte o ciencia de la aeronáutica, realizados en el año precedente, teniendo especial consideración el arte del vuelo».

Se crearon igualmente los trofeos de las Secciones Nacionales para los 21 países integrantes. Las Secciones Nacionales eran las encargadas de seleccionar los pilotos que durante el año anterior habían realizado las actuaciones más destacadas, que recibirían el trofeo nacional, y serían propuestos a la Liga Internacional que, ateniéndose a los méritos, determinaría por votación de todos los países el campeón mundial, al que distinguiría con el trofeo internacional.

La estatua que se encuentra en el Cuartel General del Aire (con el número de inventario MILES EAS1-44) corresponde al trofeo de la Sección Nacional española y es una figura de bronce de 92 centímetros firmada por el escultor belga Godofroid Devrese.

Sobre la peana antes descrita, apoyada en unas elegantes nubes aparece el globo terráqueo con América del Norte y el Pacífico hacia delante, con los paralelos y meridianos, en cuyo centro está grabado «SPAGNE» en grandes letras.

Por encima sobrevuelan dos figuras aladas, la inferior femenina vestida con una larga túnica que representa la gloria (lleva en el regazo las coronas de laurel) apoya la rodilla sobre la tierra y con su brazo derecho extendido señala el camino al piloto, también alado, que se sujeta a ella.

Su título es *Las alas del hombre bajo las alas de la gloria*.

Esta escultura corresponde al Harmon Trophy de la Sección Nacional de España, idéntica a las de todas las Secciones Nacionales (cambiando el nombre del país). Mientras que los trofeos mundiales tienen otros modelos (todos aparecen impresos en los diplomas de concesión). Los mundiales fueron diseñados por la escultora georgiana princesa Roumanbona M'Divani.

El mundial de la Liga para aviador representa al as de la Primera Guerra Mundial Raoul Lufbery sujetando, con la mano derecha en alto, un biplano, junto a un águila que está a punto de iniciar el vuelo.

El femenino representa a una diosa alada acunando un halcón con alas extendidas.

El correspondiente a aeronautas (globos o dirigibles) consiste en cinco aviadores que sostienen el globo sobre sus hombros.

Los originales de los trofeos de aviador y aviadora fueron adquiridos en 1950 por la Smithsonian Institution al Clifford B. Harmon Trust (heredera de Clifford B. Harmon). La de aeronautas se había perdido en Alemania durante la guerra y se cree que fue vendida como chatarra; la encontraron en una chamarrería y posteriormente fue regalada a la Smithsonian en 1952.



Trofeo internacional Harmon en las vitrinas del Smithsonian (Foto Mirentxu de Haya Gálvez)

El Trofeo Harmon creó mucha confusión en las noticias de prensa, que pocas veces se molestó en diferenciar entre nacional o internacional o en las categorías de oro plata o bronce. Incluso podía ser oro nacional y plata internacional (como el caso de Jiménez e Iglesias). En los periódicos normalmente solo aparece «ha sido concedido el premio Harmon a...». Pero la escultura del trofeo no se entregaba, como queda patente en una entrevista al comandante Armijo de la que se hace eco el *Heraldo de Madrid* de 2 de mayo de 1927 en la que señala que al igual que en los premios Lafayette (diseñado por la misma escultora), en el trofeo se irán grabando los nombres de los ganadores de cada año. Mucho más lacónica es la noticia aparecida en *La Época* de 28 de enero de 1927 al señalar: «El aviador Peliétier d'Oisy, premiado: PARÍS

25. La Federación Internacional de Aeronáutica ha otorgado al aviador Pelletier d'Oisy el premio Clifford Harmon, consistente en 2.000 francos y una medalla de oro». Reduciendo el premio solo a su montante económico.

LOS HARMON Y LA L.I.A. EMPRENDEN SU ANDADURA

La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) se había fundado en Francia en 1905, siendo España, por medio del Real Aeroclub de España, uno de los países fundacionales. La F.A.I. tenía y tiene gran prestigio internacional, regulando la actividad aérea, premios, récords y competiciones. Tanto sus estatutos como decisiones se toman de forma democrática.

Por su parte la LIA, creada un par de décadas más tarde bajo el mecenazgo de Clifford Harmon, aun con apariencia democrática, estaba muy sometida a los criterios del mecenas. En 1926, recién creada la LIA, necesitaba expandirse, para lo cual inició un acercamiento a la Federación. Ambos organismos actuaban sobre la misma materia (la aviación), con puntos de coincidencia y también de conflicto. Concretamente en la reunión anual de la FAI de 1927 se tomó el siguiente acuerdo: «que el premio [de la Liga] se denominara Trofeo Harmon y llamar la atención a la LIA para que no actúe como poder deportivo». Una vez tomados esos acuerdos y acabada la reunión, todos los asistentes fueron invitados a cenar por el presidente de la Liga en su domicilio social, donde (sorpresivamente para el cte. Armijo, que no había sido previamente informado) se procedió a designar por votación al primer ganador del Trofeo Harmon, recayendo en el piloto francés Pelletier d'Oisy.

La elección tuvo mucha repercusión en España, ya que competía con Ramón Franco, que en ese momento era un héroe nacional y uno de los pilotos más famosos del mundo por su travesía del Atlántico Sur pilotando el Dornier Wall Plus Ultra, que relata en su libro *De Palos al Plata*³, pero antes de introducir las explicaciones que el Sr. Jacobo de Armijo y Fernández de Alarcón⁴, que fue el representante español en la reunión de la Federación y por lo tanto asistió a la cena, es preciso señalar que España no estaba adherida a la LIA y el nombre de Ramón Franco («el audaz», como le denominó la prensa) fue propuesto por la Sección de Países No Adheridos, dirigida por el comandante americano G. A. Polloc (que en la I Guerra Mundial luchó junto a la aviación francesa integrado en la Escuadrilla Lafayette). España no se adheriría formando sección hasta mayo de 1927, aunque con anterioridad el alto comisario en Marruecos había solicitado una sección para el Protectorado que nunca llegó a crearse.



La escultora Princesa M'Divani y Clifford B. Harmon posan con los trofeos Lafayette y Harmon (Foto Revista Aérea)

Siguiendo las explicaciones del señor Armijo⁵, sin quitar méritos a Pelletier, señala que tuvo una encendida discusión con los representantes franceses, que jugaban en casa (siendo Pelletier francés, celebrarse la reunión en París y tener la Liga allí su sede). Se consideró que «la aviación del porvenir tendrá que trazar en sus largos caminos del horizonte las garantías de la mayor seguridad, y sólo así se conquistará a los hombres de todos los pueblos civilizados y de todas las clases sociales». Con este criterio se descartaron los hechos puntuales como récords, velocidades extraordinarias o alturas y premiar los esfuerzos continuados para alcanzar un objetivo. El vuelo del Plus Ultra tenía muchas posibilidades de triunfar, pero solo había un representante español y tanto Francia como Inglaterra contaban con dos (el de la Liga y el de la Federación). A resultas de la votación final Ramón Franco recibió 9 votos, quedando en tercer lugar por detrás de Pelletier y del piloto inglés Allan Cobhan.

George Pelletier Doisy había realizado la ruta París-Tokio en 11 etapas, con un Breguet XIX (aunque la última etapa, por avería, la realizó en un Breguet XIV), tan solo era 1500 km más larga que la realizada por la Patrulla Elcano ese mismo año (hasta Manila), modificando la ruta seguida por los españoles del norte de África por una algo más segura atravesando Europa. Frente al premio de campeón mundial conseguido por Pelletier, Gallarza y Loriga, por la Patrulla Elcano, solo consiguieron las medallas de plata y bronce de la Sección Española.

Alan Cobhan durante el año 1926 acabó su vuelo de ida y vuelta Londres-Ciudad del Cabo y completó el Londres-Australia de ida y vuelta, ambos por escalas, con un De Havilland DH-50u. En años sucesivos seguiría realizando otros muchos raids de larga distancia, preferentemente a las colonias inglesas.

Sobre la elección y el anuncio del ganador, es significativa la carta que el señor Armijo envía a Clifford Harmon que transcribo:

«Muy señor mío: En estos últimos días se ha ocupado la prensa, comentándolo de diversas maneras, de la adjudicación al piloto francés Pelletier d'Oisy, del título de Campeón Mundial de Aviación.

Como delegado del RACE en la FAI, formé parte del jurado que examinó los méritos de los aviadores propuestos, y me interesa poner a usted al corriente de los sucedido.

En primer lugar, la adjudicación del título de Campeón Mundial al ganador del premio donado por el presidente de la Liga Internacional de Aviadores, M. Clifford Harmon, fue negada por la FAI considerando la dificultad de contrastar los méritos para dicho título, y en todo caso solamente a la FAI, único poder deportivo reconocido en materia de aviación, correspondía su adjudicación.

En vista de lo anteriormente expuesto se acordó designar a este premio con el nombre de Trofeo Harmon, siendo aceptado por la F.A.I., lo que no le impidió comunicar a la prensa de todos los países la adjudicación del Campeonato del Mundo a Pelletier.

Y, por último, quisiera hacer constar que en la reunión celebrada para designar el ganador del Trofeo, por la forma en que ésta fue convocada, un poco por sorpresa, era yo el único representante español, de los quince miembros que formaban la misma; y, habiendo sido aquel por votación, puede claramente comprenderse el porqué de que nuestro glorioso compatriota Franco no fuese elegido.

Rogando me perdone haber molestado su atención con estas líneas, que no tienen otro objeto que poner las cosas en su punto, queda de usted afectísimo seguro servidor que estrecha su mano, Jacobo de Armijo, capitán aviador, vocal de la comisión de Aeronáutica del RACE.»

Es significativo que tanto la LIA como los trofeos Harmon estaban naciendo y requerían una puesta en escena al nivel

de lo que quería ser como se deduce en el artículo de *La Nación* titulado «Una alta distinción». El Trofeo Harmon para el comandante Franco» que trata de la entrega del premio de la Sección de Estados Unidos por el presidente (de EEUU) Calvin Coolidge con la presencia de Mr. Harmon a Mr. Shirley J. Short, destacado piloto del cuerpo de correos; se incluye una fotografía del acto y al final de la noticia se dice: «Sabemos que el deseo de los Estados Unidos sería que se entregara el trofeo al comandante Franco, por la alta mediación de S.M. el rey, o por el presidente del Consejo de Ministros, general Primo de Rivera, como lo están haciendo los reyes de Italia, Bélgica y Dinamarca a los ganadores del trofeo en sus respectivos países. Caso de hacerse así en España, el propio Clifford B. Harmon vendría a Madrid para traer el trofeo personalmente».



Entrega de trofeos del año 1926 con el rey Alfonso XIII y M. Harmon (Foto revista *Aérea*)

La entrega de trofeos en España se celebró con el oropel deseado por la LIA; se hizo coincidir con la inauguración de la línea aérea Sevilla-Lisboa-Madrid de la Unión Aérea Española, el 29 de abril de 1929 en Tablada, con asistencia de los reyes, el príncipe de Gales y el príncipe Jorge, los infantes don Carlos, doña Luisa, don Alfonso de Orleans, doña Beatriz y doña Isabel Alfonso; el general Primo de Rivera y todos los ministros de la Corona; el Cardenal Arzobispo de Sevilla, el jefe superior de Aeronáutica, coronel Kindelán, y otras muchas autoridades, pilotos españoles venidos en vuelo desde Cuatro Vientos y numeroso público.

Comenzó el acto con la bendición por el cardenal arzobispo del «Sevilla», el Junkers trimotor que realizaría la ruta. A continuación, doña Pilar Primo de Rivera y Sanz de Heredia, hija del presidente del Consejo de Ministros, como madrina de la ceremonia, rompió una botella de jerez atada con una cinta en el aparato, a modo de inauguración.

El Junkers, pilotado por don José Ansaldo, su hermano don Francisco, el jefe de la expedición, señor Moreno Caracciolo, el marqués de Quintanar y el señor Martínez Barbadillo, despegó rumbo a Lisboa.

Cuando el rey acabó de pasar revista a las tropas se encaminaron a un hangar preparado para la ocasión, donde el señor Harmon hizo entrega a su majestad Alfonso XIII de la medalla de oro de la LIA, honor que hasta ese momento solo se había concedido al rey Alberto I de Bélgica (presidente de la Liga). Acto seguido puso en manos del rey el trofeo, que este entregó al comandante Franco, el héroe del Plus Ultra; a continuación, entregó a Ruiz de Alda la medalla de oro. Quedando depositadas en Tablada las medallas de plata y bronce concedidas a Gallarza y Loriga por no haber asistido estos al acto.

Solo he encontrado un par de fotografías del acto de entrega y a pesar de su mala calidad se distingue claramente que el trofeo es diferente al que se encuentra en el Salón de Honor del Cuartel General del Aire; representa a unos hombres levantando una esfera con alas de la misma escultora georgiana y tiene algo de similitud con la actual copa del mundo de futbol; la escultora titula la estatua de 1925 como *Trofeo de Aviación* (en una foto de la revista *Aeroplano* la identifican como Trofeo Lafayette). Es un síntoma de los inicios de la LIA, donde todavía no tendrían todos los modelos de esculturas-trofeos. En una entrevista concedida posteriormente por Ramón Franco a la revista *Alrededor del Mundo* en su casa de la Guindalera (Madrid) aparece una fotografía del trofeo recibido y es un esbozo en peor calidad del original. En las fotografías de actos de entrega en diversos países en 1929 aparecidos en la prensa internacional es siempre el mismo modelo.

Para finalizar con los premios de 1926, cabe señalar que esa tarde el comandante Franco, genio y figura, llevó a los toros al señor Harmon.

Posteriormente el presidente de la Liga se desplazó a Madrid, donde fue agasajado por pilotos y representantes de la aeronáutica y se creó la Sección Española de la Liga Internacional, siendo el país n.º 17 en adherirse.

AÑOS SUCESIVOS

En los premios de 1927, la Sección Española eligió al comandante Llorente, jefe de la Patrulla Atlántida, por el vuelo realizado en tres hidroaviones Dornier con motor Rolls-Royce. Partiendo de Melilla bordearon el continente africano hasta llegar a Santa Isabel, Fernando Poo y Bata en la Guinea Española, con el fin de llevar un cariñoso saludo de la patria. En total recorrieron, entre ida y vuelta, 13.932 km y, como misión científica, aportaron infinidad de fotografías del recorrido. El vuelo recibió muchos elogios del mundo aeronáutico y la prensa internacional, valorándose ser una patrulla militar, sometida a una disciplina a fin de realizar un programa previamente establecido para todas las etapas del trayecto y no atendiendo a la libre voluntad de cada piloto.



Rafael Llorente Sola junto a su avión el Valencia, mientras se repara una avería. Probablemente en la playa de Agra de Cinta al sur de Villa Cisneros. (Foto AHEA)

Volvió a haber votaciones en París y quedó segundo del trofeo Internacional. Esta vez por detrás de Lindbergh, que había realizado el formidable vuelo en solitario y sin escalas desde Nueva York a París en el *Spirit of St. Louis* en 33 horas y 32 minutos, por el que todos los periódicos le llamaban «tonto» antes de emprenderlo para, después, alzarle a los altares de la gloria.

En ese momento debió recibirse la estatua que actualmente está en el Cuartel General porque España ya tenía su pro-

pia sección en la LIA y aparecen grabados los nombres de los pilotos ganadores de los años 1926 y 1927.

El proyecto más ambicioso de 1928 y que indiscutiblemente habría ganado el premio de la Sección Española fue la vuelta al mundo en Super Wall que intentó Ramón Franco con Gallarza (al año siguiente se volvió a autorizar), pero fracasó. Tampoco se logró el récord mundial de distancia que intentaron Jiménez e Iglesias, debido a una tormenta de arena que les hizo tomar tierra en Nassiryha, entre Bagdad y Basora; de todas formas, con veintiocho horas de vuelo y 5.100 km recorridos (su descripción suele estar incluida junto a la del vuelo del Jesús del Gran Poder a través del Atlántico de los mismos pilotos), era muy superior a otros vuelos del año como la vuelta al Mediterráneo Madrid-Jerusalén y regreso de Riaño y Roa, la vuelta a Europa en avioneta de Haya y Orgara, o la vuelta a España realizada con navegación radiogoniométrica (lo normal hasta esos años era la navegación a la deriva o astronómica), que realizaron Pedro Tauler y Carlos de Haya en tres días. El premio de la Sección Nacional se otorgó a Jiménez por el vuelo hacia oriente (el Trofeo Harmon y la inscripción se concedía al piloto, aunque el navegante igualmente recibía la medalla).



Ceremonia en Sevilla del bautizo del Jesús del Gran Poder. El rey observa la cabina en presencia de Jiménez e Iglesias y más alejados la reina, el infante de Orleans y Kindelán. (foto AHEA)

La aviación y los grandes vuelos en estos años eran seguidos con interés por la prensa de todo el mundo; por supuesto en España los vuelos de compatriotas contenían más información, alabanzas y entrevistas; de los extranjeros, las noticias solían ser breves reseñas, pero a cualquier parte del mundo, a las metrópolis y a las colonias, llegaban los ecos de los grandes raids.

Un caso especial fue el de Ferrarin y Del Prete en su vuelo transatlántico, desde Roma a Touros (Brasil), en un Savoia-Machetti S.64, los días 4 y 5 de julio de 1928, en el que batieron el récord mundial de distancia en línea recta (Ferrarin ya había sorprendido al mundo en 1920 con el vuelo por etapas desde Roma a Tokio junto con Guido Masiero). Al salto del Atlántico, *La Vanguardia* escribe notas los días 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, etc. de julio y agosto. Incluyendo (al igual que *ABC*) un extenso informe del vuelo. En sucesivas coberturas relató la salida de Roma, las informaciones recibidas de las estaciones por donde va pasando⁶, los problemas del aterrizaje por falta de combustible (el vuelo estaba programado a Natal), lo que comentan los embajadores, cómo informaron a Mussolini, el permiso que solicitaron para volver en vuelo (que no pudo realizarse por el accidente que costó la vida a Del Prete) y un largo etcétera.

En otros casos, las informaciones se publican cuando el raid pasa por España, como para lady Bailey el *ABC* del 26 de diciembre de 1927 publica: «Las Palmas. 25/10 mañana. Llegó a Villa Cisneros y salió para cabo Jubby la avioneta tripulada por la aristocrática aviadora inglesa lady Bailey, que

ha hecho sola el recorrido Londres-París-Alejandría-Mongolia-Elisabethville-Dakar-Prt Etiene. El Gobernador de Villa Cisneros dispuso que un aparato escoltase a la avioneta hasta Rio de Oro, en donde la aviadora inglesa fue recibida con gran entusiasmo. Después fue a cabo Jubby, siendo escoltada por aviones militares españoles. Más tarde siguió a Casa Blanca».

Estas escoltas, los recibimientos entre pilotos, la camaradería independientemente de la nacionalidad (incluso sexo) era el espíritu que quiso fomentar la LIA entre todos los pilotos del mundo.

Posteriormente, el *ABC* del 5 de enero de 1928, con motivo de la escala en Barcelona, publica: «El vuelo, en avioneta, de lady Bailey: Barcelona 4. 12 noche. Mañana saldrá de Barcelona lady Bailey, que llegó ayer en una avioneta, procedente de Alicante. Lady Bailey inició su viaje en Londres, y desde allí se ha dirigido al valle del Nilo y cabo de Buena Esperanza, para regresar, por la costa occidental de África, Guinea, Fernando Poo, España y Francia, a Londres».

En 1928 también se concedió una medalla extraordinaria Harmon (no el trofeo) a Juan de la Cierva, aunque no se le impuso, al igual que a Ignacio Jiménez, hasta el acto que se celebró en Barajas en 1934. Durante estos años la relación del señor Harmon con España es escasa y no vuelven a aparecer fotografías de él hasta 1934.

Si en 1927 la entrega de premios había sido presidida por el rey Alfonso XIII, en el 34, la presidió Niceto Alcalá Zamora, presidente de la Republica. Al igual que la vez anterior se había aprovechado un acto aeronáutico, la inauguración de la línea Sevilla-Lisboa, en el 34 se hizo coincidir con un homenaje al inventor del autogiro Juan de la Cierva y un concurso de aviación.

La Republica seguía interesada en mostrarse ante la ciudadanía y el mundo con actos impresionantes y el señor Harmon era uno de esos personajes reconocidos mundialmente.

Al principio dije que la prensa irradiaba mucha confusión sobre los premios Harmon, esta desinformación se hace patente en las noticias del día del 15 de febrero de 1934 sobre un evento complejo en el que se rendía un homenaje al señor La Cierva, se presentaba su nuevo modelo de autogiro C-30 traído desde Inglaterra, se realizaba un concurso de acrobacia con sus correspondientes trofeos y se entregaban, entre otros, los premios Harmon de cinco años más la medalla extraordinaria concedida a La Cierva en 1928, que fue lo más repetido en las noticias. Las crónicas, recogidas en infinidad de periódicos, son de lo más contradictorias (sorprendentemente la *Revista de Aeronáutica* no se hace eco de este evento que los demás periódicos señalan como «fiesta de la aviación»).

En lo posible he seguido la versión de *El Sol* (en el que colaboraba el capitán Cipriano Rodríguez, que participó en los actos). La cabecera dice: «EN EL AEROPUERTO CIVIL DE BARAJAS- Ante 50.000 espectadores se celebró la fiesta de la aviación organizada en honor del genial inventor del autogiro, Sr. Cierva - Entrega de recompensas a nuestros más destacados aviadores - Sentido homenaje a la memoria de Barberán y Collar». Informa el texto de la llegada del presidente de la Republica, al que esperaban el jefe del Gobierno, Sr. Lerroux, diversos ministros, Alcalde de Madrid, autoridades, políticos de la oposición, jefes de la aeronáutica militar y civil, Sres. Pastor y Álvarez-Buylla, prensa y mucho público.

El presidente de la Republica, recibido con los acordes del himno nacional, saludó a los que le esperaban y se dirigió a la terraza del Avión Club desde la que se dominaba el campo de aviación y comenzaron las pruebas de precisión de aviones de turismo, para las que se había instalado en medio del campo una letra «T» de tela; la prueba consistía en tomar tierra lo más cerca posible de esta. La ganó el aviador militar Sr. Gómez del Barco, que lo hizo completamente encima de la «T» (0 metros).

La prueba de acrobacia fue el segundo número del festejo, participaron tres pilotos (todos militares), lo ganó el teniente Carlos Ferrandi, de la escuadra de Barcelona.



Dos autogiros vuelan en formación sobre el aeropuerto de Barajas (foto ABC)

El punto fuerte del festival fue la exhibición del nuevo autogiro C.30, fabricado en Inglaterra y traído en vuelo por el inventor. Pilotado por el Sr. La Cierva despegó y recorrió el aeródromo de extremo a extremo, «recorriéndolo después tan lentamente que pareció que quedaba suspendido en el espacio». Evolucionó en todas las direcciones, el Sr. La Cierva demostró plenamente su pericia y las excepcionales condiciones de seguridad de su aparato. Hizo pasadas ante el público a velocidad extraordinaria y otra con el motor casi parado. Demostró la facilidad de ascenso y descenso del autogiro. Seguidamente voló en formación con el autogiro de la Aviación Militar pilotado por el capitán Cipriano Rodríguez. Para acabar, «hizo una de esas sorprendentes tomas, en que el aparato parece quedar clavado en la tierra». Al abandonar el aparato, el inventor recibió una gran ovación y la felicitación de las autoridades.

Inmediatamente comenzó la exhibición de vuelos en formación de una escuadrilla de caza de Getafe. Mientras se desarrollaban los vuelos de la escuadrilla se realizó la entrega de trofeos en la terraza del Avión Club, donde estaba el presidente de la República con los miembros del Gobierno. Primero las copas de plata a los ganadores de los concursos. Se siguió con la imposición de la medalla de oro de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) al Sr. La Cierva que había sido concedida al inventor en la asamblea de 1933 celebrada en El Cairo, pero como no pudo asistir fue recogida por el delegado español (Sr. Barrón) que trajo la medalla a Madrid. Se continuó con los trofeos Harmon. En una mesa instalada en la terraza se colocó el trofeo (que por las fotos es el que actualmente está en el Salón de Honor) y las diferentes medallas. Al Señor La Cierva se le entregó la medalla extraordinaria Harmon concedida en 1928.

El capitán Jiménez no pudo asistir al acto⁷ y en su nombre recogió los trofeos de 1928 (que señalé antes) y de 1929 el



Acto de entrega de trofeos en la terraza del aeropuerto de Barajas. El presidente Niceto Alcalá entrega el diploma a La Cierva, Harmon de espaldas y Lerroux junto al trofeo de frente. (Foto Blanco y Negro)

cap. Iglesias, que le había acompañado como navegante en ambos vuelos. En 1929 atravesaron el Atlántico Sur en avión terrestre con su vuelo Sevilla-Bahía para, posteriormente hacer un recorrido por Sudamérica y Centroamérica. Los herederos de Iglesias posteriormente donarían este trofeo al Museo del Aire, que resultó ser la medalla de plata del trofeo mundial de pilotos. En las votaciones de París, España había conseguido dos segundos premios y un tercero en cuatro años.

Ese año había ganado las votaciones de la LIA Dieudonné Costes, que siendo piloto de la Latécoère en la línea postal Toulouse-Casablanca había volado repetidamente sobre España; en 1926 batió el récord de distancia, junto con Le Brix, como parte del vuelo París-India-París; en el 27 y 28 dio la vuelta al mundo en un Breguet XIX con motor Hispano (el Pacífico lo hizo embarcado), atravesando en vuelo el Atlántico desde Senegal a Bahía. El trofeo de 1929 lo recibió por el nuevo récord de distancia, junto con Bellonte, en el vuelo París-Quinhai (Manchuria). Al año siguiente lo volvió a recibir por la travesía del Atlántico Norte en dirección oeste París-Nueva York, con los vientos en contra.



Medalla de plata internacional concedida a Iglesias (actualmente en Museo del Aire)

El trofeo de aviadoras correspondió a Winifred Spooner, la única mujer inglesa que trabajaba como piloto profesional. Fue la primera mujer en competir en la carrera aérea de la Copa del Rey y ganar el Trofeo Siddeley. Se hizo famosa participando en el Challenge International de Tourisme y otras carreras, compitiendo con hombres y obteniendo buenos puestos.

En Barajas, la entrega continuó con los premios de 1930 y 1931 que fueron ganados por Haya, ambos con la misma tripulación: capitán Cipriano Rodríguez (cariñosamente conocido como Cucufate) y teniente Carlos de Haya, volando en el mismo avión: el Breguet XIX Bidón 12-71. Los recogió Rodríguez por ausencia de Haya. El primer año por conseguir los tres únicos récords mundiales homologados por la FAI que ha tenido España. El de velocidad en circuito cerrado⁸ de 5.000 Km. que establecieron el 8 de octubre después de volar 25 horas y 16 minutos, a una media de 193 km/h, superando el anterior de Girier y Weis de 188,097 km/h. El 11 de octubre batieron el de 2.000 km con 500 kg de carga, que al ser homologados los 250,408 km/h. conseguidos, igualmente superó al establecido para 2.000 km sin carga. Por lo tanto, tres récord en dos vuelos con Haya de piloto y Rodríguez de navegante. El segundo Harmon por el vuelo directo Sevilla-Bata sin escalas (y sin ayudas a la navegación por no existir), de 4.312 km de distancia, sobre las aguas del Estrecho, la cordillera del Atlas, atravesando el desierto del Sahara de noche (con navegación a la estima, pues la niebla impedía ver las estrellas), siguiendo sobre las selvas del Níger y aterrizando en Bata el día de Navidad, después de 27 horas y 12 m de vuelo para llevar un mensaje de que la patria estaba cerca y se acordaba de sus súbditos.



Diploma de la L.I.A. concediendo el Trofeo Harmon de 1931 al tte. Haya. Obsérvense los dibujos de las diferentes categorías del trofeo

En este punto tengo que señalar que hay un error en la fecha grabada en la segunda medalla por «el vuelo a Bata»; en la medalla, actualmente en el Museo del Aire por donación de la familia, figura 1932, mientras que el vuelo fue realizado en 1931, fecha que figura en el diploma de concesión, confirmado por la carta, en francés, que recibió Carlos de Haya firmada por Clifford Harmon el 23 de marzo de 1932 en la que le comunica: «vous a désigné comme lauréat de la Section Espagnole pour 1931» (os ha nombrado laureado de la Sección Española de 1931).

El último trofeo entregado correspondió a 1932 y fue para el piloto civil Fernando Rein Loring (que tampoco pudo asistir a la entrega debido al reciente fallecimiento de un hermano) por su vuelo por etapas en avioneta Madrid-Manila siguiendo la ruta de la Patrulla Elcano⁹, recogiendo el diploma y la medalla el director de la aeronáutica civil, Sr. Álvarez-Buylla.

Otras dos medallas fueron entregadas al cte. Llorente por sus trabajos en la información militar de aviación y al cte. Armijo, director del aeródromo civil de Barajas y que fue el fundador y mantenedor de la Sección Española de la LIA. En sus palabras, solicitó un recuerdo muy especial para los heroicos aviadores españoles Barberán y Collar, que fallecieron en el vuelo España-México y solicitó que les fuera concedido el Trofeo Harmon que en esas fechas se debatiría en París.

Con esto acaban las crónicas de los periódicos, pero es necesario hacer algunos comentarios.

El primero es el dominio inicial de la Aeronáutica Militar (tendencia similar a la de otros países), con aviones potentes como el Wall y el Breguet XIX, aunque con el último caso para Rein Loring, se presenta una tendencia de cambio hacia avionetas pequeñas y manejables, al igual que en el resto del mundo. Realizó el raid Madrid-Manila dos veces, la primera en 1932 con una avioneta española (la Loring EII, con motor Kinner de 100 c.v.), la segunda en 1933 con una avioneta de fabricación inglesa: Comper Swift, equipada con motor Pobjoy. Por este segundo vuelo no obtuvo el Harmon, que consiguió Barberán.

El segundo comentario es que en todo el acto de Barajas ni se entrega ninguna medalla ni se nombra a ninguna aviadora. La aviación española femenina de esos años era prácticamente anecdótica; ninguna aviadora española podía compararse, ni de lejos, en fama –por ejemplo y por seguir con las aviadoras que fueron ganando el trofeo– con Amelia Earhart, que en 1932 volvió a cruzar el Atlántico, esta vez en solitario, desde Harbour Grace (pasando por Terranova y Labrador) a Gran Bretaña en un Lockheed Vega, pero España también tuvo pioneras destacadas que podrían haber sido citadas por la Sección Española¹⁰, como Mari Pepa Colomer o Concepción Ambrosio.

El tercero y último es una pregunta: ¿Por qué no se grabaron los nombres de los ganadores de esos años?, que trataré de resolver más tarde.

Para el año siguiente 1933, la Sección Española eligió a Barberán por su travesía del Atlántico Central con el Cuatro Vientos, en la que perdió la vida junto a Collar. En la Liga Internacional quedó el segundo, por detrás del piloto americano Wiley Post, el primero en completar la vuelta al mundo por etapas, en vuelo y en solitario, invirtiendo 7 días, 18 horas y 49 minutos.

El premio de 1934 lo obtuvo el piloto civil catalán D. Ramón Torres, uno de los grandes vuelos de la aviación española menos conocidos, con una Potez-43. En noviembre del 34 recorrió la costa occidental de África, pasando por las



Rein Loring junto a su avioneta Loring EII con la que realizó su primer vuelo a Manila (Foto AHEA)

colonias españolas, Dakar, la selva del Senegal, el alto Níger, Tombuctú, cruzó el centro del Sahara (tomó en "Bidón 5") y regresó a España por Melilla. Se hizo entrega del Trofeo Harmon en un solemne acto de la LIA que se celebró en Barajas, presidido por Jacobo Armijo.

El trofeo de la Sección Española de 1935 lo obtuvo D. Ignacio Pombo, con la avioneta Santander (Eagle 2) por su vuelo Santander-México por etapas. Es un vuelo muy conocido, con infinidad de contratiempos y con un seguimiento mundial debido al morbo de la prensa del corazón diciendo que el Sr. Pombo iba a Ciudad de México a pedir la mano de su novia. Los objetivos se cumplieron.

Al contemplar en el Museo del Aire el Breguet XIX Jesús del Gran Poder con el que Jiménez e Iglesias atravesaron el Atlántico junto a la minúscula avioneta Santander, en la que Pombo lo cruzó cinco años después, nos podemos dar cuenta de lo que avanzaba la aeronáutica en estos años.

En 1936 se realizaron varios vuelos interesantes de pilotos civiles, tal vez el más espectacular fue el de Ramón Torres junto a Rexach, que tras participar en el «raid sahariano» que finalizaba en Gabes (Túnez), continuaron por el norte de África hasta El Cairo, Oriente Medio, Alepo, Constantinopla y vuelta por Europa hasta Barcelona, donde llegaron el 10 de julio. Cuando correspondió elegir los premios de 1936 (en 1937), España estaba dividida por la guerra y no hubo ninguna propuesta. Con la guerra mundial, el aislamiento y los cambios que se producían en la LIA, nunca más volvió a realizarse ninguna propuesta española.

Para acabar estos años no quisiera dejar de nombrar los premios internacionales de pilotos concedidos al italiano Ítalo Balbo o al inglés Charles W.A. Scott, a la francesa Maryse

Hiltz o a la inglesa Jean Batten. No he hablado de los ganadores del Harmon para aeronautas de los que tengo que destacar los cinco trofeos ganados por Hugo Eckener como comandante del Garf Zeppelin, lo que obligó a separar en los últimos años el correspondiente a globo esférico del concedido a pilotos de dirigibles. Finalmente, como aeronata, merece una mención especial la americana Jeannette Piccard, que obtuvo el trofeo de globo esférico (competición conjunta de hombres y mujeres) con su vuelo hasta la estratosfera en 1934.



Guasch junto a su avioneta en fotografía de La Vanguardia.

GANADORES TROFEO HARMON 1926-1935

AÑO	MUNDIAL AVIADOR	AVIADORA	AERONAUTA	ESPAÑA
1926	PELLETIER D'OISSY Francia	No entregado	UNBERTO NOBILE Italia	RAMÓN FRANCO
1927	CHARLES LIMBERGH EE.UU.	MARY BAILEY Reino Unido	CHARLES ROSENDAH EE.UU.	RAFAEL LLORENTE
1928	ARTURO FERRARIN Italia	MARY BAILEY Reino Unido	HUGO ECKENER Alemania	IGNACIO JIMENEZ
1929	DIUDEME COSTES Francia	WINIFRED SPOONER Reino Unido	HUGO ECKENER Alemania	IGNACIO JIMENEZ
1930	DIUDEME COSTES Francia	AMY JOHNSON Reino Unido	HUGO ECKENER y WARD VAN ORMAN (globo esférico) Suiza	CARLOS DE HAYA
1931	ITALO BALBO Italia	MARYSE BASTIE Francia	HUGO ECKENER y AUGUSTE PICCARD (globo esférico) Suiza	CARLOS DE HAYA
1932	WOLFGANG VON GRONAU Alemania	AMELIA EARHART EE.UU.	AUGUSTE PICCARD y EMST LEHMANN (dirigible) Alemania	FERNANDO REIN LORING
1933	WILEY POST EE.UU.	MARYSE HILTZ Francia	THOMAS SETTLE (g.e.) EE.UU. y HUGO ECKNER	MARIANO BARBERÁN
1934	CHARLES W.A. SCOTT Reino Unido	HÉLÈNE BOUCHER Francia	EMST LEHMANN y JEANNETTE PICCARD (g.e.) EE.UU.	RAMÓN TORRES
1935	EDWIN MUSICK EE.UU.	JEAN BATTEN Reino Unido	ORVIL ARSON (g.e.) EE.UU. Y HANS VON SCHILLER (d.) Alemania	IGNACIO POMBO

DECLIVE DE LA LIGA INTERNACIONAL DE AVIADORES

Primero la guerra española y después la mundial, acabaron con el sueño de fraternidad entre todos los pilotos del mundo, que era el sueño del fundador de la L.I.A. Clifford Harmon.

Al acabar la Primera Guerra Mundial Harmon, había propuesto la formación de un solo ejército del aire con pilotos de todas las nacionalidades como garantía para preservar la paz; su idealismo no triunfó, la II Guerra Mundial dejó a un Harmon enfermo, recluido en un hotel de Cannes, donde moriría en 1945. Con él, sin su mecenazgo, desapareció la L.I.A., que había fundado y sostenía. Dejó un fideicomiso para que los premios Harmon continuaran y aunque hubo demandas de los herederos, tras varios juicios el fideicomiso continúa.

En los años de la guerra mundial no se concedieron trofeos, en los tres posteriores (1945 a 1948), la Sección Estadounidense de la Liga otorgó el Trofeo Internacional de Aviadores a tres líderes estadounidenses que no fueron reconocidos por las otras Secciones Nacionales que subsistían. Esta situación dio lugar a muchos litigios y descalificaciones, donde buenos abogados ganaban el premio. En 1949 dejaron de concederse los premios de las Secciones Nacionales y en 1967, salvadas algunas desavenencias, se creó un nuevo galardón para astronautas.



Anverso y reverso de la medalla entregada a Mariano Barberán. (Foto realizada por Ángel Mayoral en el Museo del Aire)

Actualmente el premio se sigue concediendo por la Asociación Nacional Aeronáutica de los EE.UU. y aunque entre los premiados figuran magníficos pilotos, es un gran monólogo de americanos, con algunas excepciones inglesas y rusas muy discutidas.

El espíritu del Trofeo Harmon se fue con su fundador.

UNO DE LOS NUESTROS

Mirentxu de Haya me proporcionó la fotografía de una pequeña placa de 10 x 6,5 cm que entregaron a su padre¹¹. En la parte delantera nombra miembro de honor de la Liga al tte. Carlos de Haya y González, en un texto en francés que traducido sería:

MIEMBRO DE HONOR

LIGA INTERNACIONAL DE AVIADORES

TTE CARLOS DE HAYA Y GONZÁLEZ

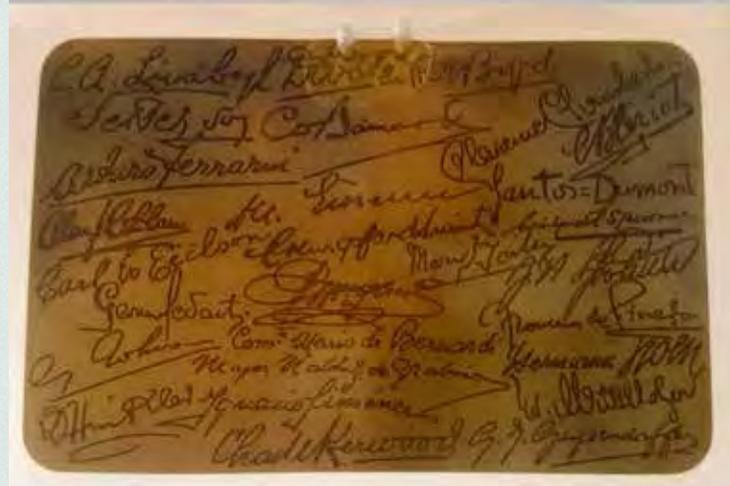
EN RECONOCIMIENTO DE SU CONTRIBUCIÓN AL
DESARROLLO DE LA AVIACIÓN Y DE SU CONSIDERADA
COOPERACIÓN CON LA LIGA INTERNACIONAL DE
AVIADORES Y A LA PAZ UNIVERSAL

(firma autógrafa) PRESIDENT

FIRMANTES DE LA PLACA

- Carles A. Lindbergh
- Dieudonné Costes
- Richard E. Bird
- Clarence D. Chanberlin
- Cd Barnard
- Louis Bleriot
- Arturo Ferrarin
- Hugo Eckener
- Alberto Santos Domont
- Alan J. Cobhan
- Carl Eielson
- CharlesKingford-Smit
- Winifred e. Spooner
- Mary R. Bailey
- James H. Doolittle
- Francesco de Pinedo
- Mario de Bernardi
- Amy Johnson
- Major Von Grabow
- Hermann Koehl
- Walter Mittelholzer
- Ignacio Jiménez
- Charles Kerwood
- G.J. Geysendorffer

En la parte trasera aparecen las firmas autógrafas de muchos pilotos (los más famosos de la época) empezando por Limbergh y finaliza con G. J. Geysendorffer. En total contiene 28 firmas, de las que Julián Oller ha identificado 24.



Haz y envés de la placa entregada a Haya. (Foto realizada por Ángel Mayoral en el Museo del Aire)

En la placa se está dando la bienvenida a Carlos de Haya a un selecto club de pilotos de los que a muchos he ido nombrando en este artículo, como Lindbergh, Costes, Ferrarín, Cobhan, Mary Bailey, Amy Johnson, Eckener y Jiménez. Otros dos, Santos Dumont y Bleriot, son dos de los pioneros más reconocidos por sus aviones, el primer vuelo en Europa y la primera travesía sobre el Canal de la Mancha.

De los demás, su vida y hazañas necesitarían un libro para cada uno, aunque se les recuerda especialmente por algo concreto, como a Bird, con sus vuelos sobre ambos polos; Chanberlin con los récord, raids y la travesía del Atlántico; Barnard y su vuelo desde Inglaterra a Karachi; Eielson como correo postal en Alaska y el vuelo desde EE.UU. a Europa por el océano Polar Ártico; Kinfford con el primer vuelo sobre el Pacífico entre EE.UU. y Australia, en ambas direcciones; Pinedo con el vuelo de Italia a Melbourne; Doolittle se haría más famoso durante la II Guerra Mundial, pero en los años 20 y 30 era muy conocido por ostentar el récord transcontinental y haber ganado infinidad de carreras de avión; Bernardi con los increíbles récords de velocidad y sus películas; Koehl, que igualmente atravesó el Atlántico Norte en el 28; Millelholzer y sus vuelos a través de África, y Geysendorffer por sus vuelos a las Islas Orientales Holandesas.

Destacados pilotos de todos los países: franceses, ingleses, americanos, alemanes, italianos, austriacos, australianos, holandeses, españoles..., la unión que había deseado el Sr Clifford. Sus gestas llenaron las páginas de los diarios de aquellos finales de los años veinte y principios de los treinta. Se habla de los locos años veinte, cuando acabada la Primera Guerra Mundial se hicieron populares, especialmente en el mundo anglosajón, las carreras de aviones, las exhibiciones a cual más peligrosa, los raids de larga distancia, la fiebre de los récords. Los mecenas patrocinaban vuelos a lugares lejanos por el placer de figurar en los periódicos y continuaron los premios por logros nuevos. Los pilotos con su de-



Carlos Haya y Cipriano Rodríguez en la cabina del 12-71 en el viaje a Guinea. (Foto AHEA)

terminación y su pericia descubrieron rutas, recorrieron con sus (precarios) aviones todo el espacio de la tierra y el mar; muchas veces no lo lograron e incluso sufrieron accidentes o lo pagaron con la vida.

Para entender la épica de estos vuelos es imprescindible pensar en el año en que se realizaron, pues en poco tiempo mejoraron los modelos, las ayudas a la navegación, los apoyos. Hace un momento he hablado del vuelo directo Sevilla-Bata de Haya y Cipriano Rodríguez de diciembre de 1931. En enero del 36 (cuatro años después) Lorenzo Richi realizó un vuelo, por etapas, desde Madrid a Bata, en un GP (Gil y Pazo). El vuelo fue muy accidentado, pero lo que quería destacar es que en el desierto tomó tierra en "Bidón 5" (en el sur del Sahara francés), es decir estaban apareciendo estaciones de servicio para prestar apoyo a las aeronaves en rutas ya establecidas o que se encontraban en estudio: la aviación se asentaba a pasos agigantados.

En el Museo del Aire también hay otra placa de este tipo adquirida en 1997 a los herederos legales de Mariano Barberán, en peor estado de conservación. Las firmas de todos los pilotos son exactamente iguales a los que figuran en la placa de Haya.

LOS AÑOS NO ESCRITOS EN EL TROFEO

Como indiqué antes, solo aparecen escritos los nombres de los dos primeros pilotos ganadores seguidos de muchos años en blanco; desconocemos por qué dejaron de grabarse... porque se olvidaron, no encontraron el artesano adecuado, no tenían fondos para hacerlo, desidia, o debido a lo que ocurrió en la entrega de trofeos celebrada en Barajas en febrero de 1934.

Se supone que el Sr. Armijo, presidente de la Sección Española de la LIA (y director del aeropuerto de Barajas), habría preparado meticulosamente los actos teniendo en cuenta las autoridades que iban asistir, incluso, al ser conocidos de antemano los nombres de los ganadores de años anteriores, en el trofeo deberían de estar cincelados sus nombres con anterioridad; igualmente sabría de antemano que ninguno de los premiados iba a asistir al acto para recoger sus trofeos (en la prensa solo se da una explicación plausible para el caso de Rein Loring: por el reciente fallecimiento de un hermano. De los aviadores militares, de uno se dice que no se encuentra en Madrid y del otro nada). Es improbable que dejaran de asistir por no coincidir con Mr. Harmon. Más probable parece que la protesta fuera contra alguna decisión del Gobierno, del ministro de la Guerra o del mismo jefe de la Aeronáutica Militar, que se vería obligado a informar de las causas de las ausencias a sus superiores¹².

Lo cierto es que el Sr. Armijo, que había preparado el acto con ilusión, que había defendido durante años a los pilotos españoles en las reuniones de París (en especial a los que



Peana del Trofeo Harmon del Salón de Honor donde se aprecian los años en blanco

ahora le fallaban) y recibía al mecenas de la Liga, se encontró el acto deslucido por la ausencia de todos los ganadores y pudo decidir «olvidar» la grabación de los nombres de los campeones que no asistieron, pero esto son solo conjeturas, lo único seguro es que los años quedaron en blanco.

IMPRONTA DE AVENTUREROS

Generalizando sobre los ganadores, hay que diferenciar los pertenecientes a países mediterráneos (Italia, España y parte de Francia), en que los vuelos espectaculares fueron apoyados directamente por el Estado (con pilotos y aparatos), de los del mundo anglosajón, realizados por pilotos particulares que tenían patrocinadores y mecenas, donde los pilotos destacados vivían de estos patrocinios, de los premios y de los populares «circos volantes» donde se realizaban para el público ejercicios de alto riesgo como carreras a ras de tierra, acrobacias increíbles o pilotos caminando sobre las alas.

El caso de Francia es diferente, pues si bien participa de vuelos de Estado, el mismo Estado financia premios en metálico a todos los particulares que consigan algún récord.

En España, que hemos descrito más ampliamente, Torres dice que realiza los viajes por turismo. Fernando Rein Loring, que ya contaba con fama de buen piloto, como un desafío personal e Ignacio Pombo, enfrentándose a una gesta que superaba sus posibilidades (y consiguió llevarla a buen fin), financiado por una suscripción popular en la ciudad de Santander, pero no llegó a ser como los famosos pilotos ingleses que año tras año emprendían nuevos retos.

El resto de pilotos españoles que obtuvieron el trofeo pertenecían a la Aeronáutica Militar, realizando vuelos a antiguas colonias con las que seguía la relación de cariño (Suramérica y Filipinas), donde eran agasajados en loor de multitudes, o a Guinea (colonia española) en señal de hermandad y para mostrar que la aeronáutica española estaba al mismo nivel que la mundial. Queda la excepción de los récords, que fueron puramente actividades militares. Inicialmente se planteó como una prueba de resistencia de 24 horas del Breguet XIX Bidón por la Escuadrilla de Experimentación, donde el reto se fue transformando, pero las conclusiones resultaron inequívocas: se podían realizar misiones de reconocimiento

a 2.500 km de las bases españolas en un plazo de 24 horas y se podía lanzar media tonelada de bombas a 1.000 km de distancia.

Algunos pilotos escribieron libros sobre sus travesías, otros contaron sus aventuras y su protagonismo a todos los que lo quisieron oír, algunos solo presentaron un breve informe sobre el vuelo a la superioridad o pequeñas entrevistas a periódicos. Los informes servirían de base a los autores que escribieron sobre sus vuelos, algunos integrados en recopilaciones como en el libro de *Los Grandes Vuelos de la Aviación Española*, del IHCA. Estos relatos suelen estar impregnados de la frialdad de los informes, cargados de datos como los instrumentos que llevaron, combustible, aceite, consumos, derivas, etc. y apenas hacen alusión a los riesgos a que se enfrentaron o el concepto de aventura que implicaba.

Me cuesta llamar aventurero a Barberán o a Haya, que con sus investigaciones y docencia hicieron crecer la aviación española y en cambio emprendieron gestas que nunca antes habían sido conseguidas y, con voluntad, pericia y preparación, las lograron. Al ver la documentación, los ensayos preliminares, los estudios previos que realizaron, los planos llenos de apuntes, los instrumentos elegidos y los descartados para aligerar peso, la preparación necesaria para superar las dificultades (en el caso concreto del Sevilla-Bata, el cap. Rodríguez, además de su trabajo normal, cada noche, durante dos meses, subía a la terraza de la casa para orientarse con las estrellas en el uso del sextante, y Haya tenía su habitación llena de planos y el globo terráqueo para estudiar, una y otra vez, cada punto del recorrido), tenemos que rendirnos a la evidencia de que eran aventureros, pero con una aventura controlada acorde con su pericia y su determinación. Cuando el vuelo estaba bien resuelto en el papel desaparecían los miedos, ya solo quedaba realizarlo, pues el piloto sentía seguridad en contacto con el avión.

Por muy fríamente que estén redactados los relatos a que me he referido, entre sus renglones se suelen deslizar algunos mensajes que contrastan con la frialdad, como en el Sevilla-Bata del que he hablado, al aparecer la lista de los instrumentos que llevaban, después de las dos brújulas (una magnética y otra de inducción), el altímetro, los tres cronómetros, figura una pequeña jirafa de tela como mascota: un talismán. Pregunté a Mirentxu por si tenía alguna noticia de



Fotografía del álbum familiar de Carlos Haya donde se aprecia su letra diciendo: "Chomin y Peru terminan el viaje"



Eleonor Roosevelt haciendo entrega del trofeo femenino de 1937 a la aviadora americana Jacqueline Cochran

esta jirafita y me contestó (enviándome las correspondientes fotografías) que llevaron de mascotas a “Peru y Chomin”, dos pequeños muñecos de personajes típicos del folclore vasco. Ellos, Cucufate y Haya, sabían que emprendían una gran aventura y se llevaban las mascotas de la suerte, algo que pertenecía a su vida familiar, incluso a su infancia. En las anotaciones tomadas por Cucufate en el mismo vuelo¹³, al ver el mar ya cerca de Bata, escribe textualmente: «¡El mar...! Como los griegos de Xenofonte: ¡Thalassa...!», donde la palabra «Thalassa» es un término en griego arcaico que aparece en los himnos homéricos y órficos como diosa primordial del mar. El párrafo y contexto hacen pensar que, al menos simbólicamente, finalizaban el viaje como en una epopeya griega. Supongo que los pilotos de todas las grandes gestas descritas tuvieron conciencia del logro alcanzado.

FINAL DE UNA ÉPOCA

En algún artículo de opinión de los aparecidos con motivo del vuelo Sevilla-Bata se dice que el tiempo de los grandes vuelos para mostrar al mundo que en aviación estamos al mismo nivel que los mejores países ya han pasado, bendice este caso práctico porque es de un solo avión militar y a una colonia actual que necesita sentirnos cerca. No es cierto que fuera el último gran vuelo pero en España los tiempos habían cambiado y el apoyo directo del Estado decrecía.

En la Sección Española los trofeos Harmon dejaron de darse en 1936, en otros países continuaron hasta 1949; también siguieron otros trofeos, competiciones anuales, algunas de gran prestigio como el Trofeo Schneider, para aviones marítimos; el Bendix Trophy, americano; el Gordon Benet para aviación, el Lafayette francés, el Thomson y tantos otros. Pero probablemente ninguno tenga la elegancia y tamaño del Harmon ni su prestigio por los pilotos que lo obtuvieron y su universalidad.

La II Guerra Mundial, el progreso de la aviación, nuevos instrumentos y más ayudas a la navegación desembocaron en una aviación rápida y segura (aunque la aviación siempre

entrañe riesgo) donde el piloto dispone de instrumentos y documentación que le facilitan las operaciones y aquellos hombres que volaban casi como una religión murieron o fueron desplazados por sus propios inventos y los métodos que tuvieron que desarrollar para alcanzar sus logros; las líneas aéreas comenzaban a explotar los caminos por ellos descubiertos.

La muerte del señor Harmon casi coincidió con el declive de aquellos vuelos pioneros (con mal material, con planos de carreteras o rutas náuticas y pocos instrumentos) realizados por hombres y mujeres que con su fe y determinación supieron descubrir los caminos del mundo encontrando las rutas del cielo. Llegaba la hora de dar paso a vuelos con mejores instrumentos, con documentación, con más seguridad; acababa la época denominada «de los grandes vuelos» y la estatua del Salón de Honor del Cuartel General del Aire es una reliquia en reconocimiento de aquellos pioneros.

NOTAS

(1) Cte. Armijo, procedente de infantería realizó el curso de piloto con la X promoción en Sevilla. Durante los años cincuenta fue colaborador de la revista *Avión* y escribió dos libros sobre navegación aérea y otro sobre historia de la aviación militar, donde figuran algunos de los vuelos nombrados en este artículo.

(2) El señor Harmon también instituyó otro trofeo para golfistas no profesionales.

(3) Era la segunda travesía del Atlántico Sur, tras el realizado por los portugueses Arturo Sacadura Cabral y Carlos Gago Continho, en el que habían invertido dos meses y medio y perdieron dos aviones.

(4) La prensa le nombra indistintamente como cte. Armijo o Jacobo Armijo, aunque él firma como capitán Armijo.

(5) Recogidas por el *Heraldo de Madrid* y otras aparecidas en la revista *La Esfera*.

(6) *La Vanguardia* 5 de julio de 1928: Roma, 4 (por cable).—La Agencia Stefani recibe de Villa Cisneros (Noroeste de África): Ferrarin, que está efectuando el raid Europa-Brasil, sin escala, voló esta tarde sobre Villacisneros (Noroeste de África), con rumbo a la isla de Fernando de Noronha”.

(7) En un pie de foto publicada en *ABC* de Sevilla de 17 de febrero, aparece identificado Jiménez, pero el fotografiado es realmente Iglesias con los diplomas de Jiménez.

(8) Se crearon dos circuitos intercambiables, uno Sevilla-Almodóvar-Osma de 250 km y el segundo Sevilla-Carmona-Utrera de 105 km con sus consiguientes comisarios delegados de la FAI.

(9) Al año siguiente repetiría el vuelo cambiando de avioneta.

(10) El primer título de piloto a una mujer fue obtenido por María Bernaldo de Quirós en 1928.

(11) Haya recibió dos, una está en el Museo del Aire como donación de sus herederos y la segunda ha sido donada recientemente por su hija al Museo Nacional del Aire y el Espacio de los Estados Unidos, perteneciente al Smithsonian; en su carta, publicada por *ABC*, dijo: «Me siento muy orgullosa de donar este Harmon, ganado dos veces por mi padre, el piloto español Carlos de Haya. También estoy orgullosa porque este trofeo representa a mi padre y a los maravillosos pilotos españoles que ganaron un Harmon y también fueron los pioneros de la época dorada de nuestra aviación», fue contestada con un discurso de agradecimiento por el representante del museo, Roger Connor (especialista en Juan de la Cierva), que destacó el papel de España en la aviación mundial.

(12) Hay un par de detalles circunstanciales que indicarían una cierta tirantez: que no se publica nada sobre la fiesta en la *Revista Aeronáutica* y que la entrega de premios se realizó mientras la Aviación Militar desfila para el presidente de Gobierno (no después, como exige la cortesía).

(13) Recogidas en el *Blanco y Negro* de 28 de febrero de 1932.

BIBLIOGRAFIA

Varios autores. *Grandes vuelos de la aviación española*. IHCA 1983.

José Gomá Orduña. *Historia de la aeronáutica española*. 1951.

Francisco José Portela Sandoval. *El Cuartel General del Aire*. 2000.

Adolfo Roldán Villén. «Los grandes vuelos de la aviación militar española». *Revista Aeroplano* n.º 29 año 2011.

Adolfo Roldán Villén. Artículo incluido en *La aviación militar española de los pioneros al poder aeroespacial*. Ministerio de Defensa. 2018.

Jacobo Armijo. *La aviación en la guerra*. Ed. Afrodísio Aguado 1942.