

Un Mosquito español

"CANARIO" AZAOLA

Fue en junio de 1956; cuando, viajando en ferrocarril desde Madrid a San Javier, junto a un montón de aspirantes al ingreso en la Academia General del Aire, conocí a "Rudy" Bay jr. Un chico de Madrid apasionado también por la aviación, con quien trabé una buena amistad. Entre las mil cosas

del famoso comandante de Iberia, que probara el "Alcotán" y el "Halcón", en absoluto mentía.

"Por cierto - me dijo- si apruebo, mi padre me ha prometido ir a buscarme a San Javier en el "Mosquito"; si quieres, puedes volverte con nosotros".

Lamentablemente, diez días después,

po, antes de que, en el aeropuerto de Barcelona., en el inolvidable festival aéreo del 30 de septiembre de ese mismo año, me sobrecogiese ante su vuelo. ¡Lastima! que su acabado no fuera en verde y marrón, como aquella preciada maqueta, que tanto admiraba.

Mas de 200.000 personas, casi al borde de la pista, esperábamos impacientes el comienzo, cuando "a toda pastilla" con una pasada rasante, seguida de un espectacular tirón, el "Mosquito" recorrió el telón de una memorable exhibición, en la que intervinieron los T-6 de Matacán, los T-33 de Talavera y los Sabres de Manises, uno de los cuales, pilotado por el comandante Luis Azqueta, a quien conocía y admiraba, pasó la "barrera del sonido" También vimos una sensacional exhibición acrobática de Aresti, y ... hasta un bombardero estratégico B-47 de la USAF.



de que hablamos, casi siempre relacionadas con el "inagotable tema", en aquél interminable trayecto, con la mayor naturalidad me contó que acompañando a su padre, había volado el "Mosquito". Asombrado e incrédulo, en un primer momento, de que uno de mis aviones favoritos pudiera volar en España, pronto me convencí, de que el hijo

con la moral por los suelos, ambos regresamos a Madrid ¡¡en un vagón de tercera!!

Al día siguiente, "Rudy" jr. me enseñaría el avión en Barajas, donde pude admirarlo, tocarlo, para convencerme de que realmente era de madera, y meterme incluso en su interior. Curiosamente, no habría de pasar mucho tiempo

De como el famosísimo avión británico llegó a lucir nuestra bandera nacional, y que fue de su existencia, quiero a través de estas líneas contar.

Se trataba de un modelo Mk35 c/n 983267 (s/n TK652) fabricado para la RAF por De Havilland Aircraft Co. Ltd en su planta de Hatfield a principios de 1946. Tras su aceptación y entrega en Abril, da-

do que los "Mosquitos" volaban ya en limitado número, fue trasladado a Llandow, al sur de Gales, donde quedó almacenado en la 38 Unidad de Mantenimiento.

En 1948, la totalidad de ellos, incluidos los almacenados, fueron objeto de una Orden Técnica especial, y para llevar a cabo ciertas modificaciones en las uniones con adhesivo de la estructura principal, el 27 de junio el TK652 voló a la Escuela de Vuelo de Marshalls (Cambridge). Tras completarse los trabajos, el 11 de Julio, se trasladó a la 15 Unidad de Mantenimiento en Wroughton, donde nuevamente quedó almacenado, hasta que a finales de 1951 fue asignado a la 1ª Ala de Bombardeo, con base en Hemswell. Realmente, no se sabe si el avión se llegó a incorporar, ya que el 21 de octubre se retiró y almacenó en la 27 Unidad de Manteni-



Antes de partir para Estados Unidos, Wynne Cronje tomó esta fotografía, en la que, a la izquierda, aparece John Pennington, junto a personal británico que puso a punto el avión.



Acabado en aluminio y ostentando la matrícula provisional EC-WKH, en julio 1955 vemos al "Mosquito" en el aeropuerto británico de Burnaston, recibiendo las últimas atenciones antes de partir para España.



Retratado en el aeropuerto internacional de Minneapolis, el "Mosquito" muestra su ultimo acabado en dos tonos, y los tanques supletorios de combustible.



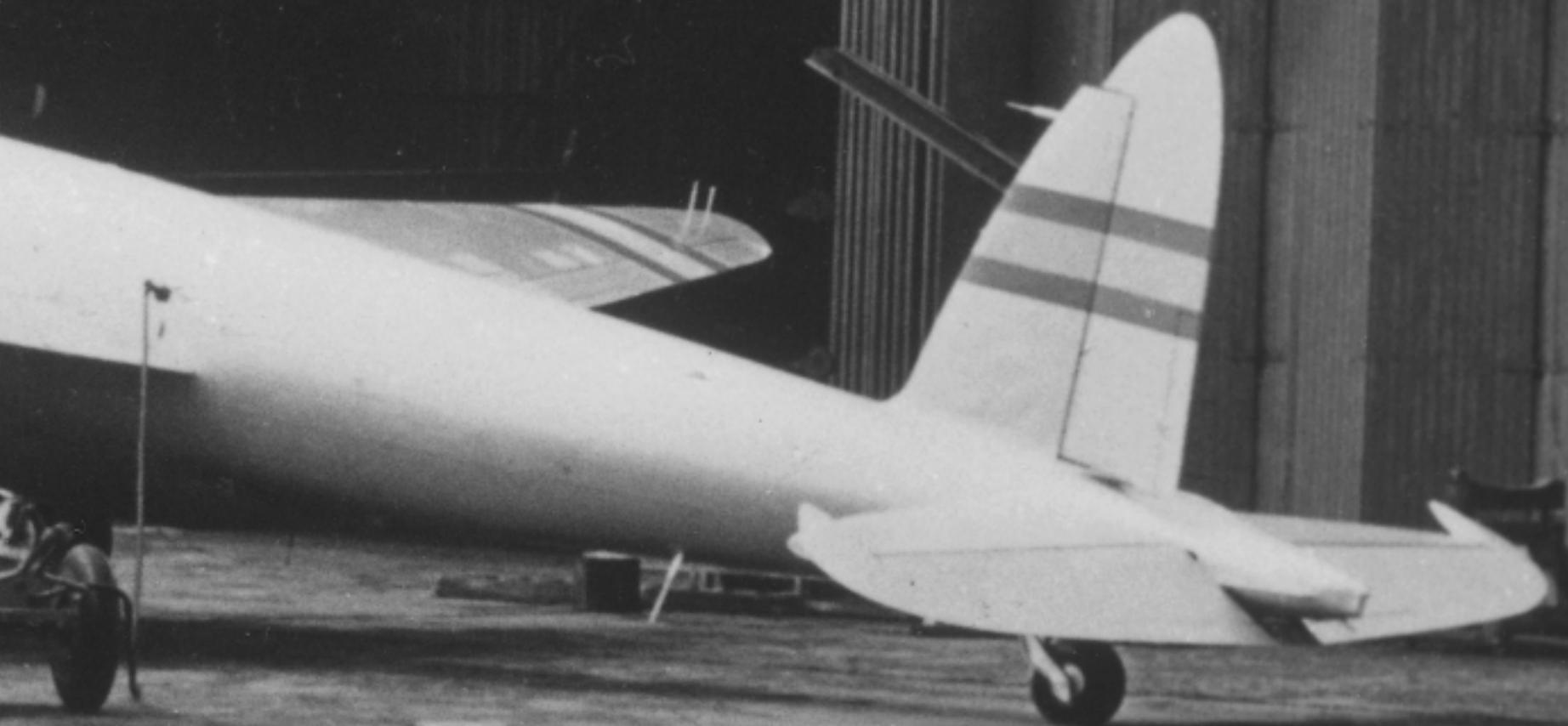
miento (Shawbury) para otro periodo de letargo, ya que según un estadillo de junio de 1952, el avión seguía allí.

El 11 de enero de 1955, al ser declarado obsoleto el TK652, con tan solo 16 horas 10 minutos de vuelo, fue comprado al Ministerio del Aire por la División de Aeronáutica de R.K Dundas Ltd, una conocida empresa londinense de compra-venta de aviones, que a su vez lo revendió a Derby Aviation Ltd donde en sus instalaciones de Burnaston se llevaron a cabo las necesarias modificaciones para su empleo civil, retirando su equipamiento militar y realizando una revisión general.

Enterado Rodolfo "Rudy" Bay Wright,

TION LTD.

La empresa Derby Aviation Ltd de Burnaston, fue la encargada de retirar el equipamiento militar y preparar el "Mosquito" para su utilización civil.



de la posibilidad de compra de este fabuloso avión, prácticamente a estrenar, lo adquirió por 500 Libras, firmando el contrato el 10 de Julio de 1955.

Acabado en color aluminio, ostentando la matrícula provisional EC-WKH, y la bandera española en los planos y deri-

va, 20 días después, con una autorización especial, se llevó a cabo el vuelo ferry desde Inglaterra a Madrid-Barajas, adoptando poco después, la matrícula permanente EC-AKH.

Como comandante en Iberia -recordaba "Rudy" padre- había viajado bastante

y comprobado el auge y formidables perspectivas de la aviación en el extranjero. Así que, tentado por ello, quise montar un pequeño negocio dedicado al transporte aéreo. Mi intención inicial, era traer langostas vivas desde Villa Cisneros (Sahara Español) a la Península y

Baleares, habilitando para ello, la amplia bodega de bombas del "Mosquito".

En el primer viaje Villa Cisneros - Palma de Mallorca con langostas, para ir más rápido y hacer el vuelo lo más corto posible, volé a una altitud de 15 a 17.000 pies; pero cuando entregué las langostas al comprador, todas parecían muertas; el enfado de este fue tremendo, aunque poco después de ponerlas en agua, milagrosamente la mayor parte resucitaron. Sin duda, ¡habían estado hibernando!

Un día, concretamente el último del año 1955, un camión cisterna, que circulaba por Barajas, como si de una "gynkama" se tratara, colisionó de refilón con el plano izquierdo del "Mosquito", provocándole una rotura de 2 metros de superficie. Afortunadamente, en-

contramos gente muy preparada, que arregló la avería a la perfección.

Después de aquel no muy exitoso vuelo y algunos otros, entre los que recuerdo uno el 21 de junio de 1956, con aquel gran volador que fue el coronel Carlos Pombo Somoza, a quien le encantó el avión, intenté venderlo; sugiriéndome un amigo, que lo llevara a Estados Unidos, donde sin duda encontraría comprador, pero no fue necesario.

Por aquel entonces, la empresa americana Minnesota Airmotive interesada en el bimotor C-202 "Halcón" de CASA, llegó a un acuerdo con esta, para su remodelación en avión de negocios. Este proyecto, así como el reequipamiento de los diez "Lockheed "Lodestar", que habiendo pertenecido a la CANA, había adquirido al Gobierno español, requerí-

an un continuo ir y venir entre USA y Madrid transportando motores, hélices, aviónica o componentes hidráulicos

Inicialmente, esto se hizo con un Douglas A-26, pero según Wynne Cronje, director general del proyecto, la inversión en él había sido grande, y el costo de operación alto; por lo que, al tener noticias de la venta del "Mosquito" a un buen precio y ser fácilmente modificable para vuelos transatlánticos, decidimos comprarlo con el fin de sustituir el "Invader".

Siendo ya propiedad de Minnesota Airmotive, la Dirección General de Aviación Civil recomendó que conservaran la matrícula española, dado que si habían de desplazarse por nuestro país, con ella les resultaría más fácil moverse.

Cronje voló el "Mosquito" por España haciendo bastantes vuelos a Palma y Le-



Al "Mosquito" de Rudy Bay, que aparece estacionado en el aeropuerto de El Prat, con una pasada rasante a 600 Km./h, le cupo el honor de abrir uno de los festivales de más grato recuerdo.

ón, donde se encontraban los "Lodestar", principalmente, para asegurarse de que todos los sistemas del avión funcionaban, antes del primer vuelo transatlántico.

Como quiera que para ello, debían instalarse en el avión tanques de gran alcance, el 15 de junio de 1957 partió de Madrid a Londres, vía Bilbao, donde llevaron a cabo los trámites aduaneros y repostaron. En vuelo ya hacia el Reino Unido, surgió un incidente, cuando al intentar cambiar de los tanques auxiliares a los principales, el fallo de una válvula, motivó que los motores ratearan durante unos momentos; pero a 12.000 pies no supuso ningún problema, y en pocos minutos pudieron recuperarlos. Después de pasar la Aduana en Londres, el "Mosquito" continuó hasta Burnaston donde Derby Aviation ha-



Muy lejos de la Patria que le dio su matrícula y bandera, una tonta e irreparable avería motivó el fin de aquel atractivo avión.





estos, cuando al mejorar el tiempo continuamos el vuelo sin problemas.

Según Cronje normalmente en los "Lodestar" volábamos directamente desde Goose Bay a Minneapolis, pero por alguna razón, esta vez, tomamos en Ottawa antes de alcanzar nuestro destino, en un vuelo irrelevante.

Al día siguiente, comenzaron a sustituirse en el "Mosquito" distintos sistemas, instalando también una radio de supervivencia y un nuevo equipo de navegación. Igualmente se montaron nuevos compartimentos en la bodega de bombas, para poder transportar piezas y equipos.

El avión se pintó en azul, con las superficies superiores en blanco, lo mismo que la matrícula en el puro y los bujes de



bía de instalar los tanques. Montados estos, el 23 de junio voló a Prestwick, en Escocia, desde donde iniciaría el vuelo transatlántico.

Repostamos -recordaba Cronje- en Keflavik (Islandia) y volamos a Goose Bay Newfoundland. Pasando por Groenlandia, nos metimos en mal tiempo, con granizo y hielo, lo que me sorprendió en esta

época. Desechado el intento de volar bajo las nubes, por encima de los 16.000 pies encontramos mejores condiciones, aún a pesar del frío y carecer de oxígeno.

La única ayuda a la navegación era un ADF no muy preciso, comunicándonos por HF con los barcos anclados entre Groenlandia y Newfoundland. Fue, justamente después de pasar uno de

las hélices, que por cierto se pulieron. luciendo la bandera española en planos y timón. Los bordes de ataque en planos y estabilizadores se acabaron en negro y la cúpula del morro se pintó, dejando libre solamente la ventana izquierda.

Dado que el "Mosquito" tenía matrícula extranjera, solamente se permitió su permanencia en USA por 90 días. Cumplido

este plazo, se exigía la renovación de la licencia, o su registro en este país. Para evitar esto, y a fin de renovar el permiso, el 23 de agosto pilotado por Wynne Cronje, voló a Kenora (Ontario) en Canadá.

Cuando despegué de Minneapolis -recuerda el piloto- probé los frenos y funcionaban bien; Kenora además, tenía una pista de 4.000 pies, que era suficiente.

Aunque el tiempo era bueno, con una visibilidad de 10 millas, volamos por encima del techo de nubes; si bien contactamos con la torre, para pedir las condiciones, en absoluto se nos advirtió que estaban reconstruyendo la pista; hasta que, estando ya en el circuito, la torre nos notificó, que debido a las obras que se estaban llevando a cabo en la cabece-

ra, la pista se reducía en 1.000 pies. Nos quedaban 3.000, suficientes para el aterrizaje; así que, con personal y maquinas trabajando en la cabecera, hice una aproximación más pronunciada.

Aterrice a las 17,30 GMT (12,30 horas locales) y dejé que la cola del "Mosquito" bajase, antes de tocar los frenos; cuando los apliqué, cerca ya del final de

la pista, asombrado comprobé que carecía absolutamente de ellos.

Estaba demasiado cerca del final para un motor y al aire; además, como había aviones aparcados en los laterales, la única opción era hacer un caballito; pero, ¡como iba a hacerlo sin frenos!. Por tanto, me vi forzado a sacarlo entre dos aviones. Desgraciadamente al hundirse la rueda izquierda en el terreno, metiéndose en una especie de zanja, la pata del tren se arrancó de cuajo. La punta del plano tocó el suelo y al hacer un trompo, se rompió el larguero principal del ala izquierda.

El Departamento de Transporte Canadiense, decidió que el incidente no merecía una investiga-

ción formal, y salvo la verificación de algunos detalles, cerró el caso.



La célula -continúa Cronje- estaba asegurada en 10.000 \$, la misma cantidad que habíamos pagado por él, y después de consultar con nuestra central en Minneapolis, decidimos retirar todo el equipo electrónico que no había resultado dañado, así como cualquier elemento de cierto valor. Minnesota Air-motive fue pagada por la compañía aseguradora y según creo, los motores, una de las hélices, las superficies de control y la pata sana, fueron vendidas a alguna empresa en Canadá.

Respecto a los restos del "Mosquito", parece ser, que cuando las obras llegaron al punto donde se accidentó, cubierto con piedras y arena, quedó enterrado bajo la construcción de la pista.

En Derby Aviation, el famoso avión espera la instalación de los tanques supletorios que le permitirían el salto del Atlántico Norte.

Varios mecánicos llegados desde Minneapolis, examinaron el avión, desaconsejando, por costosa, su reparación.

Allí, en una auténtica y apropiada tumba, muy lejos del país que le dio su matrícula y bandera, reposaría para siempre, uno de los aviones mas característicos de la 2ª Guerra Mundial.

Nota: El autor desea expresar su mas vivo agradecimiento a Mr. Norman Malayney, por su generosa ayuda, para la realización de este trabajo