

# Casa-Breguet 19 TR-Bidon "Jesús del Gran Poder" de España al Brasil (1929), segundo vuelo de distancia sin escalas

FELIPE E. EZQUERRO

**E**N el magnífico album de Fichas Aeronáuticas del Museo del Aire, editado en diciembre de 1988 por el gran centro histórico que guarda en Cuatro Vientos las más preciadas reliquias de la Aviación Española a través de los tiempos, figura como Ficha 5 la del glorioso avión "Jesús del Gran Poder". Difícilmente podríamos nosotros añadir por nuestra cuenta algún dato inédito a la descripción general que allí se hace del prototipo Bréguet 19, diseño básico, comenzado con el acta oficial de su nacimiento en 1920 y el reconocimiento de la paternidad del proyecto a nombre del ingeniero-jefe de la casa Bréguet, M. Vuillemer.

El sesquiplano Bréguet 19 recibió su bautismo del aire, equipado con motor Renault de 450 CV, en marzo de 1922, y se desarrolló en gran serie, siendo considerado el avión producido en mayores cantidades que cualquier otro aparato militar del período de entreguerras en dos versiones fundamentales: biplaza de reconocimiento y de bombardeo. En su documentadísima obra "De la Tela al Titanio", Jesús Salas nos dice: "El Bréguet 19, por sus excelentes actuaciones de autonomía y alcance, había sido usado por los franceses en varios

raids notables"... "Desde 1924 la casa Bréguet venía construyendo versiones especiales llamadas 19GR (Gran Raid) con crecientes capacidades de combustible (hasta 2.900 litros), destinadas a batir el record mundial de distancia".

Y a fe que cumplieron su misión. Nada menos que cinco veces lo consiguieron en el espacio de poco más de un año, comenzando el 3/4 de febrero de 1925, cuando L. Arrachart y Le Maitre volaron desde Etampes (Francia) a Villa Cisneros, cubriendo la distancia de 3.197 kilómetros (que superaba por escaso margen la marca de 3.115 de Alcock y Brown, en su vuelo transatlántico Terranova-Irlanda, de 1919), y terminó con el "salto" de 5.393 Kilómetros, entre París y Yask, efectuado el 28/29 de octubre de 1926 por Costes y Rignot, que sobrepasaría Lindbergh en mayo del año siguiente.

Este mismo aparato, modificado, y bautizado con el nombre "Nungesser-Coli", en memoria de los infortunados compatriotas

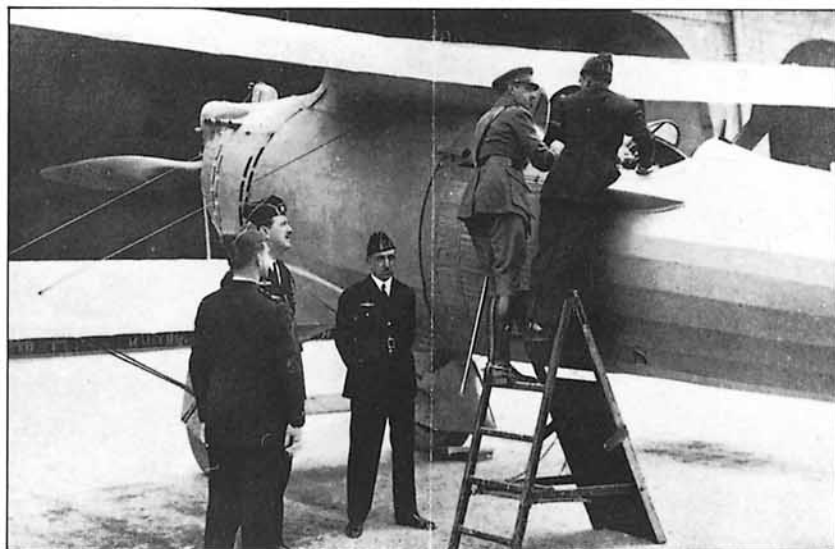
perdidos en el Atlántico Norte, llevó a cabo la primera travesía del Atlántico Sur tripulado por Costes y Le Brix, uniendo en 18 horas 05 min. San Luis de Senegal y Natal, el 10-11 de octubre de 1927. El avión continuaría su viaje hasta completar una vuelta



*El Jesús del Gran Poder, antes de emprender su travesía transatlántica*

al mundo de 57.000 kilómetros, en la que hay que descontar la travesía del Pacífico, que efectuó embarcado.

Del Bréguet 19GR se pasó al 19TR-Bidón, que, aparte algunas modificaciones en el diseño y dimensiones del alta superior, ofrecía como principal característica técnica la instalación de un gran depósito cilíndrico de combustible, de 3.720 litros de capacidad, colocado en el centro del fuselaje, más dos adicionales en el ala superior, hasta un total de 4.035 litros. Luego vendría el 19 Super TR o Super Bidón en el que la fórmula del avión llegó al máximo de sus posibilidades, cargando 5.180 litros de combustible y ampliando la longitud del fuselaje y la envergadura del ala. Pero de esta versión final hablaremos, Dios mediante, en su momento, cuando le llegue cronológicamente el turno al "Point d'Interrogation" y el "Cuatro Vientos".



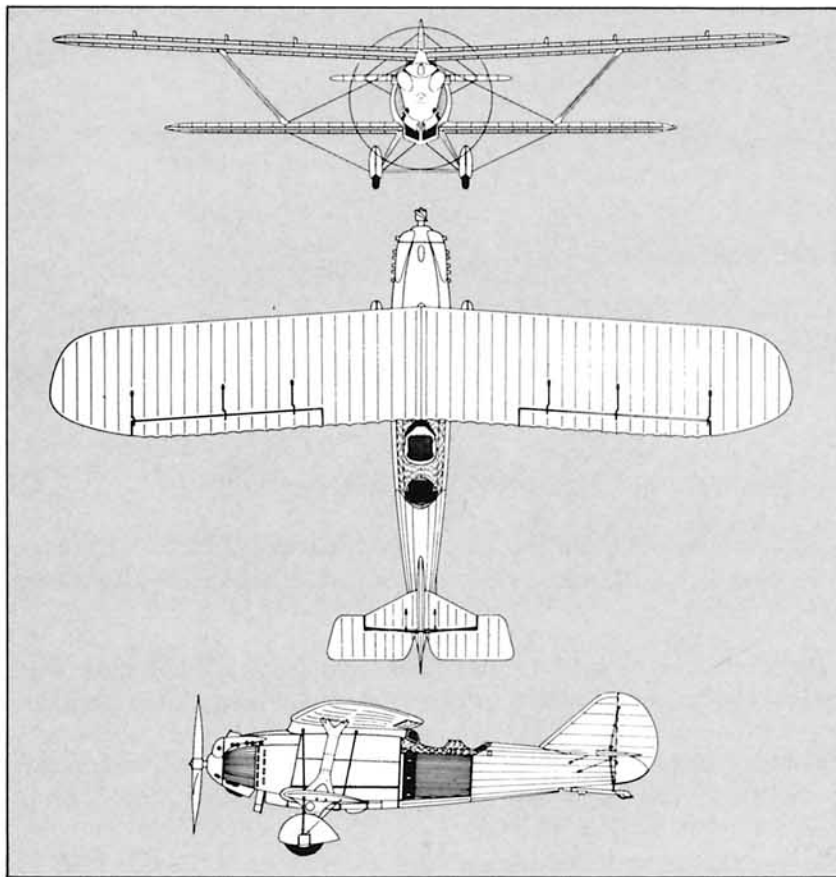
*S.M. el Rey Alfonso XIII visita el Jesús del Gran Poder poco después de construido en CASA. Le acompañan los pilotos Jiménez e Iglesias, Kindelán y Ortiz Echagüe.*

Volviendo al Bréguet 19 TR-Bidón, es curioso que ninguna de las unidades construidas en Francia para volar sobre el Atlántico Norte (TR valía por Transatlántico) cruzó el Océano

ni estableció ningún record de distancia. Fueron, en cambio, los dos aparatos de este tipo fabricados en España por Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) en 1928 los que estaban llamados a ganar gran notoriedad, eran los Bréguets españoles, números de serie 41 y 42, Bréguets 71 y 72 según la numeración asignada por el Servicio de la Aeronáutica Militar. El primero serviría para que Haya y Rodríguez batieran, en 1930, varios records de velocidad, con carga y sin carga, sobre 2.000 y 5.000 kilómetros. El segundo haría famoso en el ámbito aeronáutico internacional el nombre de "Jesús del Gran Poder", la venerada imagen del siglo XVI, objeto de especial devoción del pueblo sevillano, debida al genio de Juan de Mena.

S.M. la Reina Doña Victoria Eugenia fue Madrina, el 30 de abril de 1928, de la ceremonia del bautizo del avión, el cual, el 29 de mayo, pilotado por los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias despegó de Sevilla con ánimo de batir el récord de distancia que, a la sazón, poseía el avión americano "Columbia", con 6.294 kilómetros. Después de recorrer 5.180 kilómetros en





27 horas y media, el avión se vió obligado a tomar tierra en Nassiriyah, al sur de Bagdad, como consecuencia de una avería del motor producida por una tempestad de arena.

Serios problemas en la recuperación y rehabilitación del avión y otros de tipo político-administrativos, que negaban la autorización para una nueva tentativa de récord, demoraron hasta el año siguiente la iniciación de la gran aventura transatlántica del "Jesús del Gran Poder". Cargado a tope de combustible, con un peso total algo superior a los 5.250 kgs. previstos, a las 17h. 35 min. del día 24 de marzo de 1929, el gran sesquiplano español comenzó a rodar sobre la pista de cemento, especialmente construída al efecto en el aeródromo sevillano de Tablada, logrando despegar, después de una carrera de 1.150 metros. Una hora más tarde pasaba sobre el Cabo Espartel;

a las 20:15 se hallaba a la altura de Casablanca, y a las 22:00 cruzaba sobre Mogador. La ruta loxodrómica se adentraba en el mar, en un trayecto de 500 kilómetros, aproximadamente, hasta Cabo Jubi, que sobrevuela a las 00:55, es decir, 7 horas 20 minutos después de la partida de Tablada. El avión carece de radio a bordo y, no pudiendo comunicarse con el grupo de españoles destacados en aquel solitario lugar, desciende a menos de 400 metros del suelo, dando una pasada de salud.

El rumbo del avión se dirige ahora hacia Cabo Blanco, que alcanza a las 05:05, dejando a un lado Port Etienne. A las 09:30 pasa sobre las Islas de Cabo Verde y, después de atravesar la ciudad de Dakar a una altitud de 500 metros a fin de que puedan dar noticia de su paso, se lanza resueltamente sobre el Océano en demanda de Pernambuco, del

que le separa 3.185 kilómetros. En un relato interesantísimo, escrito al cumplirse el XXV aniversario de la hazaña, cuenta el Capitán Iglesias que el pequeño buzón de "correspondencia interior" entre Jiménez y él se iba llenando de los pequeños papeles en los que, en lenguaje escueto, ambos tripulantes intercambiaban sus impresiones. Esta correspondencia de gran interés, les fué arrebatada más tarde, al llegar a Buenos Aires por los camaradas de la Aviación Argentina, por lo que se perdió el testimonio escrito de algunas curiosas anécdotas.

La ansiedad de las prolongadas horas del vuelo transatlántico, venciendo las turbulencias atmosféricas, en medio de la noche, se rompió jubilosamente con las primeras luces del alba del día 26. Hasta el "Jesús del Gran Poder" llegaron unos destellos de luz que aparecían y desaparecían intermitentemente. En aquella época no existían los radiofaros que actualmente jalonan las rutas aéreas canalizadas y el Capitán Iglesias, en la preparación del vuelo, había decidido sacar partido a los faros marítimos costeros de Africa y América, anotando cuidadosamente en un pequeño cuaderno el ritmo y frecuencia de los destellos de cada uno de los más importantes, logrando así la identificación del lugar. Consultó con su cuaderno y comprobó con enorme alegría que aquel *morse* luminoso, en su expresivo lenguaje, correspondía al número 35 en su lista de faros: era el faro de Natal. Su alcance era de ocho millas y estaba a 15 metros de altura sobre el mar. Faltaban, pues, menos de 13 kilómetros para la costa americana.

En los depósitos del avión quedaban 680 litros de gasolina para seguir su viaje, después de 36 horas de vuelo y 5.885 kilómetros de recorrido sin el menor contratiempo. Empero, los fuertes vientos contrarios frenaron conside-

rablemente su marcha a partir de erfonces, hasta el punto de que tardaron cerca de ocho horas en salvar los 874 kilómetros que separan Natal de Bahía, por lo que, restándoles menos de 100 litros decidieron tomar tierra en el pequeño aeropuerto de Cassamry, situado a unos 50 kilómetros de esta última ciudad. Habían cubierto en 43 horas 58 minutos la distancia ortodrómica de 6.550 kilómetros, inferior a la alcanzada pocas semanas antes por Ferrarín y Del Prete pero segunda por su longitud entre todas las registradas hasta entonces por la aviación de todo el mundo. La velocidad de crucero desarrollada fue de 149 kilómetros por hora.

Después de un merecido descanso, los dos aviadores hispanos reanudaron su vuelo para rendir viaje en Río de Janeiro el día 28 de marzo. Desde allí iniciaron un largo recorrido por las naciones de la América española con escala en Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Arica, Lima, Paíta, Colón, Guatemala, Managua y finalmente La Habana, cerrando triunfalmente su aventura al posar sus ruedas el "Jesús del Gran Poder" sobre el campo de Columbia, el día 17 de mayo. El "Almirante Cervera" devolvió a la Patria a los dos héroes y al glorioso avión que hoy puede admirarse en el Museo del Aire de Cuatro Vientos.



*El avión en el Museo del Aire*

#### **Descripción del avión**

Como queda expresado anteriormente, el "Jesús del Gran Poder" era un Bréguet 19 especial, tipo TR-Bidón, equipado con un motor Hispano Suiza 12Lb, de 600 CV de potencia. Fue fabricado en los talleres de Getafe de Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA). medía 15,90 m. de envergadura por 9,15 m. de longitud y su superficie de sustentación era de 52,41 m.<sup>2</sup>. Su peso en vacío era de 1.680 kgs. y el peso total de despegue superior a los

5.000 kgs. Tenía una velocidad de crucero de 190 kms. por hora y el radio de acción teórico alcanzaba los 8.000 kilómetros.

El avión estaba pintado de purpurina plateada y el fuselaje aparecía profusamente decorado con dibujos típicos originales de Martínez de León y Juan Lafita. Lucía escarapelas bicolors en los extremos de las alas y la bandera española en el timón de dirección, con el número 72 sobreimpreso. ■

