

Entre la historia y la anécdota

El vuelo Málaga-Getafe en el JU-52/146 pilotado por el mecánico

J. FERNANDEZ GARCIA

Las catastróficas lluvias caídas sobre Málaga durante noviembre de 1989, nos hicieron evocar otras que, aunque de menor magnitud, fueron consecuencia directa de un singular incidente aeronáutico, ocurrido 35 años atrás, provocado por las mismas causas y en el mismo escenario y mes. Esta triple coincidencia se produjo en la mañana del 25 de noviembre de 1955, cuando, temiendo la destrucción del avión en las pistas de la Base Aérea de Málaga por un fuerte temporal, éste levantó vuelo hacia Madrid pilotado por el brigada mecánico, Carlos Liedo Rapado, auxiliado en el control, por el entonces Cabo 1º Radio, Sánchez de la Nieta.

Este vuelo, con categoría de histórico por la intrepidez de sus protagonistas, ha-



bía quedado huérfano de historia por el entorno circunstancial en que se realizó. Tuvo por supuesto un sarcástico anecdotario que ha circulado a lo largo de los años en el ámbito del Ejército del Aire, pero ignorado en los anales de la Aviación Militar Española, cuando por su singularidad, precisamente, ni avión ni mecánico –en este caso piloto improvisado– merecían esta página en blanco.

Ciertamente en el espacio Málaga-Getafe no se conquistó ningún record aéreo ni se ganó ninguna batalla. Sin embargo, ¿no fué acaso suficiente el bagaje de vocación profesional, valor y decisión que se conjugaron en este hecho a pesar de haber faltado a tantos códigos?. Pero el del JU-52/146 sería un capítulo en la Historia de la Aeronáutica lleno de inconve-



Uno de los Junkers del Museo del Aire, arriba Liedo en los primeros años de postguerra, luciendo las cruces ganadas en la contienda

RESEÑA BIOGRAFICA

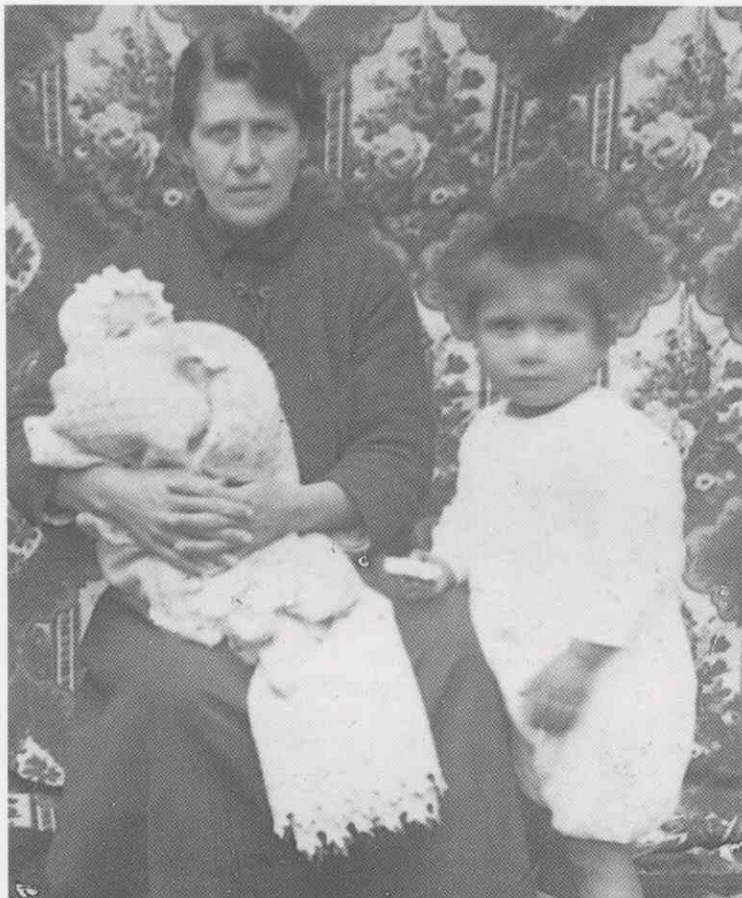
Carlos Liedo Rapado, nació en San Cebrián (Zamora), el 24 de septiembre de 1916, e ingresó en el Ejército el 21 de marzo de 1937, en plena Guerra Civil. A los pocos meses pasó a ser alumno Especialista, y Cabo Ayudante de Especialista al año de su ingreso. Alcanzó el empleo de Sargento en abril de 1944 y el de Brigada en agosto de 1951.

Ha tenido en su trayectoria profesional "aumento" de servicio por abono de campaña –por lo que el concepto de valor en su documentación figura como "acreditado"– y "descuentos" por su permanencia en la situación de Supernumerario.

Tomó parte en la Guerra Civil desde marzo a diciembre de 1938, fecha en que inició el Curso de Especialista. Y entre otros destinos,

prestó servicios en la Fuerza Aérea de África; en las Regiones Aéreas del Centro, Levante y 4ª Región Aérea; en los Regimientos de Aviación números 12 y 33. Escuadrón del Estado Mayor del Aire y más tarde, Grupo de Estado Mayor, destino desde el que pasó a la situación de "Retiro voluntario" en octubre de 1959.

Pertenece a una familia de 17 hermanos, de los cuales viven actualmente siete. Huyó siempre de la normalidad, buscando la forma de agotar todas sus posibilidades allí donde estuvo, de aquí el sobrenombre de "Carlitos el Aventurero" que él mismo se autodenominó en ocasiones, aunque no le acompañara nunca la suerte.



Liedo junto a su madre, que sostiene en sus brazos a uno de sus 16 hermanos

PERFIL HUMANO DE LIEDO

Carlos Liedo Rapado, "Carlitos el Aventurero", ha sido y es todavía, ese personaje entre novelesco y real, del que se puede hablar cuanto se quiera. Sus pintorescas vivencias son inagotables como elementos integrantes de una vida "novelada". Un personaje diferente siempre de los demás allí donde estuvo y estuvo en naciones de varios continentes antes y después de haber dejado el Ejército del Aire "voluntariamente", residiendo en diversos países, europeos e hispanoamericanos, especialmente en Colombia, donde como él mismo confiesa, tiene "un trozo de su corazón".

La aventura y osadía de su pilotaje por supuesto le ha favorecido poco en su vida profesional. Con todo, Liedo, soñador, romántico, sigue sonriendo al recordarla, que da-

rían para todo un libro, lleno de ingredientes humanos, sorprendentes, integrantes. Pero aquí estábamos para hablar de un avión y un vuelo improvisado; de un avión por el que Liedo sentía un afecto especial, que aumentó lógicamente después de haberlo pilotado; que nadie podría convencerle que libró de ser destruido de aquel otro fatídico temporal: el Junkers JU-52 (T2B-146).

Un personaje en suma, de los que generan "historia", estímulos y decisiones para vivir, pero quizá la sencillez de su carácter, han hecho que sea un "aventurero" silenciado, hasta olvidado, puesto que él mismo ha malgastado sus oportunidades, económicas y sentimentales, hasta el punto de vivir solo con dos familias en su haber.

nientes, contravertido, que suscitó tanto risas como cóleras; silencio como otros publicidad. Por eso no vamos a pretender que figure entre las hazañas heroicas y laureadas, pero sí al menos –apelando a nuestro amplio sentido del humor y estrecho del ridículo– a las contracorrientes, las anecdóticas....; a fin de cuentas, entre las que emanan casta y arrojo, virtudes sin las cuales difícilmente nos habríamos levantado del suelo.

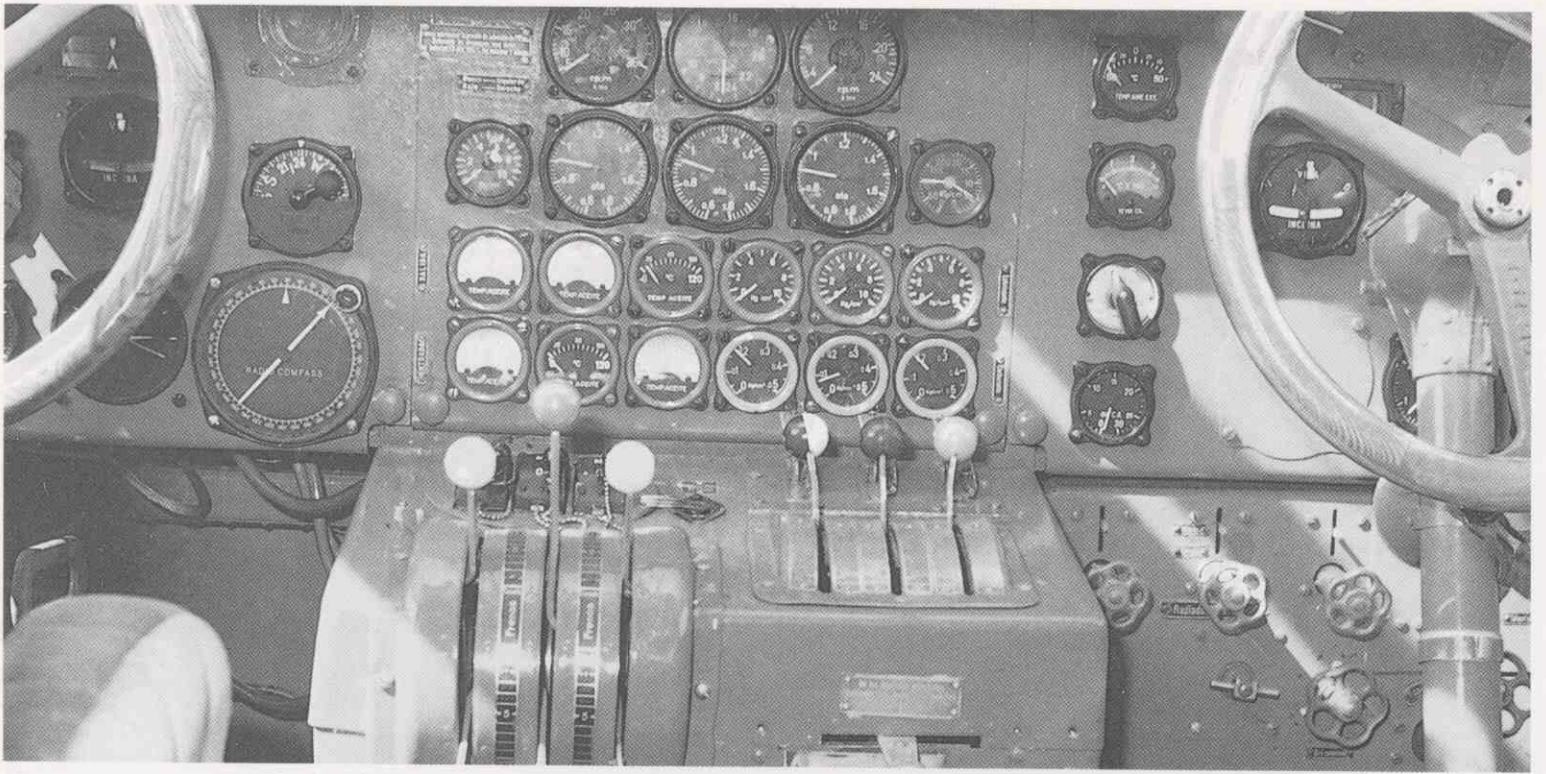
EL AVION JUNKERS JU 52/3 m: EL MONSTRUO DE UNA LARGA EPOCA

El primitivo JU-52 nace como monomotor y monoplano metálico en 1915, diseñado por el profesor Hugo Junkers, de quien hereda su denominación con todos los honores. Con la experiencia otros modelos Junkers aparecidos en 1924/1926, tras su utilización como monomotor, se le adaptaron otros dos motores, del que resultó el trimotor JU-52/3m, que haría su vuelo inaugural en abril de 1932. Las primeras unidades de este prototipo fueron vendidas a Finlandia, Suecia, Brasil y Deutscheluthansa, y sucesivamente volaron en diversas Compañías Aéreas, entre ellas en Austria, Australia, Bélgica, Bolivia, China, España, Estonia, Gran Bretaña, Grecia, Hungría, Italia, Libano, Mozambique, Noruega, Perú, Portugal, Rumania, Sudáfrica, Suiza, Turquía y Uruguay. También Colombia inauguró su línea Aérea "AVIANCA".

Su categoría de gran avión a escala mundial, hace que ya en los finales de 1932 la Lufthansa –que recibió 230 unidades– lo empleara en los vuelos comerciales a España, Portugal, Suecia, Turquía y Suiza, hasta el final de la II Guerra Mundial. Igualmente al crearse la LUFTWAFFE como aviación militar alemana, fue equipada con JU-52/3m, con ligeras modificaciones en su calidad de bombarderos. Esta emplearía 450 ejemplares en el bienio 1934-35, número ampliado sucesivamente a 547 y 573 al enfrentarse con Polonia y Noruega, y al finalizar 1940 había adquirido 1.275 JU-52/3m.

Del "Tante JU" –tía JU como apodo cariñoso de los pilotos– se sabe que ha-

El compañero Liedo, asomado por la ventana de la cabina y también contrariado me dijo, ... que lo sentía mucho, que aquello no arrancaba y tendríamos que dejarlo. El avión, igual que todos los de su tipo, tenía una manivela que casi nunca se utilizaba. Inmediatamente pensé que aquel iba a ser el instrumento que nos facilitara la labor.



Cuadro de mandos del JU-52 acondicionado para volar por la Maestranza Aérea de Madrid

bían fabricado 4.835 unidades hasta la finalización de la II GM, cifra a la que se suma la producción de postguerra, con aproximadamente 400 unidades. Todo un monstruo de una larga y beligerante época, a la que su peculiar figura supo impregnar un cierto sabor romántico de avión polivalente, al que se recuerda con admiración y nostalgia.

EL ENTRAÑABLE JU-52 ESPAÑOL

Habrá que distinguirlo del primitivo modelo alemán, primero por el mayor número de ellos en España -170 fabricados por C.A.S.A.- y segundo porque precisa-

mente entre éstos estaba el JU-52/146, protagonista de nuestro vuelo. Tampoco debe omitirse que, comparativamente con el alemán, el nuestro era más pesado,

Cuando el avión rodaba ya a buena velocidad, el mecánico pegó un salto y cayó firmemente sentado en el puesto del primer piloto, asien- dose a los mandos.

algo más lento, pero tan viable en vuelo como todos, siendo con la "Bucker", los dos aviones más seguros en vuelo que ha tenido el Ejército del Aire.

Nuestro JU-52 fue fabricado por Cons-

trucciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.), al terminar la Guerra Civil con la correspondiente licencia de la firma JUNKERS, aunque su motorización tuviera un historial un tanto pintoresco. De estos JU-52 españoles C.A.S.A. hizo tres versiones:

- El C-352A-1, como modelo de transporte de carga o paracaidistas, con puerta corredera situada en el costado derecho del fuselaje.

- El C-352A-3, con cabina acondicionada para 14/18 personas.

- El C-352C, como versión de escuela para la enseñanza de vuelo.

Estas versiones realmente no se respetaban en la práctica, dado que según el tipo de destino que se le asignaba, la



Uno de los JU-52/3M últimamente en servicio en la Fuerza Aérea suiza

Maestranza se encargaba de remover asientos o pupitres para adaptarlo a las necesidades de cada momento. Y por encima de las versiones estaba su dureza, su robustez, probada en los años de guerra y paz, hasta 1963, siendo así que para los efectos de maqueta, el JU-52 exteriormente ha conservado todas sus características del modelo alemán original.

Al declararse nuestra Guerra Civil en 1936, el JU-52 fue uno de los principales protagonistas del material aéreo, adquiriéndose en principio 20 unidades como ayuda militar de Hitler a Franco con los que tomaría parte en el primer puente aéreo de la Historia. En esta ocasión transportó 13.961 hombres y cerca de 500 toneladas de material de África a España durante los cuatro meses de la operación, empleándose en total 63 JU-52/3m durante el desarrollo de esta guerra.



Sánchez de la Nieta –con gafas– en 1958, durante la Guerra Ifni-Sahara

Es también de destacar que las 170 unidades que fabricó CASA, Iberia utilizó parte de ellas, con las siglas C-352-1, recibiendo como designación militar la de T2B. Estos JU-52 españoles usaron el motor autóctono ENMASA, Beta BMW-132, y tomarían parte en sus últimas acciones bélicas en el conflicto de Sidi Ifni de 1957-58.

Por supuesto que su principal usuario fue el Ejército del Aire y más concretamente el Grupo de Estado Mayor –al que perteneció nuestro JU-52-146– con asentamiento en la B.A. de Getafe; el Ala 36/46 de Gando; la Escuela de Polimotores en Jerez y la de Paracaidistas de Alcantarilla, y en la práctica, en todas las Bases Aéreas como aviones que cubrieron una larga etapa de transporte aéreo militar. Finalmente el JU-52 hubo de “jubilarse”, sucediéndole en 1974 el “Aviocar”, aunque sigue en vuelo en algunos otros países, entre ellos Suiza.

Suponia que estarían llamándonos; mis suposiciones eran ciertas. Allí estaba Málaga llamando sin descanso. Le di noticias de nuestro viaje y nuestro destino Getafe. Me preguntó quien era el piloto y le contesté que el mecánico...

...Que un avión del grupo de Estado Mayor, había despegado de Málaga sin piloto y se dirigía Getafe...

Nuestro JU-52/3m puede verse en “vivo” en el Museo del Aire en Cuatro Vientos, donde se conserva como una joya del aire. A pesar de sus apariencias rústicas e incluso se le ha hecho volar recientemente, como homenaje a su larga historia operativa.

CONFIGURACION Y CARACTERISTICAS

No vamos a ocultar –y menos a los ojos de los expertos– sus rasgos arcaicos, con tren de aterrizaje fijo, líneas angulares y revestimiento corrugado; tampoco que además de haber estado presente en todas las operaciones bélicas alemanas de

En más de una Base tras su llegada, se amarraron los aviones con cadenas para evitar otra posible “aventurita aeronáutica de Liedo”.

“Tuve la satisfacción de poder volar con muchos de los grandes ases de la Aviación Militar: Navarro Garnica, López de Haro, Vives Camino, González Gallarza, López Saez, Pagola, Ortiz Salazar”.

la II gran guerra, intervino también en algunas de las “guerras de postguerra”.

Su característico revestimiento de metal ondulado, semejante de alguna manera a los rústicos tejados de uralita actuales, fue durante 15 años el símbolo de la Aviación alemana, primero como avión de transporte y luego como avión de guerra, considerado entonces como aparato multituosos. De aquí que su utilización de avión civil a militar, fue casi instantánea.

Fue –a pesar de su apariencia angulosa– un avión seguro, robusto e indestructible que merece todas las consideraciones. De él se hicieron múltiples versiones, pero permaneció en lo fundamental el JU-52/3m, sin cambios durante toda su vida. Han habido otros “Junkers” antes y después del JU-52, sin que ninguno alcanzara la utilidad ni la justa fama de nuestro trimotor, cuyas características principales siguen siendo:

Junkers Ju 52/3m

Tipo: transporte militar de 18 plazas

Planta motriz: tres motores radiales BMW 132T-2 de nueve cilindros y 830 hp de potencia unitaria.

Prestaciones: velocidad máxima 295 km/h, al nivel del mar; velocidad sostenida de crucero 235 km/h; velocidad económica de crucero 215 km/h; trepada inicial 208 m/minuto; techo de servicio 5.500 m; alcance 1.290 km.

Pesos: vacío 6.560 kg; máximo en despegue 10.515 kg; carga alar máxima 95,5 kg/m.²

Dimensiones: envergadura 29,25 m; longitud 18,90 m.; altura 4,50 m.; superficie alar 110,50 m.²

Armamento: (típico) una ametralladora MG 15 en posición dorsal abierta y otras dos en afustes de ventanilla a ambos lados del fuselaje, todas ellas de calibre 7,92

No debe por tanto olvidarse que el avión es de construcción totalmente metálica, a base de estructura formada por tubos y perfiles de duraluminio, revestidos por chapa ondulada en alclad, que da gran resistencia a su conjunto.

EL AVION JUNKERS JU-52/146

Respondiendo de alguna manera a las alusiones anteriores, traemos en esta edición un capítulo anecdótico de un viejo avión, mastodonte volador de su época, polivalente en su operatividad y en nuestro caso, protagonista de un vuelo realizado en unas condiciones tan excepcionales, que sólo en varias ocasiones de la historia de la Aviación española, se han repetido hechos similares.

Nuestro avión protagonista fue el Junkers JU-52/146 –T2B en denominación del Ejército del Aire– y el piloto improvisado, el entonces Brigada Mecánico de

“Los aviones eran una especie de cafeteras que había que vigilar constantemente para corregir el instrumental o reparar las frecuentes averías...”.

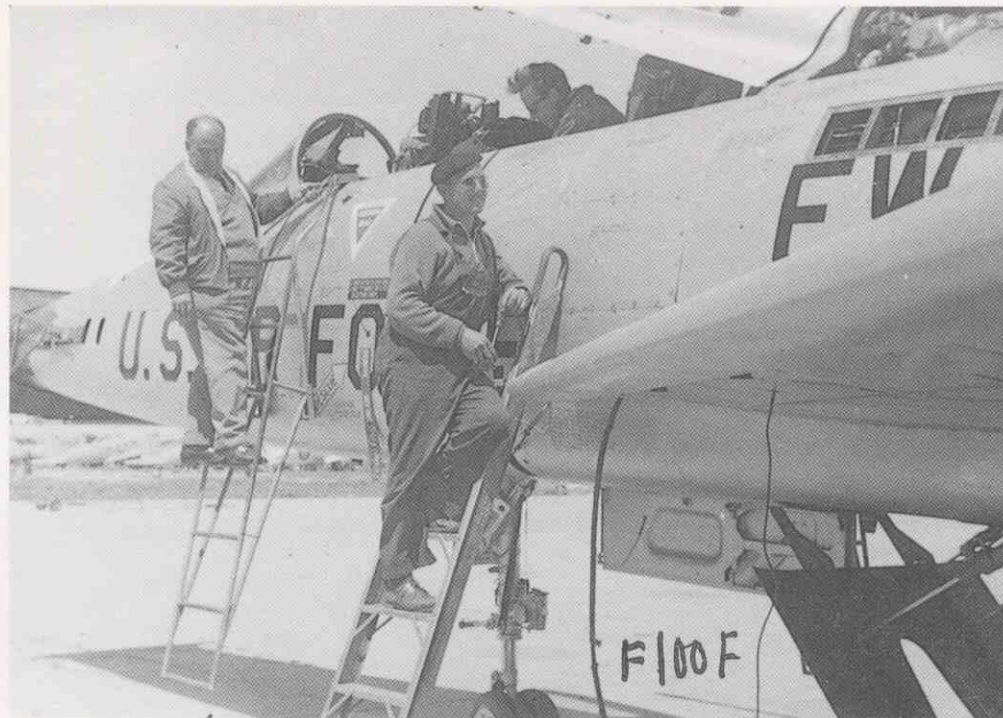
Aviación, CARLOS LIEDO RAPADO. El avión nació en los Talleres de la Factoría de Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A) de Getafe, en uno de los mal recordados años cuarenta.

Avión y mecánico se conocieron en el Ejército del Aire en aquellos mismos años y algo surgió entre ellos cuando, en un decisivo momento, Liedo –acompañado del entonces Cabo 1º Radiotelegrafista Sánchez de la Nieta– emprendieron vuelo hacia Madrid un día lluvioso de noviembre de 1955, tras haber soltado por unas horas los atuendos de mecánico para coger los mandos del avión, que llevó de Málaga a Getafe contra viento y lluvia.

El Junkers JU-52-146 estuvo prestando servicio a continuación en distintas Unidades del Ejército del Aire, entre otras en la Base Aérea de Jerez en 1959; en la de Manises en 1960; en la de Villanubla durante 1967-68, y desde este año en la de Gando, donde causó baja el 12 de agosto de 1971 en tercera categoría, lo que viene a significar no volver a volar más, pasando a ser pasto de los chatarros.

EL BINOMIO AVION TRIPULACION

Cuando observamos uno de estos pájaros metálicos en el espacio, solemos pensar en un avión en vuelo y no en un piloto volando. Lógicamente porque piloto y avión forman un binomio inseparable, todavía, que se valorizan entre sí. Esto hace que el avión se personalice y entre incluso en el ámbito afectivo de su tripulación, y



Siempre cerca de los aviones: en Getafe en un F-110F en los años 60

de forma especial, en quienes manejan sus mandos al pilotarlo o sus piezas al repararlo. Nadie como piloto y mecánico

“Mi ilusión de volar nació conmigo en 1916. Y entre los años 1920-30 ya revoloteaban los Breguet XIX por nuestra geografía. Por eso yo quería subir a la torre de mi pueblo para cuando pasaran los aviones cerca, subirme en alguno de ellos...”.

llegan a sentir por su avión verdadero cariño, que puede hacerse abnegado en ocasiones. Un afecto generado del vivir juntos tantos momentos difíciles; de dialogar –o monologar– en esos vuelos solitarios y de gran altura, donde pueden sentirse ya

más cerca del cielo que de la tierra; fraternizarse con él hasta el convencimiento de que, una vez en el aire, sobrevivirán sólo a condición de que puedan volver al suelo con sus alas.

Ellos, avión y tripulación, van a remontar las nubes y experimentar la privilegiada sensación del gran pájaro y ese supuesto aviador a su grupa que han reflejado tantos cuentos. ¿Y cuántos pilotos o mecánicos, guiados por esta admiración hacia su aeronave, a la hora de abandonarla por avería en vuelo han preferido correr con ellas su mismas suertes?. Ocurre con otros muchos binomios formados por el hombre y el animal o la máquina que le ayuda a trasladarse por otros medios, pero en ninguno como el aéreo esta unión es tan compacta e inseparable para sobrevivir. Luego, ¿por qué un mecánico, que además instintivamente se sentía piloto, como bien demostró, hi-



*El mecánico de Vuelo
Carlos Liedo Rapado*



*El Radiotelegrafista
Dionisio
Sánchez de la Nieta*

Noviembre 1989. ¡Málaga La Bella! Que castigada ha sido, con tanta “Gota Fría” “Tanta Tromba de agua” “Saltos del Chorro” “Tanto desbordamiento del Río Guadalorce” recuerdos nostálgicos. Hace 34 años, noviembre 1955, ocurrió en la atmósfera de Málaga algo parecido: Gota fría, Guadalorce desbordado, saltos del Chorro, formación de trombas de agua, etc., etc.

Dionisio Sánchez de la Nieta, Radiotelegrafista y Carlos Liedo Rapado, Mecánico de Vuelo, nos encontrábamos en la Base Aérea de Málaga, con un avión Ju-52 Núm 146, perteneciente a la Base Aérea de Getafe, cuando se presentó un mal tiempo y yo estaba con los motores en marcha, norma reglamentada, para que no estén parados los motores muchos días, en esos momentos percatado el Radiotelegrafista me dijo: ¿Vamos a dejar el avión abandonado? el agua nos está llegando al aparato y mire que tromba de agua se nos acerca de la parte de Los Saltos de Chorro; yo, motivado por tal realidad, di la señal de fuera calzos, despegamos, nos remontamos a 2.700 m del nivel del mar, por encima de las nubes, pedimos a Barajas nos dieran Control de Tráfico Aéreo, nos dieron permiso para volar de 2.800 a 3.000 m del nivel del mar y tomamos rumbo a Getafe. Al llegar nos encontramos todo cerrado, sin verse el Cerro de los Angeles y de la Torre de Control nos conceden la pista 360º, nubes a 200 m del suelo y viento rachado del costado derecho, después de hacer los cálculos necesarios, decidimos pinchar nubes y salimos a la cabecera de la referida pista de aterrizaje 360º. Duración del vuelo Málaga-Getafe 2^h15’

zo mal elevándolo a su medio para apartarlo del suelo donde fácilmente habría sido destruido por el temporal?.

EL VUELO, SIN PILOTO, MALAGA-GETAFE

Un titular poco convencional, pero cierto, y a los hechos nos remitimos. Corría el mes de noviembre de 1955. Una tripulación del Grupo de Estado Mayor del Aire –a la sazón equipado con aviones Junkers (T2B en designación del Ejército del Aire)– fue comisionada para trasladarse a la Base Aérea de Málaga con el JU-52, T2B 146 (90/10), integrada por varios pilotos,

“Cuando llegamos a Getafe, sencillamente di la novedad y expliqué la razón de vuelo. Después me enteré que cuando los pilotos quisieron explicar al Jefe del Grupo las circunstancias de no haber traído el avión, éste les contestó que el JU-52-146 ya estaba en vuelo para Tetuán”.

el brigada Liedo en calidad de “mecánico” y el entonces Cabo 1º Sánchez de la Nieta como Operador de radio. Avión y tripulación tomaron tierra en Málaga concretamente el 19 de noviembre.

Pero la climatología malagueña que de ordinario ofrece tantos días de sol en pleno invierno, tiene en su haber histórico famosas lluvias torrenciales, que consecuentemente originaron desbordamientos del río Guadalmedina, anegaciones y devastaciones en la Ciudad y provincia. Entre ellas las de 1628, 1661, 1723, 1745 y 1907, ¿y por qué no aquella de noviembre de 1955 y con todos los honores de efemérides la del mismo mes de 1989?. La realidad fue que los días pasaban y el temporal y las fuertes lluvias se aumentaba con ellos. La tripulación empezó a impacientarse y los pilotos a preparar sus maletas para regresar en tren a Málaga,

TTE. SANCHEZ DE LA NIETA:

Lo recuerdo todo, ¡como no!. Lo recuerdo perfectamente, porque para mí, todo es entrañable. Porque fue una vivencia única en mi vida profesional aeronáutica. Y porque ahora, con 65 años, me remonto a mis años jóvenes.

Aquel 25 de noviembre de 1955, llegamos al pie del avión JUNKERS T2B-146 (90/10), a eso de las TRES de la tarde. Una tarde húmeda, porque había llovido mucho desde hacía varios días. El aeródromo estaba cerrado (QGO) por encharcamiento. Tuvieron que sacar del barro con una grúa al DC-3 de Iberia, se había enterrado el tren de aterrizaje.

Llegamos al avión a eso de las TRES de la tarde aproximadamente, después de haber comido algo en la Cantina. Solicitamos el Carrillo de Baterías y el extintor de Incendios como era preceptivo. Enseguida se presentaron los dos soldados, encargados de este menester. Aplicamos los cables del Carrillo de Baterías, al enchufe correspondiente del avión. El motor no arrancaba. Las baterías estaban bajas. Lo intentamos varias veces con el mismo resultado. Hubo un momento de coraje y frustración por nuestra parte; aquel inconveniente iba a frenar nuestros deseos: Llegar a casa en el menor tiempo posible. No utilizar el tren como nos habían aconsejado. También por mi parte había otras razones más profundas y determinantes. Estaba totalmente decidido a efectuar el vuelo apechugando con todas sus consecuencias, incluso con la expulsión. Málaga tenía una deuda conmigo. Era el momento de poner las cosas en su sitio. Se me brindaba la mejor oportunidad. Había que efectuar el vuelo contra todos los inconvenientes... ¡Nada de vacilaciones!

El compañero Liedo, asomado por la ventana de la cabina y también contrariado me dijo... que lo sentía mucho, que aquello no arrancaba y tendríamos que dejarlo. Yo no lo veía así. El avión, igual que todos los de su tipo, tenían una manivela que casi nunca se utilizaba. Inmediatamente pensé, que... aquel iba a ser el

instrumento que nos facilitaría la labor. Así se lo dije, y él lo aceptó un poco excéptico. Le pedí al soldado del carrillo de baterías que me ayudara para accionarla en el motor izquierdo. Tanto empeño puse en ello, y con tanta fuerza la impulsamos, que aquel motor no tenía más remedio que arrancar. Así fue, arrancando el izquierdo, los otros dos, es fácil de poner en marcha. A los pocos minutos, los tres motores roncaban briosos y dispuestos a facilitarnos toda su potencia, en misión tan importante. Cogí la manivela y subí al avión, izando la escalera tras de mí y cerrando la puerta. En seguida le comuniqué al Brigada Liedo, que todo estaba listo para el rodaje y posterior despegue. Rodamos muy próximos al barracón o hangar. Aquel pequeño desnivel del terreno, tenía el piso más firme, más seco.

Despegamos de una forma muy original. La radio estaba apagada. Yo me situé en el puesto del segundo piloto. Ví como mi compañero, con mucha soltura y pericia, metía gases a fondo, poniendo los tres motores a la misma cantidad de revoluciones. Todo ello en el puesto del mecánico, o sea, entre los dos asientos del primero y segundo pilotos. Cuando el avión rodaba ya a buena velocidad, el mecánico pegó un salto y cayó firmemente sentado en el puesto del primer piloto, asíéndose a los mandos. Con el avión ya controlado y con mucho entusiasmo, se dispuso para hacer el despegue que ya era inminente, dada la velocidad que llevábamos. Yo le recomendé que lo recogiera, debido a la humedad del terreno. Me contestó que sí, que ya lo sabía. Un minuto después, ya estábamos en el aire. Todo funcionaba perfectamente. Habíamos despegado hacia la montaña, por proceder de allí el viento. A unos 200 metros de altura nos metimos ya en una capa de Stratos. Entonces le puse yo en la brújula, el rumbo opuesto al del despegue, con objeto de dirigirnos hacia el mar y hacer allí la perforación. Viramos hacia la izquierda 180 grados y comenzamos a subir a 3 ó 4 metros por segundo. La visibilidad era casi nula y teníamos

bastantes meneos. Pero el avión respondía perfectamente. Como hacía una media hora o más, que en la Cantina habíamos comido unos huevos fritos con patatas, yo, en esos momentos tenía sed y me fui a la parte de atrás del avión donde habitualmente llevábamos un botijo de agua. Sació mi sed y me dirigí de nuevo a la cabina. Al regresar, noté que me costaba trabajo llegar hasta la cabina. Me dió la sensación de que el avión estaba encabritado. Cuando por fin entré en la cabina, observé que subíamos a tope, algo más de 6 metros por segundo. El Mecánico miraba con avidez a la ventana de enfrente esperando ver algún claro, al mismo tiempo que la palanca de mando la tenía demasiado recogida hacia sí. Me acordé entonces, de una máxima que utilizábamos mucho en Somosierra, cuando yo hice el Curso de Vuelos sin Motor: “Sin no te quieres estrellar, no pierdas velocidad”. Así se lo hice saber al compañero Liedo, quien lo corrigió. En esos momentos yo pensé, que si lo veía dudar o flaquear por falta de valor, le daría un palo en la cabeza, con una madera que allí llevábamos de un mueble desarmado, y lo quitaría de aquel puesto para ocuparlo yo. En esos momentos tan decisivos, creo que todos confiamos más en nuestras propias facultades. No hizo falta, deseché aquella idea, el compañero mecánico no perdió el valor ni la entereza en ningún momento. Estaba el cielo muy cerrado. No se veía nada. Había fuertes “meneos”. Estábamos haciendo una perforación ascendente que parecía interminable. Por fin, aparecieron fugaces los primeros claros. Momentos después, las primeras crestas de las nubes. Nuestra altura era ya de 2.700 metros. Continuamos subiendo. A los 2.750 mtros. ya volamos por las crestas de las nubes. Continuamos remontándonos y las dejamos a nuestros pies como blanca alfombra. Desde los doscientos metros a esta altura, habíamos volado con instrumentos y sin visibilidad. El cielo de aquella tarde del 25 de noviembre de 1955, me pareció más luminosa que nunca; era



El teniente Sánchez de la Nieta, en la Estación del SAR en 1982, el año anterior a su pase a la Reserva

de un azul intenso que se reforzaba con la blancura inmaculada de las nieves y las blondas nubes. La Virgen de Loreto estaba allí. Una vez más nos había protegido. Nos dió mucha alegría, cantamos al unísono, e incluso el compañero, imitando a los grandes tenores, se arrancó por algunas conocidas óperas.

Pasados estos primeros momentos de alegría, yo sintonicé el Radiofaro de Vicálvaro (375 KHZ). Una pequeña corrección, y en seguida "P" Cero. Me fuí a los equipos de Radio y los encendí por primera vez. Suponía que estarían llamándonos insistentemente en Radiotelegrafía. Mis suposiciones eran ciertas. Allí estaba Málaga llamando sin descanso. Contacté en seguida con él y le dí noticias de nuestro viaje: La hora de salida (QTN), la estimada al FIR, la altura cuadrantal reglamentaria, reglado el altímetro en 1013.2 milibares, y nuestro destino GETAFE. Me preguntó que quién era el piloto, yo le contesté que el mecánico. Me preguntó también que si no sabíamos que el campo estaba cerrado por encharcamiento, a lo que también le contesté afirmativamente. Me estaba haciendo más preguntas, pero como yo tenía interés en hallar nuestra situación geográfica, le corte y le dije que cambiaba de frecuencia, y pasaba (QSY) a la de Sevilla, para pedir unas marcaciones de goniómetro. Así lo hice. Contacté con Sevilla en 333 KHZ y le pedí una marcación (QTE). Hice el QTG correspondiente y me dió 090 grados. Con ello comprobé que estábamos en ruta y que todo iba bien. Mas tarde, comuniqué el paso del FIR tanto a SEVILLA (EL JUDIO), como a MADRID (Paracuellos del Jarama). Minutos antes, ya tuvimos contacto visual y las nubes se redujeron a 2 ó 3/8. A partir de Sierra Madrona, ya no hay apenas nubes. Cuando llegamos al Pantano Gasset, siento la entrañable llamada de mi tierra. A 17 kms. al N.E. está mi querida tierra, mi pueblo, el que me vió nacer, y en donde también nació mi vocación aeronáutica desde muy pequeño. FUENTE

EL FRESNO se llama mi pueblo. Está situado con sus blancas casas de cal en la ladera de una montaña llamada "CERRO RUBIO", en las estribaciones de los Montes de Toledo. Es el pueblo más Septentrional de la provincia de Ciudad-Real. Allí tengo a mi novia y familiares, por lo que siento también el deseo de rendir homenaje a mi "Dulcinea". Nos dirigimos hacia allá, aunque el compañero no quiere perder tiempo, para que no piensen que nos habíamos perdido. Dimos dos o tres vueltas a baja altura, y nos remontamos de nuevo, rumbo ya a Getafe. Poco tiempo después, divisábamos ya el Cerro de los Angeles.

Como es preceptivo, enciendo el equipo de VHF para contactar con la Torre de Control y cuyas comunicaciones se desarrollan así: Getafe de 90/10..... me contesta..... 90/10 de Getafe, ¡Adelante!. Contesto: Getafe 90/10..... buenas tardes, procedentes de Málaga, estamos a ocho minutos fuera, por favor, deme instrucciones. Me contesta; 90/10 de Getafe, reciba instrucciones: Viento 050 grados, presión tal..... Pista 05, comuníqueme "viento en cola". Mas tarde notificamos viento en cola", "Pierna Base" y cuando le notifiqué "FINAL" me preguntó: "Por favor, ¿Lleva a bordo algún Oficial?. Le contesto NEGATIVO; Mecánico y Radio solamente. Me contesta con tono tolerante; "Bueno, pues autorizado a tomar tierra, Pista Libre. Vamos un poco altos para la toma. El compañero recurre a derrape por los dos costados. Conseguimos bajar lo necesario para aterrizar. Me pide que le ponga 15 grados de FLAP. Así lo ejecuto y tomamos tierra sin novedad. La torre nos dá instrucciones de rodaje para abandonar la pista. Más tarde llegamos a la zona de estacionamiento y apago todos los equipos de Radio, después de notificar a Torre de Control, que cierro escucha.

No quiero entrar en detalles posteriores, pero sí he de mencionar una anécdota simpática y humana del compañero, también Radiotelegrafista, Sr. Portero. Falleció poco tiempo después, en un avión

como ordinariamente se solía hacer en estas circunstancias. Y esta situación se hacía más tensa aún para Mecánico y Radio que habían de poner en marcha y parar los motores del avión diariamente para conservarlo en estado operativo. Hasta que un día el temporal fue más lejos de lo usual, y mientras Mecánico y Radio realizaban la operación de arrancada de motores, empezó a anegarse las pistas de vuelo y una tromba de agua amenazaba con arrastrar los aviones que, por falta de hangares, estaban a la intemperie. Esto

nuestro que se estrelló en Constantina debido a una tormenta. Vaya para él un respetuoso recuerdo, porque fue un buen compañero.

La anécdota es la siguiente:

Siempre había un Radio y Mecánico de Servicio en el Grupo de Estado Mayor, al cual pertenecíamos. Este servicio o turno era distinto al que teníamos para los vuelos. Nuestra misión consistía en recoger las novedades de Radio y Mecánica que surgieran en los vuelos y notificarlas al taller correspondiente para su reparación posterior.

Aquel día del vuelo que nos ocupa (25/11/1955), estaba de Radio de Servicio el compañero Portero, natural de Toro, provincia de Córdoba. De talante abierto y comunicativo. Había tenido un pequeño tratamiento psiquiátrico.

Cuando nosotros despegamos de Málaga comuniqué por Radio que nos dirigíamos a Getafe, tanto Málaga como Sevilla, comunicaron a Getafe lo que ocurría... "que un avión del Grupo de Estado Mayor, había despegado de Málaga sin piloto, y se dirigía a Getafe". La Torre de Control de Getafe, comunicó esta insólita información al Oficial de Servicio del referido Grupo. Este, el Oficial, por lo dudoso de aquella notificación, mando ir personalmente al Radio de Servicio a la Torre para que se informara bien. El compañero Portero se personó allí y fué bien informado, pero.... ¿cómo iba él, precisamente él, a comunicarle al Oficial, "que un avión venía sin piloto"?... ¡Menudo problema!... Optó por ser prudente, callarse y esperar a que llegara tan "fantástico" avión...

Cuando tomamos tierra, uno de los primeros en llegar al pie del avión fue Portero, quien con cara de asombro me dijo: "¡Claro, con razón me habían comunicado que un avión nuestro venía sin piloto!", y añadió ¿Cómo iba a ir yo con esa historia al Oficial?!... me hubieran encerrado".

Esta es la simpática y humana historia anecdótica d aquel viaje.



Admirador de la Aeronáutica, Liedo también lee "Aeroplano"

ocurría exactamente en la tarde del día 25 de noviembre de 1955, y a los 34 años del incidente, podría decirse que había vuelto a repetirse, con mayor intensidad, aquellas lluvias torrenciales.

Quizá Liedo se excediera en su apreciación del riesgo que podría entrañar el temporal respecto a su avión; quizá estuviera de alguna manera esperando aquella situación extrema, lo cierto fue que se vió en la necesidad de mirarse hacia dentro, profesionalmente hablando, autoconvencerse de hasta donde llegaba su capacidad de mecánico de vuelo y empezaba la de piloto. No tuvo que pensar mucho, porque nunca había sido hombre de "complejos" ni temores, sino todo lo contrario, además de un enamorado del avión. Estaba por otra parte la predisposición a volar sin piloto de Sánchez de la Nieta, y al recordar que éstos no acaban de decidirse a despegar, miró a su compañero y casi sin hablarse, se pusieron de acuerdo para, indicando a los soldados de pista que apartaran los calzos, acelerar motores y despegar con dirección a Getafe. El resto de la hazaña es preferible que la narren su protagonistas.

EL VUELO, NARRADO POR EL OPERADOR DE RADIO, SANCHEZ DE LA NIETA

Estamos hablando de "pasado", de Historia, aunque con protagonistas vivos. Por eso cuanto pueda decirse ahora de aquel acontecimiento, ha prescrito para el presente. Y desde esta concepción, traemos a estas páginas la versión del vuelo del que fuera compañero del Brigada Liedo, el entonces Cabo 1º Especialista Radiotelegrafista, DIONISIO SANCHEZ DE

LA NIETA PASAGALI, actualmente Teniente en situación de Retirado.

En este orden, más que abrir una polémica sobre aquel vuelo pretendemos cerrar con la dignidad que merece, un capítulo anecdótico y singular de la Historia de nuestra Aviación Militar. Un vuelo al que ahora, cuando va a cumplirse su 35º aniversario, invitamos a Sánchez de la Nieta a rememorar. (Cuadro).

COMPAÑEROS DE AVENTURA

Liedo y Sánchez de la Nieta coincidieron no sólo en el tiempo y en el espacio; también en sus propósitos. De otra forma no habría tenido lugar aquella "aventura".

Y a los hechos nos remitimos, porque aún admitiendo que algunos mecánicos "adelantados", tuviesen la capacidad para llevar los mandos o pilotar un avión ante cualquier contingencia, ninguno antes ni después –a excepción del Cabo Montenegro que en Tahuima, al alegar su Jefe que la avioneta "no iba", despegó y aterrizó brillantemente– se había atrevido a realizar un vuelo en la distancia, condiciones meteorológicas ni envergadura del avión utilizado en aquel de Málaga-Getafe.

Y esto demuestra la clara diferencia entre tener y dar; ser y parecer; en suma, entre el dicho y el hecho. Y los motivos podríamos situarlos –repetimos– en una coincidencia circunstancial y de propósitos paralelos. Liedo realmente pudo creer que salvaba el avión de la tromba de agua que podría destrozarlo, elevándolo a su medio, haciéndolo volar, al tiempo que aprovechaba la ocasión para demostrar y demostrarse, que él era capaz de ser aquel piloto que siempre había soñado. Sánchez de la Nieta por su parte, necesitaba sacarse cierta espina profesional que tenía clavada desde su estancia en la B.A. de Málaga. La oportunidad confluyó en el mismo punto para ambos, y como reza el viejo refrán, "la ocasión la pintan calva", y ellos la hicieron realidad como compañeros de aventura.

EL JUICIO QUE HUBO DE CELEBRARSE

Aquel incidente trasladado a nuestra actualidad, habría saltado las páginas de periódicos y revistas, con sus alusivos chistes gráficos, pero eran otros tiempos y otro contexto social bajo cuyo prisma se valoró el hecho, que no vamos a negar contravirtió muchos códigos. Además, Liedo, sin intención por su parte, dejó en entredicho a unos pilotos que siguiendo

ANECDOTARIO DEL VUELO

Además de la que constituye el propio vuelo –retrasado y suspendido cada día desde una semana atrás por mal tiempo y realizado precisamente para salvar el avión del temporal– se sucedieron comentarios y hechos que por sus contradicciones, cobraron sentido de anécdotas.

Así no es normal ni admisible que un mecánico se convierta en piloto. Y lo desconcertante fue que el avión llegara a su nueva pista sin el menor daño. Por eso a la hora de buscar la forma de castigar la osadía con la máxima benevolencia, se suscitaban comentarios de que si "al menos hubiesen roto el avión...".

Tampoco fue menos cierto que, ante lo inusitado del hecho y la capacidad demostrada en el pilotaje, incluso se pensara en la posibilidad de hacerlo piloto. Pero Liedo había vulnerado demasiados códigos. Por eso se dudó entre el castigo y el premio.

Y al referirse al caso de Liedo al General Franco, se asegura que éste comentó: "un hombre de los que harían falta muchos".

Después cuando hubo de cumplir la condena, Liedo habida cuenta de que nadie quería ordenarle que se incorporara al penal, voló de Madrid a Jerez en un avión militar, para hacerlo por iniciativa propia. De Jerez viajó en coche de caballos acompañado del ahora Subte. Rodríguez Sánchez, que estuvo con él hasta las puertas del penal de Santa Catalina en Cádiz, sin acabar de creerse que fuese a cumplir la condena.

Tan conocido era como mecánico de vuelo, que no pocos pioneros de la Aviación Española y Jefes de ella –entre ellos González Gallarza, Vives Camino, Garnica y García Conde– se manifestaron en su favor, lo que hizo que se le anulara totalmente la condena.

El vuelo figura en su cartilla con fecha de 25-11-55; con 2,15 horas de Málaga-Getafe y la observación de "sin piloto".

las normas, optaron por regresar a su destino por vía terrestre, aplazando los caminos del aire para mejor ocasión. Una medida ésta que era normal ante temporales semejantes al de aquel año. Pero jamás había ocurrido –ni ha vuelto a ocurrir después– que al dejar un avión en pista para esperar condiciones de vuelo adecuadas, el avión llegara a su base de procedencia antes que sus propios pilotos, que lo hicieron por ferrocarril. Circunstancia que lógicamente, motivó risas y sonrisas hasta de los más serios.

En consecuencia “aquello” no podía quedar sin castigo, y con cualquier código en las manos, lo merecía. Tampoco faltaron quienes pensaban todo lo contrario, especialmente entre los buenos conocedores del oficio de volar, que lo aplaudieron en su fuero interno e incluso habrían sido partidarios de haberlo hecho “piloto”, algo que tampoco estaba previsto en la legislación de entonces.

¿Qué podría entonces hacerse con aquel inoportuno “aventurero del aire”? Legalmente hubo que convocar el correspondiente Consejo de Guerra, y por razón del lugar del delito, en Málaga. En este sentido Liedo no tuvo un juicio injusto ni justo; simplemente de su tiempo, y un delito de aquella naturaleza, había de constituirse en Consejo de Guerra ordinario, del cual demandó la petición del Fiscal de doce años de prisión y seis meses de reclusión militar, todo ello reducido finalmente a dos años de prisión militar. Y como necesariamente había de ponerle un nombre al delito cometido, se acudió a un concepto del Código Penal Militar vigente: “sedición”, equivalente a lo que entendemos por “rebelión” en grado menor, y lo único que no acaba de olvidar Liedo. El Cabo Primero Sánchez de la Nieta, que como buen Radiotelegrafista realizó las operaciones de control del vuelo, quedó exento de toda responsabilidad, por haberla asumido en su totalidad como superior, el Brigada Liedo Rapado, en un gesto que le honra de militar y persona.

Y como parte de aquella insólita aventura –proeza tras sus óptimos resultados– la condena no podía ser una excepción en ella. Lo cierto fue que el Consejo de Guerra se celebró dos años más tarde del supuesto delito, durante los cuales Liedo hizo más de 300 horas de vuelo. Pero nuestro protagonista comprendió al cabo, sin dejar de sonreír, la seriedad de esta circunstancia y decidió ser consecuente con su actuación. Luego después de dos meses de haberse dictado sentencia, por propia iniciativa, emprendió viaje a tierras gaditanas, a semejanza de otro destino más en su vida militar, para incorporarse personalmente al penal de Santa Catalina, en Cádiz.

Y como una consecuencia más de la tragicomedia que ha resultado ser la vida de Liedo, el último tramo de su viaje al



La sonrisa que le hizo ver con optimismo las situaciones más tristes, la que le llevará alegre a la tumba

penal hubo de hacerlo en uno de los clásicos coches de caballos. Y hemos confirmado esto, porque cuando viajaba al son de las campanillas de este tradicional vehículo andaluz, coincidió con un viejo compañero de armas, destinado por entonces a la B.A. de Jerez –el actual Subteniente fotógrafo Rodríguez Sánchez– quien por su puesto no pudo creerse, dado el habitual buen humor de Liedo, que fuera a cumplir condena a Santa Catalina.

Allí estuvo Liedo sólo seis meses, tras los cuales fue indultado de la totalidad de la condena, gracias entre otros, al entonces Teniente Coronel, Jefe de su Unidad, García Conde-Ceñal, posteriormente Jefe del Estado Mayor del Aire, quien conocía bien a nuestro personaje como profesional y algo de la novela de su vida, ahora y en su último capítulo.

Con todo, Liedo Rapado, lejos de considerarse víctima, se siente orgulloso de esta página de su juventud, que él habría revivido incluso en su madurez de haberse repetido las circunstancias de aquel vuelo Málaga-Getafe.

EPILOGO

Los años han pasado, de prisa, cuando se mira hacia la juventud, y Liedo aún manteniendo su espíritu jovial, su carácter abierto y su sonrisa a flor de labio, ha cumplido ya los 75 años. Pero por azar del destino, él que viendo su carrera truncada, buscó suerte fuera del Ejército, al no encontrarla ha vuelto –a semejanza del hijo pródigo– a refugiarse en su hogar vocacional, donde ha sido recibido como tal; de donde quizás no debió haber salido nunca. Porque al menos el Ejército ha sabido acogerlo, y precisamente en Getafe, su último destino en activo, ha encontrado el hogar que ya no le ofrece ninguna de las dos familias que ha formado.

Sánchez de la Nieta, vive en Las Palmas de Gran Canaria una apacible vida de Oficial jubilado, pero sin olvidar aquella hazaña que vivieron juntos. Vaya para los dos nuestro admirado recuerdo y de alguna manera la enhorabuena por haber conquistado esta anecdótica página para la Historia Aeronáutica Española. ■