

EN EL CENTENARIO DEL TENIENTE DE NAVÍO DURÁN



ESDE hace ya algunos años y coincidiendo con los últimos calores del verano, el aeropuerto de Jerez de la Frontera viene siendo testigo y anfitrión de un festival aéreo que, cada año con mayor ambición, trata de reunir lo más selecto y moderno en materia de aviación.

Como otros años, éste, el festival, se celebra durante los últimos días del mes de septiembre. Con este motivo son ya muchos los modelos de aviones y helicópteros que

han anunciado su intención de asistir a lo que se preve un verdadero acontecimiento aeronáutico.

Y entre otras novedades, este año el festival presenta una en concreto, que a los marinos debe llenarnos de orgullo y satisfacción pues, coincidiendo con el centenario de su nacimiento, el festival pasará a denominarse «Festival Aéreo Teniente de Navío Durán». ¿Pero quién fue Durán? ¿Qué méritos condujeron a este marino y aviador a alcanzar la gloria y tan merecido homenaje?

Juan Manuel Durán y González nació en Jerez de la Frontera el 9 de noviembre de 1899. Con apenas 16 años ingresó en la Armada, acariciando desde el primer momento el proyecto de incorporación a la entonces incipiente Aeronáutica Naval, formando parte de la primera promoción de especialistas de este servicio.

En 1922 toma parte, operando desde el *Dédalo* y desde la Base de la Aeronáutica Militar de «Mar Chica», en Melilla, en la campaña de Marruecos, donde la Aeronáutica Naval se incorpora por vez primera a las operaciones de guerra. El entonces alférez de navío Durán es condecorado con la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, reservada exclusivamente para acciones en combate.

En 1923 Durán es seleccionado para realizar las pruebas de los nuevos aparatos de ruedas *Avro*. Ocurrió que, al ir a tomar tierra, el avión entró en pérdida, por lo que inició una barrena de la que Durán sólo pudo salir cuando el avión se encontraba a pocos metros del suelo. Como consecuencia del impacto el avión quedó incrustado de morro en el suelo y partió la cola. Milagrosamente ni Durán ni el mecánico Brufau, su acompañante, sufrieron otra cosa que simples rasguños y un enorme susto. Éste fue el primer accidente serio de la Aeronáutica Naval y también de los ocurridos en el hoy importante aeropuerto del Prat del Llobregat, en Barcelona, por aquel entonces aeródromo principal de las aeronaves de la Armada.



Teniente de navío don Juan Manuel Durán y González.

En 1924 y casi coincidiendo con su ascenso a teniente de navío, otro susto. Esta vez Durán pilotaba un *Martinsyde* y llevaba como pasajero al mecánico Jordana. En pleno vuelo el motor sufrió una avería, por lo que Durán se preparó para tomar en emergencia en el hipódromo de Barcelona. Al aterrizar, el avión capotó, quedando destruido el aparato y milagrosamente ilesa la dotación.

En septiembre de 1925 participa con su escuadrilla de *Macchi-24* en el desembarco de Alhucemas, operando desde Mar Chica. Con esta operación se conseguía dar fin a la campaña de Marruecos, alcanzándose la ansiada pacificación de la zona con un epílogo victorioso. La escuadrilla en su actuación en esta campaña hizo más de 2.000 horas de vuelo en misiones de guerra, reconocimiento y de bombar-

deo. Durán por su parte obtuvo la Medalla Militar.

Precisamente en este destacamento de Mar Chica hizo Durán amistad con el comandante Ramón Franco y Bahamonde, y en diciembre de ese mismo año era designado representante de la Aeronáutica Naval para acompañarle en el famoso *raid* Palos-Buenos Aires a bordo del no menos famoso *Plus Ultra*.

El vuelo se inició el 22 de enero, después de, como hiciera Colón en 1492, permanecer unos días la dotación en la quietud del monasterio de la Rábida. A bordo del *Plus Ultra*, un hidroavión bimotor «Dornier Wall» de duraluminio de 16,25 metros de eslora, la dotación compuesta por el comandante Franco, teniente de navío Durán, capitán Ruiz de Alda y sargento mecánico Rada, cubrió las siguientes etapas:

Palos-Las Palmas.

Las Palmas-Porto Praia (Cabo Verde).

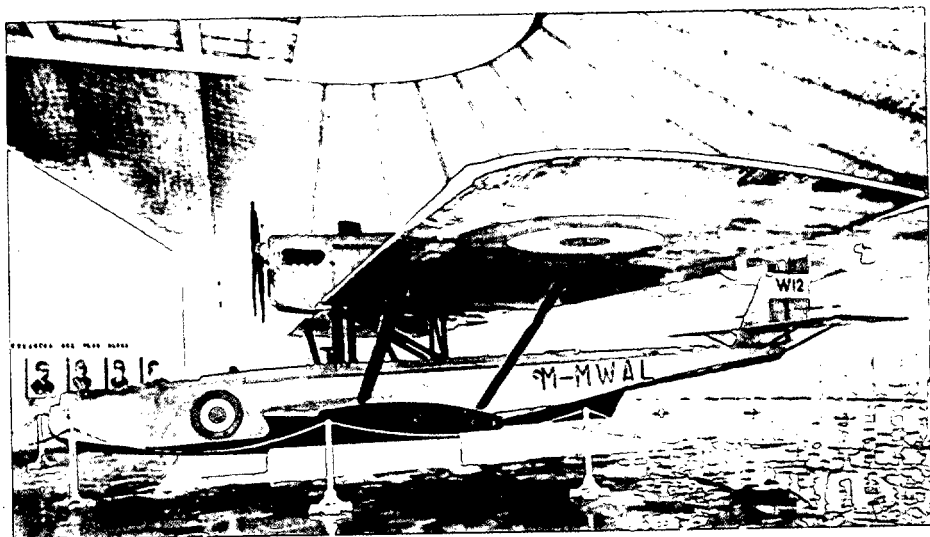
Porto Praia-Bahía de la Concepción (Fernando de Noronha).

Fernando de Noronha-Pernambuco.

Pernambuco-Río de Janeiro.

Río de Janeiro-Buenos Aires.

La Marina colaboró también en el evento, cubriendo las etapas de la travesía con el crucero *Blas de Lezo* y el destructor *Alsedo*. Por razones de peso,

Hidroavión *Plus Ultra*.

Durán hubo de efectuar la etapa de Porto Praia a Bahía de la Concepción a bordo del *Alsedo*, permaneciendo a la escucha con el hidro durante la travesía.

En la tarde del día 31, después de la más accidentada de las etapas, pues debió hacerse con un solo motor, a 20 metros del agua y mientras Durán y Ruiz de Alda se dedicaban a arrojar a la mar equipajes, herramientas, víveres y todo lo que no fuera vital, el *Plus Ultra* llegó a Recife de Pernambuco, donde fueron recibidos como auténticos héroes, pues no en vano, por primera vez en la historia, se acababa de realizar volando la travesía del Atlántico Sur.

El 10 de febrero se completaba el recorrido previsto, al amarar el hidro frente a Buenos Aires de manera apoteósica. El viaje, ya de por sí una hazaña, había pulverizado los récords mundiales de velocidad y distancia en hidroavión. La distancia total de 10.270 km se cubrió en 50 horas y 50 minutos.

Casi inmediatamente, los héroes del *Plus Ultra* comenzaron a diseñar el viaje de vuelta de forma tanto o más ambiciosa que el anterior; pero como quiera que el Gobierno español decidiera hacer entrega del *Plus Ultra* a la República Argentina como prueba de cariño, nuestros aviadores hubieron de regresar a bordo del crucero *Buenos Aires*, puesto a su disposición por el Gobierno argentino.

La expedición fue recibida el 5 de abril en Huelva con todos los honores. La multitud que abarrotaba los muelles expresó su admiración hacia los aviadores cuando el crucero argentino fondeó en la barra de la capital onubense para desembarcar a los pilotos que se dirigieron al crucero *Cataluña*, donde

les esperaba Su Majestad el rey Alfonso XIII, que les recibió con el mismo entusiasmo que el resto de los españoles.

Desde ahí la expedición reembarcó de nuevo al *Buenos Aires*, dirigiéndose a continuación a Sevilla. Al mediodía el crucero argentino avanzaba majestuosamente por el canal de Tablada. En el puente alto los aviadores, acompañados por S. M. el Rey y el ministro de Marina, contestaban a los vítores de la multitud, que los aclamaba entre el estruendo de salvas de honor y silbidos de sirenas, hasta que finalmente el buque rompió las simbólicas cintas que cerraban el paso del puente del Guadalquivir, atracando al muelle ante el júbilo de los sevillanos.

Pasada la emoción inicial, S. M. el Rey pasó a condecorar a los aviadores. Al llegar el turno a Durán y en el momento de prender en su pecho la Medalla Aérea, el Rey exclamó emocionado: «¡Porque honras a mi Marina!» Fueron momentos de gloria, una gloria efímera, pues pocos meses después llegaría para Durán su hora más amarga.

Fue en el mes de julio de aquel año de 1926. La flota se había reunido en Barcelona para unos ejercicios de instrucción combinados. El día 19, finalizadas las operaciones y encontrándose al sur de Barcelona, la escuadrilla de caza «Macchi-18» se disponía a romper filas, cuando el hidroavión que pilotaba Durán chocó con otro que pilotaba el teniente de navío García Charlo, cayendo pesadamente al mar frente a la desembocadura del río Llobregat.

Un dirigible que volaba en las inmediaciones se dirigió rápidamente al lugar del siniestro. A bordo, el teniente de navío Núñez, viendo que el hidro de Durán comenzaba a hundirse, se lanzó al agua desde 25 metros de altura. Nadando hasta el aparato, Núñez consiguió después de no pocos esfuerzos liberar el cuerpo de Durán de los atalajes que lo unían a su asiento. Desgraciadamente las heridas recibidas en el impacto contra el agua habían sumido a Durán en una agonía definitiva y minutos después moría en la cubierta del *Alsedo* mientras era llevado a Barcelona.

Desde Barcelona y en este mismo destructor *Alsedo*, el mismo en el que Durán embarcó durante una parte de su travesía gloriosa a través del Atlántico sur, los restos mortales de Durán fueron trasladados hasta el arsenal de La Carraca, desde donde se transportaron con todos los honores hasta el Panteón de Marinos Ilustres. Allí recibió sepultura y descansa definitivamente un marino y aviador que escribió para España una gloriosa página de su Historia. Las palabras que pocos años antes pronunciara el capitán de fragata Pedro María Cardona, con ocasión del bautismo de sangre de la Aeronáutica Naval, resultaron proféticas para Durán y podrían a la vez servirle de epitafio: «Estamos aquí para aprender y servir a la Marina y, si es preciso, morir por ella».

Luis MOLLÁ AYUSO

