



Asociación Cultural Chorima

Moraña - Pontevedra

A LA CONQUISTA DE UN RÉCORD MUNDIAL

**VUELO AL PAÍS
DE LAS MIL Y UNA NOCHE**



De Sevilla a Dewiya en el Irak-Arabí

A LA CONQUISTA DE UN RÉCORD MUNDIAL

Y

DIARIO DE VUELO

FRANCISCO IGLESIAS

BRAGE

2023

En el cincuenta aniversario del fallecimiento de don Francisco Iglesias Brage, conocido como el “Coronel da Toxeiriña”, se ha realizado este trabajo de recopilación y transcripción de una serie de escritos redactados a mano por el propio Iglesias Brage sobre sus aventuras en Oriente Mdio.

En primer lugar nos encontramos con un precioso prólogo de su autobiografía que estaba escribiendo y que nunca llegó a terminar.

En segundo lugar, un recopilatorio de todos los récords de la aviación en sus primeros años. Este documento se encuentra en el archivo personal don José Casal Porto, al que agradecemos nos lo haya cedido para este trabajo.

Y por último el diario de vuelo del intento de conquista del récord mundial entre Sevilla-Dewiya, dando lugar a un maravilloso relato que el mismo denominó “Viaje al país de las mil y una noches”.

Los originales del prólogo y del diario de vuelo que transcribimos en este libro se encuentran en el Archivo del Reino de Galicia.

Prólogo

En el tiempo de mayo, las rosas con un leve temblor, ruborosas y entreabiertas se daban al viento. De la tierra ardorosa un aliento cual de virgen mujer, ascendía en el aire una alondra. En el aire una alondra moría derretida en amor y cantaba: Por los prados un toro bramaba y un gran bando de blancas palomas se posaba arrullante en las lomas. En los cuerpos ¡Qué dulce desmayo! ¡Era el triunfo glorioso de mayo! (Antonio Rey Soto: de “Amor que vence al amor”)

¿Te acuerdas, Sevilla? - Era primavera -. Mayo glorioso extendía sobre ti su manto de flores. El sol disparaba sus saetas de oro desde el azul inmaculado de tu cielo y la brisa perfumada dejaba al pasar rumor de fuentes y de pájaros. El Guadalquivir iba entre las esmeraldas de los campos cantando sus amores con la ciudad fervorosa y risueña. Tú despertabas de tu sueño invernal, alegre y esplendorosa, con una nueva juventud. Era el triunfo de mayo. Sobre la blancura de nieve de tus moradas, los rojos claveles eran como gotas de sangre de tu corazón, que estallase de gozo al llegar la primavera. Corrían las palomas alocadas tejiendo y destejiendo el encaje divino de la Giralda y allá en la altura sus arrullos eran como una oración. A través de las rejas floridas se oían las risas y las coplas de tus mujeres que tenían una extraña tentación en los ojos.... Olía a jazmín y rosas. ¿Te acuerdas?

Así te apareciste a mi, deslumbrante y risueña como una novia bella y buena. ¿Pero cómo describir todos tus encantos? ¿Cómo cantar todas tus bellezas? ¿Cómo expresar toda la emoción que se siente al contemplarte por vez primera?

Los poetas han tejido para ti sus más bellos poemas y los más hermosos colores del iris tomaron los pintores para aprisionarte en sus lienzos. La música te robó el susurro de tus surtidores de cristal y el manso rumor del río que lleva melodías orientales y la risa desgranada de tus mujeres y las charlas armoniosas de tus pájaros, te robó todo eso para devolvértelo en cantos insospechados, en coplas llenas de amor y devoción para ti. Todos te han rendido el homenaje de su admiración. Todos te han alabado. Todos te han dicho su amor. Pero te falta la ofrenda de nuestro amor. Te falta el homenaje de todos nosotros, los pájaros de hierro que rasgamos la seda de tu cielo maravilloso con nuestro psaso raudo y atronador de máquinas infernales.

Escucha Sevilla: Tu cielo es único en el mundo. Ninguno de tus amantes saben en verdad lo que es tu cielo. Nadie lo conoce mejor que nosotros. Las aves rígidas de alas de plata que uno y otro día surcamos la serenidad de tu azul y rompemos su augusto silencio con el respirar vigoroso de nuestro pechos de hierro. Nadie conoce como nosotros el océano tranquilo que es tu cielo, donde nos sumergimos para gozar del placer de su caricia suave y perfumada.

Las palomas, nuestras hermanas, se lo cantaron un día a la Giralda, maravillada de la pureza de ese cielo tuyo y tantas cosas le dijeron que la Giralda se elevó también para ver como era. Desde aquel día la Giralda no hace más que mirar al cielo como una enamorada. Los ruseñores fueron al parque a contárselo a las flores, y las flores no pudiendo subir elevaron al cielo sus perfumes en ofrenda al amor. Las fuentes lanzaban a las alturas los abanicos de sus surtidores y hasta las nubes de otros cielos venían a veces apelonadas en larga caravana para ver aquello, empujándose unas a otras para disfrutar de tan hermoso lugar.

Pero tú Sevilla tienes para nosotros modernos clavileños, todavía, otro regalo más. Tienes además de la llanura infinita de tu cielo bello, el nido más hermoso que jamás podríamos haber soñado: el aeródromo de Tablada. ¡Tablada! Poético rincón para nuestro reposo. Los cobertizos donde descansamos están rodeados de risueños jardines y son blancos, con alburas de nieve. Es un pequeño paraíso este nido nuestro. Todo está envuelto en flores y en perfumes. Y luego tenemos allí la más bella pradera, para remontarnos al espacio y bajar luego majestuosamente, volando por el

verde y jugoso césped. Los toros bravos nos disputan este magnífico lugar y a veces tiñen de manchas oscuras el verde campo con el relieve de sus cuerpos pesados y braman a nuestro paso. La pradera es grande como una mar verdosa y tranquila, y a lo lejos se divisa el Guadalquivir a través de la arboleda de sus orillas. Nunca aviones de ningún país tuvieron un tal cobijo para sus andanzas.

Todos amamos este delicioso nido más que ningún otro de España. Es ahí Sevilla, en tu propio seno donde adquirimos la sensación insuperable de nuestra misión, donde nos sentimos verdaderamente pájaros.

Cuando la aurora amarillea los campos y el rocío tiembla aún sobre las hierbecillas del prado y las flores sacuden al aire las melenas de sus pétalos dormidos, y se llena de nidos de vida el silencio del parque maravilloso, salimos de nuestros lechos blancos llevados por los soldaditos vestidos de verde a la verde sábana del campo que se despereza y nos disponemos a volar y cuando sentimos sobre nuestros cuerpos -hierro y seda- la caricia fría y sensual del aire purísimo que baja a raudales del cielo sevillano y divisamos recortada en la limpidea del azul la silueta altiva de la Giralda que se yergue serena y rígida como una flecha señalando el camino de tu cielo embrujado sentimos siempre un loco deseo de correr y remontarnos hasta las alturas inaccesibles de los *roles*² y de las estrellas para hacer nuestra ofrenda de gracias al creador de tanta belleza.

Y así cuando ya desprendidos de la tierra que se hunde poco a poco bajo nuestras plantas corremos desesperadamente por la campiña azul aspirando con fuerza la fragancia de la mañana que sube y giramos vertiginosamente a tu alrededor, rozando al pasar el encaje granítico de la catedral en torneo caballeresco con la lanza afilada de la Giralda. Todas nuestras fibras se estremecen y bajamos lentamente, silenciosos, emocionados y conmovidos ante el regalo magnífico de Dios. ¿Quién podrá disputarnos este supremo goce?.

He aquí Sevilla porqué te amamos nosotros, los pájaros de hierro, y de aquí rendido públicamente el homenaje de nuestro amor. Tu cielo es el más bello del mundo y tu nido el más hermoso.

Pero yo, Sevilla, te amo más, mucho más que los otros aviones, mis hermanos. Yo “Jesús del Gran Poder” ¿Cómo no he de sentir por ti un amor más grande y más fuerte? Mi nombre es evocador de todas tus santas tradiciones. Está escrito en el cielo con letras de oro. Y todos los sevillanos, tus hijos, veneran la santa imagen del redentor bajo cuya advocación me pusieron al nacer. Llevo sobre mi cuerpo de seda y hierro esta sagrada imagen, desde el día que fue solemnemente bautizado con tan simbólico nombre. ¿Te acuerdas?

Era un día rubio y luminoso del mes de abril, cuando la Feria típica ponía sobre ti su nota chispeante y embriagadora pasan caballos enjaezados con mocitas morenas - corazón y labios rojos como claveles- y se oye la copla temblorosa en el aire fragante y hay rasgar de guitarras a la luz de la luna borracha de alegría, y brilla la manzanilla al sol en la tarde de toros.... ¿Te acuerdas?.

Había bullicio y entusiasmo a mi alrededor. La gente me quería ya. Habían venido a presenciar mi bautismo. Yo estaba emocionado. Nada menos que una reina hermosa iba a derramar sobre mi el vino generoso que debía darme la suerte en mis empresas. Aquel día sentí como nacía dentro de mi un inmenso cariño hacia ti, Sevilla, como si al darme aquel nombre venerado me hubieran dado con él todo el amor de los sevillanos hacia su imagen idolatrada. Y así era: El cariño y la fe de tus hijos me han acompañado desde aquel instante, como acompañan en interminable cortejo de encapuchados llenos de fervor a la portentosa imagen del redentor cuando sale en la madrugada del viernes santo de la iglesia de San Lorenzo.

Era primavera. Mayo glorioso extendía sobre tí su manto de flores. Yo iba a partir del arco majestuoso de tu aeródromo como una flecha de plata en vuelo portentoso. Iba a ir al Oriente misterioso, a los remotos países de donde viene el Sol todas las mañanas a besar mi frente de metal. Tenía que llegar lejos, muy lejos en un solo vuelo a través de los mares, solitario, de las montañas agrestes, de los bosques y de los desiertos interminables donde el caminante se muere de sed. Tenía que recorrer más camino que todos los aviones habían recorrido. Iba a la conquista de un récord, como un capitán de los viejos tiempos, iba a conquistar **ignotas**² tierras. Yo había sido destinado a ejecutar empresas heroicas y mi primer viaje estaba decidido. ¡Cuánta incertidumbre y cuánta intranquilidad!

Sabía que mi aventura era difícil de verse coronada por el éxito, y que en ella podían acabarse mis días. Pero si triunfaba ¡Cuántas bellas cosas iba a contemplar!.

Fue entonces cuando se me ocurrió la idea de escribir mis memorias, con las DURAS impresiones de mi vida que sería tan aventurera. En ellas contaría las emociones que me sacudiesen a cada paso y los peligros con que indudablemente habría de encontrarme. Haría mi historia. Yo había escuchado muchas veces los relatos de otros hermanos míos que habían pasado varios años en la guerra y contaban cosas maravillosas y terribles. Yo no he conocido la guerra. Cuando yo nací la guerra se había terminado. Ellos en cambio habían luchado en los hostiles cielos rifeños y habían vivido epopeyas increíbles. Salían a veces durante la noche, llena de misterio, a bombardear los poblados rebeldes metidos en el corazón de las montañas enemigas, erizadas de fusiles y ametralladoras. Otros tenían que descender a ras del suelo, en vuelo peligrosísimo por entre los barrancos cubiertos de maleza donde se ocultaban los fieros rifeños y las balas, más veloces que nosotros mismos iban dejando su huella diminuta sobre el cuerpo del pájaro de hierro. Con frecuencia el pájaro heroico sentía paralizarse su corazón y llegaba hasta la tierra hostil y mal herido o muerto. Otras veces, en fin, había que socorrer a los bravos soldados que defendiendo un picacho solitario e inaccesible, se habían quedado aislados, bloqueados por el hambre y la sed y las balas que acechaban constantemente. Y era preciso sacrificarse para proporcionarles hielo y pan....Había sido muy dura la guerra para muchos de mis hermanos. Pero los que sobrevivían contaban su historia con orgullo y me causaba cierta envidia.

Yo también iba a sortear serios peligros. Tendría que remontarme a veces hasta más allá de las nubes para salvar las grandes montañas y otras me vería obligado a descender hasta sentir el aliento de las plantas. Tendría que luchar con la furia de los elementos de Dios desencadenados contra mí, para poner a prueba mi temple y mi valor: lucharía con la niebla, nuestra cruel enemiga y con los vientos huracanados, con la lluvia tenaz que nos ciega y con las montañas gigantescas de las nubes. Y escribiría mi historia que prometía ser interesante.

Han pasado dos años. Desde aquellos días he volado por casi todos los cielos del mundo; he conocido de todos los peligros y de todos sufrimientos. He saboreado también todas las mieles del triunfo. He recibido el homenaje fervoroso y sincero de todos los pueblos. Todas mis emociones fui trasladándolas a las blancas cuartillas de mi cuaderno de navegación donde alguien las hallará. En ellas está mi vida de estos años pasados, llenos de interés. Mi vida y la vida de mis dos compañeros de viaje inseparables: Jiménez e Iglesias.

A ti van dedicadas, Sevilla, como homenaje de agradecimiento y con toda devoción.

1-Blancura perfecta.

2-No estamos seguros

3) In Supeix hay una roca con un castillo precioso avanzando sobre el mar.

Seguimos viendo barcos.

El cielo está ahora nublado

La temperatura ambiente sigue de 30°. Antes se puso a 35°.

Esta costa es abrupta, como la de nuestro Protectorado.

Hay cauces de ríos anchos y angostos. A veces rompen esta fiera en unos pequeños valles con granjas y viviendas limpias y modernas. A lo largo de la costa se desarrolla una cinta de carretera.

Seguimos a 1700 metros, 180-200 Km. de velocidad.

Ahora vemos un pueblecillo tirado a cordel con sus tejadillos rojos y sus cables de árboles.

Después Cherchell, con su puertecito, y ennegrida, avanzando majestuosamente sobre el mar, el Yebel Chemia con sus 900 metros nos parece una mole gigantesca. Todavía nosotros vamos a 2.200 pies de altura que casi se van conservando.

A LA CONQUISTA DE UN RÉCORD MUNDIAL

Relato del Vuelo transatlántico del Jesús del Gran Poder" XXV años después de realizado

Por Francisco Iglesias Braje 24-26 de marzo del año 1954

Escrito tal relato, de mi puño y letra, en las páginas de este libro salido de las manos de un artesano de la vieja ciudad de Ávila - cuna de mi compañero de vuelo Ignacio Jiménez- que me hizo tan valioso obsequio en aquel año de 1929 con ocasión de nuestra visita a la tierra de la Santa Teresa de Jesús.

Desde entonces pensé grabar en sus desnudas hojas marfileñas una breve historia de aquel vuelo, poco conocida y nunca relatada por nosotros sus protagonistas. Pero 25 años de mi vida y de la vida de España y del mundo -cargados de graves acontecimientos y desgracias sin cuento- pasaron sobre el libro, que dormía en una vitrina hogareña, sin que cumplierse aquel propósito, igualmente dormido o casi olvidado.

Esta fecha de nuestras bodas de plata con el océano -24/26 de Marzo de 1954- que Dios me ha permitido celebrar, nos ha despertado a ambos -al libro y a mí- y creo llegada la hora de estampar en él la narración de aquel viaje trasatlántico que dé fe de lo que hicimos. Y también de lo que no logramos alcanzar, a las nuevas generaciones de aviadores y de españoles.

Tal narración es, con breves ampliaciones, la transcripción fiel de la conferencia que, el día 25 de marzo del año que corre, pronuncié en el Real Aeroclub de España, ante el Excelentísimo Señor Ministro del Aire -General Gallarza- y otros del Gobierno del Caudillo Franco, autoridades aeronáuticas militares y civiles, Embajadores, Ministros y Agregados de los países Americanos y gran número de compañeros del Ejército del Aire.

A manera de prólogo

El vuelo trasatlántico del "Jesús del Gran Poder" que, con el patrocinio de nuestro Ministro del Aire, el General Gallarza -héroe del audaz y brillante raid a Filipinas, vivo en la memoria de todos- se conmemora hoy en este acto, fue realidad feliz hace ahora un cuarto de siglo; tiempo escaso, quizás, para la perspectiva histórica de cualquier acontecimiento nacional, pero que en cuanto a la aviación se refiere representa la mitad de su existencia y, dado el raudo avance de la navegación aérea, una época ya tan lejana que a la juventud actual le parecerá extraño que por entonces no existieran todavía líneas aéreas regulares con América y resultaran aún peligrosas y aventurados los vuelos intercontinentales. Y es que el progreso técnico de la aviación en estos 25 años ha sido tan asombroso que quienes no vivieron aquel período de ensayos y tentativas llevadas a cabo por todos los aviadores del mundo -entre los que se colocaron en primerísima línea los de la aviación española: Franco y Ruiz de Alda, Gallarza y Loriga, Haya y Rodríguez, Rein Loring, Prado, Barberán y Collar y tantos otros- no podrían comprender cuantos fueron los esfuerzos y los sacrificios ofrecidos para roturar los caminos del aire y lograr la conquista definitiva del océano atmosférico y, con ella, la rápida unión entre todos los pueblos y todas las naciones.

Invitado y requerido por el Sr. Mi Mundo Hispánico, a ella pertenecen, ya que de nuestra aviación militar habíamos recibido la savia fecunda, el saber, el espíritu de servicio y el coraje necesarios para realizar aquel raid que en este acto se conmemora por iniciativa y deseo del Ministro del Aire, al que expreso aquí -en nombre de mi compañero y en el mío propio- la más sentida gratitud, junto con la renovada adhesión a nuestro invicto Caudillo, al que ruego hagáis

llegar en este día nuestro emocionado recuerdo para el glorioso Comandante Franco, maestro y guía de cuántos tras él seguimos la ruta trasatlántica.

A la conquista de un “récord” mundial

Habían transcurrido solo unos tres meses desde la asombrosa hazaña realizada por LINDBERG -el 20/21 de mayo de 1927- con su inigualado vuelo de Nueva York a París, como tripulante único de un pequeño “Ryan” de 220 caballos, construido en 60 días -bautizado con el sugestivo nombre de “Espíritu de San Luis”- y aún no se habían apagado los ecos de los triunfales recibimientos con que había sido acogido en el Viejo y en el Nuevo mundo como auténtico héroe alado, casi mitológico por lo que su gesta tuviera de increíble.

Los aviadores españoles, llenos entonces de juventud -y casi ociosos por el fin de la dura campaña marroquí- soñábamos con parecidas empresas aéreas, espoleados por el afán de emular la gloria conquistada por Ramón FRANCO y RUIZ DE ALDA con su triunfal y resonante “raid201D a Buenos Aires; la de GALLARZA y LORIGA en el tan arriesgado y felizmente cumplido hasta las Filipinas; y la de la PATRULLA ATLÁNTIDA en el primer viaje de unión con nuestra colonia de la Guinea, en el África Ecuatorial.

El Capitán Jiménez, piloto ya muy destacado entre los muchos que sobresalían de aquel puñado de aviadores forjados en el cielo marroquí, que había formado parte de esta última y que poco tiempo antes había logrado cifras considerables para los “récords” nacionales de duración y de distancia en circuito cerrado, para aviones terrestres, con su vuelta a España en -trece horas y media con 1960 kilómetros recorridos- me dirigió una carta, fechada en el aeródromo de Nador, en 30 de Agosto de aquel año, en la que me ofrecía el puesto de navegante y copiloto en un avión que estaba preparando para elevar sus propios “récords” hasta las 25 horas y los 4.500 kilómetros respectivamente. Era un Breguet sexguiplano, con motor Hispano-Suiza de 500HP -el número 1, el mismo con que él había realizado su vuelta a España -que por adicción de depósitos suplementarios podría disponer de unos 2.300 litros de combustible. Se trataba del primer Breguet de dicho tipo construido por la casa de origen (Francia), con tren de Breguet XIV y que había ganado el concurso celebrado en Madrid en el año 1922.

Jiménez me proponía en dicha carta lanzarnos a la conquista de un “récord” nacional de distancia que, sin llegar a la marca mundial por entonces alcanzada -los 6290 kilómetros de CHAMBERLÍN y LEVINE, de Nueva York a Essleben (Alemania), quince días después de que Lindberg lograra sus 5.850 Kms de Nueva York a París-, pues con dicho avión no podíamos pretender ni siquiera igualarlo, dejara a nuestra Patria en un buen lugar con respecto a tal “récord”, el más codiciado por aquellas fechas entre todas las aviaciones marciales. En consecuencia, me indicaba que en el caso de aceptar su ofrecimiento prepararse varios itinerarios de Sevilla al Asia Menor y el de Sevilla a Bata, a fin de elegir posteriormente el más adecuado. Me rogaba la máxima reserva y me pedía una aceptación “qué esperaba con ansiedad”. Debo añadir, en honor a la verdad, que no nos conocíamos personalmente y que su ofrecimiento se debía solo “a las referencias que de mí le habían dado”

Como era natural acepté con íntima y gozosa satisfacción, pues significaba la tan soñada oportunidad para iniciar vuelos de carácter internacional, igualando o superando si fuera posible aquellos otros tan asombrosos que desde el año anterior constituían la obsesión de todos los aviadores del mundo y el signo más característico de las conquistas humanas al finalizar el primer cuarto del siglo actual.

Tales vuelos representaban, en más de un aspecto, lo que los antiguos viajes de las carabelas y naves descubridoras de nuevas tierras y continentes; y para los españoles -como para nuestros

hermanos portugueses- la forma más genuina y sugestiva de manifestar nuestra rica individualidad.- Y acaso resida aquí la raíz profunda de la tan abundante y destacada contribución de la aviación española al desarrollo de la navegación aérea intercontinental en aquellos años de duras pruebas y ensayos, en que tantas vidas fueron ofrendadas, en voluntario sacrificio, al imperioso afán de sobrevolar los océanos y los desiertos y convertir la atmósfera en camino de unión de todos los pueblos y continentes.

En el avión Breguet número 1 fue debidamente preparado y sobre los costados del fuselaje hicimos dibujar el nombre: "LORIGA" en memoria del heroico compañero de Gallarza, muerto en Cuatro vientos en la mañana del día 18 de julio de 1927. Pero aquel avión solo fue utilizado por nosotros para llevar a cabo vuelos de entrenamiento que nos ayudaron a estar "en forma" física y técnica para intentos de mayor alcance. Pues quiso la Providencia colmar nuestros sueños poniendo pronto a nuestra disposición un nuevo avión con el que podíamos aspirar al intento mayor: el de batir el récord mundial de distancia volada sin escalas.

Este avión era el llamado Breget-Bidón "Gran Raid", que la Fábrica francesa acababa de lanzar tras su tipo de Breget XIX, y cuyas características superaban a las de todos sus similares, como resultado de una serie de perfeccionamientos sucesivos llevados a cabo después de cada nuevo intento de superación del récord de distancia; pues hay que hacer resaltar que la historia de estos estaba eternamente ligada a la del tal avión Breguet XIX.

Desde el año 1925, en qué ARRACHART y LEMAITRE hicieron el primer recorrido de más de 3.000 kilómetros sin escala hasta el vuelo de Lindberg en mayo de 1927. Todos los records habían sido alcanzados con Breguets del mismo tipo, que se diferenciaban únicamente en sus depósitos de combustible, cada vez de mayor capacidad. Esto exigió, como consecuencia, aumentos de potencia y de superficie alar. Así, paso a paso, récord a récord, llegó Breguet a su tipo "Gran Raid", de un solo depósito atravesado por los largueros del fuselaje, con capacidad de cerca de 4000 litros de esencia, y la Casa Hispano a su motor de 600 HP para acoplar a este avión.

De todos los aviones que intentaron o batieron el récord de distancia durante el año 1926, tan solo uno de ellos, el de los hermanos ARRACHART, no era un Breguet XIX sino un Potez-25, que estableció el primer récord del año con 4.305 km, desde París a Bassora. Todos los demás eran Breguet. Y justo es hacer resaltar la valiosa contribución de esta casa y la Hispano-Suiza, y la que los pilotos franceses aportaron en dicho año y el siguiente, a la conquista de las grandes rutas aéreas -los americanos, en cambio, iniciaron el empleo de motores radiales, de pequeña potencia y escaso consumo, a partir de 1927 con refrigeración por aire, que desde el vuelo de Lindberg demostraron poder competir con ventaja con los clásicos motores en línea de refrigeración por agua, hasta entonces únicos empleado. Pero nuestra aviación no disponía de tales motores y el Breguet-Bidón "Gran Raid" constituía por entonces la última palabra en aviones de largo radio de acción, superior incluso al utilizado por Costés y Le Brix en su travesía del Atlántico Sur, realizada poco tiempo antes, en un "raid" por etapas, de bastante duración, que todavía proseguía y en el que ya habían cubierto más de 36.000 km.

La feliz coincidencia de que la aviación española iba contar con una numerosa serie de 100 Breguets XIX, construidos totalmente en España por la Factoría que "Construcciones Aeronáuticas, S.A." había instalado en Getafe, permitió al Coronel Kindelán, patrocinador e impulsor con el General Primo de Rivera de todos los "raids" aéreos españoles de aquellos años, exigir que dos aviones de dicha serie se construyeran del tipo "Gran Raid" al mismo tiempo que en París se preparaban otros dos, uno para el Teniente belga MEDAETS y otro para COSTES, que se proponían realizar los vuelos Bruselas-Congo Belga y París- New York, respectivamente; y que, de acuerdo con nuestros deseos y propósitos, se nos asignase uno de ellos, el número 72, desde antes de su montaje, nombrándose además Ingeniero Inspector de los Talleres de C.A.S.A. desde

aquella fecha, a fin de que tal avión, que más tarde iba a ser conocido con el nombre de “Jesús del Gran Poder”, naciera y se desarrollara bajo nuestra vigilante y exigente mirada y nuestro constante control. El segundo avión “Gran Raid” cuyas características fueron mejoradas, estaba predestinado para otros dos compañeros que realizarán años después el vuelo de Sevilla a la Guinea continental halla y Rodríguez cuya muerte heroica con nuestra cruzada privó a la aviación española de dos jefes de extraordinarias virtudes castrenses y sobresaliente capacidad técnica.

pero en tanto se construía este gran avión en el que pusimos desde el primer instante nuestras mayores esperanzas e ilusiones el Loriga que habíamos puesto a punto cumplía a satisfacción nuestras necesidades de entrenamiento. En el mes de octubre se nos había aprobado un detallado plan de vuelos a realizar en los meses siguientes entre los que figuraban la vuelta a la península en un solo vuelo con un recorrido de unos 3000 km y un viaje Sevilla-Cabo Judi- Sevilla sin escalas, además de -----, difíciles de realizar en aquel tiempo por falta de medios adecuados en los aeródromos.

Cumplimos parte de este programa y después de varios vuelos con mal tiempo y de noche, partimos de Sevilla para Cabo Juby, que alcanzamos a las doce de la noche del día 8 de enero, regresando desde aquel lugar, sin aterrizar, de nuevo con rumbo a Sevilla; pero una seria avería -rotura de la tubería de aceite- nos obligó a hacerlo en Safí (Marruecos francés) después de 14 horas de vuelo y 2.200 km recorridos. Ya no pudimos disponer de este avión que fue trasladado a Sevilla por vía terrestre y seguimos nuestro entrenamiento con otros varios, hasta que el Breguet “Gran Raid” pudo hacer su bautismo del aire. Creo hacer justicia al recordar aquí la infatigable labor del Ingeniero de C.A.S.A Don Luis Lousa Peco –muerto en nuestra Cruzada, y la de todo el personal técnico y obrero a sus órdenes en la construcción del “Jesús del Gran Poder”; así como la labor de Don José Ortíz Echagüe, que puso a contribución su extraordinaria capacidad directora para entregarnos el avión en el plazo fijado y supo atender todas nuestras peticiones y exigencias, que eran muchas.

El plan de pruebas y entrenamiento con este avión era ya más ambicioso, como correspondía a nuestro afán de batir la marca mundial de distancia. Y como además se hacía necesario el estudio a fondo de la ruta a elegir y los métodos de navegación a emplear, hubimos de poner mano a la tarea de redactar un proyecto adecuado, en el que expondríamos todos los aspectos “Raid” que deseábamos emprender en franca competencia con los aviadores de otros países que trataban también de conquistar el codiciado récor, fijado en dicha fecha en los 6.290 Km de CHAMBERLAIN y LEVINE como antes dije. Nuestro optimismo era grande, pues el Breguet-Bidon, con sus 4.000 litros de combustible y al consumo previsto para su motor, garantizaba un recorrido de más de 7.000 km

Tal proyecto fue presentado el 16 de Marzo de aquel año -1928- al entonces Coronel Kindelan que ejercía, como se sabe, el mando de la Aviación Militar, y aprobado poco después por el Gobierno, lo que suponía para nosotros aceptar una responsabilidad grande, a la vez que el orgullo de poder ser portadores de nuevos triunfos y laureles para nuestra aviación y para España.

En este proyecto la ruta elegida era la línea ortodrómica que partiendo de Sevilla se dirigía hacia la Judea para alcanzar puntos situados a una distancia comprendida entre los 6.000 y 7.000 kms (----, Charbar, Karachi, Khort, etc). Si alcanzábamos alguna de estas últimas ciudades batiríamos el “récor” mundial.

Pero ahora debo confesar lo que ocurría en nuestro ánimo. Nos parecía, desde el primer instante del estudio de la ruta a elegir, que todos nos llamaba hacia la América Hispana, que era el Atlántico el que teníamos que sobrevolar para aterrizar después en tierras descubiertas y

conquistadas por españoles o portugueses, logrando así, a la vez que la conquista del ansiado “récord”, la unión directa de nuestra Patria con alguna de aquellas Repúblicas hermanas. Y como ya Franco y sus compañeros habían llevado dos años antes el abrazo de España a la Argentina, pensamos que nuestra meta debía ser la Isla de Cuba, en donde tantos miles de españoles tenían su segunda Patria, y nos acogerían – como los argentinos a la llegada del “Plus-Ultra”- con el mayor entusiasmo. Así salvaríamos la mayor distancia volada sin escalas y daríamos el mayor salto sobre el Océano.

Pero entonces se consideró nuestro deseo como una quimera y se nos prohibió formalmente pensar en dicha ruta. Se alegó que nuestro avión, de un solo motor, era terrestre y que su radio de acción, solo conocido teóricamente y sin la debida experimentación, resultaba demasiado ajustado a la distancia que pretendíamos salvar. Y aunque Lindberg acababa de demostrar la posibilidad de volar durante 33 horas con otro avión monomotor, sin que este hubiera experimentado fallo alguno, las estadísticas de los intentos de vuelos trasatlánticos hasta aquellas fechas eran en verdad poco halagüeñas.

Diecinueve aviones habían intentado el año 1926 la travesía del Atlántico Norte bien partiendo de Norteamérica, de Inglaterra o de Francia. De estas diecinueve tentativas solamente cuatro podían considerarse realizadas, la de Lindberg, la de Chamberlain y Levine, la del Comandante Byrd y sus compañeros, el vuelo tan admirablemente continuado hasta el Japón del “Orgullo de Detroit”, tripulado por Brock y Schlee. En cuanto a la travesía del Marqués de Pinedo, no podía estimarse como efectuada, pues tuvo que hacer un amaraje forzoso en alta mar y ser remolcado hasta las Azores. De los restantes aviones que trataron de salvar el Atlántico por el Norte, cuatro habían desaparecido con sus tripulaciones y otros nueve se volvieron a tierra después de varios intentos.

En el mismo año de 1927, la travesía del Atlántico Sur, de menor distancia y condiciones meteorológicas más favorables, fue intentada por seis aviones. Cuatro de ellos lograron realizarla. Que fueron el “Santa María” del Marqués de Pinedo, el “Argos” de Sarmiento de Beires y el “Jahu” del brasileño Dos Barros, todos ellos hidroaviones, y por último el “Nungesser y Coli” de Costes y Le Brix, único avión terrestre que hasta entonces había logrado sobrevolar el Atlántico Sur de Continente a Continente (Dakar-Natal). Se había perdido el equipo del “Francia-América Latina” y naufragó el hidro uruguayo de Larre-Borges, salvándose sus tripulantes después de trágicas peripecias.

Durante este mismo año, la travesía del Pacífico, de San Francisco a Honolulu, había sido intentada por doce equipos, de los que llegaron solamente cuatro, desapareciendo tres y regresando al punto de partida los cinco restantes.

Resumiendo, nos encontrábamos con un total de treinta y siete intentos de vuelo transoceánico, con doce victorias, ocho desapariciones, con pérdida de veinte vidas y diecisiete fracasos, lo que representaba porcentajes del 12, 23 y 45 por ciento, respectivamente. Y sumando, como era natural, las desapariciones y los fracasos, el resultado era de un 32 por ciento de aciertos y un 68 por ciento de fracasos. La travesía de los océanos estaba entonces, como se ve, muy lejos de ser una empresa fácil y puede decirse que su intento entraba de lleno en la palabra “aventura”, sobre todo con un avión terrestre, pues fácil es comprender que muchos de los equipos desaparecidos hubieran podido salvarse si sus tentativas hubieran sido emprendidas con hidroaviones, como se pudo comprobar, por ejemplo, en el caso del intento de vuelta al mundo del hidro “Numancia”, tripulado por Franco, Gallarza y Ruiz de Alda, en el año de 1929.

En consecuencia, se nos había impuesto por la Superioridad, la dirección del Viejo Continente Asiático como campo para nuestras aspiraciones. ¿Pero era posible impedirnos, una vez

en el aire, con toda la carga de combustible, que pudiéramos rumbo al Occidente?. Surgió así en nuestra mente la idea de preparar, de un modo clandestino, por decirlo así, el vuelo a la Habana y no el de la India.

Tanto Jiménez como yo, estimábamos que los riesgos eran poco mayores en aquella ruta y que si conquistábamos el “récord” de distancia a la vez que la unión directa con América a través del Caribe, aportaríamos un resonante triunfo a la Aviación española. Pero para ello, teníamos que contar con muchas ayudas extraoficiales y numerosos cómplices para tal “aventura”; pues lo sería, sin duda, si no lográramos disponer, al menos, de una elemental predicción meteorológica enviada periódicamente desde aquella isla. No podíamos contar para nada con los Organismos oficiales españoles, a causa de aquella prohibición y de las instrucciones recibidas de prestarnos ayuda solo en la tentativa hacia Oriente. Escribimos al padre Gutiérrez Lanza, Director del famoso Observatorio del Colegio de Belén, de la Habana, que se puso desde el primer instante a nuestra disposición y nos envió cartas y datos precisos para el fin que perseguíamos. – Enviamos allí- de acuerdo con los Dirigentes de “Construcciones Aeronáuticas”- a uno de nuestros compañeros, el capitán Gaspar, que con el pretexto de resolver asuntos familiares se instaló en aquella ciudad, para enviarnos desde ella toda clase de informaciones. Y contamos con otros muchos colaboradores valiosos, entre los que recuerdo al entonces Embajador de Cuba en Madrid, Sr. García Kolly, y al ilustre periodista y actual Embajador de España en Buenos Aires, D. Manuel Aznar, que fue nuestro gran defensor y propagandista desde las columnas del periódico “Excelsior” de la capital cubana. Pero no puedo detenerme a detallar lo que supuso para nosotros de trabajo ingente la preparación de este vuelo, sin las ayudas oficiales, a la vez que aparentábamos dedicarnos por entero a la ruta de la India. En nuestra sala de trabajo del Aeródromo de Tablada figuraban los planos de Oriente y de Occidente, estos últimos ocultos a las miradas de los continuos visitantes, aunque poco a poco se fue extendiendo por toda la ciudad de Sevilla el secreto que nosotros creíamos tan guardado; a ello contribuyó sin duda el que la prensa cubana comenzara a hablar de nuestro futuro intento a Grandes Titulares.

El vuelo trasatlántico del “Jesús del Gran Poder” que, con el patrocinio de nuestro Ministro del Aire, el general Gallarza –héroe del audaz y brillante raid a Filipinas, vivo en la memoria de todos – se conmemora hoy en este acto, fue realidad feliz hace ahora un cuarto de siglo; tiempo escaso quizás para la perspectiva histórica de cualquier acontecimiento nacional, pero que en cuanto a la aviación se refiere representa la mitad de su existencia y, dado el raudo avance de la navegación aérea, una época ya tan lejana que a la juventud actual le parecería extraño que por entonces no existieran todavía.

VUELO AL PAÍS DE LAS MIL Y UNA NOCHE



- De Sevilla a Dewiya en el Irak-Arabí, en 30 horas de vuelo, cubriendo 5.200 km y aterrizando por avería del motor.

(29-30 de Mayo de 1928) La reparación del avión, preparativos y despedidas, partes meteorológicas, la salida de Sevilla a las 11 horas-17 minutos de la mañana. El despegue. El paso por San Juan Azualfarache. Rumbo a Algeciras primero, donde llegamos a las 12. Luego rumbo a Gata. Desde Gibraltar se distinguen las costas de España y África. Día magnífico. A la 1 y media entramos en el Golfo de Almería, barcos y embarcaciones. Pasamos por Gata a la 1 y 40 minutos. El recorrido desde Sevilla es ya de 480 km (reales, pero es por la recta), resultando velocidad de 180 km. Volamos sobre el mar. Muchos barcos. A las 3 y 15 tomamos contacto con la costa africana en Ténés. Bonito Faro y Castillo. Tomo con la máquina de cine. En Dupleix¹ hay roca con castillo avanzando sobre el mar. El cielo se nubla. Esta costa es abrupta como la de nuestro Protectorado. 1700 revoluciones de motor y 12.20 de velocidad. Cherchell con su puertecito, en seguida avanzando sobre el mar el majestuoso Yebel-Chemia (900 metros) que nos parece gigantesco. Volamos a 2200 pies de altura sobre el mar. El gran arco de costa hasta Argel. Vuelve el sol y el Mediterráneo adquiere todo su azul. Pasamos sobre muchos pueblos y valles fértiles, y en seguida Argel y su bahía. ¡Cuánta historia Española! Pasado Argel vuelve la costa escarpada y accidentada. La visibilidad disminuye. Cabo Sigli, donde empieza el gran arco que forma el Golfo de Bujía². Ahora no se ve nada. Ni se distingue el horizonte. 1640-1200 revoluciones. No se puede aún reducir potencia. Cabo Bougaroun, a las 5h 45 mts. Vientos favorables a partir de aquí. Un barco abandonado. Más cabos. Concluye la costa accidentada y surge de repente Bona³ con su limpia y formidable bahía que parece una gran concha extendida. Son las 6 y 25 mts. Volamos a 2500 pies. A las 6.50 mts estamos a la altura de la costa de Tabarka, y a nuestra izquierda dejamos la isla Galité⁴. Semiculta por el mar de nubes que se extiende a nuestras plantas. Corregimos el rumbo 21° para contrarrestar un fuerte viento de costado que nos empuja hacia el interior de la costa. A las 7 estamos a la vista de los Lagos de Bizerte. Sobre el primero se levanta como una mole negra el Ichkeul, de 500 metros de altura “Como un monstruo que fuera a bañarse”. A las 7h 20 mts volamos sobre Bizerte. Termina aquí el mar de nubes. El sol se pone a las 7y1/2. Bizerte con su canal es muy bonita. Nuestra velocidad media efectiva resulta hasta aquí de 195 km. Pero la cronometable es de solo 180 km, por la vuelta que tuvimos que hacer hasta Algeciras. Otra vez en medio del mar Mediterráneo. A nuestra derecha las islas Cani, con su blanco faro. Parecen dos barquitas. La temperatura exterior ha subido a 35°. La luna, aunque no llena, aparece pronto. Es casi noche. El cielo despejado arriba y abajo. El faro de Cabo Bon comienza a enviar sus señales. A las 8 y ½ divisamos la isla de Martion⁵ (?), que está en nuestra ruta y próxima ya a la costa de Sicilia. Pasamos a su altura a las 8 horas 25 mts. Viene después Favignana, con su rara configuración. Hay un buque muy iluminado. A la derecha se ve Marsala y a la izquierda Trapani sobre la que pasamos muy pronto. La luna nos ilumina todo. Tomamos 1000 mts de altura para pasar los montes sicilianos. Volamos sobre Castellammare, ya en la costa norte de la isla, y atravesando los montes y llegamos a Palermo, que ofrece un aspecto fantástico. A las 9 estamos en frente de las islas Lipari. A las 10 volamos sobre Mesina, el estrecho de este nombre ofrece una vista magnífica. Del otro lado Regio de Calabria, enormemente iluminada. Reconocemos el faro de Milazzo.

Y de repente sobre la bota de Italia, como si nos hubiesen dado un tremendo espolazo, el avión sufre un “meneo” de tal naturaleza que saltan palancas, botellas, todo. Mi palanca de mando se ha salido y ha debido caer en el fondo del fuselaje. No puedo ver donde. Jiménez tendrá que pilotar todo el resto del vuelo. Pruebo con el cuchillo de monte que llevo, metiéndolo en el agujero de la palanca. Casi imposible maniobrar con él. A nuestra derecha el pico más alto del Apenino Calabrés, de cerca de 2000 metros, altura que no alcanzamos con el avión. Volamos cruzando toda esta sierra erizada de picos y macizos que nos rodean. La luna lo ilumina todo y nos damos cuenta de nuestro peligro de choque. Rotura del mapa itinerario que llevo y que me obliga a tratar de recomponerlo. Empeñado en esta tarea, siento que un gran temblor y una tremenda sacudida lanza

el avión no sé a donde, y yo me encuentro en el espacio, despedido violentamente de mi asiento, al mismo tiempo que el avión inicia un vertiginoso descenso que me produce una sensación angustiosa. Instintivamente me agarro a la palanca de mandos pero me encuentro con ella en la mano y fuera de su sitio. Después con la sorpresa y el aturdimiento se me cae al vacío y ¡Aquí es Troya!.

La noche casi toda ella sobre el mar. Primero los 400 km que separan Italia de Grecia, y luego la que media entre Grecia y Turquía. De Grecia apenas hemos podido distinguir más que las siluetas borrosas de las islas. Íbamos ya a considerable altura para evitar tropiezos en las cadenas montañosas del Peloponeso. Itinerario seguido (mapas). El amanecer. Los altos cúmulos. Montes a 3.000 metros altura. De ascendencia vertical, con fenómenos tormentosos en sus cumbres. Las descargas eléctricas. Desvío hacia el Sur en unos 50 km. Entrada en el Asia Menor por Aleppo.

Islas sobrevoladas antes. Ver mapas. Historia de algunas (ver Telémaco). Los viajes de Ulises. El desierto bajo nuestras plantas. Subimos a 4.000 metros nuestro techo por ahora. La ascendencia de la nube de arena del desierto. La línea del horizonte elevada y asumible apenas se perciben las tierras que sobrevolamos. La Mesopotamia, entre el Tigris y el Éufrates. Y comienza el motor a acusar avería que parece de válvulas, -lluvias la arena entrando en él-. Pero continuamos el vuelo aunque no podemos conservar la altura de los 4000 metros y comenzamos a perderla poco a poco. Pasamos sobre el Éufrates. A nuestra izquierda debe quedar Bagdad aunque no la divisamos. La capa de arena se hace más densa y espesa, y sobre esa nuestra altura. Antes veíamos el cielo sobre nosotros. Ahora todo es bruma y polvo impalpable. Llevamos volando dentro de esta capa ya varias horas. El motor acusa ya claramente su fallo. Descendemos ahora con rapidez. Vemos una faja de terreno que parece apropiada para aterrizar con un pequeño poblado cercano y su riachuelo. Jiménez se decide a posarle. Lo hace con su habitual maestría. Son las 5 de la tarde. El sol decae. Estamos fatigados, cansados y llenos de temor ante la algarabía de beduinos y árabes que enseguida nos rodean. Con el “agal” y sus largas vestiduras. Tienen cejas espesas y ojos ardientes. Nos rodean y todos quieren subir al avión. No les entendemos. Sólo hablan árabe, al parecer. Hay un jefe al que obedecen. Gritos, saltos y amenazas con sus machetes. Queremos explicarles de donde venimos y por qué volamos. No nos entienden. Se empieza a hacer de noche tras un corto crepúsculo. Han sacado del avión las botellas de cognac y los rifles. Les pedimos por gestos que no toquen nada. Nos llevan a una casucha de barro. Nos interrogan en árabe. Repetimos España en todos los idiomas. No entienden. Nos ponen una -----¹⁰ -----¹⁰ con machetes. Nos dormimos en el suelo custodiados por los alfanjes. “El sueño es superior al miedo”. Me duermo. Nuestra guardia está a nuestro lado y pensé durante la noche que nos mataría en este amanecer. La luna nos acompaña.

- Por tierras bíblicas de Babylonia y Caldea. En Bagdad, la ciudad de los cuentos de las Mil y Una Noche

Día 31.- He dormido, pese a los alfanjes y las fieras miradas de nuestros guardianes. Amanece. El sol aparece como un ojo de Dios. Deben ser las 5 de la mañana. Aquí están viendo como despertamos. Van apareciendo árabes (beduinos) que nos rodean. Viene el Jefe, con su bigotito a lo Charlot. No nos ofrecen nada para comer o beber. Se reúnen en grandes círculos. Hablan, gesticulan, gritan. Tratamos de hacernos comprender y de decirles que “no somos ingleses”. Que tenían que dar cuenta de nuestra llegada. Vamos al avión. Sacamos mapas. Repetimos la palabra España. Se me ocurre mencionar a Abd-el-Krim⁶. ¡Ah! Santa palabra. Nos escuchan. Hacemos combinación de frases en inglés para que se den cuenta que venimos de Spain, país vecino de Marruecos. No venimos contra ellos. Pero seguimos prisioneros. La mañana transcurre. A la hora de comer ya nos traen algo. Unos huevos sobre unas tostas medio secas. Nos acompaña el Jefe, en su pequeña casa o choza. Con una niña que nos mira. Entran y salen árabes. Cuchichean. Hablan. Nos dice el Jefe con alguna palabra de inglés que nos ayudarán. Redactamos en una hoja de papel una especie de parte de situación que dice más o menos: Por avería aterrizamos cerca poblado, rogamos

nos auxilién. Y explicamos que deben llevarlo a los ingleses. Destinan a una persona con un camello la llevase hasta el río. De allí irán en una barca a Nasiriyah que mencionan mucho. Here is Dewiya⁷, dicen. Hace un calor sofocante. No podemos hacer más. Jiménez se desespera. Yo estoy tranquilo y me gusta esta aventura, tras el fracaso del vuelo. Mi opinión es que estamos entre tribus de beduinos que odian a los ingleses y le recuerdo a Jiménez que en el permiso de vuelo sobre el Iraq, ya advertía que esta zona era peligrosa. Pasan las horas. El atardecer, siempre beduinos que van y vienen a mirarnos como si fuéramos bichos raros. ¡Que ojos y que cejas!. Todos fuertes, musculosos. El Jefe se muestra amable. Llega la hora de dormir. Nos preparan camas en el suelo, con colchonetas y esteras. Y el Jefe viene a preguntarnos si para la noche queremos una chica o un "boy". Jiménez y yo acordamos renunciar esta oferta por dignidad de caballeros españoles, pero temiendo que les desagrade, puesto que significa por parte de ellos consideramos ya como huéspedes, y por la nuestra un menosprecio. Y Jiménez lo siente porque ya soñaba con alguna huri⁸. Aunque nosotros no hemos visto mujeres de cerca. Así termina el día 31 de mayo. Con la esperanza de que mañana vengan los ingleses a socorrernos.

Día 1 de Junio.- Nos despertamos pronto. Nos traen leche de camella en unos grandes tazones de barro. Vemos mucho movimiento de árabes y camellos, que van y vienen. Llegan muchos grupos nuevos con trajes vistosos. Se pasan la mañana yendo y viniendo al avión pues todos quieren subir a él y tocarlo. A la hora de comer nos llevan a una gran tienda, muy grande y espaciosa. Allí entran cuarenta o cincuenta personas que se meten en un gran círculo dejando el centro libre. Todo esto lleno de esteras y tapices. Nosotros con el Jefe en medio. Creemos que todos son Jefes de tribus cercanas. Hay esclavos negros que traen platos de todos los tamaños, y en turnos de ----¹⁰ ----¹⁰ ---¹⁰. Los van depositando en el centro de la tienda. Pero entró unas bandejas llenas de arroz y otra grande con trozos carne de camello asado. Hay una pata entera. Los platos pequeños diferentes que yo he contado pasan de cincuenta. ¿De cuáles podríamos comer con confianza? Observamos al Jefe que va escogiendo algunos y de ellos tomamos. Todo con los dedos, claro. Nos recuerdan los marroquíes. Hay pollos, salsas extrañas, peces, legumbres, salsas dulces, una variedad, y todos comen de estos platos menudos. A la gran bandeja de arroz se lanzan luego los muchos beduinos que estaban de pie alrededor de los sentados en semicírculo. Comen a dos manos y dos carrillos, cogiendo a la vez trozos carne de la pata del camello. Hay bebidas raras, de colores y dulzonas. Una verdadera orgía beduina, en honor nuestro. Parece que el Jefe convencía a todos que éramos merecedores de este banquete y no de ser degollados por sus alfanjes.

Cuando ya la comida terminaba, poco después aparecen unos coches de marca inglesa, con unos oficiales y un civil con aire militar. Conversaciones. El Jefe beduino nos dice que es la primera vez que vienen aquí los ingleses. Van al avión. Y decidimos que Jiménez se vaya con ellos a Nasiriyah de donde proceden y en donde habían recibido nuestro aviso de aterrizaje, pues no podemos abandonar el avión. Esta decisión fue después de echar a suertes con una moneda quien se iba y quien se quedaba. Y me tocó quedarme. Desde Nasiriyah Jiménez se pondría en contacto por telégrafo o teléfono con la Alta Comisaria Inglesa en Bagdad. Le insistí en que volviera pronto a recogerme porque no me fiaba de aquellos árabes, a pesar de la copiosa comida. Y me quedo en la casa del Jefe y con su niña. Entonces se me ocurre sacar mi cuaderno de dibujos y mientras juega en el porche, le hago uno que por suerte me salió con un asombroso parecido. Y se lo enseñé al Jefe. Se entusiasmó y llamó a unos y otros para que lo vean. Todos me miran y se plantan ante mi en actitud fotográfica para que los dibuje. Y me paso el resto de la tarde dibujando beduinos. Y todos me hacen saludos ceremoniosos y genuflexión como si yo fuera un Dios y el Jefe me distingue con grandes atenciones. Así que cene y ----¹⁰ ----¹⁰. Me duermo soñando con vivir en este lugar bíblico, como Jefe de esta tribu. ¡Que hermoso sería!

Día 2 de junio.- Continúo en Dewiya. Durante la mañana vuelven los tipos árabes a ponerse delante de mi para que los dibuje. El Jefe me trae los ----¹⁰ en las artes y quiere enseñarme a hablar el árabe. Véase la lista de palabras que me enseñó ese día. Y su hija me agarra y me lleva a ver

flores y a que pasee con ella. 7 u 8 años. Hacia el mediodía, o poco más tarde, viene el coche, que se fue ayer, acompañado de otro, tipo militar, más grande y lleno de árabes uniformados como soldados, pero con mando inglés, -----¹⁰. Antes me había estado hablando el Jefe de que me quedare con ellos y me nombraría Aid o algo así. ¡Que bonito, *sería*⁹! Y cuando él y los demás Jefes ven aparecer a los ingleses, se pusieron tristes y a murmurar. Y no quieren dejarme. Me rodearon como para defenderme e impedir que me llevaran los ingleses. Lo recuerdo muy bien. Porque el inglés del coche turismo traía un papel de Jiménez, que me decía que me fuera con él, que no respondía de esa tribú o kabila. A mi me parecían encantadores. Los soldados se hacen cargo del avión. Todos me hicieron una gran despedida, como emocionados. Y parte saludaban con sus manos y sus grandes pañuelos.

En aquel coche corríamos a toda velocidad sobre el desierto. Hacía un calor insoportable. El inglés abrió una nevera que llevaba en el coche. ¡Y hablo de 1928! Y saca una botella de cerveza helada que ni las mejores que he tomado en mi vida. Y a la vez indicaba al conductor, árabe, los cambios de rumbo necesarios para perseguir y disparar a las gacelas que corrían alocadas delante del coche. ¡Que divertido resultaba para él! La distancia hasta Nasiriyah son de unos ----¹⁰ km que recorrimos en ---¹⁰ horas. Y en Nasiriyah sentí ya la sensación de una pequeña ciudad, con sus chalets y bungalows para los ingleses. Nasiriyah está cerca de la antigua y legendaria Ur de las Caldeas, la cuna de Abraham. Y en la línea férrea de Basora y Bagdad. Allí me esperaba Jiménez, que ya había lanzado varios telegramas a España. Entre ellos los que se refería a la avería del motor y a la necesidad de disponer pronto de nuevas válvulas.

(Descripción y datos de Nasiriyah. De aquella época y actuales, si es posible). Su situación a orillas del Éufrates. El ferrocarril a Bagdad. Ur. Junction. La casa del administrador inglés. Telégrafos y la Estación. Duchas, descanso. No recuerdo si dormimos en dicha casa y salimos el 3 temprano para Bagdad o salimos al anochecer en el tren para llegar a Bagdad a primera hora de la mañana. Nos acompañan dos o tres oficiales. Sí recuerdo el calor tremendo y la gran cantidad de viajeros árabes que bajaban en todas la paradas del recorrido de unos -----¹⁰ km. En hoja aparte relaciono las estaciones hasta Bagdad.

Itinerario del ferrocarril Shaibah-Basora-Bagdad.

Empelme
Attuba
An Nukhaila
Al Qurainat
Ar Rumaila
Ratawi
Tallal Lain
Sta
Lugait
Jaliba
Tallal Lahin
Ur Junction (ruinas y de las Calderas Tall al Mugaiyir)
Empalma a An Nasiriyah a orillas del Eufartes
Bat Ha
Darraji
Sta
Jabir
Samawa
Puente sobre el Éufrates
otro
Wawiya

Sta Rumaitha
Abu Tabikh
Iman Hamza
Nabi Madyun
(Sta) Al Diwaniya
Tell Wunna es Sadam
Ashereja
Djedade-Puente Eufrates

Itinerario del ferrocarril a Bagdad

Mizdlya
HILLA
Ruina – Babil (Babilonia)
Mahawil
Khan Nasiriya
Khan Haswa
Khan el Bir
Mahmudiya
Tell Deir
(Sta) Bagdad

Entre Kham Haswa y Kham el Bir hay un ramal que conduce a Kerbela (Meshed Husein) al Sur de Bagdad y Oeste de Hilla y las distancias aproximadas entre ellas. Estaba tan cansado y lleno de emociones que creo fui durmiendo varias horas. Los oficiales me señalaban los emplazamientos de Ur y Babel (Babilonia). El arqueólogo que viajaba con nosotros me fue explicando en francés cosas de gran interés histórico y bíblico. Creo que el viaje hasta Bagdad duró unas 6 horas y media.

En la estación de Bagdad nos esperaban dos coches de la RAF, con otros dos oficiales, que por avenidas modernas nos llevaron al pabellón de oficiales y jefes, dentro de la ciudad. Presentaciones de rigor. Camaradería. Nos instalamos en el para unos días. En la mesa de oficiales, uno en la cabecera haciendo de jefe. Detrás de cada uno un criado con turbante indio, sirviéndole. Salas de lectura. Habitaciones confortables. Revistas de Inglaterra. Hace mucho calor.

Los días 4 y 5 los dedicamos a: visita al Alto Comisario con el que almorzamos. No sé cual de esos días. ----¹⁰ Estado Mayor del ---¹⁰ ---¹⁰ con sus muchos oficios, donde nos designan a un teniente que habla francés como enlace. Y también a visitar los barrios del viejo Bagdad, la Gran Mezquita (Kadhimain) y las tumbas de Sherezade y Harum-al-Rashid. Los bazares son algo asombroso (ver mis impresiones en el cuaderno escrito allí).

En el aeródromo o Bone de la RAF nos enseñan las Escuadrillas y los Talleres. Son grandes y amplios. Allí me presentan al famoso Edward Lawrence. El rey sin corona de Arabia, que figura como mecánico en la RAF o como soldado raso. Hay que tener en cuenta su historia (ver biografías y los “Siete Pilares de la Sabiduría). Entonces no era tan conocido como ahora, aunque los oficiales hablaban de él con gran respeto y admiración. (Nota al margen -su pequeña figura y pinta, estuvo cortes pero seco, apenas habló. Su película).

Con el Major Nelson (?) tenemos conversaciones sobre nuestro avión. Ellos carecen de válvulas de motor Hispano. Se acuerda que vayamos el día 6 en un avión Vickers Victoria que aterrizará en Dewiyah, al lado del nuestro.

En el pabellón de oficiales hago buena amistad con dos: uno Dereck Sherlock, parece que lo estoy viendo: ojos azules, alto, rubio, muy aire de Lindbergh. Otro de nariz afilada y escuálido, que

me enseña la clave que usaban, pues era el encargado de ella (verla aparte). Fuimos por el Tigris a bañarnos. Dereck me iba explicando todo. Esto lo repetimos en el mes y medio que después pasé en Bagdad solo. Las ---¹⁰. El puente. Las bombas de agua. La plaza para ellos. Los botes de motor. La orilla derecha. Las opiniones sobre los indígenas. Las “liaisons” con las inglesas de la colonia, etc.

Día 6 de junio.- Vamos al aeródromo y salimos en el Vickers Victoria para Dewiyah. ¿Cuántos vamos? Recordamos nuestro vuelo del día 29. Parecido, aunque el Victoria vuela más bajo. La ruta es casi la misma. Llegamos en hora y media, aproximadamente. Aterrizamos. Saludos con el jefe de Dewiyah y los de la otra vez. Descargamos nuestro avión de todo lo que no es necesario para el vuelo a Shaibah y despegamos seguidos por el Victoria, en el que viajan los ingenieros, etc. Todo se hace con gran rapidez y seguridad. Vemos desde el aire el poblado de chozas y tiendas de Dewiyah. Los árabes nos dice adiós agitando pañuelos.

El vuelo a Sheibah es de menos de una hora(?). El desierto puro. Desde esta base no se ve Basora. Está rodeada de parapetos de sacos terrenos y alambradas. Presentaciones del Jefe de escuadrón allí destacado y oficiales. Hay una piscina con agua que viene desde el Golfo Pérsico, a treinta km. Pabellones de madera. Las ventanas con enredaderas y cortinas de agua. ¡Que agradable! Nos asignan habitación y dos criados indios, que deshacen nuestras maletas y sitúan la ropa en los armarios. Duchas.

Los del Vickers Victoria se vuelven a Bagdad. Despedidas. Almuerzo con el Esquadrón 84. El té de las cinco. Cena, vestidos de militares, una a la semana de gala militar. Nosotros siempre azul. El ---¹⁰ Por el Rey. Después de cenar, el virrey, las borracheras y a la piscina. El oficial que recordaba el Teniente Saint Avi de la Atlántida y que me propuso volar con él. Las fascinantes historias que me contó. La propuesta de volver pronto a Inglaterra, para no quedarse allí para siempre. Otro Lawrence. Me dio miedo. Es el encargado de Talleres.

Días 7, 8 y 9. - Al amanecer vuelan con todos los aviones, pero sólo hasta las 9 o 10 de la mañana porque después de esa hora es imposible volar por el calor (lo que nos pasó a nosotros). Después de las nueve a la piscina. Oficiales y soldados reunidos. Democracia. Pero es que sus soldados son limpios y desnudos no se distinguen. No es como con los nuestros. El almuerzo en pantalón corto, sin ceremonia, y sentados cada uno según van llegando. Cada criado o “boy” sirve a su amo. Después café y siesta larga. Al anochecer vestirse (después de la ducha) para cenar. Una de esas noches fue la de gala. Mantienen esta costumbre para no “oxidarse” y para seguir en forma al volver a Inglaterra.

Por las noches se acercan los enemigos y los chacales que ululan y se les oye. El Comandante del 84 Esquadrón es a la vez jefe de las tropas de infantería que tienen dentro del aeródromo. Como el alto comisario es general del aire. (ver si se puede averiguar quien mandaba entonces el ---¹⁰)

Día 10.- Vamos a Basora. Jiménez y yo y dos oficiales más en un coche, recorriendo unos 30 km que hay aproximadamente hasta Basora. Descripción de la ciudad. Laguna, puentes, la llaman la Venecia de Oriente. Vamos a saludar autoridades y a casa de un inglés, cónsul o algo así, que es -----¹⁰. -----¹⁰. Pero encantos. ¡Y como se divertirá!. Un joven, claro. Almuerzo. Y creo que dormimos en su casa. Si. Muchas historias de Basora nos cuenta, que yo reproduzco.

Y regresamos el día 11 a Shaibah, por la misma ruta, pero este mismo día por acuerdo con Jiménez, yo sigo viaje a Bagdad, otra vez en el tren (que tiene estación en el mismo Shaibah), pasando toda la noche y llegando allí a las 9 de la mañana, aproximadamente. Pero ya había decidido no alojarme en el pabellón de los oficiales de la RAF, porque quería verme libre de su protocolo y tontería. Y me hago trasladar al ZIA HOTEL, que está en New Street, en el que me

alojo desde ese día 12 de junio hasta el 28 de julio, sin interrupción. 47 días de infierno, soportando temperaturas de 45 y 50 grados.

Resumen de este período en Bagdad.

Descripción del ZIA HOTEL. Mi habitación con balcón cubierto a la New Street. El café árabe enfrente. El gran ventilador. La ducha. El agua siempre caliente. Temperaturas. El bar abajo. Clientes ingleses, only. Whisky. Mis gastos demás. El sudar sin dormir. Los tipos que veía desfilar. El desayuno en la terraza. Balcón por la mañana. Las sandías y melones. La cena también en la terraza. A mediodía dentro. Mis cuadernos de viajero -vagabundo. Paseos por el viejo Bagdad. Los bazares. Descripción. Las tiendas modernas en New Street. Judíos como en Melilla. Los viejos mercaderes. Mis compras. Mi traje de Harum-el-Raschid con Alfanje-Babucha-Agal. Las charlas con árabes. La cita. La aventura en las afueras. El poder de las rupias. Miedo. Los night club al pasar el puente.

Mis visitas a la mesa de los oficiales de la RAF. Dereck Sherlock y el de la clave. Instalaciones. El Capitán de Infantería y ---¹⁰ ----¹⁰ que estuvieron varios días en el ZIA. Mi -----¹⁰ -----¹⁰ -----¹⁰. Conversación sobre O. Wilde y la literatura inglesa. Me invitan ellos a un “party” días después en el club de golf o de tenis. Una especie de cocktail. Mucha gente elegante. Todos ingleses o no árabes. También invito a Dereck y al otro oficial en el ZIA. Conversaciones sobre la moral inglesa y la prohibición de mezclarse con los árabes. Las visitas a algún cabaret. No aceptan. Yo voy a varios (títulos), en noches divertidas. ¡Qué mujeres!

Las visitas al Cuartel General inglés para la localización de las válvulas famosas. Cartas con Jiménez y telegramas. Historia de este asunto. Mis inútiles 47 días de infierno en esta caldera. Temperaturas de 45 y 50° en el mes de Julio. No aguanto más. La inepticia y frescura de los de la Hispano Kindelan y su oficina en Madrid. Detallar lo ocurrido con las válvulas como muestra del funcionamiento español. Telegramas con los consules del Cairo (Pérez Caballero y de Jaffa). El error del envío a Japón. Consecuencias. Los planes mareantes de Jiménez.

Mis paseos nocturnos por los oasis de noche. El cambio de Bagdad después de ponerse el sol. 300.000 árabes en las avenidas y calles. Mis errores de entonces.

Mi decisión de irme a Jaffa y permanecer allá hasta que lleguen las válvulas a aquel puerto. Conversaciones con el Cuartel General inglés y nuestros oficiales de enlace. La Imperial Airways. Su línea con el Cairo. Pero ya he soportado todo el mes de junio y el de julio. Y por fin salgo en el avión de allá el día 29 de julio, justo a los dos meses de nuestra salida de Sevilla. ¡Vaya dos meses!.

Descripción del vuelo Bagdad-Gaza (ver aparte) y de la ruta seguida de gran interés. El vuelo sobre el desierto y sobre el Mar Muerto. Mi mareo a bordo. Aterrizaje en Gaza. En un taxi de Gaza a Jaffa. Llegada a Jaffa. Fin de este capítulo 5°.

- Cuarenta días de itinerario espiritual por la Palestina árabe, israelita y cristiana. Vuelos de retorno a España.

(Del 29 Julio al 6 de Septiembre y del 7 al 17 de Septiembre. Bagda-Shaibah-Constantinopla-Barcelona-Sevilla-Madrid).

Aterrizaje en Gaza. Descripción de éste. El viaje en coche de Gaza a Jaffa, el puerto de Jerusalén. Llegada a Jaffa. En busca del Viscónsul de España. Es domingo y no está. El chófer o cochero me lleva al “hotel Jerusalén”. El paisaje de Jaffa y sus alrededores. El hotel. Descripción. Las habitaciones con nombres bíblicos. Me duermo con la deliciosa temperatura. La cena. Los tipos en el comedor. Vuelta a la habitación. La noche. El lunes. Banco. Cambio. El chófer de ayer. Las

rupias que no conocen ni admiten. Vice-consulado. Mr. Hallaby, el Canciller o Gerente. La discomanía. Mr. Carzar, el Vice-cónsul, Mr. Ballian. Su oficina. Amistades con los judíos.

El encuentro con el Padre Salvador (de Llao-Lao) en el consulado. Visita a su convento de Franciscanos. Almuerzo. Conversaciones. Los dominicos que se bañan. Sobre los lugares Santos. La odisea de las válvulas. Telegramas con España a través de Jiménez. Los de éste a mi. Sus cartas. El desbarajuste del envío. ¿Adónde han ido? La tarea de su localización.

Viaje a Jerusalén
Viaje a Nazaret
Viajes por la Palestina cristiana
La Palestina árabe
La Palestina judía.

Las insistentes cartas de Jiménez y su plan de regreso a España en un vuelo. Llegada de las válvulas. Mi enfermedad. El Doctor Hallaby. Certificado. Mis paseos y compras en Jaffa. Librerías. Los amigos de Jaffa. Cafés. Libros. Las visitas a Tel-Aviv. La pasión por la música. Los teatros. Mr. George Gandur. Mr. Ager. Mr. Cohen y otros.

La salida de Franco en el “Numancia” para la vuelta al mundo. Fracaso en la primera etapa (carta de Lynch) (Relato en la historia de la aeronáutica de ----¹⁰. Tomo II). Sigue la historia de las válvulas y el carrillo de cola.

Mi salida de Jaffa el 6 de septiembre. Tomo el avión de la Imperial Airways en Gaza. Vuelo a Bagdad. Hago noche en el ZIA HOTEL. Rehacer equipaje. Sigue el calor tremendo. Viaje del día 7 a Shaibah. Jiménez está hecho un pájaro. Los oficiales. Todo igual. Vuelos de pruebas. Partes metereológicos. Preparación del vuelo de retorno en dos etapas a Shaibah-Constantinopla y de aquí a Barcelona. Comida de despedida en la Base. Salimos el 11 para Constantinopla. Descripción del vuelo a grandes rasgos. 13 horas y media. Aterrizaje. El ayudante turco. La noche de Estambul. Cabaret. La “Unamuno” española. Los gatos de angora. Día de descanso. Pierre Cotti y sus cosas.

Día 13 Constantinopla-Barcelona. 13 horas y cuarto. Descripción.

Día 14 Barcelona-Sevilla. Descanso y comentarios

Día 17.- De Sevilla a Madrid, donde terminamos nuestra aventura.

Parte II. El “Raid rumbo a Oriente”. A la conquista del récord mundial de distancia volada sin escalas.

Desde el 29 de mayo, fecha de iniciación del vuelo, hasta el día 14 de septiembre, en que regresamos a Sevilla, el vuelo sin escalas, del 28-29 de Mayo desde Sevilla a Dewiyah (Iraq), en 28 horas, con 5.200 km de recorrido. La avería de válvulas sobre el desierto. Estancia y peripecias en Dewiyah primero -como prisioneros- y en Nassiriyah después. Auxilio de los ingleses. Viaje y estancia en Bagdad. Viaje y estancia en el aeródromo de Shaibah y en Basora. Traslado de “Jesús del Gran Poder”. Nueva estancia mía en Bagdad (12 de junio al 29 de julio). Atenciones y ayudas del alto comisario inglés y oficialidad de la RAF en Bagdad y Shaibah. Contacto en la ciudad de las “Mil y una noches.” Dos meses de infierno. Huida a Palestina en la “Imperial Airways”. Viaje y estancia en Jaffa, Tel-Aviv y Jerusalén. La odisea de las válvulas.

6 de septiembre.- Vuelo de Bagdad a Shaibah, el día 7 de dicho mes vuelos de retorno en el “Jesús del Gran Poder”. Shaibah-Constantinopla (día 11). Constantinopla-Barcelona (día 13). Barcelona-Sevilla (día 14). Sevilla-Madrid (día 17).

Los cuarenta días de meditación espiritual en la Palestina cristiana e israelita. Sus palpitantes problemas. Las discusiones con Jiménez. La desorganización española.

- 1- Puede ser Damous-Argelia
- 2- Golfo de Bugía
- 3- Ahora conocida como Annaba
- 4- île de la Galité
- 5- Posiblemente se refiera a la isla de Marettimo
- 6- Dirigente de la resistencia contra la dominación colonial española en el norte de Marruecos
- 7- Diwaniya
- 8- Jóvenes perpetuamente vírgenes que esperan a sus prometidos para tener relaciones sexuales
- 9- No estamos seguros
- 10- No se distingue que pone

