

El día en que Elcano volvió a Filipinas

Miguel Portilla

(Redactor de ABC)

EL 5 de abril de 1926 -el mismo día que regresaba a Huelva la tripulación del «Plus Ultra», tras su vuelo heroico hasta Buenos Aires-, la base aérea de Cuatro Vientos era el punto de partida para la segunda gesta de la aviación española. Tres Breguet XIX biplazas, bautizados con los nombres de los grandes descubridores de Filipinas - Fernando de Magallanes, López de Legazpi y Juan Sebastián Elcano-, compusieron la «Patrulla Elcano».

Uno de los aviones, el número 4, había sido construido por CASA en las instalaciones de Getafe. Portaba un motor Lorraine de 450 caballos, que desarrollaba 215 kilómetros a la hora de velocidad máxima, alcanzaba un techo de 5.500 metros, tenía una envergadura de 14,86 metros y una longitud de 9,1 metros. Los otros dos aviones, con los números 29 y 30, habían sido construidos en Francia.

Las tripulaciones

Las tripulaciones las formaban los capitanes Rafael Martínez Esteve, como jefe de la expedición, Eduardo González-Gallarza Iragorri y Joaquín Lóriga Taboada, acompañados por los mecánicos Pedro Mariano Calvo Alonso, Joaquín Arozamena Postigo y Eugenio Pérez Sánchez, respectivamente.

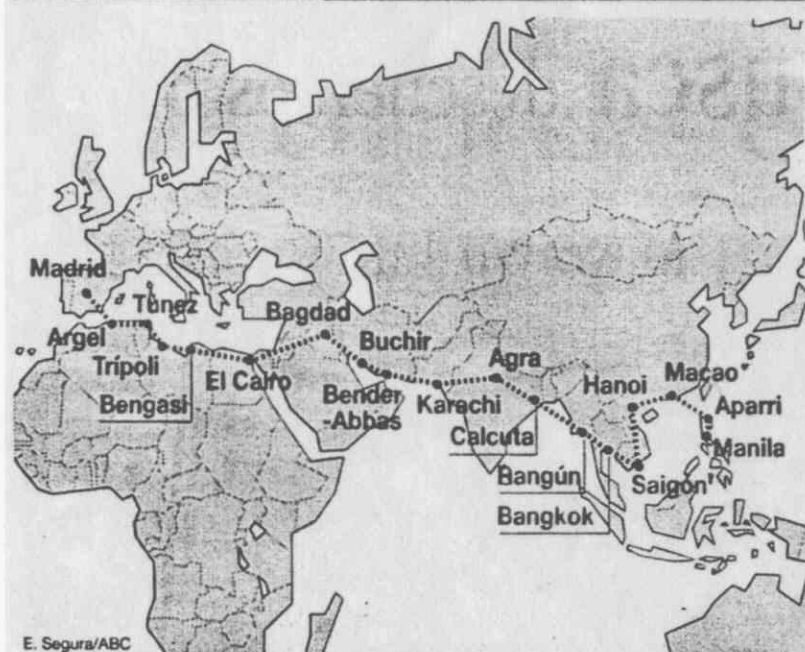
Todos eran conscientes de que la llegada de la tripulación del «Plus Ultra» al puerto de Huelva iba a restar protagonismo al inicio de su viaje, como así ocurrió. Gallarza, poco antes de subir a su avión, enviaba un telegrama al comandante Ramón Franco, jefe de la expedición del «Plus Ultra», en el que le decía: «*Con vuestro triunfo habéis señalado la ruta gloriosa de la aviación española y sólo aspiramos a imitaros*».

Las fechas del «raid» habían sido cuidadosamente estudiadas por motivos meteorológicos, como expuso en abril de 2001 el general Sánchez Mén-

dez, entonces jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, durante los actos conmemorativos del 75 aniversario del vuelo. No podía ser antes del 25 de marzo ni después del 15 de abril, para evitar los fuertes calores de Mesopotamia y la India, pues afectarían severamente a los motores, así como por la aparición de los tifones en el sudeste asiático.

Habían establecido un mínimo de diecinueve etapas, aunque finalmente fueron diecisiete: Argel, Trípoli, Bengasi, EL Cairo, Bagdad, Buchir, Bender-Abbas, Karachi, Agra, Calcuta, Rangún, Bangkok, Saigón, Hanoi, Macao, Aparri y Manila. Según recoge la crónica de ABC del 14 de mayo de 1926, un día después de la llegada de la «Patrulla Elcano» a Manila, el recorrido total efectuado fue de 17.050 kilómetros. Es decir, 1200 kilómetros menos del proyecto inicial. En salvar esa distancia emplearon 111 horas y 50 minutos de vuelo, con una velocidad media de 153 kilómetros por hora.

Las 17 etapas del histórico vuelo Madrid-Manila



	Etapas	Recorrido (km.)	Tiempo tardado (horas)	Velocidad media (km./h.)
1ª	Madrid-Argel	800	4,52	165
2ª	Argel-Trípoli	1.350	5,55	228
3ª	Trípoli-Bengasi	1.150	8,00	144
4ª	Bengasi-El Cairo	1.200	7,25	162
5ª	El Cairo-Bagdad	1.300	7,50	166
6ª	Bagdad-Buchir	900	6,00	150
7ª	Buchir-Bender Abbas	600	4,00	150
8ª	Bender Abbas-Karachi	1.250	7,35	165
9ª	Karachi-Agra	1.250	7,20	170
10ª	Agra-Calcuta	1.300	7,00	175
11ª	Calcuta-Rangún	1.200	7,32	159
12ª	Rangún-Bangkok	600	4,00	150
13ª	Bangkok-Saigón	750	4,41	160
14ª	Saigón-Hanoi	1.250	11,00	113
15ª	Hanoi-Macao	850	7,30	113
16ª	Macao-Aparri	900	7,25	122
17ª	Aparri-Manila	400	3,45	107
	Total recorrido	17.050	111,50	153



El entonces embajador de España en Egipto, Fernández Vallín (1), junto a los aviadores Gallarza (2) y Loriga (3), los mecánicos Pérez (4) y Arozamena (5), junto a oficiales ingleses y representantes de la colonia española en El Cairo, a la llegada a esta ciudad de la escuadrilla «Elcano».

Los aviones fueron cargados con el mínimo equipaje indispensable, pero los pilotos llevaban armas por si tenían que realizar un aterrizaje forzoso en bosques o en el desierto.

Se había estimado que los vuelos entre Madrid y El Cairo no ofrecerían problemas, ni desde el punto de vista meteorológico ni por falta de aeródromos. En el difícil tramo de El Cairo a Bagdad, los ingleses disponían de campos de aterrizaje cada cien kilómetros con letras escritas en el suelo. Para el resto de la travesía tenían bien definidos una serie de aeródromos para su utilización. Los aviadores llevaban la consigna de que en caso de caída de algún aparato, «el piloto está obligado a hacer señales con la funda de la hélice para indicar si el avión sufrió o no daño en el accidente», indicaba ABC.

Primeras averías

Pero las previsiones habían sido demasiado optimistas, hasta el punto de que sólo uno de los tres aviones conseguiría llegar a Manila. De hecho, ya en la segunda etapa, que unía Argel y Túnez, el avión de Esteve y Calvo tuvo averías por una fuga en el circuito de refrigeración y fallos en la bomba de combustible.

Lo más grave estaba por llegar. El 11 de abril, los tres aviones iniciaron la etapa más larga del «raid», El Cairo-Bagdad. El motor del Breguet de Esteve y Calvo se paró a la mitad del vuelo y tuvieron que realizar un aterrizaje

forzoso en pleno desierto. Los aviones ingleses que salieron en su búsqueda hallaron el aparato a 60 kilómetros de Amman y a 10 al este de la ruta que debían seguir. Los tripulantes habían abandonado el avión y habían dejado «sobre el volante, sujeto con un hilo, un papel firmado por el capitán Esteve anunciando que había tenido que aterrizar por una avería, que requería el cambio de una pieza y que emprendía, con el mecánico, la marcha a Amman con objeto de solicitar auxilios y proveerse del recambio», indicaba este periódico. Añadía que Gallarza y Loriga habían establecido «el récord de velocidad» entre Bagdad y Trípoli y, posiblemente, «el de velocidad mundial».

Durante días, «aviones y autos blindados» recorrieron el desierto. El emir Abdulla de Transjordania envió «árabes a la frontera de Irak y Palestina, con el fin de que hagan pesquisas. Se han encendido grandes hogueras de humo por el día y de llamas por la noche -añadía ABC-, disparándose también cohetes».

El 16 de abril, Esteve era encontrado por pilotos ingleses, tendido en la arena, a 65 kilómetros al oeste del avión, muy debilitado, con los pies hinchados y llenos de ampollas, y abrasado por la fiebre. Calvo, que fue encontrado un día después, había renunciado por la extenuación a seguir caminando, cuatro jornadas después del aterrizaje forzoso. Durante los dos últimos días de su odisea, Esteve y Calvo habían tomado raíces por todo alimento.

Presagios tenebrosos

Mientras, Gallarza y Loriga continuaban el «raid» y los presagios no podían ser más tenebrosos: «A las llanuras desiertas, con sus vendavales y nubes de arena, a los terrenos inhóspitos habitados por indígenas huraños a nuestra civilización, suceden ahora las selvas pobladas de fieras, sin un espacio de salvación para un aterrizaje forzoso. Los pilotos de los sexquiplanos -publicaba ABC- saben que el accidente más pequeño que interrumpiera la marcha, sería la tragedia sin remedio».

Los malos augurios se cumplieron. Así, el 24 de abril, el motor del Breguet de Loriga sufría cortas y pequeñas paradas durante la etapa hacia Saigón, debido a fallos en el carburador ocasionados por las nubes de mosquitos que encontraban. Volvería a sucederle en el vuelo hacia Macao, pero el agotamiento del motor le obligó a aterrizar cerca de la localidad china de Tien-Pack. Los aviadores habían caído en manos de unos piratas, pero se desconocía su paradero hasta que fueron rescatados por la tripulación del cañonero portugués «Patria».

Finalmente, Loriga y Gallarza emprendieron la última etapa del «raid» juntos en el avión de este último. La llegada a Manila tuvo lugar el 13 de mayo a las 11,26 horas de la mañana, escoltados por doce aeroplanos del Ejército norteamericano, mientras decenas de miles de personas recibían a los intrépidos aviadores. ■