



Tripulantes de la Patrulla.

El vuelo de la "Patrulla Atlántida"

ANTONIO RODRIGUEZ VILLENA
Coronel de Aviación

El tercero de los grandes vuelos que la Aviación Española realizó en 1926 tuvo como destino Santa Isabel (isla de Fernando Poo), en la Guinea Española del África occidental.

La actual Guinea Ecuatorial era en 1926 un territorio colonial desconocido y olvidado por los españoles, sólo unido a la metrópoli por un barco-correo que tardaba un mes en realizar la travesía, y que solamente interesaba a los funcionarios destinados en la colonia y a los pocos españoles que tenían

intereses comerciales en las explotaciones madereras, de café y de cacao.

LOS PROLEGÓMENOS DEL VIAJE

Para la realización del vuelo a Guinea se exponía una triple motivación: primera, para despertar el interés de los españoles por esos territorios, estudiándose un posible enlace aéreo futuro en una coyuntura favorable por la reciente creación de la Dirección General de Marruecos y Colonias; en segundo lugar, para efectuar los trabajos

fotogramétricos necesarios para el levantamiento cartográfico del territorio continental, casi todo él inexplorado salvo la línea de costa, y llegar a conocer los límites geográficos, su orografía, climatología, potencial económico y la población, sus culturas y necesidades; y en último término, también tenía un objetivo de carácter militar, pues se trataba de realizar el vuelo en formación de la patrulla, subordinando el viaje a la llegada de todos los aeroplanos, siempre que ello fuera posible (el lema de la patrulla fue "Todos para uno y uno para todos").

La idea del vuelo a Guinea, tras examinar las propuestas realizadas, se decidió que se llevaría a cabo con los siguientes medios: el vuelo directo, a través del Sahara, con un avión Loring tipo RIII basado en tierra, propuesto por Mariano Barberán; el vuelo de una patrulla de tres aeroplanos terrestres, también Loring RIII, costeados por el África occidental, encabezada por el

comandante Ángel Pastor; y, por último, el de una patrulla de tres hidroaviones, también por el África occidental, propuesta por el comandante Rafael Llorente.

El jefe Superior de la Aeronáutica, coronel Kindelán, aprobó en octubre de 1926 que el vuelo a Guinea "debe realizarse con tres aviones terrestres y tres hidroaviones, que constituyendo dos patrullas saldrán en la primera quincena de diciembre. Otro avión terrestre efectuará el recorrido entre España y la Guinea en vuelo directo y en la misma época". Se decide también que "el jefe de Escuadrilla Alejandro Mas preparará el aprovisionamiento en los puntos de etapa y se incorporará a la expedición en el punto donde se encuentre". En el mismo documento de aprobación del vuelo, se nombran las tripulaciones, los tipos de aeronaves y se dan una serie de instrucciones para las patrullas.

El viaje de la patrulla de aviones terrestres estaba condicionado a la finalización de las obras en las zonas de aterrizaje de aquellos

campos que necesitaban alguna preparación en los finales de etapa establecidos. A mediados de diciembre, fecha prevista para iniciar el vuelo, las tan esperadas obras no se habían terminado y, aunque se pensó en retrasar

la salida a enero, las continuas dilaciones y la llegada de la época de lluvias, que anegaban los campos de aterrizaje, obligaron a suspender el vuelo.

El viaje directo Sevilla-Guinea iba a ser realizado por los capitanes Mariano Barberán y Arturo González Gil, pero se frustró momentos después del despegue de Cuatro Vientos con destino a Tablada, al tener que tomar tierra en Torrejón de Velasco a causa de la rotura del árbol de levas del motor. El retraso acumulado en el inicio del vuelo (ya estaba en camino la patrulla de hidroaviones), el tiempo necesario para la reparación y las pruebas posteriores motivó que la superioridad suspendiera el vuelo.

La gran experiencia de los pilotos españoles con el hidroavión Dornier Wal en la guerra de Marruecos y, en particular, el éxito alcanzado por el *Plus Ultra*, determinó que fuera este hidroavión el elegido. Además se decidió que fueran de serie, sin ningún tipo de adaptación extraordinaria. Se escogieron el número 1, es decir el pri-

TRIPULANTES DE LA PATRULLA ATLÁNTIDA

Dornier número 1, Valencia:

Piloto:	Comandante Rafael Llorente Solá, jefe de la Patrulla
Navegante:	Capitán Teodoro Vives Camino
Radio:	Sargento Lorenzo Navarro Mulero
Mecánico:	Soldado Antonio Naranjo Arjona

Dornier número 5, Cataluña:

Piloto:	Capitán Manuel Martínez Merino
2º Piloto:	Capitán Antonio Llorente Solá
Fotógrafo:	Capitán Cipriano Grande Fernández Bazán
Mecánico:	Soldado Juan Quesada Sánchez

Dornier número 7, Andalucía:

Piloto:	Capitán Niceto Rubio García
2º Piloto:	Capitán Ignacio Jiménez Martín
Navegante:	Capitán Antonio Cañete Heredia
Mecánico:	Soldado Modesto Madariaga Almendros



Reparando los fondos de los hidros.



Vista parcial de Santa Isabel.



Sobrevuelo de un poblado en la Costa de Marfil.

mer avión fabricado para España en Marina di Pisa (Italia) y que también acompañó al *Plus Ultra* en su vuelo de Melilla a Huelva el 19 de enero y durante los primeros cuarenta minutos de la etapa Palos-Las Palmas el 22 de enero, y los números 5 y 7, todos ellos destinados en la base de El Atalayón, en Mar Chica (Melilla). Tenían motores Rolls Royce Eagle IX de 360 CV y sus pesos máximos al despegue eran de 5.700 Kg, pudiendo cargar hasta 2.000 litros de combustible y 100 litros de aceite. Técnica-

mente podían volar a 180 Km/h, aunque su velocidad media era de unos 130 Km/h. La autonomía era de una 10 horas de vuelo y con un alcance de 1.200 Km.

Para realizar las fotografías aéreas y para no sobrepasar el peso máximo al despegue, se suprimió en el hidroavión número 5 la instalación del equipo radio, pudiendo llevar las cámaras fotográficas necesarias. Al proyectarse el vuelo en formación se podía prescindir de dicho equipo.

El vuelo se planeó en nueve etapas para cubrir los casi 6.800 Km del viaje a Fernan-

do Poo, siendo la etapa más larga de 976 Km. El vuelo de vuelta variaba algo el recorrido y se realizaría en doce etapas, con un total de 7.153 Km.

El bautismo de los hidroaviones con los nombres de *Cataluña*, *Valencia* y *Andalucía* y el de la patrulla como *Atlántida* se realizó el día 9 de diciembre de 1926. La idea partió de don Rafael Fernández de Castro, ilustre cronista oficial de Melilla, que ya había bautizado al *Plus Ultra*.

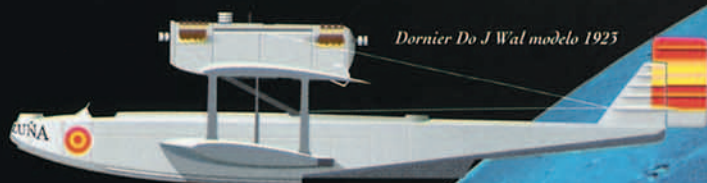
Entre el 10 de enero y el 27 de abril de 1926, como ayuda para la preparación del viaje de la patrulla de hidroaviones, los capitanes Alejandro Más de Gamide y Ricardo Bellod recorrieron todo el trayecto, visitando más de 38 ciudades a lo largo de Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea Portuguesa, Guinea Francesa, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Costa de Oro, Dahomey, Nigeria, Camerún y Guinea Española, y fueron eligiendo los lugares de amaraje y localizando los combustibles y otros apoyos necesarios. En su informe indicaban: "*Del examen de las condiciones meteorológicas de estas costas, se ve que la época propicia para efectuar el vuelo es la comprendida entre finales de noviembre y principios de febrero*".

Otra ayuda importante fue la adquisición del motovelero de 120 Tm "Cabo Falcón", que se usó para el transporte de motores de repuesto, herramientas y recambios, así como del equipo terrestre fotográfico y seis especialistas que se consideraban necesarios. También estaba previsto el apoyo de la Armada española con el cañonero Bonifaz, que les acompañaría hasta Dakar y el Cánovas del Castillo,



Playa de San Nicolás.

Patrulla Atlántida
(10 al 25 de diciembre de 1926 -ida-)
6.829 km



Dornier Do J Wal modelo 1925

ETAPAS DEL VUELO

- Melilla - Casablanca 619 km
- Casablanca - Las Palmas 976 km
- Las Palmas - Port Etienne 850 km
- Port Etienne - Dakar 751 km
- Dakar - Conakry 759 km
- Conakry - Monrovia 507 km
- Monrovia - Grand Bassan 872 km
- Grand Bassan - Lagos 849 km
- Lagos - Santa Isabel 686 km

Distancia total recorrida 6.829 km
Tiempo invertido 53 h, 55'
Media de velocidad 126,9 km/h



En las cartelas se indican la fecha (en rojo) y la hora de llegada -cartela superior- y despegue -inferior-.



EL AVION DORNIER WAL

El ingeniero alemán Claudius Dornier se inició en la aeronáutica trabajando en la empresa Luftschiffbau Zeppelin, fabricante de los famosos dirigibles rígidos del conde Ferdinand von Zeppelin. Al finalizar la I Guerra Mundial y a causa de las restricciones impuestas al desarrollo de la industria aeronáutica alemana, se trasladó a un pequeño taller en la orilla suiza del lago Constanza, y allí con un pequeño equipo de diez ingenieros trabajando a sus órdenes en "labores privadas caseras" proyectó un desarrollo del Gs I (Gross Seeflugzeug o hidro grande) que fue denominado Do J Wal (Ballena).

En 1922 recibe el primer pedido de seis hidros para el Servicio de Aeronáutica español y para poder fabricarlos, decide establecerse en la localidad italiana de Marina di Pisa, donde acondicionó un pequeño astillero a orillas del Arno, naciendo la firma Construzioni Meccaniche Aeronautiche, S.A. (CMASA). El primer hidroavión realizó el vuelo de prueba el 6 de noviembre de 1922. Los dos primeros hidroaviones iban equipados con motores Hispano-Suiza de 300 CV, pero tras las pruebas de recepción aconsejaron montar motores más potentes, los Rolls Royce Eagle IX de 360 CV. Entre 1924 y 1925 se adquirieron seis más, el último de los cuales se modificó para el raid a Argentina (bautizado después como *Plus Ultra*).

El Dornier J Wal era un hidroavión bimotor, para reconocimiento y bombardeo. La planta motriz fue variando en las distintas series: Hispano-Suiza de 300 CV, Rolls Royce Eagle IX de 360 CV, Napier Lion de 450 CV (el del *Plus Ultra*), Bristol Júpiter de 450 CV, Hispano-Suiza de 12 Lbr de 600 CV, Lorraine 12 Ed de 450 CV e Isotta-Fraschini Asso de 500 CV.

CARACTERÍSTICAS DEL DORNIER J WAL DE LA PATRULLA ATLANTIDA

- Motores: Dos Rolls Royce Eagle IX de 360 CV.
- Envergadura: 22,50 m.
- Longitud: 17,25 m.
- Superficie alar: 96 m².
- Peso en vacío: 3.400 Kg.
- Carga máxima: 2.265 Kg.
- Peso máximo al despegue: 5.665 Kg.
- Velocidad máxima: 180 Km/h.
- Velocidad de crucero máxima: 155 Km/h.
- Autonomía: 10 horas (aprox.).
- Alcance: 1.200 Km (aprox.).
- Techo: 3.500 m (aprox.).

La capacidad máxima de combustible era de 2.000 litros y la de aceite de 100 litros.

Era un aeroplano de ala alta construida de duraluminio y lona. La canoa era totalmente metálica, con cuadernas y revestimiento de duraluminio.

La tripulación estaba compuesta por dos pilotos, un observador, un ametrallador-bombardeo o mecánico.

Iba armado con dos torretas de ametralladoras, en el morro y detrás del ala. Podía cargar hasta 100 bombas de 10 Kg o cargas antisubmarinas.

Fue el mejor hidroavión de su época, por su velocidad, alcance y construcción metálica.

Se fabricaron alrededor de 300, de ellos 150 en Italia, 29 en España y el resto en Alemania, Irlanda y Japón.

que lo haría en la segunda fase del vuelo; ambos les proporcionaron, además del apoyo moral, colaboración en el traslado desde los lugares de amara-je a los puertos o a tierra firme en los fines de etapa.

EL VUELO DE MELILLA A SANTA ISABEL

El 10 de diciembre de 1926, día de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación, a las ocho y media de la

mañana, los tres hidroaviones despegaron de la base melillense de El Atalayón, en medio de un gran clamor de la multitud que se había congregado para despedir a los intrépidos aviadores. Fueron acompañados por tres escuadrillas de aeroplanos del aeródromo de Tauima que les escoltaron hasta cerca de Afrau.

A las doce horas y cuarenta y cinco minutos desde la ciudad de Casablanca se avistaron los tres aparatos que fueron amerizando frente al puerto y sus tripulantes recogidos por el cañonero Bonifaz, que les dirigió a tierra, donde les aguardaba el cónsul de España, otras autoridades y numeroso público. Una avería en el motor delantero del *Cataluña* obligaron a la patrulla a permanecer un día más en Casablanca.

Subsanada la avería, el día 12 iniciaban la etapa más larga, de casi mil kilómetros, hasta las islas Canarias, por lo que tuvieron que despegar con el peso máximo permitido. Al principio pueden volar en formación abierta, pero un viento fuerte de levante y el aumento de las nubes y la disminución de la visibilidad, les obligó a cerrar la formación. Hasta pasadas ocho horas de vuelo no divisan el pico del Teide y, poco después, intentan un amaraje arriesgado en el puerto de la Luz (Las Palmas), lleno de canoas y embarcaciones menores, que forzó a los hidros *Valencia* y *Andalucía* a posarse en mar abierta, con olas de 4 a 6 metros, lo que produjo averías en las canoas con pérdidas de remaches. El *Cataluña* amará en la única parte libre del interior del puerto. Las averías del *Valencia* les forzó a permanecer en Las Palmas durante cinco días. Para evitar esos problemas al realizar el despegue trasladaron los hidros a la bahía de Gando, que ofrecía excelentes condiciones para la operación.

El día 18 a las nueve de la mañana salieron hacia Port Etienne para cubrir la tercera etapa. Frente a Río de Oro aparecen espesas nubes que les obligan a volar a baja altura y a tener que recoger las antenas de radio de los aparatos para no tropezar con el agua. Una vez pasado Villa Cisneros el hidro *Valencia* toma agua por un conato de incendio, debido a la rotura de un tubo de gasolina. El comandante Llorente mediante un código preestablecido de se-



Sede del Gobierno en Fernando Poo.

ñales con los brazos les avisa a los otros dos hidros para que no bajen a ayudarlo y prosigan el viaje. Arreglada con rapidez la avería pudieron llegar a Port Etienne con sólo veinte minutos de retraso.

El 19 de diciembre iniciaban la cuarta etapa que les llevaría a Dakar (Senegal), donde aparecerá la vegetación, tras dejar atrás el desierto que, no obstante, cubrió la mayor parte del trayecto, casi hasta el río Senegal. Allí cesa el acompañamiento del cañonero Bonifaz, sustituido por el Cánovas del Castillo y, al día siguiente, la patrulla reanuda el viaje rumbo a Conakry. Sobrevuelan las costas de Senegal, Gambia, Guinea portuguesa y parte de Guinea francesa. Sin problemas ni retrasos inesperados el día 21 llegan a Monrovia, capital de la República de Liberia, donde perma-



Muelle de Santa Isabel.

necerán un día de descanso.

La séptima etapa, de 872 Km, tenía como destino Grand Bassan (Costa de Marfil), realizando el amerizaje en la desembocadura del río Comoe con serios apuros, pues el lugar no reunía buenas condiciones y además estaba cruzado por una línea de alta tensión a veinte metros de altura.

La etapa del día 24 se inició con grandes dificultades en el despegue debido al calor y la humedad que hacían que los motores perdieran potencia y que las lonas de las alas se aflojaran reduciendo la sustentación. Ello alargó la carrera de despegue hasta casi tres millas. Salvada esta dificultad, los 871 Km de la etapa transcurrieron sin novedad, alcanzándose Lagos a las cuatro horas y diez minutos de la tarde, donde celebrarán la tradicional Nochebuena

a borde del trasatlántico inglés "Aba" fondeado en el puerto.

Al día siguiente, Navidad, a las ocho y cuarto de la mañana partieron rumbo a Santa Isabel, en la isla de Fernando Poo, punto final del viaje de ida, a donde llegaron a las dos de la tarde. Las calles de la ciudad estaban abarrotadas de gente que les saludaban y agi-

taban banderolas y con los edificios públicos, y muchos particulares, engalanados. Desembarcan entre música, vítores y aplausos en medio de un enorme entusiasmo popular.

En los siguientes días procedieron a montar el gabinete de fotografía y el 4 de enero salieron hacia Bata, la principal ciudad en la parte continental de la colonia, el *Andalucía* y el *Valencia* quedándose el *Cataluña* para arreglar unas averías. Después de finalizado este viaje de 300 Km y encontrándose anclados en la desembocadura del río Campo sufrieron las inclemencias del tiempo lluvioso y de un espectacular tornado. El 5 de enero el *Andalucía* tuvo que regresar a Santa Isabel pues su canoa hacía agua, mientras que el *Cataluña* se incorporó a Bata a primeras horas de la tarde. En el continente realizaron, durante varios días, reconocimientos fotográficos de los ríos Muni, Utongo, Utambone y Congoe y sobre todo el territorio, sobrevolando también las islas de Elobey Grande y Elobey Chico, para llegar a Libreville, en el Gabón francés, y continuaron hasta la pequeña isla de Corisco. Tras regresar a Bata, continuaron los vuelos fotográficos sobre el río Benito y unas grandes cascadas del mismo y reconocieron el cauce del río Campo. Tras esta última expedición regresaron a Fernando Poo.

EL VUELO DE REGRESO.

Antes de iniciar el retorno a Melilla hubo que preparar los hidros para el viaje de vuelta, arreglando cuaternas, repasando fondos y cambiando los motores, cuyo período entre revisiones era de cien horas de vuelo y ya habían consumido setenta. En estas tareas el personal y el material, que había traído el motovelero "Cabo Falcón", tuvieron un protagonismo indiscutible, como reconoció el propio Rafael Llorente: *Lo único que se ve es lo que trae la prensa y los telegramas. Lo demás... el trabajo penoso, callado, duro y sin lucimiento ese no se ve, y ese es el trabajo de nuestros insuperables mecánicos.*

El 26 de enero de 1927, un mes después de su llegada, inician el regreso, que fue más accidentado que el de ida, debido a que los nuevos motores Rolls Royce incluían unas innovaciones que

originaron más trastornos que beneficios.

En el vuelo hacia Lagos les sorprendió el primer contratiempo al averiarse seriamente el motor del *Andalucía*, lo que obligó al regreso del *Cataluña* a Fernando Poo el día 28 para desmontar de uno de los motores viejos los elementos necesarios para la reparación.

El día 30 salen para Abidján los tres hidros, evitando el Grand Bassan, por las malas condiciones de amerizaje advertidas en el viaje de ida. Allí reciben una gran acogida por los franceses, encabezados por el Gobernador de la colonia quién terminó su discurso exaltando la gesta con un cierto tono de re-

etapas diarias previstas a Port Etienne, Villa Cisneros y Las Palmas, donde llegan el día 10. En esta ciudad coinciden con el ministro de Gracia y Justicia, don Galo Ponte, y permanecen allí durante los cuatro días que duraron las fiestas organizadas por el gobierno y autoridades canarias en homenaje al ministro y que, por voluntad de éste, lo fueron en honor de la Patrulla, a la que recibió en nombre del Gobierno.

El día 13 don Galo Ponte embarca en el *Valencia* y toda la patrulla sale a dar un vuelo por la isla, sobrevolando la costa durante cuarenta minutos.

Al día siguiente parten hacia Arrecife, tras un largo desvío a Tenerife.



Vista de un poblado indígena.

proche: *...son bien loables hazañas que ponen tan alto el prestigio del hombre blanco ante el indígena y de una metrópoli ante sus colonias, contribuyendo así a la civilización y facilitando la labor del colonizador. Sólo es lamentable que ello no haya sido realizado por la Aviación francesa.*

Al día siguiente van a Monrovia, permaneciendo allí el 1 de febrero; los días 2 y 3 de ese mes cubren sin novedad las etapas Monrovia-Conakry y Conakry-Bolama (Guinea portuguesa, a la que llegan por primera vez). Al arribar a San Luis de Senegal el día 4 se detiene la patrulla durante tres días para reparar averías en el *Andalucía* y en el *Cataluña*.

A partir del día 8 van realizando las

Después de tres horas y media de vuelo amerizan en el puerto de Arrecife, donde cargan los hidros al máximo de su capacidad de combustible, para prevenirse del viento de cara que se les avecina para la etapa a Casablanca.

El 15 salen a las ocho de la mañana, pero poco tiempo después tienen que regresar a causa de la trepidación del motor trasero del *Cataluña*. Después de reparada la avería intentan el despegue al día siguiente, con fuerte viento y mar gruesa, que limitaba la protección del puerto; tras algunos intentos el *Cataluña* sufre la parada del motor trasero y la avería del delantero, además de tener cinco cuaternas dobladas y, por efecto de ello, un ligero desvío de la cola. En otro intento de despegue,

unos días después, el *Valencia* sufre la rotura de varias cuerdas y deformaciones en otras y en la quilla.

Este cúmulo de desgracias en Arrecife les obligaron a permanecer allí durante catorce días, mientras los mecánicos se afanaban en reparar las averías y roturas trabajando desde el amanecer hasta el anochecer, parando únicamente para comer.

Por fin, a las ocho y media de la mañana del día 24 de enero, están los tres hidros reunidos en el aire y dispuestos a acometer la etapa hasta Casablanca, donde toman agua a las catorce horas y cuarenta minutos junto al hidro "*Uruguay*" que estaba realizando el vuelo desde su país a Europa y que se encontraba anclado en el puerto.

Permanecen en Casablanca un día más debido a las malas previsiones meteorológicas y a las dificultades para repostar combustible. A las cinco de la mañana del sábado 26 de enero de 1927 se levantan para iniciar la última etapa, la que les llevaría a Melilla, ciudad a la que llegan al mediodía, y, tras describir un amplio arco sobre ella, toman agua en formación, ante toda la población volcada en su recibimiento.

EL FINAL DE UNA GESTA

Había concluido un raid con todos los aparatos que lo habían iniciado y que la Asociación Internacional de Aviadores reconocería cuatro meses después concediéndole el premio Harmon.

Todavía los tres hidros harían 1.800 Km más al volar desde Melilla a Barcelona el 28 de abril y regresar el 1 de mayo, permaneciendo el *Cataluña* en la ciudad condal para ser exhibido en la Exposición Internacional, que se inauguró el 30 de abril, como ejemplo de la calidad de los aviones Dornier y la profesionalidad y experiencia de los aviadores españoles.

Antonio Llorente y Manuel Martínez Merino volverían a Guinea veinticinco años después y estarían presentes en el acto de inauguración de la pista del nuevo aeródromo de Bata, que fue presidido por el entonces Ministro del Aire don Eduardo González Gallarza, protagonista de otro viaje memorable, el de la *Patrulla Elcano* que unió Madrid con Manila en 1926.

Es de estricta justicia hacer resaltar

RECORRIDO Y TIEMPO DE LA PATRULLA "ATLÁNTIDA"

FECHA	ETAPA	DISTANCIA (km.)	TIEMPO (horas-minutos)	VEL. MEDIA (km/h)
10-12-26 (V)	1 Melilla-Casablanca	619	4,30	137,5
12-12-26 (D)	2 Casablanca-Las Palmas	976	8,30	114,7
18-12-26 (S)	3 Las Palmas-Port Etienne	850 (1)	6,30	130,8
19-12-26 (D)	4 Port Etienne-Dakar	731	5,30	132,9
20-12-26 (L)	5 Dakar-Conakry	739	5,20	138,6
21-12-26 (M)	6 Conakry-Monrovia	507	4,30	112,7
23-12-26 (J)	7 Monrovia-Grand Bassan	872	6,15	139,5
24-12-26 (V)	8 Grand Bassan-Lagos	849	7,05	119,8
25-12-26 (S)	9 Lagos-Santa Isabel	686	5,45	119,3
9 etapas	Total viaje de ida	6.829	53,55	126,9
26-01-27 (X)	10 Santa Isabel-Lagos	686	6,15	109,8
30-01-27 (D)	11 Lagos-Abidjean	850	6,40	127,4
31-01-27 (L)	12 Abidjean-Monrovia	870	6,05 (2)	143,1
02-02-27 (X)	13 Monrovia-Conakry	507	4,15	119,3
03-02-27 (J)	14 Conakry-Bolama	323	2,30	129,2
04-02-27 (V)	15 Bolama-San Luis	634	5,20	118,9
08-02-27 (M)	16 San Luis-Port Etienne	546	4,40	116,9
09-02-27 (X)	17 Port Etienne-Villa Cisneros	348	3,20	104,5
10-02-27 (J)	18 Villa Cisneros-Las Palmas	523	5,10	101,2
14-02-27 (L)	19 Las Palmas-Arrecife	470	3,30	134,3
24-02-27 (J)	20 Arrecife-Casablanca	757 (3)	6,10 (3)	122,8
26-02-27 (S)	21 Casablanca-Melilla	619	4,05	151,7
12 etapas	Total viaje de vuelta	7.133 (4)	58,00 (4)	123,0
21 etapas	Total ida y vuelta	13.962	111,55	124,8
	Total volado en Guinea	1.085	9,30	114,2
	Total volado por la patrulla	15.047	121,25	124,1
	Exceso en etapas núms. 12 y 20	20	1,20	
28-01-27 (V)	Lagos-Santa Isabel	686	4,45	144,4
29-01-27 (S)	Santa Isabel-Lagos	686	4,45	144,4
	Total volado por el <i>Cataluña</i>	16.439	122,05	124,5

(1) La distancia programada era de 837 km. La distancia real, con salida de Gando y sobrevuelo de Villa Cisneros, para saludar a la guarnición española, fue de 850 km.

(2) El *Cataluña* voló 6,50 horas (0,45 adicionales)

(3) El *Cataluña* voló 6,45 horas (0,35 adicionales) y 20 km. más.

(4) El *Cataluña* voló 1,20 horas adicionales y 20 km. más.

que si importante fue la pericia de los pilotos y navegantes, no menor fue la labor de los mecánicos, a cuya profesionalidad, voluntad y sacrificio debióse el éxito de la empresa, ya que ellos velaron, con puntual cuidado y exquisito esmero, por el mantenimiento y conservación de los aviones en las mejores condiciones posibles. Así fue reconocido por el capitán Cipriano Grande que aportó algunos datos sobre ellos:

Por otra parte hemos de resaltar la labor de nuestros mecánicos, estos hombres sufridos y callados que, desde que salimos de Melilla no han hecho más que exteriorizar el profundo cariño que sienten por los aeroplanos, ya han vuelto a sonreír.

Durante el viaje, ante las ovaciones que nos han otorgado, algunas atronadoras, estos hombres parecían insensibles. Diríase al verlos que no oían más ruido que el de los motores. Como un

jinete acaricia a su caballo después de una brillante prueba, así estos hombres acariciaban a los hidros al terminar cada etapa, limpiando y reparando constantemente las averías, engrasando sus más delicadas piezas y examinando punto a punto toda su mecánica para intentar descubrir cualquier posible avería antes que se produjera, poniendo en su tarea el más acendrado cariño y esmero ■

BIBLIOGRAFÍA

- *Grandes Vuelos de la Aviación Española*, editado por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (1992).

- *Volando juntos*, editado por Construcciones Aeronáuticas S.A. (2000).

- *Relatos para la Historia*, editado por el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (2001).