

EL BARCO VOLADOR

Pedro GAMBÓN FILLAT



Introducción



diferencia de la historia del transporte marítimo y la del terrestre, en las cuales todo lo relacionado a sus momentos iniciales está reservado al campo imaginativo, la del transporte aéreo puede seguirse casi con todo detalle, prescindiendo, claro está, de aventuras mitológicas como la de Ícaro cuando, con su padre Dédalo, provisto de alas de cera escapó del laberinto y quiso acercarse al Sol, y renunciando también a lo imaginado por genios como Leonardo Da Vinci y Julio Verne. Probablemente, en tiempos prehistóricos el hombre conocía la tierra como su escenario natural; más tarde lo amplió al medio marino y consideraba que el aéreo era privativo de las aves (aunque aquí sería de justicia señalar que los primeros seres en surcar los aires fueron los insectos). Pero la evolu-

ción integral de la humanidad llegó a un punto en el que se planteó el gran reto, volar, primero con la imaginación y luego se produjo la materialización del sueño.

Aunque todos los experimentos de los siglos anteriores son fascinantes y básicos para los logros posteriores, si nos situamos ya en el XX, una constante realización de gestas heroicas ha pasado a la historia de la aviación. Nombres de aviadores no españoles, como Charles Lindbergh o Antoine de Saint-Exupéry, son bien conocidos y admirados, aun cuando su final fuese trágico. La nómina de famosos aeronautas españoles, por motivos diversos —estudios científicos, pericia, fortuna, etc.—, es interminable: Kindelán, Iglesias, Piñero, Barberán, Franco y tantos otros. En muchos de ellos su vocación y su entrega resultaron tan completas que significaron su prematura muerte. Viajes históricos: el del *Plus Ultra* en 1926, con Ramón Franco como protagonista y en el que la Armada participó con ayuda material y humana —esta última,



El *Dornier DO-x* y los pasajeros que transportó en un vuelo en octubre de 1929.
(Foto: www.wikipedia.org).

especialmente, con la colaboración del teniente de navío Durán, que también perdería la vida en otro accidente aéreo—, los de la Patrulla Elcano, la Atlántica, el *Jesús del Gran Poder*, etc., son también páginas de nuestra gloria. De igual modo, constructores e inventores españoles han dejado un importante legado histórico en el avance de la navegación aérea; Torres Quevedo puede servir como muestra.

La ida a Estados Unidos

Un viaje aéreo de muy distinto enfoque, innovador, pero que también suscitó la admiración de cuantos pudieron contemplarlo, es el que viene hoy al recuerdo en estas páginas: el vuelo del hidroavión *Dornier DO-x* desde Alemania a los Estados Unidos, en concreto a Nueva York, con escalas en varios países, entre ellos España.

Antes de levantar el vuelo, tal vez resulte oportuno recordar algo de la figura de su inventor, diseñador, constructor y empresario, el ingeniero aeronáutico Claude Dornier (1884-1969), nacido en Alemania y fallecido en Suiza. Trabajó inicialmente con Von Zeppelin, y ya en la Primera Guerra Mundial el Ejército alemán utilizó varios ingenios diseñados por él. En la década de los años 20 sus trabajos se centraron en el diseño y fabricación de

una amplia gama de hidroaviones, que desembocó en 1929 en el *DO-x*, en aquel momento la aeronave más grande del mundo, con capacidad para más de 100 pasajeros cómodamente instalados, pero, como pronto se vio, de un coste tan elevado que lo hacía poco rentable. Doce potentes motores harían posible el vuelo de aquel ingenio que unos llamaban «hotel flotante» y otros «barco volador» (*Flugschiff*), de 40 metros de eslora y 48 de envergadura. Los preparativos para el gran viaje transoceánico fueron largos, minuciosos y difíciles, pero llegó el gran momento: el 5 de noviembre de 1930, el *Dornier DO-x* se elevaba del lago Constanza para dirigirse a Ámsterdam y continuar según un proyecto que las circunstancias obligaron a ir modificando.

La primera localidad española que esperaba recibir al gigante era La Coruña, y la fecha de llegada prevista el domingo 16 de noviembre. La Armada española había mostrado gran interés en el viaje; no hay que olvidar que la Aeronáutica Naval se había creado en 1917 y que los *Dornier* ya estaban incorporados a la Armada: una Real Orden de 13 de septiembre de 1929 nombraba al teniente de navío ingeniero de Construcciones Aeronáuticas Manuel de la Sierra y Bustamante inspector de la construcción de seis aparatos *Dornier Wal* para la Aeronáutica Naval que habría de llevarse a cabo en los talleres que esa sociedad tenía en Cádiz. Además, el vuelo del *DO-x*, entre cuyos objetivos no estaba batir ningún récord de velocidad, sí era un gran avance en seguridad. El interés de la Armada quedó bien patente al nombrar por una real orden la comisión que debía presenciar las demostraciones aéreas que el aparato iba a realizar en el puerto de La Coruña: el director de Aeronáutica, contralmirante Cervera Valderrama; el jefe de Estado Mayor del Departamento, contralmirante Castro Arizcum; el capitán de fragata Hermida Seselle, y los tenientes de navío Cellier Sánchez y Galán Guerra.

Además de esa comisión, se designó a un experto piloto, el teniente de navío Manuel Alemán de la Sota, para que se trasladase a Burdeos, etapa anterior a La Coruña, e hiciera ese trayecto a bordo del avión. En cuanto a preparativos materiales, el sábado día 15 llegó a La Coruña procedente de Ferrol el remolcador de la Armada *Galicia*, que traía una lancha de vapor para facilitar el desembarco del hidroavión que, obviamente, iba a posarse en el agua, al igual que en todas las etapas del viaje; además, en La Coruña en aquellas fechas no existía aeródromo (el primer proyecto es de 1953), aunque sí aeropuertos civiles y militares en otras ciudades españolas, el más antiguo el de Cuatro Vientos, en Madrid, estrenado en marzo de 1911. Si por alguna circunstancia el aparato no podía hacer escala en La Coruña, se había previsto que lo hiciera en Ferrol, donde se tomaron las medidas oportunas. Llegó también a La Coruña el histórico aviador González Gallarza.

El teniente de navío Galán Guerra, aviador naval, se encargó de la organización del servicio y alistamiento para el amaraje en La Coruña o, como alternativa, en Ares. Ordenó el fondeo de una boya con 7.000 kg de lastre, varias embarcaciones para despejar la zona y, si fuese necesario, un bote en

la ría indicaría el mejor punto de fondeo. Otras medidas fueron la información meteorológica, policía marítima, alistamiento del remolcador *Antelo*, etcétera.

El *Dornier DO-x* abandonó Burdeos el día 20 de noviembre, jueves, pero no llega a La Coruña, sino que a las tres horas y treinta y siete minutos de vuelo se posa en las aguas del puerto de Santander. Un viento muy fuerte cuando pasaba a tres millas de cabo Mayor lo hizo aconsejable. Dornier, que viajaba acompañado de su esposa, se mostró encantado con el vuelo y manifestó que pensaba construir más aparatos como aquel; pero en vista de la demora que ya arrastraba, algunos pasajeros, como el general Soriano, jefe de los Servicios de Aviación, regresó a Madrid. También el teniente de navío Manuel Alemán dio por terminado su viaje en Santander.

Desde La Coruña se seguía el viaje a través de la prensa con todo detalle y algo de inquietud, mientras continuaban los preparativos; la firma Víctor Pardo S. en C. había cursado ya invitaciones en blanco al capitán general de Ferrol para ser distribuidas entre el personal de la Armada al objeto de visitar el avión.

¡Al fin! El domingo día 23 se posaba suavemente en el agua cerca del Náutico a las 13:15 horas, y a los mandos del piloto Friedrich Christiansen el avión quedaba amarrado a la boya preparada al efecto. La ciudad, engalanada, se había echado a la calle; en el muelle esperaban las autoridades: el alcalde Maximiliano Asúnsolo, el contralmirante Castro Arizcum, el comandante de Marina Antonio Trullenque, etc. El anuncio de la aproximación del aparato fue dado por medio de chupinazos por el cohetero del Ayuntamiento, que se había colocado en la parte posterior del entonces hospital militar. Durante los días de estancia se celebraron fiestas, reuniones, bailes y, sobre todo, visitas al avión organizadas por la Armada y el consistorio; en el agua, una embarcación con un suboficial de la comandancia —el celador de puerto Evaristo Montenegro— se encargaba del control. El éxito de asistencia de público, unido a las atenciones recibidas, motivó que la casa *Dornier* enviase más tarde a la ciudad una maqueta del avión como muestra de agradecimiento, maqueta que hoy se conserva en uno de los modernos y emblemáticos centros culturales coruñeses: el Museo Domus. La estancia fue breve, pero tal vez la más tranquila y placentera de todo el viaje.

Una hermosa mañana otoñal, la del jueves día 27, con todos los preparativos hechos ya el día anterior, el barco volador se elevó del agua y tras unos elegantes movimientos de saludo emprendió el vuelo. El comandante de Marina cursó escrito al capitán general notificando que el *DO-x* había despegado a las 11:00 horas rumbo a Lisboa; a las 12:30 pasaba sobre la ría de Vigo y a las 15:00 horas llegaba a su destino, donde no tuvo una estancia del todo tranquila, ya que el día 29 un tubo de escape entró en contacto con una lona y provocó un fuego que afectó a una de las alas. La avería supuso seis semanas de trabajo.

Pero la decisión de cruzar el Atlántico con el hidroavión era firme; a fin de cuentas, como escribió Manuel Alemán, un hidroavión es un avión y a la vez es un barco.

Estamos ya en 1931. A las 14:45 de la tarde del día 31 de enero ameriza en el centro de la bahía de Las Palmas el *Dornier* procedente de Lisboa. Viene a bordo el ya entonces célebre almirante y aviador portugués Gago Coutinho, que poco después será nombrado hijo adoptivo de la ciudad. Este, recordando el viaje que él mismo había hecho nueve años antes de siete horas de duración, comentó: «¡Qué diferencia de ayer a hoy!». Tampoco en Canarias la estancia fue del todo plácida: prevista la salida para el día 3 de febrero rumbo a Cabo Verde, poco antes de partir un golpe de mar producido por la fuerte marejada reinante provocó averías en las alas, que estuvieron a punto de desprenderse; la estancia aquí duró tres meses, pero la prensa ya no podría dedicarle mucha atención porque la situación política en España era la noticia más importante.

Dejemos que nuestro barco volador salga de Canarias, se dirija a África Occidental, cruce el Atlántico y llegue a Brasil el 5 de junio. Allí el entusiasta recibimiento popular hizo olvidar a la tripulación los infortunios del viaje. Trinidad, San Juan, Cuba, Miami y al fin Nueva York el día 27 de agosto. El viaje había finalizado. Resultado: un éxito en su faceta de exhibición y admiración popular, pero no comercial; además, en Estados Unidos aquellos no eran tiempos de bonanza económica y en Europa tampoco.

El regreso

Nada menos que nueve meses duró su estancia en los Estados Unidos, pero el día 21 de mayo de 1932 emprende el vuelo que, por etapas, lo llevaría a territorio alemán, concretamente al lago Müggel, donde lo recibieron 200.000 personas. Otra de las etapas en su tornaviaje fue Azores-Vigo; en las aguas de nuestra ría despertó también la admiración de los muchos espectadores que lo vieron desde el muelle, aunque no tan de cerca como la dotación del destructor *Churruca*, que se encontraba a poca distancia del lugar de amaraje del avión.

El final del aparato fue muy triste. Desde 1934 se encontraba en el Museo de Aviación de Berlín, donde un ataque de la Fuerza Aérea británica durante la Segunda Guerra Mundial lo destruyó.

BIBLIOGRAFÍA

La Voz de Galicia.
ABC.

ELECTRÓNICA SUBMARINA

SAES

www.electronica-submarina.com
saes@electronica-submarina.com



SPAS

GUERRA ANTISUBMARINA

ROASW - Sistema de Operación Remota ASW.
SPAS - Sistema Procesador Acústico de Sonoboyas
Sistemas de apoyo en tierra para análisis post-misión y entrenamiento

MEDICIÓN DE FIRMAS SUBMARINAS

Sistemas de Medida de Firmas
Multi-influencia para buques de superficie y submarinos.



MINAS NAVALES

Multi-influencia (acústica, magnética, eléctrica, sísmica y presión).
MINEA. Orinque, Perfil Bajo y de Fondo.
MILA. Mina tipo Lapa.
Entrenamiento y Combate



DDS03

SONAR Y SISTEMAS EMBARCADOS

Sonar remolcado. Actualización y modernización de sónares.
Procesado acústico. Clasificación.
Predicción de propagación acústica.
Monitorización de ruido de buques.
DDS-03. Sonar de Detección de intrusos.

SEGURIDAD DE INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS Y PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Sistemas de Monitorización Acústica.
Sistemas de Protección y Vigilancia Submarina para detección y disuasión de intrusos.



SIMULACIÓN Y ENTRENAMIENTO

Simuladores tácticos.
Simuladores/estimuladores de sónares. EDM

