

Jesús del Gran Poder



Ilustración 1. Portada con el dibujo del Breguet XIX, Grand Raid, "Jesús del Gran Poder"

Es en 1927 cuando el ingeniero Francisco Iglesias Brage recibe una carta del piloto y observador Ignacio Jiménez proponiéndole lanzarse a un *raid* en el que, sin sobrepasar la marca mundial, establecida en unos muy respetables 6.290 kilómetros (vuelo Nueva York - Alemania) se deje a España en un honroso lugar.



Índice

ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE: Los vuelos del “Jesús del Gran Poder” 3

(GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA)

➔ ...el «Breguet XIX», un gran avión.....	3
➔ Hacia dónde ir.....	4
➔ El plan doble	5
➔ Pruebas en Tablada	7
➔ Ensayo general.....	7
➔ Todo listo	8
➔ El traspies y el rapapolvo	9
➔ Hacia Oriente	11
➔ La frustración.....	11
➔ Atando todos los cabos	12
➔ La seguridad ante todo	13
➔ La navegación	14
➔ La meteorología.....	16
➔ El momento	17
➔ En Domingo de Ramos.....	18
➔ Contra los elementos.....	18
➔ «Volamos de nuevo sobre el mar...»	20
➔ La soledad del Atlántico.....	20
➔ La segunda noche	22
➔ ¡Natal!.....	23
➔ Higos secos y coñac para desayunar	24
➔ Cuando el récord es lo de menos	25
➔ El paseo del triunfador	26
➔ El último cambio de motor	27
➔ El cáliz	28

Índice de Títulos por orden alfabético.....29

Índice de Ilustraciones30





ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE: **Los vuelos del “Jesús del Gran Poder”**

Carlos Pérez San Emeterio

(GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA)
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Es el verano de 1927. El ingeniero Francisco Iglesias Brage recibe una carta del piloto y observador Ignacio Jiménez proponiéndole lanzarse a un *raid* en el que, sin sobrepasar la marca mundial, establecida en unos muy respetables 6.290 km. (vuelo Nueva Cork – Alemania por Chamberlín y Levine) se deje a España en un honroso lugar.

Es necesario aclarar que los dos protagonistas no se conocían personalmente, aunque sí tenían el uno sobre el otro todo tipo de referencias favorables en orden a su experiencia.

Jiménez manifestaba a Iglesias en la carta su interés por la realización de un gran vuelo, y para ello sugería varios itinerarios, tendiendo siembre como punto de partida a Sevilla, y como final, Asia Menor o Bata. Iglesias sería el eventual navegante a bordo de un avión que, excusado es decirlo, habría de ser el *Breguet XIX*.

...el «Breguet XIX», un gran avión...

El *Breguet XIX* era entonces un avión modernísimo sin el que hoy no podría hacerse un estudio detallado de la época de los grandes *raids*. Cinco años antes había volado por primera vez a Francia, y el primero fabricado por Construcciones Aeronáuticas S.A., lo hizo a su vez el 1 de noviembre de 1926, como prólogo a una larga familia de aparatos de este tipo, cuyos servicios abarcarían hasta la primera fase de la guerra civil. Alguno de ellos voló aún en 1940.

Era, insistamos, un gran avión. El ejemplar volado por Jiménez en sus récords nacionales de distancia del 28 de agosto de 1925, que no era otro que le *Breguet XIX* núm. 1, prototipo, que había venido de Francia, fue revisado y preparado, y tanto él como su compañero, Iglesias, decidieron pintar sobre sus costados el nombre de Loriga, en memoria de aquel extraordinario piloto que volara con Gallarza a las Filipinas. En el Loriga realizaron nuestros dos aviadores un completo programa de adiestramiento en etapas de largo recorrido, que incluía tanto vuelos diurnos y nocturnos como una serie de vuelos de circunvalación a la Península.

El 8 de enero de 1928, Jiménez e Iglesias volaron desde Tablada a Cabo Juby (a donde llegarían a las 12 de la noche), emprendiendo seguidamente el regreso a Sevilla sin aterrizar en tierra africana. Sin embargo, ya de vuelta, se rompió la tubería del aceite y tuvieron que efectuar una toma de emergencia en el Marruecos francés, concretamente en Safi. El Loriga regresó a Tablada desmontado, y aunque luego siguiera volando no sería ya bajo el pulso de Jiménez, pues nuestros pilotos iban a contar ya con el *Breguet XIX Gran Raid* núm. 72, especialmente desarrollado para vuelos de larga duración.



Hacia dónde ir...

Empezaba ahora el trabajo conjunto entre Iglesias y el ingeniero de CASA don Luis Sousa Peco (muerto en la guerra civil) en las etapas finales del que habría de ser el *Jesús del Gran Poder*, siendo ayudados por el ímpetu industrial del gerente de CASA, don José Ortiz Echagüe, que resulto decisivo para poder entregar el avión dentro del plazo previsto.

Todos los esfuerzos imaginables eran pocos: se trataba ya, nada menos, que de batir el récord mundial de distancia. Los más mínimos detalles había que estudiarlos con el mayor detenimiento, en especial, como es lógico, la ruta a seguir y el sistema de navegación que tenía que guiar al *Jesús del Gran Poder* (con 4.100 litros de carburante y 7.000 km. Teóricos de alcance) a rebasar la marca de los 6.290 km. establecidos por Chamberlin y Levine.

Pronto, el entonces coronel Kindelán, jefe de la Aeronáutica Militar, pudo disponer del proyecto completo del vuelo, y pasarlo al Gobierno para su aprobación, que fue finalmente conseguida sin problemas mayores. El proyecto consistía básicamente en una ruta que era la línea ortodrómica que partiendo de Sevilla apuntaba a enclaves situados entre 6.000 y 7.000 km. De distancia de Tablada, tales como Djash, Charbar, Karachi y Khort, cuyo alcance significaba por derecho la obtención del récord mundial.

Sin embargo, el *leit motiv* de todos los grandes *raids* españoles no era tan sólo el logro de las grandes marcas de distancia; había siempre algo más; se trataba de conectar en lo posible con la historia, con la historia de la España aventurera y descubridora. Y aquellos españoles aviadores de 1928 sentían en su interior que nada espiritual o histórico les llamaba hacia el lejano Oriente. Su pensamiento estaba puesto, como no, en América: en las repúblicas hermanas.

Hacía dos años de la llegada de Ramón Franco a la Argentina, y Jiménez e Iglesias tenían ahora puesta la mirada en Cuba, en La Habana, donde tantos españoles vivían, y donde tan fuerte ambiente hispano se respiraba. Pero la ruta hacia Cuba presentaba también una particularidad con la que se debía contar desde primera hora: la mayor parte de su recorrido tenía que hacerse sobre el océano, y el mando no terminaba de convencerse de la seguridad de un avión terrestre como el *Breguet XIX GR*, provisto de un solo motor, sobre una extensión de agua tan prolongada. Pese al reciente vuelo de Lindbergh.



Ilustración 2. El Breguet 19TR «Jesús del Gran Poder» durante su construcción en la factoría CASA en Getafe



El plan doble

Se ordenaba, pues, preparar sólo la ruta a Oriente; pero Jiménez e Iglesias hicieron restricción mental de la orden en el sentido que más le convenía: se iba a preparar abiertamente el vuelo hacia Oriente, sí, pero, en secreto, se prepararía también el vuelo hacia Cuba, y, una vez en el aire... sólo era cuestión de poner rumbo al Atlántico, y ya estaba.

Ilustración 3. Jiménez y su mecánico ante el Breguet 19 "Loriga", en el que, en unión de Iglesias, consiguieron el récord nacional de duración



Era, sin duda, una aventura arriesgada, pues tras la prohibición oficial en tal sentido, todos los apoyos y ayudas técnicas oficiales estaban dirigidas a la ruta de la India, y los datos que disponían sobre un hipotético vuelo a Cuba eran realmente escasísimos.

Pero Jiménez e Iglesias no se daban por vencidos fácilmente: escribieron al padre Gutiérrez, director del Observatorio Astronómico del Colegio de Belén, en la Habana, solicitando cartas de navegación y material geográfico, que posteriormente les fueron enviadas; luego, Construcciones Aeronáuticas S.A., de acuerdo con ellos, mandó a Cuba al capitán Gaspar, que era uno de los militares que trabajaba con CASA en el desarrollo de los Breguet Gran Raid. El motivo «oficial» de tan apresurado viaje figuraba como estrictamente «familiar», pero su verdadera misión consistía en completar aeronáuticamente y sobre el terreno los datos del padre Gutiérrez.

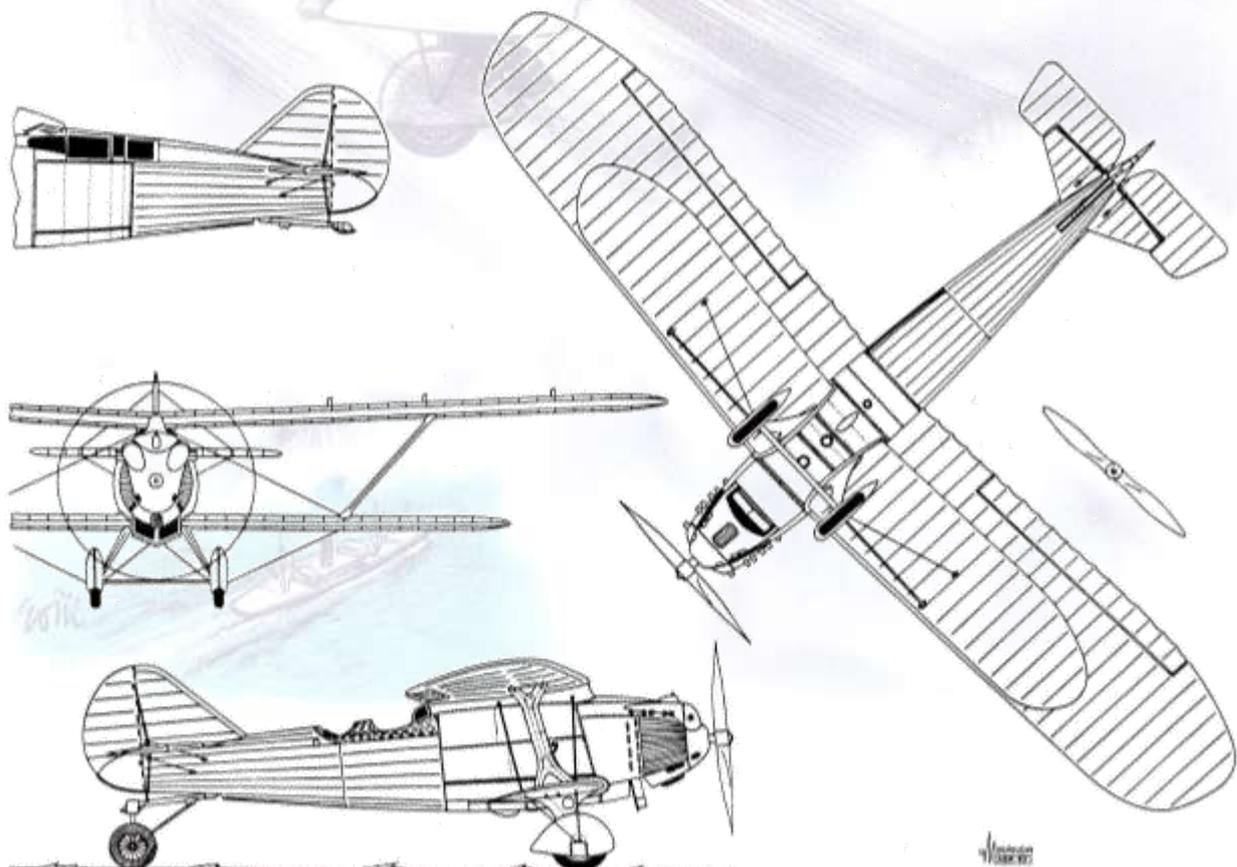
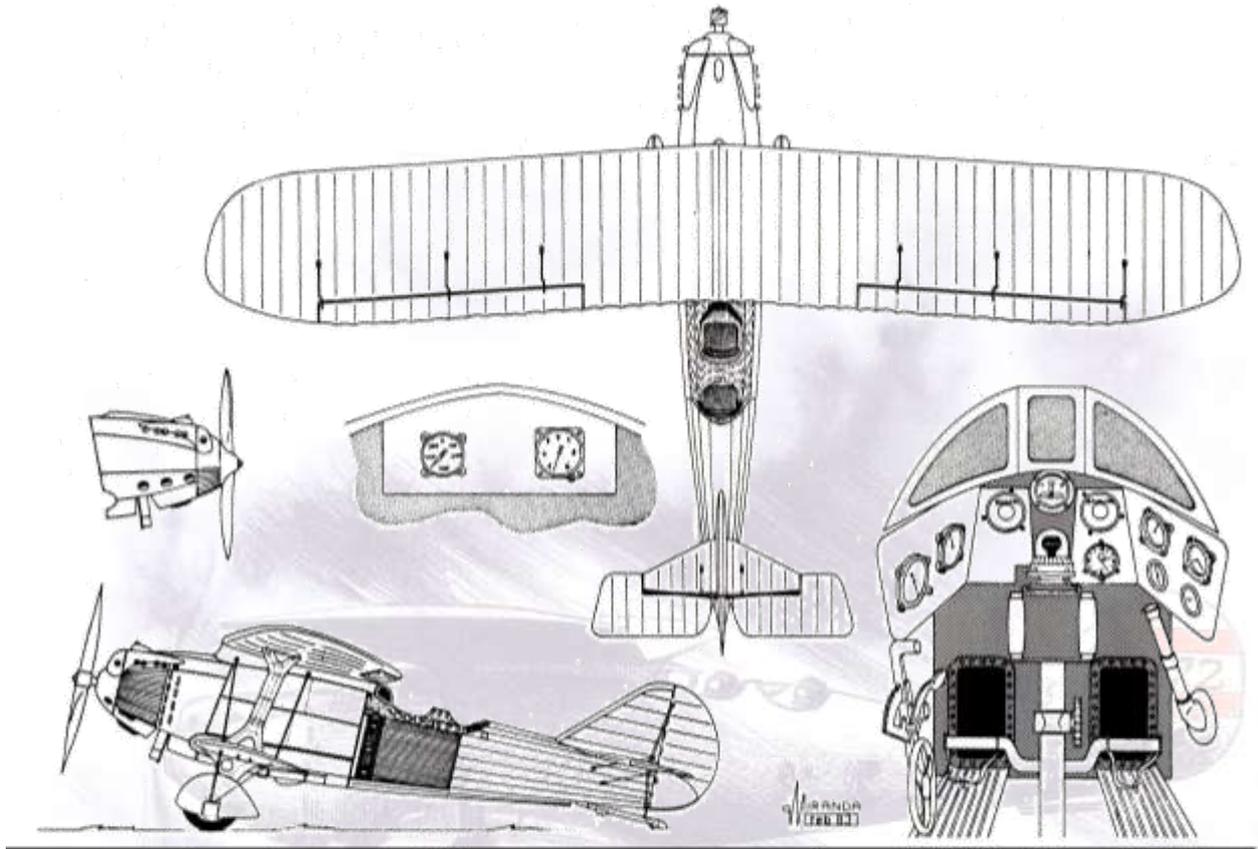


Aparte de ellos otras muchas personas que estaban también en el secreto colaboraron en la preparación del vuelo transatlántico, como don Manuel Aznar y Zubigaray, que echaba continuas y significativas loas de Jiménez e Iglesias desde el periódico *El Excelsior*, de la capital cubana, o el señor García Coli, embajador de Cuba en Madrid...

Ilustración 4. ... Jiménez e Iglesias preparaban vuelo hacia Cuba

Era un secreto a voces que el verdadero objetivo no estaba en la India, sino en Cuba, pero el mando de la Aeronáutica Militar española estaba lejos de sospechar tal cosa; porque en la habitación de estudio que ambos pilotos tenían en Tablada figuraban siempre mapas de las dos rutas: la de Cuba, siempre desplegada, y la de la India, que se ponía inmediatamente encima de la otra cuando algún incordio curioso llegaba.

Ilustración 5. Breguet XIX, Grand Raid, "Jesús del Gran Poder"





Pruebas en Tablada

Pero faltaba por determinar con la máxima exactitud un dato capital en un vuelo de larga distancia: el radio de acción.

Una vez hechas varias pruebas en vuelo se realizó un cuadro de marchas con el correspondiente gráfico en el que para cada altitud había una curva que en todo momento permitiera conocer el régimen óptimo del motor, la velocidad, la variación del peso del aparato en función del combustible consumido y la cantidad del mismo que quedaba en los depósitos.

De la misma manera había que determinar la corrección de revoluciones del motor como consecuencia de los vientos, a fin de mantener siempre el régimen óptimo que estirara al máximo el radio de acción.

Tales pruebas fueron realizadas en Tablada, y en ellas se utilizó el *Jesús del Gran Poder* con 3 cargas: 2.100, 2.500 y 3.000 kilogramos a una altitud de 1.000 m. En la primera, el régimen del motor fue de 1.370 r.p.m.; en la segunda, de 1.440; y en la tercera, 1.510; en cuanto a las velocidades obtenidas fueron respectivamente, de 160, 165 y 172 km./h, lo que significaba una cierta ventaja (8 hm/h. más) con respecto a las conseguidas para tales cargas y regímenes por el Breguet Gran Raid de Coster y Le Brix. Incluso los consumos horarios resultaron más favorables, pues en regímenes de escasa potencia el *Jesús del Gran Poder* consumía 62,1 litros a 1.370 revoluciones y 71 a 1.440 contar 70 y 75, respectivamente; y en potencias mayores el consumo del avión español era ya bastante menor; en concreto, a 1.510 revoluciones gastaba sólo 78,2 litros contra 83 del Breguet de Costes. No era, pues, una utopía pensar en un vuelo de algo más de 7.500 km. En el *Jesús del Gran Poder*. El vuelo a Cuba era posible.

Ensayo general

El día 28 de marzo de 1928 se llevó a cabo en Tablada un ensayo general. El *Jesús del Gran Poder* estaba cargado con 2.600 litros de combustible, y el peso total era de 4.000 kg., es decir, 1.000 menos que el previsto en el vuelo a Cuba.

Para el despegue se había adosado a la cola del aparato un pequeño carrillo que tenía una doble función evitar el “arado” del campo con el patín que se empotraba molestando en tierra, y, a la vez, mantener el eje longitudinal del aparato paralelo al suelo con las consabidas ventajas. Como es lógico, nada más surcar el avión los primeros metros de aire, el carrillo de desprendería automáticamente.

El *Breguet* despegó con gran facilidad y no fue preciso alargar para nada la pista; sólo se quitaron algunos matorros altos algún que otro bachecillo, pero, por lo demás nada. La pista, naturalmente de hierba, medía 1.500 m. de longitud por unos 50 de anchura.

Este vuelo duró nada menos que veintiocho horas, la mayoría de las cuales se realizaba por encima de Madrid para tener a mano Getafe o Cuatro Vientos en caso de presentarse algún problema de motor. No hubo lugar a ello. Todo concluyó brillantemente, con el récord nacional de duración (detentado por ellos mismos con catorce horas en el *Loriga* en el vuelo Sevilla-Cabo Juby-Sevilla) pulverizado. Los franceses Costes y Rignot en su vuelo de París a Djash (28-29/10/26) habían estado en el aire treinta y dos horas, y Lindbergh en su famosísima travesía de Nueva Cork a París, treinta y tres horas y media. Los pilotos españoles se acercaban significativamente.



Ilustración 6. Jiménez e Iglesias con visible fatiga en sus rostros, después de su vuelo de 28 horas, previo al vuelo «hacia Oriente»

Todo listo

Dos días después, el 30, el *Breguet XIX* Gran Raid núm. 72 se bautizaba solemnemente en Sevilla con el nombre por el que todo el mundo lo conocía ya: *Jesús del Gran Poder*. El oficiante en la ceremonia de bendición fue el cardenal arzobispo de Sevilla, monseñor Ilundain; y la madrina, nada menos que S.M. la reina doña Victoria Eugenia, que como manda la costumbre rompió sobre el buje de la hélice una botella de vino Domeq mientras el rey don Alfonso XIII, también presente, subía a la carlinga para inspeccionar los mandos.



Así transcurrió la ceremonia de bendición del *Jesús del Gran Poder*, el aparato debía llevar aires españoles “al Oriente” en un momento en el que sus pilotos estaban ya plenamente convencidos de que el vuelo a Cuba tenía todas las posibilidades de éxito. El director del Servicio Meteorológico Nacional, don Enrique Meseguer, que también estaba en el secreto, tenía permanentemente informados a Jiménez e Iglesias de las condiciones climáticas presentes tanto en la ruta atlántica como en la oriental. De igual forma, el padre Gutiérrez estuvo enviando durante las dos semanas que precedieron al vuelo un parte de mañana y otro de tarde sobre el estado meteorológico de Cuba. Todo estaba listo.

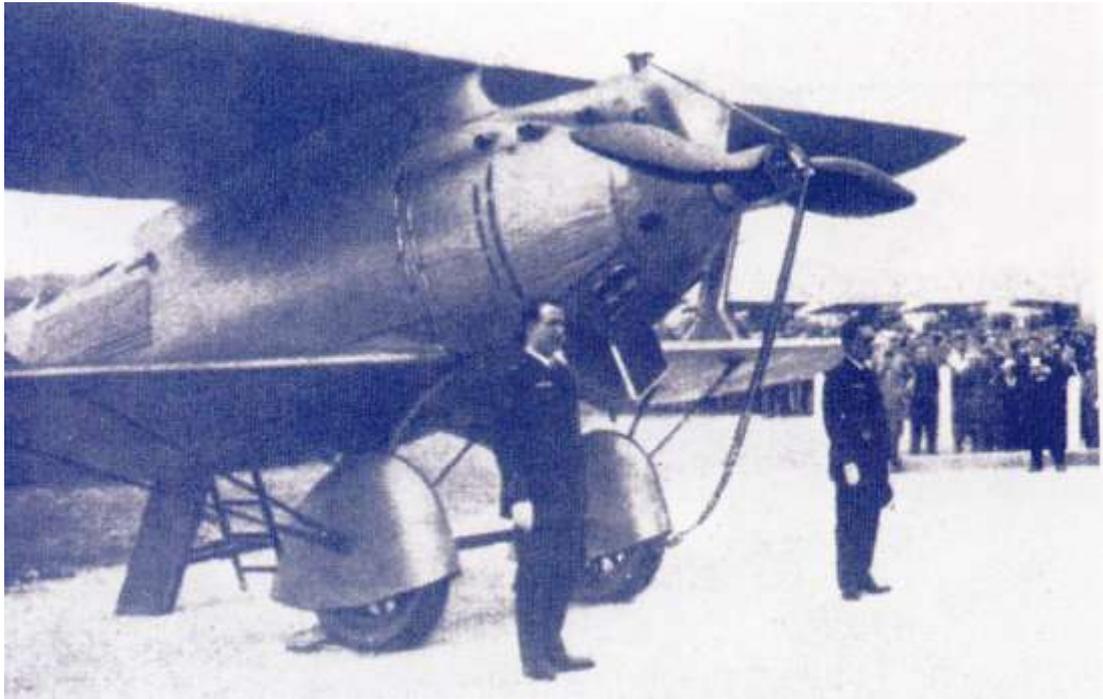
Por fin, el 9 de mayo se presentaban condiciones favorables para iniciar ambos vuelos. La aventura debía iniciarse cuanto antes, y los dos pilotos decidieron que tenía que ser, sin perder tiempo, al día siguiente, el 10.

Ya en la mañana del 9, Jiménez e Iglesias se habían despedido del cardenal Ilundain, que les concedió su bendición; y luego, por la tarde, oyeron misa en Nuestra Señora de la Antigua, en el mismo lugar donde había orado Colón antes de la partida hacia el nuevo mundo.

Pero el 10, fecha originariamente prevista para el comienzo del *raid* no pudo ver la partida del *Breguet*, pues en la madrugada anterior la niebla había dejado el campo de Tablada completamente ciego, sin visibilidad. Había allí mucha gente que tuvo que volverse a dormir a sus casas con cierta decepción, mas al día siguiente, el 11 de madrugada, estarían nuevamente cerca de Jiménez e Iglesias, a pesar de la prohibición, no muy rigurosa, de entrar a Tablada.

Además ya la gente empezaba a sospechar que el verdadero objetivo del viaje era La Habana y no la India (los mandos de la Aeronáutica Militar eran quienes no parecían saber nada) y su entusiasmo por las hazañas de los aviadores era desbordante; recuérdese que estamos a sólo dos años después del vuelo del *Plus Ultra*.

Ilustración 7. Jiménez e Iglesias junto al Jesús del Gran Poder en el acto de bendición del mismo



El traspies y el rapapolvo

A las 6 y cuarto de la mañana, el *Jesús del Gran Poder* comenzaba a carretear lentamente sobre la hierba de Tablada. La niebla no se había disipado del todo, y la visibilidad sólo dejaba ver hasta unos 200 metros.

La gente había pasado a contemplar de cerca el despegue, y algunos hasta lo habían hecho con sus propios coches, que fueron aparcándose a ambos lados de la pista de hierba. Y entonces ocurrió lo imprevisto: cuando el avión corría por ella se desvió ligeramente hacia la derecha y algunos de los espectadores se asustaron; segundos después el ala inferior rozó con una camioneta. Jiménez, para evitar la catástrofe, viendo que el avión seguía yéndose hacia la derecha sin remedio, cortó gases. Al fin, a una distancia de 40 o 50 m. de los hangares el *Jesús del Gran Poder* se paró con sólo unos cuantos desperfectos leves.

A las pocas horas de este intento abortado se disipaba la niebla; y no sólo el cielo queda ya claro, sino también las verdaderas intenciones del *raid*. Esa misma mañana, el entonces jefe de la base de Tablada, teniente coronel Delgado Brackembury, descubría en una somera inspección del aparato, que en su cabina sólo había mapas del Atlántico y de las Antillas, y que los cálculos de navegación astronómica correspondían únicamente a la ruta Sevilla-La Habana. El juego había quedado al descubierto.

No fue cómoda la situación a partir de este momento: Kindelán dirigió un telegrama a Delgado Brackembury para que se exigiera a Jiménez e Iglesias palabra de honor de no volver a intentar el vuelo trasatlántico una vez reparado el Breguet; y para dar más fuerza a lo que Iglesias calificara de «grave acto castrense» estuvo presente en el momento nada menos que el infante don Carlos de Borbón, capitán general de Sevilla. Aparte de ello, Kindelán daba a la luz pública el siguiente comunicado a modo de amable y clarificadora reprimenda:



«Para la Aviación Militar, los raids e intentos de batir récords tienen por finalidad comprobar periódicamente que el complicado mecanismo aéreo sigue marchando bien y funcionando con eficacia; pero de esto a convertirse en un club deportivo hay un abismo.

Más importante que la anterior finalidad es, para la Aeronáutica, como para todo organismo militar, contar con una oficialidad poseedora de las virtudes fundamentales consustanciales con la existencia de la colectividad armada: la obediencia y la disciplina.

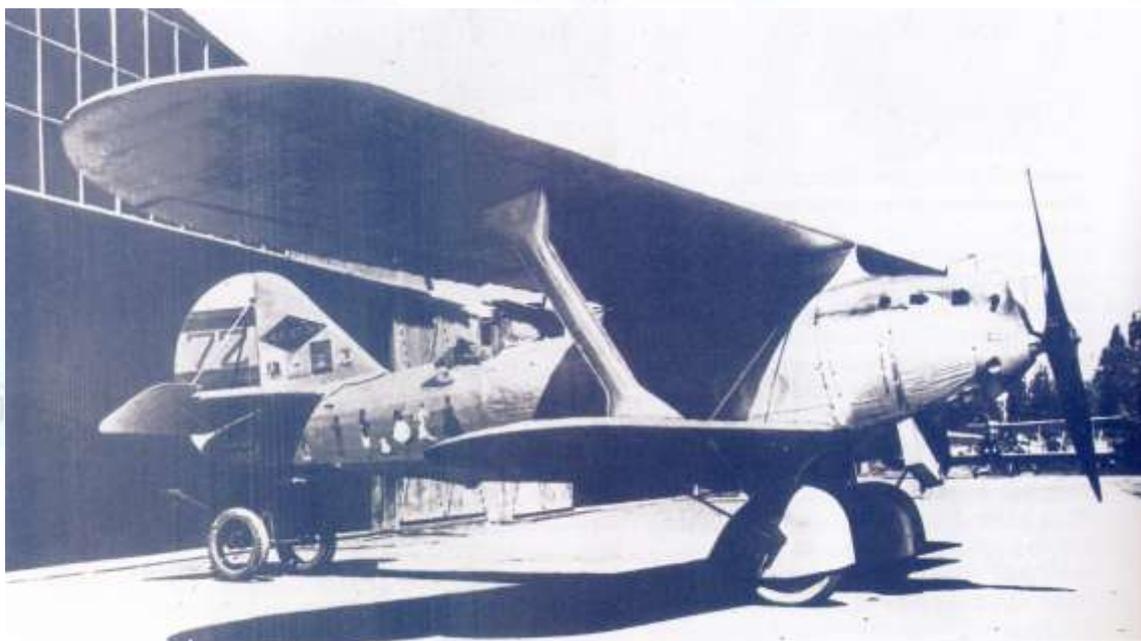
Los que creen que los aviadores Jiménez e Iglesias piensan ir a La Habana en un avión de guerra, confiado a ellos por la nación para otros fines, les infieren involuntariamente una ofensa grave, suponiéndoles un concepto del honor completamente equivocado, desconociendo con ello la psicología del oficial aviador español.

El raid a Cuba puede hacerse y se hará cuando se estudie y se prepare por el Servicio de Aviación Militar español, que ha borrado de su léxico la palabra «imposible»; pero ahora no está preparado el Jesús del Gran Poder para una travesía del Atlántico, sino para un viaje a Oriente, con objeto de batir el récord del mundo de distancia. Sin radiogoniometría, derivómetros especiales y otros instrumentos, emprender el viaje a Cuba sería una aventura descabellada que no debe hacerse y no hará nuestra Aviación.

Como conozco a mis oficiales, me atrevo a hacer esta determinante declaración, constándome, además, como a nadie, el sacrificio tan grande que a la disciplina hacen los valientes capitanes Iglesias y, Jiménez, que tanto han insistido conmigo para la revocación de la orden de ir hacia la India. Es muy probable, dadas sus dotes como aviadores, que serán ellos los primeros que en ocasión oportuna y con adecuada preparación emprenderán este raid».

A buen entendedor... con esto le debía bastar para darse cuenta de por donde iban los tiros. Luego, veinticinco años después, Iglesias se alegraría públicamente de aquel despegue fallido en Tablada (que él atribuyó a la Providencia) y de la orden taxativa de Kindelán que les apartó, según él, de un vuelo hacia un desastre seguro. Por el momento, la India era el objetivo.

Ilustración 8. Breguet XIX, Grand Raid, "Jesús del Gran Poder"





Hacia Oriente

El 29 de mayo de 1928, a las 11 y media de la mañana, el *Jesús del Gran Poder* emprendía vuelo hacia Oriente con las mejores perspectivas meteorológicas. Esta vez la necesidad de llevar paracaídas, comida, escopetas y botes de humo, había elevado el peso de despegue 140 kg. Más sobre los 5.000 que ellos consideraban ideales. Aun cuando, igual que en la otra vez, se utilizara el carrillo de despegue, la salida resultó difícil, pues el avión pasó sobre el umbral de la pista casi rozando los árboles y las líneas telefónicas de San Juan de Aznalfarache, junto a Tablada.

Desde Sevilla, Jiménez e Iglesias salieron al Mediterráneo por Gibraltar, dado que era casi imposible hacerlo saltando por la sierra penibética; luego continuaron volando hacia el cabo de Gata, lo que suponía una distancia de 140 km. No homologables en el *raid*. Iglesias relataba que en estas primeras horas de travesía, la temperatura fue de unos 30-35 grados centígrados, y hubo que separarse de la ruta prevista perdiendo unos 50 km. Para dejar de lado una fortísima tormenta con gran aparato eléctrico.

Al fin entraron en Asia Menor, por la zona de Alepo. Allí les esperaba la tempestad de arena ya prevista por todos los partes meteorológicos, pero que ellos les tocó 1.000 km. Antes. En medio de esta furia estuvieron volando por espacio de muchas horas hasta que la continua penetración de arena en el motor produjo una avería en las válvulas del bloque izquierdo. Había que aterrizar.

La frustración

Se había estado volando durante veintiocho horas a una velocidad promedio superior a los 185 Km./h., lo que hacía un total de 5.100 km. Medidos por la línea ortodrómica entre Sevilla y el punto final de aterrizaje, que era Nassiryha, un lugar perdido en Mesopotamia, entre Bagdad y Basora, cerca del bíblico Eufrates. El récord mundial no había podido ser batido.

Pero no era eso sólo. Después de aterrizar en aquellas lejanas tierras con el *Jesús del Gran Poder*, Jiménez e Iglesias tuvieron que permanecer durante unos días prisioneros de los beduinos, hasta que, oportunísimamente, fuerzas británicas ayudadas por personal de la RAF acudieron a rescatarlos. Avión y tripulantes estuvieron con los ingleses un trimestre entero, pues las válvulas solicitadas a la Hispano Suiza de Barcelona fueron enviadas por esta firma en error colosal nada menos que ¡Al Japón! Y no pudieron llegar a Bagdad hasta el mes de septiembre. O sea que se pasaron todo del verano soportando una temperatura media de 50 grados a la sombra que acabó por estropear la goma de revestimiento de los tanques de gasolina del aparato. Sólo les sirvió de compensación la extrema cordialidad del personal de la RAF.

Pero en aquel duro verano, mientras Jiménez e Iglesias esperaban impacientemente las válvulas, el récord mundial volvía a caer: los italianos Ferrari y Del Prete habían alcanzado Natal el 5 de julio en un Savoia Marchetti S-64 recorriendo 7.188 km.

La época de los grandes *raids* estaba en pleno apogeo, y los pilotos españoles, lejos de desanimarse, empezaron a hacer sus planes de furor en pleno desierto.

Al fin llegaron las tan deseadas válvulas, y el 11 de septiembre emprendieron en su inseparable *Jesús del Gran Poder* el vuelo de regreso que se hizo en dos etapas: desde Basora a Constantinopla, en trece horas, y desde Constantinopla a Barcelona en trece horas y media.



Ilustración 9. Llegada del Jesús del Gran Poder a Tablada, en el vuelo procedente de Basora

Cuando la esperanza renace

Otra vez en España, y otra vez los sueños de volar hacia América. Kindelán y el Gobierno seguían firmes en la prohibición de un enlace directo con Cuba, pero Jiménez e Iglesias, ya con el precedente de Ferrarín sobre el tapete solicitaron de nuevo permiso para un vuelo sobre el Atlántico; si no hacia Cuba, sí al menos rumbo a Brasil siguiendo un rumbo parecido al del italiano. El Gobierno, presidido por el general Primo de Rivera, ya no pudo negarse.

Habían pasado por una tormenta de arena; habían sido prisioneros de los beduinos que, a buen seguro, no compartían ninguna afición por la aeronáutica; se habían jugado la vida un montón de veces, desde el roce con la camioneta en Tablada hasta la avería en el desierto... y, sin embargo, querían continuar en la brecha: los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1928, Jiménez los pasó en el aeródromo de Cuatro Vientos con el *Jesús del Gran Poder*.



El avión estaba sufriendo una revisión a fondo y su piloto lógicamente quería estar allí, sobre todo para ver el nuevo revestimiento que sustituiría al anterior muy dañado por el calor de Mesopotamia. Por su parte, Iglesias había pasado esos meses en Alcalá de Henares –donde se formó como piloto– preparando el nuevo itinerario y los cálculos de navegación astronómica; más que nada practicando con el sextante, instrumento que sería valiosísimo en este vuelo.

Atando todos los cabos

El peso estimado del *Jesús del Gran Poder*, después de esta revisión, pesa de 5.100 kg., de los cuales 3.018 correspondían a la gasolina almacenada en los tanques. Por otra parte, para evitar repetir los problemas vividos en Oriente, habían previsto en su plan de vuelo utilizar nada menos que dos motores de repuesto, que deberían ser enviados uno a Buenos Aires (con hélice y radiador incluidos) y el otro a Panamá o Colón.

Por si esto fuera poco, pedían igualmente que se mandase a Río de Janeiro un mecánico y un montador, y, en fin, un tercer mecánico a Panamá, todos, eso sí, bien provistos de piezas de recambio. No era exageración: era, simplemente, un vuelo de 20.000 km., en los cuales se tocarían puntos en los que no había asistencia técnica y tenían que amarrar todos los cabos; por ejemplo, el de la revisión del motor: la Hispano Suiza marcaba un tiempo normal de cien horas de vuelo entre revisiones, por lo que aparentemente, no sería una locura hacer las ciento veinticinco horas del *raid* con un solo motor. Jiménez e Iglesias, de cara a lograr la máxima regularidad y seguridad optaron por situar en América dos o más de repuesto.



La seguridad ante todo

La ruta prevista en el *raid* comprendía Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, México y Cuba. Sobre el papel se pensaba también en una visita a Paraguay desde Buenos Aires, y otra a Bolivia intercambiándola entre Chile y Perú; en definitiva, toda Iberoamérica. La línea de derrota que habría de seguirse sobre el Atlántico era la ortodrómica Sevilla-Río de Janeiro, incluyendo la posibilidad de ir primeramente por Cabo Verde para saltar desde allí a Pernambuco y seguir vuelo luego por la costa brasileña hasta Río.

De esta forma se aminoraba el peligro de un vuelo muy prolongado sobre el mar, sobre todo en las diez o doce primeras horas, sin necesidad de separarse mucho de la línea ortodrómica, pues en realidad los 7.760 km. De ésta sólo se veían incrementados en 83 más. En consecuencia, el salto del Atlántico quedaba de esta forma en los 3.115 km. Que separaban Cabo Verde de Pernambuco, o los 3.020 que hay hasta Natal. Iglesias descartó la isla de Fernando de Noroña, en la que tocó Ramón Franco con el *Plus Ultra*.

De cara a la presentación del proyecto de *raid* a Kindelán se trataba siempre de cubrir el vuelo de la máxima capa de seguridad posible: aun suponiendo –decía Iglesias– que nuestra velocidad media fuera sólo de 175 km./h. y la de los vientos alisios (que debían ser favorables al menos en un tercio de la ruta) de 15 km/h. ese salto tenía a la fuerza que hacerse en sólo dieciocho horas.

Luego se contaba también con un detalladísimo y vital estudio meteorológico, cuyas líneas básicas eran las mismas que Ramón Franco estudio tres años antes, aunque se hubieran introducido para completarlo numerosos datos nuevos: diversos servicios meteorológicos americanos aportaron gran



cantidad de información, en particular sobre los entonces casi desconocidos «vientos de altura»; y el Servicio Meteorológico Nacional, dirigido como se recordará por don Enrique Meseguer (gran colaborador de Jiménez e Iglesias), había remitido un grueso informe que en conclusión venía a repetir lo que le dijo tres años antes a Ramón Franco: que la fecha idónea para el vuelo a América del Sur era la comprendida entre los dos primeros meses del año.

También en Tablada preparaban el nuevo *raid*: 100 obreros trabajaban en la ampliación de la pista –ya pedida repetidas veces por Jiménez–, pero las obras no avanzaban al ritmo que era de desear. Al final, del alargamiento previsto de 600 m. sólo se había terminado la mitad, pero esperar más tiempo hasta la total conclusión de la obra resultaba imposible, pues se perdía la fase de Luna llena, vital para el desarrollo del *raid*.

Ilustración 10. El capitán Ignacio Jiménez Martín. Nació en Ávila el 23 de mayo de 1898 e inició su carrera militar en el año 1914.



La navegación

En cuanto a la navegación, Jiménez e Iglesias habían previsto dos métodos: el ya conocido de «navegación a la estima» y el de navegación astronómica por medio del sextante o del octante. Ni el equipo de radio, transmisor y receptor, ni el gonio, iban a ir a bordo, pues los pilotos querían a toda costa reducir el peso al mínimo imprescindible, y además Iglesias era un gran experto en el manejo del sextante.

En el proyecto presentado se exponían ampliamente los procedimientos a emplear para la obtención del punto estimado con la mayor exactitud, base del determinante necesario para el trazado de las rectas de altura y de las líneas de situación, en cuanto a los instrumentos para medir la velocidad y dirección del viento se fijaba el navígrafo Wimperis, cuyo uso durante la noche ahbía que hacer arrojando boyas luminosas o de humo a fin de obtener los puntos necesarios para la medida de la velocidad resultante.

El total de estas boyas (de dimensiones y peso muy reducidos) era sólo de unas 40 para no aumentar el peso del avión y también por falta de espacio.

Además, llevaban un derivómetro con sistemas de hilos paralelos giratorios para observación de puntos situados en la vertical del avión, y un corrector de rumbos Gago Courinho para obtener gráficamente representada (una vez conocidas las derivas en dos direcciones a 45 grados) la corrección necesario y la velocidad resultante.

Por lo que se refiere a la navegación astronómica entonces llevaba muy poco tiempo aplicándose (en realidad su iniciador fue el almirante Gago Coutinho) y los procedimientos para obtener las líneas de situación usados en la Marina exigían tablas de logaritmos, almanaque náuticos, etc., material en suma que resultaba de uso muy problemático en la pequeña cabina del *Breguet XIX GR*, donde todos los cálculos tenía que hacerlos el navegante sobre sus rodillas. Por eso Iglesias prefería utilizar un método más simplificado, aun cuando fuera menos preciso (error de cinco a diez minutos en el cálculo de altura, que representarían otras tantas millas de corrimiento en la línea de situación). Este método se basaba en el uso de tablas de dos estrellas y en la regla de cálculo Wygrave, conocida por los aviadores de la época como el «petauro», y en el que Iglesias era un verdadero experto.

INSTRUMENTOS DE NAVIGACIÓN LLEVADOS POR EL “JESÚS DEL GRAN PODER”

- Dos brújulas Hughes aperiódicas.
- Una brúja de inducción terrestre Pioneer.
- Tres anemómetros.
- Dos altímetros
- Un navígrafo Wimperios.
- Un derivómetro de círculo de cristal.
- Un corredor de rumbos sistema Coutinho.
- Un sextante hughes de horizonte artificial
- Una regla de cálculo Wygrave.
- Un cronómetro Longines.
- Dos cuentasegundos Longines.



Ilustración 11. Mapa con el «raid» del "Jesús del Gran Poder"





La meteorología

Por fin, el 23 de marzo de 1929, don Enrique Meseguer les envía un parte meteorológico esperanzador:

«La situación atmosférica de esta mañana es semejante a la de ayer tarde y es probable que su evolución se efectúe lentamente entre los paralelos 10 y 45 de latitud N. y los meridianos 15 y 40; es decir, con sobre el Atlántico Meridional la situación atmosférica será de evolución lenta y es de esperar que, cuando menos, el tiempo de hoy y de mañana será favorable para una larga travesía hacia América del Sur. El primer trayecto, Sevilla-Canarias, presenta las características siguientes: cielo bastante claro, vientos persistentes en la sección N. de unos 25 a 35 Km./h, una buena visibilidad (se debe volar bajo).

Se recomienda la ruta directa Cádiz-Canarias. Trayecto Canarias-Cabo Verde: vientos persistentes del NE. De unos 16 km./h., no acercándose mucho a las costas africanas, buen tiempo, buena visibilidad (vuelo bajo).

Trayecto Cabo Verde-Fernando de Noroña: el estado atmosférico dependerá de las horas en se efectúe la travesía. En Fernando de Noroña a las 10 horas de hoy el cielo estaba cubierto, la visibilidad era buena y el viento soplabá del NE. Con poca fuerza.

En las costas de Brasil, hasta Río de Janerio, el tiempo es siempre inseguro en esta época del año, es decir, que depende en gran parte de la hora del día en que se llegue a ella. Son trastornos locales y estacionales. Hoy a las 10 el tiempo era inseguro, el cielo estaba nuboso pero no ofrecía caracteres de peligro.»

O sea, que se podía salir. Había llegado, el momento esperado, y era necesario darse prisa para no perder la fase de Luna llena.

Esta vez no se diría nada a la prensa para evitar que la noticia se difundiera y empezase a llegar la gente con los automóviles y las camionetas hasta la pista de Tablada; que por cierto sólo había dado tiempo a agrandar en 300 m. (firme de maccadam aprisionado) del total de 600 previsto en un principio. Se saldría, de cualquier manera, al día siguiente, 24 de marzo, Domingo de Ramos, a las 5 de la tarde.

Ese mismo sábado por la mañana llegaba a Tablada una avioneta con los cronometradores del Real Aero Club de España; y, por la noche Jiménez e Iglesias se reunieron en una cena íntima con el jefe de la base de Tablada, Delgado Brackembury, y algunos amigos. Por cierto que, ya en aquella cena, los dos aviadores empezaron a tomar cantidades apreciables de astringente (bismuto y tanino) para aguantar un gran número de horas sin posibilidad de hacer las necesidades fisiológicas.

Domingo, 24. Misa en la capilla de la base. Almuerzo, más bismuto. A las dos de la tarde llega un nuevo parte meteorológico que comunica la formación de un pequeño núcleo de perturbación entre Casablanca y el golfo de Cádiz y confirma vientos del NE. De unos 16 km./h. desde el paralelo 32 al Sur.

Posteriormente 30 soldados empujan al *Jesús del Gran Poder* hacia la cabecera de pista. Donde se llenan los depósitos de combustible y aceite, y también, el “depósito” de los víveres, que no provocaba precisamente una sobrecarga de peso: higos secos, dátiles, ceregumil, chocolate, agua mineral, coñac y varios termos con muchísimo café.

Ilustración 12. Diversas fases de acondicionamiento del *Jesús del Gran Poder* antes del vuelo. Obsérvese el carrillo de cola, indispensable para el despegue

El momento

Cinco y media de la tarde. Llega el último parte meteorológico: «se mantiene la nubosidad en el golfo de Cádiz. En la ruta hasta Cabo Verde, vientos de la región del N., cielo bastante claro. En el resto de la ruta, sin variación».

Jiménez e Iglesias se acomodan en las dos pequeñas cabinas del *Breguet XIX GR*. Van vestidos de paisano, con traje azul y corbata, sobre el que se distinguía un mono de fabricación especial provisto de resistencias eléctricas para calentamiento graduable y chalecos salvavidas. Por su parte, el avión también está «vestido»: Juan Lafita, Martínez de León y algunos otros pintores han decorado el fuselaje con dibujos alegóricos de Andalucía, que dan un toque singularísimo al *Breguet*. Y, dentro de la cabina, concretamente sobre el tablero de instrumentos, iba colocada una imagen bendita de Jesús del Gran Poder regalada por los hermanos de la cofradía sevillana donde se le venera, que semanas antes del vuelo habían remitido a Tablada un telegrama con el texto:



«Que el gran poder de Jesús ayude al Jesús del Gran Poder. En fin, Iglesias había escrito en su cabina una frase significativa tomada del poeta nicaragüense Amado Nervo: “La travesía es dura, y los momentos, difíciles; pero Dios va en nuestro barco».

El último telegrama recibido por los aviadores españoles en medio de un sincero entusiasmo y una impresionante fe en Dios lo enviaba Kindelán, y decía así:

«Con la ayuda de Dios y vuestro valor y esfuerzo alcanzaréis un éxito completo, añadiendo un nuevo blasón glorioso al escudo de la Aeronáutica española. Vuestro jefe os despide con cariño, tiene confianza absoluta y pide a Dios limpie vuestra ruta de vientos contrarios.»

A las 17 horas 35 minutos, bajo la mirada lejana del Comisario Regio de la Gran Exposición Iberoamericana, el *Jesús del Gran Poder* despegaba de Tablada. Treinta segundos después de iniciada la carrera el carrillo auxiliar se desprendía del avión, y otros diecisiete segundos más tarde el *Jesús del Gran Poder* volaba entre los aplausos de los pocos presentes. Y aquello se difundió como la pólvora por Sevilla. ¡Ya han salido...! ¡Ya han salido!



En Domingo de Ramos

Abajo, la Giralda, erguida y aérea; un poco más allá la iglesia de San Lorenzo, donde se venera Nuestro Señor del Gran Poder, y sobre la que el avión de igual nombre dio una romántica pasada en esta primera etapa de la trepada hacia el cielo atlántico. Poco rato más tarde, en la calle de la Feria, cuando por ella pasaba la procesión de la Sagrada Cena (recuerde el lector que es Domingo de Ramos) el párroco señor Rojas Cordobés detuvo su marcha, y, dirigiendo los ojos al cielo, rezó por el buen fin de vuelo de Jiménez e Iglesias. No, no era exageración andaluza. Estamos en 1929, y cruzar el Atlántico era algo muy arriesgado que impactaba profundamente al hombre de la calle. Y, si, aún en nuestra época de alta tecnificación, la inteligencia humana está por encima de la máquina, en aquellos momentos lo estaba muchísimo más.

Iglesias escribía en su diario de vuelo: «A las 17 y 55 habíamos conseguido ya los 600 pies de altura. La tarde era primaveral y con esa luz única que ilumina y baña la tierra sevillana. La temperatura exterior era de 25 grados. Volábamos a una velocidad de 180 kilómetros por hora, con rumbo directo a Espartel. A las 18 horas habíamos subido a 1.000 pies pasando sobre los pueblos andaluces que tan familiares nos eran y en muchos de los cuales se veían grupos que corrían presurosos al sentir nuestro paso sobre sus cabezas. Pronto llegábamos al estrecho, dejando a nuestra izquierda ese centinela avanzado de la Patria donde desde hace doscientos años ondea una bandera que no es la española, cuyo recuerdo me produjo, como me sucedía siempre, un vivo sonrojo. El Sol nos despedía con sus últimos destellos, señalándonos como faro gigantesco aquellas costas de la lejana América que pretendíamos alcanzar.»

A las 18 y 45 estaban ya sobre el cabo Espartel, y un cuarto de hora más tarde habían alcanzado los 1.800 pies de altitud con bastante facilidad, pero mantenían las 1.750 revoluciones fijadas de acuerdo con el gráfico de marcha; y la velocidad era de 181 kilómetros por hora.

Contra los elementos

Sobre las ocho y cuarto empieza el temporal ya previsto en los partes meteorológicos, encapotándose el cielo y disminuyendo la visibilidad a causa de los cumulonimbos. Entonces Jiménez decide bajar el avión en medio de una lluvia torrencial hasta los 600 pies, manteniendo la velocidad en 175-180 km/h.; la carencia de instrumentos para vuelo sin visibilidad no hacía aconsejable volar por encima de las capas de nubes, y, de otra parte, se tenía la certeza de que el temporal no iba a durar mucho tiempo, como en realidad no duró.

A las 20 y 50 pasaron por Azamos, y unos minutos después estaban sobre el faro del cabo Mazapán, identificado rápidamente por Iglesias merced a un valiosísimo cuadernito en el que llevaba apuntadas una por una las cadencias de destellos y ocultaciones de todos los faros de África y América, que tenían que encontrar en su vuelo. Los radiofaros, claro está, pertenecían al futuro. Al futuro lejano, se entiende.

A la altura del cabo Cantín, que dejaron a su derecha a las 9 y 25 minutos de la noche, el cielo terminaba de despejarse, y sobre ellos campeaba una luna grande y luminosa que permitía volver a ascender. Jiménez hacía al Breguet trepar hasta los 2.000 pies mientras el motor mantenía 1.750 revoluciones y la velocidad quedaba en unos modestos 168 km/h. De momento no habían necesitado para nada la navegación astronómica, pues el cielo era clarísimo y la luna proporcionaba bastante luz. A las 11 de la noche sobrevolaban Mogador a una velocidad de 176 km/h., y treinta minutos más tarde dejaban de lado al cabo Ghir, tras del cual está la ciudad de Agadir.



Ilustración 13. Pintura con el "Jesús del Gran Poder" sobrevolando la ciudad





«Volamos de nuevo sobre el mar...»

El *Jesús del Gran Poder* seguía volando entre los 1.800 y 2.000 pies cuando a la una menos cinco de la madrugada pasaban a 1.200 pies sobre Cabo Juby ayudados por vientos alisios, para, inmediatamente después, poner rumbo 223 grados que los llevaría derechos a Cabo Blanco; punto que atravesaron exactamente a las cinco horas y cinco minutos de cambiar rumbo.

Sólo faltaban 370 millas para Cabo Verde, donde se abandonaría la zona africana para volar sobre el Atlántico. El *Jesús del Gran Poder* iba avanzando en estas primeras horas de cabo en cabo, en una silenciosa y heroica monotonía de altitudes, velocidades y regímenes de motor. Francisco Iglesias volvía a anotar:

«Varío el rumbo de la brújula a 200 grados. Volamos de nuevo sobre el mar, dejando de percibir la costa. Subimos hasta los 1.600 pies para eludir nuevas masas de cúmulos. Vuelvo a observar la polar en puntos prefijados, cuando el cálculo de la velocidad me indica que pasamos sobre ellos confirmando la latitud con escaso error. Poco después densas masas de cúmulos nos obliga a subir hasta los 3.000 pies. Comienza a amanecer. Hasta ahora apenas sentimos cansancio, y unos tragos de café de nuestros termos contribuye a reanimarnos. Es la primera noche vencida, pero nos queda aún todo un día y noche siguiente antes de alcanzar las tierras de América. Los cúmulos comienzan a abrirse y descendemos de nuevo hasta los 1.600 pies.»

La soledad del Atlántico

Aun cuando no con la misma intensidad que Charles Lindbergh, los aviadores del *Jesús del Gran Poder* empezaba ya a percibir la soledad del Atlántico; la indescriptible sensación de volar a 500 m. de altitud sobre una interminable y monótona extensión de azul.

Es lógico que se echara de menos a la gente, a hablar con alguien, en un momento en el que sólo se oía el ruido del motor en un panorama mudo y desierto; cuánto habrían dado ahora por una radio por la que poder comunicarse entre ellos, y que sin duda habrían llevado en el vuelo de no ser por lógico afán de aligerar al máximo el peso del avión. Y menos mal que aún disponían de un «buzón para correspondencia interior» donde ambos aviadores se intercambiaban escuetos telegramas sobre apreciaciones del rumbo, meteorología, motor, etc.

Cabo Verde había quedado atrás a las 9 y media de la mañana, y poco después Dakar, sobre la que dieron una pasada a 500 m. de altura para que pudieran dar noticias del paso del avión español. Y llevaban un rato volando en la soledad del Atlántico hacia Pernambuco, cuando Iglesias, entre medición y medición, empleaba su tiempo en rezar al Señor cuyo nombre llevaba el Breguet. Sobre su tablero de mandos aparecía, con nuevos ánimos, la frase «la travesía es dura...».

Volvía a anotar en su diario de a bordo:

«Nuestro nuevo rumbo geográfico es de 217 grados al que debo aumentar la declinación, que es de 18 grados Oeste desde los 14 grados de latitud, y que deberé ir aumentando sucesivamente hasta las proximidades de la línea ecuatorial. La brújula de inducción funciona perfectamente y con gran sensibilidad. El viento sigue siendo favorable, pero para medir con exactitud su fuerza y dirección comienzo a arrojar las primeras boyas de humo, observando por el plano de cola el ángulo de deriva, que compruebo también con el navígrafo Wimperis. Algunos botes de humo se apagan pronto, seguramente por fallo del flotador.»



La deriva es pequeña, de 3 a 5 grados aproximadamente, y corrijo el rumbo. La velocidad del viento es de unos 17 km., lo que nos produce la natural alegría; por temor a que este viento no exista en las capas superiores, y también para observar mejor las derivas, descendemos hasta los 400 m., lo que nos da la impresión de navegar casi sobre las olas. (...) Tenemos la esperanza de encontrar alguno de los barcos en ruta entre Dakar, Natal y Pernambuco, cuya relación llevamos para los días 24 y 25. son el Cap Norte hacia Tenerife, el Wesser hacia Río de Janerio, el Madrid y el Sierra Córdoba hacia Madeira, el Arlanza hacia Pernambuco y el Zelanda hacia Las Palmas. Nuestra navegación, aparte del método de la estima, tenemos que confiarla únicamente a las observaciones solares».

Sobre el inmenso desierto líquido las horas se sucedían lentas. A las 11 y media de la mañana, Cabo Verde quedaba 200 millas atrás, y una hora después estaría a 300 de acuerdo con la velocidad media del *Jesús del Gran Poder*, que era de unos 180 kilómetros. Jiménez aprovechaba la apacible normalidad para comer algunos dátiles mientras Iglesias se ocupaba de los mandos. Después de aquel «almuerzo», cuya digestión debió ser, sin duda, bastante ligera, sobre la una y media de la tarde, luego de veinte horas de vuelo, Dakar quedaba a 400 millas por la cola.

Ilustración 14. El Jesús del Gran Poder "ilustrado" por Martínez de León





La segunda noche

El peso del avión era, según el cálculo de Iglesias, de 3.300 kg., pero existía en los aviadores el temor de que los vientos alisios dejaran de empujar a partir de la latitud de 8 ó 9 grados N., en la que podría empezar una zona de calma chicha mayor de la que suele presentarse en los meses de enero y febrero, que era cuando originariamente tenía que haber salido el avión de Sevilla.

No se equivocaron a partir de las 2 y media de la tarde, grandes masas de cumulonimbos empezaron a poblar el cielo hasta casi cubrirlo, y Jiménez decidió tomar altura; aunque algunas nubes estaban «tan arriba» que el *Jesús del Gran Poder* tenía que sortearlas para no verse metido de lleno en ellas. Era la zona que los franceses llaman «Por au noir» (el «pozo negro» de Mermoz) de calmas en las que son muy frecuentes verdaderos diluvios tropicales. Jiménez e Iglesias lograron evitarla sin problemas, y a las 5 de la tarde, más o menos un día completo después de la partida, estaban volando a 2.000 m. (que al poco rato llegaron a ser 2.300) para sobrepasar una nueva cordillera nubosa. Y así, una hora, otra hora... el Sol de puso...

«La noche –anotaba Iglesias- había caído, y nuevamente, masas informes de nubes parecían cerrarnos el paso. Subimos otra vez hasta los 2.500 m. y con ligeros descensos alternativos continuamos durante cuatro horas más a esta altura, hasta medianoche, en que descendimos a cerca de los 400 m. porque ansiábamos divisar la costa y estas últimas horas se nos hacen ya interminables. Debemos estar ya a la altura de la isla de Noroña, es decir, en la latitud de 4 grados 10 minutos Sur, y tratamos de localizarla por su faro, bajo la capa de nubes que hemos perforado. Pero nada podemos ver... La noche está cerrada por todas partes. Volamos ahora metidos de lleno en las nubes. Llueve con fuerza, sin que veamos un boquete por donde escapar de esta masa de agua que viene del mar del cielo. Navegamos sólo con la brújula, y ahora, como entre dos capas nubosas. En la superior varias descargas eléctricas se suceden ante nuestra proa. Debajo, presentimos que las nubes llegarían hasta el nivel del mar, pues era imposible descubrirlo.

En toda la travesía no habíamos logrado divisar barco alguno y nuestra tensión nerviosa crece por momentos. El viento debe sernos contrario desde hace algunas horas; Jiménez se impacienta un poco y me pide que determine nuestra situación por observaciones de estrellas. Para ello es necesario volver a remontar la capa de nubes que pende sobre nosotros y que ahora parece mucho más densa y elevada. Durante hora y media trepamos de nuevo, siempre bajo el latigazo de la lluvia, hasta alcanzar los 3.000 m. en busca de los faros celestes. Tomo las alturas de 3 estrellas para obtener un triángulo de situación lo más exacto posible. Realizó después con cierto nerviosismo los cálculos necesarios con el «petáuro» sobre mis rodillas, para trazar las líneas de situación. De ellas deduje pronto que ésta era la de 32 grados 8 minutos de longitud Oeste, y 4 grados 25 minutos de latitud Sur: estábamos, pues, en la ruta de Dakar-Pernambuco, con ligero desvío hacia el Suroeste.

Nos quedaban hasta la costa poco más de 300 millas en esa dirección, más de lo calculado por la estima; pero la escasa velocidad obtenida en las últimas horas, sin duda por vientos contrarios, que nos fue imposible medir, y el ansia de alcanzar la tierra firme lo antes posible, nos decidió a poner rumbo a Natal desde aquel punto, aumentando el que llevábamos en 28 grados. Con ello acortaríamos el tiempo para alcanzar el Brasil y evitábamos el peligro de continuar hasta Pernambuco, cuyo rumbo coincidía casi exactamente con la dirección que tiene la costa brasileña entre aquella ciudad y la de Macio; lo que podría ocasionarnos el correr paralelos a ella sin divisarla, dada la turbulencia reinante, que abarcaba un área extraordinariamente grande. El sueño, además, si bien no había llegado a dominarnos por completo, trataba de apoderarse de nosotros».



¡Natal!

Efectivamente. Después de largas horas, que sin duda fueron las más complejas de todo el vuelo, el *Jesús del Gran Poder* cambia de rumbo, tras una nueva comprobación astronómica de Iglesias. Él mismo tomaba a renglón seguido los mandos para que Jiménez pudiera descansar un rato. Sucedió, además que Jiménez no estaba en óptimo estado de salud, pues arrastraba una urticaria desde Sevilla y hacía poco que habían tenido que operarle un forúnculo en la cara, cuya cicatriz empezó a dolerle algo a lo largo del vuelo por la continua presión del viento sobre su pómulo. Por ello aprovechaba estos cortos ratitos para recostar la cabeza cubriendo el lado de la cicatriz.

Iglesias bajó el avión hasta unos 300 m. sobre el agua, y así llevaba volando algo más de una hora, cuando se cruzaron con las luces de un pequeño barco de cabotaje, que dada la reducida velocidad del avión, pudieron ver con todos los detalles, incluidos los marineros haciendo señales con los focos. Pasaron unos tres cuartos de hora más, y, allá en el negro horizonte, Iglesias vio una nueva luz que aparecía y desaparecía. Lógicamente se fijó en la cadencia de destellos: 1-2-3 décimas de segundo de luz, 2 segundos y 7 décimas de ocultación; fase total, 3 segundos con luz blanca de relámpago. Consultó el cuadernito de faros. No cabía duda: era... ¡Natal! ¡A ocho millas...!

Ilustración 15. Jiménez e Iglesias representaron el espíritu de investigación y aventurera de los aviadores españoles de la época

Aquello fue la apoteosis de dos solitarios a 300 m. de altura sobre la negra noche atlántica.

¡Jiménez...Jiménez...! –le grita- ¡el faro de Natal! Iglesias le dejó los mandos del *Jesús del Gran Poder*. Pronto apareció abajo la iluminación del aeródromo de Natal, encendida toda la noche para que fuera un buen punto de referencia, y el avión español dio una ruidosa pasada con el motor a fondo.



Eran las 5 y media de la mañana. Habían estado volando nada menos que treinta y seis horas, y aunque la línea ortodrómica Sevilla-Natal representaba 5.680 km. Había recorrido en realidad 5.885 a una velocidad media de 165 km./h. que quedaba reducida, para la homologación a 158. Y aún quedaban dentro 680 litros de gasolina.



Higos secos y coñac para desayunar

Iglesias corrigió rumbo para seguir desde Natal la ruta directa hasta Bahía, que estaba desde allí a 472 millas. Era ciertamente difícil llegar a ella en las cinco horas previstas –como no se llegó– porque el alisio del SE empujaba hacia el Oeste al avión a la vez que lo frenaba. Pero la tierra abajo daba mayor sensación de seguridad que el agua, e Iglesias optó por dormir mientras dejaba otra vez Jiménez el pilotaje del aparato, que entonces ya sólo pesaba 2.500 kilogramos. Volaban a 2.000 m. de altitud con rumbo 222 grados y sentían ya la pesadez de cerca de cuarenta horas de inmovilidad. A Iglesias le dolían las rodillas; Jiménez seguía padeciendo su urticaria y el dolor de la secuela del forúnculo. Desayunaron higos secos regados con coñac, transcurrió la mañana, y el mediodía, y, cuando quedaban unos 50 litros de combustible en el depósito se encontraban ya en las proximidades del aeródromo.

El campo de aviación de Cassamary, situado a 50 km. de Bahía, era propiedad de la Aeropostal, compañía que amablemente había enviado a Sevilla la relación completa de los aeródromos que utilizaba por aquella zona. Allí aterrizó el *Jesús del Gran Poder* bajo el pulso de Jiménez. Era la 1 y 25 minutos del martes 26 de marzo. Atrás quedaban cuarenta y tres horas y cincuenta minutos de vuelo sin descanso desde Tablada.



Cuando los dos aviadores saltaron al suelo, el sueño y el cansancio apenas si les permitía tenerse en pie, y sólo el café brasileño les animó un poco.

Por el momento no eran muchas las personas que había allí pues todo el mundo pensaba que iban a tomar tierra en Río de Janeiro; pero, poco a poco, la afluencia de gente fue aumentando hasta convertirse en multitud, y desde entonces Jiménez e Iglesias, entre apretón y apretón de manos, sólo tuvieron ojos para que nada le ocurriera al *Jesús del Gran Poder*, y para, en presencia de autoridades aeronáuticas, abril el barógrafo, precintarlo y homologar el vuelo en duración y distancia. Luego, eso sí, pudieron ya dormir.

Ilustración 16. ...atrás quedaban cuarenta y tres horas y cincuenta minutos de vuelo sin descanso desde Tablada



Cuando el récord es lo de menos

Al día siguiente, 27 de marzo, fue desde luego un día de telegramas; Jiménez e Iglesias reciben de Kindelán el siguiente:

«Vuestra hazaña magnífica enorgullece a la Aviación de Carrillo, Boy, Salgado, Loriga y tantos héroes. Motor, aeroplano, brazo y corazón enteramente españoles. Viva España. Kindelán.»

Que fue contestado por los héroes del *Jesús del Gran Poder* en estos términos:

«Terminamos el vuelo en Bahía por agotamiento de la gasolina, después de permanecer en el aire cuarenta y cuatro horas. La distancia recorrida por la ortodrómica es de 6.550 kilómetros. La velocidad media ha sido escasa, debido a los vientos contrarios que encontramos hasta Mogador; a la poca intensidad de los alisios que soplaron solamente hasta los 7 grados Norte, y luego otra vez, a los vientos contrarios a todas las alturas, hasta el final del viaje.

Atravesamos una borrasca sobre la costa francesa de Marruecos y tuvimos que volar a escasa altura por la gran carga. Desde allí el tiempo fue bueno hasta la zona de calmas del Atlántico. A partir de esa zona tropezamos con continuas tormentas, imposibles de sortear, que se intensificaron en las costas brasileñas produciendo invisibilidad y haciendo el vuelo penoso.

La navegación la llevamos por métodos astronómicos con resultado magníficos. Arribamos a la costa brasileña por puesto Natal con toda exactitud. Desde este punto hicimos rumbo directo hasta Bahía para aumentar el recorrido. Seguimos con exactitud la ruta que trazamos en el mapa. La travesía del Atlántico la realizamos en veinte horas.

El avión y el motor, excelentes.

Nosotros nos encontramos en perfecto estado físico y moral. Únicamente la urticaria aparecida a Jiménez en Sevilla le produjo durante el viaje gran hinchazón de piernas y aumentó los contratiempos del vuelo, pero ya en buenas condiciones para continuar el viaje.

Agradecemos de todo corazón su telegrama que nos enorgullece y deseamos continuar ganando laureles para la Aviación española.»

También recibieron telegramas de felicitación de Lindbergh, de Ítalo Balbo, del marqués de Pinedo, de Louis Breguet, de Birkigt (el proyectista del motor), de Arturo Ferrarín (que poseía el récord de distancia que ellos no habían podido superar), de las empresas CASA e Hispano Suiza... Igualmente, les felicitaron el cardenal arzobispo de Sevilla, el General Primo de Rivera, el infante don Carlos de Borbón, innumerables amigos de la Aeronáutica Militar, y, cómo no, los Reyes de España, cuyos telegramas rezaban así:

«Encantado espléndido viaje; dadme detalles telégrafo. Viva la Aviación Española. Bravo por mis aviadores. Os abraza fuerte, ALFONSO R.»

«Les felicito de todo corazón. No olvido fui madrina el año pasado del avión. El Cristo de quien lleva el nombre les ha protegido en su gran hazaña. VICTORIA EUGENIA.»



El paseo del triunfador

El día 28 el avión volvería a estar con los tanques de combustible llenos para continuar el *raid*. Ni el motor ni la célula habían necesitado más revisión que la rutinaria, ni el cansancio de los pilotos mayor cuidado que un prolongado y reparador sueño. Cierto que el intento de récord no había podido materializarse por el fortísimo viento en contra que tenazmente se les opuso; pero como pasara en otros grandes *raids* españoles, cualquier récord, como en el caso del *Plus Ultra*, o cualquier otro notabilísimo vuelo como éste, estaba siempre dotado de tales cargas históricas y emocionales de España hacia las tierras hermanas, que el sentido de la Hispanidad acababa por poder más que cualquier marca aeronáutica.

Ahora, superadas ya las etapas de verdadero peligro sobre el Atlántico, el *Jesús del Gran Poder* comenzaba un maravilloso vuelo de regularidad de 15.000 km. de duración, por Sudamérica. El mismo día 28 estaba ya en Río de Janeiro; el 2 de abril en Montevideo y el 4 en Buenos Aires, lugares que tres años antes habían sido visitados por el *Plus Ultra*.

En la capital argentina, con el avión en vuelo, Iglesias arrojaría miles de octavillas anunciando la Exposición Iberoamericana a celebrar ese mismo año en Sevilla.

El día 4 salieron de Buenos Aires para realizar, merced a valiosos datos y cartas geográficas facilitadas por Mermoz, la travesía de los Andes; pasaron a 5.000 m. de altura junto al Aconcagua, y por encima del Cristo de los Andes, que se levantaba majestuoso sobre las montañas. Luego, remontaron la costa del Pacífico en etapas de larga duración hasta alcanzar el istmo panameño, dejando atrás la faja chilena, la costa peruana, Ecuador y Colombia.

En Chile, el presidente Ibáñez designó a Jiménez e Iglesias para ser, en su vuelo hacia Perú, los portadores del documento jurídico que zanjaba definitivamente la cuestión de Tacna y Arica, que los aviadores españoles entregarían puntualmente en Lima. No fue posible, sin embargo, tocar tierra en Guayaquil ni en Bogotá por encontrarse ambos aeródromos enfangados a causa de las persistentes lluvias tropicales.

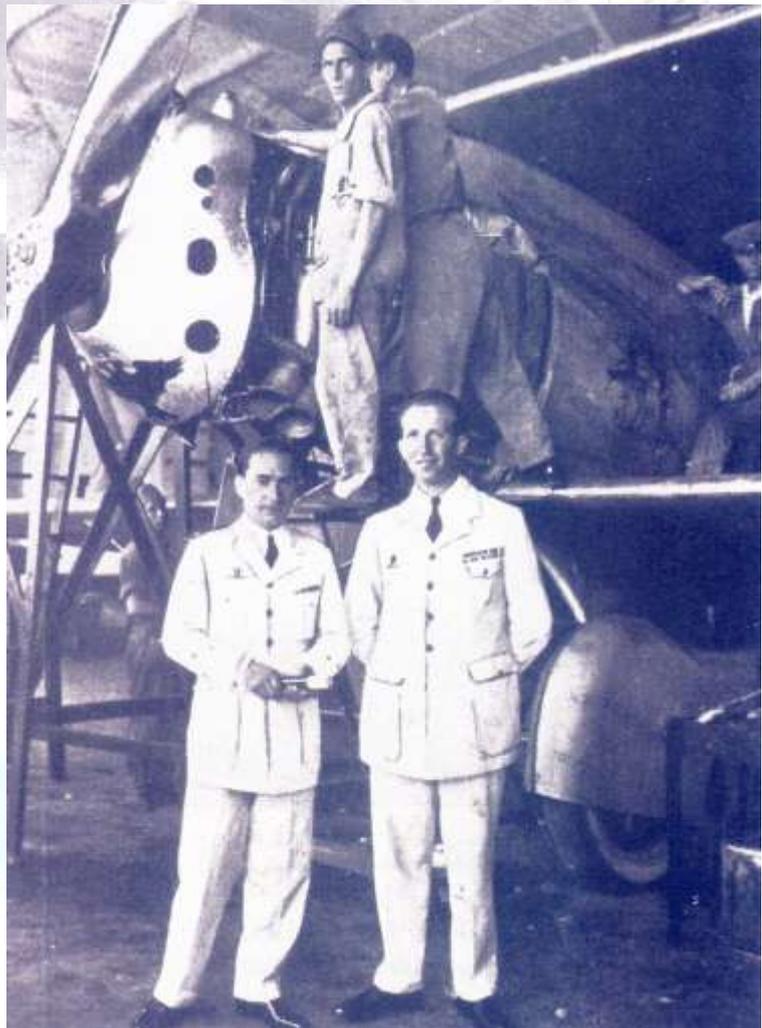


Ilustración 17. Jiménez e Iglesias en el aeródromo de Dos Affonsos, de Río de Janeiro, al terminar la segunda etapa de su largo viaje

El último cambio de motor

Las últimas anotaciones del diario de vuelo de Iglesias hacen referencia a las etapas finales del *raid*, y dicen:

«El día 30 de abril llegamos a Colón, en cuyo aeropuerto de Franco Field aterrizamos escoltados por 12 aviones del Ejército norteamericano, que habían salido a recibirnos a la altura del archipiélago de las Perlas. Hasta ese momento llevábamos recorridos desde Bahía 10.225 km. con un total de cincuenta y nueve horas y media de vuelo, las que, unidas a las cuarenta y cuatro del vuelo trasatlántico, sumaban ciento tres horas y media a las que deberían añadirse las de los vuelos de pruebas y ensayos efectuados antes de la salida en Sevilla. El motor seguía con un funcionamiento completamente normal, sin que hubiéramos tenido que efectuar revisión alguna de sus órganos vitales, pues en las diversas etapas sólo se había realizado la limpieza o el cambio de bujías. Asimismo, el avión se encontraba en perfecto estado, conservando las ruedas incluso el aire inyectado en España. No obstante, por consejo de la casa Hispano Suiza, y porque entonces era norma no sobrepasar las cien horas de vuelo hicimos cambiar el motor por el que previamente habíamos hecho transportar al citado puerto de Colón, en donde ya se encontraban el mecánico y el montador, respectivamente, Sarasqueta y Calvo, lo que se efectuó en muy pocos días. (...)

El día 9 emprendimos viaje a Managua, en la que sólo permanecemos durante veinticuatro horas, reanudando el vuelo al día siguiente para llegar a Guatemala y saltar desde allí a la capital de Cuba, en donde debíamos unirnos como miembros de la misma a la embajada extraordinaria que el Gobierno español enviaba para asistir a la reelección como presidente del general Machado y que presidía nuestro ministro de Marina, almirante García de los Reyes; embajada que llegaría a bordo del crucero Almirante Cervera.»

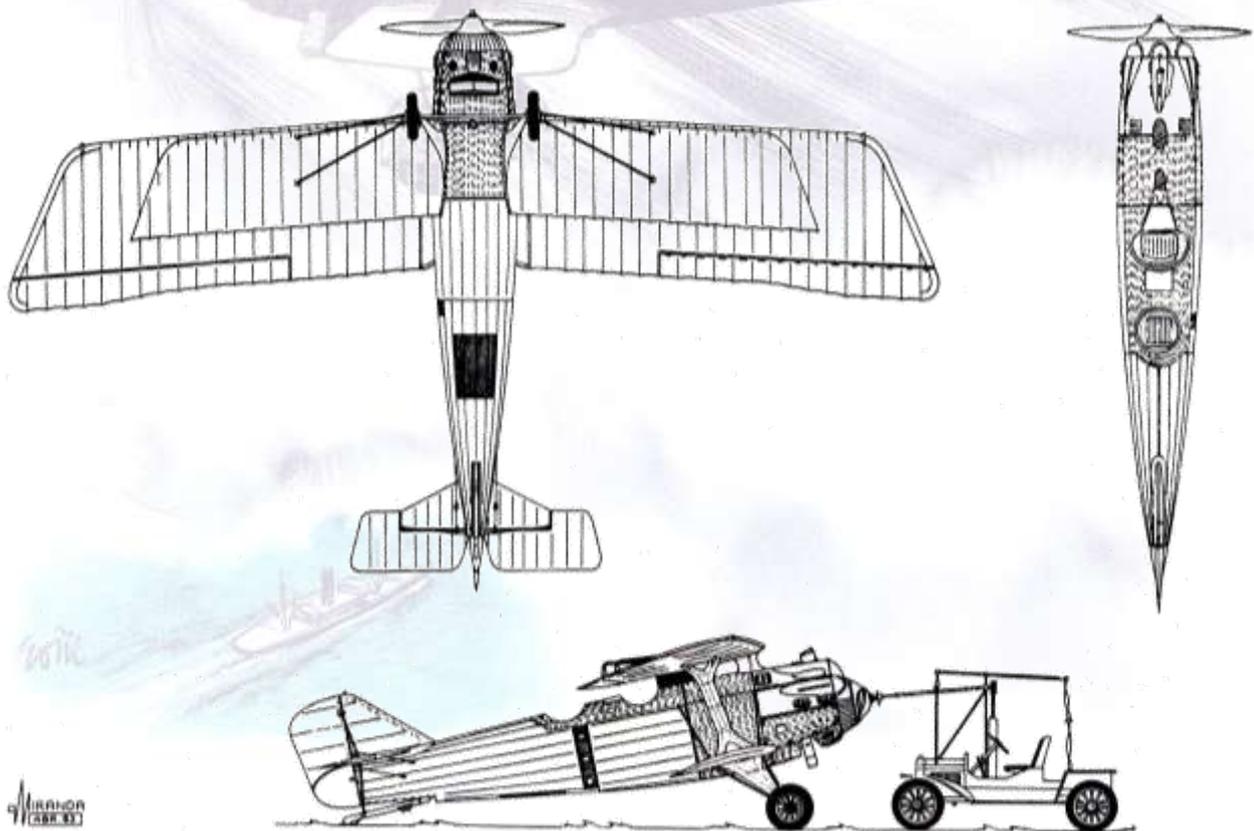


Ilustración 18. Vistas del Breguet XIX motor Lorraine-Elizalde



El cáliz

En Guatemala se les había obsequiado con un cáliz que ellos ofrendaron a la iglesia de San Lorenzo, donde se venera Nuestro Padre Jesús del Gran Poder. El 17, abandonado ya el propósito de visitar con el avión Honduras, Costa Rica, El Salvador y México, emprendieron vuelo a La Habana. Sobre la capital de Cuba dieron una amplia pasada maniobrando el aparato a la vertical del Capitolio, y también sobre el crucero *Almirante Cervera*, anclado en el puerto.

Finalmente tomaron tierra en el aeropuerto de Columbia. Ese día el periódico *El Excelsior*, dirigido por don Manuel Aznar, tiró 100.000 ejemplares.

Veintidós mil kilómetros, ciento veintiuna horas de vuelo. No se les autorizó a Jiménez e Iglesias continuar el *raid* hacia Washington ni hacia Nueva York, como querían. El *Almirante Cervera* los trajo a España el 7 de junio, después de dos semanas de travesía marítima por el Atlántico.

Cuando el crucero llegó al puerto de Cádiz todo fue una apoteosis de sirenas de barcos y volteos de campanas. Luego, por la tarde, el avión fue desembarcado, montado y puesto a punto para el vuelo final a Madrid, vía Sevilla.

El 8 de junio el *Jesús del Gran Poder* llegaba en vuelo a Tablada, donde le esperaba una gigantesca formación de 125 aviones, los llamados «embajadores volantes», que horas después lo escoltarían en los primeros momentos del vuelo hacia Madrid.

Ya, por fin, en la capital de España, a donde llega pasadas las 7 y media de la tarde para aterrizar en Getafe unos minutos después, Jiménez e Iglesias son aclamados por una nube de personas y recibidos oficialmente por los Infantes don Alfonso de Borbón y don Alfonso de Orleans, por el general Primo de Rivera y por don Alfredo Kindelán.

Aquel vuelo de hispanidad había concluido brillantemente.



Índice de Títulos por orden alfabético

A

Atando todos los cabos 12

C

Contra los elementos..... 18

Cuando el récord es lo de menos 25

Cuando la esperanza renace..... 12

E

...el «Breguet XIX», un gran avión..... 3

El cáliz 28

El momento 17

El paseo del triunfador 26

El plan doble 5

El traspies y el rapapolvo 9

El último cambio de motor 27

En Domingo de Ramos..... 18

Ensayo general 7

ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE

Los vuelos del "Jesús del Gran Poder" 3

H

Hacia dónde ir..... 4

Hacia Oriente11

Higos secos y coñac para desayunar24

L

La frustración11

La meteorología16

La navegación14

La segunda noche22

La seguridad ante todo13

La soledad del Atlántico20

N

¡Natal!23

P

Pruebas en Tablada7

T

Todo listo8

V

«Volamos de nuevo sobre el mar...»20



Índice de Ilustraciones

➤ Ilustración 1. Portada con el dibujo del Breguet XIX, Grand Raid, “Jesús del Gran Poder”	1
➤ Ilustración 2. El Breguet 19TR «Jesús del Gran Poder» durante su construcción en la factoría CASA en Getafe.....	4
➤ Ilustración 3. Jiménez y su mecánico ante el Breguet 19 “Loriga”, en el que, en unión de Iglesias, consiguieron el récord nacional de duración	5
➤ Ilustración 4. ...Jiménez e Iglesias prepararían vuelo hacia Cuba	5
➤ Ilustración 5. Breguet XIX, Grand Raid, “Jesús del Gran Poder”	6
➤ Ilustración 6. Jiménez e Iglesias con visible fatiga en sus rostros, después de su vuelo de 28 horas, previo al vuelo «hacia Oriente»	8
➤ Ilustración 7. Jiménez e Iglesias junto al Jesús del Gran Poder en el acto de bendición del mismo.....	9
➤ Ilustración 8. Breguet XIX, Grand Raid, “Jesús del Gran Poder”	10
➤ Ilustración 9. Llegada del Jesús del Gran Poder a Tablada, en el vuelo procedente de Basora	12
➤ Ilustración 10. El capitán Ignacio Jiménez Martín. Nació en Ávila el 23 de mayo de 1898 e inició su carrera militar en el año 1914.....	13
➤ Ilustración 11. Mapa con el «raid» del “Jesús del Gran Poder”	15
➤ Ilustración 12. Diversas fases de acondicionamiento del Jesús del Gran Poder antes del vuelo. Obsérvese el carrillo de cola, indispensable para el despegue	17
➤ Ilustración 13. Pintura con el “Jesús del Gran Poder” sobrevolando la ciudad.....	19
➤ Ilustración 14. El Jesús del Gran Poder “ilustrado” por Martínez de León.....	21
➤ Ilustración 15. Jiménez e Iglesias representaron el espíritu de investigación y aventurera de los aventura de los aviadores españoles de la época.....	23
➤ Ilustración 16. ...atrás quedaban cuarenta y tres horas y cincuenta minutos de vuelo sin descanso desde Tablada.....	24
➤ Ilustración 17. Jiménez e Iglesias en el aeródromo de Dos Affonsos, de Río de Janeiro, al terminar la segunda etapa de su largo viaje	26
➤ Ilustración 18. Vistas del Breguet XIX motor Lorraine-Elizalde.....	27