

CANTABRIA

## Una hazaña rozando el mar

Se cumplen 75 años del raid aéreo Santander-México de Juan Ignacio Pombo. El aviador santanderino fue el primero en atravesar el Atlántico en un pequeño avión monotor en 16 horas y 46 minutos

01.06.2010 - MARGARITA RODRÍGUEZ SANTANDER.

Juan Ignacio Pombo fue despedido como un héroe griego, con un poema y un himno. Tenía 21 años cuando, en mayo de 1935, hizo en solitario el viaje Santander-México en un avión de madera y tela con motor de 130 c.v. como los que ahora sobrevuelan en verano las playas para hacer bautismos de cielo a los turistas. Se cumplen ahora 75 años de este raid aéreo, un hito en la historia de la aviación española y un símbolo de una época de pioneros

En esta gran aventura -15.350 kilómetros en 25 etapas y 76 horas de vuelo- consiguió batir un récord aéreo al ser el primer aviador en volar sobre el Atlántico Sur en dirección Este-Oeste, desde África (Gambia) a América del Sur (Brasil) en poco menos de 17 horas. Y sufrió todo tipo de peripecias: capeó un temporal cuando sobrevolaba el Atlántico, lo que le obligó a volar a 55 metros de altura sobre el mar; en el continente americano destrozó el aparato en un aterrizaje forzoso y, por si fuera poco, tuvo que ser operado de urgencia tras sufrir un ataque de apendicitis.

Al cabo de cuatro meses, cumplió su objetivo de aterrizar en el aeródromo de México D.F., donde fue recibido apoteósicamente. Tras la epopeya, el aviador, genio y figura, reconoció que no trató de batir ningún récord sino de «poner un lazo de unión y afecto entre el alma española y el espíritu de los países iberoamericanos».

### La 'Santander'

Pombo empezó a preparar su aventura a finales de 1933 y partió el domingo 12 de mayo de 1935. Este pionero de la aviación realizó su hazaña con una avioneta deportiva de baja potencia, la British Aircraft Tagle 3, construida en madera contrachapada y dotada de motor Gipsy Major de 130 CV, que recibió el nombre de 'Santander'.

El aparato tuvo que ser adaptado para el salto del Atlántico, añadiendo un depósito de gasolina más a los dos que ya tenía. Estaba pintado con los colores de Cantabria, blanco y rojo, y además de la matrícula (EC-CBB) llevaba escrito en el fuselaje 'Costa Esmeralda de España', denominación del litoral entre Santander y Castro Urdiales acuñada por José del Río Sainz 'Pick' y sugerida como lema por su amigo Enrique Mowinkel.

El escollo económico para la compra del aparato en Inglaterra lo salvó con una subvención de 25.000 pesetas del Gobierno de Lerroux, la aportación de 5.000 pesetas de la Diputación Provincial y una suscripción popular, gestionada por la Comisión pro Vuelo a México, entre otras contribuciones.

Una multitud entregada y las principales autoridades santanderinas despidieron a Pombo en el aeródromo de La Albericia. El poeta Jesús Cancio le dedicó 'El poema de Juan Juan Ignacio Pombo' y Fernando Miguel Noriega le compuso el himno 'Gesta magna'. Allí acudieron también, además de su padre, el cónsul de México, José Riestra. Tras despegar y sobrevolar a baja altura la pista para despedirse, Pombo se dirigió a Solares, donde arrojó flores sobre la tumba del Marqués de Valdecilla, Ramón Pelayo. Después, se encaminó hacia Laredo y aterrizó en la playa Salvé, una 'pista' ya habitual en él. Pero el viaje se inició con mal pie: una tormenta le impidió sobrevolar la cordillera hacia Castilla y le obligó a regresar a Santander. Al día siguiente, de madrugada, despegó definitivamente hacia Madrid. En Barajas le esperaban su padre y sus dos hermanos.

Diez etapas le llevó atravesar la Península y la costa africana, con los constantes agasajos de las tropas españolas en África (que a veces le obligaban a aterrizar sólo por el placer de saludarle e invitarle a comer). El 20 de mayo llegó Bathurst (Gambia). Allí preparó el recorrido más comprometido: la travesía oceánica. Los mecánicos alemanes de Lufthansa le ayudaron en los últimos preparativos y le proporcionaron los partes meteorológicos.

Para dar una idea de lo comprometido del raid, basta decir que Pombo volaba no sólo sin paracaídas ni salvavidas, sino sin radio, ni instrumentos de navegación. Es decir, navegaba lo que aeronáuticamente se llama 'a la estima', auxiliado por una brújula. Pombo calculaba el tiempo transcurrido volando en una determinada dirección y la velocidad respecto al suelo (tiempo y distancia) y así 'estimaba' su posición y calculaba la dirección a seguir. Y, además, debía tener en cuenta los vientos alisios. Servet, un destacado navegante aeronáutico, le ayudó a trazar el rumbo en su despegue africano.

Tras levantar vuelo a las doce de la noche, las tres primeras horas se desarrollaron sin novedad. Luego, durante



Avioneta 'Santander'. Por decisión de Pombo el aparato se pinta en blanco y rojo, los colores de Cantabria, y sobre la carlinga 'Costa Esmeralda Española'. :: DM

cuatro horas más salvó una fuerte tormenta eléctrica y, casi seguido, la 'Santander' comenzó a ser azotada por un temporal de viento que obligó a Pombo a volar a una altura no superior a 55 metros sobre el mar durante casi toda la travesía, con el consiguiente desgaste físico y mental. Tiempo después el aviador recordará la sensación que sentía al ver cómo avanzaba hacia una muralla de nubes negras cargadas de lluvia con el constante temor de que los zarandeos de la tormenta destrozaran su frágil avioneta.

### **Depósito casi vacío**

Por fin oteó la costa de Brasil e intentó aterrizar en Natal, dificultosamente pues el tren de aterrizaje no se desplegaba. Unos firmes bandazos al aparato y unos cuantos tirones logran destrabar las ruedas y Juan Ignacio Pombo toma tierra en Natal a las 4 horas y 15 minutos de la tarde del 21 de mayo de 1935. La travesía del Atlántico Sur ha durado 16 horas y 46 minutos. Y podría haber durado poco más: a la 'Santander' le quedaban sólo 17 litros de gasolina, el equivalente a menos de media hora de vuelo.

La Federación Internacional Aeronáutica le reconoció el récord mundial y en Natal le tributaron la primera de muchas clamorosas recepciones. Ésta sí cabe más espontánea: nadie le esperaba y todos se maravillan de que con ese pequeño aparato haya logrado tal hazaña.

Los percances que no había tenido sobre el temible Atlántico los padecerá en sus etapas americanas. En Comodín un accidentado aterrizaje destrozó el avión, lo que obligó a una profunda reparación. En San José de Costa Rica sufrió una apendicitis y fue operado. El 9 de septiembre prosiguió el viaje hasta su llegada triunfante, en 16 de noviembre de 1935, al aeródromo de Balbuena, en México. Fue recibido como un héroe y nombrado oficial honorario de su Aviación militar e Hijo Predilecto de México, país al que donó el avión.

Habían pasado 6 meses desde su salida en Santander. En su ciudad una manifestación espontánea recorre las calles al saberse la noticia. Pombo regresó a España en noviembre y se le tributó una apoteósica bienvenida.