



El Aeroclub de Vitoria recupera una histórica avioneta

Segunda oportunidad

Debía de hacer bastante calor aquel miércoles de agosto de 1955. El aeropuerto de Salburua mostraba a los vitorianos todas las avionetas que residían en sus hangares, y la sede social del Aeroclub, recién bautizado Aeroclub de Vitoria Heraclio Alfaro, estaba a rebosar de canapés. Eran días históricos para los aficionados a la aviación. Es cierto que la postguerra había arrinconado cualquier atisbo de actividad civil en ese mundo, y que todo lo relacionado con el vuelo estaba sometido a un estricto control militar. Sin embargo, la llegada a España en 1945 de Heraclio Alfaro, el ingeniero aeronáutico más notable que Vitoria haya dado al mundo, y a Vitoria en 1954, había devuelto las esperanzas a la posibilidad de que resurgiera una industria y una investigación que, desde el inicio de la historia de la aviación, estaba ligada a la capital vasca. Pero es que además, los socios del aeroclub, entre los que se encontraban las familias más

conocidas de la capital, comediantes, arquitectos, abogados, industriales, y amantes de la aviación, estaban especialmente felices porque con Heraclio Alfaro llegó a Vitoria una avioneta muy especial, una Auster Mark V matriculada como EC-AJR. Un aparato de madera, varillas metálicas y tela, que traía en sus alas un mensaje de libertad. Había sido construida en 1944 para participar con la RAF en tareas de observación en la batalla que supuso el inicio de la reconquista de la libertad en la Europa de la II Gran Guerra, el desembarco de Normandía.

Lo cierto es que no les faltaban argumentos a quienes tenían muchas esperanzas puestas en la vuelta de Alfaro porque su nombre venía precedido de éxitos y de progreso. Si Heraclio construyó el primer avión que logró volar en torno a 1914, y su hazaña tuvo un amplio reconocimiento en España, en Estados Unidos su nombre está vinculado a desarrollos básicos para entender la aviación moderna. Inventó los

“alfaros”, que llevaron su nombre hasta que recientemente se rebautizaron como flaps, (superficies móviles en la salida de las alas que permiten frenar el avión, y facilitar ascensos y descensos más pronunciados y lentos), trabajó con Juan de la Cierva en el desarrollo de los rotores de su autogiro, creó el “baby motor”, precursor de los motores ligeros y ultraligeros, y fue reconocido en el Instituto Tecnológico de Massachussets, el mítico MIT, como un pilar básico del desarrollo de la aviación con más de 21 patentes.

Desgraciadamente sus amigos se equivocaron. Aquel régimen dictatorial no dio ninguna oportunidad a Heraclio Alfaro para aprovechar sus conocimientos. Si en 1945 volvió a España, enfermo de Parkinson, ocho años después dejó Madrid al no poder poner en marcha ninguno de sus proyectos, y se trasladó a Vitoria. El nueve de agosto de 1953 la ciudad rindió un gran homenaje al hijo pródigo con una gran exhibición aérea, y dos años después,



SE DIO POR PERDIDA

Desde que fue vendida en 1977 no había rastro de su paradero. 21 años después un piloto navarro desveló que la tenía él.

en 1955 el aeroclub adoptó definitivamente su nombre.

Ya nunca sabremos, si precisamente comprar la avioneta Auster fue un grito simbólico de libertad ante la impotencia que tuvo que sentir al encontrarse con un país pobre, deteriorado, volcado casi en la supervivencia, y que, definitivamente, no iba a aprovechar sus conocimientos. Pero sí sabemos que precisamente fueron sus gestiones las que facilitaron la llegada a España y a Vitoria de ese avión en concreto, la Auster británica, de entre los varios modelos que se podían encontrar ya para aquellas épocas, en el mercado.

También sabemos que si una de las primeras decisiones de Alfaro fue la de traer a Vitoria aquella avioneta, la segunda, o como máximo la tercera, fue volar con ella. En el libro de registro de vuelos que obra en poder del club, uno de los pocos documentos que han resistido el paso del tiempo, queda reflejado que el día 17 de agosto de 1955, un caluroso miércoles, Heraclio

Alfaro se subió a la avioneta y voló como copiloto, con el Sr. Arrieta como piloto al mando. Tenía 62 años. Siete años después, también en agosto de 1962, Heraclio Alfaro falleció.

El vuelo del ingeniero sobre su ciudad, posiblemente el último que hizo, dadas las circunstancias de su enfermedad, dio un

El día 17 de agosto de 1955, Heraclio Alfaro se subió a esta avioneta y voló como copiloto, con el señor Arrieta

enorme impulso al club que llegó a tener hasta 200 asociados en sus mejores momentos, entre los años 60 y 70.

Pero sobre todo dejó impreso en sus mandos e instrumentos un mensaje de ilusión, de perseverancia y de lucha, que ha permanecido inalterable al paso de más de cincuenta años desde que llegó a Vitoria. Sin embargo los miembros del club la vendieron en 1977 posiblemente para modernizar la flota y comprar una Piper PA-38 que llegó en 1979, y que todavía está en servicio en el Aeropuerto de Foronda, después de formar a unos 90 pilotos desde 1988.

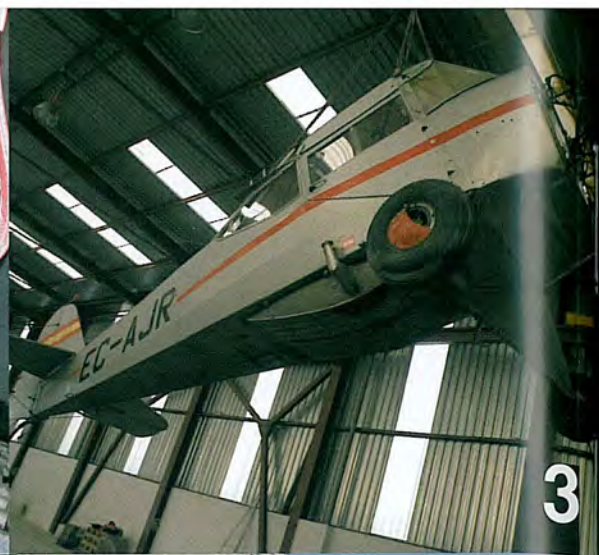
Nadie en su sano juicio dudaría de que la EC-AJR es, no sólo parte de la historia de Vitoria, sino un trocito también de la historia de esa Europa que sigue en construcción a trancas y barrancas. Pero además es un ejemplo de cómo se construían las primeras aeronaves, diseñada como fue, apenas cuatro décadas después del primer vuelo de los hermanos Wright en 1903,



1



2



3



4

UN TRASLADO EN IMAGENES

- 1 Descubrimiento de la avioneta en un almacén industrial
- 2 Detalle del cuadro de mandos
- 3 Por los aires del almacén industrial
- 4 Colocación del mismo en un camión
- 5 Llegada al Aeroclub Heraclio Alfaro



5

que puso fecha al inicio de la era de la aviación. Con esos antecedentes, historia, y con las emociones a flor de piel... ¿quién no se iba a comprometer en volver a poner en vuelo esa avioneta? Los cerca de sesenta socios que tiene el Aeroclub Heraclio Alfaro hoy lo aprobaron por unanimidad. Casi a ciegas. Sin saber ni cómo estaba el avión, ni cuánto podía costar. Pero lo que es más importante, se comprometieron a hacer que vuelva a surcar los cielos, sin saber ni siquiera dónde estaba.

Desde que la vendieron en 1977, el avión había desaparecido. No había ningún registro ni documentación de su paradero. Así las cosas el proceso de búsqueda fue laborioso. Llevaba 21 años desaparecida. Podía estar en cualquier parte del mundo. Decenas de correos electrónicos salieron de la capital alavesa en todas las direcciones para conocer su ubicación y estado. Nada. Dos años después se obró el milagro. Un piloto navarro, Carlos Eugi, desveló lo que parecía imposible. La avioneta la tenía él. La había adquirido después de

varias operaciones de compraventa y había volado con ella casi durante una década. Después, en vísperas de una revisión estructural, la paró. Comentó que las alas estaban desmontadas del cuerpo del avión, y el motor despiezado, en Burgos. Pero lo más alucinante es que estaba a cincuenta kilómetros de Vitoria, en un almacén industrial, entre cajas, embalajes, tornos, cerraduras y guantes de látex. ¿Dónde? Descansaba en Alsasua (Navarra).

Fue a parar allí porque el propietario del pabellón, el alsasuarra Felipe Lezea era amigo de Eugi desde que éste le enseñó a volar. El industrial, fundador de varias empresas, y piloto empedernido, no pudo superar el fallecimiento de su esposa y copiloto habitual, aquejada de la terrible enfermedad de Alzheimer. Pero antes de su último vuelo, en la carta de despedida que escribió, donó al pueblo, de su puño y letra, muchos millones de la época para construir un centro específico contra esa enfermedad. Su compañera se llamaba

Josefina Arregui, como la clínica que se yergue en su recuerdo en Alsasua, y que fue levantada justo enfrente del pabellón en el que le ha hecho compañía, durante muchos años, la Auster.

Tarde o temprano el Aeroclub de Vitoria restaurará esa avioneta. Y en esa segunda oportunidad, la AJR (matrícula que se lee en lenguaje aeronáutico Alfa Juliete Romeo) volverá a escribir con su hélice una nueva historia en el aire. Con ese nombre no sería nada extraño que sea una historia de amor, de libertad y de solidaridad.

Fin...

Texto:

Pedro Gorospe

Fotografías:

Aeroclub Heraclio Alfaro