

Instructor-jefe en Cuatro Vientos



El teniente coronel británico Norman Macmillan sería uno de esos aviadores "románticos" para los que contaba el espíritu de aventura y el descubrimiento de nuevos mundos. En Cuatro Vientos —donde vemos aterrizar este biplano inglés de la época—, dejó constancia de ello.

Michael Alpert

UN día de finales de 1918, el teniente coronel Norman Macmillan moría de aburrimiento al mando de un campo de aviación en Inglaterra. Es hombre de espíritu aventurero y contestatario. Hasta ha llegado a prohibir al capellán del campo que celebre misa de campaña, alegando que los aviadores no harían caso a un padre que nunca hubiese estado en la línea de frente, a menos de que subiera a los cielos en uno de los aviones raquíticos de entonces. El páter, temblando, acepta por fin, y Macmillan le sube, reprimiendo a duras penas la tentación de efectuar unas volteretas.

EL FINAL DE LA GUERRA

Episodios de este tipo no le ganaron a Macmillan la aprobación de sus jefes, por lo cual cuando llegó el armisticio del 11 de noviembre de 1918, no había logrado volver a Francia. Efectivamente, una vez dejaron de tañer las campanas de victoria y júbilo, poco porvenir les quedaba a estos jóvenes pilotos. Enseguida se empezó a desguazar centenares de aviones, las Fuerzas Aéreas quedaron mermadas y, como el lema de políticos y hombres de negocios era volver a la normalidad de la preguerra, reducir gastos y cortarlo todo, Macmillan, viendo que poco futuro le quedaba, aceptó redactar planes para un sistema de aviación civil en Nueva Zelanda. Pero a los pocos meses vino un «crack» económico y quebró la compañía que fabricaba el avión que Macmillan pensaba como ideal para el nuevo servicio.

SOLO 23 ESCUADRILLAS

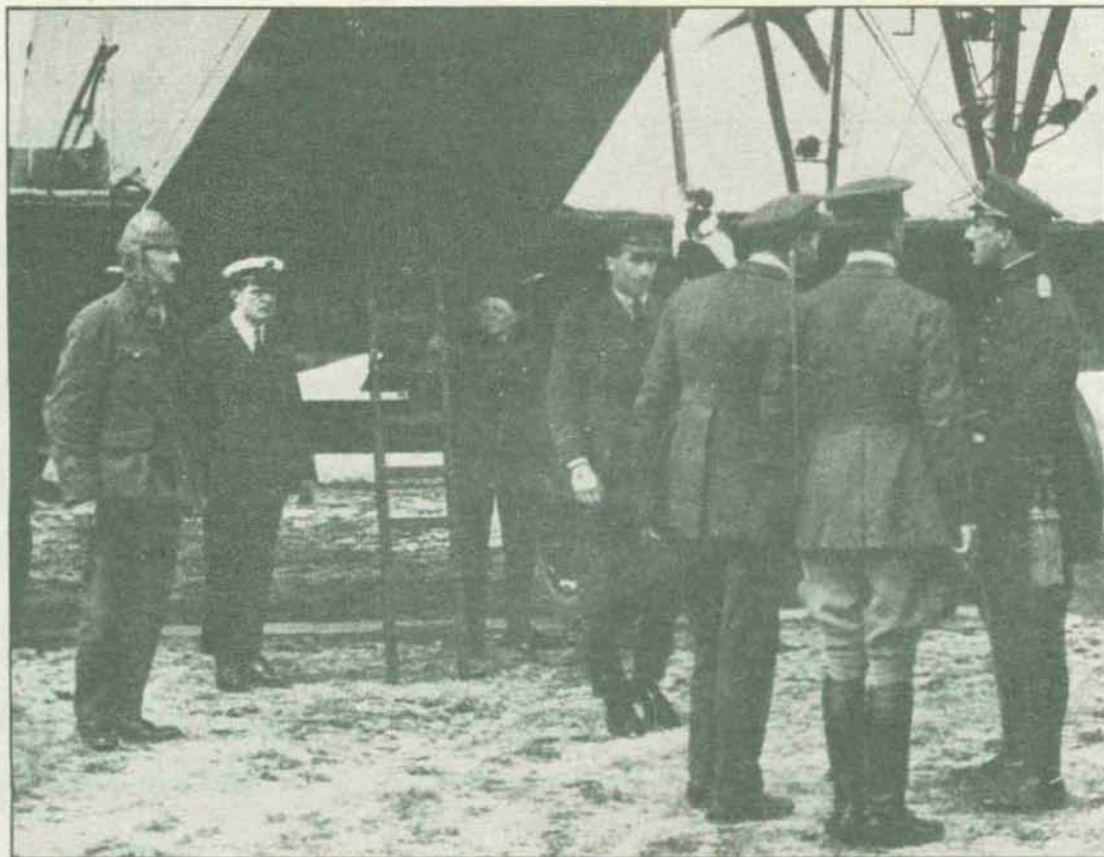
Con las Fuerzas Aéreas Reales reducidas a 23 escuadrillas en 1920, sin ninguna industria aeronáutica digna de tal hombre y frente al desempleo, Macmillan aceptó entrar en una empresa norteamericana como piloto de pruebas. Por lo menos estaría al mando de un avión.

ESPAÑA COMPRA AVIONES

Mientras tanto, dos compañías de aviones, la Bristol Aircraft y la Aircraft Disposal, establecidas precisamente para vender los aparatos que sobraban de la guerra, descubrieron un nuevo mercado: España y la Guerra del Rif. ¿Por qué no sacar provecho de la situación, como hacían Francia e Italia, quienes vendían sus aparatos a España? En 1921, la Bristol y la Aircraft Disposal recibieron pedidos para 100 aparatos, cazas Bristol y De Havilland DH. Pero para probar estos aparatos y llevarlos a España, faltaban pilotos. Esta era la consecuencia de la dispersión de tantos aviadores después de terminada la Gran Guerra. Pero algunos, como Macmillan, no habían perdido su habilidad.

SOBRE GUADARRAMA

En septiembre de 1921, Macmillan despegó rumbo a España. Su viaje tenía todas las características de improvisación de la época. A París, luego a Tours con tormenta y baches, un aterrizaje forzoso antes de arribar a Burdeos y llegada a Lasarte, cerca de San Sebastián, para seguir ruta a Burgos. Por fin, un azaroso viaje por encima—o mejor dicho, por medio—de uno de los puertos de la Sierra de Guadarrama, y aterrizaje final en Cuatro Vientos.



Conversación entre un grupo de aviadores ingleses y el rey Alfonso XIII en las instalaciones del aeródromo madrileño de Cuatro Vientos. Poco tiempo después de esta charla, Norman Macmillan se convertiría en instructor-jefe de vuelos de las mencionadas instalaciones militares.

AL FRENTE EN UN TAXI

Siguieron otros viajes. A Macmillan le picó la curiosidad por ver desde cerca la guerra a la que iban destinados los aviones que él traía. Una mañana con él embarcó el mayor Blake, corresponsal del **Daily News** de Londres. Llegados los dos ingleses a Madrid, solicitaron permiso para visitar el frente. Permiso denegado. Ni siquiera prosperó la rueda de recomendaciones que Blake trató de poner en marcha. Pero nada les prohibía visitar Marruecos en calidad de turistas. Cruzado el Estrecho en un transporte de tropas, sencillamente tomaron un taxi hasta la línea de fuego, en donde fueron testigos de la batalla de Zacco del Had. No tenían derecho alguno a estar allí, pero los oficiales españoles les dieron una cordial acogida y los ingleses, aunque asombrados por la ausencia de seguridad ya que iban donde les placía, quedaron muy impresionados por el heroísmo de las tropas, hecho que señala Macmillan en uno de sus libros.

EL PRIMER TORERO QUE VOLO A UNA CORRIDA

Otros pilotos ingleses cumplieron misiones raras. El mayor De Havilland llevó en un Bristol al torero Fortuna hasta Algeciras, y al aventurero corresponsal de guerra del diario **La Libertad** hasta Marruecos. Y una de las primeras —si no la primera— línea civil se estableció con cuatro aparatos De Havilland DH9 entre Sevilla y Larache.

Estos vuelos no estaban exentos de riesgo.

Tres pilotos ingleses, Milne, Ortweiler y Richardson, murieron en Cuatro Vientos durante las pruebas. Recibieron un entierro con honores militares.

Pero, al parecer, las empresas inglesas no tenían la suficiente pujanza, y sospechamos que no gozaban de la protección oficial, para conquistar el mercado frente a las compañías francesas e italianas, ni para hacer acto de presencia en el gran proyecto de una ruta de dirigibles desde Sevilla hasta Sudamérica con el que soñaban el célebre comandante Herrera y el conde Zeppelin.

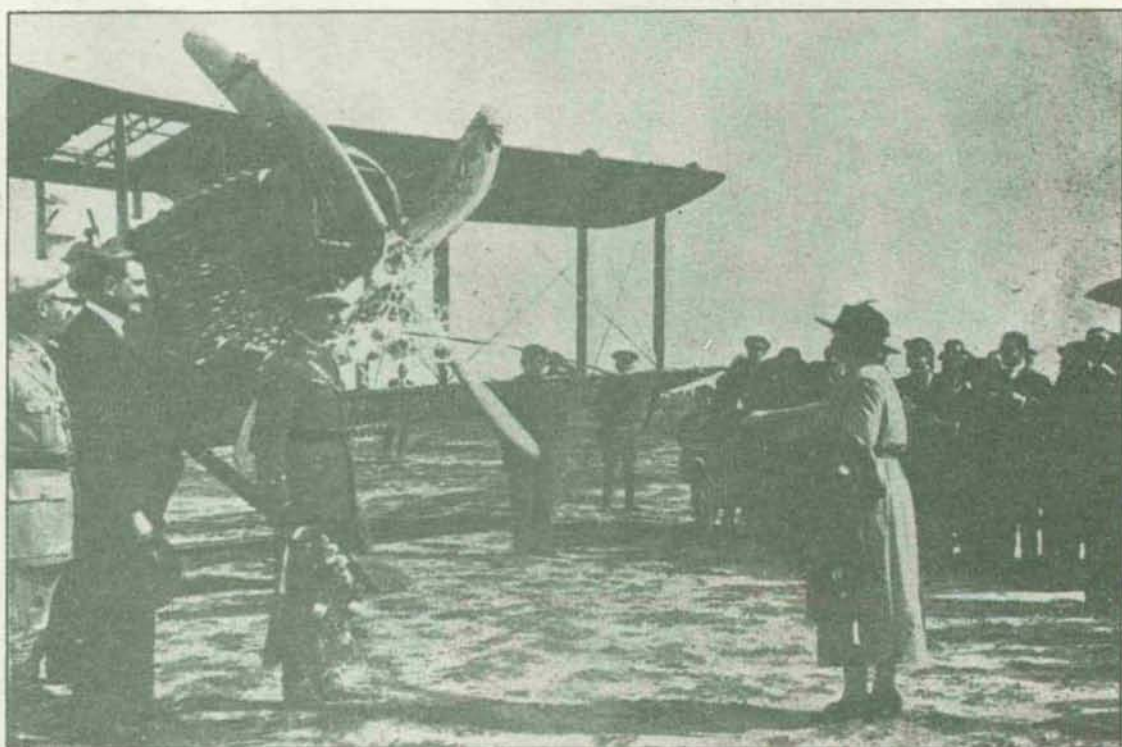
LA AERONAUTICA NAVAL COMPRA

Sin embargo, se anunció que la Aeronáutica Naval Española adquiría aparatos ingleses y que marchaba a Inglaterra una comisión que compraría doce hidroaviones anfibios **Supermarine**. Jefe de la comisión era el capitán Cardona, jefe de la escuela de vuelo de la Aeronáutica Naval. La comisión observó las características de vuelo de los hidroaviones y compró once a la Aircraft Disposal.

Los aparatos fueron almacenados con los cascos colgados de los pescantes de un viejo crucero, el **Cruz de la Plata**, fondeado en el puerto de Barcelona.

CADENA DE MONTAJE EN LA PLAYA

Y aquí entra en escena otra vez Norman Macmillan. Fue invitado para montar los aparatos. Cuando llegó, vio que el aire salobre había



Pese a no lograr el permiso oficial para visitar el frente de la guerra hispano-marroquí (con destino a la cual este aparato es bautizado en Cuatro Vientos), Norman Macmillan consiguió ingeniárselas para asistir como testigo directo a la batalla de Zacco del Had.



Tras su estancia pedagógica en España —dentro de la que confraternizó con pilotos nacionales y extranjeros como los que recoge la imagen—, Macmillan regresó a Inglaterra, iniciando entonces su fallido intento de dar la vuelta al mundo. Moriría en agosto de 1976, a los 83 años de edad.

dado al traste con dos de los cascos. El capitán Cardona no contaba con hangares lo suficientemente grandes para el montaje. A regañadientes, Macmillan hizo lo posible, montando los hidroaviones en la playa. Aprendió el castellano e incluso chapurreaba el catalán. Vivió en la calle Valencia. Le gustó Barcelona, fue a los toros y los apreció.

UN PORTAAVIONES «DEDALO» DE LOS AÑOS VEINTE

La siguiente serie de aviones fue traída desde Southamton sobre la cubierta del primer portaaviones de España, el **Dédalo**, viejo mercante alemán convertido a usos bélicos. El viaje fue difícil y cinco de los aparatos rompieron sus amarras en una tormenta, terminando en el fondo del mar.

Cuando otra tempestad destruyó un hidroavión en la playa de Barcelona, Macmillan, cansado de bragar con tan mínimas facilidades, dimitió.

JEFE INSTRUCTOR DE VUELOS

Como prueba de la gran estima en que se le tenía, Macmillan fue invitado a ser instructor-jefe de vuelos en el aeródromo militar de Cuatro Vientos, en Madrid, donde pasó algún tiempo. Allí un día encontró a S.A.R. el Infante Alfonso, primo del Rey, muy intere-

sado en la aviación y visitante de fábricas inglesas.

Pero Macmillan era un aviador nato. No podía limitarse a enseñar a otros: le quedaban mundos por conquistar.

ALREDEDOR DEL MUNDO

En 1922 volvió a Inglaterra para empezar su proyecto de volar alrededor del mundo en un DH9. Luchando contra el **monzón** —esa inmensa cortina de agua que cubre la India en cierta época del año—, en un avión que databa de la Gran Guerra, aterrizando con urgencia varias veces, llegó por fin a Calcuta. Cambió el DH9 por un hidroavión **Fairey Swordfish**, que no tardó en depositarle —contra su voluntad— en el Golfo de Bengala, donde él y su compañero sobrevivieron tres días agarrados a los flotadores, bebiendo el agua del radiador. Y allí terminó la tentativa de circunvolar el mundo.

Macmillan regresó a Inglaterra y trabajó muchos años como célebre piloto de pruebas. En la guerra de 1939 sirvió otra vez en las Fuerzas Reales Aéreas. Cuando terminaron las hostilidades, contaba 53 años.

Los últimos treinta de su vida los pasó tranquilamente lejos de su Escocia nativa, en el agradable clima del Condado de Cornualles, y allí murió el 6 de agosto de 1976, a la edad de 83 años. ■ M. A.