

# LOS MARINOS QUE LLEGARON VOLANDO

José A. Granados Góngora

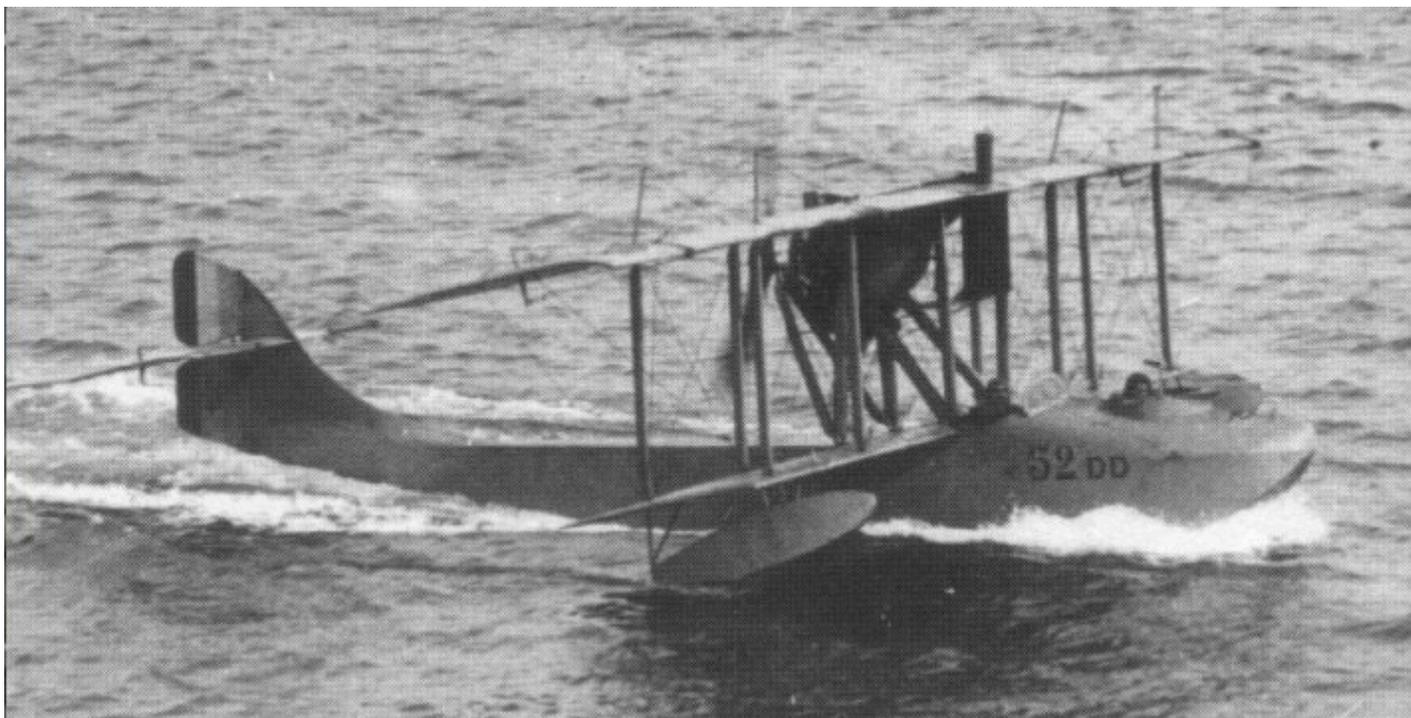
Es mi deseo expresar en esta crónica mi testimonio de admiración y humilde homenaje a la figura de Henri Jules Lefranc, del que debemos conservar su presencia y el recuerdo perdurable de su audacia, por los hechos que nos ha legado, dada la importancia de su hazaña y lo que representó para las tierras canarias, en el campo de la aeronáutica.



Capitán de corbeta Henri Jules Lefranc (Fotografía Archivo Lucien Morareau).

En los cielos del África Occidental francesa, la aviación se estableció con la creación, el 2 de febrero de 1918 del Centro de Aviación Marítima de Dakar, donde se destinó una escuadrilla de hidroaviones biplaza Donnet Denhaut<sup>1</sup>, y cuya jefatura fue desempeñada por Henri Jules Lefranc<sup>2</sup>.

Allí estudió Lefranc las posibilidades de emplear hidroaviones para el establecimiento de comunicaciones aéreas en el África Occidental Francesa, realizando vuelos de reconocimiento del río Senegal y las costas del Sur, a bordo de un hidroavión Donnet-Denhaut.



Hidroavión Donnet Denhaut en carrera de despegue. (Fotografía archivo José Granados)

---

<sup>1</sup> .- Hidroavión biplano fabricado en Francia durante la primera Guerra Mundial, para cumplir misiones de lucha antisubmarina. Disponía de un motor de 200 hp. situado en la parte trasera de las alas con hélice propulsora. Biplaza que desarrollaba una velocidad de 130 Km, disponiendo de dos ametralladoras y una carga de 2 bombas de 35 kg.

<sup>2</sup> .- Escrito de nombramiento de fecha 16 de enero de 1919. Servicio Histórico de la Defensa de Francia, Departamento de Marina. Archivos Centrales. Castillo de Vincennes. París.

Por esas fechas, estando considerado Lefranc, un brillante navegante y un profundo conocedor de la técnica y práctica de la aviación, se le ordenó organizar un vuelo que uniese Francia con Senegal, al objeto de estudiar las posibilidades de organizar futuros servicios regulares con hidroaviones, entre Francia y sus colonias del África Occidental, en el que se estudiarían las mejores escalas posibles a lo largo de la ruta, condiciones meteorológicas, climatológicas y aéreas. La misión a emprender despertó un notable interés en Lefranc, y en unos meses se encontraba en el Centro de Aviación Marítima de Saint Raphael, junto a las tripulaciones que llevarían a cabo la misión, integradas la primera, por Henri Lefranc y el primer oficial mecánico James Georges Pierre Rouhaud,



Primer oficial mecánico James Georges Pierre Rouhaud (Fotografía, archivo Lucien Morareau).

y la segunda, por el teniente de navío Montrelay, y el mecánico Poumereaud.

Las tripulaciones designadas planificaron la ruta, escalas a realizar a lo largo de la ruta, reglaje de brújulas, equipos personales, revisión de motores de los hidroaviones Levy Lepen HB2<sup>3</sup>, al objeto de mantener un rendimiento máximo durante la totalidad de las escalas, además de una serie de modificaciones en los sistemas de combustible de las aeronaves, al objeto de incrementar su autonomía a seis horas de vuelo.

Como buque de apoyo a lo largo de la ruta, fue designado un cañonero de la clase Ardent de la Armada francesa, de 240 Tm de desplazamiento, perteneciente a la División Naval de Marruecos. Este buque atendería las necesidades de tripulantes, además de las técnicas necesarias en las aeronaves, realizando el transporte de combustible, lubricantes, respuestos, herramientas y otros aprovisionamientos, sirviendo además como centro de comunicaciones con el mando de la Flota.

Previamente, el Ministerio de Asuntos Exteriores francés, había remitido al Ministerio de Estado español, toda la información relativa al raid, y solicitud de autorización para el sobrevuelo, amerizajes y suministros. El 13 de noviembre de 1919, los ministerios competentes españoles, transmitieron telegráficamente a los gobernadores civiles y autoridades militares, de las provincias en cuyos puertos tenían previstas escalas, el siguiente mensaje: *“El Ministro de Marina francés tiene la intención de enviar dos aviones de SAINT RAPHAËL a DAKAR, al mando del marino de la Armada Francesa HENRI LEFRANC, cuyos aparatos utilizarán el aprovisionamiento ya previsto y autorizado, para los aparatos que se dirigen a Marruecos, y destino final Dakar, haciendo escala en los puertos españoles de*

---

<sup>3</sup>.- Levy Lepen HB2. Hidroavión biplano para reconocimiento y patrulla, fabricado por Georges Levy, y Georges Lavellois, construido en madera, con estabiizadores bajo las alas. Motor Renault de 300 HP situado detrás de las alas, con una hélice propulsora. Apto para dos tripulantes. Disponía de una ametralladora de 7,7 mm, y posibilidad de carga de dos bombas.

*VALENCIA, ALICANTE, MALAGA y la LUZ, cuyo aprovisionamiento será realizado por un buque de la división naval de Marruecos que instalará en tierra un depósito de esencia, aceite y pequeñas piezas de recambio. Lo que comunico a vuecencias para que, en la parte que pueda corresponderles, se presten las facilidades que pudieran necesitar los tripulantes de los mencionados aparatos”.*



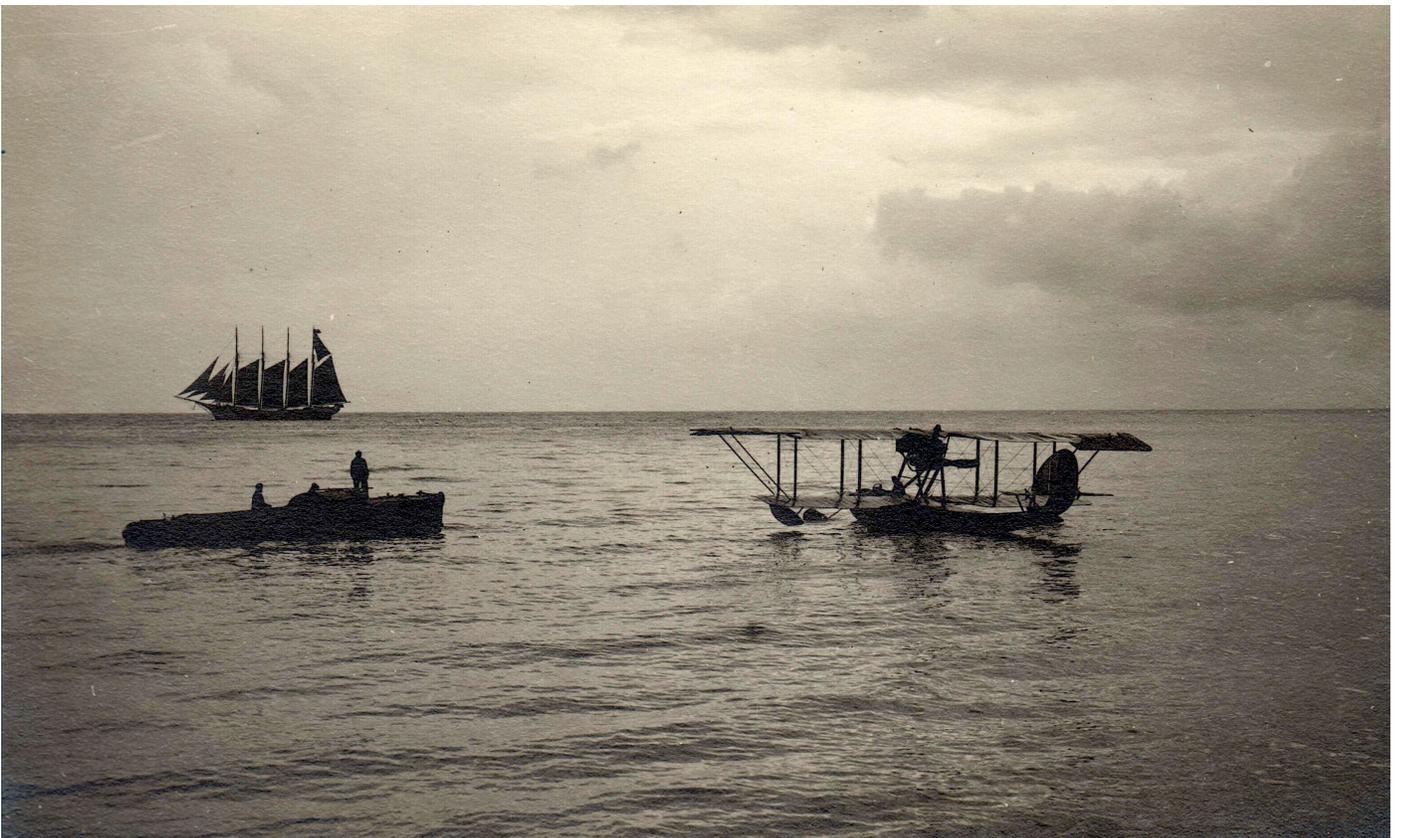
Cañonero de la Armada Francesa. (Fotografía Ministerio de la Marina Francesa)

Por fin el 24 de noviembre de 1919 emprendieron la marcha volando de Saint Raphaël a Toulon, donde concluyeron el reglaje de brújulas. El 27 partieron destino a Valencia, primera etapa en tierras españolas.

La travesía del Golfo de León sería excelente, sin embargo, llegando a las islas Médes y en el momento de virar sobre el Cabo de San Sebastián, encontraron un violento vendaval del Sureste que les obligó a regresar a Rosas, para efectuar allí una primera escala no programada, amerizando en su puerto pesquero.

Lefranc conocía, que el Mediterráneo era un mar traicionero en invierno, particularmente, en todos los grandes cabos de la costa española donde existían fuertes cambios del viento, y debido al reinante en el de Creus, demoraron su salida hasta el 1 de diciembre destino a Valencia.

Esta etapa resultó muy placentera, sobrevolando Barcelona y Tarragona. Antes de su llegada a Valencia el hidroavión de Montrelay sufrió una avería de combustible, obligándole a amerizar en Sagunto y esperar la llegada de la nave con los auxilios necesarios.



*Georges Levy HB2 en aguas de Saint Raphaël antes del despegue. (Foto archivo José Granados)*

Tras escalas en Almería, Nerja y Málaga, Lefranc demoró su salida de esta última ciudad, a la espera de recibir autorización del jefe de la división naval, para continuar el Raid en solitario. Por fin a primeras horas del 23 de diciembre llegaba el visto bueno para proseguir, y ese mismo día Lefranc lo hizo volando destino Agadir vía Kenitra.

A partir de Agadir el Raid se presentaba muy complicado, pues no era posible realizar el vuelo directo Agadir Río de Oro, debido a la distancia que superaba los 1000 km. Además, en aquella época ya se conocían suficientes leyendas poco tranquilizadoras sobre el Sáhara occidental. Territorios totalmente desconocidos para los tripulantes, prácticamente sin cartografiar por aquellas fechas. Unicamente existían algunos trabajos realizados por Enrique de Almonte en 1912, publicados por la Real Sociedad Geográfica Española, los que se resumían en un mapa escala 1.1.000.000 del Sahara Español y regiones inmediatas.



HB2 en la escala realizada en Málaga. (Archivo José Granados)

Lefranc era consciente de la peligrosidad de sobrevolar una costa desconocida, sin refugios para casos de emergencia y amerizaje, sin disponibilidad de agua dulce y víveres, infectada de nómadas saqueadores de restos de naufragios, además de un importantísimo peligro en caso de avería, amerizaje y captura de tripulantes, la

cantidad que exigían los secuestradores por el rescate se elevaba a 3.000 francos por persona, y la Marina le había concedido esa misma cantidad como presupuesto total del raid. Por tales circunstancias, Lefranc comprendió la necesidad de realizar una escala en las islas Canarias.

Mas adelante, la situación de esos territorios quedaban reflejadas en publicaciones de distintos autores. como *Jean-Gérard Fleury, que en su libro La Ligne de Mermoz, Guillaumet y Saint Exupéry*<sup>4</sup>, narra, “Sólo a varios kilómetros de Agadir, en Tiznit, se encontraba el último cuartel fortificado. A partir de allí, comenzaba la disidencia hasta Port-Etienne, primer destacamento mauritano establecido en plenas dunas, donde las tribus ocultas de los Guerreros Azules erraban por el desierto en una superficie que sobrepasaba los 1.500 km”. Beppo de Massimi, en su libro “VENT DEBOUT Histoire de la Première Ligne Aérienne Française”<sup>5</sup>, contiene un informe de Antoine de Saint Exupery, en el que describe: “los españoles, después de años de ocupación, no podían pasearse a dos kilómetros de Cabo Juby”. Igualmente Ignacio Hidalgo de Cisneros en “Cambio de Rumbo”<sup>6</sup>, refiere sobre Cabo Juby, “Todos los españoles vivían en el fuerte, de donde jamás les vi separarse más de cien metros...”. Beppo de Massimi, en “VENT DEBOUT Histoire de la Première Ligne Aérienne Française”<sup>7</sup>, contiene un informe de Antoine de Saint Exupery, que describe: “los españoles, después de años de ocupación, no podían pasearse a dos kilómetros de Cabo Juby”, Ignacio Hidalgo de Cisneros en “Cambio de Rumbo”<sup>8</sup>, refiere sobre Cabo Juby, “Todos los españoles vivían en el

---

<sup>4</sup>.- Editorial Gallimard. Francia 1949.

<sup>5</sup>.- Editorial Plon. Francia. 1949.

<sup>6</sup>.- Editorial Roderberg, Frankfurt. 1976

<sup>7</sup>.- Editorial Plon. Francia. 1949.

<sup>8</sup>.- Editorial Roderberg, Frankfurt. 1976

*fuerte, de donde jamás les vi separarse más de cien metros...”. Además la etapa Casablanca Cabo Juby de la línea Toulouse Dakar de la compañía Latécoère<sup>9</sup>, no comenzó a operar hasta el 1 de junio de 1925 y cuando en el mes de febrero de ese año, la compañía iniciaba la construcción de barracones en terrenos contiguos al fuerte de Cabo Juby, los trabajadores fueron atacados por nómadas nativos, causando varios heridos.”*

El día 24 de diciembre a primeras horas de la mañana Lefranc emprendió el vuelo destino a Canarias. A una altura de 300 metros volando durante mas de dos horas, bajo unas condiciones meteorológicas adversas, y una visibilidad horizontal y vertical muy reducida, que les impedía disponer de referencia alguna, con la exclusiva ayuda de las brújulas de a bordo, sin ver absolutamente nada, ni siquiera un barco. Por fin observaron en el horizonte unas siluetas de montañas que podrían corresponder a las islas de Lanzarote o Fuerteventura. Tras sobrevolar la costa consiguieron identificarl tratarse de Lanzarote, por consiguiente, se encontraban en la ruta correcta. Continuaron hasta el canal de la Bocayna, y sobrevolando la isla, de Fuerteventura hasta Jandía, arribaron a Las Palmas y Puerto de la Luz, donde iniciaron el descenso y amerizaje. El hidroavión fue remolcado, atracando en las inmediaciones del varadero de los hermanos Blandy, donde la tripulación fue atendida por el Consul de Francia en Las Palmas.

La permanencia de Lefrac en Las Palmas, se prolongó excesivamente a causa del mal tiempo reinante, con fuertes vientos y gran oleaje. Por ello, los tripulantes fueron invitados a realizar distintas excursiones por la costa e interior de la isla. Así como el ofrecimiento de la Escuela Industrial a Lefranc para impartir una

---

<sup>9</sup> .- Compañía francesa creada por Pierre-Georges Latécoère, gran impulsor del transporte aerpostal en Europa y América del Sur, y un gran protagonista de la aviación francesa, que realizó su primer vuelo comercial el 1 de septiembre de 1919, entre Toulouse y Casablanca, con escalas en Barcelona, Alicante y Málaga.

conferencia sobre *“Las características del hidroavión y su diferencia con el aeroplano”*. El miércoles 7 de enero tuvo lugar el acto, con una selecta concurrencia.



Personal militar en el interior del Fuerte de Cabo Juby.  
(Fotografía Ministerio de Defensa)

La permanencia de Lefrac en Las Palmas, se prolongó excesivamente a causa del mal tiempo reinante, con fuertes vientos y gran oleaje. Por ello, los tripulantes fueron invitados a realizar distintas excursiones por la costa e interior de la isla. Así como el ofrecimiento de la Escuela Industrial a Lefranc para impartir una conferencia sobre *“Las características del hidroavión y su diferencia con el*

*aeroplano*". El miércoles 7 de enero tuvo lugar el acto, con una selecta concurrencia.

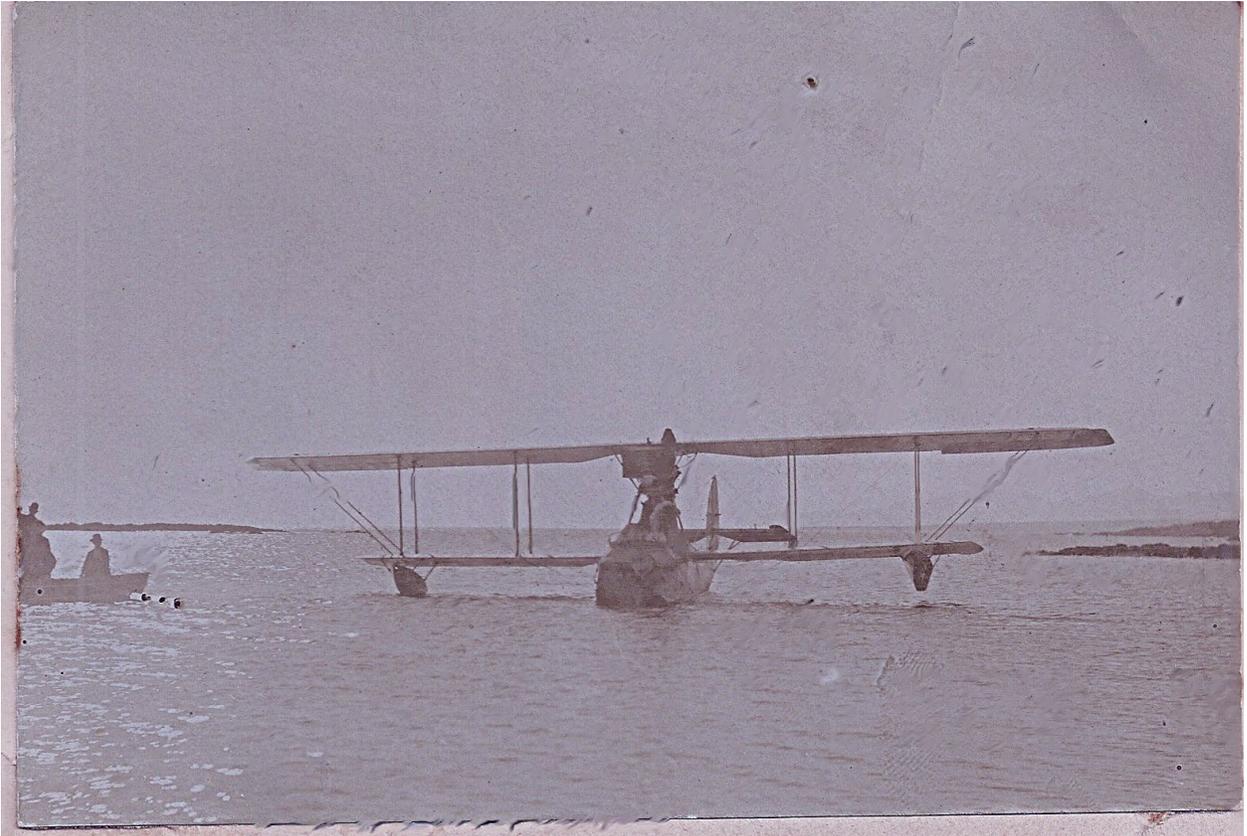
De las distintas visitas realizadas alrededor de la isla, Lefranc destacó, la bahía de Gando situada en la costa Este, donde residían algunos pescadores, y la bahía del Confital protegida al Nordeste por la Isleta.

Para efectuar un despegue seguro y libre del fuerte oleaje, que podría ocasionar serios daños en el casco de la aeronave, el día 11 de enero fue remolcada hasta el Confital, y tras un despegue seguro voló hasta la bahía de Gando donde amerizó, permaneciendo allí hasta el martes 13 que despegó destino a Lanzarote. Tras el despegue sobrevolaron la isla de Tenerife para observar y estudiar sus playas y radas, procediendo a continuación a la isla conejera sobre la costa Este de Fuerteventura.

Sobre Arrecife, la aeronave la sobrevoló reiteradamente la ciudad, el tremendo ruido que ocasionaba el motor del hidroavión, atemorizó a sus habitantes que alarmados se echaron a la calle, sin entender lo que estaba sucediendo, sintiéndose asustados y temerosos, sin entender que era aquello que evolucionaba sobre ellos. Jamás habían presenciado algo igual, oyéndose voces que gritaban, *"esto es el fin del mundo"*. Al cabo de unos interminables minutos, la aeronave inició el descenso para amerizar, realizándolo en la zona exterior de la playa del Reducto.

El amerizaje de los marinos Henri Jules Lefranc y su mecánico James Georges Pierre Rouhaud, en aguas de Arrecife el 13 de enero de 1920, a bordo de un hidroavión Levy Lepen HB2, fue todo un acontecimiento en la ciudad de Arrecife representando el mayor acontecimiento histórico aeronáutico acaecido en Lanzarote, al tratarse de la primera aeronave y primeras personas que llegaban a

Lanzarote en una aeronave y amerizando en la playa del Reducto, convirtiendo esas aguas en el primer aeródromo eventual de la isla<sup>10</sup>.



Hidriavión de Lefranc llegando a la playa del Reducto. (Fotografía Archivo Ayuntamiento de Arrecife).

El amerizaje de los marinos Henri Jules Lefranc y su mecánico James Georges Pierre Rouhaud, en aguas de Arrecife el 13 de enero de 1920, a bordo de un hidroavión Levy Lepen HB2, fue todo un acontecimiento en la ciudad de Arrecife representando el mayor acontecimiento histórico aeronáutico acaecido en Lanzarote, al tratarse de la primera aeronave y primeras personas que llegaban a

---

<sup>10</sup>.- El Real decreto 25-11-1919. Aprueba el Reglamento de la Navegación Aérea Civil. En su capítulo IX define como aeródromo “Todo terreno o zona acuática destinada a usarse, en todo momento o en parte, para el aterrizaje o la salida de aeronaves”. Gaceta de Madrid 334, 30-11-1919,

Lanzarote en una aeronave y amerizando en la playa del Reducto, convirtiendo esas aguas en el primer aeródromo eventual de la isla<sup>11</sup>.



Lefranc y su aeronave en la playa del Reducto. (Fotografía Archivo Ayuntamiento de Arrecife)

Un gran número de personas se desplazaron a la playa, donde poder contemplar que era aquél artefacto. Las personas que se bajaron de aquéllo, hicieron preguntas que nadie entendía, por tal motivo, les dirigieron hasta el Ayuntamiento donde quedaron atendidas por su Alcalde Aquilino Fernández.

Tan ilustres visitantes fueron invitados a comer por la autoridad municipal, y tras el ágape emprendieron una excursión al pueblo de Haría junto a otras

---

<sup>11</sup>.- El Real decreto 25-11-1919. Aprueba el Reglamento de la Navegación Aérea Civil. En su capítulo IX define como aeródromo “Todo terreno o zona acuática destinada a usarse, en todo momento o en parte, para el aterrizaje o la salida de aeronaves”. Gaceta de Madrid 334, 30-11-1919,

autoridades. A su regreso les fue ofrecida una cena en el Casino, donde se organizó un baile en su honor, en el que les fueron ofrecidos distintos regalos.

A primeras horas de la mañana del 14 de enero, Lefranc y Rouhaud estaban preparados para emprender el vuelo rumbo a Río de Oro. La tripulación había dispuesto el remolque de la aeronave a la zona del puerto, reabastecimiento y puesta a punto del motor. Un gran número de personas se había concentrado a la entrada del muelle para despedir y presenciar la salida de los visitantes, incluso la banda de música allí presente, interpretaba bonitas melodías, incluso el himno nacional de Francia. Autoridades y las personas allí presentes acompañaron a la tripulación, hasta embarcar en una falúa que les condujo a la aeronave. La despedida fue muy emotiva todos aplaudían con fuerza, y la tripulación agradecía al pueblo de Arrecife y autoridades, las atenciones recibidas y la buena acogida dispensada.

Transcurridos unos minutos Lefranc y Rouhaud, se alejaron del muelle en dirección a la playa, realizando a continuación un perfecto despegue dirección Noreste. Ya en el aire, realizaron un viraje a la izquierda para sobrevolar en repetidas ocasiones Arrecife y el puerto, en el que se encontraban cientos de personas y autoridades para despedir a los visitantes. Acto seguido el aparato puso rumbo a su nuevo destino hasta desaparecer en el horizonte.

Lefranc calificó en su informe final al puerto de Arrecife y su escala, como extraordinarios.



Lefranc preparándose para el despegue. (Archivo José Granados)

La etapa a emprender Arrecife-Río de Oro suponía una distancia de 700 km, con la esperanza de que los vientos fuesen favorables en su trayectoria por la costa africana, costa ocupada por españoles pero absolutamente desértica, sin refugios para caso de amerizaje, sin agua dulce ni víveres. Lefranc soñaba en no tener una avería sobre esos parajes.

Durante el vuelo, el tubo de escape acodado del motor, de cinco centímetros de diámetro y cuarenta de longitud se desprendió, golpeando fuertemente la hélice, sin que por fortuna le ocasionara graves daños. Durante más de cinco horas de vuelo soportaron el escape libre del motor, los gases golpeaban sobre el ala superior, quedando esta parte totalmente ennegrecida, sin ninguna otra incidencia. Tras el amerizaje en aguas de Río de Oro, dirigieron la aeronave a un reducido espigón situado frente al fuerte español, comprobando que en los depósitos tan sólo quedaban 60 litros de combustible, debido a la distancia recorrida de 377 millas, en un tiempo de vuelo de 5 horas y 10 minutos. Allí esperaron la llegada del buque de auxilio Dedaigneuse durante siete días, encerrados en el fuerte junto a 25 soldados

y un sacerdote, rodeado de alambres de espino, con escasos recursos, sin telegrafía sin hilos, y donde solamente se podía salir para ir a la orilla del mar a 200 metros de distancia.

La salida a Port-Etienne se demoró hasta el 22 de enero, el motor del hidroavión daba evidentes signos de fatiga, lo que ocasionaba un exceso de averías. La etapa a San Luís la realizaron el 8 de febrero, concluyendo el raid el 14 de febrero de 1920 en Dakar. Habían empleado en su larga aventura un total de 83 días, para cubrir una distancia aproximada de 5.200 Km. con un tiempo total de 53 horas de vuelo.



Lefranc junto a Montrelay a su llegada a Dakar. (Fotografía Archivo Lucien Morareau)

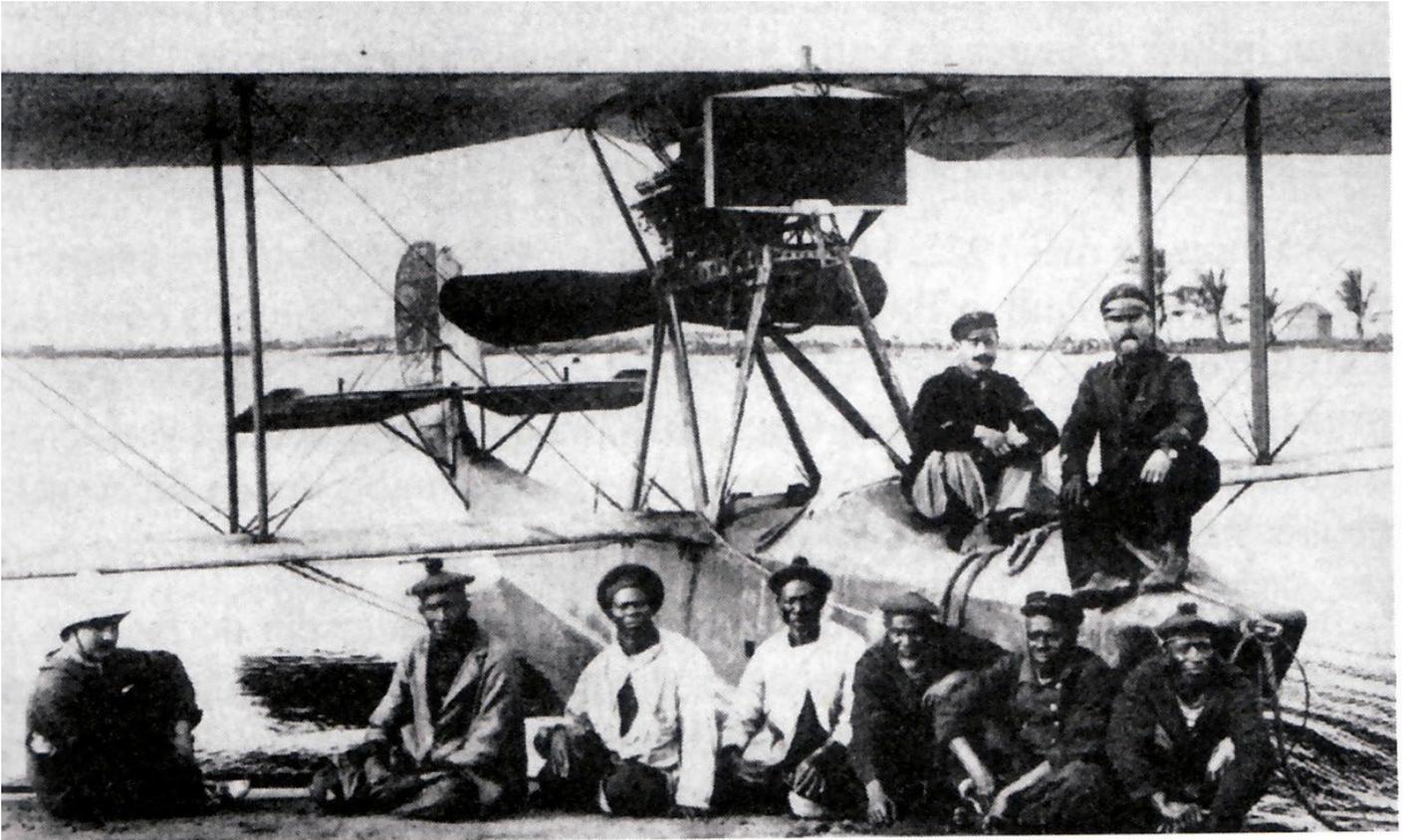
Montrelay y Poumereaud les esperaban a su llegada. A finales de diciembre de 1919, en la etapa a Casablanca se vieron forzados a amerizar a unos 30 kilómetros al Norte de Kenitra, con tan mala fortuna que la superficie elegida para la maniobra, era una zona pantanosa. El hidroavión no pudo ser recuperado, dándose por

perdido y su tripulación embarcada en un buque de la Armada francesa con destino a Dakar.

El raid fue considerado todo un gran éxito en Francia y colonias, por cuyo motivo el Capitán de Navío Jefe de la División Naval del África Occidental cursó al departamento de la Dirección de Personal Militar del Estado Mayor de la Flota para su elevación al Ministro, informe relativo al periplo. En su escrito consideraba, *“La hazaña de Lefranc” podía ser comparada al mismo nivel con la del Comandante Vuillemin, el que acababa de ser objeto de altas recompensas. Añadía, que Lefranc con medios técnicos muy inferiores y un presupuesto económico muy reducido, llevó a cabo su objetivo sin ningún tipo de indecisión y sin graves incidencias. Además de ser el primer aviador hasta esa fecha, en efectuar un viaje aéreo desde Francia a las Colonias de África Occidental”. Continuaba expresando en su escrito, “que el brillante resultado obtenido, era debido a las cualidades de audacia, de energía y de conocimientos científicos de la navegación aérea, de los que ambos tripulantes dieron prueba, solicitando su ascenso por méritos.*<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup>.- Escrito de fecha 30 de mayo de 1920. Archivo Histórico de la Defensa. Departamento de Marina. Castillo de Vincennes. París.



Lefranc y Rouhaud junto a personal del Centro de Aviación Marítima tras su llegada. (Fotografía gentileza de Lucien Morareau)

El Ministro de Marina ratificó de inmediato la propuesta para la inscripción de oficio en el escalafón, y la promoción inmediata al grado de capitán de Corbeta del teniente de navío Lefranc, y la inscripción de oficio al cuadro de concurso para la medalla militar del primer oficial mecánico Rouhaud, así como la concesión inmediata de esa condecoración. El Ministro de Marina ratificó con su firma un escrito en la misma fecha, “el registro automático en la promoción al rango de Capitán de Corbeta” añadiendo, “tratarse de un oficial de una audacia indomable, ya aviador anteriormente a la guerra, que continuaba pilotando a pesar de los graves accidentes sufridos y a una edad donde muchos renunciaban por la fatiga y los peligros del vuelo. Que después del armisticio había ejecutado dos viajes aéreos de estudios sobre el Alto Senegal y los ríos de África Occidental francesa y de Gambia, acabando de demostrar una nueva gran prueba de energía, de audacia y de conocimiento de la ciencia de la navegación aérea, al cumplir con éxito el primer

viaje aéreo de Saint Raphaël en Francia, a Dakar, Senegal, sobre un hidroavión de la Aviación Marítima”.

Asimismo, el Ministro de Colonias, informaba por escrito al de Marina el 20 de abril de 1920, que tenía la intención de proponer al Presidente de la República la concesión de una condecoración colonial a Lefranc y Rouhaud<sup>13</sup>. El éxito del vuelo, indudablemente influyó positivamente, en la decisión de crear la primera compañía aérea regular del Continente africano, la Línea Aérea del Rey Alberto, LARA, constituida por la Sociedad Nacional para el Estudio de los Transportes Aéreos, SNETA y el Comité de Estudios para la Navegación Aérea en el Congo, CENAC, con fondos de los principales bancos y del gobierno belga. La compañía se definió por la utilización de hidroaviones biplanos Levy Lepen HB2, con motores Renault de 300 CV, cuatro horas de autonomía y una carga útil de 400 kg en el que se reservaba espacio para un pasajero. Estos hidroaviones habían sido puestos a la venta como excedentes de guerra, adquiriendo la compañía un total de doce aeronaves. El 9 de abril de 1920, la compañía iniciaba sus vuelos comerciales con un servicio desde Leopoldville hasta Stanleyville, con distintas escalas.

Del informe redactado por Lefranc relativo al Raid, elevado a sus superiores del Ministerio de Marina, se extrajeron las siguientes enseñanzas prácticas adquiridas en las distintas escalas del itinerario, relativas a navegación aérea y meteorología, publicadas en el *“Bulletin de La Navigation Aérienne. Organe Officiel du Service de la Navigation Aérienne. Sous-Secrétariat de l’Aéronautique et des Transports Aériens, de 4 de julio de 1920.*

Consideraba Lefranc en lo concerniente a Canarias y Río de Oro:

---

<sup>13</sup>.- Archivo Histórico de la Defensa. Departamento de Marina. Castillo de Vincennes. París.

**Canarias.** *“Si por casualidad, hubiese podido despegar dos o tres días después de mi llegada a La Luz, habría tenido un falso concepto sobre el valor de esa escala para hidroaviones.*

*Después de haber permanecido en La Luz casi tres semanas, llegué a la siguiente conclusión, si un hidroavión se ve obligado a venir a Gran Canaria, no deberá en ningún caso amerizar en La Luz.*

*Podría hacerlo en caso de necesidad, en la zona de el Confital, si los vientos son del Noreste o del Este, o en Gando, si los vientos son de la parte Norte o Noreste.*

*Pero si deseamos que las Canarias sea una escala para no sobrevolar la región del desierto, que se extiende desde Agadir hasta Port Etienne y Saint Louis de Senegal, sería aconsejable realizarlo dirección del interior de las islas. Como resultado de un fenómeno que hemos detectado, localizado entre las islas de Fuerteventura-Lanzarote y Gran Canaria-Tenerife, consistente en una corriente de aire que ocasiona un fuerte chapoteo<sup>14</sup>. Considero sería mejor llevarlo a cabo en las islas más orientales del Archipiélago.*

*El puerto de Arrecife está protegido por una línea de rocas. Tiene un muelle con una grúa y telégrafo con Gran Canaria. Me parece la escala adecuada entre Marruecos y Senegal. Hubiese ganado tres semanas si hubiese realizado mi escala allí, el 24 de diciembre.*

*Río de Oro. El golfo de Río de Oro es una escala posible muy segura y muy protegida. Sin embargo, como el fuerte español está desprovisto de todo y no dispone de TFS<sup>15</sup>, ni telégrafo, hay que considerar esta escala como un refugio en caso de absoluta necesidad.*

---

<sup>14</sup>.- Turbulencia ligera y continua.

<sup>15</sup>.- Telegrafía sin hilos.

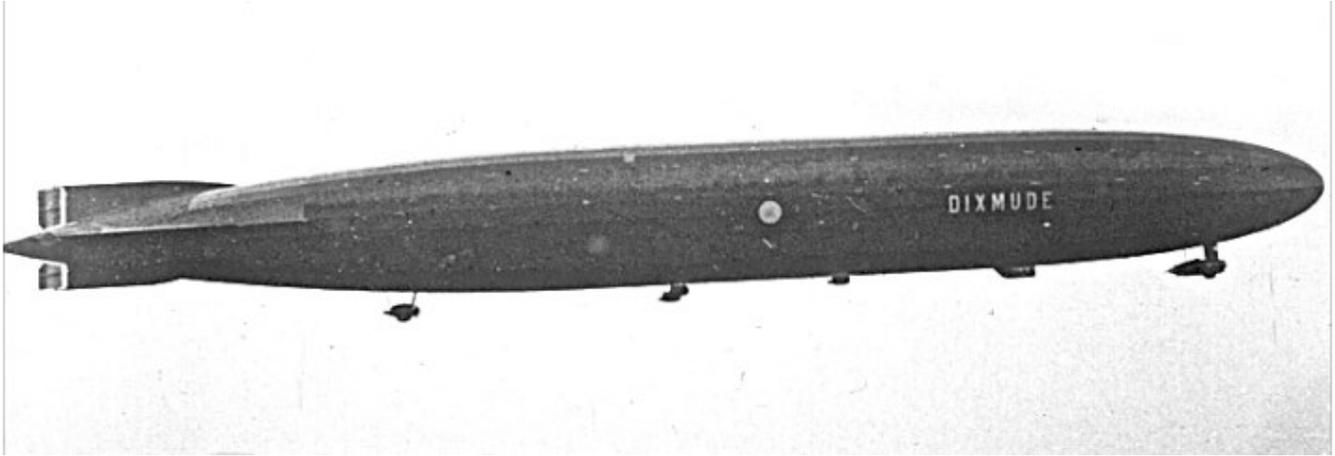
*En resumen, este viaje me enseñó que hay que disminuir en lo posible el número de escalas, alejarse de las costas si el hidroavión lo permite y realizar una sola escala entre Saint Raphael o Toulon y Valencia o Santa Pola, Alicante, (reabastecimiento), al lecho del río Oued Oum er R'bia (Azemmour), Arrecife, Port Etienne y Dakar.*

*Al abandonar las Islas Canarias, será mejor acercarse a la costa cerca de Cabo Bojador y, por esa ruta continuar próximo a la línea de costa, no cortando las pequeñas bahías.*

A mediados del año 1920, el Centro de Aviación Marítima de Dakar fue clausurado y Lefranc pasó destinado al Centro de Saint Raphaël, en el que desempeñó según su hoja de servicio, el cargo de oficial responsable del montaje de aeronaves y posteriormente, como oficial jefe de archivos del centro.

Lefranc se encontraba cada vez más cansado, más impedido y relegado a misiones administrativas, comprobando día a día la imposibilidad de continuar volando, aunque interiormente luchaba y se resistía a no hacerlo, tengamos en cuenta, que en 1913 cuando efectuaba un periodo de prácticas de vuelo en el Centro de Aviación de Reims, sufrió un grave accidente aéreo que le tuvo ingresado en un hospital hasta el 13 de agosto de 1914, y en 1917 ya en plena Guerra Europea, volando un hidroavión en el Centro de Aviación Marítima de Salónica, su aeronave fue alcanzada por un obús, causándole heridas tan graves que le produjeron una invalidez del 75%.

Tras la firma del Tratado de Versalles en 1919, Alemania se vió obligada a hacer frente a cuantiosas indemnizaciones en concepto de reparaciones de guerra. Esas indemnizaciones contemplaban la entrega a los aliados de distinto material militar, entre otros once dirigibles, de los cuales tres serían asignados a Francia. Concretamente el L-72, recepcionado el 13 de julio de 1920. Se trataba de un dirigible de estructura rígida, 226,50 m. de longitud, 24 de ancho y 28 de altura, 16 bolsas de gas con un volumen total de 68.500 m<sup>3</sup>, propulsado por 6 motores Maybach de 260 CV, apto para albergar a 50 personas.



Dirigible Dixmude en su nuevo destino de la Aeronáutica Naval. (Fotografía Archivo José Granados)

El dirigible L-72 fue rebautizado con el nombre de Dixmude, siendo asignado a la Base de Aeronáutica Naval de Cuers-Pierrefeu, próxima a Toulon. Desde su entrega a Francia asumió el mando del Dixmude el teniente de navío Jean du Plessis de Grénedan, realizando un total de ocho viajes, que sumaron 418 horas de vuelo. El octavo viaje fue su última misión, en el que además de la tripulación llevaba a bordo como pasajeros, ocho oficiales voluntarios de la Aeronáutica Naval, al objeto de realizar un largo viaje de estudio y formación sobre navegación aérea diurna y nocturna en zonas desérticas. Entre esos voluntarios se encontraba el capitán de corbeta Henri Lefranc.

El Dixmude despegaba de Cuers el 18 de diciembre de 1923 con destino a In Salah, en el Sur de Argelia, el vuelo discurrió con normalidad hasta su regreso. El 21 de diciembre a las 02:28 horas cuando sobrevolaba la costa de Sciacca, al suroeste de la isla de Sicilia, se encontró atrapado en una violenta tormenta siendo alcanzado por un rayo, que produjo una gran explosión a bordo y su precipitación al agua.

En el momento de la tragedia el dirigible llevaba a bordo cincuenta personas, 42 tripulantes y 8 pasajeros, de los que solamente apareció el cuerpo sin vida de su comandante Jean du Plessis de Grénedan, encontrado por unos pescadores.

El día de su desaparición Lefranc tenía 45 años de edad, estando en posesión de las condecoraciones: Caballero de la Legión de Honor, Cruz de Guerra con Palma, Medalla Militar, Medallas Coloniales.

El extracto del Diario Oficial de la Armada, de 16 de febrero de 1924, decía:

## **CITATION A L'ORDRE DU JOUR DE L'ARMÉE DE MER**

**Capitán de corbeta Henri Jules Lefranc**

***“ Admirable oficial, lleno de ardor y energía que con el fin de perfeccionar su valor técnico, tuvo el honor de solicitar voluntariamente embarcar en el Dixmude para un viaje de estudio y entrenamiento. Habiendo desaparecido gloriosamente en el cumplimiento de su misión”.***

El 22 de mayo de 1927, en el municipio de Pierrefeu, lugar donde se ubica la base de Cuers, el ministro de Marina Georges Leygues inauguró un gran monumento, que recordará la memoria colectiva de los héroes del Dixmude.



Monumento en memoria de los héroes del Dixmude en Fierrefeu. (Archivo José Granados).