

VIRGILIO LERET, EL PAMPLONÉS QUE INVENTÓ EL MOTOR A REACCIÓN, EN EL 80 ANIVERSARIO DE SU MUERTE

Miguel Javier GUEL BENZU FERNÁNDEZ

Encargado del archivo fotográfico histórico de los hermanos Maristas de Pamplona, a principios de 2008 recibíamos una curiosa misiva en la que nos solicitaban fotografías para una muestra en la sala de exposiciones de las Arquerías de los Nuevos Ministerios de Madrid que iba a rendir homenaje a Virgilio Leret Ruiz. Nacido en Pamplona por circunstancias familiares, llegó a diseñar un motor a reacción para aviones que no llegó a desarrollar por su trágico fallecimiento el primer día de la Guerra Civil. No pudimos asistir a la inauguración de la exposición que superó la cifra de 5000 visitantes, pero nos acercamos en mayo de 2008. Fue sencillo darnos cuenta de que el **Mototurbocompresor de reacción continua** de Leret era un invento a la altura del autogiro de Juan de la Cierva.

nº 47 > marzo 2017

14

PRISGON

CARRETEO

Virgilio Leret era hijo de padres cubanos. Su progenitor, Carlos Leret Úbeda, aunque había nacido y se había criado en la isla caribeña, combatía en las filas de Infantería del ejército colonial español. Su madre, María Luisa Ruiz, parece ser que, además de muy bella, era de buena cuna. La bo-

da entre ambos fue de lo más atípico, ya que el militar no obtuvo el permiso pertinente para abandonar por unos días la primera línea de combate. La sublevación en 1895 de los independentistas cubanos obligó a que el desposorio fuera "por poderes", sin la presencia del marido. Era el año 1897 y a España le quedaban 12 meses para perder el control de Cuba.



A la derecha, el coronel Carlos Leret Úbeda, con sus compañeros de campaña

La derrota significó que muchos soldados regresaran a España con el dudoso honor de haber sido derrotados. Ya no había colonias, por lo que recolocarlos en un ejército sobredimensionado era un auténtico problema. Carlos Leret, un oficial íntegro, no buscó "padrinos" para obtener un buen acomodo, y fue destinado a Pamplona. Lo que parecía que sería una estancia corta en la capital navarra se convirtió en un largo periodo de tres lustros.

El 23 de agosto de 1902 nació su tercer hijo, al que el matrimonio bautizó con el nombre de Virgilio en honor a un hermano del padre que se había quedado en Cuba convencido de la verdad de la revolución. En cuanto llegó a edad escolar, Virgilio fue matriculado en los Maristas donde pasó por sus centros de la calle Eslava 2, del Paseo de Sarasate 15, de Yanguas y Miranda 2 y del Colegio San Luis en Navas de Tolosa. Pese a que algunas fuentes sentencian lo contrario¹, la educación recibida de los hermanos dejó su huella positiva en el joven Leret, porque durante toda su vida fue considerado un hombre íntegro, trabajador incansable, responsable y de grandes convicciones, además de amante de la música, de la lectura y de las matemáticas, rasgos inconfundibles de la pedagogía Marista. Así lo reconocía un comandante de Infantería que trabajó como defensor en el juicio a la esposa de Leret, Carlota O'Neill?: *"Yo conocía a su marido, honorable persona en todos los aspectos. En una palabra, un hombre honrado. ¿Pero a quién se le ocurre meterse a republicano' ¡Era un loco!"*³.



El matrimonio Leret Ruiz con toda la familia. Virgilio es el primero por la derecha.

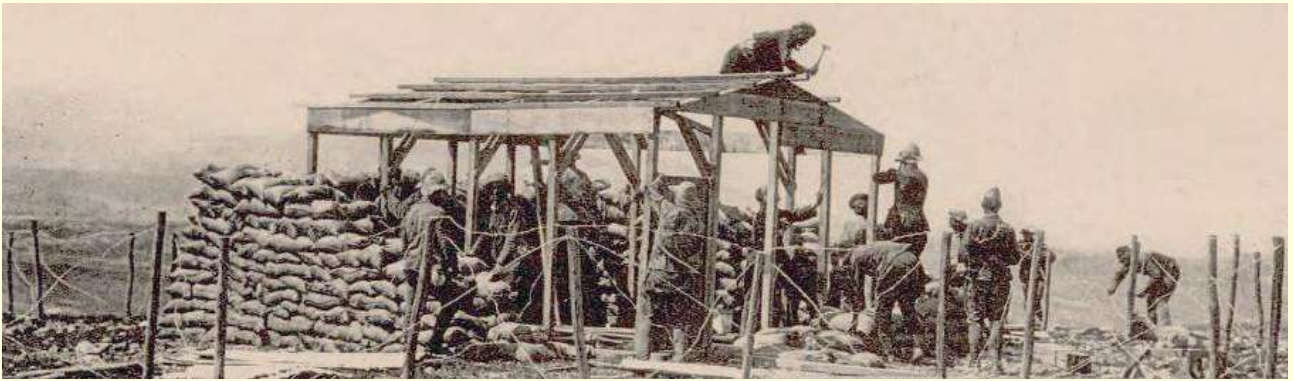
Cuerdo o loco, Virgilio Leret era navarro de nacimiento y de navarro ejercía en todo momento, tal y como lo recuerda Carlota en uno de sus libros: *"Navarro, pues, era capitán Virgilio Leret, de lo que se sentía satisfecho. También corrió delante de los toros, así que tuvo edad de que lo admitieran, recibiendo más de un revolcón muy a su gusto"*⁴.

DESPEGUE Y ASCENSO

Tras realizar los exámenes de 3º de bachillerato con muy buenas notas, ingresa en la Academia Militar de Toledo el 29 de agosto de 1917. Tenía la edad mínima permitida para ser admitido, 15 años recién cumplidos (en concreto 15 años y 6 días). A partir de entonces dedicó toda su vida al ejército, pasando de la Infantería a la Aviación. Es su esposa, Carlota O'Neill, la que mejor le recuerda⁵: *"Virgilio sirvió a*



Edificios de los colegios Maristas en Pamplona. De izquierda a derecha: en la Plaza de San Francisco con entrada por Eslava 2, en el Paseo de Sarasate 15, Yanguas y Miranda 2, y el Colegio San Luis en Navas de Tolosa.



Campana del Rif (1921). Construyendo el blocao de Taulet.

años su padre lo llevó a la Academia Militar. Era hijo de militar. Trabajó bien, a los diecisiete era alférez⁶, primer teniente. Estuvo en Marruecos, sin que le hubiera llegado a crecer la barba, mandando a hombres barbudos. Era capitán de Infantería y, a pie, luchó contra los rifeños; supo de la vida en los blocaos⁷; dura vida, sin agua, sin pan; entre emboscadas y tiros. Estuvo copado [rodeado], con veinte hombres, cerca de un mes, y le llegó el primer acceso de paludismo⁸, que aguantó sobre una colchoneta, masticando yerba para aguantar la sed, que era más sed que todas; sed de fiebre que hace correr el mercurio en loca carrera. Pero salvó a sus veinte hombres. Después le llamó la luz y el aire. Se hizo aviador; piloto y observador militar, y piloto y observador civil internacional⁹. Todos los cielos eran suyos. Le pertenecían. Pero era militar y tuvo que seguir haciendo la guerra. Estuvo al final de la de Marruecos: en la toma de Xauen¹⁰; en Alhucemas¹¹, cuando la conjunción de tropas hispano-francesas en la arremetida contra Abd el-Krim¹². En esos tiempos, durante una incursión en tierra de moros enemigos, el aparato sufrió una avería y hubo de bajar a tierra; cayó, con el bombardero, en territorio francés, en una «kabila»¹³ de las más negativas. Aviador que encontraban lo metían en un saco y lo cosían a puñaladas. Anduvieron todo un día, bajo el sol, entre el aire de fuego, pisando piedras, sin zapatos, agazapándose entre matorrales; pasaban tan cerca de los poblados donde gobernaba Abd el-Krim, que el bombardero flaqueaba; los pies heridos se abrasaban pisando piedras ardientes, y quería entregarse para no seguir. Virgilio se lo cargó a la espalda, y siguieron caminando, caminando hasta que vieron flotar, a lo lejos, la bandera francesa¹⁴. Fue compañero de sus compañeros; padre para sus soldados."

Las muchas hazañas de Virgilio Leret en el arma de Infantería y en la de Aviación hicieron que fuera condecorado hasta en 7 ocasiones: una medalla militar de Marruecos (1921), tres cruces al mérito militar de primera clase con distintivo rojo (1922, 1927 y 1930)¹⁵, dos medallas al homenaje (1925 y 1934), y una medalla conmemorativa de campaña con el pasador de Marruecos (1933). Además, del 30 de junio al 16 de julio de 1934, participó como piloto de hidroavión en la Vuelta a España de la Escuadra Dornier Wal¹⁶.

Sin embargo, no todo fueron alegrías para Leret, también hubo algunos sinsabores que, incluso, le llevaron a prisión en dos ocasiones. La primera de ellas se produjo a raíz del intento de pronunciamiento republicano protagonizado por Ramón Franco, Hidalgo de Cisneros y Queipo de Llano¹⁷. Entonces, los oficiales de la base de Getafe, Leret incluido, solicitaron a sus superiores que se les permitiera no disparar contra sus compañeros sublevados. Acusados de rebelión militar, el 27 de diciembre de 1930 Leret fue encarcelado por primera vez en las mazmorras de San Francisco¹⁸. Leret salió en libertad provisional el 9 de enero de 1931, para ser amnistiado tras la llegada de la II República¹⁹, el 18 de abril.

La "Sanjurjada", la asonada promovida por el general José Sanjurjo Sacanell contra la República entre el 11 y el 12 de agosto de 1932, también le pudo provocar problemas. El propio militar golpista le envió un telegrama invitándole a unirse al levantamiento. Leret no solo se opuso, sino que comunicó a sus mandos directos su negativa a colaborar. Por ello, fue felicitado en una nota del Ministerio de Guerra el 29 de septiembre.

El segundo y último paso de Leret por unos calabozos se produjo el 2 de noviembre de 1934. Tras la declaración prohibida de un legionario durante la Revolución de Asturias²⁰ que manifestó que "mientras exista la Legión no entrará el comunismo en España", Leret envió una carta al general jefe de la circunscripción oriental del Protectorado, Manuel Romerales, preguntándole si estaba derogado el decreto que impedía a los militares pertenecer a sociedades políticas y hacer declaraciones de ese tipo²¹. Romerales ordena su arresto por considerar irrespetuoso el escrito. Fue condenado a dos meses y un día y encarcelado en el castillo de El Hacho, en Ceuta. Curiosamente cumple tres meses, y además se le sanciona pasándole a situación B, percibiendo el 20% del sueldo durante 10 años y quedando disponible en la Primera División. Durante el cautiverio, del que sale el 1 de febrero de 1935, termina el estudio del **Motorturbocompresor de Reacción Continua**, su gran aportación a la aviación mundial de la que hablaremos más adelante.

RUTA

Virgilio Leret Ruiz ni era un militar al uso, ni una persona al estilo de sus tiempos. Antes del matrimonio ya había tenido dos hijas, Mariela y Lotti, lo que le hizo ser muy criticado. Aunque consecuente con sus ideas,



Virgilio Leret delante de su avión, un Breguet XIX con motor Hispano-Suiza.

se casó con Carlota O'Neill el 10 de enero de 1929 con la idea dar a sus niñas unos derechos que no tendrían con unos padres solteros²². Además, su vida era de lo más ordenada, algo que parecía imposible entre la soldadesca de la época: "jefe de Aviación, resultaba algo así como de una especie mitológica. Su juventud, su hermosura, su carácter extraño –vivía en la base las temporadas que pasaba solo en Melilla-, nadie lo vio en los cabarets o las casas de ellas"²³.

Las vivencias en la base de El Atalayón en Melilla, le llevaron a escribir su primer libro titulado "Ismael, el Cóndor". Es un cuento breve, de apenas 30 páginas, que se editó con el seudónimo de "El Caballero del Azul", en el que con un marcado perfil autobiográfico señala que "La vida cotidiana de Ismael era de una monotonía irresistible, al menos en apariencia. Cuando, al terminar los vuelos todos sus compañeros tomaban los coches, y regresaban a la ciudad, él daba un paseo por los alrededores del aeródromo (...) Todos, con aire displicente y desdeñoso, comentaban su misantropía. Para los espíritus vulgares, la única vida digna de ser vivida, es la que ellos practican"²⁴.

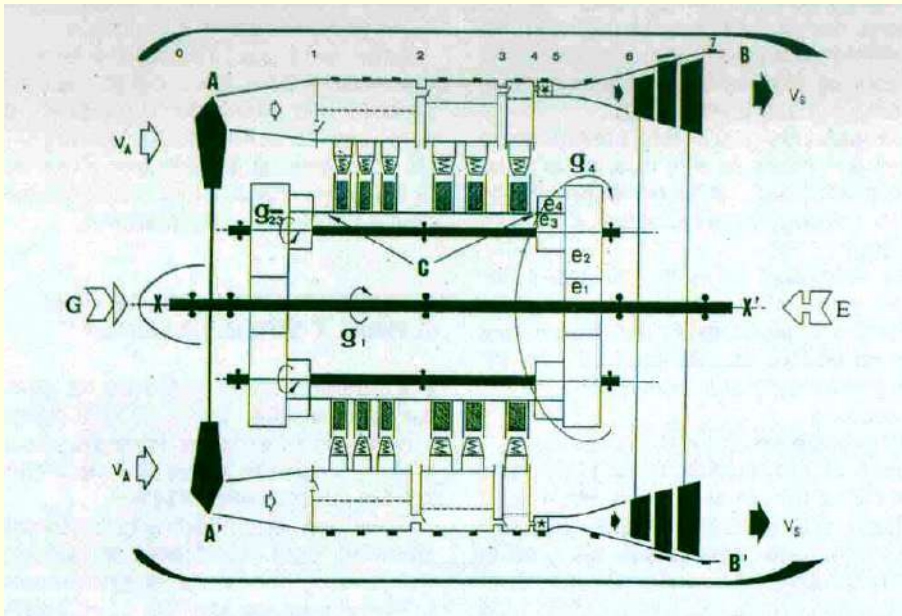
En 1930 crea su propia editorial, a la que dio el nombre de Mogreb, o Magreb, en clara referencia a sus estancias en Marruecos, y publica su segunda obra: "A ojo de avión. Historia biográfica de Nova-Aquillae". Es una novela corta, muy difícil de leer, en la que a base de pensamientos cortos se refleja la filosofía de Leret, una buena descripción de lo que El Caballero del Azul se encuentra en la vida.

Virgilio Leret también mostraba unas enormes ganas de seguir aprendiendo, por lo que entre 1924 y 1929 cursó, por correspondencia, los estudios superiores de Ingeniero Mecánico Electricista. Se matriculó en la Internacional Institución Electrotécnica de Barcelona, consiguiendo una calificación de 21 sobre 25, sobresaliente. Los saberes conseguidos, especialmente en mecánica, le proporcionaron la formación necesaria para desarrollar para el invento del motor de reacción²⁵.

DESCENSO Y APROXIMACIÓN

Tras acabar sus estudios de Ingeniería, Virgilio Leret comprendió que el futuro de la aviación pasaba por desarrollar otro tipo de propulsor. Los alimentados con hélices no daban más de sí, ya que no era posible aumentar su potencia ni ganar velocidad. Lo que proponía era implantar un sistema en el que en el aire que recibía el avión en vuelo se utilizara para mover una turbina que tuviera menor peso que el motor de pistones, al tiempo que proporcionara mayor velocidad al aparato al trabajar con energía con menos rozamiento. Podrían elevarse más y desplazarse más rápido²⁶: *"Junkers, Fokker, Dornier, Breguet, Sikeskis, etc, arman centauros de duroaluminio que asombran continuamente, pero estos aviones gigantes, se ven constreñidos a ser arrastrados por motores y potencias que no cuadran con su gigantéz"*²⁷.

La documentación técnica que presentó para conseguir el registro del mototurbocompresor constaba de 66 páginas que incluían los cálculos numéricos realizados con su formulación matemática, además de seis grandes planos. El dossier se dividía en 14 fases: 1/ Memoria; 2/ Fundamento teórico; 3/ Cálculo de las compresiones sucesivas; 4/ Pérdida de calor; 5/ Rendimiento de compresión; 6/ Derrame a la atmósfera; 7/ Trabajo del derrame; 8/ Cálculo de los trabajos de compresión; 9/ Regulación; 10/ Trasvase del aire comprimido; 11/ Turbina; 12/ Cálculo de los engranajes, 13/ Engranaje del 2º rodete; 14/ Montaje del Mototurbocompresor (culata, batería de compresión, turbina y turbocompresor, rotor)²⁹.



Planos del Mototurbocompresor a reacción continua de Virgilio Leret realizados por el ingeniero aeronáutico Martín Cuesta Álvarez, teniendo presente la descripción del dossier elaborado para obtener la patente (publicado en la revista Aeroplano nº20, año 2002, página 44).

Leret terminó el invento en la prisión militar de El Hacho, en Ceuta, y lo denominó **Mototurbocompresor de reacción continua**. Solo un mes después de abandonar su cautiverio, el 29 de marzo de 1935, presentó en el Registro de la Propiedad Industrial de Madrid la solicitud de patente su invento. La fecha que consta en el proyecto es enero del mismo año y aunque la concesión estaba prevista para el 12 de junio, se retrasó hasta el 2 de julio porque le instaron a realizar unas correcciones²⁸.

Su esposa, siempre pendiente de sus trabajos, indica que *"en sus estudios y meditaciones llegó a concebir la creación de un motor de aviación que estaba destinado a revolucionar por completo las alas del mundo. Labor de largos años de su existir. Meses antes de que estallara la guerra de España, tuvo audiencia con el presidente de la República, Manuel Azaña³⁰, y el ministro de Aeronáutica, a quienes expuso el resultado de sus experiencias y estudios. Los planos y memoria del*

mototurbocompresor de reacción continua, así llamó a su invento, fueron estudiados por una comisión de ingenieros aeronáuticos españoles. El resultado, plausible; consideraron magnífico el invento. Un mes antes de que estallara la guerra en España se comenzó a construir el modelo para probarlo en los talleres aeronáuticos de Madrid, de la Hispano-Suiza. Requería tiempo su construcción y consideraron que, para el próximo mes de septiembre de aquel año, se harían las primeras pruebas en el aire”³¹. No obstante, los trágicos acontecimientos ocurridos en Melilla el 17 de julio de 1936, en el inicio de la Guerra Civil, impidieron el desarrollo del propulsor. Según el ingeniero aeronáutico Martín Cuesta que examinó el motor de Leret en 2002, el invento era “verdaderamente ingenioso y viable”³².

ATERRIAJE

Pese a que el 29 de abril de 1936 Virgilio Leret ya había sido nombrado Profesor de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos y Jefe de Mecánicos del aeródromo con el fin de que pudiera supervisar la construcción de su motor a reacción, no existe una razón entendible para que volviera a la base de hidroaviones de El Atalayón en Melilla, ahora como Jefe de las Fuerzas Aéreas de África Zona Oriental. El destino en Melilla solo era para tres meses, supuestamente como descanso veraniego para que pudiera recobrar fuerzas de cara a empezar a construir el Mototurbocompresor en Madrid a partir de septiembre.



Base de hidroaviones de El Atalayón en melilla.

El cuartel de hidros que mandaba Leret fue atacado el 17 de julio de 1936 por tropas del 2º Escuadrón del Tabor de Caballería de Regulares al mando al mando del capitán Alfredo Capitán Reina. “El 17 a las



El capitán Virgilio Leret Ruiz.

17” era la contraseña adoptada por los sublevados para comenzar la insurrección en tierras africanas. La realidad es fue necesario adelantarla dos horas, ya que fue detectado un reparto de armas entre los conspiradores. Tras un intenso tiroteo en el que fallecieron dos atacantes, otras fuentes hablan de 15 o de 17, Virgilio Leret decidió rendir a su guarnición cuando sus hombres se vieron superados por la escasez de munición.

A la hora de entregarse, Leret salió del acantonamiento solo, y pidió a los mandos de los sublevados que exoneraran de responsabilidad al resto de oficiales ya que, como militar de mayor rango, él ostentaba la jefatura de la base.

Aunque oficialmente fue encarcelado en el fuerte de Rostrogordo y fusilado el 23 de julio, la realidad es que fue ejecutado de madrugada, la misma noche del 17 al 18 de julio, junto a los alféreces Armando González Corral y Luis Calvo Calavia: “El capitán Leret fue pasado por las armas al amanecer del 18 de julio, semidesnudo y con un brazo roto (...) Fueron enterrados en la fosa común...”³³. Para colmo de crueldad, la guerra tiene estas cosas, obligaron a los propias milicias a las órdenes de Leret a disparar contra él, a ser sus verdugos: “¡Hemos matado al capitán Leret! [llegó a comentar uno de los soldados]. Mi padre fue fusilado por sus propios soldados. Los rebeldes les habían obligado a

hacerlo como una forma de sembrar el terror"³⁴. Dispararon, y Virgilio Leret se convertía en el primer ajusticiado de la Guerra Civil. Cuentan los testigos que el responsable de darle el tiro de gracia le susurró al oído: "No te mato yo, ¡son ellos!"³⁵

RODADURA

La mujer y las hijas de Virgilio Leret también se encontraban en El Atalayón, en una barcaza de dragado anclada frente a la base, alejadas de la zona del tiroteo. Cinco días de la muerte de su marido, el 22 de julio, Carlota O'Neill es detenida y separada de Lotti y Mariela. Juzgada por un tribunal militar por "ser mala, un elemento muy peligroso que hay que eliminar, por fomentar la anarquía, por no tener más ambición que el lujo, por el influjo en las ideas que profesaba sobre su marido, por ser peligrosa para sus hijos, roja y atea..."³⁶, fue condenada a seis años de prisión de los que cumplió cinco. Al apresarla le permitieron conservar una de las maletas que tenían en la draga. Casualmente pertenecía a Virgilio y contenía los planos del **Mototurbocompresor**. Ayudada por una compañera llamada Ana Vázquez, consiguió enviarlos fuera de la penitenciaría escondidos entre ropa sucia, para ser ocultados bajo unas losas del suelo en el domicilio de la familia de otra reclusa.

Conseguida la libertad provisional, Carlota



Virgilio Leret con mujer Carlota y sus hijas Mariela y Lotti en Nador (1936).

entregó una copia de los planos y la memoria que los describía al comandante James Dickson, agregado aéreo del Reino Unido en Madrid, con la esperanza de que el trabajo de Virgilio Leret ayudara a los aliados a vencer a Hitler en la Segunda Guerra Mundial. Jamás se llegó a conocer qué pasó con ellos y gobierno británico

tampoco ha dado explicaciones, pero el Termorreactor que diseñó el ingeniero inglés Frank Whittle y que fue probado en un caza en 1941, presenta enormes similitudes con el invento de Leret. Al mismo tiempo, en la Alemania nazi, Hans von O'Hain estaba desarrollando otra unidad de propulsión semejante que se colocó por primera vez en un avión Heinkel He 178. Leret, Whittle y O'Hain son considerados los padres del motor a reacción, pero en 1910 el ingeniero rumano Henri Coanda ya había presentado un prototipo experimental en Segunda Exhibición Aeronáutica Internacional, el actual Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio de París-Le Bourget.

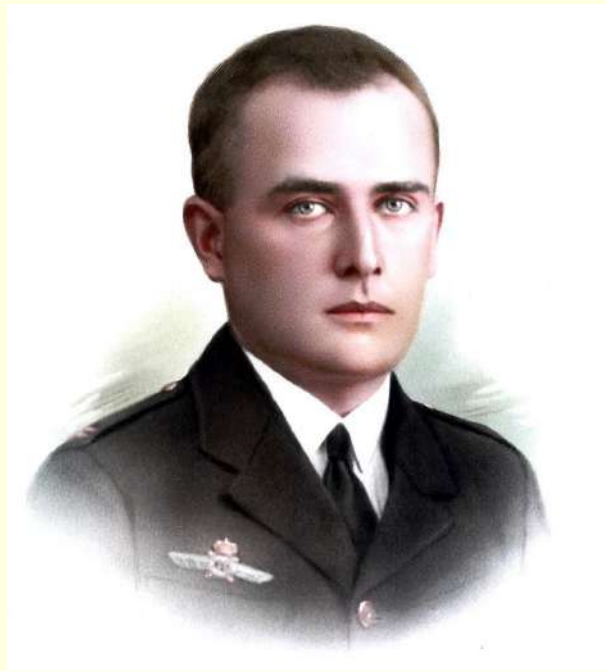
Tarde, como casi siempre, se ha reconocido la importancia del invento de Virgilio Leret Ruiz. Por un lado, el 18 de marzo de 2011 se estrenó un documental titulado "Virgilio Leret, El Caballero del Azul"³⁷ producido por ETB con la colaboración de la UPNA, y en 2014 el Museo del Aire de Madrid³⁸ puso su nombre a una sala del hangar 2 en la que se muestra una maqueta de 2675 piezas explicando el funcionamiento del motor.

Por último, en el año 2008, ante la que era inminente apertura de una nueva terminal en el aeródromo de Melilla, una plataforma integrada por organizaciones sindicales y particulares reivindicó al Ministerio de Fomento que las instalaciones llevaran el nombre de Virgilio Leret³⁹. Sin embargo, una parte de sus descendientes se opuso ya que deseaban que su crédito no se utilizara en aeropuertos de gestión privada⁴⁰.

Mototurbocompresor de reacción continua de Virgilio Leret en el Museo del Aire de Madrid.



Mototurbocompresor de reacción continua de Virgilio Leret en el Museo del Aire de Madrid.



NOTAS

1/ Antonio Cruz González. Virgilio Leret. Una vida al servicio de la República. Barcelona, El Viejo Topo. 2012.

2/ El consejo de guerra contra Carlota O'Neill se celebró el 13 de diciembre de 1937.

3/ Carlota O'Neill, Una mujer en la guerra de España, Madrid, Oberon Grupo Anaya, 2003, página 157.

4/ Carlota O'Neill, Los muertos también hablan, Oberon Grupo Anaya, 2003, página 294.

5/ Carlota O'Neill, Una mujer en la guerra de España, Madrid, Oberon Grupo Anaya, 2003, páginas 58 y 59.

6/ El 8 de julio de 1920 termina sus estudios y se gradúa como alférez. Su primer destino es el Regimiento de Infantería del Serrallo 69 en Ceuta, al que se incorpora el 20 de agosto.

7/ Pequeña fortificación de madera protegida con sacos terreros que se puede desarmar y transportar para volverla a armar en otro lugar.

8/ Virgilio Leret sufrió el primer ataque de paludismo el 17 de octubre de 1924.

9/ El 16 de junio de 1926 Leret es nombrado observador de aeroplano con antigüedad del 24 de mayo. El 9 de octubre de 1927 obtiene el título de piloto civil de aeroplano. El 21 de noviembre de 1927 es certificado como piloto militar de 1ª categoría.

10/ Xauen fue tomada en la Guerra de

Marruecos el 14 de octubre de 1920.

11/ El desembarco de Alhucemas, en la Guerra del Rif, tuvo lugar el 8 de septiembre de 1925. Es considerado el primer desembarco con apoyo aéreo de la historia.

12/ Abd el-Krim (Axdir, 1882 -El Cairo, 1963). Fue el líder militar que encabezó la resistencia contra la administración colonial española durante la denominada Guerra del Rif.

13/ Cabila: "unidad homogénea e independiente política y socialmente que ocupa una zona determinada" (David Montgomery Hart, antropólogo). Durante el protectorado español de Marruecos constituían la base de la organización político-administrativa y estaban gobernadas por un caíd (gobernador o juez).

14/ Otras fuentes indican que el avión fue derribado, era el 19 de octubre de 1926.

15/ Las medallas con distintivo rojo se entregaban por acciones realizadas en operaciones de guerra.

16/ M. Cuesta y E. Caballero, Virgilio Leret, su vida militar, en Aeroplano 20 (2002), páginas 41 y 42.

17/ El 15 de diciembre de 1930. Unos días antes hubo otra intentona en Jaca.

18/ La prisión de San Francisco se encontraba junto a la basílica de San Francisco el Grande en Madrid y fue derribada en 1961.

