

DOSIER DE PRENSA



Título: *Vuelo 19*

Autor: José Antonio Ponsetti

Fecha de publicación: 11 de abril

Páginas: 512

PVP: 17,90 euros

Disponibile
en **ebook**

Síguenos en:

www.facebook.com/megustaleerEs

twitter.com/sumadeletras

[megustaleer](https://www.instagram.com/megustaleer)

www.megustaleer.com

El 5 de diciembre de 1945, una sencilla misión de entrenamiento derivó en tragedia (desaparecieron 6 aviones y sus 27 tripulantes) y se convirtió en un misterio que continúa sin resolver, contribuyendo a cimentar la leyenda de lo que unos años después empezaría a ser llamado Triángulo de las Bermudas.

Una de las voces más reconocidas de la SER, José Antonio Ponseti, debuta como novelista con una magnífica, realista y profusamente documentada reconstrucción de los hechos, descubriendo aspectos y detalles poco o nada conocidos, intentando encontrar las respuestas que, todavía hoy en día, la Marina afirma no poder dar por falta de datos.

LA OBRA

«Te han informado mal sobre mí. Estoy muy vivo».

El 26 de diciembre de 1945, el cabo de los marines Joseph Paonessa recibe un telegrama con ese escueto texto firmado por «Georgie». Ese es el modo en que su madre, solo ella, llamaba a su hermano George, sargento de marines, por lo que, teniendo en cuenta que falleció hace unos años, eso significa que el mensaje lo envía realmente su hermano, algo que no resultaría extraño de no ser porque «desapareció del mapa, se esfumó, se lo tragó la tierra o el mar» veintiún días antes cuando participaba como operador de radio en el ya en ese momento tristemente conocido Vuelo 19.



El 5 de diciembre de 1945 ha pasado a la historia por ser el día en que un total de seis aviones y veintisiete personas desaparecieron cuando sobrevolaban el Atlántico (en la zona que a partir de la siguiente década sería conocida como el Triángulo de las Bermudas). Cinco aviones TBM Avenger con catorce tripulantes despegaron de la base de Fort Lauderdale para llevar a cabo una sencilla misión de entrenamiento de la que no regresaron. Durante el operativo desplegado para intentar su localización y rescate, uno de los aviones participantes en el mismo también desapareció, elevándose la cifra total de desaparecidos a veintisiete.

Joseph pone en conocimiento del capitán Burch, que estaba de permiso cazando patos y no supo nada de lo sucedido hasta media mañana del día si-

guiente, el mensaje recibido y lo que parece revelar: hay un superviviente... ahora solo queda encontrarle porque, a pesar de haber dado señales de vida, no dice dónde está ni hacia dónde se dirige.

José Antonio Ponseti, manejando una exhaustiva documentación, reconstruye el vuelo, así como el enorme despliegue llevado a cabo para encontrar los aparatos y, sobre todo, los tripulantes desaparecidos, con enormes verosimilitud y viveza, rellenando los agujeros de una historia que nunca se ha podido contar completa por razones obvias. Un cúmulo de circunstancias adversas y fatalidades de diverso signo (humanas, mecánicas y climatológicas) convirtió un mero ejercicio de rutina en una catástrofe que ha provocado especulaciones de todo tipo e incluso ha inspirado a cineastas como Steven Spielberg.

UN HECHO REAL

Proporcionar datos sobre los sucesos que inspiran *Vuelo 19* supondría anticipar algunas de las sorpresas que esconde la narración (aunque también las hay para quien conozca el asunto, a no ser que lo haya investigado con el mismo interés y similar meticulosidad que Ponseti), por lo que será mejor recurrir a lo que cuenta el propio autor, solo para contextualizar los acontecimientos que se recogen en sus páginas y que son la médula de esta absorbente novela:

«El teniente William Stoll estaba terminando sus últimas explicaciones antes de salir con su grupo de estudiantes del Vuelo 18. La hora prevista era las 13.45, aunque realmente esa era la hora asignada al Vuelo 19, pero seguían los retrasos esa mañana debido al tiempo inestable y a las pocas ganas de Taylor. Unas nubes negras se desplazaban hacia el norte de la base, en esa zona llovía, el viento parecía ir en aumento y podía complicar los últimos ejercicios del día. Sin embargo, la previsión del tiempo que llegaba de los británicos de la RAF, desde Windsor Field en la

isla de New Providence, en plenas Bahamas, no parecía tan mala. El problema era que más al norte de las Bahamas no había ninguna estación y no se sabía qué fenómenos atmosféricos podían encontrar hacia el este».

«En la primera parte [del ejercicio] volarían 56 millas hasta Hen and Chickens, un pequeño islote cerca de Bimini, en el lado más occidental de las Bahamas, para realizar prácticas de bombardeo de unos veinte minutos de duración; continuarían otras 67 millas tomando como referencia Great Cayo Stirrup. La segunda manga tendría 73 millas y se pasaría sobre Gran Bahama hasta Great Cayo Sale, posteriormente un nuevo giro a la izquierda y desde ese punto 120 millas más, y una hora aproximadamente hasta la base. Quizá llegarían algo al norte, en Florida, y deberían tomar rumbo sur siguiendo la costa. Básicamente, y explicado de forma sencilla, se trataba de volar hacia el este para girar hacia el noreste y dar el último giro hacia el oeste hasta Fort Lauderdale, un triángulo».

«En la base de Banana River, la jornada siempre comenzaba con intensidad. Banana River era un pedazo de tierra rodeado de agua, a su derecha estaba el océano y en el lado izquierdo, la desembocadura del río. Miraras hacia donde miraras era un hervidero de gente. En los comedores se servían desayunos a los rezagados y en los hangares los mecánicos reparaban y preparaban aviones con los que se iba a volar durante la jornada. La misma actividad se vivía en el agua, los marineros trabajaban en los hidroaviones y los barcos... Más de tres mil personas en turnos de veinticuatro horas, y al mando de todos ellos estaba el comandante Robert D. Cox. Serio, eficaz y de trato directo con sus hombres, se le veía a menudo caminando por la base charlando con los mecánicos y los marineros (...).

La historia de la base había comenzado a finales de 1938 cuando el Gobierno norteamericano decidió invertir más de trescientos millones de dólares para crear uno de los puntos estratégicos más importantes en el este... Todo este arsenal se construyó pensando en la amenaza nazi, que ya andaba llamando a la puerta, ya había aires de guerra en Europa. La idea era crear un refugio para destructores, submari-

nos y aviones justo al sur de Cocoa Beach, entre el Atlántico y el trozo en forma de plátano que tenía el río Banana en su parte final (...).

Aprendieron a ser efectivos en las misiones de vigilancia y rescate. Algo que no habían logrado en los primeros seis meses de guerra, cuando el enemigo llegó a hundir en toda esa zona supuestamente protegida casi a cuatrocientos barcos, muriendo más de cinco mil marineros. La presión de Washington era enorme, pero a pesar de ello no cundió el desánimo; al contrario, la efectividad del enemigo provocó que poco a poco se fueran mejorando las operaciones, en muchos casos gracias al PBM Mariner, un monstruo que podía volar más de doce horas y que olía constantemente a combustible; muchos de los muchachos que volaban en él le llamaban el depósito con alas. Se utilizaba para la vigilancia de todos los barcos que entraban y salían del país, pero para muchos era el ángel de la guarda, sobre todo si había problemas o si se quedaban tirados, eran los encargados del rescate. Al terminar el conflicto armado todas las misiones pasaron a ser de entrenamiento y rescate».

UN HECHO REAL

«Al teniente Taylor le quedaban solo dos vuelos antes del siguiente permiso y esta vez pasaría la Navidad en familia. Pero Taylor no estaba bien, algo le atormentaba por dentro, la vida se le hacía cuesta arriba con todos los recuerdos, las malas noches y las pesadillas que le acompañaban desde que había entrado en combate. Hasta entonces su carácter frío y serio le había ayudado a disimular su lucha interior. En ninguna revisión médica habían detectado su tormento existencial: le pesaba la vida.

El Vuelo 19 al completo estaba esperando a su instructor de esa mañana, pero hasta el momento no había noticias de Taylor. De los cuatro pilotos, tres —Powers, Gerber y Stivers— eran marines, y Bossi, el más joven y con menos horas de vuelo, formaba parte de la Marina igual que Taylor. El resto de hombres, nueve entre operadores de radio y arti-

lleros, estaban fuera fumando y charlando animadamente; solo faltaba Kosnar, finalmente no le habían autorizado a volar por la sinusitis».

«El teniente William Stoll estaba terminando sus últimas explicaciones antes de salir con su grupo de estudiantes del Vuelo 18. La hora prevista era las 13.45, aunque realmente esa era la hora asignada al Vuelo 19, pero seguían los retrasos esa mañana debido al tiempo inestable y a las pocas ganas de Taylor. Unas nubes negras se desplazaban hacia el norte de la base, en esa zona llovía, el viento parecía ir en aumento y podía complicar los últimos ejercicios del día. Sin embargo, la previsión del tiempo que llegaba de los británicos de la RAF, desde Windsor Field en la isla de New Providence, en plenas Bahamas, no parecía tan mala. El problema era que

más al norte de las Bahamas no había ninguna estación y no se sabía qué fenómenos atmosféricos podían encontrar hacia el este».

«Cox se dirigió a sus estudiantes.

—Está bien, señores, ya lo han oído, se terminó la fiesta, regresen a la base y mañana repasaremos todo lo que ha sucedido hoy en el ejercicio.

La orden fue obedecida de inmediato, uno tras otro los aviones de los novatos aterrizaron en Fort Lauderdale mientras el teniente seguía volando. Miró al horizonte y vio al norte cómo las nubes estaban muy cerca y con ellas la tormenta, la podía sentir dentro del avión con la carlinga medio abierta, el aire olía a humedad y a lluvia. Tenía combustible de sobra para seguir un buen rato en el cielo. Tomó la decisión de no alejarse mucho de la costa para mantener la referencia visual, apretó con fuerza la palanca de vuelo y el Avenger giró 50 grados dirección sureste. Y fue en ese instante cuando de nuevo escuchó a Taylor.

—No sé dónde estamos ni cuándo nos hemos salido de la ruta...».

«Desde las siete de la noche se había dejado de escuchar al Vuelo 19, ninguna frecuencia, nadie conseguía contactar con ellos, las últimas palabras habían sido las de Bossi en el FT 3 hablando con Taylor. Miami tenía la firme intención de lograr comunicarse creando un mensaje en un bucle sin fin que cada quince segundos se repetía machaconamente: «FT 28, aquí Miami, ¿nos recibe?, cambio; FT 28, aquí Miami, ¿nos recibe?, cambio». Una y otra vez se repetía el mensaje, pero no encontraba respuesta.

El portaaviones Solomons, dos destructores y las lanchas de los guardacostas se encontraban en la zona que había estado sobrevolando el Training 32, el último punto conocido donde se había localizado al 19 antes de las seis de la tarde.

En las Bahamas los aviones de la RAF y de la Marina británica estaban movilizados tratando de rastrear alguna señal».

«La orden inicial era clara, intentar interceptar al Vuelo 19 en el radar y encender todas las luces de todas las pistas de aterrizaje en cuanto comenzara a llover. La tormenta y la puesta de sol complicarían mucho la situación del Vuelo 19 si no conseguían aterrizar en los próximos sesenta minutos.

Pero había un par de problemas con el radar. Las estaciones de larga distancia habían sido desmanteladas una tras otra una vez terminada la guerra. Ninguna de las bases aeronavales a lo largo de la costa de Florida podría interceptar el Vuelo 19, salvo que estuvieran muy cerca. El segundo problema se llamaba IFF, una señal que enviaban los aviones y los ayudaba a ser identificados en el radar. Durante la guerra los pilotos lo apagaban para no ser descubiertos por el enemigo y lo conectaban cuando estaban cerca de la base; meses después era parte de la rutina, un simple acto reflejo, y, por eso, seguían haciendo lo mismo, apagarlo».

—¿Cree que alguna de las tripulaciones del Vuelo 19 habrán llegado a tierra, Sorenson? ¿Quizá los que volaban hacia el oeste?

Sorenson pensó que era muy probable y que podría estar en lo cierto, pero quiso compartir con su superior todas las inquietudes que se agolpaban a un ritmo frenético en su cabeza.

—Pero tengo algunas dudas, señor.

—¿Como cuáles?

—Muy bien, supongamos que sí, que alguno de los aviones logró evitar caer en el mar y llegar a tierra... Primera duda, ¿por qué no se comunicaron?; segunda duda, estaban todas las luces de todas las pistas de aterrizaje encendidas, aunque estuviesen muy al norte, había muchas luces; y tercera duda, habrían escuchado a las bases que estaban emitiendo mensajes en su frecuencia al llegar a la costa; ah, y cuarta y última, los radares nunca los localizaron, creo que alguno los habría tenido que localizar».

«El autobús seguía cruzando Mississippi con un hombre a bordo que no quería vivir, que acababa de entender que estaba huyendo de él mismo, de su

vida, que no quería ser más George Paonessa, que le daba igual ser condenado por desertor o por amotinarse, pero que por encima de todas las cosas no podía enfrentarse a las familias de sus amigos, de Thompson, de Stivers, de Gallivan o de Gerber; no podía ver a Joan, la esposa de Powers, ni a su hijita y decirles a todos que él había sobrevivido por una gracia del destino y que los demás habían muerto. Tenía que huir y desaparecer para siempre, esa sería su condena: seguir vivo, pero a qué precio. Mientras continuaba recordando, algo en lo más profundo de George Paonessa se rompió para siempre».

«La mañana del 26, día de San Esteban, era fría y gris en la ciudad de Washington, los barracones de los marines estaban al sureste. La mayoría de los muchachos fumaban como carreteros, jugaban a las cartas y escribían a sus novias para comprobar si aún los esperaban. Mataban las horas y el aburrimiento en ese lugar, todos ansiosos por volver a la vida civil. Muchos de ellos habían combatido en el Pacífico. Ya eran veteranos, lo serían para siempre. Querían olvidar y empezar de nuevo, pero los días pasaban demasiado despacio y todavía sentían en la garganta el sabor amargo de lo que les había to-

cado vivir. Demasiada muerte, demasiado miedo, demasiado ruido para el enorme vacío que sentían. Y ahora tocaba esperar.

En la guerra todo iba demasiado rápido, cada minuto podía ser el último en una trinchera, en un avión, en el mar... Y ahora, ahora los tenían esperando, esperando para nada, consumiendo horas, días, semanas... Solo querían que los dejaran salir de ese maldito compromiso con el Ejército. Estados Unidos no sabía qué hacer con toda esa gente, tantas tropas repartidas por medio mundo que solo pensaban en volver a casa.

Joseph Paonessa era uno de esos chicos, cabo en los marines. Su familia estaba entre las afortunadas, pues todos sus hermanos habían luchado en la guerra y ninguno de ellos había muerto, pero su infierno particular tenía fecha, el 5 de diciembre. Esa mañana su hermano George Paonessa salió junto a otros catorce hombres en un vuelo de entrenamiento frente a las costas de Florida. Ese era el Vuelo 19. Desapareció del mapa, se esfumó, se lo tragó la tierra o el mar, quién sabe... Pero el Vuelo 19 nunca volvió a su base. Veintiún días sin noticias, esperando».

EL AUTOR

José Antonio Ponseti inició su carrera en el programa *Día de domingo* (RNE) y ha colaborado en *La Vanguardia*, *Avui*, *Diario AS* y *Mundo Deportivo* en España. Durante diez años ha sido redactor de Canal Plus. En Caracol Radio fue director de programación y dirigió y presentó el programa *Efectos Secundarios*, dirigiendo asimismo en la Cadena SER el programa *SER Aventureros* y colaborando en la Primera Hora de los sábados de *Carrusel Deportivo*. Ha sido copresentador junto a Manu Carreño de *Carrusel Deportivo*. De igual modo, fue copresentador, junto a Santi Cañizares, del mítico programa de Canal Plus *El Día Después*. Presenta junto con Cañizares, Luis Moya, Fernando Albes y varios invitados el programa *De Rally*. *Vuelo 19* es su primera novela.

