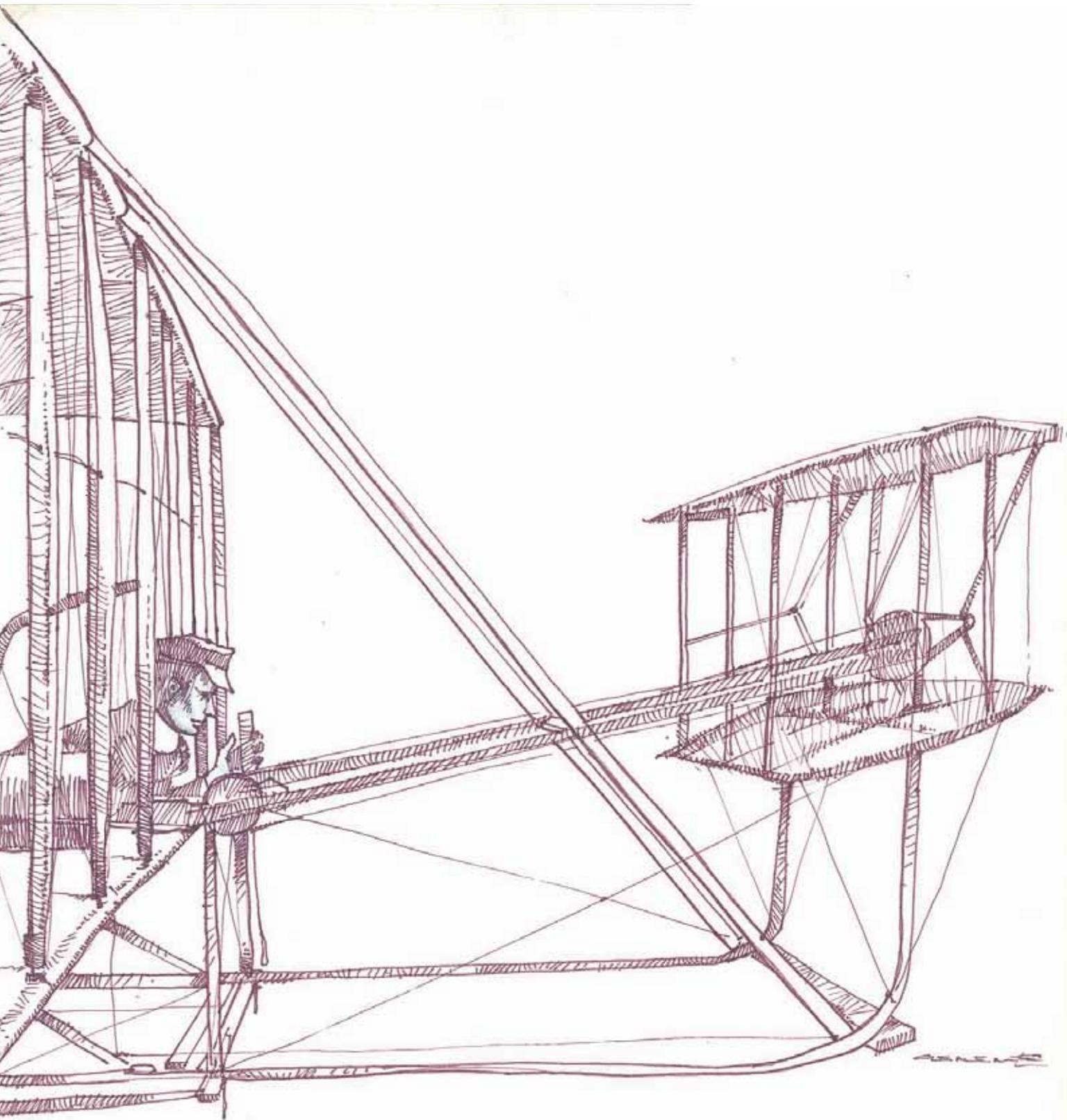


AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2006. Nº 24



Los Hispano-Nieuport 52 en la Guerra Civil española
La mujer española en la Aviación
Los Gurripatos. Escuela de Especialistas de Málaga





3 PRESENTACIÓN

AERÓDROMOS MURCIANOS: ALCANTARILLA Y LA AVIACIÓN. Por Ángel García García. **4**

14 ANTONIO GUDÍN EN LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA. Por Enrique Gudín de Lama.

VUELO SEVILLA-BATA: UNA NOCHEBUENA EN EL AIRE. Por Emiio Herrera Alonso. **32**

38 EL HISPANO-NIEUPORT 52 EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA. Por Lluís Corominas.

AVIADORES ESPAÑOLES EN LA UNIÓN SOVIÉTICA. Por Rafael de Madariaga. **56**

77 ROBERT CASTELLO EN SU CENTENARIO. Por Julián Oller.

CENTENARIO DE ÁNGEL SALAS LARRAZÁBAL. Por Mary y Jesús Salas Larrazábal. **88**

95 LA ESCUADRILLA 89/401 DE GUINEA ECUATORIAL. Por José Carlos García-Verdugo.

LOS GURRIPATOS. ESCUELA DE ESPECIALISTAS DE MÁLAGA. Por José Parejo Linares. **103**

114 UN TEJANO CON INNEGABLE "PERSONALIDAD": EL NORTH AMERICAN T-6. Por José Luis González Serrano.

LA MUJER PILOTO EN LA AVIACIÓN ESPAÑOLA. Por Cecilio Yusta Viñas. **136**

AERODPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Edita



Dirección y Redacción: IHCA – Princesa, 88 bis – 28008 MADRID – ESPAÑA

Teléfono: 91 550 39 10

Depósito Legal: M.20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-06-066-0 (en papel) / 076-06-067-6 (en línea)

Impresión: Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (CECAF)

Suscripción: 7,21 euros; Número suelto: 9,62 euros; Extranjero: 9,62 euros, más gastos de envío

NORMAS DE COLABORACION

A fin de facilitar la labor de la redacción, toda persona que lo desee puede colaborar con la Revista Aeroplano, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la historia de la Aeronáutica Aviación o Aeroestación Española.
2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con el estilo adecuado dado el carácter de la publicación.
3. Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar su revisión. Las correcciones serán efectuadas por la redacción o por correctores profesionales. La redacción introducirá el mínimo de modificaciones que se consideren necesarias a fin de mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la revista.
4. La extensión no podrá superar los 20 folios Din-A4, a dos espacios y por una sola cara.
5. Los trabajos se presentarán en disquetes Macintosh o MS-DOS en cualquiera de los programas: Word Perfect o Microsoft Word.
6. Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de una cierta calidad. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán perfectamente en papel vegetal, convenientemente rotuladas. Todas irán numeradas y llevarán el correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará en el margen del texto el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo SHYCEA, respetando los posibles derechos de autor.
7. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.
8. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.
9. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono, y si es militar, su empleo, situación y destino.
10. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de los autores.
11. Las colaboraciones se enviarán a la Redacción de la Revista Aeroplano, c/ Princesa 88 bis, 28008 Madrid.

Dirección: **José de Aza Díaz**
Coordinación: **Antonio Rodríguez Villena**
Redacción y Diseño: **Antonio Alonso, Juan Medina, Maite Dáneo.**
Portada e ilustraciones: **José F. Clemente Esquerdo.**

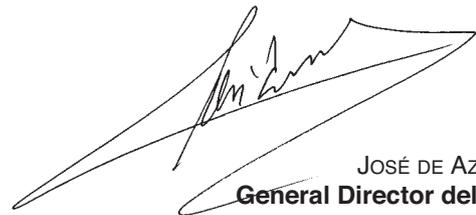
El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas agradece su colaboración a todas aquellas personas que han cedido desinteresadamente fotografías para la elaboración de los artículos que se recogen en este número de AEROPLANO.

PRESENTACIÓN

El presente número 24 de AEROPLANO correspondiente, con su frecuencia anual, al año 2006, nace con el fiel objetivo de ofrecer a nuestros lectores una variada gama de trabajos sobre la historia de nuestra Aviación, con artículos tan interesantes como los que investigan los inicios de la Aviación Española, o los que nos relatan su presencia en la antigua colonia de Guinea Ecuatorial, o bien nos dan a conocer el origen y los episodios más relevantes de aviones tan emblemáticos como los Hispano-Nieuport 52 y el North American T-6; así mismo es digno de resaltar, por su importancia y novedad, el excelente trabajo que publicamos en este número sobre el papel que la mujer ha jugado en la historia de la Aviación Española. Todos ellos vienen a dejar constancia del rigor histórico y solvencia de sus autores, consiguiendo que este vigésimo cuarto AEROPLANO, haga honor al prestigio alcanzado por los números anteriores.

Por otra parte, y al cumplirse en este año de 2006 el centenario del primer vuelo en Europa de un aeroplano con motor, realizado por el ilustre aeronauta brasileño Alberto Santos-Dumont a bordo de su avión el Santos-Dumont 14-bis, el día 23 de octubre de 1906 en el campo parisino de la Bagatelle; y de que, así mismo, se cumple en este año el centenario de la muerte de otro ilustre insigne aeronauta, la del español Jesús Fernández Duro, contemporáneo y rival deportivo en el campo de la aerostación de Santos-Dumont, fundador del Real Aeroclub de España, primer aerostero en sobrevolar en globo los Pirineos y precursor de la Aviación Española, a quien sorprendió la muerte el 9 de agosto de 1906, con tan solo 28 años de edad, en su mejor momento aeronáutico y cuando se disponía a probar, en los alrededores de San Juan de Luz, un aeroplano a motor que le estaban construyendo en París los ingenieros franceses Maurice Mallet y Víctor Tatin, truncándose así la oportunidad de disputar a Santos-Dumont el honor de ser el primero en Europa de volar en “un mas pesado que el aire”. Por todo ello, no queremos dejar pasar estas efemérides aeronáuticas sin que AEROPLANO rinda, con admiración y orgullo, un recuerdo que recoja y resalte tan significativos aniversarios.

Únicamente nos queda por decir que, en beneficio de los lectores de Aeroplano, el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA) está abierto a toda clase de colaboraciones y sugerencias relacionadas con el objetivo principal de la Revista, la difusión de la historia de la Aviación Española. Antes de finalizar esta Presentación, aprovecho la oportunidad para agradecer el esfuerzo a los colaboradores y profesionales del IHCA que, desde sus puestos de trabajo, hacen posible que AEROPLANO sea editada y puesta al alcance de sus lectores. Así mismo merecen mención especial de agradecimiento AENA, BBVA, INDRA y EADS CASA, por su apoyo a la investigación y difusión de la Historia y Cultura Aeronáuticas Española que lleva a cabo este IHCA. Ya sólo nos queda desearos que disfrutéis con la lectura de este nuevo número de AEROPLANO.



JOSÉ DE AZA DIAZ
General Director del IHCA
Madrid, noviembre 2006

Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la aviación

ÁNGEL GARCIA GARCIA
Doctor en Historia moderna, contemporánea y de América

NECESIDAD DE LOS AERÓDROMOS

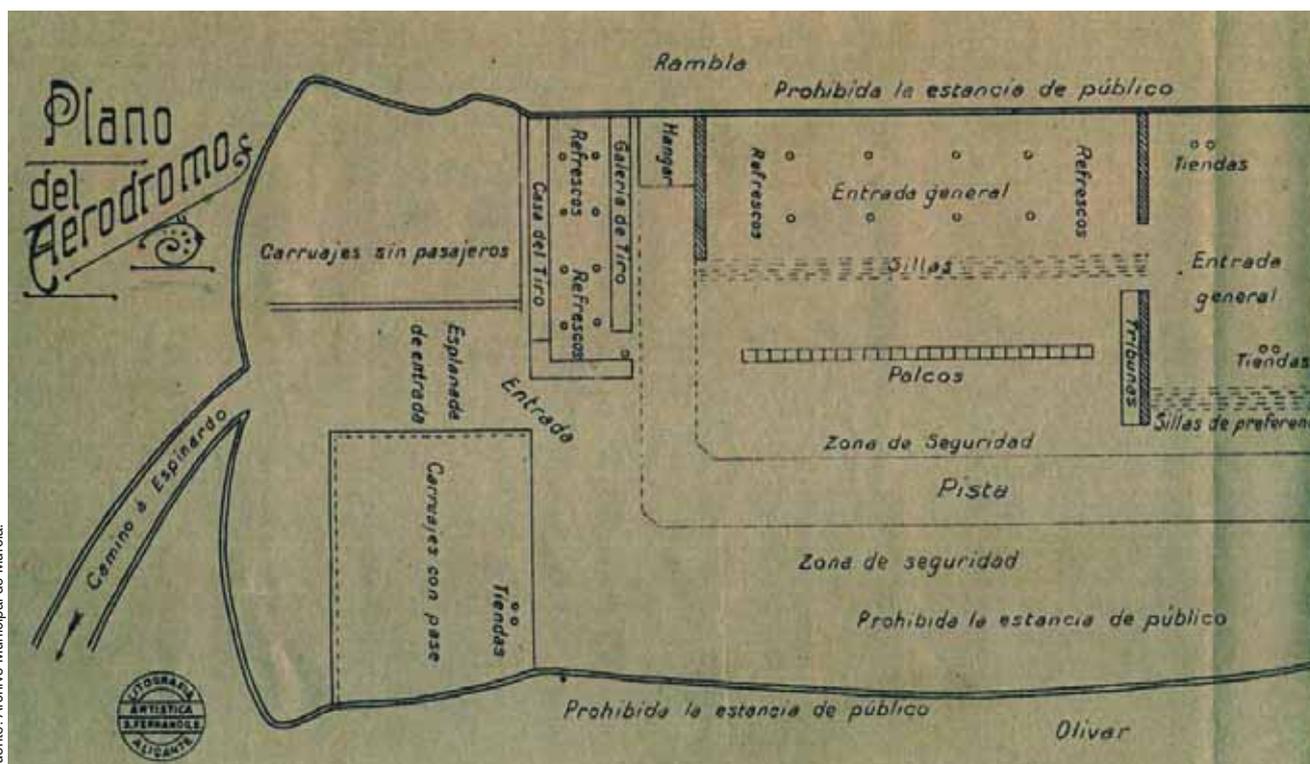
Desde 1885, fecha del nacimiento de la aerostación en el seno del Ejército español y embrión de la aviación militar no sólo ha transcurrido más de un siglo sino que muchos han sido los avatares que ha tenido que sortear para poder llegar donde hoy se encuentra la aviación española. El fenómeno que da origen en España a la aerostación no es exclusivo ni único en Europa, así como la razón del cómo y porqué de los aeródromos.

Una de las primeras necesidades de la actividad aérea es disponer de material y personal adecuado e instruido así como de instalaciones permanentes precisas que permitan no sólo su desarrollo sino también la experimentación. Los años finales de la primera década del siglo XX y los primeros de la siguiente, marcan no sólo la llegada del aeroplano a España sino también la búsqueda del primer emplazamiento permanente. La aviación llega a España el 11 de febrero de 1910, más concretamente a la ciudad de Barcelona de la mano del piloto francés Julien Mamet. Ese mismo año el Ejército español escoge una parcela en Cuatro Vientos para instalar su primer aeródromo.

¿Cómo se llega por lo tanto, a la necesidad de establecer bases permanentes?. La respuesta a esta cuestión debe buscarse en la "Ley de bases de reorganización del Ejército" promulgada por el ministro de la guerra, José Marina¹. En ella, después de enumerar cómo se estructura el Ejército español del momento, establece la organización de dos batallones de aerostación y la necesidad de dotarles de estabilidad. Estos batallones estaban encuadrados en el denominado ejército de primera línea. El Servicio de Aerostación militar en la hora de su nacimiento se instaló en Guadalajara y su primer jefe fue el coronel de ingenieros Pedro Vives y Vich.

La relación entre aerostación y aviación, elementos que componen la aeronáutica, y los ingenieros militares estuvo estrechamente ligada. Durante los primeros años la dependencia fue tal que incluso después de liberarse del monopolio que el cuerpo de ingenieros² ejercía sobre el medio aéreo continuará la dependencia. Prueba de ello es la asignación a

¹MARINA, JOSÉ, "Ley de bases de reorganización del Ejército", 29 junio, 1918, *Gaceta de Madrid*, núm. 181, 30 junio, 1918, tomo II, año CCLVII, pp. 823-841.



dicho cuerpo, exento de fuerzas aéreas, de la elección de los emplazamientos más idóneos y con mayores posibilidades para la instalación de las primeras bases aéreas permanentes². Más adelante y ya en el gobierno de Berenguer se observará la necesidad de disponer en la comisión que estudia la elección de nuevos aeródromos, fase previa a la construcción, de representantes del Servicio de Aeronáutica en la adquisición de los terrenos necesarios:

“Siendo frecuentes los casos que a la recepción y firmas de escritura de cesión de terrenos al ramo del Ejército para destinarlos a aeródromos, no asiste representación del Servicio de Aeronáutica Militar, es sumamente conveniente lo efectúe por la índole de la aplicación de los mencionados terrenos [...] las autoridades regionales soliciten, con la debida antelación, de este Ministerio sean designados los representantes del Servicio de Aeronáutica Militar que deban asistir a los mencionados actos”³.

Las óptimas condiciones meteorológicas y espacios abiertos disponibles que se disfrutaban en el entorno del mar Menor, serán la condición indispensable para que el sudeste peninsular sea objeto del establecimiento de las primeras escuelas de enseñanza de la aviación. Finalmente el desarrollo de la Guerra Civil española de 1936/39 y la condición de retaguardia de la provincia de Murcia determinaron al gobierno de la Segunda República la instalación de más de una decena de aeródromos.

En 1917 dan inicio las obras en San Javier y en 1921 se inaugura el primer aeródromo de la aeronaval en El Prat, estudiándose la instalación de bases en Mahón, Marín y la mar Chica (Melilla). Con la reorganización de 1926 se abandonan las instalaciones de Barcelona y traslada definitivamente la actividad a la de San Javier.

Con el estallido de la Guerra Civil la república aborda una de las últimas reformas, la que a nuestro interés conviene, reorganización territorial⁴ y por lo tanto establecimiento en la provincia de Murcia de numerosos aeródromos. Se ponía de manifiesto los inconvenientes de que adolecía la aviación. Inconvenientes no exclusivos sino compartidos con otras naciones que para desecharlos habían decidido adoptar una estructura territorial más acorde a las necesidades de la defensa del estado en caso de conflicto. Esa estructura territorial se basaba en regiones aéreas suprimiendo la organización por escuadras, dado que ello conducía a una organización más lógica, además de la satisfacción de necesidades: *flexibilidad en la distribución de fuerzas, independencia, fusión y centralización de servicios*, y algo novedoso para la época, la función de policía aérea en el espacio de su responsabilidad.

En el artículo segundo del decreto que estamos analizando, se designa las regiones con la denominación que hasta hace pocos años, apenas un par, se ha conocido: Primera o Centro noroeste; segunda o Andalucía; tercera, que comprendía la cuenca del Ebro, el litoral mediterráneo y el archipiélago balear y finalmente, región de África, con responsabi-



lidad en las plazas de soberanía africanas y archipiélago canario.

Iniciado el conflicto y con la necesidad de atender a las operaciones de la guerra con los medios disponibles, y dado que la península había quedado dividida en dos zonas perfectamente identificables, la república recurrió a la división del territorio atendiendo a criterios eminentemente prácticos. La fórmula elegida consistió en combinar la división territorial con otra por sectores. Así llegarán a construirse cerca de cuatrocientos aeródromos de muy diversa catalogación. Aeródromos donde desplegaban las fuerzas aéreas con arreglo a las necesidades. En cada sector, entre tres y nueve por región, había un número variable de aeródromos, entre cinco y diez. De tal manera que cada región mantenía siempre activos de veinte a cuarenta aeródromos. Era posible encontrar aeródromos permanentes, guarnecidos por dos secciones al mando de un oficial subalterno y total disponibilidad operativa; semipermanentes, protegidos por una sección al mando de un suboficial y operativo en veinticuatro horas; eventuales, donde una escuadra al mando de un cabo era toda la protección y finalmente, los de socorro, vigilados por un guarda.

La necesidad de la república de disponer a retaguardia de los campos necesarios para organizar sus fuerzas lejos de los frentes de batalla, es lo que permite el establecido de la decena larga de aeródromos en la provincia: Alcantarilla, Los Alcázares, la Aparecida, Campo Tejar Alta (Molina de Segura), El Carmolí, La Costera en Alhama de Murcia, Cuevas de

²Una orden de 27 de octubre de 1911 permite tal hecho.

³VILLALBA, JOSÉ, *Gaceta de Madrid*, núm. 78, 18 marzo, 1920, tomo I, año CCLIX, pp. 997-998, artículo 8º.

⁴BERENGUER, Real orden circular, “adquisición de terrenos”, 4 agosto, 1930, *Colección Legislativa del Ejército*, Comisaría de guerra de Murcia, 1930, pág. 398.

⁵CASARES QUIROGA, SANTIAGO, Decreto, “reorganización territorial aviación militar”, 23 junio, 1936, *Gaceta de Madrid*, núm. 178, 26 junio, 1936, tomo II, año CCLXXV, pp. 2683-2684.

Aeródromo
de La Aparecida.

Fotografía del autor.



Fotografía del autor.



Reyllo en Fuente Alamo, Torrecilla en Lorca, Totana en la pedanía del Esparragal (Puerto Lumbreras), El Palmar, Puerto Lumbreras, La Ribera o San Javier y La Vereda, esta última a unos cinco kilómetros del campo de Alcantarilla.

AERÓDROMOS MURCIANOS

Principales y activados

Antes del estallido de la guerra civil en la provincia de Murcia había dos campos de aviación⁶, uno de la aeronáutica militar sito en Los Alcázares y el perteneciente a la aeronáutica naval, situado en la base de La Ribera, hoy Base Aérea de San Javier, más conocida por Academia General del Aire. Iniciado el conflicto proliferaron los campos de aviación no sólo en la provincia sino también en las alledañas. Este estudio pretende, dado el título del texto, que nos centremos en los existentes en la provincia, muchos de los cuales, sino todos, como habrá oportunidad de conocer, han desaparecido totalmente.

A los citados de La Ribera y Los Alcázares se le añaden El Carmolí a escasos kilómetros de Los Alcázares y junto al “cabezo” del mismo nombre. En el área de Cartagena encontramos La Aparecida y Cuevas de Reyllo en Fuente Alamo. Cercanos a la ciudad de Murcia hay El Palmar, Alcantarilla y la Vereda. En el mismo valle del Guadalentín y en Alhama de Murcia estaba La Costera y los denominados La Alcanara o El Salar. El campo de vuelo denominado Totana, sito en la pedanía de El Esparragal en el término de Puerto Lumbreras y en Lorca la Torrecilla. Ya en el límite de la provincia con Almería el aeródromo situado en las cercanías de la localidad de Puerto Lumbreras. Y finalmente hacia el interior de la provincia, Campo Tejar Alta en la pedanía del mismo nombre de Molina de Segura.

El aeródromo más emblemático de todos los ubicados en la provincia de Murcia, la base aeronaval de San Javier, aeródromo de la Ribera, Base Aérea 18 de Julio y últimamente Base Aérea de San Javier y Academia General del Aire, denominaciones con las que ha sido conocido a lo largo del tiempo, inicia su andadura de la mano de la aeronáutica naval en 1917. Ubicado junto al pueblo de Santiago de la Ribera, a orillas del mar Menor, fue sede de la Jefatura de Escue-

las de la Fuerza Aérea Republicana y tuvo la responsabilidad de la formación del personal aéreo de la república. Dotada con aviones y pilotos de la aeronaval, apoyo importantes acciones bélicas en los frentes de Teruel, Albacete, Córdoba y Granada. A finales de 1936 y tras la reorganización de la enseñanza realizada por el ministro Azaña pasó a ser sede de las escuelas de transformación, vuelo de combate y bombarderos. Posteriormente se instaló la de observadores, antes de trasladarse al cercano aeródromo de Los Alcázares.

Con el propósito de facilitar la entrega del material aéreo ruso, que llegaba al puerto de Cartagena, tanto a San Javier como a Los Alcázares, en el mes de noviembre de 1936 fue construida una línea férrea que partiendo de Pacheco unía ambos aeródromos a la línea general de Cartagena a Madrid. Sin embargo la actividad hacia el final de la guerra fue decayendo hasta tal punto que en septiembre del 38 fueron trasladados los aparatos junto con la escuela de pilotos a las instalaciones de Alcantarilla.

El único aeródromo que en la provincia de Murcia se manifestó claramente favorable al levantamiento, en julio del 36, fue precisamente este, el aeronaval de San Javier. Sin embargo, el ambiente poco favorable y hostil al pronunciamiento militar no sólo redujo las posibilidades de éxito sino que aislados los sublevados, fueron reducidos por las fuerzas leales al gobierno de la república:

“Su plantilla de oficiales estuvo enteramente implicada en los planes del alzamiento, no así el personal subalterno [...] En estos planes se contemplaba la toma de la vecina Base Aérea [aeródromo] de Los Alcázares, decididamente republicana hasta en su oficialidad, así como el apoyo a la sublevación en Cartagena. Desde las ocho horas del día 18 de julio de 1936, debidamente dirigido y organizado por los jefes de la Base se implantó el estado de guerra. El día transcurrió a la espera de órdenes que no llegaron de la Base Naval de Cartagena. De madrugada la base fue asaltada y tomada por efectivos de la Base Aérea [aeródromo] de Los Alcázares dirigido por el comandante Ortíz, apoyados por tres aparatos de vuelo, así como por civiles armados de localidades próximas y de Cartagena”.

Sofocado el levantamiento de la aeronaval la oficialidad superviviente, treinta y siete oficiales incluido el jefe del centro, según el atestado remitido al fiscal instructor de la causa general de Murcia⁷ por el Jefe del Grupo de Escuelas de Levante en 1941, fue hecha prisionera en el pabellón de oficiales donde tuvieron que refugiarse de la refriega. Traslados en primera instancia, sobre las seis o las siete de la mañana, al aeródromo de Los Alcázares, quedaron detenidos hasta que días después fueron encarcelados en el vapor *España* núm. 3, surto en Cartagena y habilitado como prisión. Un mes des-

⁶En el 2005 Los Alcázares ha cumplido noventa años, en el 2007 los festejara San Javier.

⁷GONZÁLEZ MARTÍNEZ, CARMEN, *Guerra civil en Murcia. Un análisis sobre el poder y los comportamientos colectivos*, Universidad de Murcia, 1999, pág. 59.

Aeródromo
de Archena-el Tejar.



Fuente: Archivo Municipal de Murcia.



pués, el 14 de agosto, fueron fusilados tras sufrir severísimo tribunal de marina. Del fusilamiento fueron exceptuados seis oficiales médicos e intendentes al conmutarse las penas a cambio de sus servicios. Finalizada la guerra y lejos de perder su función como centro de enseñanza de vuelo, fue potenciada con la instalación de la academia de transformación de los oficiales de aviación provenientes de diferentes ingresos en las fuerzas aéreas nacionales durante el conflicto. El propósito, formación del escalafón de oficiales del arma de aviación del Ejército del Aire. Años después, y superada la etapa inicial, se funda la Academia General del Aire, actual centro de formación de los pilotos de la aviación militar española.

El aeródromo naval y terrestre de Los Alcázares, fundado en 1915 por el coronel Vives, siendo jefe del Servicio de Aerostación, se ubicó junto al Mar Menor, en una franja entre el mar y la carretera de Alicante a Cartagena. Es por lo tanto el cuarto aeródromo⁹ más antiguo junto a Cuatro Vientos, Alcalá de Henares y Guadalajara. Dotado en principio con aviones Curtiss, en versión terrestre e hidro, adquiridos a los Estados Unidos, tuvo más tarde aeroplanos Caudron y Avro 504. En 1920 se asienta la escuela elemental de pilotos, y un año más tarde se incorporan los cursos de tiro y bombardeo aéreo. Se le dota de aviones hidro tipo Savoia de la escuela de hidros, junto a aeroplanos De Havilland como remolque de blancos, así como bombarderos Bristol y cazas Spad. Con la nueva actividad la flota se incrementa hasta treinta y cinco aparatos. No cabe duda que la posibilidad de disponer de las islas del mar Menor como emplazamiento de blancos fijos, para las prácticas, pesó en gran medida para la instalación de la escuela.

Iniciada la Guerra Civil se mantiene fiel al gobierno de la república participando en numerosas acciones en las provincias limítrofes de Albacete, Granada y Córdoba. Entre las primeras acciones de guerra figura la toma de la cercana base aeronaval de San Javier, al haberse declarado adepto al levantamiento la oficialidad, como se ha indicado en páginas precedentes. Importante centro de enseñanza de la aviación republicana, sufrió numerosos ataques de la aviación nacional en particular, al convertirse en taller de montaje de los aviones rusos entregados a la república para la defensa de Cartagena.

A ambos aeródromos se les unirá un compañero en el campo de la enseñanza. Hacia 1930 el ministerio de la guerra encarga al Servicio de Aeronáutica se inicien los estudios tendentes a la instalación de un aeródromo en el interior de la provincia, y que en unión de los de San Javier y Los Alcá-

zares cumpliera el cometido de escuela de vuelo. Hasta 1933 no se abordan los estudios con interés suficiente, sin embargo habrá que esperar al estallido de la guerra civil del 36 para que se inicien las obras. Será el [capitán] comandante [José] Luis Melendreras¹⁰ [Sierra]¹¹ quien descubra las posibilidades que tenía la margen izquierda del valle del Guadalentín o Sangonera. Una amplia llanura, ligeramente alomada, con vientos¹² suaves y orientados la mayor parte del año en la dirección longitudinal del valle, le hacían el paraje idóneo para la instalación de una escuela de vuelo. Sin embargo, hasta el mes de agosto de 1936 no surge el aeródromo militar de Alcantarilla, hoy Base Aérea, a unos dos kilómetros al sudoeste de la ciudad del mismo nombre y junto a la vía del ferrocarril de Murcia-Granada.

Sede de escuelas de vuelo elemental durante el periodo de la república, después de la Guerra Civil desarrolla la misma actividad en unión del aeródromo situado junto a la localidad de El Palmar. El mismo año de su construcción inicia los vuelos, estando dotado en los primeros momentos de la guerra con aviones biplanos De Havilland, para los alumnos y Polikarpov¹³ I-15 [chatos] e I-16 [moscas] para el profesorado. Contó con el apoyo de uno de los primeros contingentes de pilotos rusos¹⁴ que en unión de personal de tierra, ingenieros, mecánicos y armeros formaba parte de la ayuda inicial que

⁹El aeródromo militar de Cuatro Vientos fue fundado en 1910, Guadalajara y Alcalá de Henares en 1913, Los Alcázares en 1915, Getafe y el aeronaval de San Javier en 1917. En 1933 se cierra Getafe al tráfico aéreo civil. El aeródromo de Armilla se funda en 1921 y en 1931 es desactivado para volver a la actividad en 1935. Tablada se funda en 1923, León al igual que Agoncillo en 1928, y para finalizar la cita, Jerez y Alcantarilla en 1936.

¹⁰El capitán de aviación militar José Melendreras Sierra junto al comandante del mismo cuerpo Juan Ortiz el 19 de julio por la mañana se personaron en el aeródromo de San Javier finalizado el asalto, para hacerse cargo de la jefatura de las instalaciones en nombre del gobierno. Posteriormente y normalizada la situación se nombra jefe del aeródromo al oficial 3^a [oficial piloto de la militar] Manuel Carceller García. *Ibidem*, folio 50.

¹¹En las fuentes consultadas no queda muy clara la identificación positiva de dicho oficial. En unos textos figura como capitán y en otros con el grado de comandante así como con nombre compuesto o no. Para finalizar, en unos no figura el segundo apellido y en otros sí. Las ocasiones en las que dicho oficial es citado son tres. Es uno de los oficiales a quien se hace entrega del aeródromo de San Javier sofocado el levantamiento. No sólo es quien realiza el trabajo de campo para el levantamiento del aeródromo de Alcantarilla, sino que también será su jefe en un amplio periodo de la guerra y finalmente, en las postrimerías del conflicto se exiliará a Oran en un *Natacha* que despegue de uno de los aeródromos murcianos, el denominado "Totana".

¹²La orientación de los vientos a lo largo del año en el valle es: Primavera y verano del Este y otoño e invierno se alternan los vientos del NNW y WNW.

Aeródromo
de La Aparecida



Fotografía del autor.

en hombres y material recibiría la Segunda República de la Unión Soviética. En septiembre de 1938 se le designa sede de la escuela de pilotos que se traslada desde San Javier. Finalizada la guerra es elegido junto a San Javier y Los Alcázares para la ubicación de una de las escuelas de vuelo del Grupo de Escuelas de Levante.

En el año 1952 se amplían los terrenos del aeródromo para la zona de lanzamiento de la Escuela Militar de Paracaidistas, fundada en 1947. Un año después se amplía hacia el nordeste con el propósito de levantar las instalaciones deportivas. Treinta años más tarde se ejecuta la segunda, corre el año 1984 cuando vuelve a ampliarse la zona de lanzamiento paracaidista en dirección al cauce del Guadalentín. Pocos aeródromos hasta la fecha, han seguido las vicisitudes de Alcantarilla con sucesivas ampliaciones territoriales. Para los próximos años y con el propósito de acondicionar sus instalaciones a las nuevas demandas no sería de extrañar que la superficie del aeródromo se viera incrementada.

Desactivados y desaparecidos

El aeródromo de El Carmolí estuvo situado en el kilómetro diez de la carretera de San Javier a La Unión, entre la carretera, el mar y el cabezo del mismo nombre. En sus instalaciones se asentaron las escuelas de alta velocidad y vuelo nocturno. La primera dispuso de aviones Polikarpov I-16. Hacia el final de la guerra se le adscribieron aviones Dewoitines de ala alta. La Escuela de vuelo nocturno se instala a mediados de 1937, dotándola de aviones Breguet XIX, Hanriot HD-182 y aeroplanos holandeses Koolhoven FK-51. Considerada como centro de ampliación de conocimientos,

¹³A lo largo de la guerra el gobierno de la república recibió mil seiscientos veintisiete aparatos, cerca de ochocientos eran rusos. Por su parte el bando nacional recibió el apoyo de mil setenta y nueve aparatos, de procedencia alemana e italiana.

¹⁴El apoyo de pilotos de la Unión Soviética a la república se puede cifrar en los primeros momentos del conflicto en ciento veinte hombres, para llegar más avanzado el conflicto a los setecientos setenta y ocho. Asimismo e integrados en las denominadas *Brigadas Internacionales* recibió el apoyo de más de veinticuatro mil ingleses, canadienses, americanos, alemanes, austríacos, italianos y franceses. El bando nacional por su parte también recibió ayuda de Alemania e Italia, y en menor medida de irlandeses y portugueses. La cifra total en hombres se puede calcular en torno a los ochenta y cuatro mil. El 30 de octubre de 1936 Alemania forma una fuerza aérea especial con más de catorce mil hombres en apoyo del bando nacionalista, la *Legión cóndor*. Su primera acción tiene lugar el 25 de noviembre sobre la base naval de Cartagena. Por su parte Italia, colaboro con setecientos sesenta aviones de la denominada *Aviazione Legionaria*, además de un ejército expedicionario de más de setenta mil hombres (44.600 ejército regular, 29.600 milicias fascistas y 5.700 aeronáutica militar) denominado *Corpo Truppe Volontaire*, el cual pisa suelo gaditano el 22 de diciembre de 1936. La participación de pilotos rusos, como alemanes e italianos, en la Guerra Civil española fue utilizada por sus respectivas fuerzas aéreas de banco de pruebas tanto de nuevos sistemas de armas como doctrinas. En definitiva fue un campo de experimentación en el empleo de tácticas que hoy conocemos como *poder aéreo*.

a ella acudían los alumnos de la escuela de caza al finalizar el ciclo de aprendizaje. En 1943 las instalaciones, especialmente la pista de asfalto, fueron habilitadas como aeródromo de uso civil.

El aeródromo de La Aparecida, situado en el caserío del mismo nombre, dos kilómetros al sur de la población de La Palma y once de Cartagena, surge en 1937 debido a la insuficiente protección prestada al área urbana de Cartagena por Los Alcázares y el Carmolí, así como a la necesidad de aumentar la protección aérea no sólo en el puerto sino a la Escuadra Republicana. Estuvo dotado con aviones Polikarpov I-15 y Grumman Delfín. La necesidad de contar con instalaciones adecuadas donde realizar pruebas al material aéreo de origen soviético que entraba por el puerto de Cartagena, obligará en 1936 a la construcción de un campo de aviación en el interior de la provincia. Construido en las proximidades de la estación del ferrocarril de Archena-Fortuna, en el término de Molina de Segura, será denominado Campo Tejar Alta. Hasta primeros de 1937 no entró en funcionamiento siendo la sede del Grupo de Escuelas de Caza y estuvo dotada con aviones Natachas.

El aeródromo de La Costera se situaba a unos dos kilómetros del cruce de las carreteras de Alhama de Murcia a Fuente Alamo y Murcia a Mazarrón. Fue utilizado como escuela de transformación hasta su cierre en 1938 por evacuación de los campos situados en las inmediaciones del Mar Menor. En la carretera de Alhama de Murcia a Cartagena y a un kilómetro del pueblo de Cuevas de Reylo, se levantó un aeródromo que tomó el nombre de esta última localidad y fue sede en sus instalaciones de los bombarderos Tupolev SB-2 Katiuskas de la 3ª y 4ª escuadrillas. El campo permaneció en servicio hasta el final de la guerra.

El aeródromo de La Alcanara fue puesto en servicio en los primeros meses de la guerra. En 1938 se ubica la escuela de caza con la llegada de aviones y pilotos después de un periplo por los aeródromos de Campo Tejar Alta y Alcantarilla. Situado en el paraje de la Alcanara o Salar, junto a la carretera de El



Fotografía del autor.

Palmar a Mazarrón, estuvo dotado entre otros modelos con aviones Caudron y Koolhoven además de Nieuport 52 y Focke Wulf 56. Hacia el final del conflicto sólo había aviones Tigre Moth al haber causado baja el resto de modelos bien por pérdidas en la guerra o por traslado a otros campos.

El aeródromo de La Torrecilla estuvo situado a un par de kilómetros de Lorca, en la carretera de Murcia a Granada, y tan sólo es posible conocer su emplazamiento por imágenes de los bombardeos nacionales, siendo muy escasa la información sobre actividad y aviones que operaron en él.

Al igual que se ha indicado para el aeródromo situado en las cercanías de Lorca, en el caso del aeródromo sito en Puerto Lumbreras tan sólo es posible indicar que se hallaba situado a dos kilómetros al sur de la localidad, en la carretera de Motril. No contaba con edificios para el alojamiento del personal del aeródromo, tan sólo las pistas de vuelo delataban su presencia.

Lo mismo sucede con los existentes en Totana y la Vereda. El primero fue sede de la escuela de polimotores, e inició su andadura en los primeros meses de 1937. Estuvo dotado para su labor docente con aviones Tupolev SB-2 Katiuskas. El segundo estuvo clasificado como ficticio por la aviación del bando nacional. Su función fue enmascarar la auténtica situación de los aeródromos de Alcantarilla y El Palmar.

El aeródromo de El Palmar estuvo situado junto al cauce del Guadalentín, en su margen izquierda y al oeste de la localidad de El Palmar. En sus instalaciones se ubicó durante toda la guerra la escuela de transformación. Unido al aeródromo de Alcantarilla por una pista de tierra –que todavía existe, aunque asfaltada– y a los talleres de montaje y reparación de aviones existentes en la localidad del mismo nombre, operó muy íntimamente con el citado aeródromo de Alcantarilla. Finalizada la contienda se instala la escuela elemental de pilotos núm. 2, perteneciente al Grupo de Escuelas de Levante, hasta su desactivación en los finales cuarenta por cambio de actividad. Después de unos años en la que languidece su actividad, mediados los años sesenta sus ins-

talaciones vuelven a cobrar actividad bajo la tutela del Ejército de Tierra. Los paracaidistas de dicho Ejército ocupan sus instalaciones hasta su desactivación total en los finales sesenta y primeros ochenta por nueva reubicación a unos kilómetros, en la localidad de Javalí Nuevo.

Como resumen de lo expuesto, en el anexo 1 vienen resumidos los catorce campos de aviación, así como su localización geográfica y función que desempeñaron a lo largo de la guerra.

ALCANTARILLA y LA AVIACIÓN

Al largo del siglo XIX y una vez asentada la aerostación en la sociedad, fueron habituales en ferias y fiestas la presencia de aerosteros que demostraban su pericia en el manejo de aquellos aparatos. En los primeros años del siglo XX la prensa murciana se hace eco en repetidas ocasiones de los logros de los hermanos Wright en aquel mítico 1903. Pero no será hasta la segunda década del siglo que el aeroplano, todavía una herramienta de feria, empieza a dejarse ver por los cielos españoles y por supuesto los murcianos. La organización de las conocidas como “fiestas de la aviación” permitieron desviar la atención y el interés del público en estos primeros años del siglo hacia este tipo de eventos.

El programa de las fiestas de primavera de Murcia del año 1912 preveía la primera “fiesta de la aviación”. El domingo de resurrección 6 de abril, sería la fecha elegida, según se anunciaba en la prensa a bombo y platillo. El afamado aviador francés Monsieur Garnier con su aeroplano tipo *blériot* sería la estrella del evento. El lugar escogido por tan conocido piloto fueron los alrededores de la villa de Alcantarilla. Condicionantes más lúdicos que técnicos por parte de los organizadores del evento hicieron que el aviador se decantara por una segunda opción mucho más cercana a la capital de la provincia, los terrenos de la Sociedad del Tiro Nacional en la localidad de Espinardo. Alcantarilla quedaba privada de este modo de la efeméride.

Monsieur Garnier realizó sus vuelos sobre el cielo murciano despertando la admiración y las ansias aviadoras de muchos jóvenes murcianos de la época, y no tan jóvenes, como recogió en una crónica la prensa murciana:

“Esta tarde a las cuatro se verificará en el campo de tiro nacional el sensacional festejo de la aviación, para ver el cual hay en Murcia y pueblos inmediatos extraordinaria animación. Como dijimos, es un festejo este que constituye este año el culmen de las fiestas murcianas y podemos adelantar, por haber experimentado repetidas veces las emociones de tan interesante espectáculo, que los espectadores han de aplaudir calurosamente a los organizadores de esta fiesta que da una nota de europeización novilísima a nuestros populares festejos. Esta mañana en el tren correo llega el intrépido piloto francés, Mr. Garnier, acompañado de su distinguida y bella esposa, los cuales se hospedarán en el Palacio Hotel. Los que hemos visto en Alicante realizar vuelos al joven e intrépido aviador, adelantamos a nuestros lectores la seguridad de su admiración, ante el dominio y maestría que M. Garnier tiene en el aparato, que maneja con la sencillez de un automóvil en tierra firme. Es muy justo pues, la expectación reinante que existe por presenciar estos vuelos”¹⁵.

Realizados los vuelos de demostración la prensa, al igual que hoy sucedería, continuó haciéndose eco del evento y realizó su crónica dada la expectación y asistencia de público. En ella, como comprobaremos, no se ahorraban todo tipo de comentarios y detalles sobre las evoluciones del aviador:

“Ayer tarde tuvimos la satisfacción de ver confirmados nuestros augurios sobre este interesante festejo. Desde las primeras horas de la tarde, el camino de Espinardo era un

¹⁵ROGER, CARLOS, “el festejo de hoy, La aviación”, *El liberal*, núm. 2604, 6 abril, 1912, año XI, pág. 3.



Aeródromo
de El Palmar –casamata–.

hormiguero de gente. Innumerables carruajes particulares y de alquiler iban y venían, dando a Murcia un aspecto extraordinario de animación y alegría. A las cuatro de la tarde en el campo de tiro y montes de alrededor, había más de quince mil personas. Los palcos y sillas estaban todos ocupados por un público distinguidísimo. A las cuatro y media y en medio de una gran expectación, realizó su primer vuelo que fue de velocidad, el intrépido Garnier. Al aterrizar fue el aviador objeto de una calurosa ovación. El segundo vuelo que también fue de velocidad y de duración, duró bastantes minutos, alejándose el aeroplano hasta Monteagudo y a unos cuatrocientos metros de altura. Después de descansar un poco. Mr. Garnier hizo el último vuelo, el que podemos llamar de sensación. En este demostró el intrépido aviador su dominio del aparato. Al poco de elevarse hizo un viraje inverosímil y volvió sobre el campo de aviación pasando sobre las tribunas a pocos metros. Produjo esta habilidad del aviador una emoción indescriptible. Después volvió a virar y cruzó por uno de los montes próximos que estaban coronados de público, bajando tanto el aparato, que hacía temer que rozaba las cabezas. Unos hombres que estaban a caballo, bajaron de ellos huyendo del aeroplano. Fueron ovaciones continuadas las que se tributaron a Mr. Garnier en toda la tarde, ovaciones que se prolongaron en todo el camino de Espinardo a Murcia, al pasar el aviador en el automóvil. Todos estos aplausos que ayer sonaron en la fiesta, se los transmitimos por completo al presidente del festejo, D. José Baeza Pérez, que con tanto acierto ha sabido organizar la fiesta y por tener la honra y el orgullo de haber dado a conocer a Murcia un adelanto que es el asombro de la ciencia. Muy bien, señor Baeza Pérez, así se hacen los festejos y así se queda bien¹⁶.

¹⁶ROGER, CARLOS, "la fiesta de la aviación", *El liberal*, núm. 2605, 7 abril, 1912, año XI, pág. 3.

¹⁷Ibidem, "la aviación en Murcia, el último vuelo de Garnier", *El liberal*, núm. 2609, 11 abril, 1912, año XI, pág. 2.

¹⁸Pierre-Georges Latécoère uno de los grandes de la aviación y la aeronáutica francesa nace en 1883 (fallece en 1943) en el seno de una familia dedicada a la fabricación de material rodante para la compañía del ferrocarril. Su sueño de establecer una línea aérea entre Toulouse y Casablanca lo vera cumplido en 1919, a pesar de la oposición del gobierno español a permitir sobrevolar su territorio. En 1924 la línea fue prolongada hasta Dakar aún a pesar de la oposición de las tribus mauritanas, que capturaron a los aviadores que efectúan aterrizajes forzosos en su territorio y no les permiten continuar el vuelo.

¹⁹Hacia 1921, en primavera, se han fechado dos aterrizajes en Alcantarilla.

Los días 8 y 9 continuaron los vuelos demostrativos el último día de su estancia en Murcia, el 10 de abril, Monsieur Garnier realizó sus vuelos muy temprano, en el tercer vuelo se dirigió a Alcantarilla [...] la duración del vuelo fue de más de diez minutos [...] la altura alcanzada fue de seiscientos metros, llegando hasta más allá de Alcantarilla. El vuelo realizado sobre el cielo de Alcantarilla, es agradecido al aviador por los empleados del ferrocarril con el envío al hotel de un telegrama:

"Aviador Garnier, empleados ferroviarios Alcantarilla, agradecidos por su vuelo sobre esta, envíanle felicitación entusiasta¹⁷".

Es por ello que dos vínculos se deben destacar, el primero, correspondería a la parcela de la aventura y el segundo a la docencia. La aventura empezaría a tener carácter de histórica como acabamos de descubrir, dado que hay que remontarse más de noventa años.

El desarrollo de la aviación y su implicación en el día a día del ciudadano de a pie, ha ido paralelo a la aventura. Entre los primeros contactos citemos la línea de correo aéreo que estableció un empresario francés, Monsieur Latécoère¹⁸, para unir el territorio galo con el norte de África, más concretamente la ciudad de Casablanca. El itinerario de la línea aérea contaba con puntos de aterrizaje principales y alternativos para caso de emergencia. Algunos puntos estaban situados en el valle de Guadalentín, entre ellos Alcantarilla. Medio centenar de aterrizajes forzosos hay datados de estos aviadores desde que iniciaran sus vuelos allá por el año 1919. Como era costumbre en otro tiempo, el aterrizaje además de una fiesta suponía la oportunidad de mostrar con el viajero la generosidad de la tierra. Ello se lograba con el alojamiento en casa del alcalde y la custodia del aparato por una pareja de la guardia civil. La inevitable fotografía¹⁹ donde piloto, aeroplano, fuerzas vivas y del orden quedaban inmortalizados como recuerdo del evento.

El contacto menos lúdico entre Alcantarilla y la aviación, lo es con ocasión de las operaciones desarrolladas durante la Guerra Civil de 1936/39. Al igual que en otras ocasiones de nuestra historia reciente, Murcia fue zona de retaguardia y territorio apto para el desarrollo de actividades necesarias con el conflicto bélico pero alejadas de los frentes de batalla. Nos estamos refiriendo a la actividad docente que con reiterado interés ha tomado contacto con la provincia. Actividad por otra parte, como se ha indicado también, no sólo relacionada con el vuelo elemental sino con el vuelo avanzado y desde fecha tan temprana como la de 1915. Combate, tiro y bom-

Aeródromos de la república en la provincia de Murcia

CAMPO	SITUACION	AVIONES	FUNCION
Alcanara	Paraje protegido de "la Alcanara"	Caudron Aiglou, Miles Koolhoven, Morane Saulnier, Nieuport 52, Focke Wulf 56 y Tiger Moth	Escuela de caza
Alcantarilla	2 kms. al SW de la población de Alcantarilla	Caudron Luciole, Hispano E-34, Tigre Moth y Gipsy Moth	Escuela elemental
Alcázares	Mar Menor, junto a la población de Los Alcázares	DH-9, E-30, Latecoere 28, Breguet XIX, Curtiss JN-2, Caudron G-3, Avro 504, Macchi, Savoia, De Havilland, Bristol y Spad	Escuelas elemental y transformación, así como de tiro y bombardeo aéreos
Aparecida	2 km. al sur de La Palma	Chatos, Grumman Delfin	Fuerzas de combate
Campo Tejar Alta	Crta. de Cartagena a Albacete (desvío de Fortuna)	Fleet, Morane, Luciole y Natachas	Grupo de Escuelas de caza
Carmolí	Km. 10 crta. San Javier a La Unión	Polikarpov UTI-4, I-16, Breguets, Natachas, Katiuskas y Hanriot HD-182 y Koolhoven FK-51	Escuelas de alta velocidad y vuelo nocturno
Costera	Crta. de Mazarrón a Murcia	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual para los aeródromos de la zona
Palmar, El	Oeste de la localidad	Caudron Luciole, Hispano E-34, Tigre Moth y Gipsy Moth	Escuela de transformación
Pto. Lumbreras	autovía de Almería a 5 kms. al sur	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual de Alcanara
Reyllo	2 kms. de la pedanía Cuevas del Reyllo (finca Los Guerreros)	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual para los aeródromos de la zona
Ribera, La	Mar Menor	Martinsyde, Savoia, Dornier Wall y Vickers	Jefatura Escuelas FA Republicana: Escuelas de transformación, vuelo de combate, bombarderos y observadores
Totana	Pedanía El Esparragal (Puerto Lumbreras)	Tupolev SB-2 Katiuskas	Escuela de polimotores
Torreçilla	4 kms. al SW de Lorca	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual de Totana
Vereda	5 kms. al SW del aeródromo de Alcantarilla	maquetas	decepción del del Alcantarilla



Aeródromo
de El Esparragal.

bardeo, vuelo nocturno y observadores tan necesarios en una aviación eminentemente visual y con escasos medios técnicos fueron los primeros. Por supuesto preparan el terreno para la siguiente experiencia aviadora, la enseñanza del paracaidismo militar en sus distintas modalidades. Pero este tema, pertenecería a otra historia no menos apasionante que la vivida por quienes durante más de una década, de los primeros veinte a mediados de los años treinta, permitieron el nacimiento del vínculo entre Alcantarilla y la aviación, preparando así el terreno para su relevo una década después por el paracaidismo militar.

El segundo vínculo con Alcantarilla es la enseñanza. Desde el momento que adquiere carta de naturaleza la presencia de la aviación en la región lo hace en el campo de la enseñanza. Primero el vuelo elemental, después y sin desvincularse del medio, iniciar una andanza tan apasionante como el vuelo en avión, el lanzamiento paracaidista. En el mes de agosto de 1936 y en los alrededores de la pedanía murciana de Sangonera la Seca, se realiza la explanación de una parcela de terreno para la instalación de una pista de tierra y barracones donde poder iniciar sus actividades una escuela elemental de vuelo. Pista de tierra que permanecerá hasta el año 1977, fecha de la construcción de la actual pista de asfalto.

Durante la Guerra Civil y aprovechando la cercanía de la vía del ferrocarril Murcia-Granada, se construye en las afueras de Alcantarilla y sobre una superficie de veinticinco mil metros cuadrados los denominados "talleres de montaje". El propósito, el ensamblaje de los bombarderos tipo Marcel Bloch con que estaban dotados algunos de los aeródromos.

En los años cuarenta del pasado siglo y con el propósito de atender las necesidades de enseñanza, se establece el Grupo de Escuelas del Sur con centros de enseñanza en Copeiro, Badajoz y Jerez, y el Grupo de Escuelas de Levante con centros en Alcantarilla –escuela de pilotos núm. 1–, El Palmar –escuela de pilotos núm. 2– y San Javier –escuela de transformación–. La escuela elemental de pilotos núm. 1, desarrolla su actividad hasta el año 1947, fecha de la desactivación por la ubicación de la Escuela Militar de Paracaidistas²⁰. La elección de Alcantarilla como sede de la escuela de paracaidistas no es casual. La comisión formada a tal efecto examinó una decena de emplazamientos entre los que se pueden citar El Copeiro, El Palmar, Jerez, Manises, Sabadell, Talavera y Zaragoza. Se inicia así una ininterrumpida relación con el medio aéreo y sus actividades que permiten reconocer

sin temor a exagerar, primero la existencia y segundo la fortaleza del vínculo existente entre Alcantarilla y la aviación en general y en particular con el paracaidismo. Sesenta años de presencia de la Escuela Militar de Paracaidismo de los setenta que tiene el aeródromo así lo atestiguan.

Finalizada la contienda las instalaciones entran en desuso, especialmente cuando en las últimas cuatro décadas del siglo XX y con el desarrollo urbanístico de la localidad queda situado en el centro del casco urbano. En 1973 se enajenan doce mil metros cuadrados para suelo urbanizable y en 1995 se cede al ayuntamiento el resto de la superficie. En la actualidad los terrenos han sido recalificados y sobre ellos se levanta un parque infantil alusivo al origen de los terrenos.

VIGENCIA DE LOS AERÓDROMOS MURCIANOS: CONCLUSIONES

Dos conclusiones, la primera nos indica que ha perdurado más la memoria de los protagonistas que los restos físicos de los propios campos. Es bien cierto que superado el ciclo de vida de los protagonistas sucederá algo parecido a lo acaecido con los restos físicos. De ahí la importancia de rescatar lo que mediante transmisión oral ha sido conservado durante décadas salvándolo del olvido.

Un apunte evidente por otra parte, se han obviado los campos de vuelo actualmente en funcionamiento, véase Alcantarilla, San Javier y Los Alcázares por conocerse tanto su emplazamiento como evolución histórica.

La Guerra Civil provocada por el levantamiento militar de 1936 divide el territorio peninsular en dos zonas perfectamente diferenciadas. La república con el propósito de conservar sus fuerzas se ve precisada a trasladar los centros de entrenamiento de la aviación a zonas alejadas de los campos de batalla –segunda conclusión–. Una vez más la Región de Murcia y en particular las fértiles vegas del Segura y Guadalentín, además del campo de Cartagena, se ven relegadas a ser zona de retaguardia. Ello no impedirá que ocasionalmente sean objeto de los bombardeos de la aviación del bando nacional.

²⁰GONZÁLEZ-GALLARZA, Orden, "fundación de la Escuela Militar de Paracaidistas", 15 agosto, 1947, *Boletín Oficial del Aire*, núm. 97; *Ibidem*, "nombramiento de director y profesores", 20 agosto, 1947, *Boletín Oficial del Aire*, núm. 99.

El campo de Cartagena ha sido prodigo en campos de aviación, no sólo por sus óptimas condiciones sino por la necesaria defensa de la plaza y escuadra republicana surta en su puerto y calas adyacentes. Así, en la pedanía de La Aparecida es posible encontrar los últimos restos que el paisaje reconoce como original emplazamiento de un campo de vuelo de la república utilizado por los rusos. Estaba situado en lo que hoy es la margen izquierda de la carretera a Santa Ana y la Palma a escasos doscientos metros de la ermita del Pasico, dedicada a la advocación de la Virgen de los Dolores. Tan sólo permanecen en pie dos edificios de lo que un día fue sede de la flota de “chatos” que defendía Cartagena y la escuadra, y que el actual propietario de una de las dos edificaciones, Carlos, todavía recuerda verlos despegar a sus ochenta y cuatro años. El edificio mejor conservado, el que sirvió de alojamiento al jefe de los expedicionarios, es el adquirido hace treinta años por nuestro comunicante donde vivió con su familia hasta la emancipación de sus hijos. El otro edificio, abandonado y ruinoso en parte, sirve de alojamiento circunstancial a un grupo de inmigrantes magrebíes ocupados en labores agrícolas en las distintas explotaciones del campo de Cartagena.

El campo de aviación denominado en los archivos “Archeña-El Tejar”, estaba situado en la pedanía de Campo Tejar Alta, perteneciente al término municipal de Molina de Segura. Si bien no quedan restos de las pistas de vuelo al haber sido convertidas en tierra de regadío, transformación a la que ha contribuido especialmente la proximidad del trasvase Tajo-Segura, quedan en pie las edificaciones que en su día sirvieron para el alojamiento del personal: cuerpo de guardia, pabellones y demás dependencias del aeródromo. La conservación ha sido posible al revertir los terrenos expropiados por la república a sus legítimos propietarios: Miguel Seiquer, Teresa Illán y José Pérez, que sus herederos han habilitado como vivienda. El paso de los años no ha borrado las características principales de dichos edificios aún a pesar de haber sido reformados.

El último de los detalles a reseñar sobre el campo, esta relacionado con el material con que estaba dotado. De procedencia soviética, su llegada se efectuaba a través de la cercana estación del ferrocarril Archeda-Fortuna. Remodelada con el paso de los

años, todavía se pueden observar los amplios muelles con sus grúas—guía para la descarga del material aéreo.

Denominado por los lugareños “campo las Pavas”, el aeródromo de La Costera estaba situado en las cercanías del actual cruce de las carreteras de El Palmar a Mazarrón y Alhama de Murcia a Cartagena. En la actualidad no queda casi nada, tanto pistas de vuelo como edificaciones. Durante la Segunda Guerra mundial y por el gobierno se construye en el cruce de carreteras citado, dos búnker —en la actualidad es posible ver los dos asentamientos destacar sobre las explotaciones agrícolas—. El propósito, la defensa del acceso a Cartagena en caso de necesidad.

En los años sesenta del pasado siglo las instalaciones fueron utilizadas por una explotación ganadera de porcino y caballería, la cual remodela ampliamente las edificaciones que habían sobrevivido a la guerra y al paso del tiempo. A principios de los años ochenta se instaló una empresa de exportación de productos agrícolas, que de nuevo remodela y parcela toda el área. Los últimos restos que podían quedar al descubierto, bien se rehabilitaron como oficinas y almacenes de la empresa o fueron cubiertos con tierra.

El campo de aviación de las Cuevas de Reylo, se levanta a dos kilómetros de la pedanía de Fuente Alamo del mismo nombre, en el caserío de Los Guerreros, propiedad de los herederos de Damián Osete, a quienes revertió el terreno al finalizar la guerra.

En la actualidad, tan sólo se conserva las cuatro paredes, sin techumbre, del único edificio que sirvió de alojamiento a quienes lo mantenían en servicio para el uso de los grandes trimotores de bombardeo.

Del aeródromo de La Alcanara, situado a caballo de los términos municipales de Totana y Alhama de Murcia, no queda vestigio alguno de carácter físico aunque en la memoria de los lugareños se quiere recordar la existencia del citado campo de vuelo, a pesar de la importancia que tuvo pues fue sede de una de las escuelas de aviación de la república. El paraje de la Alcanara o “Salar” es una vasta planicie enmarcada por las carreteras de El Palmar a Mazarrón por el este y de Totana a Mazarrón por el oeste, donde en la actualidad conviven especies animales y vegetales protegidas por su alto valor cinegético. Hasta hace unos años la Escuela Militar de



Aeródromo de La Costera.

Paracaidismo de Alcantarilla utilizó una parte del paraje como zona de lanzamiento.

El paraje lorquino denominado “la torrecilla” está situado en las primeras estribaciones de la sierra del mismo nombre que circunda por el norte la localidad de Lorca. Del campo de vuelo no queda vestigio alguno, aunque como se ha indicado para campos anteriores las gentes del lugar recuerdan de la existencia de un campo de aviación por los alrededores del paraje de “la torrecilla”.

Este es uno de los ejemplos en los que lo accidentado del terreno, la nula pervivencia de edificaciones, aunque sea en ruinas, así como la escasa memoria encontrada, hacen dudar de su existencia y su confusión con otro campo de aviación situado a doce kilómetros del paraje, el denominado en los archivos como “Totana”.

La búsqueda y localización del campo de vuelo denominado en los archivos “Puerto Lumbreras”, en un primer momento resultó ardua y equivoca. Las referencias obtenidas del paisanaje apuntaban al más conocido y a continuación citado de El Esparragal, enunciado en los archivos como “Totana”, distante unos diez kilómetros de la localidad que le da nombre. Quizás la falta de edificaciones así como el carácter eventual ha profundizado en la ausencia de memoria histórica sobre la existencia de dicho campo, incluso entre las instancias municipales.

Fuente: Archivo Municipal de Murcia.



Sin embargo, como siempre hay lugar para la esperanza gracias a la perseverancia²¹ se dió con el emplazamiento del campo de aviación ubicado en la finca “el capitán” en el paraje de “puerto adentro” entre las fincas “el rincón”, “el cabildo” y “la hoya”. Sobre una llanura situada a unos cinco kilómetros de Puerto Lumbreras se levantaron las pistas de vuelo, único elemento del campo. En la actualidad no queda, como se ha indicado, ni el recuerdo de su existencia tan sólo el de un accidente de aviación acaecido muchas décadas después y que aprovechó la llanura para realizar el aterrizaje con seguridad. Explotaciones agropecuarias y plantaciones de almendros se extienden sobre esta vasta superficie, avenida en la actualidad por un laberinto de caminos y flanqueada en su lado norte por la autovía a Almería y al sur, las estribaciones de la sierra de Enmedio.

En la pedanía de El Esparragal, en el límite de los términos municipales de Lorca y Puerto Lumbreras pero en territorio de este último municipio a unos doce kilómetros del paraje denominado “la torrecilla” se hallaba ubicado el campo de aviación denominado en los archivos como “Totana”.

Las pistas de vuelo, como se ha indicado en ocasiones anteriores, han desaparecido. No así, algún edificio, un barracón en ruinas, que los lugareños han utilizado como palomar y caballerizas. En la actualidad, totalmente abandonado y en ruinas, se levanta junto a la carretera que une la localidad de El Esparragal con la carretera de Lorca.

La remodelación en décadas pasadas de los terrenos efectuada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones,

hoy Fomento, en los alrededores de la localidad de El Palmar tendente a la parcelación del área para aprovechamiento industrial y más recientemente la construcción del enlace que une las autovías de Andalucía y Cartagena, ha borrado casi todos los vestigios del aeródromo que habían sobrevivido al paso del tiempo. Los únicos restos que es posible encontrar son la valla perimetral en ruinas y la casamata de defensa. La primera discurre paralela a la carretera de San Ginés a El Palmar y la segunda está situada en el cruce de dicha carretera con el polígono industrial de San Ginés. Examinado el interior de lo que un día fue el recinto del aeródromo de El Palmar y el cuartel de la Brigada Paracaidista posteriormente, lo único que encontramos es una escombrera y algún edificio totalmente en ruinas que no permite reconocer ni siquiera sus principales líneas de construcción.

Perdido todo el valor estratégico de otro tiempo, en los inicios de la década de los años cuarenta el aeródromo de El Carmolí fue languideciendo aún a pesar del uso civil, hasta llegar a caer casi en el olvido. Desde ese momento sus instalaciones han atravesado fases de diferente intensidad. Desde la utilización de la pista de vuelo asfaltada para prácticas de aterrizaje de las Bases Aéreas en uso en la provincia, San Javier y Alcantarilla. Hasta hace una década aproximadamente, los aviones CASA-212 de la Escuela Militar de Paracaidismo de Alcantarilla utilizaron la pista de tierra como campo de aterrizaje eventual para sus prácticas. Hasta el uso que la Armada dio a la parcela de terreno contigua al aeródromo para la construcción y experimentación de un vehículo anfíbio impulsado sobre un colchón de aire y que el paisanaje confunde con el uso alternativo al aeródromo. Edificación que todavía es posible observar.

Se ha reservado la cita del campo de vuelo de la Vereda para el final de las conclusiones por su especial particularidad y uso. Ordenada su construcción por Luis Melendreras jefe del aeródromo de Alcantarilla al maestro de obra José Pérez Baños, se levantó a escasos cinco kilómetros del aeródromo en dirección a Lorca. Recibiendo su nombre de la vereda real que discurriendo paralela al cauce del Guadalentín, a los pies de la sierra de Carrascoy, se encaminaba en dirección a Lorca. Situado sobre una parcela de ochocientos por doscientos metros de perímetro destacaba su localización sobre una vasta extensión de campos de cereal y esporádicos olivos y almendros. Hoy es una superficie de frutales que gracias al trasvase Tajo-Segura ha borrado cualquier recuerdo. Limitaba con los aún denominados en la actualidad “camino las casas”, que une las localidades de Sangonera la Seca y Librilla, la vía del ferrocarril Murcia-Granada y el cementerio de Sangonera.

El campo estaba dotado de su correspondiente pista de vuelo y dos barracones junto a unos seis o siete aeroplanos. Todo realizado en madera y lona por la pericia del maestro de obra Pérez Baños y su cuadrilla de carpinteros, pintores y albañiles formada entre los vecinos de Alcantarilla. Posteriormente se les rellenaba de cañizo extraído del cauce del Segura por la tropa del aeródromo, pintados convenientemente servía al propósito para el que fueron ideados, señuelo de la aviación nacional y desvío de la atención tanto del cercano aeródromo de Alcantarilla como del más alejado de El Palmar.*

²¹Sirva esta referencia como agradecimiento a Pedro Mira y Francisco López vecinos de Puerto Lumbreras y apasionados de la historia local, por la exhaustiva y concienzuda búsqueda del emplazamiento elegido por el gobierno de la república para un campo de aviación.

Antonio Gudín en los inicios de la aviación militar española

ENRIQUE GUDIN DE LAMA
Doctor en Historia Contemporánea

VOCACION MILITAR. ACADEMIA DE INGENIEROS Y PRIMEROS DESTINOS

Antonio Gudín Fernández nació en Santoña el 27 de julio de 1898 de padres montañeses. Su padre era militar y cuando nació Antonio estaba haciendo la Escuela Superior de Guerra. Se retiró como teniente coronel de Estado Mayor en 1929¹.

En septiembre de 1911, con trece años, Antonio se incorporó a la Academia de Ingenieros de Guadalajara tras aprobar las pruebas de ingreso. La Academia llevaba instalada en Guadalajara desde 1833. A comienzos de siglo XX acogía la instrucción y adiestramiento de unos 150 alumnos repartidos en cinco cursos. Además Guadalajara tuvo por aquellos años el privilegio de ser el germen de la Aviación Militar cuando a finales de siglo se unió a esas instalaciones el Servicio de Aerostación Militar.

Como Antonio era demasiado joven cuando ingresó, en los años siguientes le hicieron repetir dos cursos. Por fin, en 1916, con el tercer año del plan de estudios aprobado fue promovido al empleo de 2º Teniente Alumno. Y en junio de 1918, finalizada su formación, se le concedía el empleo de Teniente de Ingenieros².

Compañeros de promoción de Antonio fueron Joaquín Boy, con el que asistiría más tarde al curso de pilotos y que moriría en Tifarautin en agosto de 1923 y Alejandro de Goicoechea, futuro diseñador del "cinturón de hierro" de Bilbao y más adelante del TALGO.

Al terminar la Academia, Antonio fue destinado al 2º Regimiento de Ferrocarriles en Alcalá de Henares, donde estuvo hasta marzo de 1919. Durante ese invierno se declaró una huelga de Ferrocarriles y tuvo que salir con un destacamento para cubrir el servicio entre Peñarroya y Fuente del Arco. Después pasó a la Compañía de Obreros de Ingenieros en Guadalajara.

En febrero de 1920 fue destinado a la Comandancia de Melilla. Fue su primer contacto con Marruecos y el sistema de posiciones y blocaos que caracterizaba el modo en que se iba ocupando el territorio. Participó en la instalación y arreglo de la posición de Zoco Telata y en la construcción de un pozo para esa posición.

Por esas fechas ya había sido admitida la solicitud que había hecho para el curso de piloto de aviación. En menos de dos meses volvía a estar de nuevo en la península para comenzar.

INGRESO EN AVIACION. LOS PRIMEROS PASOS DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA

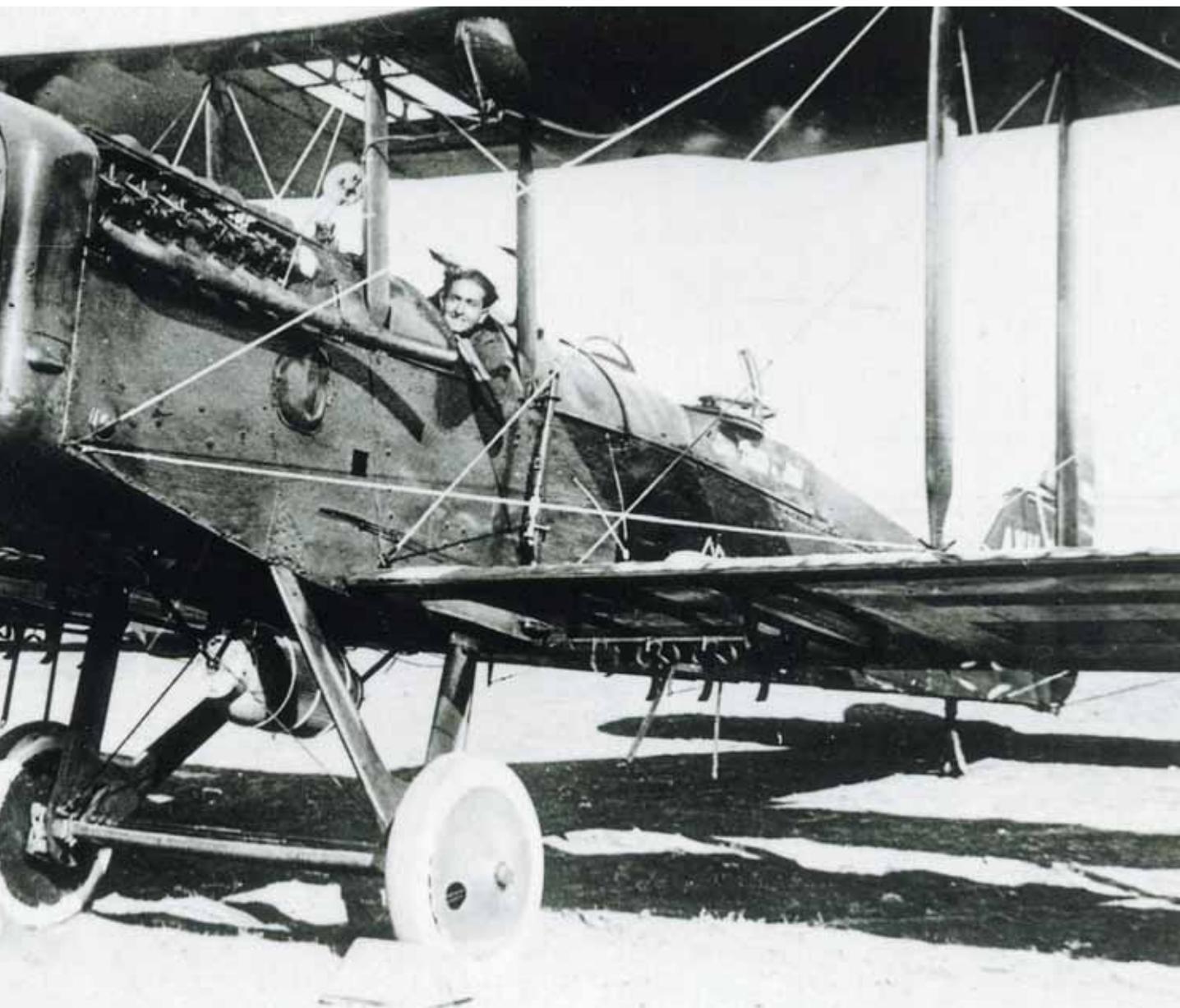
El uso militar de la aeronáutica en España había comenzado en 1909. A raíz del desastre del Barranco del Lobo se reforzó notablemente el ejército de África y entre las tropas que se enviaron había una sección de Aerostación Militar. Sus primeras funciones fueron principalmente la observación adelantada y la cartografía. Más adelante se usaría para tareas de corrección de tiro artillero e iluminación nocturna.

En 1913 se creó el Servicio de Aeronáutica Militar y ese mismo año comenzó la intervención de la aviación en la guerra de Marruecos.

Parecía posible que la aviación se hiciese un hueco en la estrategia militar española: la presencia de globos y aeroplanos en el protectorado empezó a ser habitual. Sin embargo la Gran Guerra frenó el uso de la aviación en la guerra de Marruecos. Dejó de llegar material aeronáutico procedente de Europa y se redujo también la formación de pilotos y observadores.

Con el nombramiento en 1919 del general Echagüe como Jefe de Aeronáutica cambiaron las cosas. Había estado en París durante la Guerra como agregado aéreo y traía ideas para sentar las bases de la reorganización de la Aeronáutica militar española.





Gudín a bordo del "Avila".

LA GRAN PROMOCION DE PILOTOS

Esa reorganización se manifestó, entre otras cosas, en la convocatoria de un curso para 100 nuevas plazas de pilotos militares. El grupo de pilotos que se formó en ese curso acabó siendo conocido como la "Gran Promoción". Formaron parte de ella pilotos que no tardarían mucho en destacar y otros que ocuparían años después puestos claves en la aviación española: Boy Fontelles, Ramón Franco, Gómez Spencer, Botana Salgado, Ortiz Muñoz, Lóriga, Pastor Krauel, Lacalle Larraga, Camacho Benítez, Hidalgo de Cisneros, Eduardo González Gallarza, Manuel Cascón... y Antonio Gudín.

Cuando se convocaron las plazas en 1919, Gudín cursó la correspondiente solicitud. En diciembre pasó el reconocimiento médico y, a comienzos de abril de 1920 embarcaba desde Melilla hacia la Península para incorporarse al Aeródromo de Zaragoza. En junio de ese año ascendía al empleo de capitán de Ingenieros por antigüedad y, aunque fue destinado al 4º Regimiento de Zapadores Minadores, continuó en Zaragoza el curso de pilotos.

La organización de un curso tal envergadura, no dejó de plantear sus problemas. Los cursos se habían distribuido entre varios aeródromos. Los que se impartían en Zaragoza se retrasaron, quizá por las condiciones meteorológicas de la zona. Mientras, de Getafe, Cuatro Vientos y Sevilla empezaron a salir pilotos con el título elemental. Finalmente los que estaban en Zaragoza acabaron siendo enviados a Los Alcázares y Alcalá.

Antonio Gudín fue al Aeródromo de Alcalá de Henares a finales noviembre de 1920 y allí obtuvo los títulos de piloto de 2ª en abril y el de 1ª en junio de 1921³. Pasó al aeródromo de Guadalajara para continuar las prácticas de piloto y regresó de nuevo al Aeródromo de Alcalá de Henares como encargado del taller. En septiembre de 1921 fue destinado a la Escuela de perfeccionamiento de Cuatro Vientos. Se estaba preparando el Grupo de escuadrillas de Melilla.

LA GUERRA DE MARRUECOS

Granada:
Probablemente con los miembros de la
3ª Escuadrilla camino de Melilla.
(A la derecha)

Marruecos después de Annual

En julio había tenido lugar el desastre de Annual. El impacto que el desastre produjo en la población española facilitó el éxito de una campaña de donativos que tenía como objetivo que cada provincia regalara un aeroplano al Ejército. Desde septiembre de 1921 hasta julio de 1922, fueron entregándose al ejército los distintos aparatos que se obtenían con esos donativos. Además, el Gobierno aprobó un crédito extraordinario para la compra de aviones. La mayoría de esos aparatos pasaron a integrar las nuevas escuadrillas de Marruecos.

La reconquista de las posiciones perdidas en Annual había comenzado a las pocas semanas del desastre. Desde la península se habían enviado grandes contingentes de tropa y de material. Se pusieron en marcha nuevas unidades y también nuevos medios. Uno de ellos fue la aviación que comenzó entonces a ser utilizada de forma más eficaz.

El grupo de Havilland Rolls de Melilla

Hasta el desastre de Annual, la aviación en Marruecos había seguido criterios operativos poco claros. El mismo general Berenguer había prestado escasa atención a los medios aéreos que tenía a su disposición. En la escuadrilla de Tetuán, por ejemplo, había tres modelos distintos de aviones y el uso que se les daba era fundamentalmente para reconocimiento.

Por eso los de Havilland DH.4 fueron pieza importante. Primero porque facilitaron cierta homogenización del material, y después porque sus prestaciones resultaron ser bastante buenas.

El DH.4 era un biplaza de bombardeo diurno, que había empezado a ser utilizado por la aviación Británica en 1917. Como armamento tenía una ametralladora Vickers sincronizada, para el piloto, y una Lewis sobre anillo Scarff para el observador. El puesto de pilotaje estaba debajo de la cabaña y el del observador algo separado, pues el depósito de gasolina estaba entre ellos. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo pues era difícil de alcanzar para los cazas alemanes. Rápido y buen trepador, pero en el caso de trabar combate, la incomunicación entre piloto y observador era un grave inconveniente.

El DH.4 que se usó en las escuadrillas de Melilla llevaba motor Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP. Tenía una envergadura de 12,92 metros y una longitud de 9,20, superficie alar de 40,32 m², un peso en vacío de 1.083 Kg y un peso total de 1.575 Kg. La velocidad máxima que podía alcanzar era de 215 km/h a 3.000 metros. El techo de servicio era de 6.706 metros y tenía una autonomía de 3 horas, 45 minutos.

En 1921 había una media docena de DH.4 en cada zona del protectorado: Larache, Tetuán y Melilla. En Cuatro Vientos había algunos para transformación de pilotos o en talleres. En la retirada de Annual, el aeródromo de Zeluán fue tomado por los moros y se perdió la 2ª Escuadrilla, la de Melilla.

Los días inmediatamente posteriores al desastre de Annual se envió a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4 compuesta por tripulaciones y aparatos de Tetuán y Larache, y mandada por el capitán Saenz de Buruaga. Esos aparatos se dedicaron a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de la columna Navarro en Monte Arruit. Todo ello teniendo que realizar peligrosas maniobras de despegue y aterrizaje en el campo de la Hípica de Melilla que llegó a encontrarse batido por tiros de fusil⁴.

La época de actividad más intensa y destacada del Grupo Rolls abarcó desde finales de 1921 a finales de 1923. Durante esa época fue mandado sucesivamente por el comandante Guillermo Delgado Brackenbury, el capitán Joaquín González Gallarza, el comandante Luis Palanca Martínez Fortún y el capitán José Carrillo Duran.

Desde comienzos de 1924 el Grupo Rolls fue disminuyendo poco a poco, y quedó prácticamente reducido a una escuadrilla en el desembarco de Alhucemas.

Al final del verano de 1921 empezaron a concentrarse en Cuatro Vientos los miembros y aparatos de las Escuadrillas destinadas a Melilla. A finales de septiembre se habían entregado ya algunos aparatos con los que se dotó a la segunda Escuadrilla que salió a los pocos días hacia Melilla mandada por el capitán Luis Moreno Abella.

El 8 de octubre de 1921 Antonio Gudín había sido destinado a la 3ª Escuadrilla Havilland de Melilla. El jefe de la escuadrilla iba a ser el capitán Joaquín González Gallarza, que pilotaba el avión de Vigo, e iban a formar parte de la misma: como pilotos, los capitanes Pío Fernández Mulero, Antonio Gudín y Camacho; los Tenientes Virgilio Rodríguez Sbarbi y Pedro García Orcasitas; y como Observadores, los Tenientes Emilio Cascón Briega y Francisco Escribano y el Alférez de Complemento Luis Angulo⁵.

Los aviones que emprendían un viaje tenían un cuarenta por ciento de probabilidad de no llegar a su destino. Los pilotos ponían su amor propio en conseguirlo, ya fuera el objetivo de paz o de guerra, y sufrían una gran contrariedad, a pesar de la frecuencia con que sucedía, al verse obligados a separarse de la formación para regresar al punto de partida o aterrizar en un campo elegido desde el aire, con los riesgos y molestias consiguientes.

La escuadrilla de Gallarza emprendió viaje el día 22 de octubre. Al encontrarse en Málaga, cuyo campo reunía pésimas condiciones de utilización a causa de sus reduci-





Curso de pilotos en Zaragoza. Gudín es el segundo por la izquierda.

das dimensiones, aunque apto para aviones de escuela, recibió orden de regresar a Granada para desde allí dirigirse a Melilla en vuelo directo.

El día 3 de noviembre aterrizaron en Tauima los aparatos pilotados por los capitanes Gallarza, Mulero y Gudín. Los pilotados por Llorente, Orcasitas y Sbarbi habían quedado detenidos, en Daimiel el primero y en Málaga los otros dos, a causa de averías sufridas en el material. Los tres se incorporan más tarde⁶.

Gudín llegó a Melilla a bordo del "de Havilland" DH.4 núm. 48, donado por la provincia de Avila, que todavía, durante los primeros meses, llevó como matrícula: M-MHEG⁷.

Primeros servicios y operaciones

Las operaciones de reconquista tenían como objetivo prioritario la reconquista hasta el río Kert. Se empezó con la toma de Taxuda y de Tauriat Hamed desde donde se pudieron recuperar Tazarut y Kaddur. El río Kert se cruzó en diciembre.

Las escuadrillas de Melilla iban apoyando desde el aire esas acciones. A los cuatro días de llegar, el 7 de noviembre realizaba Gudín tres salidas para realizar sendas operaciones de bombardeo sobre la meseta de Ygüermant⁸. El día 11 intervenía en la ocupación de Yazamen y Tifaser. En estas operaciones se usaron por primera vez las ametralladoras Lewis montadas sobre los anillos correspondientes en los puestos de los observadores.

Los días 21 y 22 de noviembre Gudín realizó vuelos para fotografiar los puentes de Kadur y reconocer la línea ferrea de Monte Arruit a El Batel.

El día 30 de noviembre hacía dos salidas de bombardeo sobre Ras-Medua, Tauriat-Hamet y Tauriat-Narrich.

El balance de su primer mes de acciones de guerra era de 12 salidas y 10 horas de vuelo.

Ras-Tikermin. Surge la aviación de combate

En diciembre participó en operaciones de cooperación para la ocupación de Tauriet-z y Batel y en la operación de Ras-Tikermin, que supuso el comienzo del empleo más decididamente agresivo de la aviación.

Los aviones llevaban ya montada la ametralladora. El objetivo de la operación militar era ocupar Tikermin, fortificar la posición, dejar la correspondiente tropa y retirarse. El mando lo tenía el general Federico Berenguer. Sanjurjo, nuevo comandante de Melilla observaba la maniobra. Las tropas se habían dividido en dos columnas y una vanguardia. La idea era que la vanguardia, compuesta por tropas de la policía indígena, asaltase la posición poco antes del amanecer y a continuación llegasen para apoyar

las otras dos columnas, en una de las cuales iba una bandera de la Legión mandada por Franco.

El avance había comenzado la noche anterior y al amanecer la unidad de vanguardia había tomado la posición, pero se había adelantado tanto que se había quedado aislada de las columnas que debían apoyarla. Prácticamente sin munición y con el grueso de la columna aún lejano, no estaba claro que pudiesen resistir con holgura. En ese momento aparecieron en el horizonte los aviones encargados de cooperar con la columna.

Eran los de la segunda escuadrilla. Tal como estaba previsto, al amanecer se encontraban sobre el objetivo. Los pilotos sobrevolaron la posición e inmediatamente se hicieron cargo de las dificultades por las que atravesaban los defensores.

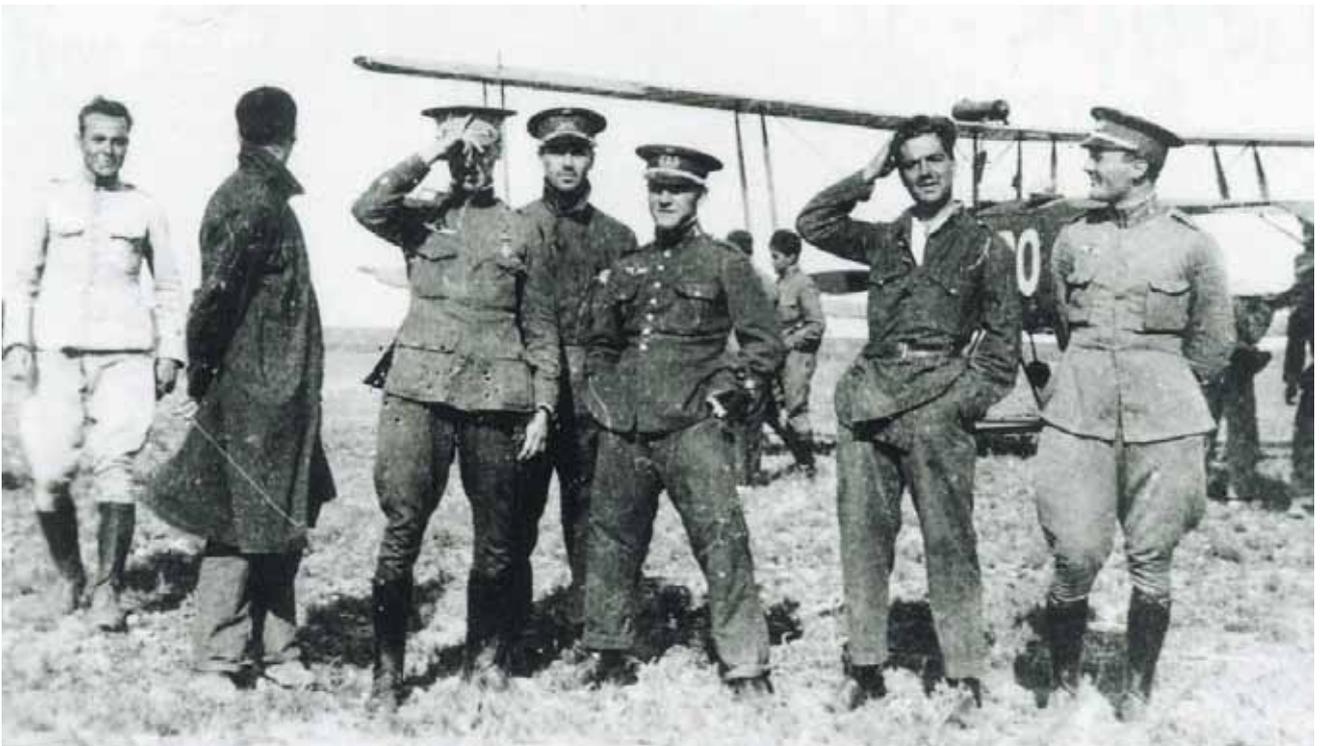
Sin que los pilotos hubiesen acordado previamente ningún procedimiento concreto, fueron actuando de la misma forma, a imitación del aparato que los precedía. Por turno, bajaban a pocos metros del suelo, lanzaban bombas, y hostigaban al enemigo con fuego de ametralladora. De esta manera consiguieron detener el ataque a la posición cercada.

Una vez conseguido frenar el ataque, la tarea de los aeroplanos se centró en mantener a raya a los moros hasta que llegase la columna y se pudiese fortificar y preparar la posición. Los aviones iban entrando por turno para acosar a los atacantes. Y las escuadrillas se iban relevando una a otra para que hubiese siempre una escuadrilla sobre el enemigo⁹. El primer turno que tuvo que cubrir Gudín comenzó a las once y media de la mañana, y lo completó sin novedad.

Una vez tomada y fortificada la nueva posición, la columna que había participado en la operación debía retirarse al campamento de partida. Era un momento delicado que aprovechaba el enemigo para hostigar a las unidades en retirada. Estaba previsto que el Grupo de Melilla siguiese cooperando hasta que finalizase esa retirada.

“Correspondía el turno de actuar en la retirada a las escuadrillas mandadas por Buruaga y Gallarza. Llegada la hora, el fuego en las guerrillas de Infantería era intensísimo; los objetivos batidos por Artillería y Aviación se encontraban totalmente cubiertos de humo; destacábanse multitud de explosiones blancas de los proyectiles de Artillería, entre las formadas por altas columnas de humo negro y denso de trilita de las bombas de Aviación. Todos los aviones atacaban entrando y saliendo en vuelo rasante en aquella imponente cortina de fuego, como si sus siluetas, puntos negros móviles sobre el enemigo, sirvieran de inocente objetivo a nuestra Artillería mientras ellos, al volar, dejaban caer fuerte y asombrosa cantidad de metralla. El capitán Carrillo lanzó un parte en el Puesto de Mando, diciendo: HAY MUCHO ENEMIGO, TIRAD CON ARTILLERÍA AL MISMO PUNTO, PERO CON FUEGO RÁPIDO. En otro parte informó: EL ENEMIGO SE CORRE POR LOS BARRANCOS DE LA DERECHA DEL FRENTE Y APARECEN OTROS NÚCLEOS NUMEROSOS POR LA IZQUIERDA. Era preciso contener a este enemigo valeroso y buen guerrero del momento de la retirada, que se

*Marruecos: Antonio
(tercero por la derecha)
y otros miembros del Grupo de Havilland Rolls.*



echaba encima de las guerrillas cuando al desplazarse para alcanzar al grueso de la columna disminuía la densidad del fuego. El avión pilotado por el capitán Ureta con observador Teniente Arizón, descendiendo y ametrallando eficazmente; sobre él se concentra nutrido fuego que le acribilla a balazos, rompiendo la hélice; derribado, aterrizó, salvándose la tripulación con ayuda de las fuerzas de tierra.¹⁰

Gudín salió por segunda vez ese día con la escuadrilla de Gallarza a las tres y cuarto de la tarde¹¹. El apoyo a la retirada de la columna era complicado y comenzaron a sucederse los problemas. El avión que pilotaba el capitán Ferreiro con el Teniente Valdés como observador fue derribado. El aparato del teniente Hidalgo de Quintana fue alcanzado por varios impactos, resultando herido el piloto, el motor del avión se paró y el observador, teniente Bellod, que estaba haciendo fuego de ametralladora, con agilidad y rapidez pudo hacerse con los mandos y consiguió tomar tierra –aunque capotando– cerca de la línea de combate.

El diario de operaciones recoge aquella jornada con las siguientes palabras:

“El avión ‘Murcia 3’ recibe varios impactos en el radiador y hélice, viéndose obligado a tomar tierra en las inmediaciones de Kalkul, rompiendo el aparato, sin consecuencias para los tripulantes. El ‘Salamanca’ 2 es alcanzado en los tanques de gasolina, tomando tierra en lugar próximo al anterior. El avión ‘H. 39’ toma tierra por haber sido herido el piloto en el pecho, pierna y brazo, rompiéndose el aparato y sufriendo contusiones el observador”¹².

Las maniobras que los aparatos realizaron aquel día impresionaron a quienes las presenciaban. Desde los propios soldados de la policía indígena que vieron con alivio la eficacia de las ametralladoras, hasta Franco o Sanjurjo que observaron buena parte del combate con prismáticos desde Kalkul. Esa jornada clave para la aviación de guerra española quedaría después reflejada tanto en las consideraciones de Franco en su “Diario de una bandera” como en el expediente que se instruyó más tarde por si había fundamentos para otorgar a ese grupo de escuadrillas la Laureada¹³.

Año 22

A comienzos de año, el avión de Gudín luce nuevos emblemas y nuevo nombre. A partir de ahora será el de Havilland DH.4 n° 48, “Avila” que llevará pintada en el costado una langosta y bajo el puesto del observador el nombre de Santa Teresa de Jesús. Con ese aparato realizará la mayoría de los vuelos¹⁴.

En enero hace trece vuelos, unas veces de reconocimiento, otras de cooperación con las fuerzas de tierra y otras de bombardeo sobre distintos lugares: Beni-Said, Rio Kert, Dar-Drius.

En febrero sigue la misma tónica y a los bombardeos sobre Beni-Said, se añaden otros sobre Dar-Kebdani y la Meseta Roja.

En marzo hace hasta veinticuatro salidas con un total de 28 horas de vuelo. Realiza un par de reconocimientos sobre Annual y un vuelo de croquización de Tikermin. Siguen los bombardeos sobre Beni-Said y la Meseta Roja. El día 14 recibe un impacto que le causa la rotura de dos mandos de los aparatos lanzabombas y el 18, llega a hacer hasta 5 salidas de bombardeo para cooperar en la operación de Tugunt.

Abril representó una ampliación del campo de acción de la aviación en Marruecos: en febrero había sido atacado el Peñón de Vélez de la Gomera, a mitad de camino entre Melilla y Tetuán. La aviación participó en su defensa mediante un régimen de vuelos desde Melilla a Tetuán y vuelta, con el bombardeo de las posiciones enemigas intermedias. El capitán Gudín realizó ese raid en varias ocasiones. Y alguna otra más prolongó su vuelo hasta Larache¹⁵.

A final de abril, poco antes de los intensos días de la toma de Tazarut, el capitán Gudín recibió la noticia de se le había concedido la Medalla Militar de Marruecos con el pasador “Melilla”.

Zona de Larache. Bombardeos nocturnos

Mediada la primavera se había planeado una operación sobre Tazarut, al sur de Tetuán. La dirigía el general Berenguer. Tres columnas de infantería mandadas respectivamente por los generales Sanjurjo y Marzo y el coronel Serrano avanzarían sobre el objetivo desde distintos puntos de partida. Apoyarían la operación las escuadrillas de Tetuán y Larache, y otra formada por ocho aparatos y otros tantos pilotos y observadores del grupo de escuadrillas de Melilla¹⁶. Entre ellos estaban Antonio Gudín, Arturo González Gil y Felipe Acedo Colunga.

Como preparación del avance, el día 25 de abril, Berenguer ordenó un bombardeo intenso sobre el campamento del Raisuni y sobre Jerba, Taula, Feddan Yebel.

El 28 rompió el fuego la columna de Sanjurjo, pero en la segunda jornada se vio obligada a detenerse. La del general Marzo ocupó Dar Berda el día 2 de mayo y el 7 avanzó dejando al flanco izquierdo Tazarut. La columna Sanjurjo ocupó Haddadin y la altura de Nechor, y pudo establecer contacto con las fuerzas del general Marzo.

Sin embargo, aún no se había terminado la operación. El día 12 fue el asalto final y la toma de Tazarut con el apoyo aéreo de todas las escuadrillas de Tetuán y Larache.

Durante todos los días que duró la operación –del 26 de abril al 12 de mayo–, los pilotos de Larache tuvieron que realizar vuelos de especial intensidad y “calidad”.

Especialmente significativa fue la jornada del 9 de mayo. Ese día se realizaron va-



Retrato de Antonio Gudín con el uniforme de Aviación.



Gudín, su observador y los mecánicos ante el "Avila".

rios de los primeros bombardeos nocturnos que hacía la aviación española.

Ese día salieron el de Havilland del capitán Ureta y su observador, el capitán Pérez Seoane para bombardear Zania de Beni-Isef; y el "Salamanca 1" pilotado por el capitán Gudín y con el capitán Mata de observador para bombardear la Zania de Tiliili y Beni-Ysef. La acción comenzó a las doce y media de la noche y duró hora y media¹⁷. Los días siguientes otros dos pilotos más de la escuadrilla salieron a realizar bombardeos nocturnos.

El éxito de esos vuelos hizo que el mando tomase interés por ese tipo de acciones y se plantease la posibilidad de realizarlos con mayor insistencia¹⁸. El coronel Jefe de Estado Mayor en una nota del 16 de mayo, decía: *Se ha pedido a la Superioridad medio para efectuar vuelos de noche y bombardear los sitios en los que haya concentraciones enemigas [...]*¹⁹. Se añadía, además en esa nota, que en breve se dispondría de proyectiles cargados de gases, que convenía lanzarlos poco antes del amanecer. Estaba claro, pues, cual era el motivo del interés del mando por esos bombardeos nocturnos. El primer bombardeo con gases no se realizó hasta el verano de 1923 en la zona de Tizzi-Assa²⁰.

En septiembre fue nombrado el coronel Soriano Jefe del Servicio de Aviación y tuvo que dejar el mando de las fuerzas aéreas de Marruecos. Le sustituyó el teniente coronel Kindelán. Por esas fechas Antonio Gudín estaba de permiso. Había vuelto a la península para casarse el 12 de octubre con Margarita Herrero del Campo.

A la vuelta de su boda pasó a ser jefe de escuadrilla²¹ e intervino en el cerco de Afrau, una posición en la costa, lejos de las líneas que se vio asediada de manera alarmante por los moros. Los días 23 y 24 de noviembre las escuadrillas estuvieron constantemente en el aire, hasta que pudo entrar en la posición el refuerzo que se había enviado.

En esa ocasión el de Havilland 48 "Avila" lo pilotó el teniente Cisneros. Salió con él el día 23 a las cinco y cuarto de la tarde. A la vuelta, *a causa de la oscuridad, toma tierra violentamente rompiendo tren y hélice y desperfectos en el plano inferior izquierdo y radiador*²². Gudín salió el 24 por la mañana a bordo del de Havilland 44. Los días siguientes voló, además de con el 44, con los de Havilland 52, 43, 35 y 39. El 15 de diciembre estuvo reparado el "Avila".

Año 23

Al comenzar el año 23 las operaciones en Marruecos se encontraban estancadas. Aún no se había llegado a un dominio efectivo de los territorios, pero no había especial actividad bélica. Las escuadrillas se dedicaban fundamentalmente a operaciones de reconocimiento, bombardeo y ocasionalmente algún ametrallamiento. También hubo tiempo para hacer vuelos de instrucción de toda la escuadrilla.

En abril le llega la noticia de que en la Comandancia General de Melilla se ha orde-

nado la apertura de juicio contradictorio para su ascenso al empleo inmediato. El trámite del ascenso no llegará a buen término debido a la variable política de ascensos que siguió la dictadura de Primo.

A comienzos de mayo se le comunicó un nuevo destino: profesor de la Escuela de Pilotos de Burgos. Antes de incorporarse a Burgos, tendrá ocasión de realizar unos cuantos servicios más, entre los que destacó la operación sobre Tizzi–Assa.

Tizzi–Assa. El espectro de Annual se cierne de nuevo sobre Marruecos

Tizzi–Assa era una posición avanzada que se había escogido como atalaya de un avance que acabó detenido. En mayo los moros se situaron entre Tafersit y Tizzi–Assa para obstaculizar y hostilizar los convoyes. A final de mes, el paso de cada convoy constituía un combate. La situación llegó a ser tan comprometida que incluso llegó a ser percibida como un posible segundo Annual:

“Una mañana temprano se corrió el rumor en Ceuta de que en la zona de Melilla había ocurrido un segundo desastre. Los legionarios estacionados en Larache habían sido enviados a Melilla a toda prisa. [...]

Había oído hablar a menudo de la posición fortificada de Tizzi–Azza. Estaba en la cima de un cerro y había que aprovisionarla periódicamente con agua, comida y municiones. Los convoyes de abastecimientos tenían que pasar por un desfiladero estrecho y cada vez había que abrirse paso a tiros. Esta vez, los moros habían copado la carretera. El último convoy había entrado, pero no podía salir, y la posición estaba cercada.

Se organizó una enorme columna de socorro, y se rompió el cerco de Tizzi–Azza, pero durante el ataque el nuevo comandante del Tercio, el teniente coronel Valenzuela, fue muerto²³.

El día 28 salió un nuevo convoy hacia Tizzi Assa con la consigna de no entablar combate. La aviación sobrevolaría la zona desde el amanecer intentando localizar las concentraciones enemigas. En los primeros vuelos de la jornada enseguida se descubrió que el enemigo había bajado durante la noche hasta muy cerca del campamento de Tafersit y que se encontraba agazapado en las barrancadas. El paso del convoy iba a resultar problemático no sólo en su tramo final, llegando a Tizzi–Assa, sino desde el comienzo, desde Tafersit:

“Mientras el teniente coronel Kindelán comunica la noticia al alto mando, dispone salgan varias escuadrillas, con armas y bombas, para actuar con intensidad y decisión. [...] No habían pasado cuarenta minutos cuando en el aeródromo se recibe la noticia de haber sido derribado un avión. El Alférez Ingunza y el observador Teniente Montero han caído derribados en las líneas y han resultado muertos.

[...]Teléfonos y radio del aeródromo funcionan sin cesar transmitiendo órdenes y noticias. Ha sido derribado en vuelo el capitán don Alfonso Esteban. Por rotura del tubo de aceite tomó tierra en Dar Drius el avión del Teniente don Eduardo G. Gallarza. A consecuencia de impacto recibido en el motor aterrizó, derribado en Bufarcuf, el avión tripulado por los capitanes Grima y Warleta. Por recibir impactos en el depósito de gasolina tomó tierra en Dar Drius el avión tripulado por los capitanes Loriga y Jordana. El Teniente Coterillo tomó tierra en Drius por rotura del tubo de aceite. Con un plano averiado por un impacto aterrizó en Dar Drius el Teniente Echegaray, con bombardero Hortelano²⁴.

La jornada resultó muy intensa, los vuelos fueron continuos y todos vieron el peligro bastante cerca. Ese día el capitán Gudín salió cuatro veces. En una de las salidas su avión recibió 14 impactos, pudo tomar tierra en Dar–Drius y después regresar al Aeródromo²⁵. También tuvo que anotar aquel día la muerte del teniente Montero, que había sido su observador habitual en Marruecos y que llevaba unas semanas destinado en otra escuadrilla.

El parte de las fuerzas aéreas de ese día resumía así la jornada:

“Los grupos han tomado parte en el combate sostenido hoy en la hoyada de Tafersit contra numeroso enemigo. Debo hacer presente que el resultado del combate ha podido apreciarse con toda exactitud por las tripulaciones. El enemigo, en gran número y bien atrincherado, ha huido precipitadamente, dejando el camino sembrado de bajas que trataban de retirar unos grupos que quedaban en barrancos próximos. La aviación ha llegado al máximo esfuerzo, teniendo que lamentar la muerte gloriosa del Teniente Montero y Alférez Ingunza, herido leve el capitán Esteban, y cuatro aparatos derribados y doce con numerosos impactos.

[...] en la posición de Dar Drius han quedado tres aeroplanos averiados y uno en Bufarcuf. Se arrojaron 669 bombas de trilita y 22 de 50 kilogramos²⁶.

De vuelta a la Península

A comienzos del verano de 1923 el capitán Gudín se iba de Marruecos destinado a Burgos como profesor de la Escuela de Pilotos. En su Hoja de Servicios se recogen las condecoraciones relativas a ese periodo: Medalla Militar de Marruecos con el pasador Melilla y cuatro Cruces de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, por los periodos de operaciones 4º, 5º, 6º y 7º.

Al poco tiempo le llegaría una mala noticia: en agosto moría Joaquín Boy en acción de guerra sobre Tifarui. Había estado con Joaquín Boy en Guadalajara, en los cursos



Febrero de 1925. Con el rey en Cuatro Vientos. Antonio es el segundo por la derecha de la segunda fila.

de piloto y en África, donde también pudo coincidir con otros ingenieros pilotos como Francisco Arranz y Arturo González Gil. Quizá hablasen de las posibilidades que existían en el campo de la ingeniería aerotécnica. Joaquín Boy ya había hecho alguna incursión en ese campo “reformando” un Breguet XIV al que llamó “Juanito”. Arranz y González Gil irían pronto a París a cursar estudios de ingeniería aerotécnica.

ANTONIO GUDÍN, INGENIERO AERONÁUTICO

La Escuela de París

En cuanto tuvo ocasión, Gudín también se adentró en el campo de la ingeniería aeronáutica.

En abril de 1924 dejó Burgos para incorporarse primero al aeródromo de Getafe y después a Cuatro Vientos, a la comisión de Ensayos, Estudios y Laboratorio. Había entrado ya en la órbita del teniente coronel Herrera, creador del laboratorio aerodinámico, promotor y fundamento de la ingeniería aeronáutica en España²⁷.

Desde septiembre del 24 hasta febrero de 1925 estuvo haciendo el curso de Jefes de Grupo y Escuadrillas. Al terminar obtuvo el título de Observador de Aeroplano, pero la categoría de Jefe de Escuadrilla no se le reconoció oficialmente hasta julio de 1926 y el empleo de Jefe de Grupo se le concedió en septiembre de 1927.

Además, en septiembre de 1925, estuvo al frente de la Escuadrilla de Experimentación mientras faltó su jefe, el capitán Llorente. Fue entonces cuando le concedieron la Comisión de Servicios para que asistiese en París a los Cursos de la Escuela Superior de Aviación. Pasaría allí dos cursos junto con otros militares españoles realizando los estudios de Ingeniería Aeronáutica.

L'École Supérieure d'Aéronautique et de Mécanique había sido fundada en 1909 en París por el coronel Roche. Habían pasado por sus aulas nombres tan importantes en la Aeronáutica francesa como Dassault, Bloch y Potez. En 1924 fue encargada por el Gobierno Francés de la formación del cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Al tiempo que cumplía esas funciones para la Aeronáutica francesa, tenía abiertas sus puertas a alumnos de otras nacionalidades. Antes que Gudín, habían ido a estudiar a París otros

alumnos españoles: Vicente Roa, Luis Sousa, Rafael Espinosa de los Monteros, Manuel Bada Vasallo, Arturo González Gil y Francisco Arranz.

Las calificaciones que obtuvo Gudín fueron las mejores de los alumnos que habían acudido desde España²⁹.

Homologación del título. Profesor de la Escuela Superior de Aerotecnia

En 1929 se regularizaron tanto las titulaciones como la enseñanza de la Ingeniería Aeronáutica en España. Se constituyó una comisión en la que figuraba como presidente Emilio Herrera Linares, como vicepresidente Juan de la Cierva y como vocales Francisco León Trejo, Manuel Sierra, Mariano de las Peñas y Jorge Loring. La comisión decidió revalidar el título de quienes lo habían obtenido en el extranjero –entre los que se encontraba Antonio Gudín– y los que habían sido formados entre 1913 y 1917 en la Escuela Nacional de Aviación. Además otorgaba el título de Ingeniero de Construcciones Aeronáuticas a Leonardo Torres Quevedo y a Juan de la Cierva Codorniu²⁹. En total no llegaban a veinte los Ingenieros Aeronáuticos reconocidos.

Otra tarea de la Comisión–Tribunal fue la puesta en marcha de la Escuela Superior de Aerotecnia. Se elaboró un Reglamento con las normas de admisión, exámenes de ingreso y planes de estudio, y en julio de 1929, casi al tiempo que se reconocían las titulaciones extranjeras, se convocó un primer concurso para el nombramiento de Profesores de la ESA.

En octubre ya estaba configurado el claustro de profesores:

El Director sería Emilio Herrera Linares y como profesores de plantilla figuraban Francisco León Trejo en la asignatura de Teoría de Motores y Oficina de Estudios; Antonio Gudín Fernández en Motores de aviación y Oficina de Estudios; Francisco Arranz Monasterio como profesor auxiliar y Manuel Moya Alzáa también como profesor auxiliar³⁰. Además Herrera buscó como profesores a los mejores especialistas en los diferentes campos, fuesen o no militares para darle altura científica a la Escuela³¹.

Una vez organizado el claustro y con los profesores al tanto de sus asignaturas, se hicieron las convocatorias de alumnos. La primera convocatoria, en agosto de 1929³², era para un curso de especialistas en Aeromotores. Fueron admitidos al curso ocho alumnos: cuatro de Aeronáutica Militar, dos de Aeronáutica Naval y dos de libre concurrencia.

El curso se desarrolló con normalidad a lo largo del año natural –1930–. El calendario preveía que los dos primeros trimestres fuesen propiamente lectivos, mientras que el tercero se dedicase al proyecto y a prácticas en fábricas de motores. Antonio Gudín impartiría su asignatura de Motores en el segundo trimestre de curso, de mayo a julio, en horario de 9 a 10,15 de la mañana y se dedicaría a la Oficina de Estudios, con León Trejo de 15 a 17.30³³. Las prácticas en Fábricas se realizaron, en Hispano–Suiza y Elizalde.

El primer curso de la ESA, se había desarrollado con normalidad, sin embargo antes de que comenzase el curso siguiente hubo algo que dio al traste con la carrera académica de Antonio Gudín. En febrero de 1931 dimitían León Trejo y él³⁴. Todo parece indicar que fue decisión conjunta de los dos.

León Trejo llegó a ser buen amigo de Antonio Gudín. Había hecho el curso de Piloto y Observador en 1914 y posteriormente ingeniería aeronáutica en París. En los años 27 y 28 había permanecido exiliado en Francia³⁵.

Lo más probable es que la dimisión tuviese que ver con el sistema de exámenes de acceso a la Escuela pues es inmediatamente posterior al reglamento que, por tercera vez en menos de un año, cambiaba el sistema porque el anterior *“adolece de algunas omisiones y defectos, puestos de relieve por la práctica de los primeros exámenes celebrados en enero del actual”*³⁶.

Efectivamente, los exámenes de ingreso habían dado ya algunos problemas. Durante el curso de Aeromotores de 1930 se había hecho una revisión del reglamento para suavizarlo³⁷. Por otra parte, era conocido el interés que Kindelán, Jefe Superior de Aeronáutica, tenía en aquellos momentos por el ingreso de sus dos hijos en la carrera militar³⁸. Y también es más que probable la animadversión de León Trejo hacia Kindelán³⁹. Total que León Trejo dimitió y con él Antonio Gudín.

En febrero de 1931 Antonio Gudín dejó la Escuela, pero eso no afectó al resto de las actividades que desarrollaba en su destino de Cuatro Vientos.

Destinos técnicos

Desde su vuelta de París, Antonio fue desempeñando diversos destinos técnicos. Desde septiembre de 1927 estaba en Servicios de Material –Fabricación e Inspección– de Cuatro Vientos. Allí pudo dedicarse a diversos cometidos relacionados con la Ingeniería Aeronáutica tan variados como dictámenes y resoluciones, proyectos de construcción, soluciones técnicas, aportaciones científicas y técnicas.

En enero de 1928 fue nombrado Inspector de Fábricas Civiles. Las industrias españolas dedicadas a la fabricación de aviones más destacadas eran CASA., La Hispano Aviación y Loring. Y dedicadas a motores de aviación estaban Hispano Suiza y Elizalde.

Como inspector de fábricas, Antonio tuvo que hacer alguna visita a la factoría que CASA. estableció en Cádiz, que no empezó con buen pie. Primero con la fabricación



Junio de 1929. Antonio, de la Cierva, Rambaud y dos oficiales colombianos ante el C-12.

del “Numancia” y después con los Dornier Super Wal. Franco y González Gallarza habían preparado un nuevo vuelo alrededor del mundo contando con usar uno de los aparatos salido de la factoría de Cádiz, sin embargo el comandante Franco no acababa de confiar en el aparato que estaban fabricando en CASA, y lo cambió a escondidas por otro recibido de Italia. El raid no pasó de la primera etapa y los aviadores y el aparato tuvieron que ser rescatados cerca de las Azores por un barco de la armada inglesa. La aventura fue motivo de serios problemas para Ramón Franco, que acabó siendo baja en Aviación y escribió un libro en el intentaba justificarse achacando el fracaso, entre otras cosas, a la desorganización de la fábrica de Cádiz⁴⁰.

Otra industria aeronáutica con la que tuvo relación fue Loring, que estaba instalada en Carabanchel. En ella tuvo que hacer el seguimiento de la fabricación del autogiro C.12, proyecto que había sido contratado por la fábrica con Aviación Militar.

Antonio Gudín fue nombrado delegado del Gobierno en la CLASSA en julio de 1931⁴¹. Y, más adelante, cuando se decidió la liquidación de la compañía, fue nombrado delegado del estado en la comisión de incautación⁴². Y siguió desempeñando los mismos cometidos en LAPE.

La Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A. había surgido durante la Dictadura de Primo de Rivera como fruto de la idea del gobierno de establecer, para los servicios básicos, unos monopolios fuertemente intervenidos por el Estado. La compañía se constituyó oficialmente el 25 de mayo de 1929 y construyó en Getafe una terminal y un edificio de talleres con carácter provisional. Por entonces ya estaba en marcha la construcción de Barajas como aeropuerto civil de Madrid.

El gobierno de la República consideró los transportes como un servicio público de carácter fundamental, por lo que decidió la nacionalización de la compañía. El 1º de octubre de 1931, el Estado se hizo cargo de la compañía, a través de una comisión gestora.

Esta situación de interinidad se mantuvo hasta que, el 8 de abril de 1932, una nueva Ley aprobada por las Cortes dispuso que los bienes incautados a CLASSA y administrados hasta entonces por la comisión gestora pasasen a una entidad mercantil de titularidad pública denominada Líneas Aéreas Postales Españolas, LAPE.

Tanto en CLASSA, como en LAPE, Gudín dirigió las reparaciones y puestas a punto de los siete Fokker F-VIIa 3M de los que disponía la compañía y de los Douglas DC-2 recién comprados.

También intervino en octubre de 1933, en el establecimiento de una línea regular Sevilla-Tenerife, que pasó a ser en 1935 Madrid-Canarias, con bimotores Douglas DC-2.

Los primeros años 30 fueron de reorganizaciones continuas de los servicios de Aviación. En medio de todos esos vaivenes, Gudín estuvo destinado desde 1930⁴³ en la

Oficina de Servicios Técnicos de la Jefatura de Aviación que tenían como finalidad la *“investigación y experimentación en tierra y vuelo, estudios y proyectos de prototipos, inspección de fabricación, recepción de material y homologación del mismo”*⁴⁴.

En Cuatro Vientos podía disponer de medios –laboratorios, talleres, y expertos a los que consultar– con los que elaborar informes y dictámenes. De vez en cuando acudía a la oficina del Ministerio correspondiente, para resolver cuestiones puntuales, presentar los informes o despachar.

Uno de sus primeros trabajos en esa oficina fue la intervención en la comisión de ensayos para la homologación del motor del “Dragón VII”, de 320 CV de Elizalde en junio de 1930⁴⁵.

Informes que realizó en esa oficina fueron, por ejemplo, los dirigidos al Consejo Superior de Aeronáutica en 1931⁴⁶, “Sobre concurso para la construcción de avionetas de entrenamiento e instrucción para Aeronáutica Naval”, en el que se analizaban las ofertas de Loring, CASA y La Hispano y se sugería la posibilidad de hacer un pedido conjunto puesto que el Ministerio del Ejército también estaba buscando una compra similar. Otros informes que salieron por esas fechas de la oficina fueron sobre “Balizado del trasbordador de Barcelona”, “Facilidades a acordar para las aeronaves que efectúan transportes que interesen a la Sociedad de Naciones” y “Propuesta de cambio de marcas de nacionalidad y de matrículas”.

También fue requerido Antonio Gudín para la preparación del concurso de avionetas de 1935. En el concurso, lógicamente, participaron colegas suyos, y resultó ganador Arturo González Gil, –con el que había coincidido en Marruecos como piloto y después en Madrid como Ingeniero–, con la GP-1, que había diseñado con Pazó. El segundo premio fue para un proyecto de la Hispano-Suiza y el tercero a Julio Adaro por su avioneta “Chirta”⁴⁷.

En la primavera de 1935 Juan Antonio Pombo, piloto de turismo de Santander, pidió subvención oficial para un proyectado vuelo a Sudamérica en avioneta. Warleta, Director General de Aeronáutica, pidió a Servicios Técnicos que informara sobre el avión y sus condiciones para ese raid. El informe de Gudín fue negativo; el piloto era bisoño y sabía poco de navegación, además, la avioneta pequeña, aunque con depósitos extra para el caso. Warleta denegó la subvención⁴⁸.

Aparte de esas tareas de consulta y asesoramiento, Antonio Gudín se involucró en otras áreas de la ingeniería aeronáutica. En 1933 junto al doctor Pérez Núñez, comandante médico y piloto realizó un trabajo titulado “Dotación y transformación de los aviones comerciales en aviones sanitarios”, que presentó como ponencia en el II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria celebrado en Madrid⁴⁹. El trabajo fue reconocido con un premio en Francia⁵⁰.

Tomó parte activa en la organización y puesta en marcha del “Primer Congreso Nacional de Ingeniería Aeronáutica”⁵¹, que dependía de Aviación Civil y que no llegó a celebrarse, pues estaba previsto que tuviese lugar en octubre de 1936⁵². Antonio Gudín formaba parte del comité de exposición junto a Vicente Roa, Manuel Thomas y Julio Guillén; y del comité de trabajos técnicos con Jenaro Olivie, Antonio Pérez y Antonio Sánchez. En julio ya había confirmadas 56 ponencias. Antonio Gudín estaba preparando tres: una relativa a infraestructuras titulada “Directrices de la red nacional desde el doble punto de vista comercial y estratégico”, con los “Sres Antonioni, Bordons, Castro Girona y Azcárraga” y otras dos que presentaría con Gómez Lucia, gerente de LAPE, dentro del grupo de locomoción aérea que se titulaban: “Características comerciales de la navegación aérea” y “La seguridad en la navegación aérea”⁵³.

LA GUERRA CIVIL

El verano de 1936 comenzó para Antonio Gudín viajando a Santander el sábado 18 de julio. La noche anterior había cenado con León Trejo y J. Luis Souza⁵⁴.

El viaje era largo. Al llegar a Santander se presentó en la Comandancia Militar, después siguió camino a Pontones donde ya estaba su familia veraneando.

El 24 de julio Santander se había decantado definitivamente por el gobierno. Antonio Gudín recibió aviso en Pontones de que acudiese al teléfono. Le dijeron que en nombre de la Junta de Defensa tenía que incorporarse a Bilbao. Ese mismo día llegó un coche de la FAI con milicianos armados, que le trasladaron a Bilbao. Allí se presentó al Gobernador Militar y a la Junta de Defensa. Lo destinaron al campo de aviación de Lamiaco, para que lo pusiese a punto. Le facilitaron una avioneta con el encargo de que la reparara y pusiera en marcha, con ella hizo un vuelo sobre Vitoria para arrojar periódicos⁵⁵. En Bilbao se encontró con Romero Girón, oficial de aviación al que conocía de Cuatro Vientos. Habló con él instándole a presentarse a las autoridades militares⁵⁶.

El cuatro de agosto hizo otro vuelo de reconocimiento sobre Orduña. Como en el vuelo anterior, le acompañaba el delegado del gobierno en el aeródromo. El tiempo era malo y no pudieron regresar a Bilbao, así que se dirigió a Madrid y aterrizó en el aeródromo de Cuatro Vientos.

Antonio Gudín no se sumó al Alzamiento⁵⁷. Aparte de la lealtad que como militar debía a sus superiores, tenía otro motivo: la familia de su mujer era de ideas con-



Reunión para el establecimiento de la línea Madrid-Canarias. Aparecen en la foto, además de Gudín, Gómez Lucía y Álvarez Buylla.

servadoras, en lo ideológico y en lo político y cuando estalló la guerra las enemistades se hicieron patentes: uno de sus cuñados tuvo que esconderse y otro fue detenido y trasladado al “Alfonso Pérez”, el barco prisión⁵⁹. Al comandante Gudín se le hizo llegar la advertencia de que lo que le pasase a su familia, dependía de él⁶⁰. Llegó incluso a decirle a su mujer que solicitase asilo en el consulado alemán para ella y sus hijos.

De vuelta a Cuatro Vientos. Continúa con destinos técnicos

De nuevo en Cuatro Vientos, fue destinado como jefe de inspección de fábricas. Su trabajo empezó con una visita de cuatro días a Barcelona para averiguar el número de repuestos de motores que podían enviarse a Madrid.

Uno de esos primeros días de su vuelta a Madrid, con unas jornadas de trabajo maratonianas y salidas y entradas de casa a horas intempestivas, tuvo un encuentro con la Brigada del Amanecer. Gracias a una suma de casualidades el encuentro no tuvo consecuencias.

Ante el avance de las columnas del sur hacia Madrid el Gobierno ordenó el desmontaje de las instalaciones aeronáuticas que podían verse afectadas por el avance. Las instalaciones de Cuatro Vientos y la factoría de CASA en Getafe fueron trasladadas a Alicante y Cataluña respectivamente. Antonio dirigió esos traslados y el traslado de Guadalajara a Madrid de los Nieuport que allí se reparaban. Más adelante supervisaría también la instalación de la maquinaria de la Hispano-Suiza en la región de Alicante. También se ocupó en los días iniciales del asedio a Madrid del camuflado de Barajas, Cuatro Vientos y Getafe.

Otra de las tareas que tuvo que afrontar Gudín como inspector de fábricas fue la de adecuar la industria aeronáutica a los tiempos de guerra. En ese y otros cometidos que desempeñó los meses siguientes⁶¹, dependía de Indalecio Prieto⁶², Ministro de Aire y Marina en el gobierno de Largo Caballero, que llegó a sentir por el cierto afecto.

Pasados los momentos de la batalla de Madrid, la ayuda rusa se percibía como una hipoteca. El gobierno empezó a entonces a buscar armas fuera de Rusia. En febrero de 1937 salieron de España hacia América y hacia Europa unas cuantas comisiones militares con el encargo de contratar armas⁶³.

Uno de los comisionados fue Antonio Gudín. Salió de España el 16 de febrero y volvió el 23 de abril. Estuvo en París, Ámsterdam y Bruselas.

En París se encontraba el 23 de marzo junto con Angel Pastor y otros oficiales de aviación. Se había conseguido un contrato de compra de 50 Potez 54 y 5 Dewoitine y ellos iban a supervisar la entrega⁶⁴.

La comisión estuvo también en Holanda negociando con la casa Fokker. Se trataba de contratar un bombardero ligero que pudiese sustituir a los "Natacha" rusos. Habían pensado que el Fokker C-X podía servir y consiguieron la licencia y 25 células que debían ser montadas en Alicante, en la SAF-15.

A pesar de las desavenencias que Antonio Gudín había tenido con los especialistas rusos en los cometidos que había desempeñado, fue nombrado Delegado de Arma-mento en Cataluña con fecha 3 de julio de 1937⁶⁵.

Mientras tanto Vizcaya había caído en manos del Ejército de Franco. El Gobierno de Valencia, con el objeto de aliviar la presión del resto del Frente Norte lanzó en la zona centro una ofensiva sobre Brunete que frenó de momento las operaciones sobre Asturias y Cantabria. Pero una vez concluida, las operaciones sobre el Frente Norte continuaron con mayor ahínco.

Último viaje a Santander

La ofensiva sobre Santander comenzó el 14 de agosto. El 23 de agosto, los restos del ejército vasco se rendían a los italianos en Santoña, mientras que Santander caía el 26 de agosto.

Para Antonio Gudín esas fechas fueron el momento de volver a reunirse con su familia. La decisión estaba tomada. La República había dejado de ser la República a la que él había prestado juramento. Al estallar la guerra el gobierno constituido había perdido el control sobre el país. Las milicias y tribunales populares se habían hecho ensiguada con el control de las ciudades, pueblos y aldeas de la zona republicana. La legalidad en la República se había desmoronado hasta el punto de que se produjo una revolución proletaria en toda regla. La misma Dolores Ibárruri, la Pasionaria, había afirmado con satisfacción que todo el aparato del estado fue destruido y el poder del estado había pasado a la calle.

La República había perdido su legitimidad. Antonio habló con su padre, habló con Herrera y los dos le aconsejaron que se quedase en Santander y se entregase al ejército de Franco.

Probablemente las consideraciones que se hizo Antonio en ese momento eran similares a las que Herrera hizo a Kindelán nada más terminar la guerra:

*"Me apena mucho que juzgues mi conducta como inconcebible. ¿No puedes admitir siquiera, como yo lo he sostenido siempre, que los militares españoles que hemos tratado de cumplir nuestro deber ante todas las cosas, nos hemos encontrado el día 18 ante el caso dudoso? ¿Será verdad que una palabra de honor otorgada y firmada con plena libertad y la tradición de no habernos sublevado nunca que conservábamos con tanto orgullo los que hemos llevado los castillos de plata, no pesen absolutamente nada, no ya para justificar una conducta sino para considerar su cumplimiento como circunstancia atenuante en los errores cometidos?"*⁶⁶

Tanto su padre como Herrera lamentarían después el consejo que le habían dado. Su padre no tardó mucho en calibrar lo erróneo de su consejo: casi al mismo tiempo que se entregaba su hijo él era detenido, enviado al Dueso⁶⁷ y sometido a consejo de guerra. Al poco tiempo se puso enfermo y fue trasladado al Hospital de Valdecilla. Allí permaneció sin que se le diesen noticias de la suerte que estaba corriendo su hijo. Finalmente fue liberado días después de la ejecución de su hijo.

Herrera se lo comentaba a Kindelán en la carta antes citada:

*"[...]En fin, ya todo pasó. La dichosa república que nos trajeron muchos conspicuos que ahora están con vosotros [...] No me queda más que cumplir la sanción de destierro que me habéis impuesto. Con toda sinceridad te digo que hubiera preferido cumplir lo que ha correspondido a Gudín de cuya muerte me considero responsable porque él no hizo más que seguir mis consejos. Esto hubiera sido mejor para mí y para la imparcialidad en la aplicación de las leyes nacionalistas, pero ya sé que las condiciones impuestas a los vencidos no hay que discutir[...]"*⁶⁸

Antonio Gudín hizo su último viaje a Santander el 20 de agosto en vuelo directo desde Valencia a bordo de un Douglas DC-2. Llevaba la orden de reclutar dos o tres mil obreros para las industrias de aviación de Levante.

*"[...] teniendo noticias concretas del avance del Ejército Nacional optó por quedarse aquí, a pesar de que tenía la autorización para salir en avión para Valencia y su familia pudo también quedarse a pesar de la evacuación que de ella querían hacer"*⁶⁹

El día 28, con la ciudad de Santander ya en manos de los nacionales salía a la luz un Bando del general Dávila ordenando presentarse a los militares ante el Juez.

Antonio Gudín se entregó en Santoña el día 29. Fue trasladado al juez militar de guardia ante quien prestó declaración y de ahí pasó a la Prisión Provincial⁷⁰.

El día 1 de septiembre el Auditor asignó al Juzgado militar núm. 23 la instrucción del procedimiento. Declararon en contra suya, Francisco Arranz Monasterio, Luis Navarro Garnica y Luis Romero Girón. El fiscal también sería un antiguo colega suyo: Felipe Acedo Colunga.

El proceso de Antonio se unió a otros. La Auditoría quería agilizar los procesos instruyendo varios en una misma causa.

El 16 de septiembre el fiscal formulaba sus conclusiones provisionales en las que proponía para los procesados la pena de reclusión perpetua.

La causa estuvo paralizada un mes, hasta el 19 de octubre día en que llegó un dictamen del Auditor jefe del ejército de ocupación, que establecía:

*“que de las actuaciones practicadas se desprende la presunta existencia de hechos delictivos de carácter militar enjuiciables por lo tanto en procedimiento de esta índole que terminen en sentencia firme, requisito este que no llena el proveído que establece el procedimiento especial que regula el aludido Decreto Ley de 5 de Julio de 1937”.*⁷¹

La calificación de los hechos y las condenas que pedía el fiscal quedaban desautorizadas. El Juez instructor, retomó las diligencias. En poco más de una semana los procesados se ratificaron en lo que ya habían declarado, se les volvieron a leer los cargos y se convocó el Consejo de Guerra para el día 28 de octubre. En esta ocasión el fiscal solicitaba la pena de muerte.

La vista comenzó a las seis de la tarde y a las diez y cuarto de la noche el Consejo ya se había reunido, deliberado, dictado sentencia de muerte y se la había comunicado a los procesados. A continuación fueron trasladados a la Prisión Provincial a la espera de la confirmación de la sentencia⁷².

Nada más acabar el Consejo de Guerra, varios familiares de Antonio salieron en dirección a Burgos y Salamanca para intentar conmutar esa pena de muerte. No consiguieron nada.

El “enterado” de Franco llegó a Santander el 17 de noviembre. El día siguiente, a las 7 de la mañana, Antonio Gudín fue fusilado junto a Manuel Barba del Barrio, José Franco Soto, Manuel Barco Gorricho y José Pérez y García—Argüelles.⁷³

FUENTES

- Archivo Digital Emilio Herrera (A.D.E.H.)
- Archivo General Militar de Avila (A.G.M.Avila). Guerra Civil. Cuartel General del Generalísimo. Zona Roja.
- Archivo General Militar de Segovia (A.G.M. Segovia). Hojas de servicio
- Archivo Histórico del Ejército del Aire (A.H.E.A.) Expedientes personales. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos.
- Archivo Prisión Provincial de Santander (A.P.S.). Expedientes personales
- Archivo Regional de la Región Militar Noroeste (ARRMN) Sección Judicial. Fondo Santander.
- Instituto de Historia y Cultura Militar (I.H.C.M.) Sección África.

BIBLIOGRAFÍA

- Acedo Colunga, Felipe. *El alma de la aviación española*. Espasa—Calpe. Madrid, 1928.
- Atienza Rivero, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Fundación Aena, Madrid, 1994.
- Revista *Aeroplano* Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Nn. 2, 3, 5, 6, 7, 12, 13, 15, 17, 22.
- Franco Bahamonde, Francisco. *Diario de una Bandera*.
- Franco Bahamonde, Ramón [comandante Franco]. *Aguilas y garras*. Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, Madrid, [1929].
- Gomá Orduña, José. *Historia de la Aeronáutica de España*. [s.n.] Madrid, 1950.
- Herrera, Emilio. *Memorias*. [Edición de Thomas F. Glick y José M. Sánchez Ron], Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1988.
- Hidalgo de Cisneros, Ignacio. *Cambio de rumbo*. Ikusager, Vitoria—Gasteiz, 2001.
- Howson, Gerald. *Armas para España*. Península, Barcelona, 2000.
- Lamas Arroyo, Angel. *Unos... y... otros...*, Luis de Caralt, Barcelona, 1972.
- Lamas Arroyo, Angel. *Los muertos (ojalá fueran sólo morituri) hablan. Culminación de “unos... y... otros...”*. Bilbao, 1980.
- Lázaro Ávila, Carlos. *La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909–1927) en Las Campañas de Marruecos: (1919–1927)* coordinación a cargo de Antonio Carrasco. Almena, Madrid, 2001.
- Martínez Bande, José Manuel. *El final del Frente Norte. Monografías de la Guerra de España*. Núm. 8, Librería Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- Pando, Juan. *Historia secreta de Annual*. Ed. Temas de Hoy. Madrid, 1999.
- Román y Arroyo, José M^a. *Tres escuelas y veinte promociones de Ingenieros Aeronáuticos*. Escuela Técnica Superior, Asociación y Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, Madrid, 1993.
- Salas Larrazábal, Jesús María. *De la tela al titanio: el ayer y el hoy de la creatividad aeronáutica en España*. Espasa—Calpe, Madrid, 1983.
- Salas Larrazábal, Jesús María. *La ingeniería aeronáutica española y de ultramar*. Tabacpress, Madrid, 1993.
- Salas Larrazábal, Ramón. *Historia del Ejército Popular de la República*. 4 Volúmenes, Editora Nacional, Madrid, 1974.
- Viniegra Velasco, Juan. *Aquella Iberia que hemos vivido. Cronología de seis décadas (junio 1927–junio 1987)*. Dpto de Publicaciones de Iberia. Madrid, 1996.
- Warleta Carrillo, José. *Autogiro, Juan de la Cierva y su obra*. Instituto de España, Madrid, 1977.

NOTAS

- ¹A.G.M.Segovia. Hoja de servicios del Teniente Coronel de Estado Mayor Antonio Gudín García.
- ²R.O. de 11 de Julio del año 1918.
- ³*Cuaderno de Navegación de Antonio Gudín Fernández.*
- ⁴I.H.C.M. África. Comandancia Gral de Melilla. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.
- ⁵A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ⁶Gomá Orduña, José, *Historia de la Aeronáutica Española*. Pp. 145,146.
- ⁷A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.
- ⁸A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ⁹La operación aparece descrita por varios testigos en la *Orden General del día 24 de abril de 1923* de la Comandancia General de Melilla. (I.H.C.M.) y también en el *Diario de una Bandera* de Francisco Franco.
- ¹⁰Gomá Orduña, José, *Historia de la ...* Pp.150-154
- ¹¹A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.
- ¹²I.H.C.M. África. Com. Gral de Melilla. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921
- ¹³Comandancia Gral de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923.*
- ¹⁴A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.
- ¹⁵A.H.E.A. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ¹⁶A.H.E.A. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ¹⁷A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ¹⁸En 1920 se realizaron varios bombardeos nocturnos con los Farman F50. Sin embargo no se prodigaron debido probablemente a las dificultades técnicas del vuelo y del aterrizaje y también a la escasa efectividad de un bombardeo desde demasiada altura sobre núcleos tan dispersos como los asentamientos indígenas. Lázaro Avila, Carlos, "Las primeras acciones nocturnas...", en *Aeroplano* núm. 15. Madrid, 1997.
- ¹⁹I.H.C.M. África. Legajo 316, Carpeta 7.
- ²⁰Pando, Juan. *Historia secreta de Annual*. pag 263.
- ²¹A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos, Exp. A-5.
- ²²A.H.E.A., Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- ²³Arturo Barea, *La forja de un rebelde*.
- ²⁴Goma Orduña, José, Ob. Cit. pp. 246-248
- ²⁵A.H.E.A., Expediente y Hoja de servicios de Antonio Gudín Fernández.
- ²⁶Goma Orduña, José, Ob. Cit. pp. 246-248.
- ²⁷Una panorámica amplia de lo que significó Herrera para la aeronáutica española en: Atienza Rivero, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Madrid, 1994.
- ²⁸"Remito adjuntas las hojas de concepción y las listas de clasificación de la Escuela Superior de Aeronáutica y Construcción Mecánica, relativas los capitanes de Ingenieros Don Antonio Gudín y Don Francisco Lozano y de los de Infantería Don Luis de Oteyza y Don Carmelo de las Morenas.
Es de notar que todos han mejorado la concepción el 2º año, lo que prueba que en el primero lucharon con las dificultades de expresión en francés y de adaptación a otros métodos de enseñanza y sin tales impedimentos hubieran obtenido mejores puestos. Merece especial mención el capitán Gudín que ha sido clasificado el núm 3 entre 81 alumnos y que, a igualdad de condiciones con los de nacionalidad francesa, es probable que hubiera conseguido el primer puesto." Carta del 15 septiembre de 1927 del Jefe de la Sección de Estado Mayor de la Dirección General de Preparación de Campaña a la Jefatura Superior de Aeronáutica. A.H.E.A. Expediente de Antonio Gudín Fernández.
- ²⁹Emilio Herrera consideró que como él era el Presidente de la Comisión, no podía "autoconcedérselo". Año y medio más tarde, por iniciativa de los profesores de la Escuela de Aerotécnica se le otorgó el Título. La comisión ofrecía, además, la posibilidad de que obtuviesen el título de Ingeniero previa presentación de una memoria a Eduardo Barrón y Jenaro Olivé.
- ³⁰Gaceta de Madrid 31-10-1929. Ese primer curso, fueron profesores eventuales: Esteban Terradas, José Ortiz de Echagüe, Ramón Navarrete Malocchi, Alberto Alvarez de Rementería, Manuel Bada Vasallo, Rafael Calvo Rodés, Mariano de la Iglesia Sierra y Carlos Schelly
- ³¹Por eso no dudó en recurrir con frecuencia, a profesores tan cualificados como "Esteban Terradas Illa, que formó parte del cuadro docente de la Escuela desde su primer curso; Julio Palacios, Pedro Puig Adam, Tomás Rodríguez Bachiller, González Gil y Blas Cabrera, discípulos del matemático Julio Rey Pastor; Pedro Plans Freire, Académico de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, que impartió enseñanzas de Matemáticas especiales; José Augusto Sánchez Pérez, catedrático del Instituto Escuela de Madrid, que desarrolló el programa de Cálculo y Analítica; y Tomás Delgado Pérez del Alba, ingeniero industrial e ingeniero geógrafo, que explicó Topografía, Geodesia y Astronomía".Cfr Atienza Rivero, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*.
- ³²Gaceta de Madrid, 10-8-1929
- ³³*Boletín Oficial de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos*. Núm 12, dic. de 1929.
- ³⁴Gaceta de Madrid 27-2-1931.
- ³⁵Román y Arroyo, José María. *Tres escuelas y veinte promociones de Ingenieros Aeronáuticos*. p. 127.
- ³⁶Gaceta de Madrid 13-5-31
- ³⁷Cfr. Román y Arroyo, José María. *Tres escuelas...* Un Real Decreto de Julio de 1930 modifica las condiciones de ingreso, suavizándolas: los cuatro grupos de asignaturas de los que hay que examinarse pueden aprobarse independientemente, y se guardan las notas de los ejercicios aprobados. Será posible convalidar asignaturas aprobadas en centros oficiales.
- ³⁸Los hijos de Kindelán estaban en esos momentos intentando el ingreso en la Academia Militar tal y como refleja Ramón Franco en "Aguilas y garras" pp. 204-205, donde cita la carta de un colega suyo en la que le dice "Mientras estabais en el mar, el coronel Kindelán, por el contrario, vivía en Zaragoza, pilotando un coche Hispano, regalo de la Casa, y presentando a sus ¡niños! en la Academia, a los cuales, por saber demasiado y no tener, al igual que su padre, quien comprenda todos sus vastos conocimientos, han suspendido". Dejando de lado el tono irónico de la carta, queda el dato de que en aquellos días Kindelán seguía de cerca el ingreso de sus hijos en el ejército.
- ³⁹Por otra parte, en los exámenes de ingreso de Julio de 1931 para los cursos de cuatro años de la ESA (Ingeniería Aeronáutica completa) aprueba como libre Alfredo Kindelán N. del Pino. Y en octubre de 1932 aprueba Ultano Kindelán N del Pino. Cfr. Román y Arroyo, José María, Ob. Cit, p. p. 166, 168.
- ⁴⁰Un posible motivo de enemistad de León Trejo con Kindelán pudo ser la negativa de este último a validar un curso de ascenso a Jefe que había realizado León Trejo en 1928. Cfr A.H.E.A., Expediente de León

Trejo (Sign. 37.705). Oficio de 1.III.1928 en el que Kindelán (Jefe superior de Aeronáutica) dispone que “para los efectos de calificación se considere como no efectuado el curso” (para el ascenso a Jefe).

⁴⁰“Aguilas y Garras”, publicado en 1929 por la Compañía Ibero-Americana de Publicaciones.

⁴¹DO núm. 149.

⁴²G.M. 26-9-31

⁴³A.H.E.A., Expediente de Antonio Gudín Fernández. Hoja de Servicios.

⁴⁴Atienza Rivero. *El General Herrera* ... p. 348.

⁴⁵A.H.E.A., Expediente de Antonio Gudín Fernández.

⁴⁶A.H.E.A., A-1260.

⁴⁷Salas Larrazábal, Jesús María: *La ingeniería aeronáutica*... p. 112

⁴⁸*De todas maneras, Pombo hizo el vuelo bien en mayo. Angel Salas, que estaba en el Sahara lo vio cuando pasó por allí y dice que se quedaron preocupadísimo, porque no tenía gran maestría.*

Cuando la cosa salió bien, se pudo saber que el Jefe del Gobierno, Lerroux, había subvencionado secretamente a Pombo, a espaldas de su Director General de Aeronáutica. Warleta presentó su quinta dimisión. Carta de José Warleta Carrillo (Madrid 27 de mayo de 1979) dirigida a las hijas de Antonio Gudín.

⁴⁹*Revista de Aeronáutica*. Junio de 1933. Pág 329-330.

⁵⁰A.H.E.A., Expediente de Antonio Gudín Fernández. Carta con membrete de la Dirección General de Aeronáutica Civil fechada el 26-6-1933, donde se le comunica el resultado del premio y se le felicita.

⁵¹*Revista de Aeronáutica*, Julio de 1936.

⁵²El Congreso fue autorizado por Decreto del Ministerio de la Guerra el 28 de febrero de 1936. Existe alguna documentación al respecto en A.D.E.H., Serie 332, núm. Catálogo 763.

⁵³*Revista de Aeronáutica*, Julio de 1936.

⁵⁴Conversaciones de Francisco León Trejo con su hijo en los años 1965 a 67 en Nueva York. Las transcripciones las hizo su hijo a continuación de esos ratos de conversación.

⁵⁵ARRMN, Causa 2/37 de Santander. Declaración del 30 de Agosto, después de ser detenido.

⁵⁶ARRMN, Causa 2/37 de Santander. Declaración de D. Luis Romero Girón. 13-IX-1937.

⁵⁷Una de las cosas que se le recriminó en diversas declaraciones del Consejo de Guerra es que habiendo podido pasarse a la Zona Nacional, al tener un avión a su disposición, no lo hubiese hecho.

⁵⁸En relación a ello Gudín tenía dos referencias. En primer lugar su padre, y también D. Emilio Herrera. Con los dos habló de qué actitud debía adoptar cuando ya estaban claros los derroteros que había seguido la zona gubernamental y se acercaba el momento de la caída del frente norte.

⁵⁹Antonio Herrero, uno de sus cuñados, se escondió en Pontones. Había sido uno de los Fundadores del Sindicato Agrícola Montañés (SAM), de inspiración católica y Consejero del mismo durante años. Luis, otro cuñado suyo, era carlista, fue detenido y llevado al “Alfonso Pérez”, el barco prisión; después fue trasladado al penal del Dueso.

⁶⁰...sabía que su familia sería víctima de represalias caso de pasarse. Y esta también fue la razón fundamental para no pasarse en dicho primer vuelo, pues por su ideología de derechas estaba muy perseguida hasta el punto de haber tenido detenidos hasta el pasado junio a sus dos cuñados y toda la familia perseguidísima por ser muy conocida desde hacía mucho tiempo en Villaverde de Pontones. [...] Al llegar a Madrid o pocos días después al poner en libertad a un Oficial de Aviación se le hizo presente que de el como de todos respondía la familia, cosa que ya se le había indicado al declarante anteriormente”. ARRMN, Causa 2/37 de Santander.

⁶¹Aparte de los cometidos relacionados con los aeropuertos y “reinstalación” de fábricas, que dependerían directamente del Ministro, fueron por disposición de Prieto la Comisión de Servicio a París, Ámsterdam y Bruselas y el nombramiento como Delegado de Armamento en Cataluña. Todas ellas tareas de suficiente entidad como para que despachase personalmente con el Ministro.

⁶²Si bien la relación fue profesional, se nota cierto aprecio de Prieto en el comentario que hace sobre él en una carta a Emilio Herrera:

“San Juan de Luz 1 de Junio de 1950

Sr. D: Emilio Herrera. Paris

Mi querido amigo: Recibí su carta de 29 de Mayo último que hace referencia a la mía del 23. Le agradezco la alegría con que recibí mis noticias referentes a un relativo mejoramiento de mi salud. Hasta ahora no se ha producido ningún retroceso, pero todavía queda pendiente el proyecto de salir a dar un paseo en manuela. Vamos a ver si lo realizo con motivo de las fiestas de San Juan, que son las de esta ciudad, para conmemorar una salida que hice el años pasado en la misma festividad. Desde luego, recuerdo mucho, y con cariño, a Gudín. Es terrible la situación que se ha creado a su familia por esa saña inhumana que caracteriza al régimen.”

⁶³A.D.E.H. Num de Catálogo 461 – Serie 421. Carta de Indalecio Prieto.

A.G.M.Avila. Caja 2217. Están ahí diversas carpetas con los pasaportes y dietas de los comisionados.

⁶⁴A.G.M.Avila. Caja 2481, Cp 8. Informe para la Sección Segunda del E.M. del Cuartel General del Generalísimo.

⁶⁵Gaceta de la República 6-VII-1937.

⁶⁶A.D.E.H. N° Catálogo 556– Serie 321. Carta a Alfredo Kindelán desde París el 1 de junio de 1939.

⁶⁷Su padre vivía entonces en Santoña y cuando esa población fue ocupada, él mismo, a pesar de estar retirado como teniente coronel de Estado Mayor, también fue procesado y condenado en un primer momento a doce años de prisión. Los funestos desenlaces de esos acontecimientos le sumieron en una pesadumbre que le acompañó hasta su muerte en Tetuán en 1944.

Sobre la detención y el proceso de Antonio Gudín García, Cfr. Angel Lamas Arroyo, Los muertos... pp. 31, 88.

⁶⁸A.D.E.H. N° Catálogo 556– Serie 321, Carta a Alfredo Kindelán desde París el 1 de junio de 1939.

⁶⁹ARRMN, Causa 2/37 de Santander. Declaración de Antonio Gudín Fernández. 30-VIII-1937.

⁷⁰A.P.P.S., Expediente procesal de Antonio Gudín Fernández.

⁷¹ARRMN, Causa 2/37 de Santander, fol 117.

⁷²A.P.P.S., Expediente Procesal de Antonio Gudín Fernández. En el apartado de Vicisitudes se recoge la anotación hecha en la prisión de Salesianos: Hora: 22/15. Día 28 Octubre 937. Se traslada a la Prisión Provincial por haber recaído petición fiscal de pena capital en Consejo de Guerra. A continuación está la anotación del funcionario de la Prisión Provincial del ingreso.

⁷³Sólo cabría añadir con el general Herrera: “Muchos compañeros nuestros, Olivie, Barrón, Gudín, Warleta, Anleo, Boada, Carmona, Spencer, Asin Salgado, Shelly, Bada..., y tantos otros conmigo, hemos luchado abiertamente contra la influencia roja y extranjera en nuestro gobierno hasta conseguir desterrarla casi en absoluto, sin tratar de disimular un solo momento nuestras convicciones y simpatías, lo que nos ha originado persecuciones a todos, encarcelamiento a muchos y la muerte a los tres primeros y teniendo que vivir rodeados de enemigos, los rojos de nuestro lado y vosotros que nos combatiais con mas vigor que a los anarquistas.” A.D.E.H. Carta a Alfredo Kindelán desde París el 1 de junio de 1939.

VUELO SEVILLA-BATA: una Nochebuena en el aire

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación
Miembro fundador del IHCA

ANTECEDENTES

En 1926 –el año de los Grandes Vuelos– se proyectó uno múltiple a la Guinea española, en el que participarían, además de la patrulla de Dornier Wal “Atlántida”, otra de tres aviones terrestres, Loring R-III, que seguiría sensiblemente la misma ruta que la anterior con igual número de etapas, y un vuelo directo, de Melilla a Bata, con un Loring R-III preparado para gran radio de acción. Las muchas dificultades encontradas para disponer campos de aterrizaje en lugares donde nunca se había visto un aeroplano, hicieron al Mando prescindir de la patrulla terrestre, dejando la expedición reducida a la de hidros y el vuelo directo.

El proyecto de este vuelo directo nació de una idea del capitán Mariano Barberán, profesor de la Escuela de Observadores y experimentado piloto, formando equipo con el, también capitán, Arturo Fernández Gil.

El aparato que emplearían sería un Loring R III, sesquiplano de diseño y fabricación nacionales, dotado de un motor Hispano de 450 c.v. Al avión, de serie, se le dotó de los depósitos de combustible necesarios para obtener una autonomía de 4.500 kilómetros.

Se realizaron varios vuelos de larga duración con este avión, verificando el consumo y la resistencia de los aviadores, quedando satisfechos de ambos extremos, y se dispuso que el avión se situara en Tablada, listo para despegar en el momento en que el Servicio Meteorológico facilitara una información favorable para cruzar el Atlas con garantías, y se tuvieran buenos pronósticos de golfo de Guinea. Pero a poco de despegar de Cuatro Vientos con destino a Tablada, una avería del motor obligó a tomar tierra en Torrejón de Velasco, comprobándose que la causa de aquélla era la rotura de un árbol de levas, avería que para subsanarla y volver a poner el motor a punto, requería un tiempo que retrasaría tanto el vuelo, que lo dejaba fuera de la época climatológica propicia para afrontarlo. El Mando decidió suspender el vuelo directo con R-III, basándose en “no estar bastante experimentados el avión y el motor” para realizar con garantías un raid tan duro.

El rotundo éxito del vuelo, en formación, de la patrulla Atlántida, volando a lo largo de la costa occidental de África, de Melilla a Bata y regreso, y su reconocimiento universal acreditado con la concesión del trofeo Harmon de la Ligue Internationale des Aviateurs, hicieron que el proyecto de vuelo directo quedara “aparcado” sine die. Apenas alboreaba la fase de los vuelos de largo alcance, de un solo “salto”.

UN AVIÓN Y TRES RECORDS

En marzo de 1929 entregaba C.A.S.A. a la Aviación Militar, la segunda serie de Breguet XIX que fabricaba, y en ella

iban incluidos dos aviones tipo “Bidón” –los números 71 y 72–. Averiado en un vuelo de prueba el 71, pasó nuevamente a C.A.S.A. para ser reparado, introduciéndose en él algunas modificaciones entre ellas, la cabina cerrada, quedando en condiciones de volar en octubre de aquel año.

El jefe de escuadrilla Cipriano Rodríguez Díaz “Cucufate”, y el oficial aviador Carlos de Haya González, aviadores de gran prestigio, destinados ambos en la Escuadrilla de Experimentación, de la que era jefe el primero, deseosos de protagonizar un vuelo importante y conquistar un record para España, obtuvieron autorización para tratar de batir la marca de velocidad en circuito cerrado, de 5.000 kilómetros.

Preparado el vuelo con gran minuciosidad hasta en los más pequeños detalles, se llevó a cabo los días 7 y 8 de octubre de 1930. En el triángulo con vértices en Sevilla, Almodóvar del Río y Osuna, se mantuvieron durante veinticinco horas y dieciséis minutos, batiendo el record, a una velocidad media de 208'152 kilómetros por hora, superando en más de 20 kilómetros el anteriormente establecido. Tres días más tarde, el 11, batirían asimismo la marca de velocidad sobre circuito cerrado, de 2.000 kilómetros, con una carga “de pago” de 500 kilos, a una velocidad media de 220 kilómetros por hora. Estos dos records, y el de velocidad sobre 2.000 kilómetros sin carga –que se batió simultáneamente con el segundo– fueron homologados por la Federación Aeronáutica Internacional, con fecha 22 de noviembre de 1930.

SE REACTIVA EL PROYECTO DEL VUELO DIRECTO A GUINEA

Ante el magnífico comportamiento del avión y del motor, y la capacidad demostrada por ambos aviadores para soportar la fatiga inherente a tantas horas de vuelo, decidieron éstos sacar del olvido el proyecto de vuelo directo a la Guinea española.

El ámbito en que habría de desarrollarse esta nueva proeza de la Aviación Militar española, iba a ser el compacto continente africano, aún muy misterioso en aquellos años. No era fácil ni cómoda la empresa, sino llena de dificultades, ya que se desarrollaría sobre las atormentadas cumbres del Atlas, el inmenso y desconocido Sáhara y la obsesionante selva del Níger; y si la primera parte ofrecía riesgos indiscutibles con sus ásperas elevaciones y la fuerte turbulencia en ellas habitual, que habría de ser soportada por el aeroplano cuando aún estaba muy pesado, el desierto se presentaba como una inmensidad de más de 2.000 kilómetros y doce horas de vuelo, con sus tormentas de arena, y con los aviadores desamparados en caso de una avería que les forzara a tomar tierra, con posibilidades mínimas de ser encontrados o alcanzar algún lugar donde poder ser atendidos, dada la escasez de habitantes en el enorme mar de Arena, y la poca garantía que ofrecía la hospita-

talidad de las feroces tribus saharianas, verdaderos piratas de las desoladas inmensidades. Y no se piense que superado el desierto y volando ya al sur del paralelo 15, los peligros habían pasado, ya que aún más peligrosa que en el Sáhara, resultaría una avería que obligara a descender en la espesura de la selva ecuatorial, donde el aeroplano quedaría sumergido en las profundidades de la vegetación, y los aviadores —en el caso de sobrevivir al choque— perdidos en el oscuro, verde y espeso infierno, a merced del morbosos clima y la hostil Naturaleza.

Debidamente autorizado por la Superioridad el proyecto —que era en esencia el preparado por el capitán Barberán en 1926, con la modificación de algunos detalles secundarios—, los aviadores comenzaron inmediatamente los preparativos del vuelo, decidiendo llevarlo a cabo aprovechando la luna llena de diciembre, ya que los antecedentes meteorológicos de que se disponía, hacían ver que era ésta la época más favorable para la travesía del desierto; este tramo del raid se efectuaría de noche para eludir el peligro que representaban las nubes de arena.

El Servicio de Protección de Vuelo, de Aviación Militar, se encargó de realizar los trabajos necesarios para poder contar con los datos meteorológicos precisos para la realización del vuelo; estos informes facilitaron a los aviadores, además de una muy acertada hoja de situación atmosférica en la ruta, una serie de datos que sirvieron para preparar el vuelo con garantías de éxito.

Decidieron seguir la ruta ortodrómica, sobre la que la distancia entre Madrid y Bata es de 2.468 millas —4.572 kilómetros—; la navegación que realizarían sería la *astronómica*, aunque llevándola simultáneamente a la estima, ya que era dudoso que las condiciones meteorológicas permitieran realizar las observaciones astronómicas. Como instrumentos para la navegación contaban con dos brújulas —de inducción una, y magnética la otra—, anemómetro, altímetro, navígrafo *Wimperis*, veinte botes fumigenoluminosos, derivómetro, corrector de rumbos *Coutinho*, un sextante de burbuja, tres cronómetros fijos, almanaque náutico y tablas especiales para el cálculo rápido de la *línea de posición*.

Cuando faltaban pocos días para las fechas que se consideraban más propicias para iniciar el raid, se decidió que en lugar de iniciarse éste en Barajas, según el plan original, tuviera como punto de partida el sevillano aeródromo de Tablada, ya que el despegue con mucho peso, aconsejaba hacerlo al nivel del mar, aprovechando, de paso, la pista que en su día se había preparado para el Jesús del Gran Poder. Por otra parte, la disminución en 300 kilómetros de la distancia que se iba a cubrir, no tenía importancia, pues no se tenían pretensiones de *record*, ya que lo que con el vuelo del 12-71 se pretendía —según el Director de Aeronáutica, comandante Pastor—, *“Realizar un viaje científico para el progreso de la navegación aérea. Cubrir la distancia entre nuestra patria y sus posesiones más alejadas, en un solo vuelo. Demostrar las posibilidades de la Aeronáutica nacional. Conservar nuestro prestigio entre los indígenas de Guinea que se sentirían así más cerca de la metrópoli”*.

TABLADA, DE NUEVO “TRAMPOLÍN”

El 16 de diciembre, ya debidamente revisado el 12-71, Rodríguez y Haya realizaron un vuelo de prueba de cuatro horas de duración, quedando satisfechos del comportamiento de avión y motor. El 21 volaron a Tablada para quedar allí —con el avión cargado y dispuesto— en espera de las condiciones meteorológicas favorables para afrontar la empresa.

Decidido el día 24 para iniciar el vuelo, el avión fue llevado a la pista del Jesús del Gran Poder, a las 9 de la mañana, y allí quedó brillando al sol su pintura de aluminio, con los distintivos de la Aviación Militar, y los tres records alcanzados por el avión y sus tripulantes, pintados en el fuselaje.

Se hallaba el 12-71 en posición de despegue, con el patín sobre el carrillo auxiliar de dos ruedas, que ya se había empleado con éxito en varios despegues de aviones Gran Raid con mucho peso. Se encontraba el avión con combustible para treinta y cinco horas de vuelo, víveres y correspondencia para Bata y Santa Isabel, y para el gobernador de la Colonia, así como diarios de Madrid y Sevilla.

Poco después de las 10 y cuarto, Rodríguez y De Haya, llegaron al aeroplano, se ajustaron los atalajes de los paracaídas y tras despedirse de los numerosos compañeros y amigos que hasta allí les habían acompañado, subieron a la cabina ocupando el puesto posterior el capitán Rodríguez, y el teniente Haya, el delantero.

Puesto en marcha el motor —que ya estaba caliente y probado— los aviadores cerraron la cabina, hicieron señas para que quitaran los calzos e iniciaron el despegue.

Eran las 10 horas y 40 minutos. El carrillo de cola se desprendió cuando había recorrido unos 200 metros el avión, que se fue al aire tras una carrera de 800 metros. Carlos de Haya mantuvo el avión cerca del suelo para que fuera adquiriendo velocidad, iniciando a continuación una suave subida, cuando aún no había alcanzado el límite del campo. Rodríguez y Haya, con el 12-71, escoltados por dos avionetas del Aero Club de Sevilla, comenzaban allí la aventura poniendo rumbo a Utrera, ciudad que sobrevolaban poco después.

El avión marchaba más ligero que lo que podría esperarse con el peso que llevaba, y con una velocidad indicada de 120 Km/h y un pequeño ángulo de subida, iba ganando altura progresivamente, llevando ya 1.600 metros al pasar sobre Grazalema, un poco al oeste del Cabezo del Moro que quedó, sensiblemente, a la misma altura que el aparato. Faltando un minuto para el medio día, pasaba el 12-71 por la vertical de Estepona, a 2.300 metros de altitud, y ascendiendo, y se internaba en el mar de Alborán que se veía allá abajo azul y luminoso, rizado por un viento de levante de cierta fuerza; allí, sobre Estepona, se despidieron las avionetas con amplios y prolongados alabeos que fueron correspondidos por el teniente De Haya. El capitán Rodríguez comunicó su posición, por radio, a Tablada que acusó recibo y deseó buena suerte a los aviadores.

A la 1 y 25 alcanzaba el avión la costa africana, abordándola en la kabila de Bo-



coia, sobre Morro Nuevo, en la bahía de Alhucemas, allí donde seis años antes ambos aviadores habían participado intensamente en las operaciones con las que las fuerzas de Tierra, Mar y Aire habían realizado el primer desembarco llevado a cabo con éxito en la Edad Contemporánea, en una costa fortificada y defendida por el enemigo, iniciando así el último capítulo de la historia de las largas campañas en Marruecos, donde tanta noble sangre española se había derramado. Poco después, estabilizado ya el aeroplano a 3.000 metros, pasaba sobre el yebel Amekrán, monte del que una vieja tradición rifeña profetizaba que “*si cayera algún día en manos del infiel, los cristianos se apoderarían de la kabila de Beni Urriaguel y la dominarían durante treinta años*”. Curiosamente, la profecía se cumplió exactamente.

Volaba el 12-71 a una velocidad sobre el suelo de 135 Km/h llevando una corrección de deriva de 3 grados, para compensar el viento; pronto sobrevolaron las primeras estribaciones del Atlas, cubiertas en la parte española de bosques de coníferas, destacando a la derecha de la ruta el yebel Tidiguín, con su cima de 2.450 metros, y la oscura mancha de centenarios cedros, de Ketama; por allí, donde los ásperos picachos de la cordillera superan los 2.000 metros, la turbulencia era considerable. Pasó por debajo del avión la ciudad de Tazza, y pronto comenzó a suavizarse el terreno a medida que el 12-71 avanzaba hacia el sur, al tiempo que el paisaje iba empobreciéndose, siendo cada vez más escasas las manchas forestales y más frecuentes los grises pedregales estériles, que se alternaban con algunos espacios mal cubiertos de rala y áspera hierba donde pasaban rebaños de cabras y carneros. A las 4 de la tarde, llegando los aviadores a la vertical de Colom Bechar cuyas construcciones reflejaban el sol ya muy bajo sobre el horizonte, decidieron los aviadores comer unos fiambres y una pastilla de chocolate. Desde poco antes de las 2 de la tarde, ya con el aeroplano estabilizado al nivel de vuelo elegido, llevaba los mandos “Cucufate”, ya que habían determinado que durante la noche fuera Carlos de Haya quien llevara el peso del pilotaje, y habría de estar descansado.

NAVEGANDO A LA ESTIMA

El crepúsculo coincidió con la entrada del avión español en el Sáhara, internándose entre dos luces en la inmensa soledad del desierto. A las 5 y media estimó Rodríguez que cortaban el paralelo 30º; acababan de dejar un poco a su derecha el poblado de Iqli, y ya era de noche cuando percibieron, con toda nitidez las luces de Beni Abbés. Transcurría el vuelo con toda normalidad, y la navegación que llevaban era a la estima, pues el cielo, cubierto, no dejaba ver ninguna estrella. El terreno que sobrevolaban era prácticamente llano, y tenía una altitud media de 600 metros, y aunque el punto más alto del Sáhara —el monte Tahat, de 2.918 metros en el macizo del Hoggar— debía quedar bastante a oriente de la ruta del 12-71, decidió Rodríguez ascender 500 metros, continuando el vuelo a 3.500.

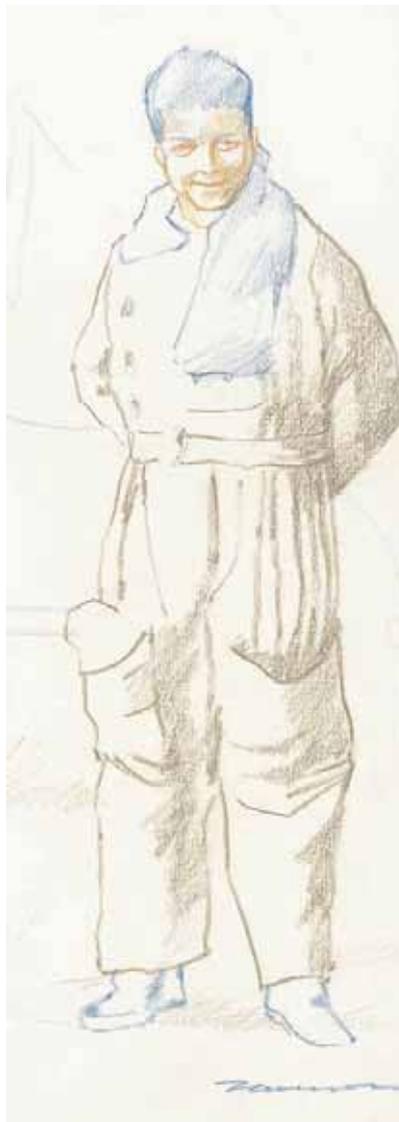
A las 7 y 35, unas luces que se divisaron en el suelo y que fueron identificadas

por Cipriano Rodríguez como Raggan, les hizo ver que iban bien en la ruta, que llevaban una velocidad sobre el suelo de 161 km/h y que cortaban el meridiano 0º, dejándolo al oeste.

El cielo continuaba cubierto; a las 9 y 17 calculó Rodríguez que el 12-71 cortaba el paralelo 25º, y unas luces que apenas divisaron, les hizo ver que sobrevolaban Oualién.

Estaban los aviadores llegando a la altura del legendario macizo del Hoggar, que quedaba unos 250 kilómetros a oriente de la ruta, Allí se encuentra el territorio de los feroces tuareg —“los abandonados de Dios”—, uno de los grandes peligros que siempre presentó el Sáhara. En Timanraset, único verdadero poblado permanente, residía a la sazón el administrador francés.

El paso del trópico de Cáncer que fue cortado a las 10 y media, fue celebrado por los aviadores con un pequeño refrigerio y una taza de café. Hora y media más tarde, a las 12 en punto de aquella Nochebuena, sobrevolaba el avión el otro macizo de importancia del centro del Sáhara, el Adrar de los Iforas, poblado por los *imugar* —“hombres libres”—, que aquí rechazan el nombre de tuareg y se llaman a sí mismos, tamasechk. El Adrar de los Iforas es una zona montañosa de 125.000 kilómetros cuadrados de superficie, con alturas que se escalonan entre 600 y 1.000 metros; su capital es Kidal, y en ella residía el administrador francés. Los *tamasechk* son tan sanguinarios como los demás *tuareg*.



NOCHEBUENA EN EL AIRE

Los aviadores se felicitaron mutuamente la Nochebuena, a las 12 de la noche. “*Cucufate*” diría más tarde: “*¿El momento de la Nochebuena en el aire? ¡Ah! Nada que se preste a evocaciones literarias. Sin visibilidad y, por tanto, sin el elemento lírico de las estrellas. Nos limitamos a festejarla bebiendo una copa de coñac*”. El punto medio de la ruta lo determinó el navegante, a la 1 y 25 del día de Navidad; llevaban recorridos 2.156 kilómetros en diecinueve horas y cuatro minutos de vuelo, a una velocidad media de 146’34 km/h Tomó los mandos Cipriano Rodríguez para que De Haya pudiera descansar un rato, rato que se prolongó hasta las 4 de la mañana; 37 minutos después, determinó “*Cucufate*” que se encontraban en el meridiano 15º y en el paralelo 5º E, ya superado el desierto, sobrevolando a la sazón la sabana, y empezando a percibir en el ambiente la proximidad de la selva del Níger, río famoso en la antigüedad —rival del Nilo— al que la superstición pagana atribuía un origen celestial.

Poco después de las 6 y media empezó a clarear el horizonte, por Oriente, y media hora más tarde, en un cielo ligeramente brumoso, se levantaba el sol iluminando un paisaje de sucesivas lomas de color ocre, con manchas aisladas de vegetación y algunos poblados dispersos. Los aviadores celebraron la aparición del sol, que daba fin a aquella larga noche, hicieron una ligera comida, y Rodríguez pudo determinar la posición, a las 8, cortando el paralelo 10º. Poco menos de dos horas después, perpendicular a la marcha del avión, se presentó el río Benue, el principal afluente del Níger, que cauda-

HAYA Y RODRÍGUEZ, hablan sus hijos

Viven en Madrid, y disfrutan de una apacible jubilación después de su intensa vida profesional. Héctor de Haya Gálvez, es el tercero de los tres hermanos hijos del inolvidable Teniente Carlos de Haya. Es piloto retirado de Iberia tras treinta y dos años de actividad- en donde le fué concedida la Encomienda de Isabel la Católica por sus servicios en Guinea- pero antes lo fué del Ejército del Aire volando Sabre y formando parte de la selección de pilotos para el campeonato del Mundo de Acrobacia en Bilbao. Tuvo tres hijos, de los cuales dos, Hector y Christian, oficiales del ejército del Aire murieron en sendos accidentes de vuelo en acto de servicio. Javier Rodríguez Ibrán, hijo único del capitán de Ingenieros Cipriano Rodríguez, el conocido "Cucufate", es ingeniero de caminos, y como tal ha participado en todo tipo de obras civiles; está casado y tiene dos hijas, un yerno y dos nietos. Aeroplano ha querido contar con su valioso, sin duda, testimonio con motivo del del vuelo Sevilla-Bata, realizado 75 años antes por sus padres... Hablamos distendidamente en el despacho y con la presencia del General Abós, Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire... comenzamos...

—¿Cuáles son los primeros recuerdos que conserváis de vuestros padres?

—Los primeros y únicos recuerdos que tengo de mi padre —habla Héctor de Haya— son las fotos que había en mi casa y algunos restos del avión con el que pereció en accidente. Mi madre, a pesar de ser siempre muy escueta en éste punto, nos transmitió la imagen de él como un enorme amante de su profesión y un gran patriota.

Tampoco yo conocí a mi padre, pues murió cuando yo tenía tres años —afirma Javier Rodríguez—. Me hablaron de él, naturalmente, mi madre y mi primo Carlos Texidor; vi desde siempre que mucha gente le apreciaba, entre ellos destaca la familia De Haya; ya sabes —se dirige a Héctor— lo que os he agradecido siempre a tu madre, Josefina, y a vosotros que me tratarais como un hijo y un hermano.

—¿Cómo creéis desde vuestra perspectiva actual que esos recuerdos influyeron en vuestra vida posterior?

—Javier se acomoda en la silla con un gesto discreto: Siempre consideré a mi padre como una persona excepcional y por tanto siempre admiré y perseguí la excelencia en mi trabajo —si lo logré no es opinión mía— pero también el recuerdo de mi padre me empujó a a entregarme a diversas causas de modo idealista y sin fijarme mucho en el propio beneficio.

Me influyó la opinión de algún compañero de mi padre cuando me decían "Bueno, tu serás aviador como tu padre" —contesta Héctor— de ésta manera fui madurando mi vocación militar y aeronáutica Pero no creas, el hecho de ser hijo de una leyenda a veces te pone el listón personal y profesional demasiado alto. Tú Javier no has tenido ése problema al elegir una profesión civil.

—¿Cómo valoráis la actividad de aviadores de vuestros padres?

—Mi padre, "Cucu", —habla Javier— llegó a la aviación en la época heroica, con aparatos de esqueleto de madera y piel de tela, motores inseguros y cabinas al aire, que utilizaban aeropuertos rudimentarios y sin ayudas. Estaba todo por inventar y por escribir, había muchos vuelos a realizar por primera vez y récords por batir. Tanto Haya como él inventaron, escribieron, batieron records —como se conmemoró brillantemente el pasado año en el Alcázar de Sevilla— y cruzaron el Sahara por primera vez. Mi madre me contó que pensaban viajar al Amazonas.

Estoy de acuerdo con lo que dices —apostilla Héctor— y además si nos atenemos a sus hechos, a los inventos de mi padre, a sus reconocimientos internacionales y a su nombramiento como Secretario Técnico de La Dirección General de Aeronáutica en 1935, todo ello los configuran, sin duda, como los pilotos españoles más destacados de la época, —equiparables a los internacionalmente reconocidos Nungesser y Coli, Balbo, Bird, Amelia Earhart...añado—. Y además, creo que estarás de acuerdo Hector, —precisa Javier— ambos contribuyeron a que la aviación saliese de la etapa heroica y entrase en la normalidad. Es decir, pasase de ser una actividad arriesgada a otra familiar, cotidiana.

—¿Qué destacaríais cómo más importante de esta actividad?

—Sin duda de Carlos, mi padre, su espíritu científico de investigación —su "Integral de Vuelo" y "Calculador de Vuelo" son ejemplos de ello— y su empeño en configurar un Arma de Aviación por aquella época inexistente.

Del mío, Cipriano —interviene Javier— y creo que es poco conocido; la organización de la 1ª Brigada del Aire, que estuvo operativa en poco tiempo. La Brigada podía entrar en acción en el frente de Andalucía y dos días después en el de Cataluña, cruzando la España en guerra con las carreteras y ferrocarriles de entonces, con todo lo que suponía de traslado de personal, aviones, repuestos, armamento y todo tipo de suministros necesarios.

—Con referencia al vuelo Sevilla-Bata que conmemoramos, seguro que tenéis alguna anécdota que contar.

—No tengo demasiado que referir, porque los documentos del vuelo, que tenía mi madre, fueron prestados, la mayoría sin devolución, cuando mi padre murió, a compañeros diversos so pretexto de continuar sus trabajos. Pero recuerdo que mi madre nos contaba —sonríe Héctor— que cuando "Cucu" y él llegaron a Bata les regalara un mono "titi" que al ser tan pequeño lo metía en una de sus botas de vuelo para que no se muriera de frío.

Poco después de morir mi padre —sonríe también Javier— mi madre recibió un cuaderno de gran tamaño con el título de "Hazañas del pequeño Cucu", lleno de fotografías y recortes de prensa referente a mi padre, prácticamente todo lo publicado sobre él hasta entonces, contado como una novela gráfica de suspense, incluyendo naturalmente los titulares "Sin noticias de los dos aviadores", perdidos algunos días en su aterrizaje forzoso del vuelo Bata-Sevilla. Tengo que localizarlo en casa y enseñároslo, tiene verdadera gracia.

Podría publicarse en facsimil por el Instituto —apunto, oportunista—... ¡De acuerdo! Os lo entregaré en la próxima visita... afirma Javier.

La entrevista termina y continúa la conversación informal entre amigos alrededor del aperitivo. Los herederos de dos mitos aeronáuticos españoles agradecen, tras la última pregunta solicitándoles su opinión sobre la labor del SHYCEA, el trabajo riguroso, desinteresado y "más activo que nunca" —subrayan Javier Rodríguez y Hector de Haya— del Servicio Histórico por mantener viva nuestra memoria aeronáutica: "Somos un pueblo, con poca memoria y hay que corregirlo", termina Javier.

Los cafés, las tazas ya vacías, son testigos imparciales de una cordial jornada, tres cuartos de siglo después de uno de los vuelos más significativos de la aviación española.

JOSE CLEMENTE ESQUERDO (IHCA)



loso y de perezosa corriente fluía hacia el Oeste enmarcado por escarpadas orillas de árido aspecto. El 12-71 cortó el río en el punto en que confluye con el Katsina, lo que confirmó los cálculos de “Cucufate” que situaban al avión ligeramente desviado a la izquierda de la ruta.

SOBRE LA SELVA DEL NÍGER

A las 11 el aeroplano se encontraba a 540 kilómetros de Bata, lo que a la velocidad que en aquel momento desarrollaba, significaba que faltaban poco más de tres horas para alcanzar el éxito del raid. Por primera vez, desde que a las 3 y media de la tarde anterior Tauima había acusado recibo de su informe de posición, recibían los aviadores respuesta a los mensajes que cada media hora habían emitido; esta vez, aunque con muchas interferencias y poca claridad, supieron que Fernando Poo había recibido su comunicación.

Ya entonces sobrevolaban la selva ecuatorial, inmenso mar de vegetación en el que todos los tonos del verde estaban representados; acá y allá, caprichosamente esparcidos, de la semiuniforme superficie sobresalían árboles gigantes que se elevaban varias docenas de metros sobre el conjunto. Pronto, casi enfrente de los aviadores empezó a destacarse la enorme mole del monte Camerun, gigante de 4.070 metros de altura que se alza a muy poca distancia de la costa en el fondo de la bahía de Biafra; a pesar de estar el cielo despejado, le rodeaba una corona de nubes cuya base estaba a unos 3.000 metros, y por encima de la cual asomaba amenazador el cono de su cúspide.

El mar era alcanzado por el 12-71 a las 11 y 43, en una costa cubierta de mangles que llevaban la espesa vegetación de la selva hasta el mismo borde del agua; No tardaron en sobrevolar el amplio estuario del Wuri, en el fondo de uno de cuyos recodos se alza la ciudad de Douala que pasó por debajo de los aviadores sin que apenas se fijaran en ella éstos que solamente tenían ojos para la hermosa isla de Fernando Poo, iluminada por el sol del mediodía, toda verde y brillante destacando en el tranquilo mar, rematada por el majestuoso pico de Santa Isabel, de 3.007 metros de altitud; en el centro de la semicircular bahía de Venus, blanca y alegre se extendía Santa Isabel, la capital de la Colonia.

El avión marchaba con rumbo sur a lo largo de la costa, y cruzó sobre el islote Malimba, en la desembocadura del Sana-ga, sobrevolando un paisaje de selva y mar, a izquierda y derecha, respectivamente, algo diferente de lo que hasta entonces habían contemplado los aviadores, ya que en éste, como solución de continuidad entre la vegetación de la orilla —abundante en cocoteros— y el mar, se interponía una larguísima playa de dorada arena, interrumpida únicamente de tanto en tanto, por las desembocaduras de los no escasos ríos. Poco después alcanzaba el 12-71 la desembocadura del Campo, río que formaba la frontera norte del territorio español; allí inició Carlos de Haya el descenso, pudiendo gozar, a medida que se aproximaban al suelo, del estupendo panorama que ofrecía la selva guineana, coronada de gigantes ceibas y salpicada de pequeños claros de verde hierba, en muchos de los cuales se alzaban poblados formados por corto número de chozas.

EL FINAL FELIZ DEL RAID

El avión, a 350 metros de altura al llegar a Bata, a la 1 y 45 de la tarde, efectuó una protocolaria vuelta de saludo sobre la ciudad, maniobra que sirvió al mismo tiempo para que Haya localizara el terreno dispuesto para el aterrizaje. El improvisado aeródromo consistía en un claro, amplio y llano, cubierto de tupida hierba, situado a poca distancia de Bata, y no mucha

más de la costa, junto al río Ecu. Sus límites estaban señalados con lienzos blancos junto a los que se apiñaba una considerable cantidad de indígenas, que constantemente iba aumentando al ir llegando muchos más que, al ver el avión, corrían hacia el campo. Un bote de humo que se encendió al pasar el aeroplano por la vertical de Bata, y que fue renovándose hasta que aquél estuvo en tierra, señalaba la dirección del viento que —muy ligero— soplabla del primer cuadrante.

A las 13 horas y 52 minutos tocaban las ruedas del 12-71 la suave superficie del “aeródromo” de Bata. Acababan de cubrir, el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya, 4.312 kilómetros, en un vuelo de veintisiete horas y once minutos de duración, a una velocidad media de 156’08 kilómetros por hora.

La acogida que los aviadores tuvieron en la Guinea continental española aquel viernes, día de Navidad de 1931, fue extraordinaria; puede asegurarse que ni un solo español del territorio estuvo ausente del campo de aterrizaje. El Gobernador —expresamente llegado de Fernando Poo— y las demás autoridades, recibieron con entusiasmo, al pie del avión, la felicitación navideña que de la lejana patria les llevaban los aviadores en fecha tan señalada, experimentando una gran alegría al poder leer prensa de la Península, con un solo día de retraso. Una gran cantidad de morenos de ambos sexos y todas las edades, aclamó a los oficiales españoles que, aunque algo agarrotados por las veintisiete horas que habían permanecido sin apenas cambiar de postura en las estrechas cabinas, no sentían mucho la fatiga, y que luego de un baño caliente y una comida navideña servida con poco protocolo en la residencia del Subgobernador, quedaron en condiciones de empezar a recibir los agasajos que no cesaron a lo largo de la semana que permanecieron en la Colonia.

En España, donde se había vivido con gran preocupación la falta de noticias del 12-71 en el curso de todo el día 25, fue creciendo la ansiedad hasta que a primeras horas del 26 se recibió en la compañía Transradio un telegrama de Santa Isabel, que decía: “A las 14 horas de ayer aterrizó campo aviación Bata aparato 12-71 tripulado Rodríguez y De Haya, siendo cariñosamente recibido autoridades, población española, indígena, ovacionándolos por éxito vuelo. Aviadores llegaron perfecta estado de salud. Satisfechísimos buen tiempo travesía”. La llegada de esta noticia llenó de alegría a los españoles que, no por habituados a los éxitos de los aviadores militares, celebraban menos las hazañas que éstos prodigaban.

La Dirección de Aeronáutica recibió de los aviadores un telegrama en que informaban: “A las 14 horas tomamos tierra en Bata sin novedad, invirtiendo en el recorrido veintisiete horas diez minutos que se desarrolló sin incidentes por itinerario previsto. Avión y motor en excelente estado. Se procede a revisión. Avisaremos fecha dispuesta para regreso. Saludos respetuosamente. Rodríguez.” Contestó el Director de Aeronáutica con otro que decía: “Capitán Rodríguez y teniente De Haya. En nombre propio y del Servicio recibid entusiasta felicitación y fraternal abrazo por vuestro triunfo. Pastor”.

El éxito de este difícil y arriesgado vuelo —estamos en 1931— se debió a una serie de factores entre los que los más importantes, fueron: el excelente comportamiento del motor y del avión en general, consecuencia de la calidad de fabricación de ambos; la minuciosa preparación del raid realizada por dos de los aviadores más científicos y técnicos del momento, basada en un concienzudo estudio meteorológico realizado por el Servicio de Protección de Vuelo; la acertada elección de la fecha y la hora de su iniciación, para lo que fue fundamental dicho estudio meteorológico.

Una de las mayores autoridades aeronáuticas, mundiales, de la época, el comandante Emilio Herrera Linares, considerado como uno de los primeros científicos de Europa por sus trabajos matemáticos de investigación aeronáutica, diría: “Como español estoy satisfechísimo del vuelo de Rodríguez y De Haya. Merecen toda

clase de elogios por los momentos difíciles que han tenido que afrontar. Por fortuna tuvieron el acierto de elegir la fecha exacta para realizar el vuelo con las mejores probabilidades de éxito”.

Los protagonistas del vuelo quitaron importancia a todo lo que pareciese espectacular aventura, y el capitán Rodríguez diría a los periodistas: “Los buenos vuelos no tienen historia; todo se desenvuelve normalmente. La realización corresponde al cálculo y la aventura se cumple sencillamente”. No olvidó poner un telegrama al jefe de Protección de vuelo en el que decía: “Capitán Rodríguez a comandante Cubillo. Tiempo durante la ruta exactamente según la predicción de esos servicios. Nuestra enhorabuena y saludo afectuoso”.

Los días 27 y 28 realizaron sendos vuelos sobre el continente, tomando una serie de fotografías que resultaron de gran interés para las autoridades de la Colonia. El 29 se inició la revisión del aparato, llevándola a efecto el cabo especialista de Aviación Militar, Casiano Ferrer Pérez que, para auxiliar a los aviadores, había ido con antelación a Bata; éstos participaron en los trabajos de revisión, y el día 31 quedaba ésta concluida; el estado en que encontraron al avión era excelente, no obstante, se le cambiaron al motor los filtros y las bujías. El nacimiento del año 1932 hallaba al 12-71 listo para emprender el regreso a la Patria.

Dado que el propósito del viaje —unir en un solo salto la Península y la Colonia— había sido logrado y, en consecuencia, el raid coronado con éxito, y considerando que las condiciones del incipiente “aeródromo” de Bata no permitían el despegue del aparato con el peso necesario para afrontar el retorno directo, se proyectó éste en cinco etapas: Bata-Niamey (1.250 km.), Niamey-Bamako (1.068 km.), Bamako-San Luis de Senegal (1.000 km.), San Luis-Las Palmas (1.425 km.) y Las Palmas-Madrid (1.775 km.); en total, 6.778 km.

SE INICIA EL REGRESO

Despegó el 12-71 a primeras luces del domingo, 3 de enero; a pesar de lo temprano de la hora, el aeródromo estaba concurridísimo, tanto de blancos como de nativos que querían despedir a los aviadores. La mañana era espléndida, y luego de despedirse de cuantos allí estaban con un expresivo gesto de los brazos, cerraron la cabina en la que ambos aviadores ocupaban los mismos puestos que en el viaje de ida, y con facilidad, dado que el avión solamente pesaba 3.215 kilos, por llevar combustible, únicamente, para quince horas, se fue al aire entre el entusiasmo de la multitud; luego de una protocolaria vuelta sobre Bata, y una pasada al campo, el 12-71 se dirigió directamente a Fernando Poo, iniciando así la primera etapa del viaje de regreso. Eran las 7 y cuarto de la mañana.

Hora y media más tarde el avión sobrevolaba Santa Isabel y efectuaba una órbita de 360 grados, como despedida al Gobernador, continuando el vuelo hacia el continente y ganado altura para llegar a la costa a 2.500 metros, estabilizando el aeroplano en este nivel, pasándose bruscamente del mar a la selva, del océano de agua al de vegetación, densísima en el delta del Níger con su laberinto de brazos de agua que, formando innumerables y frondosas islas, buscaban el mar. Sobrevolaron durante casi cinco horas la selva que luego se fue aclarando hasta desaparecer, discurriendo luego el río caudaloso y en ocasiones rápido y turbulento, por un terreno pedregoso y casi desértico, en el que era muy escasa la vegetación y no muchos los poblados.

A las 6 de la tarde, ya con luz crepuscular, aterrizaba el 12-71 en el aeródromo de Niamey, luego de diez horas y cuarenta y cinco minutos de vuelo, siendo recibidos los aviadores por el comandante francés y otras autoridades, y una considerable multitud de blancos y negros que celebraron ruidosamente la llegada del avión español.

Permanecieron en Niamey Rodríguez y De Haya, agasajados por las autoridades y por la colonia francesa, hasta el martes día 5 en que a las 8 y media de la mañana, despegaron con destino a Bamako, en la primera parte del curso del Níger.

EN KORONDONGON, SE ACABO EL RAID

El vuelo se desarrolló sobre un terreno de color ocre, con vegetación rala y relieve bastante ondulado, al principio, pero pronto los escasos árboles se hicieron más raros aún, y el 12-71 voló sobre un paisaje pedregoso, alternado por mesetas muy llanas pobladas de áspera hierba grisacea.

Todo transcurría con normalidad, cuando de modo inesperado se formó una tormenta de arena que, sobre reducir notablemente la visibilidad, podía resultar peligrosa para el motor que aún debía cubrir 5.000 kilómetros antes de rematar la misión; esto hizo a Rodríguez adoptar la decisión de tomar tierra en una zona muy apta para ello, lisa, limpia y despejada. Era la 1 y media de la tarde, y llevaban volados 820 kilómetros en cinco horas de vuelo.

El aterrizaje fue perfecto y el avión quedó parado tras un corto recorrido. Los aviadores saltaron a tierra y comprobaron las buenas condiciones del terreno. Dos horas más tarde, pasada la tormenta y con el cielo despejado, iniciaron el despegue para cubrir los 250 kilómetros que les separaban de Bamako, pero cuando llevaban recorridos unos 100 metros, aún con la cola baja, empezó a sentir De Haya un rozamiento que frenaba la rueda derecha; cortó motor y, casi instantáneamente, aquélla se agarró, iniciando el avión el *caballito* a aquel costado, metiendo el plano izquierdo en tierra, produciéndose en pocos segundos el desastre, rompiéndose la pata izquierda sobre la que cayó todo el peso del aparato. Allí terminó el *raid*.

Estaban los aviadores a poca distancia del poblado indígena de Korondongon, del que no tardaron en llegar unos negros de elevada estatura que desde el primer momento mostraron una actitud de auténtica hospitalidad, conduciendo a Rodríguez y De Haya —que no habían sufrido lesión alguna— a su poblado, preparando para ellos un guiso de carne y alojándolos en la mejor choza. Al propio tiempo enviaron aviso de la presencia de los aviadores al puesto francés de Koutiala, a 80 kilómetros de distancia, y de allí se presentó un teniente con un automóvil a buscarles, siendo huéspedes del jefe del puesto durante tres días. Un equipo de mecánicos franceses realizó la recogida del 12-71, desmontándolo y embalándolo para su traslado a España, y en Koutiala y en Korondongon permanecieron los aviadores españoles hasta ver terminada la operación, regresando seguidamente a España.

Desde la salida del 12-71 de Niamey no se habían tenido noticias de él, y la inquietud crecía en España donde se temía por la suerte de los aviadores. Este temor quedó desvanecido el día 7 en que se hizo público un telegrama que, vía *Transradio*, decía: “Avión encontrado día 6 a 85 kilómetros de Kutiala. Kutiala a 300 kilómetros al este de Bamako. Aviadores sin novedad. Sale una columna francesa a recoger aviadores españoles”.

Este percance sufrido cuando ya había sido logrado el éxito, deslució bastante el triunfo; a su llegada a España, fuera de los medios aeronáuticos, ya casi nadie se acordaba del entusiasmo despertado a su llegada a Guinea. No obstante, los periódicos trataron a los aviadores con justicia, y tanto la prensa nacional como la extranjera, dieron al vuelo toda la importancia que tenía. El 4 de enero de 1932, el londinense *The Times*, decía: “Dos aviadores españoles han logrado vencer por el aire las misteriosas junglas del continente africano. A partir de este momento se debe a ellos la apertura de una nueva ruta, militar y civil. La civilización les debe este gran servicio que la han prestado. Sus nombres quedarán grabados en la historia del Mundo”.

EL HISPANO-NIEUPOORT 52 en la Guerra Civil española

LLUÍS COROMINAS

El Nieuport 52 llegó al Servicio de Aviación Militar español a través del concurso de aviones militares de 1927. En este concurso, la modalidad de caza fue ganada por el Nieuport Ni-42 C1. Este aparato era la evolución del Ni-42S, al cual Gustave Delage le añadió un pequeño plano inferior así como fuseló el eje del tren, dándole una visión frontal de triplano, resultando ello el caza presentado al concurso español.

Nieuport Delage a pesar de haber ganado el concurso siguió trabajando y estudió dos derivados del Nieuport Ni-D-42 C1, los modelos 52 y 62. Estos derivados tenían su armamento reducido a dos armas en el capó, y una importante modificación en el empenaje de cola, solucionando los problemas de inestabilidad del Ni-42 C1, aumentar la superficie del empenaje horizontal que pasó de medir 3,35 a 4,08 m² y la superficie móvil de 0,95 a 1,12 m².

El Ni-D-62 mantenía el fuselaje monocasco en madera de su predecesor con un ala de estructura reforzada, manteniendo el mismo diedro de 2°. El Ni-D-52 mantenía el ala del Ni-D-42, con fuselaje metálico y los radiadores de agua de láminas Lamblin situados en el espesor de la pequeña ala.

En 1928, el Ni-D-42 C1 ganó el concurso. Este mismo modelo tras ganar el concurso español y francés, parece que solo fue producido en 25 ejemplares para Francia. El mismo año

que ganó el concurso en España, el interés se decantó por las dos versiones nuevas de la serie ya comentadas. Parece que la Nieuport solo construyó un prototipo de Ni-52, que se fabricó en España, mientras en la vecina Francia se producía el 62.

El contrato para la fabricación de 82 células de Nieuport 52, por la Hispano Suiza de Guadalajara, fue autorizado en un Real Decreto de 30 de abril de 1928.

La producción española empezó en 1929 con un ejemplar francés como modelo, y en 1930 el primer Hispano 52 volaba en Getafe, Madrid, pilotado por Alejandro Gómez Spencer.

EL AVIÓN

El Hispano-Nieuport 52 era un aparato sesquiplano, completamente metálico menos el plano superior entelado, donde estaban los alerones. El plano inferior, que la casa Nieuport Delage ofrecía entonces como opcional, no contribuía en nada a la rigidez de la estruc-

Línea de Hispano Nieuport, en la cual se puede observar la foto ametralladora en los dos primeros. (Archivo Histórico SHYCEA).



tura ni en sustentación. El mini plano que carenaba el eje del tren de aterrizaje, tenía la misma función y le daba al avión visto de frente, un aspecto de triplano.

La innovación residía sobre todo en la construcción del casco metálico. Este casco estaba formado por una serie de bandas enteladas en dural curvadas por laminado a la forma del casco y remachados entre ellas recubriendo el fuselaje. A este casco estaba directamente empernado a una bancada de motor construida por dos cabinas, una vertical y horizontal construida en dural. Los tabiques principales correspondían a los puntos de fijación de las alas y del tren de aterrizaje formando una estructura rígida; las cabinas horizontales de la bancada se prolongaban al interior del fuselaje para servir a la fijación del asiento del piloto y de los mandos. Las alas estaban formadas por dos láminas unidas por dos cantoneras ribeteadas, con costillas de dural. El borde de ataque estaba formado por una chapa ondulada de dural recubierta de tela y el borde de fuga por una cuerda de piano. Las alas inferiores completamente metálicas estaban fijadas a los puntos de fijación de las patas del tren y a la mitad del montante.

El montante perfilado tenía forma de "Y", estaba formado por dos tubos de dural que se fijaban al tren de aterrizaje y a las dos pequeñas alas, para reforzar la rigidez del conjunto.

El empenaje era completamente metálico con la deriva fijada por una parte al plano fijo y por la otra al dorso del casco.

El motor utilizado fue un Hispano 12 Hb de 580 caballos máximo; bien perfilado llevaba las culatas al aire libre sin por ello afectar a su línea, muy aerodinámica



para la época. La alimentación del motor se realizaba con dos bombas AM movidas por el motor; el depósito de aceite se encontraba en la pared exterior del cual formaba parte el radiador, situado delante del motor. Los depósitos de combustible, se podían vaciar en vuelo, estaban situados en las alas, con capacidad para 362 litros cada uno.

La casa Hispano cambió los radiadores Lamblin por un único radiador Corominas, suspendido bajo la nariz del avión. El armamento estaba formado por dos ametralladoras de capó sincronizadas Vickers de 7,7 mm. En el plano superior llevaba instalada una cámara fotoametralladora, pero la firma Hispano olvidó con frecuencia y definitivamente al final de la producción, este "artilugio", del cual no se comprendía su utilidad.

La hélice de 2,70 m. construida en fresno y nogal, fabricada en España por Amalio Díaz.

Los aparatos en origen fueron dotados de una puesta en marcha autónoma de aire comprimido, disponiendo igualmente de una toma para la puesta en marcha por camión, lo cual fue la técnica generalmente utilizada.

Los pilotos finalmente dispusieron de un asiento ajustable en altura y pensado para llevar sistemáticamente un paracaídas.

El preámbulo

Entre 1929 y 1936 la fábrica de Guadalajara debía pues construir 81 aparatos Hispano Nieuport 52. A pesar de un peso ligeramente

superior y un centrado delicado, a los buenos pilotos les gustó rápidamente sus cualidades acrobáticas, hasta tal punto que fue creada una patrulla acrobática, que evolucionaba con los aviones unidos por unas cintas. Su talón de Aquiles era su estrecha vía de tren, lo cual produjo una serie de accidentes, por lo cual en julio de 1936, en teoría España tenía 54 aparatos en servicio activo, de los cuales solo una treintena estaban en vuelo.

Pero la fábrica Hispano que se preparaba para producir el Hawker "Fury" con motor Hispano, volvió a poner las cadenas de producción en funcionamiento para asegurar hasta finales del mes de septiembre un ritmo de producción de un aparato nuevo o reparado por día.

El dato sobre la cantidad de Hispano/Nieuport 52 construidos no es exacto ni esta claro. Hay varias versiones tres de las cuales vamos a exponer a continuación:

—Según el Sr. José Warleta Carrillo: *"El primer contrato de Aviación Militar, 82 células, fue autorizado por Real Decreto de 30 de abril de 1928. Aparte de este contrato, solo hay constancia de otro de 9 aparatos más en 1932"*.

—Según el Sr. Patrick Laureau: *"Entre 1929 y 1936, la fábrica de Guadalajara construyó 91 Hispano 52, a los que conviene agregar otros 34 ejemplares comprados directamente al fabricante francés, con un lote de piezas de recambio que podían componer otros veinte aparatos"*.



Avión del Grupo 12 con un Loring R III detrás. (Archivo Histórico SHYCEA).



Uno de Los Hispano Nieuport 52 salido de fabrica antes de ser llevado a su unidad. En la cola se lee claramente La Hispano. (Archivo Histórico SHYCEA).



—Según el Sr. Jaime Velarde Silió. *“El número de Ni-52 fabricados por la Hispano fue como mínimo de 91, y tal vez llegara a los 125 frecuentemente contabilizados, teniendo en cuenta los que se entregaron durante los primeros meses de la guerra por la fábrica de Guadalajara, reconstruyendo aviones destruidos y aprovechando material de recambio. Lo que no parece tener fundamento, es la afirmación a veces hecha de que los 34 que separan ambas cifras fueran de origen francés”.*

Se realizaron dos modificaciones a lo largo de la serie: los cortos montantes de la cabaña se hicieron más gruesos e inclinados hacia el borde de ataque y el salva vientos original parabrisas fue reemplazado por un parabrisas del estilo Breguet XIX uniendo el fuselaje al intradós del ala.

En los años treinta había en España dos grupos de caza con dos escuadrillas cada uno, el grupo Nº 11 en Getafe (Madrid) y el Grupo 13 en El Prat (Barcelona), más una escuadrilla independiente en Sevilla.

En 1935 se formó en Granada el Grupo de Caza Nº 12, con la escuadrilla de Sevilla y una del Grupo 13 disuelto poco tiempo antes de la sublevación, mandando la escuadrilla el capitán Méndez Iriarte a Getafe para reforzar el Grupo 11. Los aviones

de la escuadrilla de Pérez y Martínez de la Victoria se mandaron al Parque Regional de Sur, para revisión, menos una patrulla destinada a Los Alcázares, Murcia, mandada por el teniente Aurelio Villimar, con la finalidad de asegurar la protección de esta importante base.

En total los Republicanos podían contar con veintiocho aviones en vuelo, los sublevados con siete que no eran todos. La tasa de disponibilidad del avión era pues baja, ya que cada Grupo de caza estaba formado por dos escuadrillas de nueve cazas. Este aparato desfasado, Ni-52, debió soportar todo el peso de los primeros combates. Era el único caza disponible en España; además había tres Hawker “Spanish Fury” y un Boeing 281 (versión de exportación del P-26 “Peashooter”) pero aún no estaban armados, y ningún piloto estaba verdaderamente entrenado en estos aviones; también había una decena de viejos Martinside F4-B de la Aeronaval, pero eran de 1918 y debían ser reemplazados sin demora por los Hawker “Spanish Osprey”. Estos no combatieron y se limitaron en simular que defendían los terrenos atacados; debiendo quedar en alguna parte de España el Loring C-1 del concurso de 1927. Estos eran todos los aviones de caza que había en España.

Los españoles de los dos bandos debieron conformarse con el Nieuport, con diferente suerte y tácticas discutibles.

Las primeras semanas del conflicto, a pesar de disponer los republicanos de la mayoría de los Nieuport en sus filas, la falta de órdenes claras y concretas sobre su utilización hizo que con frecuencia fueron mal utilizados en contra del buen sentido, perdiendo así el efecto de una utilización correcta. Así su ausencia sobre el estrecho de Gibraltar, permitió a La Legión (el famosos Tercio) pasar a la metrópoli.

El Hispano 52 al servicio de los sublevados

Al inicio de las hostilidades, los sublevados, no disponían más que de un solo avión del Grupo 12, perteneciente a la ex escuadrilla de Méndez Iriarte inmovilizado a causa de una avería en el campo de Granada-Armilla después que los otros aviones de la unidad fueran mandados a Getafe. A principios de mes había que sumarle seis Hispano 52 de la 2ª Escuadrilla del Grupo 12, en revisión y reparación en el parque regional de Sevilla-Tablada. Desde el 20 de julio, el caza matriculado 12-66 fue puesto en vuelo, pilotado por Ramón Senra.

El 21 de julio el gobierno central de Madrid, desconociendo la situación real en el Sur, mandó este día tres Hispano de refuerzo al terreno de Armilla, algo que Andrés García Lacalle lo cuenta así: "La orden de trasladar una patrulla de Nieuport con toda urgencia a Granada la había cursado la Jefatura de Aviación hacía ya unos días. El teniente Juan Prieto, el único disponible entre los oficiales, fue nombrado; Gonzalo García Sanjuan se ofreció voluntariamente para ir. Solo faltaba nombrar uno más entre los que quedábamos. Genaro Marín, Laurentino Lozano Laguna y yo. Este último dijo con su habitual forma de hablar "Yo no voy. Si aquí en Madrid en el centro principal de los acontecimientos, existe tanto despiste, ¿Cómo me voy a trasladar a provincias si ni siquiera sabían lo que esta pasando allí?". Y sigue en su relato "¡Para que abrir la boca! Ninguno quiso ir ya e incluso el que se ofreció voluntariamente no solo se negó, sino que se puso enfermo. El capitán Gascón, jefe entonces de los cazas, se irritó al comprobar que no se había cumplido esta orden dada dos días antes. Ordenó que inmediatamente saliese la patrulla. No nos quedó más remedio que echar a suertes con unas pajitas entre los tres que quedábamos para determinar quien se queda-

ba en Getafe. Me tocó a mí."¹ Así los pilotos Juan Prieto, Gerardo Marín y Laurentino Lozano aterrizaron en Granada, ocupada desde la vigilia por los sublevados, perdiéndose los pilotos y los aviones que cayeron en manos de los sublevados como un regalo caído del cielo y nunca tan bien dicho.

El 10 de agosto Cesar Martín Campos se pasó al enemigo con un caza Ni-52 C1. El 20 de julio, hizo lo mismo el comandante R. J. Benamú con un Breguet XIX, volando de Cuatro Vientos a Gamonal.

Todos los Hispano 52 mantuvieron su librea metálica y sus antiguos números, barras y círculos negros hasta el 8 de agosto, en que bajo la orden del general Franco se introdujeron nuevas marcas para diferenciarse de los enemigos.

Estas nuevas insignias sustituían la bandera tricolor republicana del timón de dirección por una aspa negra sobre fondo blanco, luego llamada la cruz de San Andrés, así como la pintura de las escarapelas completamente negras en el fuselaje, y nuevas cruces negras en la punta de los planos superiores e inferior.

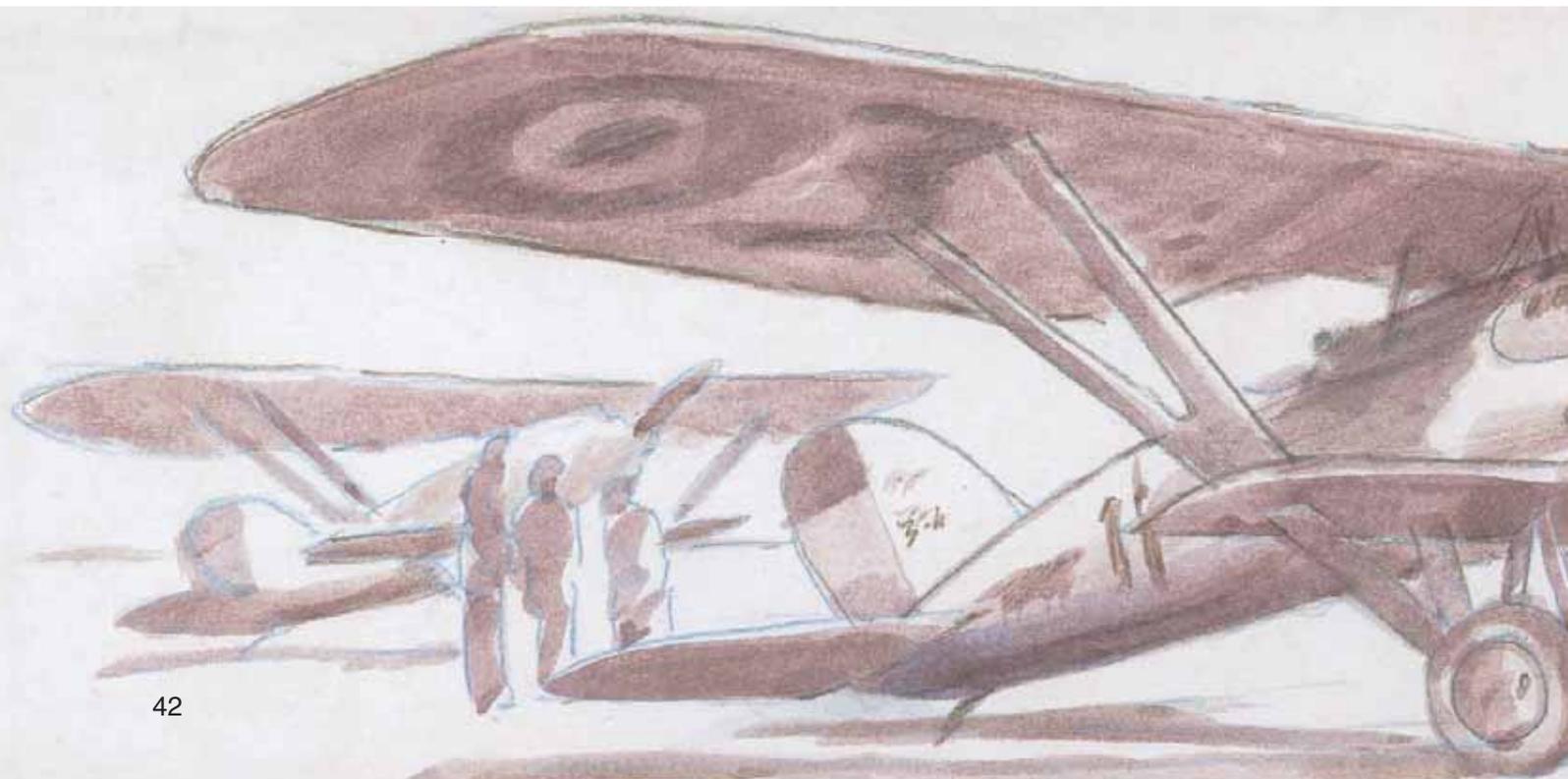
La carrera de los Hispanos 52 sublevados fue muy corta. En septiembre de 1.936 la mayor parte ya habían sido relegados a la retaguardia, y desde mes de octubre ya no volaron más, pues los Heinkel 51 primero, y los Fiat CR-32 después, eran mucho más modernos.

Operaciones en la zona Sur

En la zona Sur de España, las provincias de Málaga, Córdoba, Granada, Extremadura y el estrecho de Gibraltar, estaban olvidadas por el gobierno, lo que facilitó el cruce del estrecho del ejército de África y el posterior avance por estas provincias hasta enlazar con el del Norte.

A partir del 20 de julio comenzaron los servicios de guerra para los Hispano 52 sublevados; Ramón Senra llevó su 12-66 a Tetuán, donde el capitán Manrique Montero le propuso que se quedara en África para crear un embrión de escuadrilla de caza, pero había recibido la orden de llevar su avión a Sevilla, sin poder acceder a los deseos de su camarada. Los sublevados no tuvieron jamás necesidad de cobertura de caza en África, y las directrices del gobierno de Madrid hicieron que no tuvieran que necesitarlos sobre el estrecho.

¹Andrés García Lacalle, "Mitos y verdades", Oasis, Méjico 1973, pág. 16.





Línea de Hispano Nieuport 52, dispuestos para pasar revista en Sevilla. (Archivo Histórico SHYCEA).

Al día 20 tuvo lugar la primera interceptación realizada por Nieuport sublevado: el teniente Julio Salvador encontró un CASA-Breguet XIX matriculado en Getafe.

El capitán Salas Larrazábal, en misión de enlace entre el general Mola y Franco, para evitar ser derribado, debió prolongar su recorrido hasta África. El día 21 los sublevados recibían los tres aviones "suplementarios" en Armilla. Con uno de estos aviones (el 23) el teniente Bermúdez de Castro vertió la primera sangre, en lo que concierne a los combates aéreos, derribando un Hispano 52 republicano sobre la estación de Pinar. El 25 el teniente Miguel Guerrero derribó un CASA-Dornier "Wal" republicano encima del estrecho. El 27 el mismo Guerrero descubrió el hidroavión Savoia 62, el Nº 12, bombardeando Algeciras; le

atacó y le obligó a efectuar una amerizaje de emergencia en las aguas de Gibraltar, donde quedó hasta el final de la guerra. Al día siguiente por la mañana a petición del general Mola, los Hispano Nº 43 y 66 despegaron de Tablada hacia Burgos pilotados por Julio Salvador y Ramón Senra, en compañía de un Breguet.

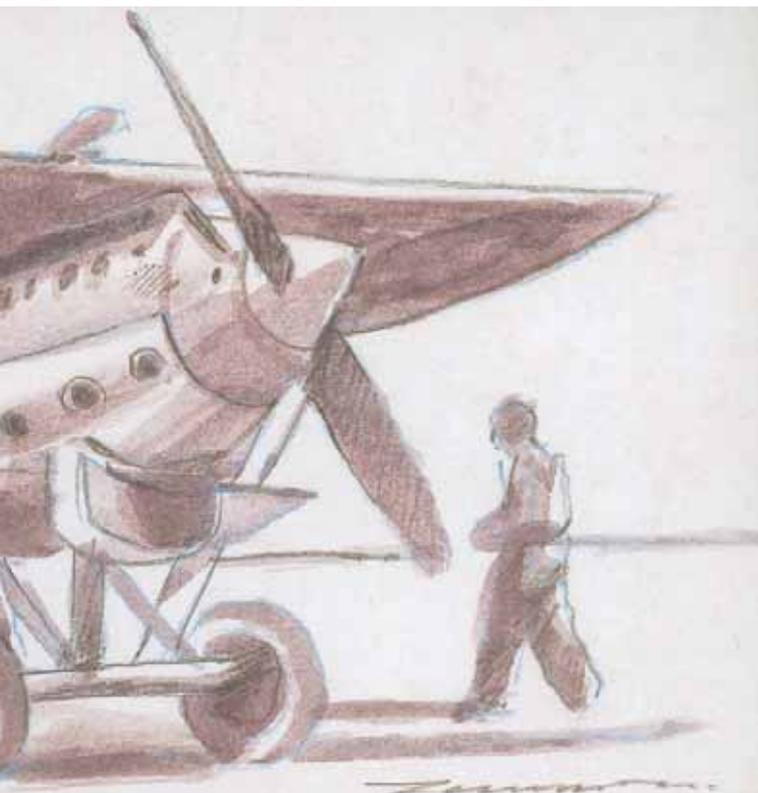
Dos días después, el 29 de julio, aún fue derribado un Vickers "Wildebeest" de la Aeronaval en Iznajar, acción que repitió el 31 a poca distancia de Iznalloz, derribando un Breguet XIX el 1 de agosto en la misma región.

Después de la partida de Salvador de Tablada, nuevos pilotos habían comenzado a volar el Hispano 52; estos eran el capitán Gancedo, los tenientes Fernández Tudela y Valiente, el piloto civil del Aero Club de Andalucía, Manuel Camino Parlade, el cual moriría con su aparato el 1 de agosto, y más adelante se les unió el teniente Arijá, procedente de los Fokker VII/3m. En África los capitanes Rambaud y Manrique Montero aseguraron la protección del estrecho con dos aparatos: fueron reintegrados a la metrópoli el 5 de agosto.

Una de las ciudades más bombardeadas por los aviones republicanos fue Córdoba; por lo cual los cazas de Tablada aseguraban frecuentemente su cobertura. El 31 de julio, en un intento de interceptar un Douglas DC-2 haciendo la función de bombardero, el Hispano de Fernández Tudela fue abatido por un ametrallador del Douglas, el piloto pudo saltar en paracaídas y resultó ileso; fue sin duda un caso único de caza derribado por un avión de transporte.

El 2 de agosto, todavía en Córdoba, llegaba un nuevo piloto, el teniente Timoteo Valiente; fue rápidamente reemplazado por el capitán Joaquín García Morato, que regresaba de Inglaterra. Este último voló solo en diversas misiones hasta el 7 de agosto. Los días 8 y 9 formaron equipo con el capitán Gancedo, Jefe de los Hispano de Sevilla. El 12 de agosto el capitán Morato obtiene su primera victoria derribando un Vicker "Wildebeest" en Antequera. El 14 marchó a Tablada para incorporarse a la unidad de Heinkel He-51 recién llegados, y dejó su avión a Valiente, quien al día siguiente fue víctima de un grave accidente que le imposibilitó definitivamente para pilotar un caza.

El 5 de agosto el ya célebre Miguel Guerrero pasaba de Granada a Sevilla y después a Burgos. El 7 el Hispano de alerta pi-



lotado por Joaquín Pérez y Martínez de la Victoria, derribaron por error un CASA-Breguet XIX de su propio lado, pilotado por Jesús Lassala y Proyecto Ros Alberti. Al día siguiente el mismo error se produjo con otro Breguet XIX, el de Pérez Cruz y Aristides García López. Fue en este momento en que se adoptaron las nuevas marcas de reconocimiento; pues, solo las escarapeles habían sido pintadas de negro.

Durante este tiempo otro Hispano fue perdido en Tresmulas, Granada, donde Bermúdez de Castro fue derribado por fuego nutrido de infantería, sin más consecuencia para el piloto que un brazo roto, siendo reemplazado por Pablo Benavides.

El 16 de agosto el cazador Alvaro Fernández Matamoros fue mandado de Tablada a Mérida, Extremadura. Operó solo durante unos días antes de ser mandado a los Heinkel He-51 de Julio Salvador. El 21 de agosto una patrulla de Fiat CR-32 mandada por Ceccarelli con Boetti y Salvadori fue enviada a Córdoba como protección de la ciudad. Este mismo día se produjo un ataque con bombarderos Potez 54 protegidos por cazas. Salió la patrulla de protección a su encuentro y en los combates Ceccarelli logró abatir un Hispano Nieuport 52. Esta fue la primera victoria de los aviadores italianos que se habían encuadrado en la Aviación Legionaria. El 31 la patrulla basada en Granada-Armilla esta en misión sobre Extremadura.

El mismo día Fernández Tudela fue nuevamente derribado saliendo de nuevo indemne: protegiendo una patrulla de Breguet fue derribado por ocho Nieuport republicanos y se lanzó en paracaídas. Sus camaradas Salvador y Morato pilotando un Heinkel He-51 derribaron uno de los cazas de Madrid pilotado por un voluntario británico que cayó sobre Talavera de la Reina.

En septiembre los Hispano Nieuport pasaron a retaguardia y sus últimas misiones efectuadas en el Sur fueron vuelos de protección de las ciudades. A pesar de todo, el 15 de septiembre un Hispano en "caza libre" aún destruyó dos Breguet republicanos sobre el campo de Andujar.

Zona Centro y Norte

El 27 de julio los Hispano Nº 43 y 66 pilotados por Senra y Salvador, partieron de Sevilla hacia Burgos con un Breguet. La ruta prevista era Sevilla-Cáceres-Zamora-Grajera-Burgos. En Cáceres su primera etapa, fueron retenidos por falta de órdenes y de señales de identificación. Al día siguiente, volvieron a partir, pero el avión de Senra debió regresar al campo de Cáceres para arreglar las bujías que le fallaban; vuelto a marchar aterrizó de emergencia en Valladolid-Olmedo por la misma razón. El mismo día 28 Julio Salvador llegó a Burgos y volvió a partir inmediatamente en misión sobre la Sierra del Guadarrama; combatió con un Hispano enemigo, le alcanzó, pero debió abandonar el combate por fallo del motor cuando el caza republicano descendió en dirección a las marismas de Santillana. Por su parte Salvador aterrizó en Soria rompiendo el avión; el 29 volvió a Burgos, pero su aparato no estuvo disponible hasta el 2 de agosto.

El 31 de julio Ramón Senra realizó dos misiones sobre Buitrago y Navacerrada; Ángel Salas hizo una tercera misión con el tercer aparato y mantuvo un combate contra un Hispano enemigo, sin resultados. García Pardo tuvo entonces la ocasión de perseguir un Potez 540 de la Escuadrilla España hasta Peguerinos, donde fue sorprendido por una patrulla de Dewoitine de la misma unidad, sin duda alertados por radio; volvió sobre sus pasos sin poder aterrizar en Olmedo, que acababa de ser bombardeado.

El 6 de agosto Miguel Guerrero llegó a Burgos y se incorporó a la unidad. El 9, García Pardo consiguió su primera victoria derribando un Breguet republicano en El Espinar, cerca de Segovia; al día siguiente, Cesar Martín Campos llegó de Getafe con un nuevo caza y sobretodo con algunas informaciones fragmentarias sobre la Escuadrilla España. La unidad de Burgos estaba formada entonces por Julio Salvador, Miguel Gue-

rrero, Cesar Martín Campos, García Pardo, Ramiro Pascual, Ramón Senra y, esporádicamente Ángel Salas Larrazábal, mandados por el capitán Angel Chamorro. El 13 Ramón Senra voló con un aparato de Burgos a Zaragoza.

A partir de esta fecha, los Hispano no fueron utilizados por los sublevados más que en la protección de ciudades, y estuvieron básicamente basados en Segovia-Escalona y Valladolid-Olmedo.

Combates en Aragón y Teruel

Es Ramón Senra quien llegó el primero a este teatro de operaciones, el 13 de agosto con un Hispano que aterrizó en Zaragoza-El Palomar. Fue a proteger la Escuadrilla de Breguets del capitán De Prado, severamente castigada por la escuadrilla mixta republicana "Alas Rojas" (llamados así por ser de las primeras unidades en pintarse las bandas rojas en el fuselaje y las alas desde el 20 de julio).

Al día siguiente derribó un Hispano de esta unidad pilotado por el destacado José Cabré Plana, que había atacado una patrulla de Breguet de Zaragoza, sin darse cuenta de su protección. Senra debió realizar tres ataques, al límite de la colisión, antes de poder finalmente disparar a su adversario, sus ametralladoras se habían encasquillado después de sus dos primeras pasadas; el Hispano republicano se estrelló en Tardienta. Esta acción le valió a Senra recibir un telegrama de felicitación del Jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte y otra del presidente de la Diputación de Huesca, el cual además le envió un giro postal con 1.000 pesetas, a la que se sumo el obsequio de 10.000 peseta más dadas por la Junta Nacional de recaudación de Zaragoza.

El 18 de agosto llegaba a Zaragoza otro caza Hispano/Nieuport 52 pilotado por Angel Salas. El 23 persiguió y disparó sin resultados a un avión de turismo republicano que parecía que podía ser el De Havilland "Hornet Moth" pilotado por Pérez Mur. En un estado próximo al agotamiento, Salas debió realizar una cura de descanso de unos días. El dijo que había acumulado en un mes 50 misiones de guerra con unas 116 horas de vuelo.

El 1 de septiembre Salas volvió a Burgos y fue reemplazado en Zaragoza por García Pardo y Miguel Guerrero. El día de su llegada salieron en patrulla sobre la línea del frente y descubrieron sobre Zuera un Latécoère 28 militarizado que se preparaba para bombardear la estación de ferrocarril; muchas pasadas precisas hicieron huir al desafortunado transporte en zig zag hasta su base de Sariñena, donde consiguió aterrizar quedando el avión listo para el desguace.

Según Salas Larrazábal en esta acción se persiguió a un Potez 54 y se ametralló un Fokker VII/3m, en vez del Latécoère 28 indicado antes. Según Joan J. Maluquer que estaba como alférez observador/ametrallador en el campo de Sariñena, comenta que Potez 54, no había ninguno y que el Fokker VII/3m no fue alcanzado, y que el avión alcanzado con uno de sus tripulante herido en la pierna fue el Late 28. Este combate lo describe así Maluquer: *"Cuando Delas (el piloto del Late) se dio cuenta del ataque, picó inmediatamente y se dirigió hacia Sariñena, realizando eses y virajes para intentar escapar del fuego concentrado de los aviones enemigos. Estos realizaron las pasadas con toda tranquilidad atacando siempre desde mayor altura. Caballé y Picanyol hacían lo que podían con sus fusiles ametralladores, pero el movimiento del aparato no dejaba conseguir blancos, además las ventanas del Late no daban suficiente campo de tiro y tampoco llevaba torreta superior. Los Nieuport disparaban ráfaga tras ráfaga y no soltaban su presa hasta que se les agotó la munición.*

Fue una suerte que ninguno de los dos pilotos fuera alcanzado, pero el fuselaje quedó como un colador.

A Caballé le pasó muy cerca de la cabeza una trazadora al mismo tiempo que oyó un grito. Se giro y vio que Picanyol se sujetaba la pierna, de la cual brotaba la sangre. Caballé se sa-



Imagen de un Hispano Nieuport en la que se ven las elegantes líneas del avión. (Archivo Histórico SHYCEA).

có el cinturón de su mono y con el hizo un torniquete para parar la sangre.

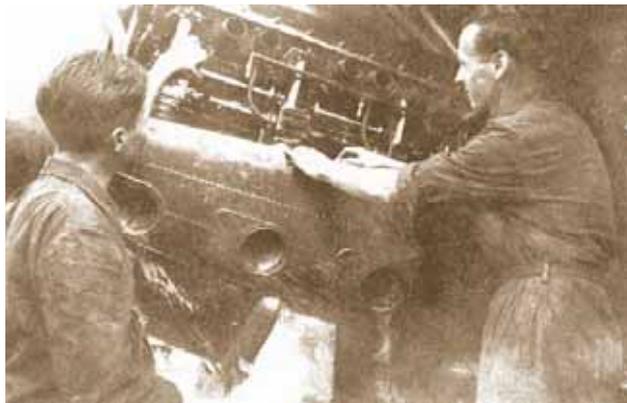
El Late 28 pudo llegar a Sariñena fuertemente alcanzado. Las balas le habían averiado la hélice, prácticamente le seccionaron un montante, mientras que el larguero del ala no ofrecía mucha seguridad por los impactos recibidos. El fuselaje presentaba agujeros por los cuales podía pasar una mano. Las ruedas quedaron deshechas. Delas demostró su habilidad al aterrizar con las ruedas deshinchadas y con dos bombas de 50 Kg. que no llegaron a lanzar.

A Picanyol lo ingresaron en el hospital de Sariñena y luego trasladado a Barcelona en un Dragón. El susto de los pilotos principiantes fue mayúsculo. Delas dejó de realizar misiones de guerra y Davins fue trasladado a Barcelona”².

En una misión de ametrallamiento a tierra en el frente de La Granja (Segovia) el 12 de septiembre, el piloto civil Francisco de la Cuesta fue alcanzado por las ametralladoras de la infantería, y su 12-10 se estrelló, muriendo su piloto.

El último combate serio de este frente bastante desguarnecido de aviación, tuvo lugar el 15 de septiembre, cuando García Pardo, escoltando a cuatro Breguet, combatió con tres Hispano de Alas Rojas y alcanzó a uno que volvió a su base con su piloto herido.

El 29, dos Hispano de los sublevados encontraron un pequeño aparato de entrenamiento Hispano E-30, camino de bombardear el sector de Perdiguera, se dispusieron a cazarlo y le dispararon, pero el piloto republicano consiguió escapar a ras de tierra, mientras que su ametrallador alcanzaba uno de los dos cazas, que volvió a su base soltando humo.



Mecánicos trabajando en el motor de un Hispano Nieuport 52 (ADAR).

Los Hispano 52 en las filas republicanas

Los grupos y escuadrillas ante la sublevación mandaron los aparatos a la costa levantina, otros a Málaga, Tabernas y Guadix para patrullas o en solitario. Solo el 11 Grupo, de Getafe, mantuvo poco después su cohesión hasta la llegada de aparatos soviéticos. Las otras unidades que utilizaron el Hispano 52 en los primeros meses del conflicto fueron: la Escuadrilla España (muy poco tiempo), Alas Rojas de Isidoro Giménez, la Escuadrilla de Juan

Carmona Rey en Guadix, la de Villimar igualmente en el Sur, y la famosa Segunda Escuadrilla Lafayette, formada por pilotos voluntarios y mercenarios de origen anglosajón, ruso, italiano y españoles bajo las órdenes del capitán Martín Luna. Más tarde, los pilotos mercenarios franceses, ingleses y americanos formaron la protección de la Escuadrilla de Breguet de Juan Vargas sobre Teruel, aunque su entusiasmo, según los sobrevivientes españoles, era más bien bajo.

Con la llegada de los cazas soviéticos Polikarpov I-15 y I-16, los Hispano 52 se vieron relegados a segunda línea en el Grupo 14, reuniendo los aviones a partir de entonces no aptos para combatir en primera línea. Durante algún tiempo se encargaron de la protección de costas, después se vieron destinados a la tarea de formar a los aprendices de cazadores en las escuelas de la provincia de Murcia, especialmente en La Ribera, donde su inestabilidad y sus diversos vicios no fueron del gusto general.

Sobre la protección de costas con el Nieuport, veamos que nos ha contado Francesc Vinyals:

“Esto era una cosa digamos imaginaria, secundaria.

Estuve desde últimos de abril, primeros de mayo, no recuerdo el día exacto, hasta el 14 de agosto, día que me mandaron a La Ribera aprovechando el traslado de un Breguet XIX, pa-

²Joan J. Maluquer, “L’aviació de Catalunya els primers mesos de la guerra civil”, Editorial Portic. Barcelona 1978, pág. 159-160.

sando a la Escuela del Carmolí que era la Escuela de Alta Velocidad de los Polikarpov I-16 "Moscas". El Nieuport se acabó aquí, ya no volé más Nieuport.

En el servicio de Protección de Costas a veces me había encontrado con el "Zapatones" que era como llamaban al Heinkel He-59 y no podías ni acercarte porque este hidroavión alemán iba muy bien armado. Algunos de ellos llevaban un cañón de 20 mm.

Prácticamente era solo para hacer práctica, para hacer horas, eficacia no había ninguna con el Nieuport.

La patrulla de Costas salíamos cuando nos daban aviso de que venían de Mallorca y salías, pero la mayoría de las veces cuando salías ya estaban fuera, porque nosotros con un Nieuport no podíamos hacer absolutamente nada. Estaba aquí, en el aeródromo de El Prat, con un piloto que se llamaba Tuset con el cual hice mucha amistad y siempre íbamos los dos juntos.

Una vez nos mandaron mar adentro porque había un crucero italiano y otro más pequeño, un torpedero, con aquello de la No Intervención, y claro íbamos a dar la vuelta, no nos dispararon ni hicieron nada. Nosotros los habíamos visto. Dábamos la vuelta y volvíamos. Igual que cuando el Canarias bombardeó la casa Elizalde, nos hicieron salir pero no podíamos ir al Canarias, ya lo vimos ya, pero ir al Canarias con un Nieuport ¿que quería hacer?, no podías hacer nada. Dimos la vuelta y tal.

El Nieuport, en la época que le hablo, estaba fuera de servicio, ya no iba al frente ni nada.

Recuerdo que uno de los que había en El Prat llevaba una puesta en marcha de aire comprimido que funcionaba con una palanca que ibas manchando, que no se utilizaba porque era muy lento. Había que manchar mucho y siempre se utilizaba la puesta en marcha³.

En 1938, reducidos a unos pocos, dos o tres en estado de vuelo, fueron definitivamente reformados y solo fueron utilizados en la escuela de mecánicos de Godella. Ningún sobrevivió a la derrota republicana.

³Entrevista realizada en los locales de ADAR en Barcelona en diciembre de 2002.

Las peleas en la zona Sur

El 18 de julio solo había sobre Madrid tres cazas republicanos: estaban en los Alcázares. Los de Granada estaban en Getafe o de revisión en Sevilla. El gobierno de Madrid envió algunos aviones a Andalucía en el curso del mes de julio; así el 21 una patrulla de tres Hispano llegó a Málaga: estos eran los de Los Alcázares, mandados por Aurelio Villimar, Guadix también recibió una patrulla de caza a las órdenes de Juan Carmona Rey. Hubo de esperarse al 30 para anotar el primer éxito de los cazas republicanos en el Sur; en esta fecha un Hispano de Málaga derribó un Breguet enemigo sobre Puente Genil, cerca de Granada.

El 3 de agosto Villimar pidió a Madrid dos aviones suplementarios para poder apoyar con mayor eficacia la columna del general Miaja, que descendió hacia Córdoba. Estos dos aparatos le habían sido concedidos y una nueva unidad de cinco cazas se instaló en Andújar bajo su mando (al Este de Córdoba). En Málaga estaba el capitán Moreno Miro que mandaba una unidad mixta formada por los Breguet XIX, los Vickers de la Aeronaval y una cobertura de dos Hispano 52. A partir del 7 de agosto la reducida escuadrilla de Villimar demostró su utilidad al derribar un Breguet XIX de Granada. El 18 los republicanos perdieron uno de sus cazas sobre Loja, al Norte de Málaga (es probable que se trate de un aparato de esta unidad). El 21 aún perdieron otro aparato, derribado sobre Córdoba en un combate muy desigual contra uno de los primeros Fiat CR-32, pilotado por el italiano Ceccharelli. El 25, uno de los más brillantes pilotos republicanos cayó sobre Granada, derribado por un Fiat: el teniente Matías Iglesias Romo fue uno de los primeros cazadores republicanos en haber sido traicionado por la vetustez de su material. El 31, un poco al margen de los verdaderos combates, una patrulla de dos Nieuport de Valencia (Protección de Costas) reivindicó la destrucción en alta mar de un trimotor enemigo no identificado.

En esta época el gobierno de Madrid se inquietó muy poco por los acontecimientos del Sur y rechazó las peticiones de refuerzos de la capitania de Moreno Miró que se encontró con



Imagen un Hispano Nieuport en la que se observa el colimador. (ADAR).

cuatro hidroaviones y catorce aparatos terrestres desfasados, de los cuales solo tres eran cazas. Una débil fuerza con la que golpear al Ejército de África. No fue hasta el 6 de septiembre que el capitán Manuel Aguirre López fue enviado en refuerzo de Andujar con tres Breguet y tres Hispano. Ya era un poco tarde. En efecto no había tiempo para intentar cerrar con pobres medios la brecha por la cual los sublevados vertían sus hombres y su material. El 16 de octubre, los republicanos perdieron un nuevo caza en el Sur, siempre delante de los Fiat italianos. Al día siguiente otro caza, de Valencia, fue derribado encima de Cartagena en una operación de cobertura de navíos.

Las operaciones en el Sur conocieron entonces una larga tregua, debida a la primera batalla de Madrid y a la única ofensiva vasca, que concentró la acción en el Centro y el Norte durante los meses de Noviembre y Diciembre. Sin embargo un Hispano 52 aun iría de protección durante el mes de noviembre. Su piloto, Alonso Vega, fue sorprendido por los Fiat, pero afortunadamente, salió airoso, y se convirtió en un jefe más de los republicanos.

El Sur volvió a primer plano a principios de 1937, pues los italianos y el Tercio lanzaron un potente ataque a Málaga: el Estado Mayor de los sublevados, después del fracaso de su ofensiva sobre Madrid, tenía necesidad de una victoria para elevar la moral de sus tropas. El Sur, siempre fue, en el lado republicano, una preocupación menor y siempre estuvo pobremente equipado, sobre todo en lo que concierne a aviación. La caza del sector estaba representada por unos pocos Hispano 52 y a partir de febrero por algunos Chatos de la "Escuadrilla Malreaux". Estos aviones estaban basados en Tabernas, pero ¡que podían hacer contra los Fiats de la Legión italiana! Su capacidad fue probada el 11 de febrero, cuando los cazas italianos derribaron uno de los dos últimos Potez 54 de la escuadrilla. El otro bombardero también fue alcanzado. La segunda batalla de Madrid, o batalla de Jarama, desplazó de nuevo, y por mucho tiempo, el centro de los combates. Pero en esta época el tiempo del Hispano 52 ya había acabado definitivamente.

URTUBI, PRECURSOR DE LOS "KAMIKAZES"

El sargento Félix Urtubi Ercilla era un piloto destinado a una base del norte de Marruecos en julio de 1936. Al comienzo de la rebelión militar estaba en zona nacionalista. Algunos días después del inicio de la guerra, era el piloto de un Breguet XIX que iba desde Tetuán a Sevilla. En un momento dado durante el trayecto, Urtubi mató a su observador, el teniente Juan Cas-



Jesús García Herguido, "el diablo rojo" delante de su Nieuport. (ADAR).

tro Carra, y se desvió hacia Getafe para unirse a las fuerzas gubernamentales. Siempre luchó con el temor de ser abatido y capturado, sabiendo cual sería su suerte. Pilotó un Hawker "Spanish Fury" matrícula 4-2, que más tarde perdió al tener que aterrizar en zona nacionalista consiguiendo volver a sus líneas.

Después pilotó un Nieuport 52 y el día 13 de Septiembre de 1936 su Nieuport fue interceptado por varios CR-32, en el transcurso del combate chocó con uno de los Fiat y se estrelló, muriendo en el choque. Algunos rumores afirmaron que había saltado en paracaídas y que había sido ametrallado por los Fiat, pero esto no parece ser cierto⁴.

El jefe de la aviación gubernamental, el general Hidalgo de Cisneros, nos cuenta el caso del piloto Urtubi, presentándolo como símbolo y ejemplo del heroísmo de las fuerzas aéreas de su bando. Así nos relata sus últimas aventuras:

"Al comienzo de la retirada de Talavera, durante un

servicio dentro de las líneas enemigas, la patrulla de Urtubi encontró una escuadrilla de aviones fascistas. Se entabló combate y fue derribado y incendiado su aparato.

Todos dimos por perdido a Urtubi, pero una semana después me llamó por teléfono el jefe de un sector de primera línea para decirme que había llegado del campo enemigo un campesino con un burro, presentándose como un aviador republicano. Sospechaban fuese un espía y nos llamaban para confrontarlo con nosotros.

Era Urtubi. Cuando le incendiaron su aparato logró tirarse con el paracaídas aterrizando en un des poblado. Estaba anocheciendo y consiguió internarse en los montes.

Pasaba escondido el día y caminaba por la noche. En las afueras de un pueblo, pudo apoderarse de unos pantalones y de algunas prendas que estaban puestas a secar. Vestido con ellas y llevando del roncal un burro con una carga de paja, que también se agenció, atravesó el campo rebelde y llegó a nuestras líneas, donde faltó poco para que le fusilaran por espía.

...Sin demora se reintegró al servicio. Fue derribado por segunda vez, felizmente dentro de nuestras líneas, y tomó tierra sin novedad lanzándose en paracaídas.

En los momentos más angustiosos del avance fascista sobre Madrid, Urtubi, que efectuaba un vuelo de reconocimiento con un Nieuport, fue atacado por una escuadrilla de Fiat con pilotos italianos. Los Fiat se lanzaban como pájaros de presa sobre aquel Nieuport solitario, decididos a no dejarlo escapar. Durante el combate derribó a uno de los aviones fascistas y continuó

⁴La doctrina alemana y rusa era ametrallar a los pilotos que se lanzaban en paracaídas si caían en su zona y podían combatir de nuevo. Los pilotos españoles, de ambos bandos, en general no lo hicieron. Las tropas de tierra, de ambos bandos, sí.

luchando hasta que, agotadas las municiones y, seguramente herido, se lanzó contra el Fiat más cercano, al que consiguió embestir y derribar. Pero en el encuentro cayó también Urtubi, esta vez para no regresar.

La descripción de este combate fue redactada y firmada por el piloto italiano contra el cual embistió Urtubi, que pudo salvarse lanzándose en paracaídas...

Así murió Urtubi, que fue el primer aviador en el mundo que llevó a la práctica el llamado en términos aeronáuticos espolonazo."

COMBATES EN EL CENTRO

Fue en el centro y más exactamente en los alrededores de Madrid que los Hispano 52 conocieron los combates más intensos y donde tuvieron mayores pérdidas. El 18 de julio se encontraban en Getafe las dos escuadrillas del Grupo 11, mandado por el prestigioso jefe, Manuel Cascón. Esas dos escuadrillas estaban al mando una de Manso de Zúñiga (que no prestó servicios) y otra de Avertano González Fernández, y había otra, procedente de Granada, mandada por José Méndez Iriarte.

Los cazas de Getafe fueron los primeros aviones en entrar en guerra. El 18 por la mañana el aeródromo sufrió un bombardeo por parte de un cuartel de artillería de Madrid. Dos Breguet despegaron enseguida, con los Hispanos de Andrés García Lacalle y Cesar Martín Campos. El primero de estos dos hombres se convertiría en el jefe absoluto de la caza republicana y el segundo se pasaría al enemigo con su avión menos de un mes más tarde. Por el momento los dos cazas y los dos bombarderos ametrallaron el patio del cuartel y las cosas volvieron a su lugar. Aún se creía que todo esto no tendría consecuencias. Pero cuando Lacalle volvió a despegar para realizar un rápido reconocimiento sobre los sectores de Cuatro Vientos y Campamento, le faltó poco para ser derribado por las ametralladoras, en este último sector. Durante el día, la visita de Núñez del Prado, Director General de Aeronáutica, convenció a los oficiales superiores de Getafe de mantenerse fieles a la República. En El Prat de Llobregat la duda no existió pues el Grupo 13 de caza se mantuvo leal, sin ningún problema, mientras que los Breguet de Logroño pasaron a la sublevación sin ninguna vacilación.

El día 20 las cosas se aclararon y las operaciones empezaron alrededor de Madrid, que quedó durante toda la guerra como un punto de fijación de esfuerzos militares. En la Sierra de Guadarrama el Grupo 11 apoyó a los Breguet de Getafe que frenaron las columnas sublevadas en Aranda y Cereza de Abajo; el jefe del Grupo de Caza, el mismo Manuel Cascón, derribó un Breguet enemigo, el primer avión de la guerra en ser derribado. Al día siguiente Lacalle interceptó otro bombardero en el mismo sitio, pero le dejó escapar, pues algunos espíritus generosos no se hicieron nunca a la idea de derribar a un camarada. El 22 otro piloto de Getafe, Roberto Alonso Santamaría, que igualmente debería hacerse famoso, no deseó derribar un Breguet que podía estar pilotado por un compañero al que obligó a aterrizar en el campo provisional de los nacionales en Grajera.

Los escrúpulos se mantuvieron poco tiempo, así el 24 Julián Corrochano, igualmente del Grupo 11 volvió a su campo con un bala de fusil en su muslo, al ser herido al interceptar un Breguet que fue obligado a irse. El 30 del mes acabó con un nuevo desgraciado fracaso de Lacalle que había interceptado un Hispano enemigo sobre Somosierra, pero debió dejarlo marchar a causa de que sus ametralladoras se encasquillaron. Este tipo de problema fue más frecuente con los pilotos republicanos en otros aparatos, y es-

pecialmente los Dewoitine 371 y 372, apresuradamente armados sobre el terreno.

El 3 de agosto el Grupo 11 mandó dos aviones a reforzar la débil aviación del Sur. Los 4 pilotos de Getafe vieron llegar el que seguramente fue el primer voluntario extranjero. Era un joven inglés, se llamaba Cartwright, solo tenía 19 años y ya era un excelente piloto que pasaría sin problemas al Hispano. Es interesante hacer aquí un paréntesis para distinguir los mercenarios y los voluntarios; los primeros aseguraban, un buen trabajo con un suculento contrato, mientras los otros solo tuvieron el sueldo de los pilotos.

Hasta entonces los aviones de los dos bandos mantuvieron las mismas libreas, y la identificación solo se podía hacer con la lectura de la matrícula del aparato encontrado. Era un milagro que no se hubiera producido ninguna confusión. El 6 de agosto se produjo el drama. Se señalaron en Madrid tres Nieuport 52 enemigos camino del Alto de León. Despegaron dos patrullas de cazas republicanos de Getafe y Barajas y al llegar a la altura del Alto de León, llegó la primera unos trescientos metros más altos y por detrás de la otra y en unos segundos Rafael Peña derribó por error a Méndez Iriarte, jefe de la otra patrulla, uno de los jefes más brillantes, de los más respetados y sobre todo de los más cualificados de la Aeronáutica Militar. Fue una pérdida de la que los republicanos se resintieron cruelmente en el escalón técnico.

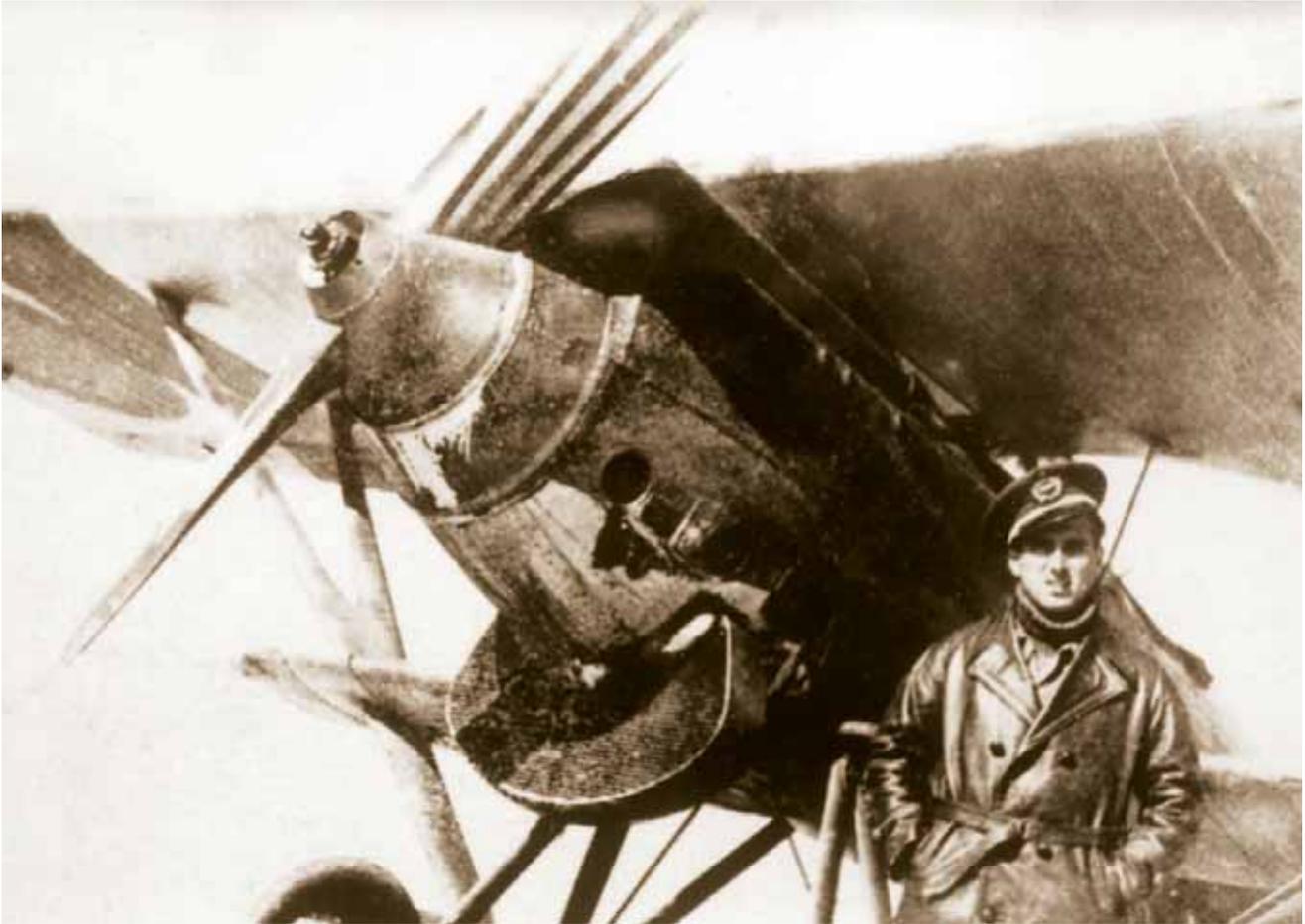
El 8 de agosto llegó a Madrid la primera unidad formada por extranjeros. Estos fueron los franceses mandados por Abel Guidez y Jean Darry, dos brillantes pilotos de caza. Con ellos llegó un hombre pequeño, nervioso y entusiasta, los ojos ardientes a penas visibles por el humo de los cigarrillos; era André Malraux, y la unidad era la Escuadrilla España. Trajeron con ellos los Dewoitine 371 y 372, pero estos cazas los primeros aviones modernos recibidos por la República, no venían armados, debieron pues contentarse para las primeras acciones con los Hispano 52 salidos de la fábrica de Guadalajara. Para la mayoría de ellos, un viejo conocido pues habían volado el Ni-D-62 de las escuadrillas del Armée de l'Air.

El día 10 Cesar Martín Campos desertó con su Hispano-Nieuport, en compañía del Breguet de Camacho y Sebastián Rubio.

El día 18 los republicanos perdieron sobre el frente del Norte de Extremadura dos Breguet y un Hispano pilotado por Peña, el autor del error del 6 de agosto, derribados por un Heinkel 51. El 21 en la misma región tuvo lugar otra interceptación sin resultado de un Breguet sublevado. A lo largo del mes el Grupo 11 perdió un avión, el 11-36 pilotado por Lacalle, que rompió su aparato al aterrizar en la Sierra al quedarse sin combustible.

El día 27 de agosto, alrededor de Madrid, un voluntario neozelandés llamado Griffiths sostuvo un combate desigual con los Fiats italianos regresando a Barajas con el hombro desgarrado por catorce balas y metralla, y un avión listo para el desguace; mientras el joven Cartwright, no regresó de la Sierra. La Escuadrilla de Hispanos, Loire 46 y Dewoitine basada en Barajas, la 2ª Lafayette estaba entonces mandada por Martín Luna.

Fue a principios de septiembre que la Escuadrilla España perdió su primer piloto, cuando Heilmann murió a los mandos de su Hispano en la zona de Talavera, Navalморal..., en un combate contra Fiats. El 6 de septiembre Manuel Aguirre y dos puntos fueron mandados a Andújar, pero en lo sucesivo los republicanos serían irremediamente aventajados al tener en frente a los Heinkel 51 y los Fiat CR-32 pilotados por la crema de la naciente Luftwaffe y por los cazadores italianos considerados excelentes pilotos. Igualmente los bombardeos Junkers



Francesc Viñals, de de su Hispano Nieuport 52 en el Prat, en su época de protección de costas. (ADAR).

52 y los Savoia SM-81, eran inalcanzables para ellos, más rápidos, y estaban bien armados. En este punto el relevo fue tomado principalmente por los aviones franceses, Loire y Dewoitine, pero el total de estos aviones modernos no sobrepasaban los 31 aparatos.

Entonces los Hispano 52 sufrieron la prueba más sangrienta. A lo largo de todo el camino que va de Sevilla a Madrid los pilotos republicanos se opusieron con coraje al avance de

los sublevados, la mayoría de las veces en vano.

Los primeros servicios importantes de los Fiat peninsulares se produjeron el 11 de septiembre. Ese día Yagüe comenzó su acción para apoderarse de la vital sierra de San Vicente, mediante la ruptura frontal del frente enemigo, cuyos flancos estaban bien asentados en los ríos Tajo y Alberche y no dejaban la posibilidad de un envolvimiento lateral. Castejón fue el encargado de la rotura, que afrontó con decisión, mientras los Fiat disputaban arduosamente la superioridad aérea con la caza de Madrid.

Así el 11 de septiembre la caza italiana basada en Talavera de la Reina, mandó varias patrullas al frente. La primera patrulla mandada por Dequal con Avicco y Patriarca, interceptaron a



Hispano Nieuport 52 del grupo 11 en El Prat. (ADAR).

unos 3000 metros a una formación de tres Breguet XIX republicanos, consiguiendo Dequal abatir un Breguet, podría ser el pilotado por Francisco Portillo Ortega, al tiempo que sus compañeros se enfrentaron y derribaron a un Hispano Nieuport que acudió al combate. Parece ser que el piloto del Nieuport era el británico de diecinueve años Oloff de Wett Cartwright. Por la tarde el teniente Francheschi y el sargento Magistrini que realizaban en vuelo de

protección de un Junkers Ju-52, se enfrentaron con una patrulla enemiga formada por un Nieuport y un Dewoitine 371 (según Salas Larrazábal la patrulla republicana estaba formada por dos Dewoitine 372 y tres Nieuport 52). Fue derribado el Nieuport pilotado por el italiano Krizaj Giuseppe, compañero de sus atacantes en la Aeronáutica Militar Italiana. Krijaj fue alcanzado en el radiador y se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia entre Talavera y Madrid, consiguiendo regresar a su escuadrilla.

El mismo día 11 los Breguet republicanos volvieron a la carga de nuevo protegidos por dos Nieuport a cada lado. Morato y sus puntos se lanzaron contra la pareja de cazas del ala derecha y los dieron por derribados; un piloto fue abatido. En esta

ocasión pudo ser el auxiliar de la Aeronáutica Naval Carlos Colom, incorporado poco antes a la caza de Herrera del Duque.

El 13 murió otro de los más brillantes pilotos republicanos Félix Urtubi Urcilla, que por una vez no pilotaba uno de los pocos Fury, fue interceptado solo por dos patrullas de Fiat. Se defendió como un buen diablo pero las posibilidades de su montura más limitadas aún por la fatiga de los continuos vuelos y tras una confusa melée durante la cual parece que alcanzó seriamente a uno de sus adversarios, el combate se acabó por una colisión con un Fiat. Condenado por la vetustez de su material, Urtubi, ¿choco voluntariamente con uno de sus adversarios? El mismo escenario se reprodujo cuatro días después al Sur Oeste de Madrid, saldándose con la pérdida de un avión y un piloto más que no pudo utilizar el paracaídas.

Las cosas iban de tal manera que el 23 de septiembre en Barajas no quedaban más que cinco cazas en estado de vuelo, dos de los cuales eran Hispano 52. Dos días más tarde estos dos aviones se perdieron en un combate alrededor de Madrid. Uno de ellos fue derribado con el inglés Smith Piggot a los mandos, y el otro pilotado por un francés llamado Mouillenet chocó con un Fiat. Sin embargo la fábrica Hispano de Guadalajara aún era capaz de entregar algunos aviones nuevos o reparados reponiendo parte de las pérdidas en material, pero no en pilotos. El mes se acabó con un nuevo accidente en el Grupo 11, rompiendo Javier Jover su Hispano al aterrizar en Barajas.

A principio del mes de octubre, los ingleses Collins y De Wet fueron los únicos cazadores disponibles en Barajas para interceptar los Fiat que venían de ametrallar el campo de Getafe dos o tres veces por día. Collins recibió múltiples impactos en el hombro, pero los aviones fueron momentáneamente salvados. El 10 de octubre aún fue abatido un cazador del Grupo 11 cerca de Madrid que resistía obstinadamente. El 21 uno de los cazas de esta unidad fue derribado sobre su campo en un combate contra un Fiat. La incertidumbre aumentó en la capital española, pues ningún contraataque tuvo el resultado esperado. El 26, en una protección de Breguets que atacaban las líneas enemigas en Ávila, cuatro Breguet sobre cinco fueron derribados, y el Hispano de De West consiguió regresar.

Afortunadamente se realizó un relevo serio con las dos primeras escuadrillas de I-15 pilotados por soviéticos. Era el momento, pues iba a comenzar la primera ofensiva sobre Madrid que vieron los últimos Hispano del Grupo 11 reagrupados en Barajas. Sufrieron sin daño los efectos de una ofensiva que comenzó el 1º de noviembre, pero desde el 4, los Chatos tomaron el relevo, con el éxito por todos conocidos.

Operaciones en el frente Norte

Al inicio de la sublevación en las provincias del Norte, la República no disponía de Fuerza Aérea. Pasados unos pocos días de incertidumbre, el gobierno central mandó media docena de Breguet e Hispano que se establecieron en Lamiaco, cerca de Bilbao. El 27 de julio, una primera interceptación de un Dragón Rapide por uno de los cazas no dio resultados y el piloto republicano abandonó la persecución tras unos minutos de vueltas estériles.

El 31 se podían contar unos pocos aparatos muy diversos. En frente, tres escuadrillas de Breguet, una de cazas Hispano, reforzadas en agosto con una de Fokker F-VII/3m b de bombardeo. La próxima llegada de los primeros elementos de la Legión Cóndor en noviembre iba a complicar las cosas.

Mientras fue posible dentro de la tormenta, los Hispanos aseguraron cierta protección a los Breguet que se desvivían atacando principalmente Oviedo una y otra vez con cinco aviones. El 1º de noviembre llegó el relevo con la escuadrilla de Polikarpov I-15 de Maranchov que desembarcó en Bilbao.

Los vascos lanzaron una sola ofensiva de envergadura, con

medios limitados pero con gran coraje. Tenían por objetivo Villareal de Álava y la situación fue incierta durante un mes, pero el final llegó para los vascos el 5 de diciembre, bajo la forma de una columna de auxilio de los sublevados procedente de Vitoria. Al inicio de esta ofensiva quedaba un único Hispano 52 en Lamiaco, pilotado por Silverio. Este valeroso aparato quedó sobre este campo y después pasó a Asturias, hasta la caída total de las provincias del Norte, hacia finales de octubre de 1937, fecha en la cual había sido recuperado por los sublevados en Gijón. Seguramente hacía tiempo que no volaba, no voló más en esta época; su papel también fue el de cebo para los bombarderos alemanes e italianos.

Alas Rojas

Al inicio de la sublevación los republicanos, disponían en el Este de España del Grupo 13 casi al completo, quince aparatos sobre dieciocho, con base en el Barcelona-El Prat de Llobregat. Las pocas acciones de envergadura que se desarrollaron entonces en Aragón, hizo que el 28 de julio seis Hispano pilotados por miembros de la Aeronáutica Militar fueron destacados en Lérida. Esta colaboración entre dos cuerpos completamente separados hasta entonces se hizo obligatoria pues era impensable utilizar los antiguos Martynside F4-B de la Aeronaval.

Ningún material se había perdido en Aragón y la aviación republicana se fue nutriendo poco a poco. Dejando su campo de los alrededores de Barcelona, el Grupo 13 fue a instalarse en el campo de Lérida y luego en Sariñena.

El aeródromo de Sariñena, el más importante en el frente aragonés quedó operativo a partir del 2 de agosto cuando aterrizaron los dos primeros aviones, dos Nieuport 52, pilotados por Herguido y Buyé. Jesús García Herguido fue conocido en todo el frente de Aragón como el "Diablo Rojo".

El 10 del mismo mes la batalla fue contra la tormenta de lluvia y viento que levantó del suelo y lanzó a varios metros a varios aviones, a pesar de estar sujetos al suelo con cuerdas. Entre los aviones lanzados, volcados y averiados se encontraba uno de los Nieuport que apareció volcado sobre el ala a ocho metros de donde se les estaba reparando.

Inmediatamente después del trágico error del Alto de León relatado más atrás, los mandos republicanos ordenaron que todos los aparatos recibieran unas bandas de color rojo vivo alrededor de los planos y del fuselaje, además de las escarapelas de la República. Los cazas del Grupo 13 y los bombarderos presentes en Cataluña fueron los primeros en obedecer esta directiva, y rápidamente fueron más conocidos por el nombre de "Alas Rojas".

El 5 de Agosto se vertió la primera sangre cuando el piloto republicano Jesús García Herguido derribó un Breguet enemigo sobre la línea del frente, muriendo meses más tarde a los mandos de un I-15. Las misiones se sucedían y el 14 de agosto, un caza de Alas Rojas interceptó sobre Tardienta una formación de Breguet y los atacó. Después de haber alcanzado seriamente dos bombarderos, José Cabré Plana fue derribado por el único caza de cobertura que el no había visto, ocultado en el sol. Los republicanos ya habían perdido un Breguet por un tiro desde tierra, pero él era la primera pérdida en combate aéreo.

El día 16 la Escuadrilla mixta Alas Rojas pasó bajo el mando de un piloto de Breguet de Getafe, Isidoro Giménez que se encontró al frente de cuatro Hispano 52 y nueve Breguet, más un Fokker F-VII/3m b y algunos Dragón Rapide, más los aviones civiles requisados. Los pilotos de caza eran entonces Jesús García Herguido con una victoria acreditada, Luís Bercial que también moriría más tarde en un Chato durante la batalla de Jarama (febrero de 1937), Rodolfo Robles Cezar y Jaime Buyé y Berni, el cual destacó más tarde con los I-15 en la zona Norte. A ellos hay que añadir los pilotos militares Josep Cabré y

Planas, Adonis Rodríguez González, Ferran Roig y Vilalta y más tarde se les unió Antonio Salueña Lucientes.

A estos pilotos militares se les sumaron los pilotos civiles movilizados por la Generalitat de Catalunya que sirvieron en Sariñena: Andrada, Cabré Rofes, Camarasa, Davins, Ferret, Mariano Foyé, Maurain, Miró, Pérez Mur, Picanyol y Roldán.

El día 23, en el sector montañoso de Teruel, Salas con su Hispano Ni-52 derriba una avioneta. La presencia en el Este de estos aviones muy superiores al caza Hispano condenó en un breve plazo a los aparatos sobrevivientes a hacer de figurantes. En adelante las órdenes y la cordura hicieron evitar los combates mientras fuera posible.

El día 16 de septiembre salieron de Sariñena hacia el frente del Norte tres Breguet XIX con los pilotos Rodolfo Robles, Antonio Salueña y Juan Roldán, formando tripulación, respectivamente con los ametralladores bombarderos Juan Maluquer, Ambrós Bartolomé y Manuel Bengoa; y un Nieuport 52, pilotado por Silverio "El Dibujante".

En este momento las cosas se pusieron verdaderamente mal en Aragón.

El 19 de octubre se libraban duros combates en tierra y hubo que salir para Tardienta (Huesca), donde estaba la línea de nadie. El mando ordenó la salida de la Escuadrilla, formada por el Fokker trimotor, el Dragon Rapide y ocho Breguet XIX A2 que llevaban como protección dos Nieuport 52 pilotados por Fernando Roig y Jaime Buyé. Al mando de la formación de doce aparatos estaba Isidoro Giménez.

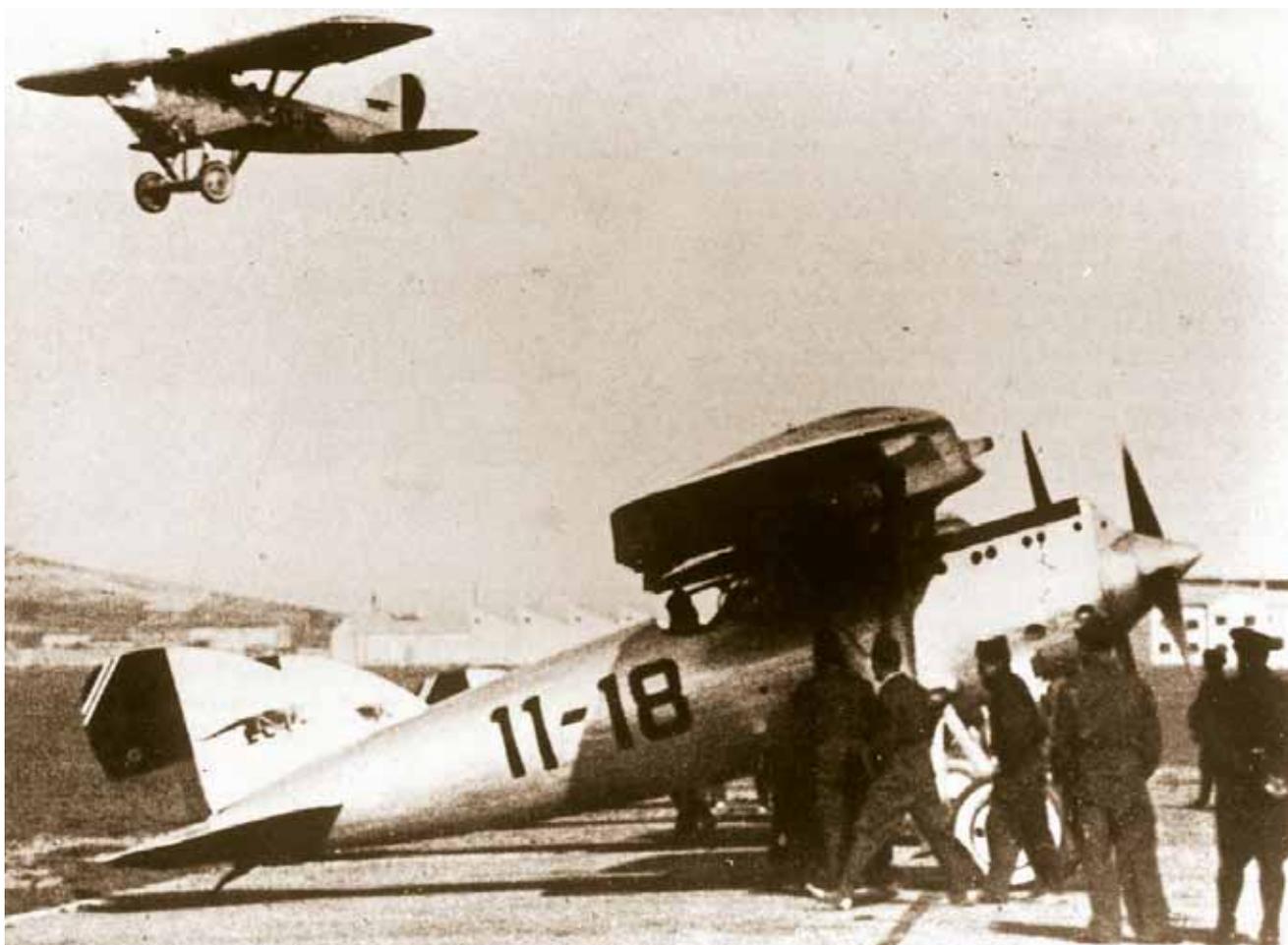
Sigamos ahora la narración del combate del propio Jaime Bu-

yé: "...antes de llegar a dicho frente, divisamos a una altura superior a la nuestra cuatro cazas facciosos (según los historiadores alemanes atacaban tres Heinkel 51), que iban persiguiéndose para atacarnos en el momento que creyeran más oportuno.

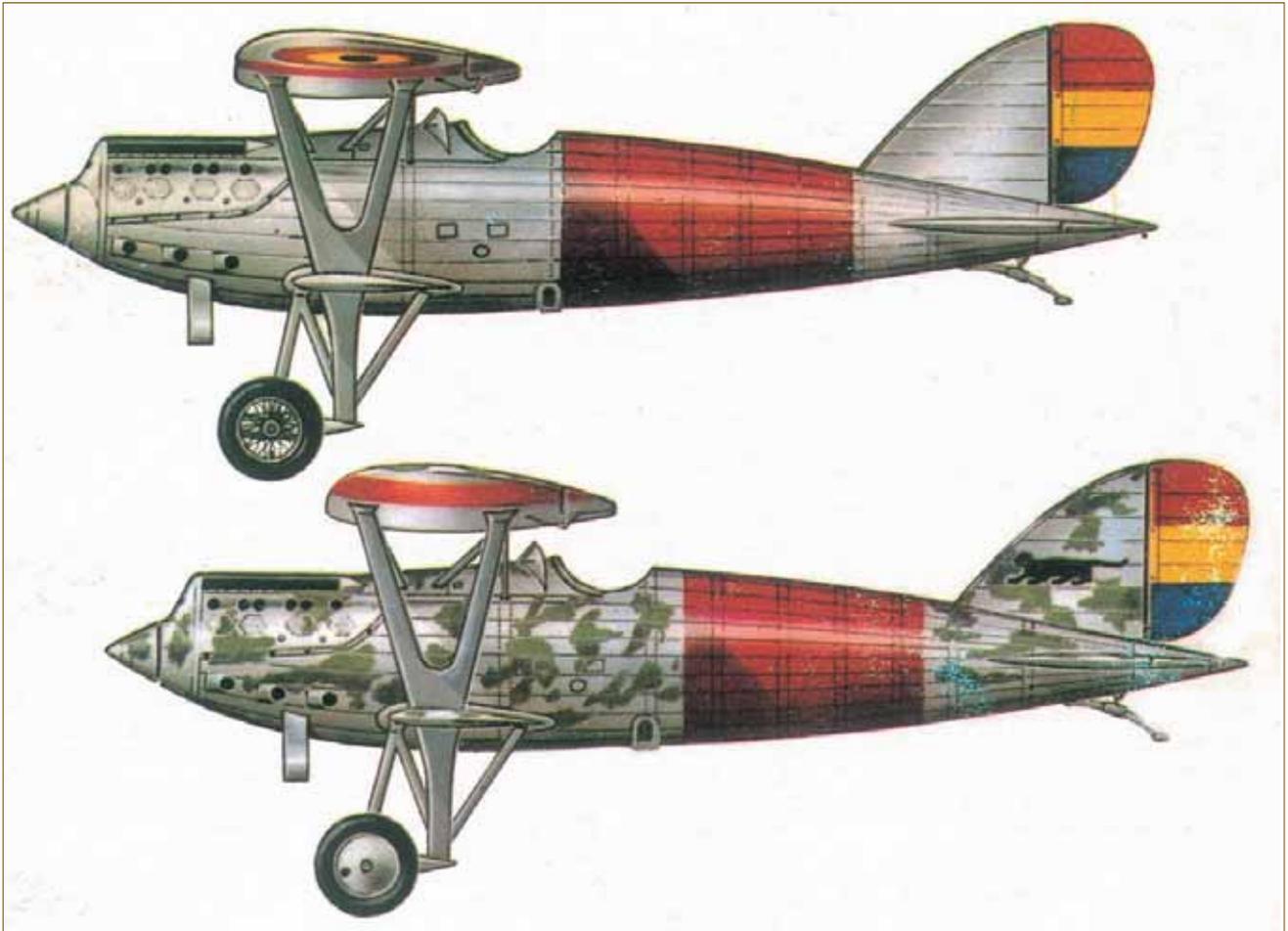
Al percatarse el jefe de la escuadrilla, cuyo nombre siento no recordar (mandaba la escuadrilla en vuelo Isidoro Giménez pilotando uno de los Breguet), dio una vuelta como si se tratara de un simple reconocimiento y después de un largo rodeo, enfiló nuevamente su objetivo, pero antes de llegar a el, varios componentes de la formación, rompieron la misma y cada uno se fue por su lado. Este fue el momento que aprovecharon los cazas alemanes Heinkel 51, que se lanzaron como aves de presa sobre los que quedaron indefensos, por no continuar unidos a sus compañeros.

A partir de entonces, mi misión de protección que tenía asignada, se convirtió en tratar de evitar que la aviación enemiga se cebara en nuestros aviones, entablando combate con uno de ellos, que según los periódicos a la mañana siguiente, había derribado yo pero no me atrevo a asegurarlo. Mi compañero Roig hizo lo que pudo, pero los alemanes consiguieron derribar el Dragon con sus ocupantes. El que lo pilotaba se llamaba Aguilera, otro se llamaba Ferret, siento no recordar el nombre del tercero; y el cuarto era Mariano Foyé, hasta antes de la guerra periodista del diario La Publicitat. Este último sufrió heridas gravísimas de las que, después de tres meses de permanecer en coma, murió sin recobrar el conocimiento.

Mientras yo continuaba enzarzado con el alemán, otro paisano suyo me enfiló por detrás, vaciando toda su munición sobre mi



Caza Hispano-Nieuport 52 del Grupo 11 de Getafe, durante las maniobras de 1935.



aparato y sobre mi persona, aunque sólo hizo blanco con una bala ordinaria que me atravesó el brazo izquierdo sin afectar el codo por escasos centímetros. Esto me obligó a tomar tierra en el pueblo de Grañén y después de hacerlo como pude, el teutón todavía seguía ametrallándome, mientras yo saltaba de mi avión, guareciéndome por instinto detrás de un árbol cuyo tronco no medía más de 15 cm. de diámetro. A continuación el alemán desapareció de mi vista, por lo que pude respirar profundamente... los periódicos del día siguiente, supongo que para elevar la moral de los combatientes terráneos, publicaron la noticia de que en el combate aéreo librado el día anterior, el alférez Buyé, a pesar de tener el brazo ametrallado, había derribado un avión alemán". Y prosigue más adelante "este fue el resultado de una escuadrilla compuesta de nueve aviones (realmente había doce aparatos) y doce pilotos (en realidad eran quince pilotos), cuatro de los cuales perecieron y a partir de esta desgraciada experiencia, ya no dejaron volar a más de un piloto por aparato"⁵.

Por otra parte los historiadores alemanes narran este combate de otra manera. Karl Ries y Hans Ring cuentan: "El 19 de octubre de 1936, media escuadrilla del J/88 mandada por el capitán Knöppel, con tres aviones Heinkel 51 operando desde Zaragoza, afirman haber logrado cinco victorias en combate contra doce aviones enemigos. Un Fokker, un Breguet XIX y un Nieuport fueron acreditados por el teniente Oskar Henrici, mientras que el teniente Von Houwald y el Suboficial Strömpell, derribaron cada uno un Nieuport. Henrici derribó el Breguet arrancándole un ala con el tren de aterrizaje"⁶.

En diciembre la Unidad comenzó a disolverse. El Fokker fue mandado a El Prat. Los dos Nieuport que quedaban fueron a Barcelona, a cumplir misiones de vigilancia de costas, pues se acababan de recibir los primeros tres Polikarpov I-15 "Chatos" con su personal auxiliar de mantenimiento. Parece que esta fecha puede ser el día 18 del mes antes indicado. Todo había cambiado. El mando Republicano preparaba aceleradamente unas nuevas Fuerzas Armadas.

Pero a pesar de ello, este no fue el fin de los Hispano 52. Wilson fue abatido el 24 encima de Teruel; hecho prisionero, se evadió el 29 y fue directo a las islas británicas, su sed de aventura se vio repentinamente apagada.

Ahora a los Hispanos solo les quedaba una tarea por realizar. Este trabajo era la protección de costas, que permitía reentrenar los pilotos después de un parón de actividad o para mantener el nivel de los jóvenes pilotos, recién salidos de la escuela en espera de que aparatos más serios estuvieran disponibles. Con frecuencia este ingrato papel había sido atribuido a los pilotos mediocres y faltos de combatividad, aunque este puede ser el caso de algunos mercenarios (franceses, sobretodo) pero nulo en general. En febrero de 1937 llegó a Reus una patrulla de pilotos españoles novatos, al frente de los cuales estaba Leopoldo Morquillas, futuro jefe de la 2ª Escuadrilla de Chatos, después jefe del Grupo de Caza 26 en 1938. Uno de sus puntos se llamaba Panadero, el cual destacaría por su coraje y sus dotes de cazador en la zona Norte antes de ser derribado en septiembre de 1937 a los mandos de un I-16 en Asturias. El tercer hombre Miguel Zambudio Martínez, futuro jefe de la 3ª Escuadrilla de Chatos y también jefe del Grupo 26 fueron reemplazados en Marzo por otros pilotos.

⁵Boletín Ícaro de ADAR, nº 33, diciembre 1993.

⁶Ries, Karl; Ring Hans "The Legion Condor". West Chester (USA), 1992, págs. 29-30.

La protección de costas, siempre, recibió material con algunas prestaciones con los Dewoitine, después los Polikarpov I-15 Chato y I-16 Mosca.

La curiosa historia del 13-13

Veamos la historia que nos cuenta Carlos Lázaro Casajust sobre este aparato:

“El Nieuport 52 a pocos pilotos les gustaba, y el Nieuport 13-13 gustaba aún menos. Por una extraña ironía del destino, tenía una ridícula fama de sufrir fallos sin arreglo. Siempre, a los 20 minutos de estar volando, su motor se paraba, sin ninguna razón particular, pero con tanta regularidad que daba miedo. Había en la base buenos especialistas sobre motores Hispano, pero nunca nadie llegó a saber porqué el motor se paraba así. Se había acabado por arrinconar el avión en el fondo de un hangar, admitiendo que era un perezoso, y dejándole su matrícula de origen, la del Grupo 13 de El Prat de Llobregat.

Algunos días antes del levantamiento de los generales, el nuevo grupo 12 fue disuelto, y sus aviones evacuados hacia Madrid, concretamente a la base de Getafe, que se convertiría en el “nido de águilas” de la República en las primeras semanas de enfrentamientos. ¿Qué inconsciente había enviado el 13-13 a Madrid? No sé quien fue. En todo caso, el avión había sido dejado a parte y había recibido las insignias del grupo de Madrid, el emblema del felino, pero sin matrícula nueva.

A principios de septiembre de 1936 mi superior, el comandante Ortiz, me envió a Madrid para buscar un caza. Antes de presentarme en Getafe al teniente coronel Cascón, realicé con premura un curso de transformación, y en el suelo, claro, ya que no existían versiones biplaza de ese tipo. Mi instructor por un día, fue el teniente Carlos Colomb, de la Aeronáutica Naval como yo. No podíamos sospechar que, una semana más tarde, Colomb moriría repujando en vuelo un caza enemigo.

Llegué a las diez de la mañana. El tiempo de esta ligera instrucción, dejarme volar solo una vez, un solo aterrizaje y nos fuimos a desayunar. El teniente coronel Cascón me dijo entonces que yo podía coger cualquiera de los 18 Nieuport que había en la base. Yo no había contado con la superstición del mecánico jefe quien, muy feliz de desembarazarse de esa especie de “reloj de averías”, me dijo con aplomo que el avión que me había sido destinado era ese.

Me encontré con un caza que no tenía brújula ni reloj ni indicador de carburante, y con un paracaídas totalmente inútil, estaba claro que había pasado muchos meses en un hangar: estaba todo aplastado, lleno de manchas de aceite, la cubierta estaba arrugada... pero la disciplina es la disciplina. Salí hacia Manises (Valencia), donde se encontraba la escuadrilla de Vickers (una escuadrilla de bombardeo que contaba entonces con tres aviones) que yo debía proteger. El problema es que, habiendo escogido por adelantado otro avión, las cuestiones administrativas me demoraron, y salí tarde. Con una puntualidad militar, el motor se paró después de veinte minutos de funcionamiento. Afortunadamente había tomado la precaución de subir hasta 3000 metros. La hélice en molinete, descendí de los 1000 metros haciendo lo posible por planear, en un aparato ya con poco motor. Ya me preparaba para saltar en paracaídas, intenté que el motor volviera a arrancar, o caso que... ¡milagro!, volaba bien. Tuve que repetir muchas veces la maniobra antes de llegar a Manises, en plena noche. Aquí, otro problema. Como no estaba previsto que llegara tan tarde, la torre no quería encender las balizas. Por fin, uno de mis mecánicos fue a insistir: “Es un motor de Nieuport, seguramente es el Capitán que ha ido a Madrid a buscar un caza”. Con la débil iluminación de la época, pude al final aterrizar. Colomb me había puesto en guardia contra el “caballito”, el caballo de madera por el que este tipo de aparato tenía una fuerte tendencia. Aterricé reduciendo,

con la palanca en el vientre y el avión pegó un bote de una docena de metros antes de pararse al final de la pista, cerca de las balizas. Cuando mi mecánico se acercó y vio el código del avión se puso pálido: era de Granada.

Llamando al día siguiente al comandante Ortiz, me propuso llevarle el enfermo, seguro de la excelencia de sus mecánicos. El avión se quedó al final de la pista: pensando que tendría el depósito vacío, ni intenté poner en marcha el motor. Cuando se verificó el contenido de la reserva, aún quedaban... ¡13 litros de combustible!

Hice una pausa, si se le puede llamar así, llevando a Almería una patrulla de Vickers. Me quedé unos ocho días y efectué algunas misiones de bombardeo en el frente de Málaga. Después volví a mi escuadrilla, destinado al frente de Teruel. El Nieuport estaba curado de todo hipo, y parecía que el remedio había sido simple. Pero estaba escrito que ese aparato, un día, le llevaría la desgracia a alguien.

Había decidido adiestrar con el caza a un piloto civil de la región, excelente piloto por lo demás, para poder, de vez en cuando, dirigir las misiones de bombardeo en persona: después de todo, ¡era mi escuadrilla! A fines de diciembre, Marcelo Naranjo (era su nombre) aterrizó sin ver un Late 28 de transporte que rodaba hacia su punto de aterrizaje. Chocaron y rápidamente se incendiaron. El Late iba atiborrado de municiones. Los dos pilotos del Late sobrevivieron, gravemente quemados, pero Naranjo murió con el Nieuport 13-13.

¿Me acordaría bien de ese avión, de esta historia, de este final si hubiera llevado otro número? seguramente no: he pilotado en la zona Norte otro Nieuport, he combatido con él y me disgustaría si tuviera que decirte cual era su número.”

El “Diablo Rojo”

Para conocer quien era el piloto que consiguió este mote, sigamos las palabras de varios pilotos y hombres que el conocieron.

Rodolfo Robles nos acerca a este excepcional piloto: “Herguido había sido uno de los primeros, desde el 19 de julio, en luchar contra la rebelión desde el aire en Barcelona. El día 20, era el observador de un Breguet XIX que bombardeó el cuartel de San Andrés, con tal eficacia que consiguió su rendición”.

Así lo describe Maluquer: “Al llegar a Sariñena y establecer contacto con los pilotos que allí había nos encontramos con Jesús García Herguido. Días atrás había salido del campo de aviación del Prat, pasando por Lleida y de allí al nuevo campo de Sariñena, donde fue el primero en aterrizar con su Nieuport.

Este extraordinario piloto fue conocido en todo el frente de Aragón como “Diablo Rojo”. Sus proezas aeronáuticas le dieron a conocerse al gran público, pues frecuentemente los diarios y revistas publicaban artículos explicando sus vuelos y anécdotas de su vida en el campamento. Cuando se le veía por el aeródromo con unos pantalones caqui como única vestimenta que se confundían con el moreno de su piel quemada por el sol, llevando un gran sombrero jipi en el cual lucía con orgullo su estrella de alférez, hubiera sido difícil al verlo, reconocer al mismo que con el caza Nieuport se había ganado el sobrenombre de “Diablo Rojo”.

El gran amor por los niños era una de las características de Herguido. En el aeródromo siempre estaba rodeado de chavales, pues continuamente había gran número de ellos que no sabíamos de donde venían; tanto podía ser de Albalatillo como del mismo Sariñena.

El “Diablo Rojo” era quien volando a menos de veinte metros de altura sobre nuestras trincheras animaba a los milicianos incitándolos al avance con grandes gestos realizados con uno de sus brazos: ¡Adelante! ¡Adelante! Era quien un domingo se fue hasta Zaragoza y ametralló el aeródromo. Cuando más disfrutaba era sí en uno de sus vuelos por el frente encontraba una columna enemiga, la cual atacaba en picado, ametrallándola. En el mes de agosto de 1936 se hizo instalar en su Nieuport de

caza, un lanzabombas bajo el ala inferior para bombardear en picado, sin saber que García Morato había tenido la misma idea, según consta en su diario de vuelo de agosto de 1936.

García Herguido lo probó con completo éxito en un nido de ametralladoras.

Meses más tarde, Herguido fue trasladado al frente de Madrid y siendo ya piloto de Chatos, atacó a un caza y lo siguió hasta tierra, estrellándose para no soltar su presa”.

Lacalle (op. cit., pag.186) explica así el hecho: “En la otra escuadrilla rusa se mató o fue abatido dos o tres días después que Ferran Roig, mi amigo y compañero Jesús García Herguido, el cual se había incorporado llamado por mí. Debía ser aproximadamente el 11 o 12 de noviembre, según me informó el comisario. Herguido derribo un Heinkel, que se estrelló prácticamente en el mismo campo de Barajas; pero como que el avión de Herguido iba muy pegado al Heinkel, no le dio tiempo a hacerlo salir del pronunciado picado y se estrelló a continuación”.

El periodista barcelonés “Máximo Silvio”, seudónimo de Juan M. Soler, cronista de guerra, le dedicó este réquiem: “Una mañana paseando bajo el ardoroso sol de agosto que calcinaba las tierras del campo de aviación de Alas Rojas, Jesús Herguido me dijo mostrando su risa franca y la blancura de sus dientes:

—Esta tarde, a las dos, daré una vuelta por Huesca para dejar allí mi tarjeta de visita.

Y allí fue... apenas el reloj del campanario de la catedral de Huesca había dado las dos campanadas, pude ver como avanzaba por el espacio, bajo la cúpula azulada del firmamento, el avión que siempre pilotaba Herguido... poco después, a la altura de Huesca, el avión planeó y a seguido percibimos el estallido de unas bombas que habían caído en los cuarteles situados a la entrada de la ciudad... Unos días después, cuando con el camarada Foyer, otro valeroso aviador trágicamente herido en combate desigual, conversábamos en el campo de Sariñena, vimos volar por encima de nosotros un avión que, arriesgadamente, saltarineaba en el espacio.

—Es Jesús Herguido —me dijo Foyer—, a buen seguro que ha hecho una de las suyas.

En efecto: el Diablo Rojo había hecho una de las suyas...había destruido una de las fábricas de guerra de Sabiñánigo...”⁸.

El Hispano 52 en enseñanza

Una vez salido de los inventarios de las unidades de combate, quedaba un pequeño

⁷Joan J. Maluquer “L’aviació a Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil”, pág 137-138.

⁸“Crónica de la Guerra Española”. Tomo III, pág.141.

Hispano Nieuport 52 antes de recibir las marcas de la unidad. (Archivo Histórico SHYCEA).

número de Hispano 52 en vuelo, número que podemos situar alrededor de la veintena. Es natural que estos supervivientes se encontraran en las escuadrillas de las escuelas de pilotaje concentradas en la provincia de Murcia, lejos de los combates.

Los pilotos pasaban pues al Hispano 52 saliendo de una cadena progresiva de aviones civiles tales como los Havilland, Farman, Caudron y Morane Saulnier. Las pérdidas de material en estas escuelas fueron elevadas. El Hispano no era hablando con propiedad un avión fácil de pilotar. En enero de 1937 José Calderón, considerado más adelante como un buen piloto destruyó uno en Los Alcázares aterrizando un poco largo, lo cual le condujo a capotar en el Mar Menor, esta enorme retención de mar cerrado por un dique natural. En junio de 1937 en La Ribera, dos Hispano chocaron en vuelo cuando realizaban un entrenamiento de vuelo en formación, muriendo un piloto; el otro consiguió saltar en paracaídas. Estos solo son dos ejemplos entre otros. El piloto medio debía realizar entre ocho y diez horas de vuelo en Hispano antes de pasar al Focke-Wulf “Stösser” para los ejercicios de acrobacia y de tiro.

Se puede afirmar, basándonos en el libro de vuelo de Juan Fontbona Pascual que entre el 18-10-1938 y el 9-12-38, estaban en vuelo los Nieuport 52-1,2,3,6 y 9, con los cuales despegó de El Palmar y Lorca en misiones de Escuela de Caza.

Sin duda el último ejemplar fue retenido por la escuela de mecánicos de Godella, cerca de Valencia, no voló durante mucho tiempo y no tenía pintadas las bandas rojas de identificación. Era el Nº 5 de serie.

Sobre el Hispano 52 en la escuela nos ha contado Francisco Vinyals futuro sucesor de Morquillas al mando de la 2ª de I-5: “Antes de la guerra ya iba al campo de aviación (Prat de Llobregat) y estaba harto de ver Nieuports. Pero hasta que no hice el curso elemental en Alcantarilla y de allí me mandaron a La Ribera para hacer lo que llamaban el perfeccionamiento de caza no volé por primera vez el Nieuport 52. Este era un avión que a mi me gustaba mucho pero era difícil. Era difícil porque el tren de aterrizaje era fijo y llevaba abajo un Sandow que era el amortiguador y por esto saltaba tanto, a más a más el patín de cola era un muelle como el de los coches y saltaba mucho y por



esto era difícil, porque como que no tenía frenos, era muy fácil hacer un "caballito", ahora a mi no me sucedió nunca.

En la Escuela de la Ribera si no recuerdo mal había dos, pero prácticamente en vuelo solo había uno siempre. Lo volé bastante a pesar de que tenía muy mala fama pero a mi me gustaba.

Tenía mala fama porque era difícil de aterrizar pero en el aire se portaba estupendamente. Había muchos accidentes con los aterrizajes, aunque yo por suerte no tuve ninguno. A mi me gustaba. Era lento pero iba bien. Llevaba dos depósitos con una llave, arriba en el ala, lo ponías de un lado u del otro.

Ingresé en la escuela de La Ribera el mes de enero, 17 de enero creo. Cuando acabe el curso a finales de abril de 1937, y el 28, 29 o 27 salió publicado en el Boletín Oficial mi ascenso a Sargento. Entonces aún no había Chatos abundantes y me mandaron a Barcelona ha hacer protección de Costas".

Comportamiento en vuelo

Las personas que han volado el aparato son unánimes al declarar que el Hispano 52 era un avión pesado que realizaba correctamente la gama de acrobacia clásica a alta velocidad, pero se convertía en más inestable a baja velocidad y francamente vicioso en el aterrizaje, teniendo gran propensión al derrapaje y a la pérdida de velocidad pura y simple lo cual provocó accidentes a muchos aviones.

En lo que concierne a los combates, el Hispano 52 era válido contra un aparato de su época, como el Breguet XIX. Contra un aparato pesado como el Fokker F-VII/3m b, o los Vickers, Dornier o Savoia de la Aeronaval, el trabajo también era bastante fácil para un piloto mediano. Pero frente los aviones extranjeros, un Heinkel 51 bien pilotado podía enfrentarse sin problema con uno o varios Hispano; contra el Fiat CR-32 era un verdadero desastre. El Fiat estaba mejor armado (Breda de 7,7 mm. contra Vickers de 7,7 mm.), era más rápido en llano, en trepada, en picado, acrobático y era considerado más sólido.

En 1938, el comandante Moreno Miró probó dar una segunda juventud a los Hispano 52 instalándole un motor de Katiuska, un M-100, de 860 caballos. Construido en La Rabasa, este prototipo muy especial se reveló muy inestable en las pruebas y fue abandonado. De todas maneras era una gran apuesta, aunque la estructura no habría podido soportar mucho tiempo tal aumento de potencia.

De hecho el Hispano-Nieuport-Delage 52, en fase de reforma en 1936, fue un aparato desfasado, que habría podido jugar un gran papel al inicio de la guerra si hubiera sido enviado en cantidad sobre el estrecho de Gibraltar para impedir el paso al continente del ejército de África.

CÓDIGOS Y CAMUFLAJES

Sobre el color aluminio de fábrica se pintaba la bandera tricolor en la deriva y sobre la banda amarilla central se pintaba la cifra 3, que indica que se trata de un Nieuport 52, seguida del número de servicio en el seno de la Aviación Militar. Llevaba escarapelas con los tres colores de la República (rojo, amarillo y malva) en el intradós y el extradós de los planos. En el fuselaje se pintaban las cifras 11, 12 o 13 dependiendo del Grupo al que pertenecieran seguidos de una cifra de orden dentro del grupo.

El Grupo 11 llevaba como emblema la "pantera negra", el Grupo 12 tenía como emblema un "ciervo saltador" y el Grupo 13 de El Prat llevaba un "trébol de cuatro hojas".

Al ser puestos en servicio llevaban igualmente bajo las alas el número 3 bajo el plano derecho y el número de orden bajo el izquierdo, pero en 1936 desaparecieron.

A su salida de fábrica en la deriva llevaba escrita la mención "LA HISPANO" o "LA HISPANO SUIZA" pintado en negro y debajo "GUADALAJARA".

Al inicio de la guerra, y tras las confusiones que se sucedieron, los Nieuport republicanos recibieron una enorme banda roja sobre las alas y los emblemas de grupo tendieron a desaparecer, permaneciendo los colores de la cola. Algunos recibieron manchas de color verde oliva y más tarde en algunos aparatos se pintaron de verde claro las partes metálicas del fuselaje y la parte superior de los planos con manchas de verde oscuro. Cuando fueron transferidos a las escuelas, recibieron un código particular de identificación no consecutivo, al referirse al total de aviones de la escuela. En la primavera de 1937, se estableció una nueva codificación atribuyendo a los Nieuport el código CN seguido de tres cifras (001, 002...). Esta nueva normativa tardó en hacerse efectiva y aunque la recibieron algunos, muchos Nieuport fueron desguazados sin recibir la nueva codificación.



Aviadores españoles en la Unión Soviética

RAFAEL DE MADARIAGA

INTRODUCCION

Desde al menos 1999 los cronistas aeronáuticos Juan Carlos Salgado, José Miguel Sales Lluch y el que suscribe decidieron resumir los retazos de historias conocidos acerca de los diferentes pilotos, tripulantes y especialistas de aviación que por diferentes rumbos y razones recalaron en Rusia al final de la Guerra Civil Española y participaron en lo que los soviéticos denominaron LA GRAN GUERRA PATRIA. Han pasado algunos años durante los cuales se añadieron nuevos datos a aquellos resúmenes, al publicarse memorias y biografías de algunos participantes más y también trabajos completos como el de Carlos Lázaro sobre las Promociones de pilotos y observadores en Kirovabad y Jarkov.

Un índice pormenorizado de todos los aviadores españoles en la Unión Soviética debería comprender datos de varios grupos distintos entre ellos los siguientes:

—Grupo de Pilotos enviados a Rusia en septiembre de 1938

—Cuarta Promoción de Kirovabad que se quedó en la escuela desde abril de 1939 y en la cual figuraban como agregados varios oficiales que acompañaron a los alumnos y que siendo observadores, habían obtenido la promesa de hacerse pilotos allí.

—Algunos Niños de Rusia, que llevaban desde el año 1937 en residencias y escuelas, que trataron por todos los medios de hacerse pilotos antes de comenzar la II Guerra Mundial e inmediatamente después de su inicio entre Rusia y Alemania el 21 de junio de 1941.

—Y luego el contingente más numeroso, ya que entre julio y septiembre de 1939 comenzaron a llegar a Rusia los combatientes de la Aviación de la República que habían estado primero en Argelés sur Mer y luego en Gurs, Olorón Saint Marie, cerca del Pirineo francés. Estos últimos constituyeron el núcleo más importante de combatientes en las Fuerzas Aéreas soviéticas durante la guerra mundial.

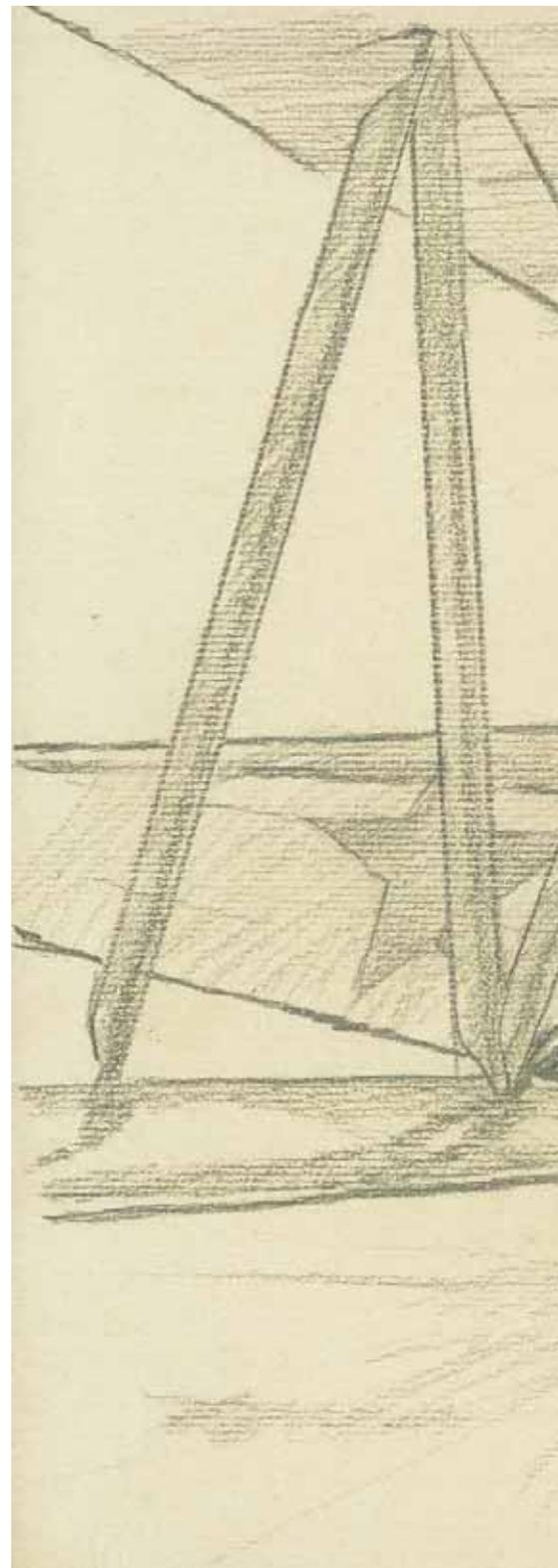
LIBROS Y ARTICULOS SOBRE COMBATIENTES

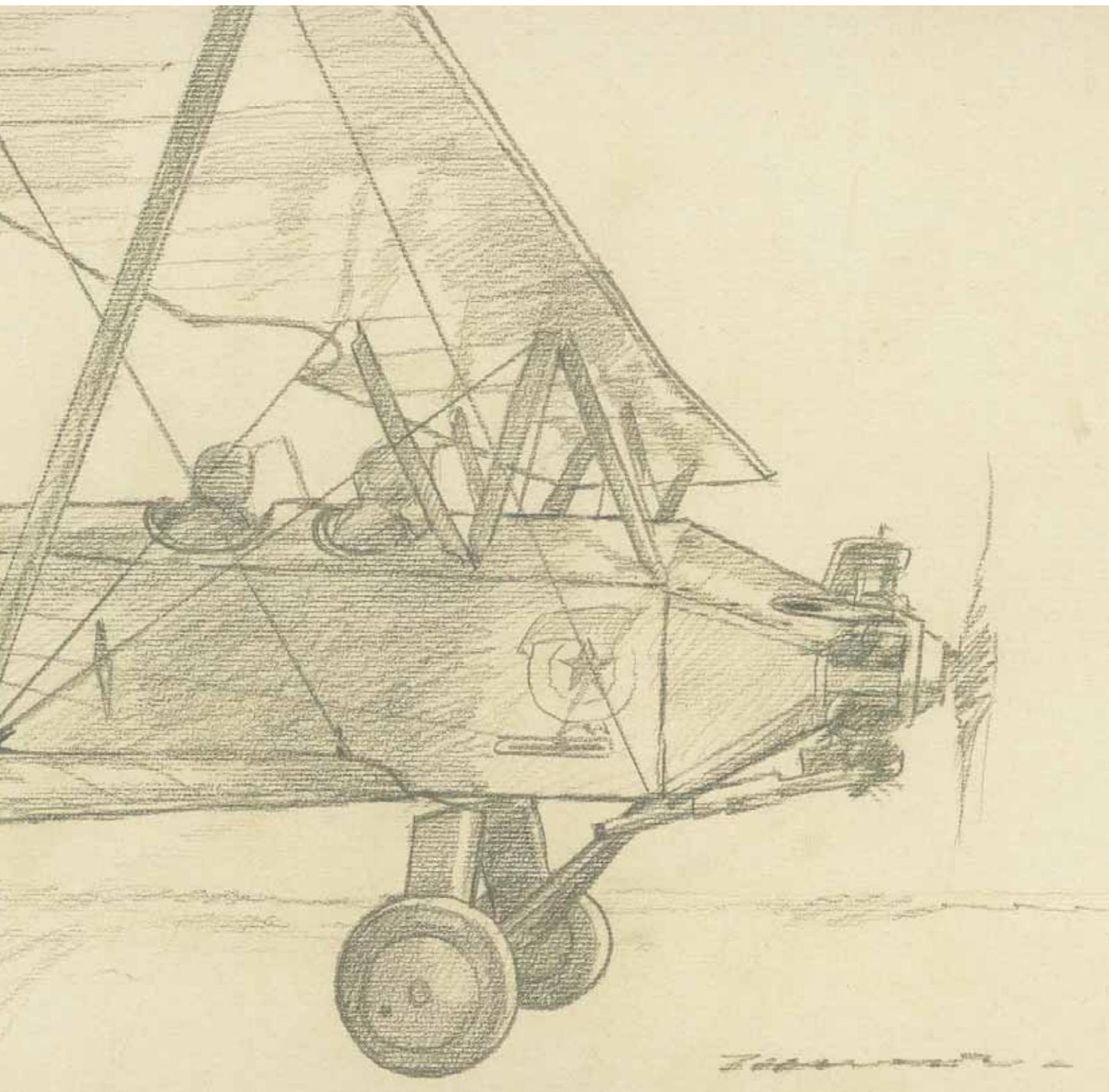
Los testimonios escritos de algunos de estos combatientes son fundamentales para reconstruir las acciones y hechos de armas en los cuales participaron bien aisladamente, tanto como en pequeños contingentes de tres ó cuatro miembros, nunca en proporciones mayores por los argumentos que más adelante se citan. Siguiendo un orden alfabético citaremos a Sol Aparicio Rodríguez que en su libro "Yo combatí en tres mundos" describe las acciones y acontecimientos en los que fue testigo tanto en Marruecos hasta 1926 como en la Guerra Civil española y la II Mundial.

Antonio Arias Arias fue autor de "Arde el Cielo", publicado primero en ruso en Moscú y luego traducido, corregido y editado con la importante aportación de José María Bravo, en el cual relata sus experiencias tanto en la Guerra de España como en Rusia. Este último va a ver editado durante el último semestre de 2006 sus memorias recopiladas por este autor con el nombre de "Póquer de ases: Arias, Bravo, Claudín y Zarauza", subtítulo "Bravo y los Moscas en la Guerra de España y en la Gran Guerra Patria".

Andrés Fierro dio a conocer hace varios años su libro de memorias "Tarán" en el cual se mezclan relatos veraces de las dos guerras con algunas diatribas y auténticos memoriales de agravios contra algunos amigos y compañeros suyos de muchos años, de forma que el conjunto es bastante lamentable.

En cuanto al más prolífico de ellos, Francisco Meroño, es una lastima que mezcle continuamente hechos verídicos con increíbles creaciones noveladas de las que a duras penas se puede extraer la verdad; con lo cual queda muy desvirtuado el contenido real que pueda haber en sus relatos; el mismo confesaba a menudo a sus amigos que "después de tantos años quien se va a enterar". El penúltimo libro publicado por su hija ya es el colmo de la desfachatez, poniéndole un título que su padre nunca utilizó; pero ya el postrero, donde la Meroño hija se pone los dos apelli-





dos de su padre, resulta muy divertido porque en él aparece un nuevo Paco Meroño, arrepentido de su militancia soviética de tantos años día tras día y anotando justo lo contrario de lo que venía diciendo sobre el régimen en los últimos cuarenta años, para poder sobrevivir. Algunas de sus anécdotas póstumas son por cierto muy demostrativas de cómo era el régimen, incluso en su trato con los afines, declarados partidarios del sistema y miembros en muchos casos del PCUS.

LOS DIFERENTES GRUPOS DE AVIADORES

Ya durante el transcurso de los meses finales de la Guerra Civil Española se habían trasladado a la Unión Soviética algunos pequeños grupos de aviadores españoles con la finalidad de realizar cursos de especialización o de mejora de sus



Grupo De pilotos españoles en 1941 en Sverdlovsk. De izquierda a derecha Pascual, Duarte, Lario, Meroño, Nájera, Rivas y por ultimo Bonilla al que no se ve.

conocimientos. El grupo más significativo de pilotos que fue a la URSS antes de finalizar la guerra fue el enviado en septiembre de 1938 encabezado por Leopoldo Morquillas para cursar estudios en la Escuela Superior Táctica de Aviación. Los oficiales eran los tenientes pilotos Marciano Diez de Moscas, los tenientes pilotos de Chatos Manuel Orozco, Rómulo Negrín, Román Llorente al igual que el propio mayor Morquillas, y los tenientes pilotos de Katiuskas Alfonso García Martínez y Anselmo Sepúlveda. A excepción de Negrín, reclamado por su padre desde México al finalizar la guerra, todos los demás se quedaron en la Unión Soviética y participaron en las filas del Ejército Soviético en la Segunda Guerra Mundial. Durante año y medio cursaron sus estudios en la Academia de Lipezk, acabando los cursos en el Otoño de 1939, pasando a ser profesores de vuelo en diversas escuelas durante el primer año de la II Guerra Mundial y pasando a ser jefes de unidades de asalto y de caza posteriormente. También fue en el mismo grupo José Vela, pero lo pasaron a volar en I-15 en otra escuela.

Leopoldo Morquillas había sido ascendido por meritos en combate a teniente en marzo de 1937, a capitán en marzo de 1938 y a comandante el 1 de septiembre de 1938, en el mismo boletín y por las mismas razones que ascendieron también a Mayor (comandante) los aviadores Comas, Duarte y Zarauza. Durante la II Guerra Mundial Morquillas tuvo el cargo de Inspector de Regimientos de Caza con el grado de teniente coronel. Falleció en Tula, ya retirado en el mes de diciembre de 1989.

También había sucedido al finalizar la guerra el 1 de abril de 1939, con la victoria de las fuerzas encabezadas por el General Franco, que algunos grupos de alumnos pilotos de la Republica Española, que estaban realizando el Cuarto Curso o Promoción de pilotos en la Escuela de Kirovabad, ya no pudieron continuar sus cursos normales porque la finalidad de su entrenamiento había desaparecido, con



Antonio Blanch Rodríguez, capitán observador de Katiuskas, natural de Tortosa. Al final de la Guerra de España marchó a Kirovabad para hacerse piloto y murió en combate detrás de la retaguardia alemana luchando como guerrillero.



Francisco Meroño y Antonio García Cano con uniforme de paseo de las Fuerzas Aéreas Soviéticas.

Observador–Navegante de Katiuskas durante la Guerra de España, el Capitán Juan Manuel Caldevilla Cecilia. Fue el último oficial a cargo de la 4ª Promoción de Kirovabad y permaneció en Rusia al terminar la contienda.



José María Pascual Santamaría, “Popeye” de la 4ª Promoción de Kirovabad falleció en combate en Stalingrado después de haber derribado una docena de aviones enemigos.

lo cual se cancelaron los cursos, se terminaron apresuradamente y cesó la actividad normal que la escuela había mantenido hasta aquel momento. Algunos de ellos, muy pocos ya eran pilotos en aquel momento.

El final de la guerra civil sorprendió por tanto al último grupo de cadetes de aviación españoles y personal de tierra entrenándose en la URSS. Por razones obvias, tuvieron que quedarse en el país, uniéndose a la población civil y trabajando en todo tipo de sectores o estudiando en la universidad. Con ellos aunque repartidos por varias residencias, había cientos de niños y adolescentes refugiados que habían sido evacuados de España durante la guerra. Otros aviadores estaban en Francia en campos de refugiados, especialmente en Gurs, a pocos kilómetros de Olorón Ste Marie, Departamento de los Altos Pirineos, en condiciones no muy diferentes de los campos de concentración alemanes en 1939–1940, así que muchos pidieron refugio en la URSS. Después, el 21 de junio 1941, se vieron envueltos en otra guerra. La mayoría se alistaron en el Ejército Rojo sin pensarlo pero no fueron enviados inmediatamente al arma que se correspondería con su experiencia militar previa, algo típico de aquel periodo de caos en el régimen estalinista. De ese modo, las habilidades adquiridas en el entrenamiento como pilotos, tripulantes u observadores o personal de tierra de Aviación, se desperdició en operaciones de guerrilla en vez de aprovecharse en unidades de aviación. Algunos de esos pilotos tenían una considerable experiencia de combate de España.



Capitán Anselmo Sepúlveda con uniforme de piloto completo. En Rusia voló en los IL-2 Stormovick y murió en combate en Stalingrado.

NINGUNA UNIDAD ESPAÑOLA EN LAS VVS¹

Es bastante difícil dar una idea clara de la participación de los aviadores españoles en la así llamada Gran Guerra Patriótica, pues al estar dispersos en las VVS, nunca fueron concentrados en unidades homogeneizadas por nacionalidad, a diferencia del grupo francés Normandie Niemen en el seno de la VVS o los numerosos escuadrones extranjeros integrados en la RAF.

En palabras de Antonio Arias Arias: “Incomprensiblemente, los pilotos españoles fuimos distribuidos en distintas unidades de aviación, en las que cumplimos con nuestro deber internacionalista en la guerra contra la Alemania fascista que había apoyado a Franco... y era culpable de que nosotros fuéramos ahora emigrados políticos. Hubiera sido mucho más lógico organizar una unidad Ebro–Volga de españoles, que, al igual que los franceses en su regimiento Normandie–Niemen, podríamos haber demostrado –mejor que actuando por separado– la elevada calidad de nuestros pilotos”. Hay que tener en cuenta que no todos los españoles hablaban el ruso con fluidez, con la implícita desventaja que esto implicaba.

En este proceder que demostraba una cierta desconfianza hacia los aviadores y en general hacia los excombatientes españoles por parte de los rusos se descubren dos aspectos importantes, que se desvelan en cuanto los protagonistas tienen cierta confianza para hablar llanamente. Como primera y nada despreciable, se debe tener en cuenta la fama de indisciplinados a la vez que intrépidos, con iniciativa y un gran valor individual y a la vez demasiado peligrosos como conjunto de los españoles en general y de los excombatientes de la República Española en particular. A este respecto no deja de ser demostrativa y espectacular una anécdota de José María Bravo cuando buscaba junto a Andrés Fierro, ya después de su licenciamiento del año 1948, un lugar en Moscú donde alojarse, cuestión verdaderamente peliaguda en esa época y sometida al típico “jeroglífico” ruso: “si no tienes trabajo en Moscú, no tienes derecho a alojamiento, si no tienes alojamiento no puedes tener un trabajo...etc, etc” y así hasta el infinito. Después de llevar horas en una cola del funcionario que concedía el documento que le permitiría tener derecho a un alojamiento o empadronamiento en la ciudad, el burócrata de turno examinó su petición superficialmente y sin mirarlo le dijo “No sirve, que pase el siguiente”. José María exasperado, cogió el tintero de la mesa y en tono amenazador le dijo “Nada del siguiente, Ud. me tiene que solucionar esto”. Ante aquel tono y aquella decisión el otro reconsideró las razones y cuando ya se avenía a explicaciones le preguntó:

- ¿De dónde eres, camarada?
- Soy español
- ¿Y todos los españoles son como tú?
- Pues más o menos como yo
- ¿Y entonces por qué perdisteis la guerra?
- Porque teníamos entre nosotros un montón de gente como tú.

Por otro lado esta la nada aclarada pero firme oposición del Partido Comunista Español en Moscú a ese encuadramiento de tipo “nacional” en las filas del Ejército Rojo. No les hacía a los dirigentes del PCE ninguna gracia la posibilidad de que hubiera unidades españolas con sus características, personalidad y mandos propios y esto lo demostraron en el trato muy indiferente hacia los aviadores encuadrados a título individual o en pequeñísimos núcleos en unidades soviéticas de Aviación y tampoco muy destacadas. Quizás en los años de después de la guerra, se estaba perdiendo esa tendencia al ostracismo, cuando llegó el problema de la fuga de Severino Burgueño y el Partido vio de repente el cielo abierto para despacharlos a todos de un solo golpe.

Pero el hecho de que cuatro oficiales de Aviación españoles, de magnífica preparación técnica y con experiencia, se encontraran preparándose para hacerlo o ya haciendo el Curso de Estado Mayor junto a la “flor y nata” de la Aviación Soviética, la famosa “Horda de Oro” en la Escuela Superior de Mónino en 1948, demuestra que algo estaba cambiando justo en ese momento, cuando un subterfugio desgraciado, le dio un estupendo motivo al PCE, para apoyar la despedida masiva de todos los aviadores de las Fuerzas Aéreas rusas. No es extraño que durante los años siguientes algunos persiguieran al culpable por montes y valles. Fue durante años un proscrito, nadie quería pronunciar su nombre, y era relativamente fácil encontrarlo trabajando como taxista en turnos extemporáneos en la ciudad de Madrid.

Gracias entre otras fuentes a las memorias de Francisco Meroño en “*Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria*”, publicadas en español en Moscú, allá por el año 1986, justo al comienzo de la perestroika, así como a numerosos retazos de conversaciones y escritos, hemos podido sintetizar esta modesta contribución. He podido personalmente entrevistar a los pocos supervivientes que he conseguido encontrar y gracias a algunos artículos en AEROPLANO, la publicación anual del IHCA, se va consiguiendo completar la historia personal de cada uno de los combatientes en la URSS. También ha aparecido al menos un artículo en la revista de gran difusión DEFENSA. Se trata de una breve biografía de Juan Larío escrita por Vicente Talón. Ese autor tam-



Marciano Díez Marcos, piloto de la 1^a Promoción de Kirovabad, piloto de IL-2.



Teniente piloto Domingo Bonilla piloto de caza en distintos regimientos.

¹Aviación Táctica, Voienni Vozduni Sil.



bién incluyó un breve capítulo sobre los aviadores vascos que sirvieron en la VVS en uno de los volúmenes de su serie dedicada a la guerra civil en el norte de España. Juan Lario Sánchez escribió su libro sobre la Guerra de España con el título de *"Habla un aviador de la República"* en 1973, pero en él solamente trató sobre su experiencia en los años de 1936 a 1939 y su relato termina en Gurs. Pero luego de muchos años escribió la historia sobre su actuación en la Unión Soviética con el mismo título que lleva este trabajo *"Aviadores Españoles en la URSS"*, que mereció el Tercer Premio "Espejo de España" de la Editorial Planeta y que le fue concedido en febrero de 1976. Su extenso artículo titulado "Republicanos españoles al servicio de la URSS" fue publicado en "Historia y Vida" en 1995.



A través de esas publicaciones, ha sido posible encontrar los nombre de 95 pilotos y miembros de tripulaciones, un radiotelegrafista y tres miembros del escalón de tierra, lo que supera las cifras de Meroño. Él dice que hubo más de setenta aviadores españoles luchando con las fuerzas rusas, tanto del ejército como de aviación. Al menos 20 pilotos españoles que volaron con la VVS murieron en acto de servicio. Personalmente creo que son 88 los que volaron, puesto que de las listas que hemos manejado tanto José Miguel Sales como J.C. Salgado y yo mismo había que eliminar a varios, que correspondían a nombres repetidos o inexistentes, apodos y equivocaciones y en cambio añadir algunos otros, y hacer la salvedad de que algunos no combatieron nun-

José Cirujeda Esteve, piloto de Katiuskas en la Guerra de España y luego en diferentes regimientos en Rusia. Ante un Polikarpov U-2, avión polivalente biplano para múltiples funciones.



Con un Spitfire IX de fondo, vemos a los comandantes de los escuadrones del 348 IAP. De izquierda a derecha mayor Chaika, subcomandante del regimiento, y los capitanes Yashenko, Korailich y Juan Lario.

ca en Aviación en la URSS, aunque habían sido aviadores en España, por ejemplo Alfredo Fernández Villalón, fusilado en retaguardia alemana como guerrillero. Alguno mas con esa misma peripecia no figuraba en la lista, como Félix Allende Santa Cruz, observador de Katiuskas, fallecido en Stalingrado, en tierra, que tampoco voló en la URSS. La lista completa de combatientes españoles fallecidos en Rusia, que me fue facilitada por Antonio García Cano hace varios años y tiempo antes de fallecer, creo que es lo más completo en cuanto a Fallecidos, y en ella figura el teniente de carros de combate Rubén Ruiz Ibarruri. Es una omisión explicable, pues intentó ser piloto en la Escuela donde se prepararon los jóvenes “Niños” que luego fueron a la Escuela de Borisoglébsk, no consiguiéndolo. No obstante fue –aunque con la aureola propagandística que se quiera– uno de los dos españoles que figuran en el monumento a los caídos en Stalingrado, en la colina llamada Mamayev Gurkan, ya que falleció como teniente mayor el 1 de septiembre de 1942 por las heridas recibidas en la batalla de Stalingrado. Es el único español nombrado “Héroe de la Unión Soviética”, aunque hubo también otro combatiente aéreo español en Stalingrado que fue Anselmo Sepúlveda García, cuyo nombre no esta presente y el que si figura con todo merecimiento es José María Pascual Santamaría “Popeye”.

Con el presente esfuerzo se pretende sistematizar y confrontar fuentes publicadas que no están disponibles en inglés. Fuentes que, por lo demás, son contradictorias, no lo olvidemos.

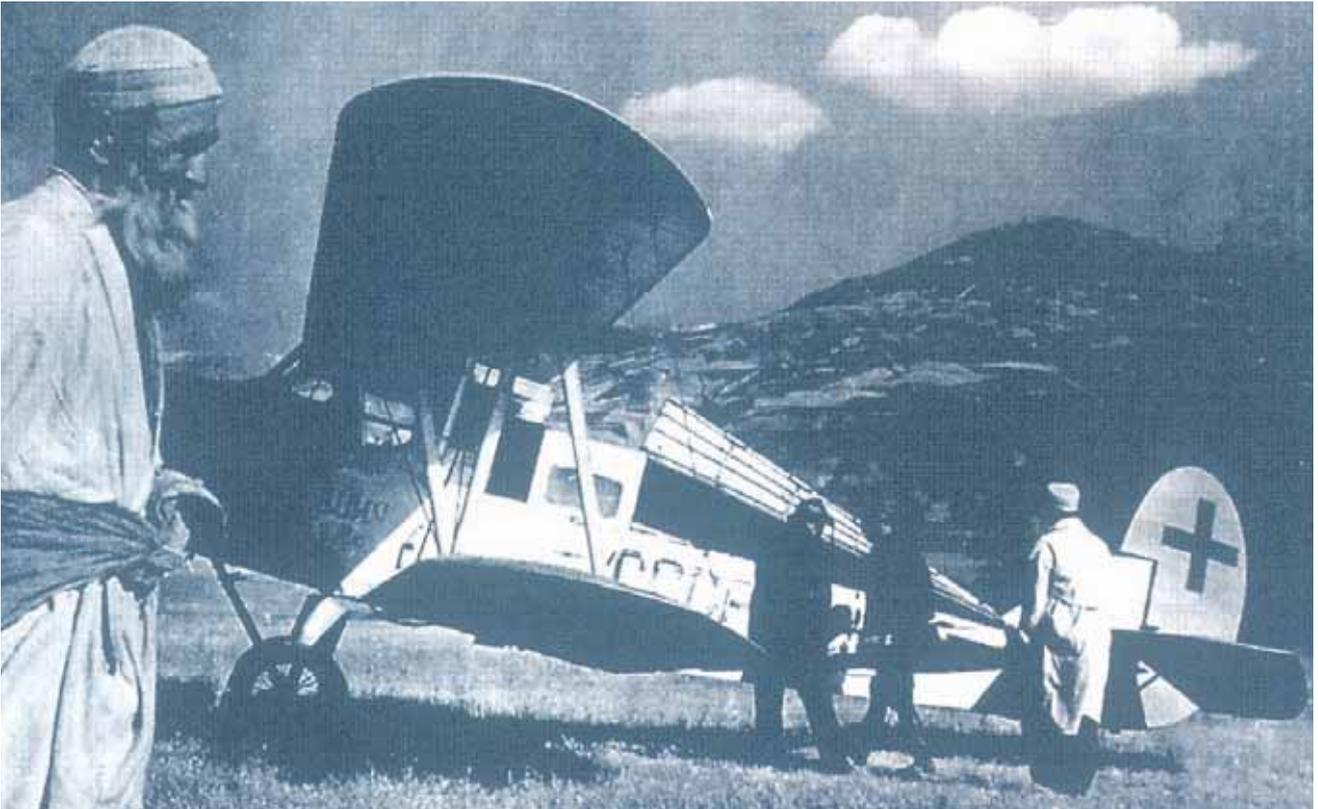
OTRA VEZ EN GUERRA

El día siguiente al de la invasión de Rusia por parte de Alemania, el 22 de junio de 1941, numerosos voluntarios de diferentes países que vivían en la Unión Soviética, se daban cita en el Estadio Dinamo de Moscú para alistarse como voluntarios. Entre ellos estaban grupos de pilotos y aviadores españoles, que a duras penas habían entendido el Pacto Germano-Soviético Molotof-Ribentrop de 1939, gestado en contra de todos sus principios de pensamiento estalinista militante.

Allí se apuntaron sin citar sus grados conseguidos en la Guerra Civil española, con una adscripción literal como soldados rasos voluntarios y a pesar de que muchos de ellos eran capitanes, tenientes y sargentos pilotos, observadores navegantes ó mecánicos de tierra o vuelo. Venían de fábricas o centros industriales donde llevaban trabajando desde 1939. De la Fábrica de Automóviles “Gorki” llegaron Ramón Moretones, Antonio García Cano, Manuel León, Francisco Benito, José Macayá (Damián), Vicente Beltrán, Juan Lario, José Pascual Santamaría, Alfredo Fernández Villalón y Francisco

*Pilotos españoles ante un avión de caza P-39
Airacobra empleado con profusión por los
soviéticos.*





Un U-2 empleado como avión ambulancia en una remota región de la Rusia oriental.

Meroño Pellicer. Por su cuenta llegó solo Fernando Blanco de la Carrera, observador de Katuskas que procedía de la Academia Agrícola, donde era profesor de Química. Todos ellos se alistaron en las VVS, Fuerzas de Defensa del Pueblo Soviético, lo que sugería que serían probablemente enviados a las guerrillas. Al día siguiente se les unieron Ladislao Duarte Espés, Isidoro Nájera, Domingo Bonilla, Antonio Arias Arias, José Aguinaga, Jesús Rivas Concejo y Ángel Guzmán. En este grupo inicial no figuran varios aviadores notables como Bravo, Zarauza, Fierro y García Otero ya que, afincados en Járkov, Ucrania, protagonizaron una odisea volviendo hacia Moscú y estuvieron durante el primer año de la guerra contra Alemania en unidades y grupos de Guerrilleros.

EXPERIENCIA FALLIDA: GUERRILLEROS AÉREOS

El grupo citado, parece ser que iba a recibir instrucción como guerrilleros y así comenzaron su entrenamiento. Pero de repente, en un estilo puramente soviético, pasaron de la concentración de los 18 en un centro de instrucción para guerrilleros a comienzos de julio de 1941, a ser citados el 20 de julio para una misión especial de vuelo supersecreta. Con gran secretismo se reúnen con el encargado del entrenamiento, capitán Valentín Ivanóvich Jomiakov y en el aeródromo citado comienzan vuelos en Yak-1 y en Yak-7 doblemando. Luego de cuatro días de vuelos continuos los recoge un Douglas y los traslada al otro lado de los Montes Urales, probablemente al aeródromo de Aramil.

Allí se han concentrado un valioso número de aviones de origen alemán, entre ellos Messerschmitt ME-108 Taiffun, ME-109, Dornier DO-217, Junkers JU-88, ME-110 que van a ser volados como guerrillas en vuelo, introduciéndose entre las formaciones alemanas, camuflados incluso con sus insignias y distintivos, por los pilotos españoles, a los cuales los rusos consideran expertos en esos aviones. La operación está al mando del Coronel Fiodor Fiodorovich Opadchi como instructor y los primeros vuelos se hacen en la Taiffun para entrenamiento en el material alemán. Los aviones procedían de capturas en los primeros días de la ofensiva, y también aviones cedidos por los propios alemanes durante las amistosas jornadas que siguieron al reparto de Polonia e incluso en años anteriores a la Guerra Civil de España. Algunos podían haberse capturado allí entre 1936 y 1939.

En los últimos días de octubre de 1941 se produce un terrible accidente despegando un JU-88 en el cual resulta el coronel herido y muy graves los aviadores Manuel León, que volaba como primer piloto y José Aguinaga que actuaba como mecánico de abordó. Este último perdió las dos piernas. Se aborta la experiencia en este momento y los



García Cano con uniforme y gorra de faena.



Formación de LA-5 como los que volaron los aviadores hispánicos.



Línea de aviones Yak-1 que volaron muchos pilotos españoles en la Gran Guerra Patria.

aviadores vuelven al área de Moscú pasando al servicio activo en B_kovo, a 30 kilómetros de la capital, con la 1ª Brigada Aérea, en la defensa de la zona. Arias, Beltrán y García Cano volaban en una de las dos únicas escuadrillas, que contaba con un par de MiG-1. Pascual Santamaría, Lario y Meroño estaban en otra, volando en un biplaza, probablemente un Yak-7. Una tercera escuadrilla al mando de Ladislao Duarte estaba formada por Francisco Benito, Fernández Villalón, Bonilla y Blanco, que contaban con un único Polikarpov I-15. Un radiotelegrafista, Ángel Guzmán, se les había unido mientras tanto, al mismo tiempo que los observadores José Macayá (Damián) y Ramón Moretones. La tarea principal era proteger el área de Moscú, especialmente las instalaciones del TsAGI, el Tsentralniy Aerodinamicheski v Gydrodynamicheski Institut (Instituto Central de Aerodinámica e Hidrodinámica), el principal centro de investigación aeronáutica ruso, así como las ciudades de Kashira, Sérjujov, Narofominsk y B_kovo. El grupo “Español” estuvo actuando allí desde el 7 de noviembre de 1941 hasta el 25 de julio de 1942.

De allí iban a ser enviados a la Escuela de Oficiales Guardafronteras, al norte de Moscú, cuando entraron en contacto con Osipenko. Según José María Bravo, se encontró un día casualmente por la capital con el General Alexander Stepanovich Osipenko, que había conocido en España. Él iba vestido como capitán de Ingenieros, que es lo que desempeñaba en su misión de guerrilleros-minadores. Le pidió una lista con graduaciones, horas de vuelo, aviones volados y esta vez sí que pudieron ir a la Aviación Soviética, aunque dentro de las PVO², Defensa del Ejército de Tierra.

PILOTOS DE CAZA

Uno de los libros más importantes sobre los pilotos de caza soviéticos, publicado en inglés es *“Stalin’s Falcons: the Aces of the Red Star”*. En su parte final se relacionan diferentes pilotos de caza de varias naciones que volaron en las Fuerzas Aéreas de la Unión Soviética. Entre los pilotos españoles solamente se destaca a Antonio

²PVO, Defensa Contra Aeronaves, unidades de caza dedicadas a esta defensa.

Pilotos de la Aviación de la República en servicio con las VVS durante la Segunda Guerra Mundial

Lista alfabética de nombres. Las unidades en las que sirvieron aparecen en orden cronológico, siempre que ha sido posible establecerlo. Los que no eran pilotos van en negrilla. Las victorias de los pilotos de caza, en los casos en los que se conocen, aparecen a continuación, la cifra después de + significa 'victorias en la II GM'. La cifra que sigue a / significa 'compartida'. En marzo de 1998 apareció la traducción española de la famosa lista de derribos de los Pilotos de Caza de todas las guerras, en castellano y gracias a la labor del General José Sánchez Méndez, Director del SHYCEA. El libro en castellano se llama "Grandes Ases-Aces High" y por primera vez incorpora los derribos de los pilotos españoles tanto en la Guerra de España como en la II Guerra Mundial, aunque en este caso es tan impreciso, como la cautela recomienda.

IGNACIO JOSÉ AGUINAGA. Mecánico de vuelo. En accidente en aeródromo Tcheikalov herido grave, le cortaron las piernas. Volvió a España y vivió en San Sebastián. Orden de la Guerra Patria.

Carlos Aguirre. 17 Regimiento de Reserva.

Ignacio Aguirregoicoa Benito. Plasencia 1923, abatido en el Lago Peipus, Tallin, el 9 de marzo 1944, Subteniente, Jefe Piloto mayor en el 159 IAP de la División 275 IAPD. Un derribo. Orden de la Estrella Roja. Fallecido en Combate.

Isaías Albistegui. No completó sus estudios como piloto con los demás pilotos jóvenes que fueron a Borisoglébsk, pero terminó pilotando planeadores de transporte militares hacia el final de la II G.M.

Félix Allende Santa Cruz. Observador en España. (Fallecido en combate en tierra).

Antonio Arias Arias. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, 2ª Escuadrilla. 740 IAP Regimiento de la 130 IAD División de Caza. 964 IA Regimiento de la 147 IAD División de Caza. 439 IAP Regimiento de la misma División 147IAD como Jefe de Observadores del Regimiento o Segundo Jefe y ascendido a Mayor!

Vicente Beltrán Rodrigo. 2ª Promoción de Kirovabad, 3ª Escuadrilla de Moscas con Bravo. Fallecido en Sagunto, Valencia, 12 Octubre 1981.1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, Jefe 3ª Escuadrilla con Meroño en Tula, 960 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza. Múltiples condecoraciones soviéticas.

Francisco Benito. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. En Regimiento 573 IAP con García Cano que lo envió a Reentrenamiento. Voluntario al 887 IAP Regimiento para volar U-2. Luego enlace con unidad de carros de combate en abril de 1943. 208 IAD División de Caza. y luego a la 310 División en Penzá. Cuatro OBR, dos GP.

Antonio Blanch Rodríguez. Capitán observador de Katiuskas en la Guerra de España. Fallecido en Viazma en combate retaguardia alemana, 1942.

Antonio Blanco Rato. Guerrillero, en España enlace de "El Campesino".

Fernando Blanco de la Carrera. De Cartagena. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras en la defensa de Moscú. 960 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza. Final de la guerra Mayor en el 562 IAP en Viena, 2ª Jefe del regimiento al mando del Coronel Akulin.

Domingo Bonilla Domingo. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 788 IAP Regimiento de Caza de la 102 IAD División de Caza.

José María Bravo Fernández-Hermosa. (23 en Guerra de España. Ninguna en II G. M.) 485 IAP Regimiento de Caza y 961 IAP Regimiento del VIII Cuerpo de Ejercito Aéreo.

Fernando Buenaño Aguilera. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Severino Burqueño Arroyo. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 984 IAP Regimiento de Caza.

Salvador Campillo. 4ª Promoción de Kirovabad. Se fugó con "El Campesino" a Irán y fueron devueltos por la policía persa.

Hermínio Cano López. 1ª Brigada de Guarda Fronteras. Voló Spitfires.

José Carbonell. 962 IAP Regimiento de Caza.

Joaquín Carrillo Arquín. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD, División de Caza.

Mariano Chico Cantero. Guerrillero y luego piloto de caza. Una OBR.

Ramón Cianca Bengoechea. En la Escuela de Borisoglébsk en 1942. Fallecido en Rusia en la década de 1990.

José Cirujeda Esteve. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. 938 IAP Regimiento de Caza.

José Crespillo Quesada. 17 Regimiento de Reserva. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD División de Caza. 152 GUIAP Regimiento de Fusileros de Aviación de Caza de la Guardia. Fallecido en combate aéreo en Yantsits, el 28 de agosto 1944.

Julián Díaz Izquierdo. 964 IAP Regimiento de Caza de la 130 IAD División de Caza. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Joaquín Díaz Santos. 481 IAP Regimiento de Caza del VIII Cuerpo de Ejercito.

Marciano Díez Marcos. 34 Regimiento de Asalto en Reserva. 208 ShAP, Regimiento de Asalto. Desde verano 1942 en Aviación. Junto con Celestino Martínez Fierros. El 12 julio 1943 Escuela Superior de Pilotaje para IL-2. En agosto 1944 Rumania, con el

Mayor Larkin en Bulgaria, marzo 1945 en Hungría.

Ladislao Duarte Espés. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 740 IAP Regimiento de Caza de la 130 IAD División de Caza. Observador en Regimiento o Segundo Jefe.

Juan Eguiguren Madariaga.

Alfredo Fernández Villalón de la Jara. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Fallecido tras las líneas alemanas como guerrillero. Cayó en febrero de 1942, hecho prisionero y fusilado en la región de Zhitómir, Ucrania, por los alemanes.

Andrés Fierro Menú. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. Dos derribos de Junkers JU-88 en combate. El general jefe de la División en Novgorod, era el General Károl, de donde dependía el 439 IAP en Jaroslav. Fierro era el Segundo Jefe de Tiro del regimiento y jefe de escuadrilla.

Enrique Flores Lasierra. Fallecido en Combate.

Francisco Gallardo. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD División de Caza.

Jacinto Gallegos Baños. Derribado 1942.

Carlos García Ayuso. Voló en aviones ligeros U-2 ó PO-2.

Jacinto García Baños.

Antonio García Cano. Cinco derribos en Rusia, II G.M. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 1ª Escuadrilla del 573 IAP Regimiento de Caza de la 101 IAD División de Caza. Jefe de Escuadrilla en Vorónets.

Francisco García Gómez ("El Jeta"). (Uno) 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. Fallecido en Combate el 19 marzo 1944. en Malaya-Belgora, Iziaslavsk, provincia de Kamenetsk-Podolskii.

Alfonso García Martínez ("Gerásimov"). 208 ShAP Regimiento de Asalto.

Francisco Garrido Jodar.

Francisco Gaspar Torres. 17 Regimiento de Reserva. 887 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Cayetano Gijón Romero. Fallecido en combate, en Novorossiisk, 1943.

Manuel Gisbert Talents. 938 IAP Regimiento de Caza. Defensa de Tiflis Febrero de 1943. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. 3ª Escuadrilla en Yaroslav con otros cuatro españoles: J.Ruiz Jiménez, F. Buenaño, A. Trillo y A. Fierro. Luego al 964 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Juan Francisco Gómez Martínez. 964 IAP Regimiento de Caza de la 130 IAD División de Caza.

Jacinto Gutiérrez. 17 Regimiento de Reserva. 939 IAP Regimiento de Caza.

Angel Guzmán (González). Radiotelegrafista de Aviación.

Julián Izquierdo.

Cesar Lahoz Polo. Fallecido en combate, en el Cáucaso 1943.

Juan Lario Sánchez. (8 ó 7 en España y +27/8 en la II G. M). 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 108 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza.

José Luis Larrañaga Muniategui. Eibar 1923, muerto en Sudzhi, Ucrania, 2 mayo 1943. Sargento piloto en los regimientos 193 IAP de la 302 IAD División de Caza, 4º Cuerpo Aéreo de Caza y 591 IAP. 5 derribos y Orden de la E.R. Fallecido en Combate aéreo.

Luis Lavín Lavín. Bilbao 1925, Teniente piloto en los regimientos 826 IAP y 907 IAP. Orden de la E.R. y Orden de la Guerra Patria.

Antonio Lecumberri Goicoechea. 826 IAP Regimiento de Caza.

Manuel León Díaz. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. En accidente en aeródromo Tcheikalov resulto quemado en la cara y manos. Luego continuo volando como piloto.

Román Llorente Castro. IL-2.

Damián Macayá Tarré. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Observador-Navegante en Regimiento de Bombardeo con B-25 de los Lituanos. Derribado en Prusia Oriental cerca de Köenisberg, probablemente el 15 de mayo de 1943, entregado por los alemanes a España y fusilado en Montjuich.

Celestino Martínez Fierros de Ballota. Asturias, (2) 989 SHAP Regimiento de Aviación de Asalto del 10º Cuerpo de A. de Asalto en Odessa. 208 SHAP Regimiento de Asalto con IL-2 Stormovick. Teniente piloto-. Fallecido en Combate Aéreo en el Lago Balatón, Hungría, el 9 de marzo de 1945.

Francisco Meroño Pellicer. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, 1ª Escuadrilla en Tula con el 960 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza. Escuela de Vuelo con PO-2.

Basilio Mesa. 17 Regimiento de Reserva.

Agustín Morales Escamilla. Piloto de Caza, fallecido en Isótomo, Gorki. Derribado el 28 de agosto de 1943. Fallecido en Combate Aéreo.

José Ramón Moretones Yenén. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Antiguo mecánico en Aviación Militar. Navegante-Observador en Regimiento de Bombardeo con aviones B-25.

Leopoldo Morquillas Rubio. (21) Jefe Superior de Grupo de Escuelas de Vuelo.

Ceterino Muñoz. 17 Regimiento de Reserva. 939 IAP Regimiento de Caza.

Pedro Muñoz Bermejo. Observador de Katiuskas en la G. de España. Piloto en Rusia.

Victorio Muñoz Martín. Observador.

Isidro Nájera Montejo. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Subteniente piloto, 182 IAP regimiento de caza de la 105 IAD. Fallecido en Acto de Servicio en Grozni, el Cáucaso, el 30 de agosto de 1942.

Hipólito Nogués. (Grupo de minadores-guerrilleros de Járkov a Voronetz) Luego en guerrilleros, desaparecido en retaguardia alemana.

¹La estructura de los regimientos en Rusia por aquellos días era la siguiente: en una División Aérea, que consta de dos o tres regimientos, hay un Jefe y un Inspector, con un 2º Jefe de Vuelo, un 2º Jefe de Navegación y otro 2º jefe de Tiro. El regimiento tiene la misma organización pero no tiene Inspector. En las escuadrillas hay un Jefe y un Segundo Jefe que es el Jefe de Navegación o de Observadores.



El Yak -7 fue uno de los aviones de caza mas apreciados por los españoles, en su versión estándar así como en las derivadas.

Arias, Vicente Beltrán, Juan Lario, José Luis Larrañaga, José Pascual Santamaría, y Manuel Zarauza Claver. Es indudablemente una distribución caprichosa y se debe sobre todo a falta de datos ya que no se les cita por mas o menos derribos, ni por ser "Ases" con mas de cinco victorias, ni tampoco por otras razones que unifiquen el criterio de su inserción. Entre esos seis hay alguno que no derribó ningún avión en Rusia como Zarauza, aunque era un "As" indiscutido cuando llegó al Cáucaso en junio de 1942. Y alguno como Larrañaga era apenas un crío, pero derribó cinco aviones antes de morir en combate el dos de mayo de 1943.

El mayor as español de la VVS probablemente fue el teniente Juan Lario Sanchez. Se unió a las Fuerzas Aéreas de la República en 1937, formando parte de la 1ª Promoción de Kirovabad. Había derribado 7 aviones en España volando Chatos Polikarpov I-15, aunque es muy difícil asegurarlo, y derribó otros 27 a título individual y 8 compartidos en la URSS. Sirvió sucesivamente en el 127 IAP³ (Istrebitelnyi Aviatсионnyi Polk, Regimiento de Caza), 108 IAP de la 105 División Aérea Táctica DAT, destinado en Grozny y después con la 208 DAT⁴ en Stalingrado bajo el mando de Rokossov-

Manuel Orozco Rovira. 785 IAP Regimiento de Caza de la 36 IAD División de Caza. 106 IAD División de Caza como Inspector en Riga. En Gomel Inspector Técnico de pilotaje en la 36 IAD, caza nocturna. Protección del Mariscal Rokosovski. Final de la II G.M. en Lublín y Varsovia. Luego Inspector del 20 Ejército Aviación, Estado Mayor en Vilnius, Inspector de la 106 IAD en Riga. Retirado como Mayor.

Juan José Otero García. Actuación con guerrilleros y fallecido en acto de servicio.

José Pallarés Ferrerós. 962 IAP Regimiento de Caza. Derribado en Kerch, Kiev, Ucrania en 1944. Fallecido en Combate Aéreo.

Secundino Pallarés Ferrerós. (Hermano del anterior, No piloto).

Blas Paredes. Ametrallador-Bombardero en la Guerra de España. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, Escuela de Reentrenamiento piloto en Rusia.

José María Pascual Santamaría. (9 + 3 compartidas y 3 el día de su muerte = 14). 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, 1ª Escuadrilla, luego Regimiento ShAP de Asalto. Fallecido en Combate Aéreo en Stalingrado en 1942.

Antonio Peinado Peñalver. Subteniente piloto. 17 Regimiento de Reserva. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD División de Caza. 153 IASP Regimiento de Tiradores de la Guardia de la 1ª IAD de la Guardia. Derribado en el Kubán. Fallecido en Combate el 24 de octubre de 1944.

Eugenio Prieto Arana. Eibar 1922, España 1987. 3º IAP Regimiento de Caza de la 36 IAD División de Caza "Iván Bakéiev". Subteniente Piloto mayor en el regimiento 235 IAP. 181 IAP Regimiento de A. De Caza de Fusileros, 10º Cuerpo de A. de Caza de Stalingrado. Derribado dos veces. Cuatro derribos propios, Orden de la Bandera Roja.

Jesús Rivas Concejo. Mecánico. Arrojado en retaguardia alemana con Villalón y Burgueño. Rivas sobrevivió y Burgueño tardó un año en volver.

José (Manuel) Robineda. Piloto de Bombardeo nocturno en aviones escuela ligeros PO-2.

Juan Roldán Ramón. Luchó con las fuerzas guerrilleras tras las líneas alemanas, sin volver a volar en un avión a partir de 1941. Roldán murió en Novorosiisk en enero de 1943.

José Rodríguez. 17 Regimiento de Reserva.

Miguel Roy.

José Ruiz Jiménez. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Rubén Ruiz Ibarri. No pudo ser piloto. Teniente Mayor de Artillería al mando de una compañía de carros, Fallecido heroicamente en combate en tierra, en Stalingrado el 3 de septiembre de 1942. Orden de la B.R. y Héroe de la Unión Soviética.

José Sánchez Montes. Actuó con ambulancias U-2. Más tarde voló en Yak-7 y derribó al menos cuatro aviones, entre ellos un Ju 87 el 13 de julio de 1943 en el frente de Voronez, en Projorovska.

Ramón Santos.

Santos Sevilla Medina. 591 IAP Regimiento de Caza.

Anselmo Sepúlveda García. Piloto de Katiuskas en la Guerra de España. Piloto en un Regimiento de Asalto con IL-2 Stormovick. Fallecido en Combate Aéreo en Stalingrado en 1942.

Tomás Suárez. Fallecido en Rusia en fecha desconocida.

Adolfo Torres.

Amadeo Trillo Díaz. En la escuadrilla de Andrés Fierro. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

José Antonio Uribe Galdeano. Baracaldo 1920. Teniente piloto en los Regimientos 3º IAP de la 36 IAD División de Caza y 101 IAP. Dos derribos. 181 IAP del 10º Cuerpo de A. de Caza de Stalingrado. Orden de la E.R. y Orden de la Guerra Patria. Fallecido en Combate Aéreo el 15 de diciembre de 1943 en Trostenka, Ucrania.

Francisco Vega Sánchez. Comisario de guerrilleros en 1943.

Leoncio Velasco. 17 Regimiento de Reserva. 208 ShAP Regimiento de Asalto.

Manuel Zarauza Claver. (30 algunas victorias compartidas, todas en la G.C. Española). 961 IAP Regimiento de Caza del VIII Cuerpo de Ejército. Fallecido en Acto de Servicio el 7 de octubre de 1942.

Las unidades a las que han pertenecido los pilotos españoles son varias para cada uno de ellos y solo consta alguna. Eso se hace evidente cuando el sujeto ha fallecido, en cuyo caso la lista de caídos solamente cita la última unidad a la que pertenecía en el momento de su muerte.

Las condecoraciones más frecuentes entre los aviadores españoles han sido la Orden de la Bandera Roja, Orden de la Gran Guerra Patria, y solamente algunos alcanzaron la Orden de Lenin, que ya en los años finales de la II G.M. llevaba aparejada la titulación de Héroe de la Unión Soviética, la más alta condecoración en Rusia.

ki. Durante 1943 efectuó servicios en las batallas de Kursk y en Járkov, así como en Kiev en la última parte del año. En 1945 servía en el 348 IAP, volando aviones Spitfire IX al frente de una escuadrilla volando sobre Polonia y Alemania. Actuó durante algún breve tiempo operando desde el aeródromo de Tempelhoff. Al término de la Gran Guerra Patria parece que había volado 886 misiones y tomado parte en 97 combates lo que le permitió reclamar 35 victorias, de las cuales 8 compartidas. Realicé una entrevista a Juan Lario unos meses antes de su fallecimiento. Muchos de los datos que aportaba eran muy válidos y así lo he anotado en otras partes de este trabajo. De todos modos y sintiendo un enorme respeto por Lario, sus 27 victorias en la II G.M. están un tanto en entredicho por dos razones; Una, no están localizados los documentos para probarlo, al igual que para los demás y Dos, como dice Bravo, si hubiera sido así tendría al menos una vez HSU o varias Banderas y distintas Ordenes—de la Bandera Roja me refiero—pero a su favor está que fue sin duda el que más voló en la II GM, más tipos de aviones y más horas de vuelo. Estaba en poder de numerosas condecoraciones soviéticas tales como una OBR, dos ER, dos GOP y diferentes medallas de campaña.

El segundo nombre en la lista de ases es el mayor Manuel Zarauza Claver, con un total de 30 victorias en España y en la URSS ninguna, después de haberse pasado un tiempo con la guerrilla al empezar la guerra. Sirvió con el 961 IAP, donde luego estuvo Bravo y no es probable que hubiera volado en otras unidades. Murió en Bakú el 7 de octubre de 1942 al chocar su avión con el de su punto, el sargento Shasa Riapishev.

El capitán José María Bravo Fernández-Hermosa y el teniente Joaquín Díaz Santos sirvieron con la 3ª Escuadrilla del regimiento de caza, 481 IAP, dentro del VIII Cuerpo de Ejército Aéreo. Bravo fue jefe de escuadrilla, y después sirvió con el 485 y el 961 IAP. Había derribado 23 aviones en España, y no derribó aviones enemigos en la URSS durante la II G.M. En noviembre de 1943 el cuartel general de la 130 DA pidió dos pilotos para el regimiento especial de ases. Llamaron a Bravo pero cuando llegó a Moscú lo rechazaron, según parece por ser español. Otros pilotos de su unidad eran el teniente José Carbonell—que después sirvió en el 962 IAP—y José Pallarés, así como Joaquín Díaz Santos. Volaron en la defensa de la zona especial de defensa de Bakú. Bravo fue el jefe de la escolta realizada entre el Cáucaso y Teherán al Lisunov Li-2 de Stalin en diciembre de 1943. José María mandaba una escuadrilla en este servicio, con aviones Kittyhawk P-40 de origen norteamericano, que no era totalmente la suya, pero del conjunto de pilotos él era el más antiguo y caracterizado. El otro piloto con más experiencia era el teniente Jafizullin.

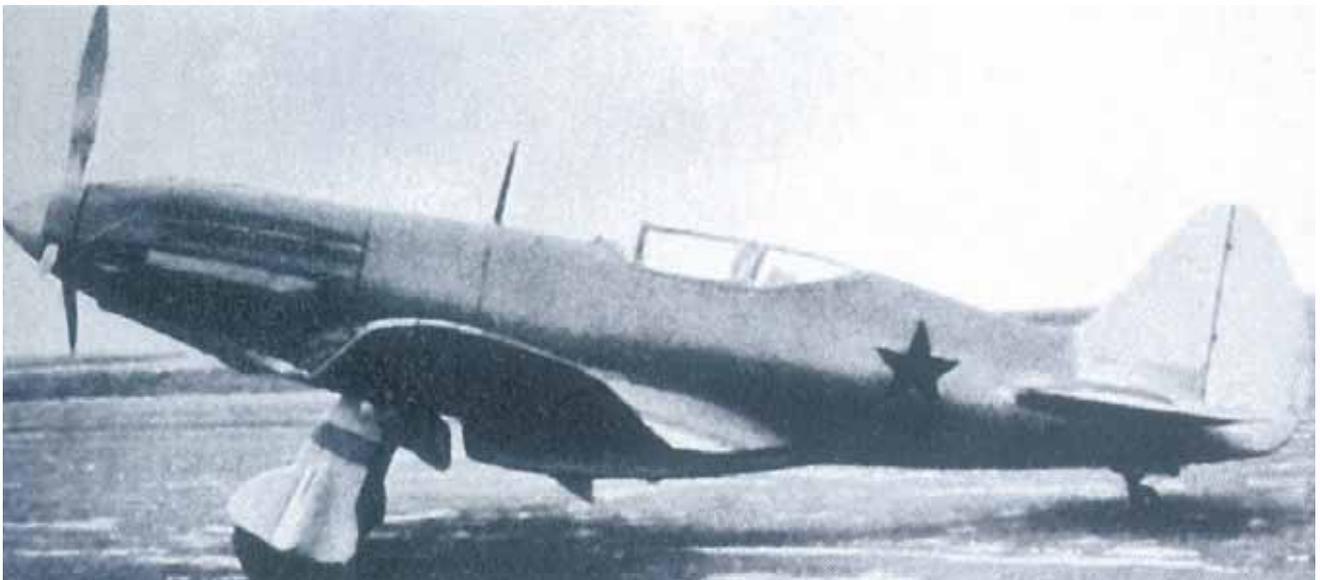
Bravo comenzó su actuación en junio de 1941 como guerrillero—minador al mando del coronel Stárinov, veterano jefe de guerrilleros de la guerra de España. Su grupo se retiró desde Járkov hasta Voronez, más de 700 kilómetros, siempre cerca del avance alemán, destruyendo equipos y material enemigo. En él participaban españoles entre los cuales eran aviadores Bravo, Herminio Cano (4ª de Kirovabad), Juan García Otero (Observador de Katiuskas), Andrés Fierro y Francisco Benito.

Leopoldo Morquillas Rubio tenía 21 victorias en España pero se desconoce si tuvo alguna más en la URSS. Fue inspector de escuelas de vuelo y de una gran organización de entrenamiento durante la II G.M.

³Designación de los regimientos de caza soviéticos: Istrebitelnyi Aviatsionnyi Polk, Regimiento de Aviación de Caza, IAP.

⁴Designación de las Divisiones de Caza soviéticas: Istrebitelnyi Aviatsionnyi Divizia, IAD.

El Mig-3 fue probado en combate por los primeros pilotos españoles que protegían Moscú desde Bítovo.



Aviadores destacables en Rusia

Arcega Nájera, José

Procedente de la Aviación Militar antes de la Guerra de España, era piloto desde 1932. Alférez el 5 de diciembre de 1935, perteneció al Grupo 31 de Breguet XIX en Getafe. Ascendió a teniente el 19 de julio de 1936 y a capitán en noviembre del mismo año. Fue uno de los primeros pilotos que volaron los Katiuskas con los rusos, junto con Silvio Lurueña, Alejandro Ramos, Enrique Pereira y Leocadio Mendiola, siendo nombrado jefe nominal de la 3ª Escuadrilla, del Grupo 12, en la misma época en que Pereira lo fue de la 2ª. Posteriormente fue asignado a la jefatura de la misma escuadrilla de forma efectiva, cuando el grupo cambia a la denominación definitiva de Grupo 24. Ascendido a mayor el 7 de agosto de 1937, sustituyó a Pereira al mando del grupo el 12 de diciembre del mismo año y posteriormente pasó al mando de la 5ª Escuadra de bombardeo. Fue enlace del Estado Mayor de Aviación con el Ejército de Maniobra y luego paso al Estado Mayor de Fuerzas Aéreas. Ascendió a teniente coronel el 16 de diciembre de 1938 y terminada la guerra pasó a Francia.

Arcega se exilió en la URSS desde Francia, pero no volvió a volar allí, trabajando en otras tareas durante los años 1940 y 1941. Hay un testimonio muy dramático de uno de los miembros "rebeldes" de la 4ª Promoción de Kirovabad, cuyo grupo que viajaba hacia su destino final en uno de los más execrables campos de exterminio en Asia. En el mercado de una pequeña ciudad próxima al Kokand se tropezaron con un antiguo militar español, casi dementado y por el cual poco pudieron hacer.

La hija de Meroño en las últimas memorias de su padre anota el forzado exilio de un grupo de españoles que creyeron ingenuamente poder emigrar de Rusia poco después de junio de 1941; fueron de forma fulminante enviados a Siberia y allí parece que fallecieron de inanición Arcega y un hijo suyo.

Arias Arias, Antonio

Nacido el 29 de abril de 1915 Arias fue con la 1ª Promoción de alumnos a Kirovabad durante el primer semestre de 1937. Volando Moscas I-16, primero formó en la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 junto con los futuros ases Claudín, Bravo y Zarauza. Actuó en todos los frentes donde voló su unidad y a finales de septiembre fue destinado a la 4ª Escuadrilla. En junio de 1938 fue nombrado jefe de la unidad.

Luego de sufrir las vicisitudes de la retirada en Cataluña y el exilio, marchó a Rusia a finales del verano de 1939. En junio de 1941 fue de los primeros pilotos de caza españoles que consiguió volar en la 1ª Aviabrigada. Tomo parte en la defensa de Moscú con la 2ª Escuadrilla del regimiento 283 IAP volando Mig 3 y en la primavera de 1942 fue transferido a Leningrado para volar con la 2ª Escuadrilla del regimiento 964 IAP, que algo más tarde se equipó con Hawker Hurricanes. En 1943 voló en el Frente del Volkjov, donde en julio fue nombrado jefe de su escuadrilla. En verano de 1944 volando P-39 Airacobras tomó parte en la Operación "Bagration", operando desde Minsk. En las operaciones sobre Prusia Oriental en la parte final de la guerra fue destinado al regimiento 439 IAP, que también formaba parte de la División 103 IAD al igual que el 964 IAP, siendo nombrado Oficial de Navegación (En las unidades soviéticas había dos segundos jefes de regimiento, uno llamado Jefe de Navegación o de Observadores y otro Jefe de Armamento o de Tiro).

La cifra de sus victorias se calcula en 25, incluyendo derribos en España, compartidos y probables. En Rusia derribó dos Ju-88 uno de ellos compartido. Sus condecoraciones incluían una Orden de la Bandera Roja y al menos dos Ordenes de la Gran Guerra Patria.

Beltrán, Vicente

Beltrán perteneció a la 3ª Escuadrilla de Moscas en España al mando de José María Bravo, consiguiendo llegar en 1939 a Rusia. En el verano de 1942 sirvió en el regimiento 960 IAP, que estaba equipado con I-16 y con Mig-1, volando en el frente Occidental. En 1943 estos aviones fueron reemplazados con Lavochkin La-5. Actuó en combate real sobre el Arco de Kursk durante el verano y sus compañeros españoles le concedían 20 victorias incluyendo derribos en España, en Rusia y compartidos.

Blanch Rodríguez, Antonio

Observador desde los primeros días de la contienda en las escuadrillas 1ª y 2ª del Grupo 12. Había ingresado en A. Naval el 30 de julio de 1927. Continuó volando durante toda la guerra, ascendió a Capitán el 1-1-1937 y falleció en Rusia actuando como guerrillero. Ver sus anécdotas en "Relatos", a cargo de Enrique Pereira.

Blanco de la Carrera, Fernando

Observador del grupo 24, ascendió a capitán el 10-10-1938. Fue nombrado Jefe de Estado Mayor del Grupo 24 en 1938. Se hizo piloto en la URSS y fue Capitán 2º Jefe de Regimiento en la 11 G.M. Tuvo una destacada actuación durante toda la II G.M. y terminada la guerra permaneció algún tiempo en las FF AA rusas. Era Químico antes de la guerra y volvió a esa profesión en el Instituto "Mendeleiev" de Moscú al terminar en las V-VP en 1948. Murió en Moscú en 1969. Era hijo del General Blanco, que se había distinguido en la Guerra de Cuba. Hacia mediados de los años sesenta trabajó en Cuba como Ingeniero Químico.

Caldevilla Cecilia, Juan Manuel

Según datos aportados por ADAR en su número 86 de ICARO había nacido en Garcillán, Segovia, el 29 de diciembre de 1914. Observador de la 3a en los grupos 12 y 24. Había ingresado en Aeronáutica Naval el 1 de julio de 1930 y al comenzar la guerra era Maestre. Se especializó como observador el 15 de julio de 1933. En 1935 fue destinado con el empleo de maestre a la Base Aeronaval de San Javier como observador con plaza en vuelo, volando en hidroaviones Savoia S-62 y aviones terrestres de la Marina. Al iniciarse la guerra civil vuela durante julio y agosto tanto en los S-62 como en los Vickers Vildebeest en los frentes de Almería y Granada siendo derribado dos veces.

En octubre de 1936 es destinado junto a otros pilotos y observadores españoles a una escuadrilla de los nuevos bombarderos soviéticos Tupolev SB-2, sirviendo en vuelo desde San Javier como más tarde desde San Clemente y participando en todas las misiones más importantes de los Katiuskas. Efectuó al menos dos vuelos al norte, uno probablemente el día 2 de julio y otro el 15 de agosto, sin tomar tierra guiando a formaciones de aviones de caza desprovistos de medios de navegación, llevándolos hasta Santander una vez y otra a Carreño en Asturias. Uno de estos vuelos con el piloto ruso Senátorov desde Alcalá hacia finales de agosto 1937. Otro con Armando Gracia y Domingo Bonilla sobre Carreño.

Fue ascendido primero a teniente y luego a capitán al organizarse la 2ª Escuadrilla del Grupo 24 en Tarazona de la Mancha bajo el mando de Leocadio Mendiola el 24 junio 1937 (en otra información ascendido el 23-3-1938) acompañando a un grupo de 56 alumnos de una promoción de pilotos a Rusia en octubre de 1938, para su formación. Según él, en el 2º Curso de observadores, que formaba parte de la 3ª Promoción de Kirovabad, a la mitad los convirtieron en pilotos. Caldevilla permaneció en Rusia con la 4ª Promoción, que no llegó a salir de la escuela, y según algunas referencias realizó el curso de piloto de bombardeo y ejerció como profesor de navegación elemental de los alumnos. Al terminar la guerra permaneció en Rusia.

Después de un periodo de descanso se acogió a la oferta soviética para trabajar en la Fábrica "Stalin" de Moscú, junto con Antonio Blanch y otros compañeros. Actuó como guerrillero con los rusos y estuvo en la Academia General de Ingenieros Militares de Leningrado, especializándose en Electrónica y otras materias. Fue desmovilizado en agosto de 1946 y pasó al Ministerio de Construcciones, donde siguió trabajando y continuó estudios para conseguir el título de Ingeniero Técnico de Electricidad y Automatismo, que recibió en 1956. Regresó a España en el tercer barco de repatriados, que arribó a Castellón. Falleció el 5 de febrero de 2005.

Cirujeda Esteve, José

Piloto de la 2ª Escuadrilla del Grupo 24 de Katiuskas, era sargento desde el 25 de mayo de 1937. Estaba en Aviación desde marzo del mismo año, volando en los Natichas desde Casas Ibáñez en diciembre de 1937 y pasando posteriormente a los Katis. Se entrenó en la Escuela de Polimotores de Alicante a principios de 1938 antes de pasar a la 2ª del Grupo 24. Resultó herido al ser derribado por Messerschmitt BF-109 el día 12 de agosto de ese año en un servicio de bombardeo sobre Batea en el frente del Ebro, cuando el avión fue incendiado. Se lanzó en paracaídas toda la tripulación formada por el observador Wilson Casado Díaz y el ametrallador Enrique Galera Rafols, desde 3500 metros de altura, resultando el observador ileso, el piloto con quemaduras en la cara y manos y el ametrallador con un balazo en el brazo izquierdo y quemaduras en la cara.

El día 28 del mismo mes volvió a ser incendiado y derribado su avión volando con Carlos (o Luis) Martínez Gisbert y Jesús Cifuentes Molina en un servicio al cruce de carreteras de Lérida a Puigcerdá en Balaguer y el pueblo de Arentín en el frente del Segre. Se lanzó toda la tripulación en paracaídas desde 5000 metros, resultando el piloto ileso, el observador fallecido al quedarse enganchado su paracaídas en el avión y el ametrallador con un tobillo fracturado.

Cirujeda emigró a la URSS al terminar la guerra y allí se convirtió en piloto de caza, actuando en varios regimientos durante la II Guerra Mundial y más tarde volvió a España. Tenía un hermano también en la Aviación de la República llamado Felipe.

García Martín, Alfonso

Piloto de la 1ª de Kirovabad, 1ª tanda, teniente el 15-4-1938; de la 2ª del Grupo 24 basada en La Cenia en ese momento. Herido el 7-2-1938 junto con su tripulación, J. Lorenzo y J. Ramos Mirault al tomar tierra con avión tocado en combate en Vistabella. Tomo el apodo de "Aleksander Guerásimov" en honor a un piloto ruso de Moscas que según él le salvó la vida. Fue a Rusia en septiembre de 1938 para realizar curso en la Academia Superior de Aviación de Lipesk. Voló como piloto de asalto en regimiento de IL-2 Stormovik, distinguiéndose por su valor durante la II G.M. Paso en agosto de 1938 a la Unión Soviética, Escuela Superior. En febrero de 1942 a los IL-2 en Voronetz y Stalingrado. Tenía anotados 173 combates, tres derribos y 150 tanques. Numerosas condecoraciones. Vivió en Rusia hasta su fallecimiento.

Gómez Martínez, Juan Francisco

Ametrallador, ascendido a teniente el 23-3-1938. Anotaba cuidadosamente todos sus servicios con indicación de piloto, observador, avión, tipo de misión, fecha

etc., de cuyas notas han salido muchos datos para esta relación. Volaba habitualmente con Armando Gracia al final de la guerra. Se exilió en Rusia y volvió, vive en España.

Jiménez Corbacho, Juan Francisco

Piloto de la 2a/ 12, tomó tierra con avión utilizable en zona enemiga junto con Villar y Blas Pascual, quedando prisioneros. Había sido soldado de tropa en Sisante, hizo el curso de piloto. Ascendió a teniente el 31-12-1938 ya que fue canjeado. Murió en Rusia después de la guerra.

Lario Sánchez, Juan

Perteneciente a la 2ª de Kirovabad a su vuelta a España voló en la 4ª Escuadrilla de Chatos I-15, anotándose siete derribos. Al término de la Guerra Civil llegó a Leñingrado el 7 de junio de 1939. En junio de 1941 fue de los pocos pilotos de caza que voló en el aeródromo de Bíkovo junto a Moscú tomando parte en su defensa. Mas tarde pasó algunos meses en Grozny en el Cáucaso y algo más tarde en diciembre de 1942 tomó parte en la lucha sobre Stalingrado.

Durante 1943 actuó en Kursk y Járkov y al final del año en Kiev. Voló durante toda la guerra hasta el final cuando en el 348 IAP mandaba una escuadrilla de Spitfire IX en Polonia y Alemania. Es el piloto español que más victorias reclamó y su historial es consecuente con esos derribos, ya que participo en casi novecientas misiones y cien combates. Volvió a España al final de la década de 1950. Poseía numerosas condecoraciones de las más valiosas.

Larrañaga, José Luis

Era uno de los chicos jóvenes salidos de los "Niños de Rusia" y alistado en la Escuela de Vuelo de Borisoglebsk, en Voronez. Tomó parte en la lucha aérea sobre el Río Suban en la primavera de 1943, volando con el regimiento 591 IAP. Había derribado cinco aviones enemigos, cuando falleció en combate el 2 de mayo de 1943.

Lavín Lavín, Luis

Luis Lavín ha sido quizás uno de los mas famosos entre los ocho pilotos jóvenes procedentes de los "Niños de la Guerra", que consiguieron su sueño de volar acrecentado cuando se desata la invasión de Rusia por Alemania el 21 de junio de 1941. Su historia completa ha sido publicada hace muy poco tiempo a pesar de que algunos cronistas llevábamos años persiguiendo una entrevista personal con él, puesto que es el único superviviente del grupo.

Nacido en Bilbao en 1925 fue llevado a Rusia en 1937 formando parte de uno de los grupos de "Niños" y vivió los años iniciales en una residencia cercana a Kiev, la "Casa de Jóvenes N° 13, en Ucrania. En 1940 hubo una oportunidad y nueve chicos se apuntaron para hacer los estudios de aviación en Moscú. Solamente nueve pasaron la revisión medica y entre ellos rechazaron a Rubén Díaz Ibarri, el hijo de Pasionaria. Finalmente se hicieron pilotos militares, quizás por las gestiones de uno de ellos, Antonio Uribe, hermano del ministro miembro del PCE y consiguieron pasar a la Academia Superior de Aviación "Chkalov" en la ciudad de Borisoglebsk.

Los hicieron pilotos de I-16 y de ahí comenzó su carrera como pilotos de caza. El grupo estaba formado por Ignacio Aguirregoicoa, Isaías Albistegui, Ramón Cianca, Antonio Lecumberri, José Luis Larrañaga, Eugenio Prieto, Tomas Suárez, Antonio Uribe y Luis Lavín. De ellos solamente fueron aviadores ocho, ya que Isaías no terminó los estudios.

Durante la guerra sirvió en varios regimientos comenzando por el 826 IAP estacionado en Povorino, al norte de Stalingrado. Este regimiento se unió al poco tiempo con el 907 IAP en el cual continuó hasta terminar la guerra mundial cerca de Berlín. Voló durante la guerra en los Lavochkin LA-5, en los LA-5 FN protegiendo Stormovich IL-2 y más tarde en los Lavochkin LA-7 y LA-9 después de la guerra. Participó en los combates en el arco de Kursk, en noviembre de 1943 en Kiev, en la batalla de Kobel junto al río Deniester y avanzando hacia el corazón de Alemania actuó desde Lublin y Lotz.

Al terminar la guerra siguió en las Fuerzas Aéreas soviéticas hasta que en 1948 fue desmovilizado como todos los aviadores españoles. Trabajo en diferentes empleos relacionados con la aviación y llegó a volar los primeros MIG-15 reactores ya que estaba en ese momento en la fábrica de Saratov, junto al Volga, donde se construyeron los primeros cazarreactores rusos. En 1956 volvió a España con su esposa rusa pero a los dos años se volvió a la URSS. En Saratov volvió a trabajar como jefe de control de recambios en una fábrica y pasaron allí 28 años.

Volvieron el 13 de marzo de 1993 y su vuelta fue una equivocación completa, pues los políticos no cumplieron nada de lo que les habían prometido en Moscú: ni trabajo ni pensiones ni residencia. Pese a las promesas de todos los visitantes importantes como Felipe González, Aznar, Gallardón o la ministra Alberdi han seguido llevando una vida modestísima al borde casi de la miseria. Luego de cerrarse para ellos la Residencia "El Reposo" se fue a Valencia donde vive en la actualidad.

Lurueña Torres, Silvio

Piloto civil desde 1925 y militar desde 1926 perteneció a Aviación Militar hasta 1934, trabajando como piloto para el Catastro durante esos años. El 18 de julio de 1936 se presentó en Getafe para ofrecer sus servicios, volando como sargento los

Breguet XIX del Grupo 21 hasta octubre de 1936. Fue uno de los primeros pilotos españoles que volaron los Katiuskas, sino el primero, formando parte de la 1ª escuadrilla del Grupo 12, llamada "Konsomol", en la cual permanecería hasta febrero de 1937. En ese momento pasa a la Escuela de Polimotores en Reus, donde ocupa el puesto que tenía Proskúrov, soltando y entrenando en los Dragón a los pilotos que pasaban a los SB-2. Según sus palabras en Icare N° 118, al llegar a Albacete descubrió los Katiuskas y confesaba "no parecía que un avión tan fino pudiera llevar una tonelada de bombas en su interior".

Comenzó a actuar en San Clemente con la 1ª escuadrilla, en la cual él era el único piloto español en ese momento, aunque no el único extranjero, ya que había dos ametralladores, un húngaro y un italiano, y el propio jefe de la unidad Ernest Schacht era de origen Suizo, aunque naturalizado en la Unión Soviética desde hacia muchos años. Pronto lleo otro español y el problema de las comunicaciones se resolvió rápidamente consiguiendo que el observador y el ametrallador fueran también españoles en la misma tripulación. Silvio volaba habitualmente con el observador Antonio Blanch y el ametrallador Justino García. Destinado en la 1ª Konsomol del grupo 12, fue derribado en servicio de guerra sobre Molina, resultando ileso con su tripulación formada por Antonio Blanch y Justino García.

Desde luego había algunas características muy especiales en aquella unidad: En primer lugar tanto los aviones como su operación eran totalmente secreto. No se podía hacer fotografías, eso era impensable. Las cámaras estaban prohibidas. Además los rusos tenían todos ellos nombres falsos españoles, a excepción de los propios españoles. Operaban en San Clemente pero se utilizaban para entrenamiento y rotaciones, tanto Tomelloso como Argamasilla de Alba, campos satélites del principal. Por esa época se estaban atacando principalmente aeródromos enemigos: oficialmente habían destruido 130 aviones enemigos, pero naturalmente eso era exagerado.

El contacto con otras unidades estaba prohibido. Se tardó cierto tiempo en saber que había otras dos unidades más; la 2ª escuadrilla de Víctor Jalzúnov, Camarada Pablo, que tenía una sola tripulación española y la 3ª escuadrilla de Nesmiéyanov, en la cual volaba ya José Arcega Nájera, otro de los primeros pilotos españoles que volaron y realizaron servicios de guerra con los SB-2.

Al finalizar la guerra Silvio Lurueña que había alcanzado el grado de capitán, se estableció en la Unión Soviética. Actuó como oficial guerrillero durante la II G.M. Herido grave en Shigrí en 1943, mientras actuaba al este de Kursk en el Saliente. Vivió en la URSS después de la guerra.

Otero García, Juan José

En el Cuadro Eventual el 24 de julio. Sargento el 20-2-1938, ametrallador en la 2ª escuadrilla del Grupo 24 de Katiuskas. Derribado con Miñana y Medina el 14-10-1938, se salvó como ellos en paracaídas. Guerrillero en la URSS durante la II G.M. tuvo una gran actuación en la retaguardia alemana. Vivió en Rusia posteriormente.

Pascual Santamaría, José

Nacido en 1919, formo parte del ultimo contingente español de alumnos en Kirovabad, no pudiendo ya regresar a España para participar en la guerra. Durante el verano de 1941 sirvió en la 2ª Escuadrilla de la 1ª Aviabrigada y en otoño tomo parte en la defensa de Moscú con la 1ª Escuadrilla del regimiento 283 IAP volando Mig-3. En 1942 fue destinado al regimiento 788 IAP volando en la zona de Stalingrado a bordo de aviones Yak-1. Falleció en una memorable acción de guerra en aquella batalla en septiembre ú octubre, en cuyo desarrollo se dice que derribó tres BF-109 alemanes, antes de ser derribado el mismo durante su ultimo combate. Con esas tres victorias se le acreditaron 14 derribos incluyendo victorias compartidas. Estaba en posesión de la Orden de Lenin y su nombre figura en el monumento de la colina Marmayed Gurkan de Stalingrado.

Sepúlveda García, Anselmo

Teniente el 6-4-1938, piloto de SB-2 Katiuskas, segundo jefe de escuadrilla y de formaciones en algunas operaciones, derribado por Messerschmitt el 7-2-1938 con Diez y Nebreda, resultando ileso. Pasó a Rusia con el grupo que marchó a hacer el curso en la Escuela Superior de Lipesk a finales de 1938. Actuó como piloto de IL-2 Stormovik en regimientos de asalto, y se le reconocieron varios derribos hasta caer el mismo. Murió en Stalingrado derribado en la II G.M.

Zarauza Claver, Manuel

Uno de los más brillantes pilotos de las Fuerzas Aéreas de la República, se había hecho piloto en los primeros meses de la contienda, voló con los rusos en I-16 varios meses y algo mas tarde llegó a mandar la 4ª Escuadrilla en diciembre de 1937. En junio de 1938 se le nombra jefe del Grupo 21 de Caza al mando de todos los Moscas I-16 republicanos.

Al término de la guerra consiguió llegar a la Unión Soviética actuando primero como guerrillero y luego como piloto de caza al mando de una escuadrilla en el Cáucaso con el regimiento 961 IAP. Murió en accidente volando con un piloto de su unidad al que estaba entrenando para el combate, el sargento Sasha Ryapishév y esta enterrado en un hermoso mausoleo en Bakú. Su número total de victorias en la guerra española se aproximaba a las 30, algunas de ellas compartidas.



Uno de los LA-5 volados por el Teniente Luis Lavín.

El teniente José María "Popeye" Pascual Santamaría, que había derribado 9 aviones hasta el día de su fallecimiento, parece ser que en la misión en la que fue derribado se anotó tres victorias combatiendo sobre Stalingrado, el 23 de agosto de 1942, situándose en quinto lugar en la particular lista de Pilotos de Caza españoles, "Ases" de la aviación de la URSS. Por desgracia no hay constancia de las unidades en las que sirvió, pero se sabe que estuvo con el teniente Domingo Bonilla en el 788 GulAP (Regimiento de la Guardia), 102 DC (División de Caza). Pascual Santamaría era de la Segunda Promoción de Kirovabad. Ascendió de Teniente a Teniente Mayor. En la Plaza que esta en el centro de la ciudad de Stalingrado, la Mamayev Kurgan, hay un monumento con una lista de nombres en grandes letras de oro donde solamente hay dos

Unidades soviéticas que contaron con aviadores españoles

Las unidades a las que han pertenecido los pilotos españoles son varias para cada uno de ellos y solo consta alguna. Cuando el sujeto falleció en combate, la lista solamente cita la última unidad a la que pertenecía en el momento de su muerte.

Unidades de las VVS ó PVO que contaron con aviadores españoles:

- 36 DC, División "Iván Bakéiev"**: La lista cita el 181 Regimiento IAP de Fusileros, 10 Cuerpo de Aviación de Caza de Stalingrado, Eugenio Prieto Arana, Subteniente Piloto.
- 17 Regimiento de Reserva**: Carlos Aguirre; Carlos García Ayuso; José Crespillo Quesada, Teniente Piloto, 152 Regimiento de Fusileros de Aviación de Caza de la Guardia (GUIASP) Fallecido 26-8-1944 cerca de Yansits; Francisco García Gómez, Subteniente Piloto, fallecido en combate 19-3-1944 en Malaya Belgora, Kamenetsk-Podolskii; Francisco Gaspar Torres, 887 Regimiento Reserva IAP, 208 IAD División; Jacinto Gutiérrez, 939 Regimiento IAP; Basilio Mesa; Ceferino Muñoz, 939 Regimiento IAP; Antonio Peinado Peñalver, Subteniente Piloto, 153 Regimiento de Tiradores IASP, 12 División IAD, muerto en combate el 24-10-1944; José Ruiz Giménez, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD; Leoncio Velasco, 208 Regimiento de Asalto
- 3 IAP**: Eugenio Prieto Arana, ya citado 181 Regimiento IAP, 10 Cuerpo de A.C.; Antonio Uribe Galdeano, 181 Regimiento IAP, 10 Cuerpo IAK, Subteniente Piloto, Fallecido en combate el 15-12-1943 en la región de Trostenka.
- 108 IAP-PVO**: Juan Lario Sánchez, 108 Regimiento IAP, 1ª Brigada Aérea de G.F. 125 División IAD. En el Cáucaso, Grozni, volando Yak-1.
- 127th IAP- VVS**: Juan Lario Sánchez. En 1942 hasta 1943, Stalingrado.
- 348 IAP**: Juan Lario Sánchez. Desde mayo de 1943 hasta el final de la II G.M. volando muchos tipos de aviones soviéticos, ingleses y americanos. Regresó a la URSS en Krasnodar, luego a Polonia y Odessa.
- 423 IAP**: Juan Eguiguren Madariaga
- 439 IAP (después 182 GulAP)**: Antonio Arias Arias, Capitán Piloto, 1ª Brigada de G.F. 2ª Escuadrilla, 740 Regimiento IAP, / 130 División IAD, 964 Regimiento IAP/ 147 División IAD, 439 Regimiento IAP, / 147 División IAD; Fernando Buenaño Aguilera, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD; José Cirujeda Esteve, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD, 938 Regimiento IAP; Julián Díaz Izquierdo, 964 Regimiento IAP, 130 División IAD / 439 Regimiento IAP, 147 División IAD; Andrés Fierro Menú, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD, Jefe 2ª Escuadrilla con cinco es-

pañoles, un georgiano, un azerbaijano, un ruso y dos ucranianos; Francisco García Gómez; Manuel Gisbert Talents; José Ruiz Giménez; Amadeo Trillo Díaz.

- 481 IAP**: José María Bravo Fernández; Joaquín Díaz Santos; José Carbonell.
- 485 IAP**: José María Bravo Fernández.
- 573 IAP**: Antonio García Cano; Francisco Benito.
- 591 IAP**: José Luis Larrañaga; Santos Sevilla Medina; Pedro Muñoz Bermejo.
- 740 IAP**: Antonio Arias Arias; Ladislao Duarte Espés, Capitán Piloto inicial.
- 785 IAP**: Manuel Orozco Rovira.
- 788 IAP (después 84 GulAP-PVO)**: Domingo Bonilla Domingo; José María Pascual Santamaría.
- 826 IAP**: Luis Lavín Lavín; Antonio Lecumberri.
- 887 IAP**: Francisco Benito, a reentrenamiento con la 310 División en Penzá; Joaquín Carrillo; José Crespillo Quesada, 152 Regimiento de Fusileros de la Guardia GulASP, Teniente Piloto; Francisco Gallardo; Francisco Gaspar Torres; Antonio Peinado Peñalver, 153 Regimiento IASP, 12 División de la Guardia GulAD, Subteniente Piloto Fallecido en combate 24-10-1944.
- 938 IAP**: José Cirujeda Esteve. Defensa de Tiflis Febrero de 1943, Aeródromo Gardabony. Protección de objetivos y defensa de la ciudad, al lado del río Cura; Manuel Gisbert Talents. Igual que Cirujeda. Luego 147 IAD en Jaroslav.
- 939 IAP, formaba parte del 17 Regimiento de Reserva**: Jacinto Gutiérrez; Ceferino Muñoz; Leoncio Velasco.
- 960 IAP**: Antonio Blanco Rato, enlace de "El Campesino" (No era piloto ni aviador); Fernando Blanco de la Carrera, Capitán Piloto, 1ª Brigada Guarda Fronteras, 960 Regimiento IAP, 2ª escuadrilla de la 125 División IAD; Francisco Meroño Pellicer, Teniente Mayor, 1ª Brigada, 960 Regimiento, 1ª Escuadrilla; Vicente Beltrán, Teniente Piloto en el mismo Regimiento 3ª escuadrilla.
- 961 IAP**: Manuel Zarauza Clavero, luego José María Bravo Fernández-Hermosa.
- 962 IAP**: José Carbonell; José Pallarés Ferrerós.
- 964 IAP**: Benito Ignacio Aguirregoicoa; Antonio Arias Arias; Julián Díaz Izquierdo; Manuel Gisbert Talents; José Gómez.
- 34 RAR**: Marciano Díez Marcos, 208 Regimiento de Asalto SHAP
- 208 RA**: Marciano Díez Marcos; Celestino Martínez Fierros. De Ballota, Asturias, Teniente Jefe Piloto, 989 SHAP en el 10 Cuerpo de Aviación de Asalto, desaparecido en combate 9-3-1945; Leoncio Velasco, misma unidad que el anterior.

nombres españoles: el de José Pascual Santamaría y el de Rubén Ruiz Ibaruri, hijo de Dolores Ibaruri "Pasionaria". Anselmo Sepúlveda que también fue derribado en Stalingrado no aparece en esa placa. J.M. Pascual Santamaría recibió por su último combate la Orden de Lenin.

El capitán Antonio García Cano, que derribó al menos cinco aviones, entre ellos un Ju 88 con su punto Feodorov el 26 de noviembre de 1941 y un He 111, el 12 de octubre de 1942, voló en Kittyhawks y Tomahawks con el 573 IAP, 101 División. Otras fuentes establecen que estaba en el 563 IAP. Francisco Benito también estaba con él. Algunas fuentes indican que estuvieron en el 573 IAP juntos mientras que otras señalan que después sirvieron con el 887 IAP. Antonio García Cano siempre insistía en que tuvo que enviar a Francisco Benito a reentrenamiento, lo que parece implicar algún problema de disciplina o de capacidad técnica de vuelo. De cualquier forma también señalaba que después de su reentrenamiento, voló en misiones de bombardeo nocturno con aviones ligeros PO-2, que eran los mismos U-2 biplanos reconvertidos, una técnica que los rusos habían refinado en España con los Rasantes R-5.

Ladislao Duarte, que había sido jefe de una Escuadrilla de Chatos en la Guerra Civil, fue comandante de un regimiento de caza, según algunas fuentes, y se dice que derribó algunos aviones pero Antonio Arias dice en sus memorias que era observador con el 740 IAP y después con la 144 División. Esto se debe sin duda a la peculiar estructura de los regimientos rusos de aquella época, donde el Jefe de Observadores y Navegación era el Segundo Jefe del regimiento y piloto también.

El teniente Luis Lavín Lavín y Antonio Lecumberri sirvieron en el 826 IAP al mismo tiempo. Luis Lavín pasó después a la 36 DC y acabó la guerra con el 907 IAP de Operaciones Especiales. Eugenio Prieto Arana, Tomás Suárez, Ramón Cianca Bengoechea, José Antonio Uribe Galdeano, José Luis Larrañaga Muniategui, Isaías Albistegui e Ignacio Aguirregoicoa estuvieron también con Lavín en la misma escuela de vuelo. Este grupo estaba formado inicialmente por ocho muchachos de los llamados "Niños Españoles en Rusia" porque llegaron como chicos muy jóvenes refugiados, de origen vasco casi todos. En el mismo grupo estuvo Rubén Ruiz Ibaruri pero no pasó el examen médico para ser piloto y pasó a tierra, falleciendo al frente de una sección de tanques, en torno a Stalingrado.

Fueron a la Escuela de Vuelo de Borisglébsk en la Región de Tambot en el año 1942 finalizando su entrenamiento en el año 1943. Eugenio Prieto Arana sirvió en el 3º IAP, 36 DC ó División "Iván Bakéiev", y Antonio Uribe estaba con él. Uribe murió en combate, derribado por la antiaérea en Kursk. Tenía al menos dos victorias. Es la misma persona que aparece con su nombre incompleto en algunos relatos, como Antonio Uribe. Larrañaga, que sirvió en el 591 IAP y tenía al menos cinco victorias, fue derribado el 2 de mayo de 1943. Ignacio Aguirregoicoa volaba como punto en un combate aéreo en 1944, cuando fue alcanzado y habiendo aterrizado tras las líneas enemigas disparó a los depósitos de combustible de su avión haciéndolo explotar y falleciendo en la deflagración⁵. Servía en el 964 IAP, 130 DC. Eugenio Prieto tenía cuatro victorias pero fue derribado a su vez en dos ocasiones. En la segunda, en 1943, fue hecho prisionero y según algunas fuentes fue expulsado del ejército por ese motivo en 1945 tras ser liberado. Ya se sabe que una directiva puesta en práctica por orden de Stalin,

⁵Otras fuentes sitúan este hecho a finales de 1942 en el frente de Stalingrado.



Luis Lavín con uniforme de paseo, uno de los pilotos más jóvenes entre los españoles que combatieron en Rusia.



Dos pilotos de los "Niños de la Guerra", Antonio Uribe y Eugenio Prieto. El primero derribado y fallecido en combate y el segundo con cuatro victorias personales, él mismo fue alcanzado y derribado dos veces.

consideraba a todos los combatientes hechos prisioneros y supervivientes como traidores por su supuesta “contaminación” en las cárceles enemigas. Lo cierto es que fue licenciado como capitán en 1948 y regresó a España con posterioridad.

Con respecto a este grupo de ocho aviadores, que serían los mas jóvenes de todos los pilotos españoles en Rusia hay que especificar lo siguiente respecto a algunos de ellos:

—Ignacio Aguirregoicoa es el mismo Benito Ignacio Aguirre Goicoa que voló en el 964 IAP de la 130 División, fallecido en combate. La lista de españoles fallecidos lo da como perteneciente últimamente al 159 Regimiento IAP con el empleo de subteniente y el cargo de Jefe Piloto Mayor, dentro de la 275 División IAPD, desaparecido el 9-3-1944.

—Eugenio Prieto Arana del mismo grupo de ocho se confunde con Ezequiel Picondo o Pikondo, que no existe, es un nombre supuesto o novelado.

—José Antonio Uribe Galdeano, de la citada Escuela y luego del 3º Regimiento de Caza de la 36 División, caído en Ucrania, era hermano del Ministro del PCE Vicente Uribe.

—Un combatiente de nombre Isaías Albistegui, aparece según datos proporcionados recientemente por Luis Lavín, y estuvo en la escuela inicial de vuelo en Moscú, pero no llegó a completar los estudios y ya no fue tampoco a Borisoglébsk. Sin embargo hacia el final de la II G.M. aparece como piloto de planeadores de transporte que aterrizaban detrás de las líneas alemanas.

El teniente mayor Francisco Meroño Pellicer, el teniente Vicente Beltrán y el capitán Fernando Blanco de la Carrera volaron con el 960 IAP, 125 División que se estaba formando en Riedoma, a 20 kilómetros de Tula y a 30 kilómetros del frente, en aquel momento. Meroño estuvo en la 1ª escuadrilla y Beltrán en la 3ª. Inicialmente tuvieron dos I-16 volando desde el aeródromo de Boríkovo y allí probaron un MIG-1 el 20 de septiembre de 1942. El 23 de febrero de 1943 les entregaron nuevos aviones Lavochkin LA-5, entre ellos el número 88 a Meroño y fueron trasladados a Kursk. Meroño fue derribado y herido en Kursk, pasando al hospital en Moscú y siendo destinado posteriormente a una escuela a volar U-2 como instructor. Allí se encontró con pilotos de Yak-7 del 8º Cuerpo de Ejército que eran José Cirujeda, Pedro Muñoz Bermejo, José Gisbert, José Ruiz, Amadeo Trillo, Fernando Buenaño. En el hospital había tenido contacto con José Sánchez Montes, que también paso de los U-2 a Yak-7 en el frente de Voronez y había derribado cuatro aviones enemigos.

Fernando Blanco de la Carrera era Licenciado en Química y luego de actuar como observador en Katiuskas en la guerra de España consiguió hacerse piloto junto con la 4ª Promoción en Kirovabad⁶. Desde 1939 a 1941 trabajó en la Academia de Agricultura “Timiriázev”. Fue el aviador que terminó la II G.M. con mas elevada graduación, pues era mayor y 2º Jefe de Regimiento al término de la contienda en Bratislava con los tenientes José Robineda, Vicente Beltrán y Jacinto Gallegos.

Antonio Arias Arias era comandante de la 2ª escuadrilla en el 964 IAP, 130 DA y Manuel Gisbert Talens, José Gómez y Julián Díaz Izquierdo sirvieron con él en dicho escuadrón. Volaban en Hurricanes en el frente de Leningrado y después en Tomahawks. Arias sirvió también con el 740 IAP y después como Jefe Observador en el 439 IAP. Gisbert, que también serviría con el 938 IAP, se uniría a Arias y Julián Díaz en el 439 IAP de la 147 DC. En sus memorias dice que lo llamaron con el teniente Vieslovski al Cuartel General de la 130 División por orden del General Károl. Los mandaron a Moscú para formar parte de alguna unidad especial, pero rechazaron a Arias, porque alegaron que si caía derribado los alemanes podían presentarlo como extranjero en el seno de las VVS. Lo mismo le ocurrió a Bravo.

Santos Sevilla Medina, Pedro Muñoz Bermejo y José Luis Larrañaga (el mismo piloto ya mencionado) estuvieron en el 591 IAP. Larrañaga fue derribado en el Kubán probablemente con cinco victorias. Otros pilotos en la zona de Gorki fueron Joaquín Carrillo, Juan Eguiguren Madariaga y Blas Paredes. Eguiguren voló en el 423 IAP y fue desmovilizado como capitán en 1948.

Agustín Morales Escamilla murió en accidente en Isótomo el 28 de agosto de 1943. Isidoro Nájera Montero fue derribado en el Cáucaso en octubre de 1942 sirviendo en la 1ª Aero Brigada. En Gorki volando con Lavochkin LA-5 estuvieron Joaquín Carrillo, Juan Eguiguren y Blas Paredes.

Andrés Fierro Menu, José Cirujeda Esteve, José Ruiz, Amadeo Trillo, Manuel Gisbert Talens, Julián Díaz y Francisco Gómez se alistaron en 1943. Fierro y Trillo sirvieron en el 439 IAP. El primero derribó al menos un Ju 88 en un ataque “taran” el 25 de agosto de 1944 y él insiste en sus memorias, así tituladas “Taran “, en que también derribó otro bombardero alemán por el mismo procedimiento. En 1944 era capitán en el regimiento 439 IAP.

Román Llorente Castro, Manuel Orozco, Marciano Díez Marcos, Alfonso García Martínez “Gerásimov”, Anselmo Sepúlveda, Leoncio Velasco, el teniente Celestino Martínez Fierros, Francisco Gaspar Torres, José Crespillo y otros como Julio Muñoz,



Luis Lavín en la actualidad mostrando algunas de sus condecoraciones y recuerdos.

⁶Los observadores de la promoción de “universitarios” fueron ascendidos directamente a tenientes en la Guerra de España.

Joaquín Carrillo y Antonio Peinado Peñalver, se habían alistado en 1942. Orozco sirvió en el 785 IAP, 36 DA, y después en la 106 DA. José Crespillo, Antonio Peinado Peñalver y Francisco Gaspar Torres volaron con el 17 Regimiento de Reserva, el 887 IAP, de la 208 DA.

A la Escuela de Penzá fueron destinados a volar U-2 José Crespillo, Carlos García Ayuso y Francisco Benito. De entre ellos Francisco Gallardo voló también en el 887 IAP de la 208 División Aérea del 2º Cuerpo de Ejército, y algo más tarde paso a volar en aviones de caza. Había sido corneta en Los Alcázares. José Crespillo fue derribado en caza y murió en combate en Kiev, Ucrania, en 1943.

Carlos García Ayuso, Francisco García, Basilio Mesa y José Rodríguez volaron en el 17 Regimiento de Reserva.

Pilotos de bombardeo

El capitán Sepúlveda volaba en los Pe-2 y fue derribado en Stalingrado en octubre de 1942. Leoncio Velasco, el capitán Marciano Díez Marcos, Alfonso García "Gerásimov" y Celestino Martínez Fierros volaban en los IL-2 Stormovick. Velasco, Gerásimov y Sepúlveda lo hicieron juntos en el 208 ShAP (Regimiento de Asalto).

Celestino Martínez murió al ser derribado su IL-2 en el lago Balatón, Hungría, en 1945. Era natural de Ballota en la zona occidental costera de Asturias y perteneció a la 4ª Promoción de Kirovabad, donde se casó con Clarita Rosén, la interprete más famosa y la chica más hermosa de la Escuela. Celestino participó en numerosos combates con U-2 y a primeros de 1944 paso a los IL-2 Stormovich. Había derribado dos aviones enemigos y falleció en el citado combate en Hungría. Díez Marcos primero sirvió como instructor pero después pasó al 24 ShAP, de IL-2, siendo desmovilizado como capitán en 1948. Fernando Blanco de la Carrera voló en la 125 DA y fue subcomandante de un regimiento mandado por el coronel Akulin.

Los tenientes Francisco Gaspar Torres, Carlos García Ayuso y Francisco Benito volaron en los Polikarpov U-2 al mismo tiempo, igual que José Sánchez Montes, aunque en el caso de este último eran ambulancias U-2. Más tarde Sánchez Montes voló en Yak-7 y derribó al menos cuatro aviones, entre ellos un Ju 87 el 13 de julio de 1943 en el frente de Voronez, en Projorovska.

Pilotos de transporte

El capitán Román Llorente Castro antes mencionado voló en aviones civiles de transporte. Peinado fue derribado en Polonia en 1944. Parece que fue muerto durante un bombardeo. Su último destino según la Lista era el 153 Regimiento IASP, 12 División GULAD, División de la Guardia como Subteniente Piloto.

Quizá el caso más inusual entre los pilotos españoles fue el de Isaías Albístegui, quien voló en planeadores de transporte tras las líneas enemigas para abastecer a las fuerzas guerrilleras. Ese extraño empleo debe ser la causa de que no haya forma de ubicarlo en ninguna lista ni grupo conocido.

Otro personal

Ramón Moretones Senén volaba como observador en bombarderos de largo alcance en 1943, después de haber participado en los vuelos con aviones alemanes en los Urales. Según García Cano, volaba como navegante-observador en la 1ª Brigada de Guarda Fronteras, en un regimiento de bombardeo dotado con aviones B-25. Exactamente lo mismo es aplicable a Damián Macayá Tarré, que también volaba como navegante en bombarderos de largo alcance, fue derribado sobre Königsberg y entregado al gobierno español. Al parecer fue fusilado en Barcelona. Ambos procedían de la 4ª Promoción de Kirovabad.

Otros nombres figurados y que no fue posible asociar con una unidad de aviación determinada eran: Andrés Acero, José Luis Barco, Jacinto Gallegos, Jacinto García Baños, José Gisber, Julián Izquierdo, Pedro Muñoz Bermejo, José Robineda, Miguel Roy, Ramón Santos, Tomás Suárez y Adolfo Torres. (Muchos de estos nombres son figurados, aparecidos en la novela "*El sol sale a media noche*" editada en Moscú en castellano). De los primeros sus nombres reales son Andrés Fierro, José María Bravo y José Díaz Santos. También aviadores eran Pedro Muñoz Bermejo, piloto de SB-2 en la Guerra Civil, José ó Manuel Rovineda piloto de bombardeo nocturno con aviones escuela PO-2 y Tomas Suárez, fallecido en Rusia en fecha desconocida.

Combatientes en tierra

Si es difícil mencionar todos los nombres del personal de tripulaciones, el cuadro es aún más restringido en lo tocante al personal de tierra. De los que se alistaron en la VVS en 1941, sólo se conocen los nombres de Ignacio Aguinaga, mecánico de vuelo y el teniente mecánico Jesús Rivas Concejo. Unos cuantos aviadores con experiencia, como el propio Jesús Rivas y el piloto Juan Roldán Ramón, lucharon con las fuerzas guerrilleras tras las líneas alemanas, sin volver a volar en un avión a partir de 1941. Roldán murió en Novorosiisk en enero de 1943. La misma suerte corrieron Antonio Blanco, Antonio Blanch, Alfredo Fernández Villalón e Hipólito Nogués. Fernández Villalón fue capturado y fusilado en Jitomir en febrero de 1942. También falleció tras las



líneas alemanas actuando valientemente como guerrillero Juan José García Otero, observador de Katiuskas en la Guerra de España.

Los aviones que volaron

Quizá los tipos de aviones más sorprendentes en los que volaron los pilotos españoles de la VVS fueron el Messerschmitt Me 108, Bf 109, Bf 110, Dornier Do 215 y Junkers Ju 88, algunos de ellos comprados a los alemanes antes de la guerra. Ocurrió en el verano de 1941 en el aeródromo de Aramil en Sverdlovsk, en los Urales. De hecho eran los primeros aviones en los que volaron al comenzar la guerra, con la finalidad de realizar misiones tras las líneas enemigas, pero el plan no pudo llevarse a la práctica a causa del impetuoso avance alemán hacia Moscú, no sin antes haber sufrido la baja del Ju 88 al despegar en un vuelo de entrenamiento, en el que resultó gravemente herido el mecánico Ignacio José Aguinaga, siendo los otros tripulantes Manuel León Díaz y el coronel Opadchi. Antonio Arias voló en el Bf-110. En ese momento se abortó la idea. Sin embargo, fue resucitada en 1942 tras la captura de 15 aviones intactos de la Luftwaffe en Osinovka, incluidos Me 109G y Go 145A, con los que realizaron varios vuelos de reconocimiento sobre las posiciones alemanas.

Los pilotos de caza volaron en todos los tipos en servicio con la VVS desde el I-153 y sus viejos conocidos de España, los I-16, hasta lo último en Airacobras, Kingcobras, Kittyhawks y Spitfires.

Desmovilización

Algunos nombres no están atestiguados de forma completa, sólo con uno de los apellidos, y por esa razón es posible que en algunos casos se trate de la misma per-



El Monumento a los caídos españoles en Smolensk.

sona a la que algunos compañeros conocían por un apellido otros por otro. Se dan los nombres completos donde ha sido posible encontrarlos. Se dice que la mayoría de los pilotos de caza españoles por convicción política eran reacios a considerar los éxitos individuales y hablar del número de aviones que derribaron en combate, así que muchas de sus victorias no están registradas a título personal. Aunque de ser cierto parece que no es esta una tradición coherente, pues las victorias en España se anotaban siempre.

Un total de 800 españoles lucharon en las filas del ejército ruso y 185 murieron en acto de servicio. La mayoría de los pilotos españoles fueron desmovilizados en 1948. Algunos regresaron y se establecieron en España desde 1957: Bravo, Lecumberrí, Prieto Arana, Albístegui, Arias y Lario, por mencionar algunos. Tras la muerte de Franco, la llegada de la democracia y las convulsiones de la moribunda URSS, algunos más regresaron en los años 80 y 90.

BIBLIOGRAFÍA:

—“Arde el Cielo” (Memorias de un Piloto de Caza Participante en la Guerra de España 1936–1939 y en la Gran Guerra Patria de la U.R.S.S 1941–1945). Antonio Arias Arias. Ediciones Adela Delgado Romero, Silla, Alicante, 1995.

—Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria. Francisco Meroño. Ediciones Progreso, Moscú, 1986.

—Españoles en la Segunda Guerra Mundial (El Frente del Este). Capítulo Seis —“Españoles en el Ejército Soviético”, contribución de Carlos Flores Pazos. Vandalía, Madrid, 1999.

—Stalin’s Falcons. Tomás Polák & Christopher Shores. Grub Street, Londres, 1999.

—Juan Lario Sánchez. Un piloto de caza y dos guerras: la española y la mundial. Vicente Talón. DEFENSA n° 233, 1997.

—Memoria de la Guerra de Euzkadi. Vol 4. Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial. Vicente Talón. DEFENSA Extra n° 27.

—Los ases republicanos. Leopoldo Morquillas y una tumba en el Cáucaso. Rafael de Madariaga. AEROPLANO n° 13.

—Figuras de la aviación española: José María Bravo. Rafael de Madariaga. AEROPLANO n° 14.

—Cuadernos de Aviación Histórica, Dossier 3, Carlos Lázaro Ávila, Diario de un piloto de caza en Kirovabad.

ROBERT CASTELLO

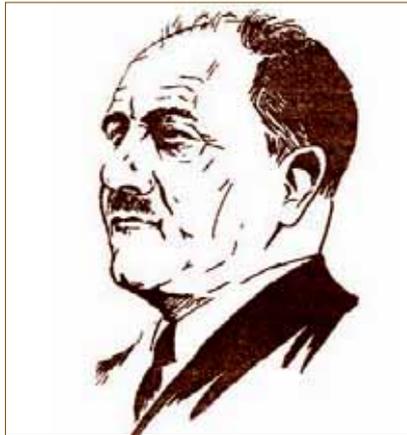
en su centenario

JULIAN OLLER

Robert Castello, padre del entrenador Fouga CM-170 "Magister", del caza Dewoitine D.520 y de buena parte de los mejores veleros franceses había nacido en un pequeño pueblo de la montaña alicantina.

Robert Castelló nació en Agres (Alicante), un pequeño pueblo de la Sierra Mariola, el 7 de junio de 1906. Fue el mayor de dos hermanos. Sus padres, Vicente Ramón e Isabel, como muchas otras familias de la montaña alicantina en aquella época, buscarán en la emigración la salida a una situación de pobreza determinada por las escasas posibilidades de la agricultura de montaña, primero a Barcelona, donde el padre trabajará en la industria textil. La inesperada muerte de su esposa en 1912 llevará al padre de Robert Castello, preocupado con la crianza de sus hijos, a contraer segundas nupcias con Mercedes, hermana de su primera esposa, pero esta morirá también, en 1915, y Vicente Ramón Castelló tomará la decisión de emigrar a Francia, en 1917, pensando en las posibilidades de trabajo que al padre de familia le ofrece una industria de guerra –son los años centrales de la I Guerra Mundial– que necesita desesperadamente mano de obra ya que la inmensa mayoría de los hombres franceses en edad productiva se encuentra combatiendo en las trincheras.

La familia Castelló –el padre tiene ya una nueva pareja– se instalarán en Toulouse, en una modestísima vivienda de la rue de l'Hirondelle, en el centro histórico y cercana a la Basílica de Saint Sernin. Allí, la primera preocupación de Vicente Ramón será asegurar la educación de sus hijos. Robert, que tenía entonces once años, será matriculado en la École du Nord, próxima al domicilio familiar. Pronto aprende el francés –algo fácil para un valenciano– parlante que, además, ha aprendido a hablar en catalán durante sus años en Barcelona– y se integra rápidamente en la vida escolar. Se muestra como un alumno aventajado, con un nivel muy superior a la media que destaca especialmente en



matemáticas y en dibujo, y no tiene dificultad para obtener en 1919, a los trece años de edad, su Certificado de Estudios. Curiosamente, los cuadernos escolares de Robert Castello –la francización fonética de su nombre hará innecesaria la presencia de la tilde sobre la o final– están plagados, cual si se tratase de una extraña premonición, de pequeños dibujos de aviones. Algo normal en un tiempo en el que los relatos de las hazañas de los "Ases" de la Primera Guerra Mundial aparecen a diario en los periódicos y las revistas.

El final de la guerra supone para la industria una grave crisis. La cancelación





Vista de Agres (Alicante), villa natal de Robert Castelló.

de pedidos de material de guerra, ahora innecesarios, y la reincorporación al mundo del trabajo de los soldados que van siendo desmovilizados provocará una importante crisis social. La economía familiar de los Castello va a exigir que todos sus miembros capaces aporten su esfuerzo a la misma y, como consecuencia, Robert comenzará a trabajar, a los 14 años de edad y como niño de los recados, en la sección de laminados de una empresa metalúrgica, las "Ferronneries du Midi". Allí, la personalidad y las dotes naturales del joven inmigrante se harán notar enseguida hasta el extremo de que el Director, R. Langlois, ingeniero procedente de la prestigiosa "École des Arts et Métiers", que se da cuenta de la extraordinaria capacidad intelectual del pequeño Robert, lo toma bajo su protección y, cuando termina la jornada laboral, le da clases de dibujo técnico, de matemáticas y de cultura general. Además, le hará matricularse en cursos nocturnos que le permiten obtener, en 1922, el título de delineante.

En Septiembre de 1922, viendo los progresos de su protegido y dándose cuenta del interés que mostraba por la aeronáutica, Langlois se lo presenta a su amigo Huguet que era Ingeniero de la recién creada empresa "Constructions Aéronautiques Émile Dewoitine" (C.A.E.D.). Con la recomendación de Langlois Robert Castello será contratado de inmediato, comenzando a trabajar como delineante en la Oficina Técnica de Dewoitine.



Robert Castello fotografiado en 1922, cuando comenzó a trabajar en la Dewoitine (Foto cedida gentilmente por la familia Tecles, de Agres).

Muy pronto, el propio Émile Dewoitine valorará la capacidad del joven Robert y lo tomará como ayudante personal para dibujar los planos de los planeadores P.3 y P.4 con los que está investigando, así como los del avión ligero D.7

A partir de aquel momento y hasta 1944, su actividad profesional estará es-

trechamente vinculada a los aviones de Dewoitine. Primero como simple delineante y después como delineante proyectista, llegará a ser Jefe de Sección y, finalmente, cuando la firma "Constructions Aériennes Dewoitine (C.A.D.), que había sucedido a la C.A.E.D. en 1925 y que será, a su vez, sucedida por la S.A.F. (Société Aéronautique Française) en 1928, sea absorbida en 1936 por la S.N.C.A.M. (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Midi) dentro del programa de nacionalizaciones del Ministro del Aire francés Pierre Cot, pasará a la Oficina de Proyectos Privada que Émile Dewoitine crea en Toulouse y que se integrará en la S.N.C.A.M. cuando Dewoitine sea nombrado Administrador Delegado de dicha empresa nacionalizada.

Castello interviene muy directamente en casi todos los proyectos desarrollados por Dewoitine entre 1922 y 1944, y muy especialmente en los de la serie de hidroaviones de carreras, diseñados pensando en la Copa Schneider de 1931, HD-41 y HD.410 y en el avión de récord D-33 "Trait d'Union" con el que, del 7 al 10 de Junio de 1931, la tripulación formada por Doret, Le Brix y Mesmin batirán el récord mundial de distancia en circuito cerrado al volar 10.520 kilómetros en 70 horas.

Los trimotores de transporte Dewoitine D-332, D-333 y D-338, construidos en serie los dos últimos para Air France, serán también en buena parte obra del genio creador de Castello, pero en cualquier caso, su obra principal de su etapa en la Dewoitine es el avión de caza ligero Dewoitine D-520, cuyo prototipo, propulsado por un motor Hispano-Suiza 12 Y-29 realizará su primer vuelo el 2 de Octubre de 1938 y que, junto con el Messerschmitt Bf-109E alemán y el Supermarine Spitfire británico constituirá la tría de los mejores aviones de caza de los primeros años de la II Guerra Mundial.

Junto con su compañero, Jacques Henrat, Robert Castelló será el responsable de la mayor parte de proyectos derivados del D.520, entre los que cabe destacar el D.521 (un D.520 con motor Rolls-Royce Merlin), el D.522 (un D.520 con motor equipado con turbocompresor para poder operar a grandes alturas), el D.523 (con motor Hispano-Suiza 12 Y-51 de 1.000 cv), el D.524 (con motor Hispano-Suiza 12 Z de 1.200 caballos y al que el Armisticio de Junio de 1940 impidió llegar a volar), el D.525 (un D.523 con turbocompresor Hispano-Suiza, que no llegó a construirse a causa del Armisticio) y el H.D.780 (una versión hidro del D.520 que estaba a punto de realizar su primer vuelo cuando el Armisticio obligó a suspender el programa).

ACTA DE NACIMIENTO

Número 25

Roberto Castel
ll. Gaudia

En la villa de Agrés provincia de Alicante, a las once de la mañana del día vecho de Junio de mil novecientos vejo, ante D. Marcos Galatogud Gato Juez municipal y D. Joaquín Pascual Gordo Secretario compareció D. José Rafael Oliva Pascual natural de esta villa provincia de Alicante de 40 años de edad, de estado casado profesión jornalero vecino de la misma según cédula personal corriente que exhibió, señalada con el número 30 de orden con objeto de que se inscriba en el Registro civil, un niño y al efecto como encargado del los mismos deberes de los padres

Que dicho niño nació en esta misma villa calle de Plaza Mayor el día de ayer de septiembre de las doce horas de la mañana

Que el ciudad niño (1)

Que es hijo legítimo de D. Vicente Castelló natural de esta villa provincia de Alicante de 27 años de edad, de profesión jornalero y de doña Isabel Gaudia natural de la misma provincia de Alicante de 18 años de edad, dedicada a las ocupaciones propias de su sexo, y domiciliada en el de su marido

Que es nieta por línea paterna de D. Horacio Castelló

Acta de Nacimiento de Robert Castelló, en el Registro Civil de Agrés (Alicante).



Robert Castello fotografiado en 1925, ante su tablero de dibujo.

Paralelamente al desarrollo del D.520, Emile Dewoitine inició en el verano de 1938 el estudio de un monoplaza destinado a tomar parte en las carreras de velocidad del "Thompson Trophy" que se habían de celebrar en 1939 en Cleveland (Estados Unidos). Tras establecer las grandes líneas del anteproyecto, Dewoitine encargó a Castello la elaboración del proyecto y la dirección de la construcción del prototipo. Esta iniciativa privada dará lugar a una nueva familia de aviones, encabezada por el D.550, que realizó su primer vuelo el 22 de junio de 1939 logrando, en los ensayos, una velocidad de 703 km/h.

Como un derivado lógico del D.550 surgiría, también fruto del trabajo de Robert Castello, el D.551, un avión de caza que se terminó ya después del Armisticio, bajo la égida del Gobierno de Vichy y que no llegó a volar debido a las limitaciones establecidas sobre la aviación francesa por la Comisión Italoalemana de control. El D.551 hubiera sido, por sus características y prestaciones, comparable al P-51 Mustang norteamericano, considerado por todos los estudiosos como el mejor caza de toda la II Guerra Mundial.

En 1941, y a demanda de la firma española Hispano-Suiza, Émile Dewoitine encargó al equipo de Robert Castello el proyecto del caza D.600, conocido en España como HS-50. Se trataba de un avión de caza derivado del D.551 y que, propulsado por un Hispano-Suiza 12 Z-89 de 1.300 cv habría alcanzado, armado con tres cañones de 20 mm y dos



HD-410 Castello. Robert Castello a bordo del hidroavión de competición Dewoitine HD-410, fotografiado en 1930 durante unos ensayos de flotabilidad.

ametralladoras de 7.92 mm, una velocidad de 650 km/h. Lamentablemente el avión, del que ya se había preparado en Sevilla el utillaje para la construcción del prototipo y una maqueta a escala natural para estudiar la ubicación de los equipos, no se llegó a construir, al imponer el Ministerio del Aire a la Hispano la construcción bajo licencia del Messerschmitt Bf-109G.

En 1942, tras la cancelación del proyecto del D.600 / HS-50, Dewoitine encargó al equipo de Robert Castello el estudio de un proyecto de avión de transporte que le había sido solicitado por la firma japonesa Mitsubishi. Se trataría del D.350, un bimotor de ala baja, totalmente metálico, capaz para transportar 30 pasajeros a distancias medias. Este interesante proyecto quedó sin terminar cuando se produjo el desembarco de Normandía y Émile Dewoitine, que temía ser perseguido por los aliados por haber colaborado con los ocupantes alemanes, decidió abandonar Francia y autoexiliarse en España.

Conviene aquí señalar que, desde bastantes años atrás, Robert Castello se había interesado en la aviación deportiva y que, independientemente de sus trabajos como diseñador para Dewoitine, había acometido algunos proyectos de planeadores como diseñador independiente y por encargo de varios aeroclubs que querían acometer la construcción de sus propios aviones de vuelo sin motor.



El Dewoitine D-33 Trait d'Union, con el que, del 7 al 10 de Junio de 1930, Doret, Le Brix y Mesmin batieron el récord mundial de distancia en circuito cerrado al volar 10520 kms en 70 horas.



Dewoitine D-520 en vuelo.



Un Dewoitine D-520 fotografiado en 1944, en el embrión de la nueva Armée de l'Air francesa.

Los planeadores de Castello se dieron a conocer bajo la denominación genérica "Castel", y entre ellos habría que destacar el "Yanapour II", un monoplaza diseñado en 1929, el C-34 Condor, un monoplaza de 1933, los C-24 y C-24S, biplazas de entrenamiento datando de 1936, el monoplaza C-36 de 1937. De todos estos diseños se construyeron solamente uno o dos ejemplares, pero en 1941 y 1942, el Gobierno de Vichy quiso compensar las limitaciones que los acuerdos de Armisticio habían impuesto a la aviación francesa con el desarrollo del vuelo sin motor, cual había hecho Alemania después de la I Guerra Mundial. Como consecuencia, el gobierno ordenó la construcción de pequeñas series de algunos diseños de Robert Castello, como los biplazas Castel C-242 y Castel C-25S y los monoplazas C-31P y C-32, con los que se dotaron los Centros de Vuelo a Vela franceses.

En 1941 diseñará para la ONERA (Office Nationale d'Études et Recherches Aéronautiques) el planeador "Jalon", un verdadero laboratorio volante para realizar estudios meteorológicos y aerodinámicos que será capturado por los alemanes en 1942 y trasladado a Alemania. Después de la guerra, en 1945, se construiría un segundo Jalon que será utilizado por la ONERA, en sus investigaciones, hasta 1952.

La compañía encargada de la construcción de las series de planeadores de Castello fue una pequeña empresa de Béziers



La fábrica Dewoitine, en la rue Pasteur de Toulouse, fotografiada en 1927 (Foto cedida gentilmente por l'Aérotheque, Toulouse).



Todo el personal de la Dewoitine fotografiado en 1926. Émile Dewoitine aparece, sentado, en el centro de la foto (9º por la izquierda). Robert Castello aparece sentado, el sexto por la izquierda (Foto cedida gentilmente por la familia Castello).



Trimotor de transporte Dewoitine D-338, fotografiado en Cannes en 1938.

constituida para reparar y construir material ferroviario, que en 1937 había montado, en Aire sur Adour, en Aquitania, una pequeña fábrica para construir, como subcontratista, elementos de construcciones aeronáuticas ligeras en madera. Se llamaba Établissements Fouga y el director de su división aeronáutica era un diseñador llamado Pierre Mauboussin que antes de la guerra había alcanzado una cierta fama como diseñador de aviones ligeros deportivos. La relación que se estableció entre Robert Castello y Pierre Mauboussin sería duradera y extraordinariamente fructífera.

Pierre Mauboussin venía diseñando aviones ligeros desde 1932, fecha en la que diseñó su "Corsaire" del que, en diferentes versiones, se construyeron cerca de 80 ejemplares entre 1932 y 1937. Después de la guerra diseñó, para Fouga, los M-124, M-125, M-126, M-127, M-128, M-129.

Entre tanto, en Junio de 1944 se produjo el desembarco de Normandía y los Aliados parecían haber sellado el destino de la II Guerra Mundial. Émile Dewoitine, que había seguido colaborando con los alemanes después de que estos, en el otoño de 1942, hubiesen procedido a la total ocupación militar de Francia, sabía que las nuevas autorida-

des francesas le iban a exigir responsabilidades, por lo que tomó la decisión de autoexiliarse a España, dejando abandonados a su suerte a quienes trabajaban en su Oficina Técnica de Toulouse.

Robert Castello obtendría, sin embargo, el apoyo de Pierre Mauboussin y de Foga, pasando, en 1945, a convertirse en Director Técnico de la misma mientras que Pierre Mauboussin quedaba como Director General de la División Aeronáutica de la empresa. A partir de aquel momento, Foga produciría en series importantes el monoplaza Castel C-301S, en 1945, el C-310P, en 1947 y el C-311P en 1950, pero muy pronto comenzaron a aparecer los diseños fruto de la colaboración de ambos diseñadores, que se presentarían en el mercado bajo las siglas CM, Castel-Mauboussin.

En 1947 volaría el primero de estos diseños, el CM-10. Se trataba de un planeador capaz para transportar 35 soldados equipados o cuatro toneladas de carga del que solamente voló un prototipo pese a que, inicialmente, el Ejército francés había encargado una serie de 25 unidades. Siguió después, en 1949, el CM-100-101, una versión motorizada con dos motores SNECMA-Renault 12S de 580 caballos cada uno y un peso máximo al despegue de 7.000 kilogramos. Pese al notable éxito de este avión de carga en sus vuelos de ensayo, que incluyeron un cruceo por África Ecuatorial en 1950, no se lograron encargos que hiciesen posible la producción en serie. Un desarrollo del anterior, que a sus dos motores SNECMA-Renault añadía dos pequeños reactores Turbomeca Pimene de 110 kilogramos de empuje cada uno sería conocida como CM-101R.

Paralelamente se había construido el CM-7, un planeador de alto rendimiento, cuyo diseño había sido iniciado por Robert Castello en 1942 y que ahora iba a poder construirse. Se trataba de un



El Castel-Mauboussin CM-7 sobrevolando los Alpes. Este velero biplaza de competición fue el primer avión diseñado por Castello para Foga.



Robert Castello (derecha) y Thau con el prototipo del Castel C-34 Condor, en 1932.



El Dewoitine D-551, cuyo prototipo (en la foto) no llegó a volar por las circunstancias de la 2ª Guerra Mundial, era comparable al P-51 Mustang norteamericano.

velero monoplaza de muy bellas líneas, con una envergadura de 18 metros, del que se construyeron dos ejemplares de los que el primero voló en julio de 1948 y el segundo lo hizo en 1949. Los CM-7 fueron los aviones que, batiendo numerosos récords, más contribuyeron a prestigiar el vuelo sin motor francés después de la II Guerra Mundial.

En 1949, Robert Castello y Pierre Mauboussin iniciaron el proyecto CM-8. Se trataba de un avión ligero propulsado por un reactor pero, al tratarse de un campo apenas explorado, iniciaron sus estudios diseñando dos planeadores, los CM-8-13 y CM-8-15 iguales en su fuselaje pero distintos en su envergadura (el primero la tenía de 13 metros y el segundo de 15 metros) en los que se ensayó la aerodinámica que querían para sus diseños posteriores y, notablemente, lo que calificaría a éstos como una de sus notas distintivas, la cola mariposa que se ensayaría con éxito en el CM-8-15. Este último intervendría en el Campeonato Mundial de Vuelo sin Motor de 1952 clasificándose en segundo lugar dentro de la categoría de monoplazas.

El siguiente paso sería el CM-8-R13 bautizado inicialmente "Cyclone" pero cuya denominación tuvo que ser cambiada por la de "Sylphe" a consecuencia de una demanda judicial interpuesta por el fabricante norteamericano de motores Wright, que lo había registrado internacionalmente.

Conversaciones entre Robert Castello y Joseph Szydlowsky, presidente y director de la firma Turbomeca, que se había especializado en el diseño y construcción de turborreactores de baja potencia,

llevaron al diseño del Turboméca "Piméne", un pequeño reactor de 80 kilogramos de empuje que, acoplado a uno de los planeadores de Castello podía hacer posible el despegue y ganancia de altura de éste sin necesidad de recurrir al remolque. El "Sylphe" montaba el reactor en la parte superior del fuselaje de un CM-8-13, por detrás de la cabina del piloto y realizó sus primeros vuelos entre el 4 y el 14 de junio de 1949, constituyendo todo un éxito. Dos años después, en 1951, volaría el CM-88R "Gemeaux", un avión experimental constituido por dos fuselajes de Sylphe unidos por una sección rectangular de ala sobre la que se situaba el motor, un Turbomeca Marboré II, de 360 kilogramos de empuje.

Sería en 1949 cuando Robert Castello inició el estudio del que sería su mayor éxito y su mejor realización: un reactor de enseñanza elemental. Se trataba de una apuesta arriesgada. Hasta entonces, la formación elemental de pilotos militares se llevaba a cabo, en todo el mundo, utilizando aviones con motor de pistón y, una vez cualificados los pilotos, tenían éstos que iniciar un largo, difícil y costoso proceso de transformación en las escuelas de reactores. Castello y Mauboussin se plantearon la posibilidad de llevar a cabo la formación elemental ya en reactores, para lo cual era necesario diseñar un reactor muy simple, barato, seguro y fácil de pilotar. En definitiva, pensaron, desarrollar un Sylphe en el que el reactor



El biplaza de entrenamiento Castel C-24, de 1933.



Castel C-311P.



Castel C-242, biplaza de competición de 1939.



La maqueta sevillana del Hispano Suiza HS-50, el Dewoitine D-600 diseñado por Robert Castello.



Biplaza de escuela Castel C-25S, de 1942.



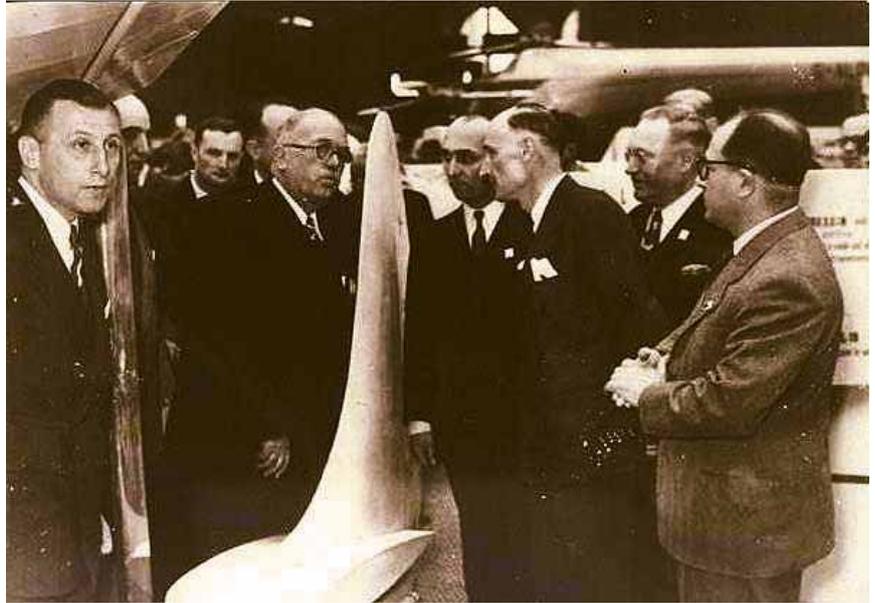
Castel Jalon. El Castel Jalon fue un laboratorio volante diseñado para la ONERA en 1941.



Castel C-301 Ailette, construido en serie entre 1941 y 1947.



Robert Castello y Pierre en 1950, capacidad creativa y capacidad de organización reunidas.



El Presidente de la República Francesa, Vincent Auriol, saluda a Pierre Mauboussin y a Robert Castello (derecha) durante su visita al stand de Fougas en el Salon de l'Aéronautique de Paris, en 1949.



El Castel-Mauboussin CM-7 fue el primer velero diseñado por Castello para Fougas. Se trataba de un biplaza de competición.



Los dos veleros experimentales, CM-8-13 y CM-8-15 diseñados por Castello para Fougas y que serán la base del futuro "Magister".



El Fougas Castel-Mauboussin CM-8-15 ganó para Francia el segundo puesto en la categoría de monoplazas en el Campeonato Mundial de Vuelo Sin Motor celebrado en Cuatro Vientos en 1952.



El Fougas CM-88R Gemeaux I era un avión experimental destinado a ser utilizado como banco de prueba de turborreactores ligeros.



El planeador de transporte Fougas Castel-Mauboussin CM-10.

no fuese una fuente de potencia auxiliar sino de utilización permanente.

Los estudios de Robert Castello darían lugar al Fougas CM-170 "Magister", un bellissimo avión, con un diseño derivado directamente de los veleros CM-8, propulsado por dos turborreactores Turboméca Marboré II cada uno de los cuales proporcionaba 400 kilogramos de empuje. El prototipo realizaría su primer vuelo el 23 de julio de 1952 y, tras el éxito del programa de ensayos, en febrero de 1956 volaba el primer avión de serie, llegando a ser construidos 929 ejemplares que volaron en las fuerzas aéreas de una veintena de países sirviendo de base para la formación de sus pilotos.

Pese a que todavía diseñaría un par de veleros más, como el CM-17 (que tenía que haber sido la base del equipo francés para el Campeonato Mundial de Vuelo sin Motor de 1954 y que no llegó a construirse), y el CM-71, un derivado del CM-7 que realizó su primer vuelo en 1952 y del que se construyeron solamente tres ejemplares, el desarrollo del Fougas CM-170 "Magister" absorbía totalmente a Robert Castello, que tuvo que dejar de ocuparse de sus queridos veleros.

En 1955, el gobierno de la República Federal Alemana, que quiere hacer del "Magister" la pieza básica en la formación de los pilotos de la renacida Luftwaffe, adquirirá la licencia de fabricación y encargará la construcción de una serie de aviones a la Flugzeug Sud Union (F.V.S.), creada en aquel mismo año y de la que es pieza fundamental la Ernst Heinkel Flugzeugwerke.

El desarrollo del "Magister" incluiría el

Robert Castello fotografiado, junto a su esposa, a mediados de los años cincuenta. (Foto cedida gentilmente por la familia Castello).



CM-171 "Makalu", un "Magister" modificado y propulsado por dos Turbomeca "Gabizo" de 1.100 kilogramos de empuje cada uno. De hecho, el "Makalu", que realizará su primer vuelo en Noviembre de 1956, será un avión experimental del que solamente se construirá un ejemplar.

En 1956 se desarrollará el CM-175 "Zephyr", una versión naval del "Magister" con tren de aterrizaje reforzado, apto para aterrizar en la cubierta de portaaviones, morro más largo y estructuras reforzadas. El "Zephyr" se construirá en una serie de 30 ejemplares para la Aéronavale francesa, con la que estará en servicio durante muchos años.

En 1958, la División Aeronautica de los Établissements Fouga es comprada por el poderoso Grupo Potez. La constructora de Aire-sur-Adour cambia su nombre por el de Fouga-Air y Robert



El planeador de transporte Fouga Castel-Mauboussin CM-10 mostrando su capacidad de carga.



El bimotor de transporte ligero CM-100 era una versión motorizada del planeador CM-10.



Prototipo del Fouga CM-170 "Magister" preparado para realizar su primer vuelo, en 1952.



Fouga CM-170 Magister de la Aviación Militar francesa.



Fouga CM-170 Magister perteneciente a la Fuerza Aérea Belga.



El Fouga CM-170 "Magister" fue el entrenador elemental standard de la Luftwaffe alemana.



El Potez 840, transporte ligero propulsado por cuatro turbohélices, fue uno de los últimos proyectos dirigidos por Robert Castello.



La última versión del "Magister", con asientos eyectables y cabina presurizada, no pasó del estadio de prototipo.

Castello es nombrado Director Técnico del Grupo Potez, manteniendo en Toulouse la Oficina de Proyectos.

Bajo la dirección de Castello, en la Potez se desarrollarán los últimos derivados del "Magister", el CM-173 también conocido como Potez 94 y que era una versión del "Magister" propulsada por dos Turbomeca "Marboré VI" de 480 kilogramos de empuje cada uno, en lugar de los 400 kilos de los Marboré II del CM-170, con cabina presurizada y asientos eyectables. Esta versión sería desarrollada en 1964 y daría lugar a un contrato para su construcción bajo licencia en la República Sudafricana que, lamentablemente, no llegaría a ejecutarse.

El último desarrollo del Fouga "Magister" será el CM-190/191, un diseño encargado por la Heinkel alemana que pretendía construirlo en serie. Se trataba de un birreactor de cuatro plazas,



Potez-Heinkel CM-191. Encargado por Heinkel, que pretendía construirlo en serie, el Potez-Heinkel CM-191 era un cuadriplaza de enlace directamente derivado del Fouga Magister.



Fouga CM-170 "Magister" de l'Armée de l'Air.

propulsado por dos turbinas Turbomeca Marboré VI, de 480 kg de empuje cada una, que realizó su primer vuelo el 19 de Marzo de 1962 y del que solamente se construyeron dos prototipos.

El último gran proyecto de Robert Castello fue el avión de transporte ligero Potez 840 que realizó su primer vuelo el 29 de Abril de 1961. Se trataba de un avión propulsado por cuatro turbohélices Turbomeca Astazou de 530 caballos cada una. Podía transportar 30 pasajeros a una velocidad de crucero de 500 km/h y a distancias del orden de los 1.500 kms. Pensando en el mercado norteamericano, en



La Plaza de Robert Castello, rotulada en su honor en la Comuna de Seilh, en las afueras de Toulouse, de la que Robert Castello fue vecino muchos años. (Foto cedida gentilmente por la familia Castello).



El Fouga CM-171-Makalu fue un desarrollo del "Magister" concebido como banco de pruebas de turborreactores.

1964 se desarrolló una versión, el Potez 842, equipado con turbohélices Pratt & Whitney. Lamentablemente el mercado no respondió como se esperaba y solamente se construyeron, además de tres prototipos del Potez 840, dos aviones de serie equipados con los Turbomeca Astazou (Potez 841) y otros dos con los Pratt & Whitney (Potez 842) que prestaron servicio en aerolíneas alemanas.

Robert Castello se jubiló, tras 45 años de intensa actividad profesional, en 1967. Quienes le trataron le recuerdan como un hombre tímido y reservado, pero que se entregaba a los demás. Tenía un gran sentido del humor y, entre sus amigos, presumía de políglota porque, decía, hablaba francés, español, valenciano y catalán. Se sentía un hombre extraordinariamente solidario. Cuando los refugiados españoles inundaban el Sur de Francia en 1939 organizó, con sus propios medios, un sistema de visitas a los Campos de Concentración llevando ayuda médica y farmacéutica y distribuyendo lotes de alimentos, útiles de afeitar y otros productos de primera necesidad. Nunca dejó que se enfriaran sus relaciones con sus primos y sobrinos residentes en España, a los que visitó en varias ocasiones (la última de ellas en 1972) y a los que recibía en su casita de Stiehl, en las afueras de Toulouse. Falleció en 1976, a los setenta años de edad, yendo a volar a otros cielos mejores.

Centenario de ÁNGEL SALAS LARRAZÁBAL

MARY Y JESÚS SALAS LARRAZÁBAL

Ángel Salas Larrazábal nació el 1 de octubre de 1906 en la muy noble y muy leal ciudad de Orduña, única del Señorío de Vizcaya, como rezan sus antiguos documentos.

De progenie vasco-castellana, su padre, Emerico Salas Orodea, era militar y su madre, María Jesús Larrazábal Eche-guren, pariente de monseñor Eche-guren, natural de la cercana población de Amurrio y obispo de Oviedo.

Orduña era sede por aquel entonces de uno de los batallones del regimiento de La Lealtad; allí se conocieron sus padres. Se casaron y vivieron los primeros años de su matrimonio en la plaza de los Fueros. A la temprana edad de seis años Ángel Salas experimentó la terrible desgracia de perder en unas semanas a sus cuatro hermanos pequeños quedándose sólo por algún tiempo ya que sus padres tuvieron después abundante descendencia.

Destinado su padre a Vitoria y después a Burgos, en esta ciudad inició sus estudios preparatorios para el ingreso en la Academia de Artillería de Segovia, a la que accedió en el verano de 1921, cuando aún no había cumplido los quince años de edad y tenía la gran estatura de su edad madura; ello le obligó, para poder dar la medida de pecho reglamentaria, a efectuar prácticas intensas de gimnasia y natación, que continuaría practicando durante toda su vida.

Instaurada la dictadura de Primo de Rivera en 1923, pronto comenzaron los desencuentros entre el dictador y el Cuerpo de Artillería, que condujeron en el verano de 1926 a la disolución de este Cuerpo, a cuyo 2º Regimiento de Artillería Pesada, localizado en Mérida, se acababa de incorporar Ángel Salas tras ser promovido a teniente el 10 de julio. Reintegrado al servicio el 10 de diciembre de 1926, volvió a la histórica ciudad extremeña, destinado esta vez en el Primer

Regimiento de Artillería a Pie. En mayo de 1927 fue trasladado al 11 Regimiento Ligero, de guarnición en Burgos, solar de su familia paterna.

AVIADOR DE LOS PRIMEROS TIEMPOS

En 1926 se había creado en España el Arma de Aviación, dotada de grados, emblemas y uniforme propios, y estaban efectuando sus estudios y prácticas reglamentarias los alumnos de la primera promoción de Oficiales Aviadores. Convocado concurso para poder optar a la segunda promoción, Ángel Salas, que fue uno de los candidatos, superó las pruebas de ingreso, se incorporó en ene-

ro de 1928 a la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y pasó después a la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia). Terminó esta primera parte del curso en el verano del mismo año y obtuvo el título de observador de aeroplano con antigüedad de 14 de julio de 1928.

Las prácticas reglamentarias de esta especialidad, de un año aproximado de duración, debían realizarse en alguna unidad aérea, como paso previo a la incorporación a las escuelas de pilotaje. Salas las efectuó inicialmente en el Grupo 33 de la Escuadra de León, que residía en el aeródromo burgalés de Gamonal. No lejano a la Cartuja de Miraflores, con cuyos monjes que solían pasear por sus alrededores tuvo ocasión de conversar. El 31 de enero de 1929, poco antes de la segunda disolución del Cuerpo de Artillería, continuó las prácticas en el Grupo 3 de Tetuán, dotado de aviones Breguet Br-XIV, y de allí pasó el 17 de septiembre del mismo año a la Escuela Elemental de Alcalá de Henares y después a la Escuela de Clasificación de Guadalajara, en la que permaneció hasta finales de octubre del año siguiente. Se le reconoció el título de piloto por Real Orden del 21 de noviembre de 1930, publicada en el Diario Oficial 265, que incluía una lista por él encabezada.

Por su calificación en el curso se le destinó a la aviación de caza, a la Escuadrilla Martinsyde de Getafe, única de la especialidad con material de vuelo en aquel entonces y allí le sorprendió la disolución del Arma de Aviación y el cambio de designación de las escuadras aéreas por batallones de Aviación Militar.

Salas había sufrido tres disoluciones en tres años y medio y había perdido, por la tercera, varias decenas de puestos en el escalafón, retrocediendo por detrás de los capitanes y tenientes más antiguos de su promoción, a los que había adelan-



Fotografía del capitán Salas, habilitado de comandante, con emblema de aviador militar italiano y español.



Comandante Salas en Rusia con Mölders, jefe de la Caza alemana.

tado por su mejor puntuación, y detrás también de los que habían ingresado a finales de 1929 y 1930 (promociones 3ª y 4ª).

La mala suerte que le acompañaba en estos primeros años en cuanto a previsión de carrera se vio compensada por la gran fortuna en el ámbito personal, que se comprobó ya en la escuela, al salir ileso con sólo una pequeña herida en la nariz tras ser embestido por el avión de otro alumno que falleció en el trance. Esta buena suerte, como veremos, no le fallaría nunca a lo largo de su dilatada y activa carrera.

La afición por el riesgo llevó a Ángel Salas a interesarse por las corridas de toros. Siempre que pudo asistió en Pamplona al encierro de las fiestas de San Fermín. Incluso llegó a actuar como banderillero en Burgos, en las fiestas de San Pedro de esta capital, en una corrida benéfica figurando en el cartel con el nombre de "Angelillo" por el que le conocían familiarmente sus compañeros de profesión.

ÁFRICA ENTRA EN SU VIDA

En los primeros años de la II República, proclamada el 14 de abril de 1931, Salas estuvo destinado en Marruecos, en la Plana Mayor del 4º Batallón de



Capitán García Morato y Salas, mostrando el diario "Amanecer".

Aviación Militar, que pronto volvió a llamarse 4º Escuadra y en noviembre cambió dicho nombre por el de Fuerzas Aéreas de África. En éstas permaneció hasta fin de marzo de 1932.

Salas fue comisionado al Curso de Gases de La Marañosa y luego pasó destinado a los Servicios de Material e Instrucción hasta fin de 1932. Disponible en la 1ª División Orgánica del Ejército en 1933 y en los primeros ocho meses de 1934, y en comi-

sión en su destino anterior, es nombrado representante por Aviación Militar en la comisión interministerial encargada de realizar los estudios y experiencias para la elección de un modelo de máscara contra gases.

De este período de residencia en Madrid, Ángel Salas recuerda su participación con un "Breguet XIX" en el festival conmemorativo de la proclamación de la República, en abril de 1933, en el que efectuó un "looping" marcando la trayectoria con una estela de gases, algo de uso habitual en nuestros días pero muy novedoso entonces. La salida fue a ras del suelo lo que le valió una fuerte reprimenda.

En agosto de 1934 fue destinado a la Escuadrilla Mixta del Sahara, dotada de trimotores Fokker F-VII y monomotores Breguet Br-XIX y con sede en Cabo Juby e Ifni, enclave ocupado poco antes. Desde allí el 28 de septiembre participó en el primer vuelo a la ciudad santa de Smara, cuya visita, prohibida hasta entonces, le impresionó vivamente; ello fue posible gracias a las magníficas relaciones de los aviadores españoles con la familia del Sultán Azul, el jefe espiritual de los saharauis.

Con motivo de los sucesos revolucionarios en Asturias voló desde León en el primer Fokker F-VII militar y en dos de los requisados a LAPE, del 8 al 28 de octubre, fecha de la iniciación de su retorno

a Cabo Juby. En recompensa a su actuación en Asturias se le reconoció el derecho a la Medalla Militar concedida a la Escuadra nº 1, como agregado a la misma durante las operaciones de octubre.

Un nuevo ejemplo de suerte personal se produjo el 8 de noviembre de 1934 cuando llevaba a la península un Breguet-XIX para la habitual revisión general exigida a causa del deterioro producido por la arena del desierto. En la segunda etapa del viaje Cabo Juby- Ifni -Tetuán se produjo un incidente que el mismo cuenta con estas palabras:

“Hasta Ifni volé en el puesto principal del “Breguet XIX” pasando luego a ocupar el puesto de observador. Llevábamos más de dos horas de vuelo, nos encontrábamos sobre zona francesa, cerca de Mogador, e iba comiéndome un bocadillo, cuando sentí una fuerte trepidación y comprobé que se estaba rompiendo el timón de dirección. Ordené al piloto, brigada Moreno, que se lanzara en paracaídas, pero, antes de que lo hiciera, el avión entró en barrena y los dos quedamos pegados al asiento, situación en la que permanecimos algún tiempo, dando la muerte por inevitable. Inesperadamente se invirtió el sentido de la barrena y nos encontramos despedidos en el aire. Moreno sufrió una lesión de tobillo, que le dejó una leve cojera permanente, pero yo salí ileso, a pesar de que, por mi altura, rocé con las rodillas en el tablero”.

Otra vez la buena suerte, ayudada por sus finos reflejos y su serenidad que le ayudaron a hacer las flexiones recomendadas en estos casos, le permitieron salir ileso del lance.



Ángel Salas como teniente de Artillería, piloto y observador.

Entre el dos de febrero y el dos de mayo de 1935 asiste en Cuatro Vientos a un curso de Meteorología y en Los Alcázares a otro de Armamento, en la Escuela de Tiro y Bombardeo. En septiembre volvió a Cuatro Vientos para probar, recibir y transportar al Sahara el avión 20-2, segundo de los Fokker F-VII militares y primero construido en España.

En sus períodos de estancia en Madrid, Ángel Salas proyectó con Jiménez Ugarte un viaje trasatlántico con uno de los Breguet-XIX de gran raid, y se prepa-

ró concienzudamente para la navegación astronómica, sin que la propuesta fuera autorizada. Sus hermanas recuerdan todavía cómo observaba los astros desde el balcón de su casa y cómo les hacía participar en el conocimiento de las estrellas que desde allí se divisaban.

Por Orden Circular de 21 de octubre de 1935 se le concedió la Cruz del Mérito Militar de 1ª clase con distintivo rojo, en premio a su comportamiento y méritos en la ocupación de Smara y la consolidación de Ifni.

Ascendido a capitán de Artillería en abril de 1936 es destinado a Eventualidades y agregado a la Escuadrilla Mixta del Sahara. En el primer semestre de 1936 voló 273 horas, que, unidas a las 1.352 anteriores elevaban su total a 1.625 horas.

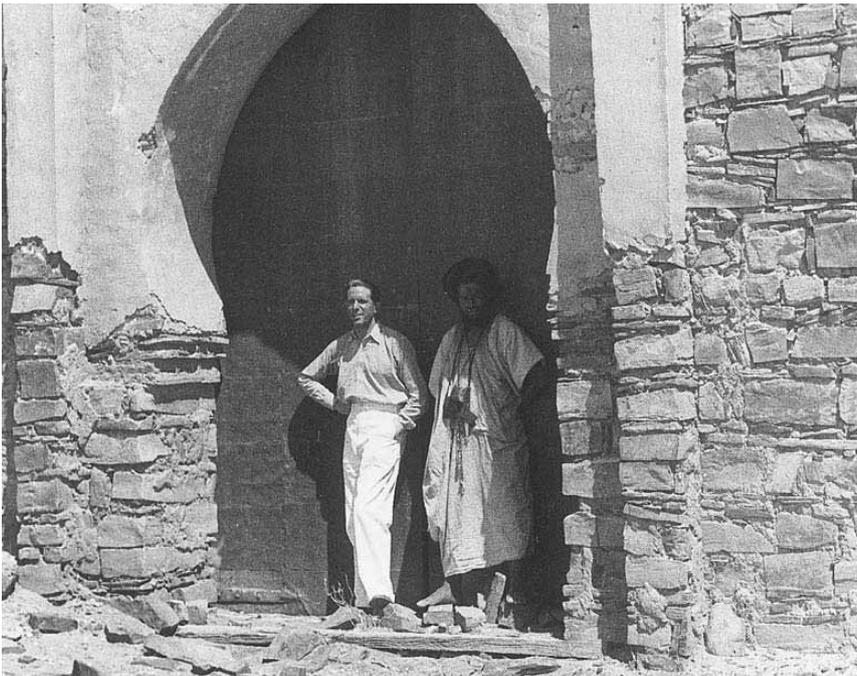
Ángel Salas disfrutó mucho de su estancia en África y guardaba numerosos recuerdos de aquella época de su vida. De su estancia en el Sahara recordaba la gran abundancia de marisco en sus aguas costeras, que se podía capturar en cantidades impensables. Quizá por ello y porque le gustaba especialmente era un plato que se repetía habitualmente en el rancho cuando él era el encargado de la cocina, hasta el extremo de que la tropa llegó a solicitar una disminución en el consumo de mariscos.

ACCIONES DE GUERRA

Habiéndosele concedido unos meses de licencia colonial, el 25 de junio se traslada por el aire de Cabo Juby a Larache y de allí sigue a Madrid, donde consigue autorización para desplazarse a Alemania para asistir a los juegos olímpicos y viajar después a varios países de Europa.

El 17 de julio de 1936 aún no había emprendido el viaje a Berlín y le sorprende en Madrid la noticia del alzamiento del Ejército en Marruecos. Esa misma noche se presentó en el aeródromo de Getafe y fue nombrado para bombardear Melilla formando parte de una patrulla de Breguet-XIX. En la madrugada del día 18 se puso de acuerdo con los otros dos pilotos, para no cumplir este servicio y dirigirse los tres a Pamplona, donde fueron arrestados, pues Mola aún no se había sublevado, y dio orden de desmontar las hélices de los aviones que habían servido de transporte para evitar que alguna otra persona hiciera uso de ellos.

Iniciado el alzamiento en Pamplona, en la madrugada del 19 de julio, Mola encomendó a Salas la entrega de un mensaje suyo al general Franco, a quien suponía en Córdoba. Salas se traslada a Burgos desde donde sale al día siguiente; no pudo tomar tierra con su Breguet ni en Córdoba ni en Sevilla, por lo que alargó su viaje hasta Tetuán, donde encontró a



Recuerdo de su destino en el Sahara.

Franco el día 20, y éste le dijo que había fallado el transporte marítimo de las tropas africanas y que debería hacerlo por el aire. Por indicación suya, en el vuelo de retorno aterrizó en Sevilla el 21, se presentó al general Queipo de Llano y siguió luego a Logroño, donde estaba Mola de paso.

Por lo tanto, los primeros servicios de Ángel Salas en la guerra civil fueron estos de enlace entre Pamplona, Burgos, Tetuán y Sevilla, en "Breguet XIX", para transmitir mensajes escritos y orales de los que nunca habló ni dejó nada escrito.

Desde el 22 de julio vuela en los frentes de las provincias vascongadas y de Somosierra y el 26 se hace cargo del Dragon Rapide, capturado en Zaragoza, al que incorporó una ametralladora frontal para usarlo como caza, llegando a combatir contra un Nieuport Ni-52 el 27 de julio.

El 1º de agosto se hizo cargo de otro Dragon Rapide llegado desde Inglaterra, con el que efectuó servicios de guerra en toda la cornisa cantábrica y en la Cordillera Central, y combatió con un Fury de caza en Buitrago, el 10 de agosto.

El 17 de este mes trasladó a Burgos el primer Fokker F-XII venido a España, que había sido dejado en Vitoria por el piloto polaco que lo trajo hasta nuestra patria, sin manuales ni instrucción alguna para su manejo. A partir del día siguiente, tras instruir a otro piloto en el manejo del F-XII, voló en caza Nieuport Ni-52 desde Burgos, Olmedo, Zaragoza y Calamocha, consiguiendo el 23 de agosto su primera victoria aérea en el frente de Teruel.

Su actividad aérea y terrestre fue tan intensa en los primeros 30 días de contienda (50 servicios de guerra, 116 horas de vuelo y trabajos nocturnos en el Parque de Artillería de Burgos para mejorar el armamento de los aviones) que el mismo 23 hubo de ser hospitalizado por agotamiento físico, pero el día 27 se incorpora de nuevo al servicio.

En septiembre empieza a volar en Fiat "CR-32". Ante la insistencia italiana sobre las dificultades de manejo de este avión de caza, Salas tuvo que aceptar cinco días de aprendizaje, que terminó efectuando por su cuenta y riesgo un "looping" invertido sobre Tablada, lo que disipó todas las dudas, a cambio, según el mismo nos dice *"de quedar impregnado de aceite por completo, pues el avión no estaba preparado para esta maniobra"*.

Incorporado al frente del Tajo el 21 de septiembre, cuatro días después derribó al famoso Potez Po-54 "Aquí te espero" y

entre el 29 de octubre y el 13 de noviembre otros tres aviones más, llegando con ello a su quinta victoria y entrando en la categoría de "as de la aviación".

En diciembre de 1936 se crearon las escuadrillas Fiat italianas 4ª y 5ª, y a Salas se le concedió el mando de la 4ª, que ejerció poco tiempo pues algo después de iniciado el año siguiente se le encomendó la organización de una escuadrilla con unos anticuados cazas polacos PWS-10, que pronto pudo cambiar por Heinkel He 51 alemanes, superiores a los polacos, pero muy inferiores a los Fiat italianos y a los "Chatos" rusos.

Con los He 51 operó desde León del 5



El capitán Salas, ante los restos del Potez-54 "Aquí te espero".

al 15 de marzo y a partir de esta última fecha desde Navia, localidad asturiana que condicionó su vida futura, pues en ella conoció a una bella joven evacuada de Oviedo, Rosario Collantes Álvarez-Buylla, con la que contraería matrimonio poco después de finalizar la guerra.

El 10 de abril se trasladó a Zaragoza y el 13 ensayó por vez primera el procedimiento de apoyo a las fuerzas terrestres que luego se llamaría "cadena". El apoyo fue tan próximo que se ametralló pocos metros por delante del legionario que avanzaba en cabeza portando la bandera nacional; las fuerzas enemigas ocupaban trincheras rectas, muy fáciles de batir, y los partes gubernamentales reconocen que la mayor parte de sus numerosas bajas fueron debidas al ametrallamiento aéreo.

Salas consiguió el 16 de abril su sexta victoria abatiendo un "Chato" y el 17 combatió al frente de seis He 51 contra diez "Chatos" que luego fueron reforzados por otras dos escuadrillas del mismo tipo de avión. He aquí como describe Salas su actuación:

"Estando a 4.000 metros de altura encontré diez "I-15" que volaban a mayor altitud. Nos atacamos de frente hasta salir casi chocando y luego disparé a otro frontalmente, después de ver chocar un "He 51" y un "I-15" que hicieron explosión. En el largo combate que siguió ametrallé a otros tres "I-15" en cola y recibí 18 impactos, sin abandonar el lugar hasta que las formaciones enemigas se retiraron. Luego me dirigí a Calamocha, donde aterricé cuando ya lo habían hecho los otros tres "He 51" de mi escuadrilla, igualmente acribillados a balazos; el restante se vio forzado a tomar tierra cerca del frente, en líneas propias".

Para Ángel Salas este fue el combate más duro de todos aquellos en que participó a lo largo de la guerra, apreciación compartida por algunos de sus oponentes, como Juan Comas o el norteamericano Tinker.

García Morato felicitó efusivamente a Salas y reclamó a su escuadrilla en bloque para integrarla en el Grupo Fiat que estaba organizando en Sevilla (2-G-3), al que se incorporó como su segunda escuadrilla. Al frente de esta unidad Salas actuó en las batallas de La Granja, Huesca, Brunete, Santander y Belchite, batalla esta última en la que derribó dos "Chatos", sus octava y novena victorias aéreas.

Destinado García Morato a la jefatura de Operaciones de la 1ª Brigada Aérea, de nueva creación, Salas tomó el 10 de septiembre de 1937 el mando del Grupo 2-G-3, que mantuvo durante el año y medio que aún duró la contienda. A su frente demostró su buen hacer en la campaña de Asturias y en la batalla de Teruel.

En los días 24 y 25 de marzo de 1938 Salas protagonizó dos sucesos singulares: hacer prisionero a un I-15 enemigo en el aire y a tres Caudron de escuela en el suelo.

El 24 atacó a una docena de cazas I-15 y consiguió ametrallar a uno de ellos durante largo tiempo. El piloto, probablemente herido, se defendía cada vez menos y siguió luego por derecho hacia líneas nacionales y a muy baja altura. Salas formó a su lado para ver donde caía, pero, de improviso, el Bf 109 número 6-51 lo ametralló cuando era prácticamente prisionero y lo incendió. Ángel Salas se indignó por

esta acción pero el alemán además apuntó a la Legión Cóndor esta victoria, que evidentemente correspondería al español.

El 25, volando al frente de 17 Fiat, Ángel Salas ametralló una columna de camiones más allá de Aguaviva hasta terminar sus cartuchos. Al regreso vio tres aviones enemigos que tomaban tierra en el aeródromo de Mas de las Matas, ya abandonado por su guarnición, pero aún no alcanzado por las tropas atacantes. Aterrizó de inmediato, para evitar que pudieran escapar, dejando a sus pilotos en el aire en misión de protección, que le fue necesaria, pues los infantes de la primera avanzadilla no querían distinguir entre amigos y enemigos.

Días después de estos hechos Salas fue habilitado a comandante, tras siete meses de mando efectivo y brillante de un grupo de caza.

Días después, cuando ametrallaba fuerzas enemigas en retirada, el avión de Salas fue alcanzado el 8 de abril por fuego enemigo que le hizo perder todo el aceite del motor, no obstante lo cual pudo tomar tierra en una carretera de montaña a dos kilómetros al norte de Morella. Ángel Salas *"pensó en lanzarse en paracaídas, dado lo abrupto del terreno, y llegó a soltarse del asiento, pero al divisar una pequeña pradera practicable optó por intentar el aterrizaje y se volvió a atar"*. Efectivamente logró posar el Fiat cuesta arriba con tal maestría que sólo sufrió el tren de aterrizaje y el plano inferior izquierdo.

Una semana más tarde, el 15 de abril, una formación de 15 Fiat mandada por Salas obligó a una pequeña embarcación de motor, la Cala Morlanda, a volver a puerto, poco antes de su ocupación por las fuerzas terrestres. Morato relató que, tras un primer ataque al puente, *"el barco recuperó el mando y, de nuevo, cuando estaba a la altura de Benicarló, la presencia de los cazas le obligó a entrar en el puerto... Arrojo e inteligencia guiaron al jefe... Presa legítima del 2-G-3"*.

La campaña de Levante fue ingrata y dura para la Aviación. Salas, como otros muchos, la sufrió directamente y así el 5 de mayo tuvo que aterrizar en Aguilar, por fuego de tierra, con el motor parado y la hélice calada. Ésta y la de abril fueron dos de las cuatro veces que durante la Guerra Civil su avión fue descendido por fuego enemigo; a lo largo de esta guerra su avión recibió 117 impactos y tres de las balas quedaron incrustadas en su avión o en su traje de vuelo; una que lo hizo en el radiador de agua sirvió de tapón estanco hasta la terminación del



Foto del comandante Salas en la que muestra la Medalla Militar española y la Cruz de Hierro alemana.

vuelo.

Otro signo tuvo para Ángel Salas la campaña de Extremadura del verano de 1938, que culminó con su hazaña del 2 de septiembre de 1938, día en el que, en un sólo combate, abatió tres "Katiuskas" de la 4ª Escuadrilla y al jefe de la 1ª Escuadrilla de cazas I-16 que escoltaba a los bombarderos.

Salas había visto nueve bimotores en dirección a las líneas nacionales de Monterrubio a una altitud algo superior a la suya y decidió iniciar un vuelo ascendente hacia las posiciones enemigas, para po-

der dominarlos en altura y cortarles la retirada. Cayó sobre ellos cuando iniciaban el retorno e incendió el motor izquierdo de los tres aviones de una patrulla, comenzando por el del punto izquierdo y finalizando por el del punto derecho. Vio entonces a los I-16 de escolta y combatió con uno de ellos largo rato, hasta que se lanzó el piloto en paracaídas al Norte de Belalcázar; le acompañó en el descenso y le saludó al tocar tierra. Fue un gesto apreciado hasta por sus adversarios.

En el aeródromo de Mérida, donde tomó tierra, Salas se enteró de que aquella misma mañana, de madrugada, su hermano Ignacio había muerto en Bot (Tarragona), víctima del bombardeo de otra escuadrilla de "Katiuskas".

La batalla del Ebro la superó Salas indemne, al contrario que sus compañeros desde principios de la lucha, Morato y Salvador; derribados ambos el 3 de octubre de 1938, aunque salvaron la vida. El fuego enemigo le siguió respetando en estos meses, pero el 27 de noviembre, a la vuelta de un servicio de rutina, se le produjo una repentina hernia estrangulada, de la que hubo de ser operado urgentemente en el hospital de Zaragoza. El 12 de enero, aunque la herida seguía supurando, tomó de nuevo el mando del 2-G-3.

El 28 de marzo Salas se las arregló para ser uno de los primeros que entraron en Madrid, donde su padre pasó toda la guerra, encarcelado primero y refugiado en una embajada después. El encuentro fue muy emotivo por ambas partes

Durante la guerra, Salas efectuó 618 servicios bélicos, cifra superior a la de cualquier otro aviador, y en su realización invirtió 1.215 horas. Finalizó la contienda de capitán, como la había iniciado, aunque habilitado para el mando de superior categoría.

UNA NUEVA VIDA

El 25 de julio de 1939, poco después de finalizada la guerra, contrajo matrimonio en Oviedo con Rosario Collantes, con la que tendría siete hijos.

En las nuevas circunstancias sociales y familiares siguió siendo recto, intachable, cumplidor responsable del deber y abierto siempre a nuevas experiencias.

Desde septiembre de 1939 simultaneó el mando del 21 Regimiento de Caza Fiat con la jefatura de la 4ª Sección del Estado Mayor del Ministerio del Aire, recién creado, hasta que el 20 de marzo de 1940 pasó a la Escuela Superior del Aire, en la que fue nombra-



El general Salas, en su época de jefe de FF.AA. de la Defensa, recibiendo al Príncipe don Juan Carlos.



El general Salas en su visita a la base Edwards, en septiembre de 1962.

do a un tiempo profesor y alumno de la primera promoción de Estado Mayor.

En 1940 fue promovido a comandante y en 1941 se le ascendió al mismo grado por méritos de guerra, con antigüedad del último día de la contienda, sólo nueve meses anterior a la que ya tenía. Fue condecorado asimismo, con una Medalla Militar individual y dos colectivas (aparte de la que ya tenía) y otras cruces y medallas no tan destacadas.

Cuando Alemania invadió la URSS en junio de 1941 España decidió enviar al frente ruso una división de Infantería y una escuadrilla de Aviación, cuyo mando se dio a Salas. Esta escuadrilla expedicionaria cruzó la frontera francesa el día de Santiago y permaneció en la Escuela de Caza de Werneuchen, cercana a Berlín, hasta finales de septiembre.

A partir del 2 de octubre participó en la ofensiva hacia Moscú, encuadrada en el 27º Grupo de Asalto del VIII Cuerpo Aéreo, bajo el mando de von Richthofen, antiguo jefe de la Legión Cóndor. En las dos primeras semanas de actuación en el frente de combate Salas consiguió cinco victorias aéreas a cambio de perder en accidente a uno de sus pilotos.



El teniente general Salas en su época de jefe del Mando Aéreo Táctico y de la 2ª Región Aérea.

La suerte se mostró más esquiva en adelante y, así, la escuadrilla estuvo cercada en el aeródromo de Kalinin del 19 al 24 de octubre. El 4 de noviembre Salas fue alcanzado por los disparos de la caza enemiga y tuvo que tomar tierra entre líneas, y permanecer largo tiempo en un terreno desconocido e inhabitado, con la radio averiada, de donde pudo ser rescatado por una avioneta tipo "Cigüeña".

En octubre y noviembre las bajas definitivas de pilotos se elevaron a cinco, entre ellos José Muñoz, su previsto sucesor. El 10 de diciembre de 1941 la escuadrilla fue cercada de nuevo, esta vez en Klin, de donde sólo pudieron despegar dos

aviones mientras el resto de los expedicionarios tuvieron que retirarse a pie.

En 70 días de operaciones, con muchas jornadas de inactividad forzosa por mal tiempo o por el frío excepcional de uno de los inviernos más gélidos del siglo, Ángel Salas efectuó 70 servicios de guerra y derribó siete aviones enemigos, lo que eleva sus victorias a 24. Fue condecorado con las cruces de 2ª y 1ª clase de la Cruz de Hierro y con la Cruz de Oro alemana.

El 6 de enero de 1942 se recibió la orden de repatriación. La

escuadrilla cruzó la frontera española el 28 de febrero y el 1º de marzo llegó a Madrid. Salas fue ascendido a teniente coronel por méritos de guerra y este segundo ascenso extraordinario le permitió recuperar, más o menos, la posición que había perdido en 1930 por la disolución del Arma de Aviación.

Salas volvió a la Escuela Superior del Aire, ahora como jefe de Estudios, y en 1944, con la guerra cambiada de signo, se le envió a Berlín como agregado aéreo, acreditado también ante los gobiernos de Budapest, Estocolmo, Helsinki y Berna. Al caer Berlín en manos rusas se le ordenó pasar a Berna y en 1947 a Lisboa.

Cuando cesó en este último destino el corresponsal de la agencia EFE en Portugal enjuició así su labor:

“Se nos va de Lisboa después de haber dado lección constante –sin pretenderlo– de modestia, de españolismo, de sencillez y buen hacer... El prestigio de Salas en tierra firme ha sido tan útil a España como en el aire...”

Salas, ya coronel, acompañó al ministro del Aire, Eduardo González Gallarza, en su viaje de 1951 a los Estados Unidos, precursor del acuerdo de 1953. Cuando se pretendió en 1952 la primera aproximación a la OTAN, cuya sede central residía entonces en París, Salas fue allí enviado como agregado aéreo, aunque con la misión superior de representante del jefe del Alto Estado Mayor, teniente general Vigón, anterior ministro del Aire. En París permaneció cuatro años y llegó a ser el decano de los agregados, lo que le permitió organizar, pese a las reticencias francesas, un acto conmemorativo del décimo aniversario del final de la II Guerra Mundial, para cuya preparación escogió una terna que incluía a un representante ruso, lo que no dejó de sorprender y de ser valorado como un gesto de imparcialidad.

Con motivo de su cese en París, el embajador de España, conde de Casas Rojas, pasó al ministro de Asuntos Exteriores el informe siguiente:

“Rara vez he encontrado un agregado militar tan completo por su competencia, por su celo, por su discreción, por sus buenos modales, por su eficacia profesional... llevó a cabo cuantas misiones le encomendé con el mayor tino y acierto”.

Al volver a España ya cumplidos los 50 años, alcanzó la aptitud de profesor de vuelo en caza reactor F-86, lo que demuestra su buen estado físico y su capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías. Bajo su mando, la caza española fue mejorando su estado de operatividad a pasos agigantados y pudo desfilarse sobre Madrid, el 3 de mayo de 1959, en una formación cerrada de 88 F-86 (Sabre) encabezada por él mismo, que había despegado en bloque de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, hecho sin precedentes.

Con la idea de asegurar la defensa aérea de las Canarias quiso demostrar personalmente que los F-86 podían desplazarse en vuelo a Gando y para ello, el 8 de abril de 1961, realizó, en dos horas, el viaje de Morón a dicha Base, acompañado por su ayudante, teniente coronel Azqueta.

En 1963 se le concedió la Medalla Aérea; fue promovido a general de división; y nombrado jefe de la Zona Aérea de Canarias. Quiso llegar a Las Palmas pilotando su propio avión y al conocer esta decisión el general Álvarez Pardo, se-

gundo jefe de este destino, dio orden de que los aviones disponibles salieran a su encuentro en perfecta formación. Fue una llegada espectacular y emocionante.

En 1966 ascendió a teniente general y ocupó la jefatura de la Región Aérea del Estrecho y de la Aviación Táctica, hasta el 1 de octubre de 1972, fecha en la que por imperativo de la edad, pasó a la situación B.

Uno de sus antiguos subordinados, Jesús Sáiz, le despidió con un artículo en el ABC, titulado “De Sevilla se nos va un señor”, en cuyo texto decía lo siguiente;

“Se nos va de Sevilla y de la situación en activo, dejando el legado, magnífico, de una hoja de servicios, militar y aviatoria (sic), difícil de superar. Serio, pero amable, callado pero expresivo. Ejemplo de mesura. Sabiendo mandar con un gesto, hacer cumplir la disciplina con una mirada. Bien lo sabemos quienes tuvimos la suerte y el honor de volar tras él, en la guerra y en la paz”.

A pesar de su nulo interés por ocupar cargos no militares, que rechazó una y otra vez, la legislación vigente le convirtió en 1974 en Consejero del Reino y miembro del Consejo de Regencia, en su calidad de teniente general en activo de mayor antigüedad. En noviembre de 1975, tras el fallecimiento de Franco, Rodríguez de Valcárcel, monseñor Cantero y Salas asumieron por dos días la Jefatura del Estado, que transmitieron luego a don Juan Carlos I.

En 1976 Ángel Salas pasó a la situación de reserva y, poco después, el Rey le nombró senador para la legislatura 1977-1978, en el cupo de 40 de libre designación que tenía el monarca. Al cesar en su cargo tras la aprobación de la Constitución se apartó de toda actividad pública.

En abril de 1991 el Consejo de Ministros le ascendió a capitán general honorario, “en atención a los méritos personales excepcionales” que reunía.

Aparte de las condecoraciones militares ya citadas, posee siete grandes cruces (entre ellas las civiles de Cisneros, Isabel la Católica y Carlos III), la Legión de Honor francesa, la del Mérito de los Estados Unidos, la Orden de la Corona italiana, la portuguesa Orden Militar de Avis y otras muchas de menor entidad.

RASGOS DE SU PERSONALIDAD

Su trayectoria en paz y en guerra ha sido en todo momento ejemplar y tanto amigos como adversarios han resaltado su comportamiento caballeroso y veraz.

Su humildad, su prudencia, su discreción, su parquedad de palabra, su pulcritud en el vestir y en el actuar, su falta de ambiciones, su capacidad y eficacia, le han hecho acreedor de la admiración y el

afecto de superiores, compañeros y subordinados, y del respeto de todos.

A pesar de sus prolongados silencios, era hombre de fino sentido del humor y exquisita cortesía. Ambas cualidades le permitieron triunfar en las tres difíciles misiones diplomáticas que se le encomendaron: defender los intereses españoles en Alemania después de la retirada de la “División Azul”, cuando nuestras relaciones con Berlín eran tensas; mantener trato correcto y cordial con el entonces Jefe de la Casa Real Española, don Juan de Borbón, en Berna y en Lisboa, en momentos en los que no eran precisamente fáciles ni amistosas las existentes entre su entorno y las autoridades de Madrid; y, por último, preparar la aproximación entre España y Francia y, a través de esa potencia, con la OTAN, muy renuentes y hasta hostiles con el régimen español.

Estos rasgos de su personalidad ponen de manifiesto la enorme calidad humana de un hombre que, habiendo escalado los más altos puestos de la milicia, se negó siempre a ocupar cargos políticos, salvo aquellos que por imperativo de la Ley le correspondían.

Preconizado en 1963 como Subsecretario de Aviación civil, únicamente consintió en realizar el trabajo oscuro de organizar la Subsecretaría en la sombra sin aceptar el nombramiento. Rechazó también las propuestas de ser nombrado Consejero Nacional, Procurador en Cortes e incluso Ministro. Esta norma la quebró únicamente cuando consideró un deber indeclinable aceptar el nombramiento de Su Majestad el Rey como Senador en los cruciales años de 1977-1979.

BIBLIOGRAFÍA SOBRE ÁNGEL SALAS

- E. PETIT, Historia Mundial de la Aviación, Barcelona, Ediciones Punto Fijo, 1967, p. 247
- J. GOMÁ, La Guerra en el Aire, Barcelona, Editorial AHR, 1958.
- J. VIGÓN, La Epopeya y sus Héroes, p.174, Barcelona, Editorial AHR, 1957, p. 174.
- A. GARCÍA LACALLE, Mitos y Verdades, Méjico, Ediciones Lito FOCE T Fersa S.A., 1973.
- J. SALAS, La Guerra de España desde el aire, Esplugues de Llobregat, Ediciones Ariel, 1970.
- J. SALAS, en Historia Social de las FF.AA., Tomo 6, Madrid, Editorial Alhambra, 1986.
- R. SALAS y J. SALAS, Historia General de la Guerra de España, Madrid, Ediciones Rialp, 1986. INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AÉREA, Historia de la Aviación Española, Madrid, IHCA, 1988.
- PLATÓN, Hablan los militares, p. 376-379, Barcelona, Editorial Planeta, 2001, pp. 376 a 379.
- J. SALAS, Guerra Aérea 1936/39, t. I a IV, Madrid, IHCA y SHYCEA, t. I a IV, 1998 a 2003.
- K. RIES y H. RING, Legion Condor, Mainz, Verlag Dieter Hoffmann, 1980.
- F. PEDRIALI, Guerra di Spagna y Aviazione italiana, Roma, Nuevo Studio Tecna, 1992.
- G. HOWSON, Aircraft of the Spanish Civil War, Londres, Putnam Aeronautical Books, 1990.
- N. MALIZIA, Ali nella tragedia di Spagna, Modena, Mucchi Editore, 1986.
- P. LAUREAU y J. FERNÁNDEZ, La Legión Condor, Outreau, Editions Lala Presse.s/f, p. 22.



*Sobrevolando
la ciudad de Santa Isabel.*

LA ESCUADRILLA 89/401 de Guinea Ecuatorial

JOSÉ CARLOS GARCÍA-VERDUGO
Coronel de Aviación (R)

Durante los últimos veranos en el balneario del Club Militar “Ruiz de Alda” de San Javier ha sido frecuente tema de conversación la actividad y vida de la Escuadrilla Mixta 89/401 del Ejército del Aire en Guinea durante la década de los sesenta.

Hablaban de ello alguno de sus protagonistas, el resto de aviadores y curiosos allí presentes, escuchábamos y preguntábamos. Pocos, muy pocos, en el Ejército del Aire sabíamos algo de aquella unidad aérea que había colaborado durante nueve años con el pueblo guineano y contribuido, en la medida de sus fuerzas y medios, al desarrollo y organización de aquella colonia-provincia a mantener un nivel de vida envidiable en relación con sus vecinos, ganándose, además, la admiración y afecto de los indígenas.

Ante el temor de que aquellos hechos cayesen en el olvido, acometí para luego fracasar en mis tentativas de que se realizara un estudio y su correspondiente divulgación con cierto carácter oficial. Decidí entonces obrar por mi cuenta y, uno a uno, entrevisté a los que, con sus recuerdos, podían ayudarme a redactar con el mayor rigor posible su historia. De antemano agradezco su colaboración a sus protagonistas: Luis Alonso Cubels, General de Brigada en la reserva; Ramón Tomás Adín, Coronel retirado, caballero mutilado; Francisco Eytor Coira Coronel en la reserva; Antonio Torres Planas Ingeniero Agrícola cooperante.

PREÁMBULO

Recordemos que Guinea Ecuatorial está constituida por una zona continental (Río Muni, ahora Mbini, cuya capital es Bata) y otra insular (Fernando Poo, ahora Bioco, cuya capital es Santa Isabel, ahora Malabo), más los islotes de Annobón, Corisco y los dos Elobeys. Todas ellas juntas cubren un área selvática de unos 28.000 Km² (poco menos que la región de Galicia) y que fue conquistada en el siglo XV por los navegantes portugueses.

El nombre de Santa Isabel que lleva la capital de Fernando Poo no lo recibió en honor a nuestra disipada reina, la segunda, sino en honor de la monarca inglesa ya que su flota había establecido en el siglo XVI factorías, almacenes y puntos de escala para mercancías y pasaje hasta Oceanía con escalas en El Cabo, Madagascar, India e Indochina.

Por los tratados de San Ildefonso (1777) y El Pardo (1778) se firman y ratifican la soberanía de España. Este año el Brigadier Conde de Argalejos con la fragata Catalina y 150 hombres armados salidos de Montevideo toma posesión de la colonia, pero la resistencia de los nativos y el clima adverso y duro les obliga a regresar, muy diezmados, a Montevideo en 1783.

Dada la prolongada ausencia de españoles, los ingleses (¿cómo no?) establecieron allí factorías en 1827 que provocaron reclamaciones diplomáticas de Madrid que obligaron a los militares sajones a abandonar Fernando Poo, no así a los comerciantes. Nueve años más tarde Londres propone la compra de la isla, que fue rechazada, y en 1843 se inicia la presencia de comerciantes españoles bajo control militar respaldado por una Compañía de Infantería (1858).

Un nuevo litigio surge sobre derechos de posesión de tierras limítrofes entre España y Francia debido a que los franceses de Gabón y los alemanes de Camerún han ido progresivamente robando territorio español en la zona continental del Río Muni; de los 200.000 Km² iniciales, la colonia ha quedado reducida a 26.000. El tratado de París pone fin al contencioso. Definitivamente, el 18 de Julio de 1901 España ocupa formalmente este territorio y establece la capital en Bata.

Años atrás todas las cuestiones referentes a Guinea dependían del Ministerio de Ultramar, luego del Consejo de Ministro y, por último, del Ministerio de Estado que estableció que la policía indígena estuviera bajo el mando de la Guardia Civil y que la tropa en consideración a las enfermedades del lugar fuese nativa como se había hecho en Filipinas. En 1907 son 112 los Guardias Civiles destinados a Guinea con funciones similares a las que desempeñaban en la Península. Se asientan en Santa Isabel, San Carlos (Fernando Poo), Elobey Grande y Annobon.

Ese mismo año se crea la Guardia Colonial (en la que se integra la Guardia Civil Indígena y el Resguardo de Aduanas) que sustituye la Infantería de Marina que lleva 40 años protegiendo aquellas tierras.

Las reformas de 1956, que convierten a Ifni, Sahara y Guinea en provincias no modifica el estatus de la Guardia Colonial (430 hombres) salvo que pasa a ser denominada "Territorial". Cuando el 12 de Octubre de 1968 se proclama la independencia y pasa a denominarse "Guardia Nacional" se incorporan a sus filas 12 alféreces nativos formados en la Academia Militar de Zaragoza. La mayor parte de los efectivos indígenas se incorporan a ella al mando de Jefes españoles y asumen responsabilidades que hasta el momento habían correspondido a la Guardia Civil.

Pese a haber sido reconocida, con Ifni y Sahara, como provincia española en 1959, tres años después comenzó la ONU a presionar al gobierno de Madrid para propiciar su descolonización al igual que ocurriera, con las desastrosas consecuencias que todos conocemos, con otras muchas colonias europeas. En 1963 obtiene Guinea una autonomía que es el primer paso para que en el 68 se constituya la República de Guinea Ecuatorial bajo la batuta de Francisco Macías Ngema.

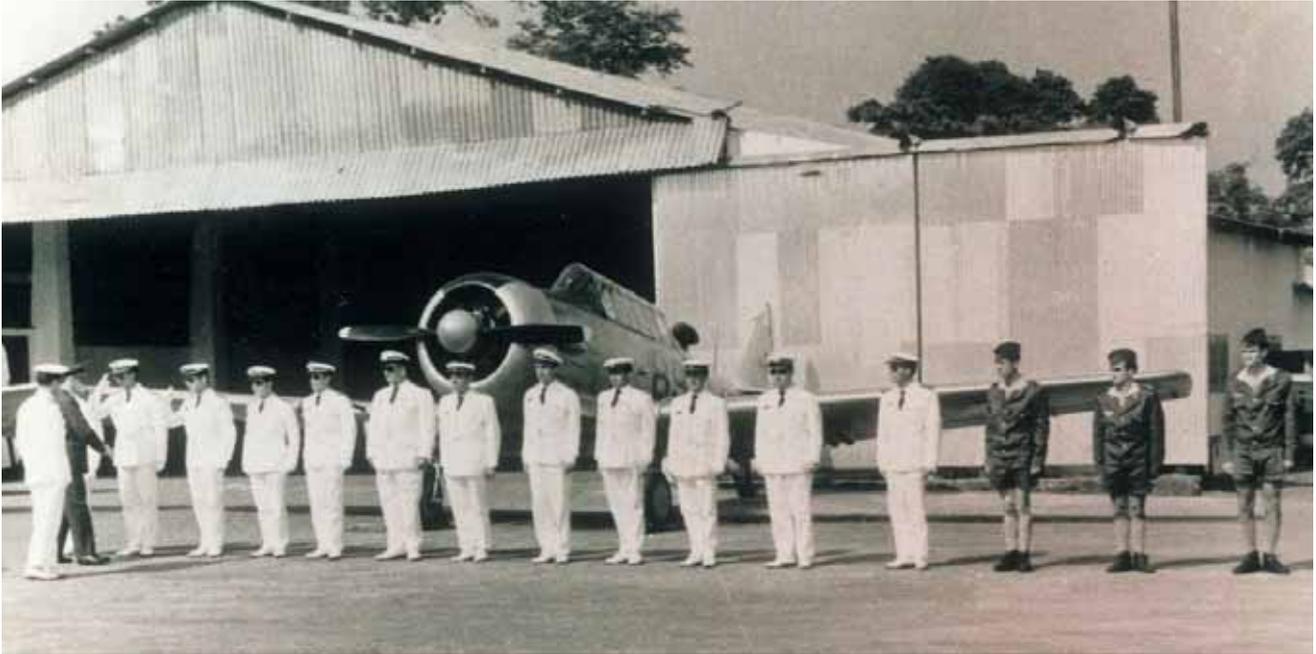
A finales de 1968 se producen las primeras protestas por la presencia de tropas españolas en la nueva república y por el monopolio ejercido por las compañías comerciales hispanas.



El personal de la 401 Escuadrilla desfila ante las autoridades en el puerto de Las Palmas.



Formación de C-6 sobre la Plaza de España el día 12 de octubre de 1968.



Visita del ministro del Aire a la 401 Escuadrilla en Guinea en 1969.

Macías, que asumió un poder absoluto, tras un fallido golpe de estado, fue derrocado y ejecutado en 1979. Le sucedió Teodoro Obiang Nguema, actual Presidente de la Nación.

GUINEA EN LA DECADA DE LOS SESENTA

Los bantús, sus pobladores, pertenecen a distintos grupos étnicos (pamúes, bubis, fangs, etc) que hablaban distintas lenguas y dialectos pero utilizaban el español como idioma común; años atrás escaparon del centro del continente huyendo de los cazadores de esclavos y según el censo de 1976 totalizaban 315.000 almas que apenas llenan el territorio (9 habitantes por Km²) que se dedicaban al cultivo de cacao el más exquisito de Africa, el café, aceite de palma y pesca; exportaban maderas nobles y mantenían una industria extractiva incipiente.

La autoridad ejecutiva y legislativa es ejercida por un militar (normalmente un Almirante) como Gobernador General. El poder judicial recae en la Audiencia Territorial con cuatro jueces y un fiscal. Los usos y costumbres de los nativos son adaptados en lo posible a la legislación española en códigos aprobados por la Presidencia del Gobierno y, en materia de rango menor, por disposiciones gubernativas. Todo ello sin perjuicio de que los conflictos domésticos, a nivel poblado, se traten y resuelvan por los propios nativos en las distintas "casas de la palabra".

La acción cultural y misionera no ha-

bía entonces calado por completo en la conciencia de gran parte de los nativos por lo que a menudo se daban casos de rituales primitivos y actuaciones irracionales e irresponsabilidades que respondían a sus hábitos culturales. Para asistirlas en sus conflictos y gestiones con la administración existía un organismo, el "Patronato de Indígenas", que defendía sus derechos y asesoraba en sus gestiones públicas.

A mediados del pasado siglo la renta per cápita de Guinea era la más alta de Africa y el bienestar en la colonia sólo podía compararse con el de Sudáfrica si bien en este país no existía para los negros el menor indicio de la libertad esclavizados como estaban por el "apartheid". Por el contrario, el guineano, de por sí noble y de buen corazón aunque primitivo e indolente, disfrutaba no solo de absoluta libertad sino de enviables servicios: magníficas escuelas con profesores titulados españoles, institutos y convalidación de estudios.

No quedaban atrás en calidad, las instalaciones y servicios sanitarios: los nativos, todos ellos con tarjeta sanitaria, pasaban trimestralmente revisiones para atajar dos enfermedades endémicas (una vez erradicada la fiebre amarilla), la lepra y la enfermedad del sueño. Era, y son, vulnerables a las dolencias "importadas" como la gripe y la viruela y, como involuntaria respuesta, contagiaban a los peninsulares con otros males como el paludismo.

El hospital de Bata con más de mil camas y una treintena de médicos era en aquellos días, el mejor centro sanitario

de Africa. Similares capacidades y atenciones tenía el Hospital de Santa Isabel, al que apoyaban los médicos militares de la Armada, Guardia Civil y Guardia Territorial.

Como quiera que las labores de cultivo de cacao y café exigían mucha mano de obra (una finca de 500 hectáreas daba trabajo a más de 200 hombres), se firmó un acuerdo con las autoridades inglesas que colonizaban por entonces Nigeria para contratar operarios de este país; con ellos se introdujo en Guinea la religión protestante aunque de manera muy discreta dentro de un ambiente que, aunque dominado por el concepto de tribu por encima de todo tenía sabor católico y contaba con obispo, órdenes religiosas y seminarios con abundante presencia de jóvenes nativos.

Pese a que durante años se había producido la ocupación sistemática y sigilosa del suelo guineano por parte de franceses y alemanes que colonizaban los países vecinos de Gabón y Camerún, las relaciones con los estados colindantes se mantenían de forma amistosa y la tranquilidad reinaba en el interior de Guinea.

Los blancos que allí trabajaban: militares, funcionarios y civiles, dedicados éstos al comercio, extracción de madera, exportaciones, agricultura, disfrutaban tras 18 meses de permanencia, de 6 de permiso colonial.

Para el enlace con la península y Canarias debían embarcar en uno de los buques que con frecuencia mensual navegaban a Cádiz en "sólo" once días.

También se podían utilizar los aviones de Aviación y Comercio y de Iberia que,

siguiendo la línea de costa y realizando 13 etapas, les condujeran a su destino después de tres días y dos noches de viaje con pernocta en tierra.

La duración de estos vuelos se redujo notablemente con la apertura de los aeropuertos de Bata y, años después, de Santa Isabel. Entonces los vuelos ya fueron directos Madrid-Bata o Madrid-Las Palmas-Bata.

Y más tarde ya a Santa Isabel (1963).

LA ESCUADRILLA MIXTA 89/401

Pero ¿por qué se establece en Guinea una escuadrilla del Ejército del Aire español?

En 1961 corren rumores que llegan a Madrid de que en la isla de Fernando Poo se están infiltrando nigerianos armados sin motivos justificables sin que

ellos regresaban a casa, indefectiblemente, con un traje, dos sombreros, una máquina de coser y cuatro colchones.

Tales hechos y rumores aconsejaron al gobierno de Madrid en 1962 reforzar la presencia militar en la zona. Por aquellos días permanecía en aguas guineanas el buque oceanográfico "Malaspina" de escaso valor militar y la corbeta "Canovas del Castillo". Disponía el Gobernador para su servicio el helicóptero Bell G, de burbuja, con matrícula EC-AKZ (hoy en el Museo del Aire) y de la avioneta Dornier DO-28, bimotor con matrícula EC-AQB (también en el Museo) pilotadas inicialmente por el comandante Ferreiro, Jefe del Sector Aéreo, y por el Sr. Márquez, piloto civil, que con el tiempo cedieron los mandos a los pilotos de la Escuadrilla.

Para reforzar militarmente la isla no

mo Jefes del Sector Aéreo de Guinea y de la escuadrilla de la Presidencia del Gobierno de la colonia.

En contra de lo que parece lógico, la unidad aérea se establece en la isla de Fernando Poo que no dispone de pista como Bata y obliga a realizar vuelos de hora y media hasta llegar a esta, en el continente, más extenso y poblado, en consecuencia, más necesitado de apoyo aéreo, en especial sanitario al cobijo de su gran hospital.

Cuando el capitán Adín se hace cargo del mando de la escuadrilla, Enero de 1963, el material aéreo (3 C-6 y 2 L-9, una de ellas ya montada) junto con armamento, motores y repuesto se encuentra en contenedores y tinglados del puerto de Sta. Isabel, cargados en camiones se trasladan a la base aérea en donde se ensamblan y ponen a punto con la inestimable colaboración de la



se encuentren medios ni forma de mantenerlos. Coinciden estas habladurías con una campaña de prensa y radio en Nigeria sobre la indefensión en que se encuentra la rica y próspera isla de Fernando Poo.

La campaña tenía un trasfondo preocupante ya que la isla estaba habitada por una población muy variada y, por ello, problemática. Unos 5.000 blancos convivían en buena armonía con unos 12.000 nativos bubis, ricos terratenientes y poco amigos de romper el "estatus"; pero también trabajaban allí unos 20.000 "calabares" (nigerianos de la región de Calabar) que recibían por su trabajo altos sueldos, una cuarta parte en libras esterlinas, otra en pesetas y el resto en especies. Para ellos era lo que un gallego denominaría en el siglo XIX "hacer las Américas". Al finalizar su contrato los que habían acudido vistiendo taparra-

solamente hicieron acto de presencia en sus aguas la corbeta "Descubierta" y la fragata "Pizarro" sino que se organiza y envía una escuadrilla dotada en plantilla con 8 aviones C-6 (T-6 "Texan" armados) y 3 avionetas L-9 (Dornier DO-27) para enlace y transporte ligero. Esta dotación jamás alcanzó las cifras previstas, sólo contó con 4 C-6 y 2 L-9.

Los C-6 llegaron a Guinea por vía marítima armados de ametralladoras, soportes para cohetes SNEF, OERLYCON y bombas; podía instalarse en su asiento posterior un depósito suplementario de combustible que le proporcionaba una autonomía de 7 horas que resultaban muy útiles para misiones prolongadas de vigilancia marítima, pero un accidente ocurrido por culpa de esta instalación en el Sahara puso en entredicho el sistema de fijación del depósito que terminó siendo desmontado.

Los Comandantes De la Sota y Ferreiro habían precedido al Capitán Adín co-

pañía Iberia que, a falta de otros medios, cede parte de sus instalaciones temporalmente al Ejército del Aire. Y empieza la escuadrilla a volar.

A lo largo de los años cuando los aviones cumplen las mil horas de vuelo y precisan revisión IRAN se les acondiciona para su viaje en barco hasta la factoría de CASA en Cádiz.

CONDICIONES DE TRABAJO

El personal que formó la 89 Escuadrilla Mixta en 1961 (los aviones no llegaron hasta un año después) lo hizo de forma totalmente voluntaria por razones varias y, posiblemente, atraídos por ciertas ventajas: casa, servidumbre, incremento sensible en los emolumentos, contabilidad por doble tiempo de servicio y 6 meses de permiso colonial tras 18 de estancia.

El número de pilotos nunca excedió de 18, normalmente 16, y en los últimos meses, solamente 8. No resultaba fácil el cumplimiento de sus misiones, vigilancia marítima, presencia como elemento de control, enlace, transporte, traslado de autoridades, enfermos y heridos, evacuaciones, salvamento, suministro a destacamentos, etc. Y es que diversas circunstancias dificultaban la labor: en primer lugar la meteorología, las zonas climáticas de Bata y Fernando Poo son opuestas. En esta isla la estación seca se presenta de Noviembre a Marzo y regresa de Mayo a Septiembre, los meses de Abril y Octubre son de transición. En Río Muni ocurre todo lo contrario, pero coincidiendo los períodos de transición.

En la estación seca hay ausencia de precipitaciones, calor (30–35°C), <90% de humedad en Diciembre y Enero, y polvo en suspensión (harmatan) que reduce la visibilidad y afecta al vuelo.

En la estación húmeda se producen grandes precipitaciones con tormentas, fuertes turbulencias, humedad relativa próxima al 100% y presencia de rocío. El vuelo a baja cota es estable aunque la intensa lluvia reduce la visibilidad y es preciso recurrir a los instrumentos. Sobre tierra, resulta necesario aprovechar los puertos de montaña despejados y conocidos y evitar el tránsito al amanecer y al atardecer por la condensación sobre las ramas altas de los árboles que forma algo parecido a una humareda blanca que impide la visión.

Durante los meses de transición aparecen los tornados y las líneas "grains".

Los primeros no sobrepasan los 20 Kms de radio, se dejan ver con facilidad y se pueden esquivar, si se localizan sobre el punto de destino basta con esperar unos 20 minutos. Las líneas "grains" semejan grandes conos con el vértice tocando el suelo. Se pueden atravesar en vuelo por su parte más baja, con gran lluvia que pronto se deja atrás. Por arriba nunca.

No se contaba con red meteorológica lo que ocasionaba ignorancia sobre las predicciones. Se carecía de cartografía de la zona, ya que la que estaba disponible había sido editada años atrás por el Ministerio de Agricultura y sólo reflejaba los campos de cultivo. Hubo intentos para realizar varios levantamientos fotográficos como apoyo a los cartográficos pe-

ro todos ellos fracasaron por las dificultades que a diario presentaba el tiempo. Por ello, la escuadrilla se vió en la necesidad de realizar un mapa a su manera y a usar cartas a escala 1/200.000 del Instituto Geográfico Catastral.

Las ayudas a la navegación eran escasas, sólo se disponía de un radio faro en "Los Horacios", próximo a Santa Isabel, otro en Bata y una baliza en "Punta Europa". Nada más. Navegación a estima pura....

Llamar aeródromos a los campos en los que tenían que tomar tierra los pilotos de la 89 Escuadrilla (que en Mayo de 1965 pasó a denominarse 401) resulta una entelequia. Sólo se podía considerar así, con reservas, a los de Bata (con pis-



Personal presente en Santa Isabel en la 401 Escuadrilla el 5 de abril de 1969.



Embarque a los buques "Castilla" y "Aragón" en la playa Punta Europa, Santa Isabel, el día 5 de abril de 1969.

ta asfaltada) y Santa Isabel. Los demás son simples praderas, arenales, pistas preparadas por los agricultores o nativos, o claros en el bosque que nunca alcanzan los 500 metros de longitud y en los que los pilotos se ven obligados a dejarse caer en puro aterrizaje STOL sobre el suelo. En los despegues todo el flap abajo y motor a pleno rendimiento para superar la copa de los árboles circundantes. Lógicamente sólo las L-9 pueden desenvolverse en estos lugares.

En el aeródromo de Santa Isabel la exuberancia vegetal era tan invasora que resultaba necesario eliminar las hierbas de la pista a diario.

Era un trabajo que realizaban 35 penados que la Guardia Territorial ponía a disposición de la escuadrilla. Por si fuera poco la pista se asentaba sobre la pendiente de un antiguo volcán en dirección al mar de modo que era preciso entrar a tomar tierra desde el mar y despegar hacia él, soplaste el viento de donde soplaste.

Hasta que el Mando de la Zona Aérea de Canarias en 1964 aprobó un plan de instrucción propuesto por la Escuadrilla, el tipo y número de misiones a realizar obedecía a las necesidades del Gobernador General de cuya autoridad dependió siempre operativamente la Escuadrilla y, a falta de órdenes concretas, se volaba con arreglo al criterio del Jefe de la Unidad.

Si la labor de los pilotos se desarrollaba venciendo frecuentes dificultades, no era menos fácil el trabajo de los Suboficiales especialistas. De "magnífico, ejemplar y excelente" ha sido calificada su tarea por los distintos Jefes que han pasado por la escuadrilla ya que realizaban su trabajo en primero, segundo y gran parte del tercer escalón de mantenimiento a pesar de tener a 3.000 Kms de distancia sus cabeceras, primero en la Maestranza Aérea de Sevilla, después en la de Albacete. No solo velaban por la "salud" de los aviones sino que era "los chicos para todo" en reparaciones, modificaciones, "chapuzas" y cuantas necesidades técnicas se presentaban. Cuando se veían desbordados la compañía Iberia echaba una valiosa mano en sus instalaciones Fernando Poo. Los aviones de Iberia transportaban desde la península a la colonia los repuestos que por peso y volumen eran susceptibles de traslado aéreo, de no ser así se realizaban por barco aunque a veces las demoras llegaban a los tres meses.

Durante los nueve años de actividad de la escuadrilla en Guinea solo se registraron tres accidentes dignos de reseñar: la caída al mar de la L-9 que pilotaba el sargento Ponce en vuelo de Santa Isabel a Bata en Marzo del 65, la parada de motor de un C-6 en Punta Fernanda

que obligó al piloto, Teniente San Martín, que resultó ileso, a realizar un amerizaje de emergencia. El más grave, en el que perdieron la vida el teniente Delgado Rosique y el Cabo Primero Reina, al estrellarse contra el suelo mientras suministraban comida a los técnicos que instalaban un repetidor de TV en la cima del pico de Santa Isabel (3.007 m.).

LA EVACUACIÓN

O expulsión, según se mire.

El período más dramático y de triste recuerdo de la presencia de escuadrilla en Guinea tiene lugar en la primavera de 1969.

El 15 de Abril de ese año en alta mar y a bordo del buque de transporte "Aragón" el Teniente Jefe de la 401 Escuadrilla, Francisco Eytor Coira redacta un informe sobre los acontecimientos acaecidos en la ex-colonia desde finales de 1968 hasta el día en que se procede a la evacuación, informando éste que resulta de una gran valía ya que no se tiene referencia de otro similar redactado por el Ministerio de Asuntos Exteriores.

Respetando al máximo el espíritu de este escrito pero dándole una forma narrativa que amenice la austeridad de un documento oficial, lo reproducimos con mejor voluntad que estilo.

Los 4 años de autonomía que preceden a su independencia podían haber servido de preparación para que, alcanzada ésta, Guinea estuviera capacitada para gobernarse así misma disponiendo, entre otras cosas, de nativos que ocupasen los puestos clave de la administración y de la política. Pero no fue así. Por presiones de Naciones Unidas y otras razones desconocidas y poco honradas, España decide concederle la independencia barajando, de entrada, un primer problema: si las dos provincias se constituyen en una sola nación o, por el contrario, se forman dos estados distintos.

Se decide la unificación pero con el temor, por ser amenaza futura, de acoger bajo la misma bandera a dos etnias completamente distintas que anidan viejas rivalidades y ocultos odios. Pronto se puede apreciar que los pamúes toman la voz cantante y arremeten violentamente contra otras tribus. En África la tribu lo es todo. Familia, Patria, Hogar, no son nada.

En los primeros comicios para adoptar una constitución destacan tres dirigentes. Francisco Macías Ngema, Anastasio Ngdongo y Bonifacio Ondo Edu, Presidente éste, del Gobierno autónomo que se ha extinguido. Estos dos últimos apoyan la aprobación de la constitución, el tercero muestra tendencias radicales y la

formación política la ha recibido en la Universidad de Moscú. Macías propugnó el rechazo a la constitución y su campaña estuvo llena de ataques y amenazas hacia España y, en general, hacia los blancos. Los tres resultan candidatos a la presidencia. En la primera votación nadie alcanza la mayoría absoluta, en la segunda se produce un empate entre Ondo y Macías. Los derrotados en las urnas se coaligan con Macías que termina siendo investido Presidente de la República.

Al inicio de su mandato Macías parece inclinado a conservar su amistad con España, pero no es así. El 8 de diciembre de 1968 con motivo de las fiestas en honor de la Patrona de Infantería, terminada la misa, arremete en un violento discurso contra los militares españoles y los mandos de la Guardia Territorial y Guardia Marítima, insta a la tropa (indígena) a la desobediencia alegando que es él la única autoridad sobre las fuerzas acantonadas en Guinea. En posteriores locuciones se muestra aún más violento e, incluso amplía sus amenazas a funcionarios, industriales y portugueses residentes en el país. Curiosamente no se "mete" con los aviadores.

En su primera visita a la zona continental, Río Muni, Macías no solo reitera sus amenazas sino que ordena a su Guardia Nacional que arríe la bandera española alegando que había demasiadas de éstas en Bata, cuando en realidad sólo ondeaban tres (Consulado, Cancillería y Guardia Civil). Tan deplorable acto se llevó a cabo por miembros de la Guardia Nacional mientras sus compañeros amenazaban a los concurrentes con sus armas.

Parece ser que el pelotón estaba a las órdenes del Comandante Tray, (nativo) antiguo oficial del Ejército español y, en aquellos momentos, Jefe de la Casa Militar del Presidente.

El Embajador de España, Sr. Durán, presentó la oportuna reclamación y como respuesta fue expulsado del país y declarado persona "non grata".

Parece por tanto inminente la ruptura de relaciones diplomáticas pero, por las razones que sean, no se produce. Esto envalentona a Macías que en sus frecuentes discursos, tres al día, se prodiga en sus ataques a España, al expulsado Embajador y a las Fuerzas Armadas Españolas con lo que, poco a poco, se van deteriorando las buenas relaciones hasta entonces siempre armoniosas entre nativos y militares; se registran los primeros actos de violencia contra la población blanca.

Aparece por aquellos días una nueva fuerza en la nueva república, se trata de bandas de jóvenes que venían operando en el interior de los bosques y se hacían

llamar "Juventudes de Macías". Con el tiempo incrementan sus actividades que a duras penas puede contener la Guardia Nacional y terminan por sembrar el pánico, lo que provoca el éxodo no solo de la población blanca, sino también de nativos bubis y combes, la disminución de la actividad económica y el acuartelamiento de las tropas españolas.

Es preciso aclarar que la presencia del contingente militar español en Guinea, pese a ser ya una república independiente, obedece a un acuerdo firmado entre los gobiernos de Madrid y Santa Isabel para dar estabilidad a un régimen en período de transición. El mando unificado de estas fuerzas recae en el Coronel Alarcón Aguirre, del Ejército de Tierra, que tenía a sus órdenes a la Primera y Segunda Compañías Móviles de la Guardia Civil, estacionadas respectivamente, en Bata y Santa Isabel, la fragata "Pizarro" y la corbeta "Descubierta" ambas con base en Santa Isabel y en esta misma ciudad la 401 Escuadrilla.

La Escuadrilla había visto reducidos sus efectivos, últimamente (¡que oportuno el mando!), y solo estaban presentes 14 hombres más 6 suboficiales que en aquellas fechas disfrutaban de permiso colonial. El Teniente Carlos Bernal Sáez, 2º Jefe de la Escuadrilla salía de permiso el día 4 de Marzo y ante la delicadísima situación, embarcó en el avión de Iberia DC-8 a su familia porque ¡¡no iba a dejar sólo a su compañero, Teniente Eytor, en aquellas circunstancias!! Gesto que honra a un auténtico compañero y caballero (q.e.p.d.).

Disponía la 401 en aquellos días de sólo un C-6 operativo, armado con ametralladoras y cohetes y alertado en situación de "cinco minutos". Un L-9 se encontraba en Bata en espera de la puesta en marcha solicitada en Noviembre y que no llegó hasta Marzo. La munición era abundante: se contaba con Z-45, numerosas pistolas y 16 ametralladoras Breda de los C-6, pero que, dada la situación se las adaptó un trípode hecho "en casa" para defensa del aeródromo y campamento de la Guardia Civil.

Días atrás se podía contar con 62 negros "vestidos de soldados" pero no sometidos a las disciplinas del Código de Justicia Militar. Eran, en realidad, simples contratados que desempeñaban trabajos de escasa responsabilidad, ordenanzas, señaleros, limpiadores. Cuando la crisis estalla, alguno deserta para no enfrentarse con sus paisanos aunque de forma furtiva acuden a la base para realizar algún trabajo y recoger la remuneración diaria.

La cúspide del mando está constituida por 2 Tenientes, 1 Brigada, 5 Sargentos Primeros, 2 Sargentos y 2 Cabos Primeros. Total 12 hombres.



Arriando la bandera de la 401 Escuadrilla en el aeródromo de Santa Isabel el día 5 de abril de 1969. Arria el teniente Carlos Bernal Sáez en presencia del jefe de la Escuadrilla, teniente Eytor Coira y personal de la misma.



Vigilancia sobre las costas de Fernando Poo.

Al carecer de tropa fiable, los servicios de vigilancia y seguridad lo realizan todos los componentes presentes de la Escuadrilla mediante relevos de 4 horas, día y noche.

Se complementan con 15 Guardias Civiles que, en turnos de 8 horas, montan la defensa de hangares y pista de vuelo sin otra protección que unas cañas para resguardarse del sol y una manta para atenuar el frío nocturno. Aviadores y guardias demuestran, en especial durante el periodo de máxima tensión, que se prolonga desde el 26 de Febrero hasta el 5 de Abril, una íntima compenetración, compañerismo y la cooperación más estrecha.

Se cita el 26 de Febrero porque ese día el comandante del "Pizarro" pone en conocimiento del Jefe de la Escuadrilla lo

ocurrido con el Embajador y aconseja que la unidad se disponga para una intervención inmediata.

Una hora más tarde la Escuadrilla se sitúa en alerta. Al anochecer el teniente Eytor recibe una llamada del citado jefe para despegue inmediato del C-6, en el rodaje recibe contraorden y regresa al aparcamiento. Ese día parte rumbo a Bata la "Descubierta" (con el Coronel Jefe de las Fuerzas Españolas) y el "Ciudad de Pamplona" dejando en Santa Isabel a medio millar de pasajeros que esperan ser evacuados a España posteriormente.

La Guardia Civil, mientras tanto, toma militarmente el aeropuerto de Santa Isabel y los puntos clave de la ciudad (depósitos de agua, radio, estación de autobuses), con lo que se tensa aún más el ambiente, el pueblo se muestra en actitud

hostil y ocupa las calles. La Guardia Nacional guineana se dispone a tomar la ciudad, pero sus mandos logran contenerla. A la mañana siguiente la Guardia Civil accede a retirarse del aeropuerto y demás lugares ocupados después de haber llegado a un acuerdo a alto nivel para establecer patrullas mixtas de tres representantes de cada bando.

A las pocas horas queda roto el acuerdo, 3 vehículos de la Guardia Nacional se apoderan del aeropuerto y establecen controles en las calles y en el puerto. A los controles se unen registros a entidades y domicilios de forma violenta y bajo la amenaza de las armas.

A las 6 de la tarde Macías declara el estado de emergencia que prohíbe la circulación de vehículos no oficiales y la libertad de reunión. La tensión cobra acentos más graves cuando la Guardia Nacional detiene y desarma a paisanos y Guardias Civiles, cuyo armamento pasa a sus manos. Incluso el teniente Eytor es detenido, aunque solo 15 minutos, gesto que resulta sorprendente porque gracias a la acción humanitaria llevada a cabo durante años por la Escuadrilla, evacuaciones, salvamento, suministros, etc., los aviadores eran poco menos que adorados por el pueblo. Ahora sólo son respetados a medias. Los miembros de la 401 podían circular por la ciudad aunque bajo control y vigilancia lo cual permitía mantener el enlace entre el Jefe accidental de las FAE (Fuerzas Armadas Españolas), que permanecía a bordo del "Pizarro" y la Guardia Civil. El 3 de Marzo se prohíbe al Jefe de la Escuadrilla el acceso al buque con lo que quedó interrumpido dicho enlace, si bien se encontró una línea alternativa entre el barco y la Escuadrilla en la frecuencia de emergencia 121.5 que estaba fuera de servicio en la torre del aeropuerto. En esta frecuencia se comunicaba al avión de Iberia si podía o no tomar tierra de acuerdo con la situación.

Intriga y conspira Atanasio Ndongo para dar un golpe de estado que tras un éxito inicial, termina fracasando de forma estrepitosa provocando con ello en el seno del mundo político guineano una lucha interna que, por el momento, aleja la atención de Macías sobre los blancos, si bien no cesa en sus discursos de responsabilizar a España del golpe de estado. Y aprovecha de paso la coyuntura para deshacerse de sus adversarios políticos mediante asesinatos y exterminio de todo aquel al que considera enemigo o puede hacerle sombra. Además de todos los implicados en el golpe de estado, perecen la mayor parte de los dirigentes bubis. Se producen apaleamientos brutales, entregas de prisioneros a las masas para su linchamiento sin res-

petar edad o sexo. Las mujeres son violadas y luego empaladas, la crueldad no se ceba solo en los protagonistas o implicados sino que, siguiendo la ley de la tribu, afecta a familiares y amigos.

En medio de este caos sin control se hacen cargo del orden público y de la seguridad ciudadana las "Juventudes de Macías" que han sido armadas con las dotaciones de la Guardia Nacional y las armas confiscadas a los blancos.

Mientras éstos repugnantes acontecimientos tienen lugar, continúa la evacuación de los blancos. Los agricultores ofrecen sus vehículos para, con matrículas militares, poner a salvo a sus familias y aquellos bienes que pueden conservar. Diariamente un avión de Iberia, un DC-8, toma tierra y procura evacuar a cuantos puede aún sobrepasando los límites de carga, pero los absurdos inconvenientes y las trabas que urdían las autoridades locales y los deseos de abandonar el país complicaron tanto el desalojo que en alguna ocasión un DC-8 con capacidad para 218 pasajeros despegó solamente con 8, en otra se superó la marca mundial al embarcarse 332 personas incluyendo 2 bebés.

El anuncio de la arribada de los transportes "Galicia" y "Aragón" y del crucero "Canarias" y la presencia del diplomático Sr. Pan de Soraluze como encargado de negocios, propicia unos días de calma relativa. A petición de España ante la ONU y la UEA se envían a Guinea observadores que nada obtienen de sus gestiones ante Macías; no obstante permanecen en la República para supervisar y garantizar la evacuación de los últimos civiles y militares que abandonan la ex colonia sin incidentes, primero los de Río Muni, posteriormente los de Fernando Poo.

La 401 Escuadrilla fue la protagonista de evacuar en el DC-8 de IBERIA, a las familias de los militares y algunos civiles, escoltándolos hasta el Aeropuerto.

Con respecto a la 401 Escuadrilla cabe decir que la recogida de material para separar lo útil y recuperable de aquello que podía arrojarse a la chatarra, realizar listados, contabilizar bultos, calcular pesos y volúmenes de cada uno, el transporte, la carga y la estiba sobre el barco, fue realizada por el escaso personal de la Escuadrilla que no podía descuidar la seguridad, la vigilancia y la custodia.

La avioneta L-9 que se encontraba en Bata fue desmontada por un mecánico que allí trasladó la "Descubierta" y trasladada por mar. Solo cuando se tuvo confirmación de que la Guardia Civil había abandonado Bata sin ser molestada, se procedió a desmontar el C-6 que prestó servicio hasta el último momento, se le trasladó desde la base hasta el malecón

sin los planos y propulsado, rodando por su propio motor y hélice. Durante el tiempo en que este avión permaneció en el muelle antes de su embarque fue objeto de la curiosidad de los nativos, ante la expectación que despertaba se temió por su integridad y se hizo correr la voz de que en su interior había una bomba atómica que, si era indebidamente manipulada, podía explosionar y arrasar la isla. Ante tal amenaza miembros de la Guardia Nacional montaron un servicio de vigilancia permanente complementando a los Infantes de Marina del "Canarias".

El embarque del material se llevó a cabo a lo largo de los días 2, 3 y 4 de Abril de 1969: el de personal, sin incidente alguno, el día 5.

Termina aquí el informe del teniente Eytor.

La animadversión hacia los blancos no desapareció con la marcha de éstos.

Recuérdese que durante la década de los 80 los "aviocares" del Ala 35 de Getafe llevaron a cabo, a petición del gobierno guineano, una campaña de apoyo a la ex colonia pero sus autoridades nunca, o muy pocas veces, facilitaron la labor de las tripulaciones españolas con trabas y pretextos injustificables: suministros de combustible, sobrevuelo, autorizaciones para la toma de tierra, etc. Por esas razones los aviones se veían obligados a esperar en bases próximas en territorios extranjeros durante días con lo que los productos perecederos que los indígenas esperaban se echaban a perder. Eso sí, en algún vuelo autorizado viaja un ministro con tres cabras para comprar con ellas, y algún dinero, una moza.

Para terminar reproducimos las palabras del teniente Eytor en el vigésimo aniversario de la desaparición de la unidad:

"Pero ninguno de los que formamos parte de ella (la 401 Escuadrilla) podemos olvidar que fue el lazo de unión entre el Ejército del Aire, las demás Fuerzas Armadas y la población civil. No olvidemos a los que allí dejaron su vida en cumplimiento de una misión que la Patria les había confiado. Ni tampoco se puede dejar de recordar el espíritu de cuerpo, disciplina y total entrega de los componentes de la unidad durante el tiempo que duró la evacuación en el que se vivieron momentos difíciles y de intensa incertidumbre e inquietud.

La 401 Escuadrilla de FF.AA. ha desaparecido, pero vive en los corazones de los que pertenecieron a ella y de aquellos compañeros de otros Ejércitos y Guardia Civil así como de los civiles que se sabían protegidos y tenían la seguridad de una pronta intervención y ayuda en caso necesario.

Como decían los nativos: "La Escuadrilla tiene mucha palabra".

Los Gurripatos Escuela de Especialistas de Málaga

JOSÉ PAREJO LINARES

La primera Escuela de Especialistas que se creó en España fue la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos, que poco a poco se fue ampliando a las Especialidades aeronáuticas de Montadores, Radios, Armeros y Fotógrafos.

El 14 de Abril de 1913 se publicó el "Reglamento del Servicio de Aeronáutica" en el que se contempla, entre otras, la especialidad de Mecánico de Aviación que "(...) *deberán conocer los motores de aviación, o ser automovilista o motociclista.*". El artículo 46 dispone la creación de una escuela para su formación, donde "(...) *los aspirantes a mecánicos, cuando, a juicio del Jefe de Aviación, asesorado por los profesores, hayan demostrado su completa instrucción serán dados de alta como tales mecánicos gozando de una gratificación extraordinaria (...)*".

En 1915 fue creada la Escuela de Mecánicos y en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra (D.O.) nº 185 de 22 de agosto del mismo año fue convocada la que sería 1ª Promoción de mecánicos que recibió la titulación el 25 de febrero de 1916. Como no existía Cuerpo de Mecánicos, estos al terminar su compromiso de cuatro años, como soldados mecánicos, se licenciaban o regresaban al Cuerpo de procedencia. En 1922 se publica el primer "Reglamento de mecánicos de aviación" por el cual se profesionalizan y podían ascender hasta cabo y sargento pero todavía no llegan a formar un Cuerpo independiente.

Por fin, el 18 de julio de 1926 (D.O. nº 159) se crea el Cuerpo de Mecánicos, con escalilla independiente, pudiendo alcanzar hasta la categoría de Alférez.

De esta escuela salieron hasta quince promociones de las que formaron parte los mecánicos de los grandes vuelos de la aviación española: Pablo Rada del Plus Ultra, Arozamena, Calvo y Pé-



rez del vuelo a Manila y Madariaga, Quesada y Naranjo del vuelo a Guinea.

La 15ª Promoción, la última, terminó sus estudios en 1932, la Escuela continuó abierta impartiendo cursos especiales de un mes para pilotos con el fin de que adquirieran conocimientos de mecánica y cursos de ascenso para mecánicos, montadores, radios y armeros.

Al mismo tiempo la Escuela trató de ponerse al día, para ello el Jefe de Instrucción del Arma de Aviación envió al Jefe de la Escuela, capitán Arranz Monasterio, a Francia e Italia para visitar sus respectivas Escuelas de Especialistas. En Italia visitó la Escuela de Capua y en Francia la Elemental de Rochefort y la Superior de Versalles. A su regreso elaboró un amplio informe que envió a diferentes organismos relacionados con el tema, cada uno de ellos redactó su particular informe y reunidos con el capi-

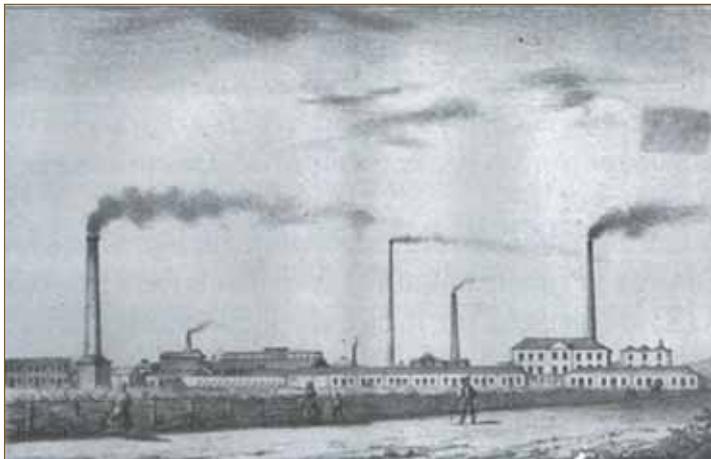
tán Arranz enviaron una propuesta al Jefe del Arma de Aviación, el 26 de octubre de 1935, proponiendo la creación de una Escuela de Especialistas con las siguientes especialidades: Mecánicos de motor y avión, Electricistas, Aparatistas de transmisiones, Automovilistas, Radiotelegrafistas, Radio-aérologos, Armeros y Fotógrafos. Se pronunciaron por el procedimiento seguido en Italia con pequeñas modificaciones.

Con todas estas innovaciones se pensaba convocar la 16ª Promoción para el Curso 1936-37, pero la Guerra Civil hizo imposible la puesta en marcha de este proyecto que, como veremos más adelante, fue tenido en cuenta para la creación de la Escuela de Especialistas de Málaga.

Cuando estalló la Guerra Civil hacía cuatro años que no salían especialistas de la Escuela, ambos bandos sintieron la urgente necesidad de personal especializado y crearon sendas escuelas: los republicanos en octubre de 1936 en Godela (Valencia) y los sublevados en febrero de 1937 en Tetuán (Marruecos).

A primeros de enero de 1936 había unos 600 mecánicos: 1 Maestro-Alférez, 24 Suboficiales, 76 Sargentos y el resto Cabos, de ellos aproximadamente 350 permanecieron con la república y 250 con los sublevados. En la Gaceta de la República nº 81 (22-3-37) "(...) *causan baja definitiva en el arma de Aviación, sin opción a derechos pasivos y sin perjuicio de lo que en su día resulte de la información que se instruya los Mecánicos que figuran en la siguiente relación (...)*", en la relación aparecen 1 Alférez, 6 Suboficiales, 21 Sargentos y 177 Cabos, son los que, en principio, se sumaron a los sublevados.

En el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) nº 115 de fecha 12 de febrero de 1937 aparece la Orden siguiente: "Por resolución de S.E. el Generalísimo de los Ejércitos Nacionales, y con objeto de capacitar especialistas



El Perchel a principios del Siglo XX. Foto AMM.



Edificio principal de la Escuela de Especialistas. Foto AMM.

(mecánicos, radiotelegrafistas, armeros, etc.) para Aviación, se crea la Escuela de Especialistas de Aviación, dando comienzo en el plazo más breve los cursos de las distintas especialidades. Burgos 10 de febrero de 1937". La mencionada Orden dice que se crea la Escuela pero no dice donde, teniendo en cuenta que Málaga fue conquistada unos días antes, es posible que desde un principio se pensara en Málaga para su ubicación.

En el B.O.E. nº 250 de fecha 27-6-1937 se hace la primera convocatoria, los aspirantes harán un examen en Tablada (Sevilla) y los aprobados pasaran a Tetuán donde realizaran un curso de tres meses. En esta primera convocatoria se aclara que: "El personal especialista del Arma de Aviación, comprenderá los grupos siguientes: Mecánicos, Armeros, Radiotelegrafistas, Conductores, Auxiliares de Información, Meteorologistas y algún otro que las circunstancias aconsejen", pero....."(...) de momento la Escuela de Especialistas, sólo atenderá a los Grupos de Ayudantes de mecánicos, de Radiotelegrafistas, de Armeros y Conductores,(...) como las tandas de aspirantes serán llamadas sucesivamente, el plazo de admisión de instancias es indefinido".

De esta primera convocatoria tenemos registradas en el B.O.E. la presentación en Tablada, entre el 17-7-37 y 15-1-38, de siete tandas con un total de cerca de 1000 aspirantes con los que se completaron los cuatro cursos de Tetuán.

Las necesidades de Especialistas eran tan graves que al mismo tiempo en el

B.O.E. nº 409 de 3-12-37 se hace una convocatoria de 2.200 aspirantes para 1.100 plazas: Motoristas (400), Radios (100), Armeros (350) y Montadores (250) que serían seleccionados en los talleres de Aviación durante un mes y formados directamente en las Unidades mediante un cursillo de tres meses, incluso se llegó a aumentar la edad de ingreso a cuarenta años, en vez de los veintidós de la convocatoria anterior. El carácter especial de esta convocatoria se observa en

la duración del compromiso adquirido sólo "por la duración de la campaña a cuya terminación serán licenciados".

LA ESCUELA DE ESPECIALISTAS EN MÁLAGA

El 6 de enero de 1938 el comandante Iglesias Brage es comisionado, para que se traslade a Málaga, con el fin de buscar locales para la instala-



Talleres de ajuste, soldadura y calderería en la calle Ayala. Foto AMM.



Profesores 2º Curso. Foto AHA.

ción de la Escuela de Especialistas.

Un mes más tarde, el 9 de febrero, coincidiendo con el primer aniversario de la toma de Málaga se inaugura en el aeródromo de El Rompedizo la Escuela de Tripulantes y Observadores con asistencia de numerosas autoridades civiles y militares presididas por el Gobernador Civil Sr. Alted, General Queipo de Llano y Obispo de la diócesis D. Balbino Santos Olivera.

Las autoridades aéreas aprovechan

este acto para solicitar a las civiles los locales, elegidos por el comandante Iglesias, y ayudas para el establecimiento en Málaga de la Escuela de Especialistas de Aviación, estas acogieron con mucha ilusión la petición e inmediatamente se pusieron manos a la obra. Recordemos que la Escuela de Especialistas fue creada por resolución de S.E. el Generalísimo publicada en el B.O.E. nº 115 de fecha 12 de febrero de 1937 e instalada provisionalmente en Tetuán.

En principio se nombra Jefe de Campo y Jefe de las Escuelas de Observadores y Especialistas al comandante D. Francisco Iglesias Brage, ingeniero, piloto y observador con gran experiencia. Procede de la Academia Militar de Ingenieros de Guadalajara, se hizo observador en 1925 y piloto en 1926 participando en la campaña de Marruecos. Junto con el capitán Jiménez participó en varios vuelos de larga duración siendo el más importante el de Sevilla a Bahía (44 horas) con el "Jesús del Gran Poder", continuaron por diversas capitales hispanoamericanas hasta La Habana.

Fue comisionado por la Sociedad de Naciones, en 1933 y durante más de un año, para mediar en el conflicto entre Perú y Colombia por el territorio amazónico de Leticia, misión que aprovechó para explorar la cuenca del Amazonas en hidroavión, reuniendo una gran colección de plumario, objetos etnográficos e incluso animales para el zoológico de Madrid. Proyectó continuar este estudio con una expedición fluvial en el barco hidrográfico "Ártabro", se construyó el barco, se creó un Patronato y se acordó iniciar la expedición el 12 de octubre de 1935, fiesta de la Raza, pero "(...) por dificultades surgidas entre el Patronato de la Expedición y la Presidencia del Consejo, al respecto del pago de los sueldos, haberes y gratificaciones que el personal expedicionario debía recibir" la expedición fue retrasada y definitivamente suspendida.

Al término de la contienda civil fue nombrado Secretario General Técnico



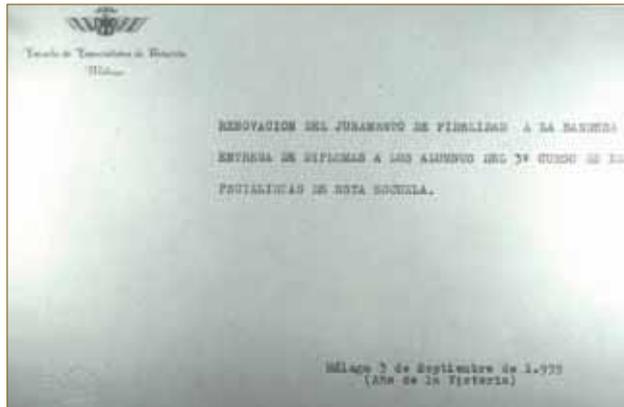
El Jefe de la Escuela, comandante Iglesias Brage, con los profesores de la misma. Foto AHA.

del recién creado Ministerio del Aire y alumno de la Escuela Militar de Ingenieros Aeronáuticos donde terminó sus estudios un año más tarde, no obstante continuó de Jefe de la Escuela de Especialistas hasta finales de 1941.

Desde el cese del comandante Iglesias como Jefe de la Escuela (BOA nº 1-42) hasta el nombramiento del teniente coronel Vara de Rey (BOA nº 82-44) ejerció este último como Jefe accidental, excepto el año anterior a su nombramiento oficial en que aparece como Jefe de la Escuela, en varios documentos, el coronel de la escala de vuelo D. Andrés Grima Álvarez.

Los alumnos se dividieron en dos Unidades, la 1ª de mecánicos y montadores y la 2ª de radios y armeros, una de ellas estaba mandada por el capitán D. Joaquín Martínez Vara de Rey que después sería nombrado, sucesivamente, Jefe del Batallón de Alumnos, Jefe de estudios, Jefe accidental de la Escuela, dadas las múltiples ocupaciones del comandante Iglesias, y por último Jefe de la Escuela desde 8-7-44 hasta su traslado a León.

Según el Acta Capitular de la reunión del Ayuntamiento de fecha 25-2-38 se acordó para declaración de urgencia y por unanimidad: "(...) la siguiente moción de la Alcaldía: La gran conveniencia que para esta ciudad tendrá el establecimien-



to en ella de una Escuela de Técnicos Especialistas de Aviación, no es necesario razonarla, si se tiene en cuenta que ello implica la permanencia de 600 alumnos más el correspondiente profesorado y el necesario personal subalterno. Para ello es indispensable ofrecer al Ramo de Guerra un local adecuado, difícilmente podría encontrarse ninguno que supere al edificio que en la actualidad se está terminando de construir por la Asociación de Empleados y Obreros Ferroviarios en la calle Cuarteles en el solar en que se encontraba el antiguo Matadero, y para disponer de tal edificio se hace preciso, por de pronto, tomarlo en arrendamiento por un año en precio de 16.250 pesetas, seguidamente contratar por cuatro años más prorrogables y obtener promesa de venta a favor de la Corporación de dicho inmueble". En la siguiente reunión del Consistorio se

acordó el arrendamiento del citado local por cinco años a 16.250 pesetas anuales y en caso de continuar un sexto año el alquiler será de 20.000 pesetas.

El barrio, El Perchel, donde se ubicaron todas las diseminadas instalaciones de la Escuela, debe su nombre a que en esta zona, cercana al mar, se colgaba y se-caba el pescado en una especie de perchas desde la época de los Reyes Católico. Cuando éstos conquistaron Málaga, el 19-8-1487, e hicieron los Repartimientos, destinaron "(...) la zona, situada a la derecha de la desembocadura del Guadalmedina y a las afueras de la ciudad para la instalación de percheles y casas donde determinaron se hiciesen las anchoas, sitio que se determinó para quitar de la ciudad el hedor que causan estos pescados. A cada perchel se le dio un largo de 18 varas y se dio licencia a los vecinos para edificar 39 casas para hacer anchoas (...)". Desde entonces este barrio mariner y castizo fue protagonista de numerosas novelas de literatura costumbrista.

A mediados del siglo XIX, Málaga llegó a ser la segunda ciudad industrial de España con ferreterías, textiles, químicas, vinos, frutos secos, etc. La mayoría de sus factorías se instalaron en esta popular barriada, el río dividía la ciudad en dos zonas: la derecha industrial y proletaria y la izquierda comercial y burguesa, cuando se instaló la Escuela la mayoría de las fábricas habían cerrado o estaban en



Jura de Bandera del 3º Curso. Foto AHA.

plena crisis y muchas de sus instalaciones fueron adaptadas a dependencias de la Escuela.

Los Talleres fueron instalados en las naves de envasados de la antigua Casa Bevan que fundada en el siglo XIX se dedicaba a la exportación de frutos secos: pasas, higos y almendras hasta los años cincuenta que entra en crisis con la llegada de las pasas de California. A continuación de los talleres se encontraba "La Industria Malagueña", propiedad de los Larios, la principal industria textil de la ciudad que permaneció abierta hasta 1970 y el ya abandonado complejo siderúrgico de "La Constancia" que junto con las demás ferrerías de Manuel Heredia producía el 72 % del arrabio nacional, llegó a contar con tres altos hornos, veinticuatro hornos de afino, varios hornos para recalentado de hierro y otros metales, cuatro máquinas de vapor y talleres de laminado.

Los alumnos fueron alojados durante una temporada en el cuartel de la Aurora, donde anteriormente se encontraba la industria textil del mismo nombre. Los dormitorios estaban entre las calles Salitre y San Andrés frente a las chimeneas, aún queda una, de las fábricas de aceite y jabón de los Larios.

En las playas de San Andrés, donde estaban los bancos de pruebas y talleres de forja en naves de antiguas fundiciones, se bañaban los alumnos y estaban plagadas de enormes chimeneas, algunas aún continúan de pie, que los alumnos llamaban "los ejes del mundo",

Toda la barriada, calles Salitre, Cuarteles, del Carmen, Arroyo del Cuarto, Recinto de la Aurora, eran el escenario de



Entrega de Diplomas al 3º Curso. Foto AHA

la instrucción diaria. Al amanecer, el barrio de El Perchel se llenaba de alumnos que iban de una a otra dependencia y se oían los ecos de las pisadas recias y firmes sobre el empedrado, también las voces de mando de los instructores y los golpes de las manos sobre las culatas de madera de los fusiles.

En este industrial y popular barrio empezó su andadura la Escuela de Especialistas. Inmediatamente comenzaron las obras de adaptación del edificio alquilado por el Ayuntamiento en la calle Cuarteles nº 57 y el 11 de marzo de

1938 dio comienzo el Iº Curso con 429 alumnos (151 mecánicos, 102 montadores, 85 armeros y 91 radios), el examen de ingreso lo habían realizado en Tablada en cuatro tandas sucesivas. Como las instalaciones de calle Cuarteles aún no habían terminado las obras de adaptación, los alumnos fueron alojados, provisionalmente, en el Campamento Benítez y en el Cuartel de la Aurora hasta el 8 de abril que se trasladaron a las nuevas instalaciones. Estos días los dedicaron a la instrucción teórica y táctica sin armas.



Jura de Bandera en un hangar de El Rompedizo. Foto AHA.

El día 9 de abril se iniciaron las clases técnicas profesionales, en las nuevas instalaciones, y desde el día 20 la instrucción táctica se hace con fusiles italianos, no se había iniciado antes por carecer de armas. El día 26 con ocasión del homenaje de Falange Española a la Aviación Militar, los alumnos de la Escuela desfilaron por primera vez en público siendo felicitados por el Gobernador Militar de la Plaza. La instrucción de tiro no pudo iniciarse hasta el mes de junio por no disponer de municiones para el fusil italiano, después los cambiaron por unos rusos para los que se contaba con abundante cartuchería.

El comandante Iglesias era el Jefe Militar, Director general de los Cursos fue nombrado el coronel italiano D. Raniero Spada (profesor de electrotecnia) más

Iglesias, era que para las prácticas los italianos solo habían aportado material de esa procedencia: Romeo RO.37, Fiat CR.32 y BR.20, Caproni 133 y 134, Savoia S.79 y 81, etc. y sin embargo no disponían de otro tipo de material en servicio en nuestras Unidades Aéreas como los alemanes, al que llamaban "material negrilla", Junkers 22 y Heinkel 51, 45, 46 y 70.

Entre los profesores españoles, que llegaron de Getafe y los que vinieron a la marcha de los italianos, fueron famosos el capitán Delgado, Director del Curso de mecánicos y profesor de matemáticas y física que más tarde sería Director General de Iberia, el capitán Bermúdez de Castro al que apodaban "el trilita", el teniente Alfredo Fernández, famoso galán de cine en los años cincuenta conocido

Las conferencias de Educación Moral eran impartidas por ilustres personajes como el Padre Granero, jesuita del Colegio de El Palo, que dio varias conferencias sobre la doctrina social de la Iglesia o Fray Justo Pérez de Urbel, del Monasterio de Silos, que habló sobre la España de los Reyes Católicos.

En cuanto a los premios y medidas disciplinarias, el comportamiento militar se solía premiar con permiso para poder llegar más tarde los sábados y domingos o castigar las faltas leves con la privación del paseo dichos días festivos, si la falta era más grave "el castigo reglamentario de calabozo, aunque esto se procura no imponerlo, siendo preferible para el alumno indisciplinado la baja definitiva en la Escuela". El comportamiento académico se solía premiar con 5 pesetas



Autoridades civiles y militares durante la Santa Misa. Foto AHA.

conocido como coronel Sabatuchi y Jefe de Estudios el teniente coronel, también italiano, Fortunati (profesor de armamento), cada Especialidad tenía un Director de Curso que era español, la mayoría de los instructores eran italianos, había un pequeño grupo de instructores españoles que habían llegado de la base aérea de Getafe. La enseñanza estaba totalmente dirigida por los italianos, esto produjo cierto malestar ya que no dejaban intervenir absolutamente nada al personal español en los asuntos académicos. El comandante Iglesias pidió en numerosas ocasiones la sustitución de los italianos, estos formaban parte del Cuerpo de Tropas Voluntarias (CTV) que los españoles traducían por ¿Cuándo Te Vas?.

Otra de las quejas del comandante

como "Alfredo Mayo", protagonizó películas como "Raza", "Botón de Ancla", "A mi la Legión" y muchas más, hasta cerca de cien..

No había libros, los italianos redactaban diariamente la lección del día siguiente que una traductora, sin conocimientos técnicos, traducía al español y entregaban a los alumnos al comenzar la clase que también era en italiano. Para el curso siguiente los apuntes fueron corregidos e incluso se incluyeron algunos esquemas y figuras, estos eran muy extensos, estaban redactados para un curso de nueve meses como en Italia, al hacerlo en cinco apenas les quedaba tiempo para las clases prácticas, a pesar del apretado horario que se indica en el cuadro final.

las notas superiores a 7 puntos y penalizar con la misma cantidad las inferiores a 5 puntos, también había un premio extraordinario de 25 pesetas, de los beneficios obtenidos en el bar de la Escuela, para el alumno más distinguido en cada semana.

Del primer curso fueron expulsados cuatro alumnos por "falta de espíritu militar" y treinta por "incapacidad para el estudio", en los cursos siguientes también hubo expulsados por los mismos motivos e incluso por "actividades políticas" en este caso se solía hacer de forma más ejemplarizante formando a todos los alumnos y leyendo la orden y el motivo de expulsión.

Desde los primeros días los alumnos fueron conocidos como los "gurripatos"

que es una deformación de la palabra "gurriato", según el diccionario es la cría del gorrion antes de salir del nido. Como los alumnos estaban tan ocupados que apenas salían a la calle solían asomarse a la terraza con lo que desde abajo sólo se les veía la cabeza, dando lugar a que los malagueños, con su buen humor y graciosa ocurrencia, comenzaran a decir "Mira niño, parece un nido de gurripatos asomando la cabeza", cuando la Escuela se trasladó a León se le siguió llamando "gurripatos" a los soldados de aviación destinados en Málaga.

Este primer curso duró seis meses, hasta el 15 de septiembre que terminaron 379 alumnos de los 429 que habían ingresado, el día 18 en El Rompedizo se celebró un solemne acto con Jura de Bandera y entrega de títulos. Era tal la necesidad de especialistas, que antes de que terminara el curso, a 1º de agosto, salieron 8 mecánicos, 4 radios y 4 armeros reclamados urgentemente por diferentes unidades.

Los primeros cursos vestían el uniforme azul del Cuerpo de Ingenieros, llevando en el brazo izquierdo una chapa ovalada con fondo azul en la que se veía el emblema de aviación con dos E's superpuestas en el círculo rojo, esta chapa fue confeccionada por la famosa litografía malagueña "Lapeira" cuyos talleres se encontraban muy cerca de la Escuela. Después de la creación del Ejército del Aire, en agosto de 1939, se adoptó el color gris típico de la aviación.

El Ayuntamiento de Málaga sigue de cerca, con el máximo interés, la puesta en marcha de la Escuela. En el mes de abril le regala una Bandera y le ofrece las dos naves de la Casa Bevan para el establecimiento de sus talleres, cargando con las 1.500 Ptas. de los alquileres mensuales. Al mismo tiempo terminaron las obras de adaptación del edificio principal de calle Cuarteles que costaron a las arcas municipales un total de 92.945,87 Ptas., se acordó pavimentar la calle Ayala en el trozo comprendido entre la Casa Bevan y la Industria Malagueña, es decir donde estaban situados los Talleres de la Escuela y el Ayuntamiento acuerda: "Eleva a escritura pública el contrato celebrado con la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrovianos sobre el arrendamiento y promesa de venta del edificio ocupado por la Escuela de Especialistas en la calle Cuarteles".

Para el curso siguiente se pensaba incluir dos nuevas especialidades (fotógrafos y electricistas) lo que daría lugar a un total de 650 alumnos que junto a la 4ª Unidad, personal de ordenanzas y servicios, serían más de 700 hombres los que debían alojarse en la Escuela.

En vista de ello el comandante Iglesias, en un informe de fecha 1º de agosto de 1938, propone dos soluciones para la reorganización y ampliación de la Escuela: la primera consiste en transformar



El Infante de Orleans. Foto AHA

en dormitorios las aulas existentes en el actual edificio y ampliación de los comedores cocina y patio de armas agregando, a la Escuela un patio y dos locales adyacentes a la misma cuya adquisición tendría que ser hecha por el Ayuntamiento; las aulas y los talleres se llevarían al Cuartel de la Aurora previa reconstrucción y adaptación. La segunda consiste en adaptar los edificios de la Fábrica de Tabacos que sólo son empleados exclusivamente como almacenes para la fermentación del tabaco; se podrían adaptar perfectamente a todas las necesidades de alojamiento, talleres, laboratorios y salas de estudio, incluso el terreno contiguo a los edificios se puede utilizar para instrucción militar y campo de deportes.

El coste de la primera solución sería 895.018,92 Ptas. y los trabajos durarían cuatro meses. La segunda solución costaría 1.415.580 Ptas. y estaría listo en dos meses, en ambos proyectos se cuenta con la contribución económica del Ayuntamiento de Málaga. El comandante Iglesias es partidario de la segunda solución que "supondría una Escuela magníficamente montada como solución de futuro si la Jefatura del Aire se decidiese a instalarla definitivamente en Málaga".

Con todos estos proyectos en estudio, se inicia el 1º de octubre el 2º Curso con 150 mecánicos, 100 montadores, 100 armeros y 100 radios, también duró seis meses, hasta finales de marzo de 1939. Inmediatamente empieza el 3º Curso que finalizó en el mes de septiembre con un emotivo acto celebrado en El Rompedizo con Jura de Bandera, desfile de profesores, alumnos y de la centuria García Morato de Flechas del Aire y finalmente la entrega de Diplomas a los alumnos del curso. Estos actos fueron presididos por el Infante D. Alfonso de Orleans co-

ronel jefe de la Región Aérea del Sur al que acompañaron las autoridades civiles y militares de Málaga.

Durante la estancia de este Curso se celebró en Málaga un acto muy emotivo, la llegada, el día 6 de abril de 1939, del cadáver del Laureado aviador comandante García Morato muerto en accidente aéreo dos días antes en Griñón. La capilla ardiente fue instalada en el Salón de Actos del Ayuntamiento y le dieron guardia de honor durante toda la noche alumnos de la Escuela, que al día siguiente con Escuadra de Gastadores y Banda de Cornetas y Tambores acompañaron los restos mortales hasta el cementerio de San Miguel donde recibieron cristiana sepultura: El Jefe de la Escuela, comandante Iglesias, pronunció unas sentidas y emocionantes palabras de exaltación de las virtudes castrenses y humanas del comandante García Morato, que terminaron así: "Guardaremos en nuestros corazones tu propio corazón y tu recuerdo vivo y luminoso".

Al terminar el 3º Curso, la Dirección de la Escuela comunica a la Superioridad que se pueden marchar los instructores italianos ya que hay españoles preparados para ejercer dichas funciones. La propuesta fue aceptada, los italianos fueron despedidos en un brillante acto presidido por el Ministro y salieron para Barcelona el 22-9-39 donde embarcaron para Italia los 54 profesores: 1 coronel, 1 comandante, 5 capitanes, 3 tenientes, 13 alféreces, 7 brigadas, 4 sargentos y 20 cabos.

Durante la permanencia de los italianos en la Escuela, muchas dependencias eran presididas por las fotos de Franco y Mussolini, las fotos del "Duce" llevaban el lema "La vida es milicia", alguien escribió debajo "La milicia es mandanga" tras la correspondiente investigación y enfado de los italianos, como sue-



Desfile de profesores en la jura de Bandera. Foto AHA

le ocurrir en estos casos, no apareció el culpable. Con la marcha de los italianos las fotos de Mussolini fueron retiradas.

Al inaugurarse la Escuela, a ambos lados de la fachada principal, había sendos escudos con las flechas de la Falange, estos fueron eliminados a principio de los años cuarenta.

Cuando el comandante Iglesias, es nombrado Secretario General Técnico del Ministerio del Aire, el 10 de septiembre de 1939, es nombrado Jefe accidental de la Escuela el comandante D. Joaquín Vara de Rey.

Antes de marcharse a su nuevo destino, en vista de que ninguno de sus proyectos eran aprobados, se dirige al Ayuntamiento solicitando, que al menos durante el 4º Curso se alquilen nuevos locales para poder atender a los 530 alumnos convocados, el Ayuntamiento acordó *“alquilar dos almacenes y un garaje con entrada y fachada por la calle Fernán Núñez, propiedad de Bevan S.A. cuyos locales se destinaran a la Escuela de Especialistas, en el precio anual de 9.000 pesetas, al mismo tiempo agradece a la Escuela la donación que le ha hecho de dos colecciones de libros publicados por la misma”*.

También se alquiló (en 1943), entre las calles Salitre y San Andrés, un nuevo edificio para los dormitorios, mucho más confortables, aquí las camas eran literas dobles mientras que en el anterior edificio eran triples. El edificio principal que-

dó solamente para la dirección, comedor, bar de alumnos, aulas, administración y residencia de profesores.

Todas las convocatorias que se hicieron para los cursos de Tetuán y hasta el tercero de Málaga fueron de acuerdo con los BOE's nº 250 y 409 de 1937, es decir, al terminar el curso salían con la titulación de Ayudante de Especialista, la categoría militar de Cabo, duración del curso entre tres y seis meses y un compromiso de dos años o lo que dure la campaña, a cuyo termino serían licenciados.

Para el 4º Curso, que daría comienzo el 5 de octubre de 1939, se convocaron 530 plazas (150 motoristas, 50 montadores, 150 radios, 80 electricistas y 100 armeros) en el BOE nº 240 de 28 de agosto de 1939, con nuevas condiciones de ingreso y permanencia: Compromiso de cuatro años, duración del curso como mínimo siete meses, titulación Ayudante de Especialista, categoría militar de Cabo, después de un año de servicio como Ayudante y previo informe favorable se obtenía el título de Especialistas y a los tres años se ingresaba en la escala de Especialistas pudiendo alcanzar la categoría de Comandante.

El curso terminó a finales de junio, jurando bandera el día 3 del mes siguiente con asistencia del Infante de Orleans y las principales autoridades malagueñas.

Además de las normales actividades académicas se formaron varios equipos

deportivos que participaban en diversas competiciones malagueñas y un grupo de teatro que con motivo de la festividad de la Patrona celebró en el Teatro Cervantes una función a beneficio de “Frentes y Hospitales” y para el “Aguinaldo del Soldado”, a la que asistieron todas las autoridades malagueñas y numeroso público. Según la prensa de la época se recaudaron, en toda España, más de nueve millones de pesetas con las que se financiaron *“cientos de miles de cajas, cada una de las cuales contiene: una botellita de coñac, galletas, embutidos, queso, turrón, un bote de leche condensada, mantecadas, figuritas de mazapán, tabaco, papel de fumar, almanaque, sobres, lápices y devocionarios”*.

Para que todos los Ayudantes de Especialista, formados durante la Guerra Civil, que desearan continuar en el ejército pudieran hacerlo, una Orden de fecha 1º de septiembre de 1939 (BOE nº 249) le daba esta oportunidad: *“El personal Especialista del Arma de Aviación con título de Ayudante de las Especialidades de mecánico motorista, montador, armero, radio, radio-montador y electricista obtenido durante la guerra de Nuestro Glorioso Movimiento Nacional en las Escuelas de Tetuán, Málaga o en los Parques de Aviación, tanto el que se haya licenciado voluntariamente como el que actualmente se encuentra en servicio activo en el Arma de Aviación podrá acogerse a las condiciones que para los*



Desfile de los Flechas del Aire de la centuria García Morato. Foto AHA.

especialistas se consignan en la Convocatoria de Especialistas del Arma en el BOE nº 240 de 28 de agosto del año actual", es decir la convocatoria del cuarto curso.

En el BOE de 15 de diciembre de 1939 aparece un Decreto por el que se establece que los Especialistas formaran una escala dentro del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Este decreto es acogido desfavorablemente por el Jefe de Estado Mayor y encarga un estudio a D. Francisco Iglesias, D. Ángel Salas, D. Luis Azcarraga y otros que proponen escalas, independientes de los Ingenieros Aeronáuticos, para cada una de las especialidades.

La convocatoria del 5º Curso, que empezó el 15-9-40 con 550 alumnos, se hizo de acuerdo con la "Ley de 6 de mayo de 1940 (BOE nº 129) organizando los especialistas de los tres Ejércitos de Tierra, Mar y Aire" que modifica la de la convocatoria anterior: al terminar el curso ascenderán a Soldado de 1ª Ayudante de Especialista y después de un año de prácticas a Cabo Especialista.

Unos meses más tarde (24-12-40) se publica en el boletín del recién creado Ministerio del Aire (BOA nº 23) la adaptación de la Ley anterior al Ejército del Aire y días después en el BOA nº 8 de 14-1-41 la creación y clasificación de las diferentes Escalas de Especialistas.

Este Curso juró bandera con gran solemnidad el día de la Patrona, por la tarde se celebró un festival taurino y por la noche una verbena popular en la calle Salitre. Al día siguiente en los Baños del Carmen se celebró un partido de fútbol entre el equipo de Infantería y el de la Escuela formado por: Valdés, Luis, Checa, Mulero, Barrantes, Lezcano, Vazquez, Pinedo, Ormazabal, Vargas y Fortes.

El 6º Curso comenzó el 1º de octubre de 1941 con 380 alumnos, una "duración mínima de ocho meses", es decir con la misma normativa del curso anterior, pero se fue alargando y terminó en junio de 1943, por lo tanto se aplicó, en cuanto a duración, la normativa que entraría en vigor en el curso siguiente, no así la titulación que fue la de Ayudante.

También se celebró el día de la Patrona un festival taurino siendo los espadas profesores y alumnos de la Escuela: teniente Luis Torres, brigada Francisco Aristegui y cabo Alfonso de Mazas, las reses fueron de la vacada de Arias Reina y el festival fue organizado por el teniente Espinosa Aparicio y presidido por la viuda de García Morato.

En 1942 no ingresaron nuevos alumnos, pero fue convocado (BOA nº 36-42) un curso para cabos y cabos 1º de las especialidades de Montadores y Electricista para obtener el título común de Montadores-Electricistas y otro curso

(BOA nº 115-42), técnico militar para el ascenso a sargento, en este primer curso todos los convocados ya eran sargentos que habían ascendido durante la Guerra Civil, en abril del año siguiente fueron llamados los cabos 1º procedentes de la Escuela de Tetuán y primeros cursos de Málaga, para realizar el curso de ascenso a sargento.

A finales de 1942 se convocan 300 plazas de Especialistas para el 7º Curso que comenzará el 5 de septiembre de 1943 con una nueva normativa (BOA nº 145/43), duración dos años, al terminar el primer año ascienden a soldado 1ª Ayudante y al terminar el segundo a cabo Especialista, el último mes del curso lo dedicaban a clases prácticas en las Maestranzas de Sevilla o Logroño a donde se desplazaban en un tren especial todos los alumnos y profesores, los radios realizaban estas prácticas en Madrid, en un centro de transmisiones del Ejército de Tierra. También se reservaban seis plazas en cada convocatoria de Ayudante de Ingenieros Aeronáuticos para los Ayudantes de Especialistas que más se distinguían en cada curso.

Los siguientes cursos se fueron convocando anualmente, con el mismo número de plazas y normativa, hasta el traslado de la Escuela a León.

En los tres últimos cursos fue Jefe de Estudios el Comandante Ingeniero Aeronáutico Gil Cacho, especialista en cálcu-

lo de estructuras aeronáuticas que trasladó esta inquietud a profesores y alumnos. Entre todos, diseñaron y empezaron a construir una avioneta y un velero al que llamaron “gurrupato” que actualmente se halla expuesto en el Museo del Aire de Cuatro Vientos, la construcción de la avioneta se abandonó cuando la Escuela fue trasladada a León y se disolvió el grupo de profesores.

La Escuela participaba en la cabalgata de Reyes, en la procesión de la Cofradía de Nuestro Padre Jesús de la Misericordia de la que es Hermano Mayor honorario el Ejército del Aire y todos los años celebraba la fiesta de la Patrona con el toque de Diana por la banda de cornetas y tambores de la Escuela recorriendo las calles de El Perchel, desayuno extraordinario, Misa en la Catedral con asistencia de las autoridades locales y por la tarde fútbol, toros, teatro y fiesta andaluza todo protagonizado por los alumnos.

Estos actos se repitieron todos los años, aumentando cada vez más las actividades artísticas en el Teatro Cervantes y las deportivas en La Rosaleda y en el Puerto llegando a organizar, en la Patrona de 1945, una gran competición, por especialidades, de Bateles y Traineras patroneados por los alumnos. Las embarcaciones llevaban nombres de barrios:

“Martiricos” de color amarillo, especialidad mecánicos de radio, patrón Juan Arévalo Castillo.

“Gibralfaro” color azul, especialidad mecánicos motoristas, patrón Salvador López Velasco.

“Capuchinos” color verde, especialidad radiogoniometristas, patrón Felipe Ramos Molina.

“La Victoria” color rojo, especialidad armos artificieros, patrón Luis Prat Suñes.

En todos estos actos participaban los malagueños, sobre todo los de “El Perchel”, que estaban muy identificados con los “gurrupatos” a los que se encontraban todos los días por sus calles bien haciendo instrucción o desplazándose de unas a otras dependencias. También tenían mucho eco en la prensa malagueña que dedica amplios espacios a difundir la importancia de la Escuela, de los Especialistas y de las convocatorias que se hacían.

La revista “Miramar” del diario “Sur” publica un amplio reportaje sobre la importancia de los Especialistas: “(...) existe el factor “especialista” sin el que el avión no tendría la autonomía propia que le es necesaria. Para la formación de este Cuerpo posee el Ejército del Aire una Escuela en Málaga, de la cual salen capacitados para conservar en vuelo los aviones que perfeccionan en paz los hechos que en guerra serán su misión diaria, especialistas que llenan todas las necesidades del material volante(...) la enseñanza se imparte en dos cursos de nueve meses, dos años escolares, en el que el primero es preparatorio y el segundo de especialización y prácticas de taller y motores ya que el lema de la Escuela es “Ni práctica sin teoría ni teoría sin práctica(...)”.

También el diario SUR reseñaba en 1948 “Nueva convocatoria para cubrir 250 plazas de especialistas de primera en la Escuela de Málaga, con un compromiso inicial de cuatro años de permanencia en el Ejército del Aire, pudiendo alcanzar la categoría de Alférez (...)”.

Desde los primeros años de la instalación de la Escuela en Málaga, dada la provisionalidad y diseminación de sus instalaciones, las autoridades malagueñas intentan proporcionar unas dependencias adecuadas y definitivas. Ya a

mediados de octubre de 1941 el alcalde de Málaga se desplaza a Madrid para tratar en los Ministerios del Aire y Hacienda la utilización de la Fábrica de Tabacos para la instalación de la Escuela de Especialistas.

Un año después de inaugurarse la Escuela de Especialistas en Málaga, por Orden publicada en el BOE nº 322 de fecha 28 de noviembre de 1939, fue creada la Academia de Aviación en León, donde debían ser transformados 500 oficiales provisionales y de complemento procedentes de la guerra civil que formarían los primeros oficiales del recién creado Ejército del Aire. Dadas las adversas condiciones meteorológicas para el vuelo, pronto se pensó en su traslado y con fecha 7-8-43 (BOA nº 94) se crea la Academia General del Aire que empezó a construirse en San Javier (Murcia) a donde fue trasladada la de León en julio de 1949.

Al tener previsto el traslado de la Academia de León a San Javier, se pensó instalar en ellas la Escuela de Especialista, para ello el entonces Coronel-Jefe de la Escuela D. Andrés Grima Álvarez comisiona al Jefe de Estudios comandante Fernández Bobadilla, al alférez Jarén Pavón y al sargento Gutiérrez García para “(...) determinar sobre el terreno el estudio de acoplamiento del aeródromo de León como Escuela de Especialistas, según ordenaba en su oficio nº 2073, Sección 2ª, de 25 de mayo el Director General de Instrucción”.

Parece ser que la Jefatura de la Escuela no tiene mucho interés en marcharse a León y es el Director General de Instrucción el que reclama al Jefe de la Escuela el informe del comandante Fernández Bobadilla sobre el “Acoplamiento de pabellones de la Academia de León”. Este le contesta el 14 de marzo de 1944 que “(...) no se puede entregar el informe acerca del mismo porque los planos que se recibieron, al efecto, de esa Dirección, no concuerdan, por ser antiguos, con la distribución real de dicha Academia, extremo que, verbalmente, notificó a su superior Autoridad a su paso por Madrid, de regreso de dicha comisión, hallándose en espera de los planos, ya modificados, que ha de remitir el Jefe de los Servicios de Infraestructura de aquella Plaza, significándole que, tan pronto como se reciban los mismos, será emitido por el citado comandante el aludido informe y enviado a V.E.”.

Los planos no debieron llegar, y en Málaga no debían tener mucho interés en que llegaran, porque pasados más de dos años, el 28 de septiembre de 1946, el nuevo Jefe de la Escuela, teniente coronel Vara de Rey, envía un informe al Director General de Instrucción titulado “Necesidad de construcción de una Escuela de nueva planta y emplazamiento de la misma” en él sugiere, de forma vedada, que se construya una Escuela de nueva planta en Málaga, en el aeródromo



Alumnos del 6º Curso. Foto cedida por el alumno Antonio Crespo.

mo de El Rompedizo, veamos dicho informe: "La Escuela de Especialistas se encuentra en la actualidad en la misma situación de provisionalidad que la improvisación obligó, cuando en el año 1938 fue creada(...) se han venido desarrollando en ella Cursos normales en los que solamente el esfuerzo de Profesores é instructores y la bondad del clima de Málaga han permitido obtener un aceptable resultado(...). A pesar del crecido número de edificios (un total de quince) que forman la Escuela, mezclados entre las casas de todo un barrio, no están atendidas sus necesidades(...) la falta que más se deja sentir es la proximidad a un Aeródromo dotado con el material de vuelo y tierra apropiado(...)".

"Es pues necesaria la instalación de una Escuela de nueva planta dotada de cuantos elementos corresponden a la formación del especialista(...) Es necesario hacer un plan de conjunto bien estudiado empleando cada año el dinero de que se pueda disponer, huyendo desde luego de la adaptación de edificios ya construidos con otra misión(...) Estas son las condiciones fundamentales de la nueva Escuela: Proyecto especialmente trazado para ella y Aeródromo inmediato a su emplazamiento y sobre esto puede considerarse como factor importante la situación de un clima que permita trabajar en los Talleres y especialmente en los hangares en todo tiempo, ya que la enseñanza práctica en condiciones de frío reduce grandemente el rendimiento". Con esta alusión al "factor clima" el Director se decanta claramente por construir una nueva Escuela en Málaga y no su traslado a León con su riguroso y largo invierno.

Este informe una vez recibido por el Director General de Instrucción, aparece con el siguiente párrafo sobrescrito a mano: "Se proyecta trasladar a León ¿? y por tanto no ha de tocarse este asunto por ahora".

Efectivamente, el asunto no volvió a tocarse, posiblemente debido a la presión de las Autoridades malagueñas sobre las del Ministerio del Aire, pero de nuevo, a mediados de 1949, cunden los rumores de que la Escuela será trasladada ya que el próximo Curso que ingrese, el 13º, estudiaría el primer año en Málaga y el segundo en León.

En vista de que los rumores parecen confirmarse, el Ayuntamiento en su reunión de 1º de julio de 1949 toma el acuerdo siguiente: "El Sr. Mena se refiere a la intranquilidad producida en el barrio de El Perchel por el rumor de que la Escuela de Especialistas va ser trasladada de Málaga. Estima que el Ayunta-

miento debe preocuparse para que continúe en nuestra ciudad, extendiéndose en consideraciones sobre los beneficios que supone para el citado barrio. Termina su intervención rogando al Alcalde Sr. Estrada Segalerva explique las gestiones realizadas por la alcaldía en tal sentido".

"El Sr. Alcalde explica las gestiones realizadas en unión de Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia desde el año 1947, poco después de la toma de posesión del primer ayuntamiento por él pre-

primeros en llevar los cordones sobre la guerrera y sus profesores la escarapela, tradicionales en todas las academias militares. El 13º Curso estudió el primer año en Málaga y el segundo en León y el 14º Curso aunque realizó el examen de ingreso en Málaga, inició sus estudios en León donde ha permanecido la Escuela más de cuarenta años y continúa actualmente como Academia Básica del Aire, creada en 1992, donde se siguen impartiendo las enseñanzas de los Especialistas mecánicos, montadores y armeros.

El día 4 de abril de 1950 la Escuela participó en su último acto oficial en Málaga, un brillante desfile en el paseo central del Parque y a continuación Misa frente al Ayuntamiento, con motivo del XI Aniversario del final de la Guerra Civil.

Pocos días después, en el BOA nº 40, se convocaban las vacantes de profesores e instructores para la Escuela de León, un mes más tarde se publicaba la lista con los 63 elegidos de las distintas categorías y especialidades, pocos fueron los de Málaga que se atrevieron a cambiar el dulce clima malagueño por el frío leonés.

Una Orden del 10 de junio de 1950 cerraba la Escuela y pocos días después el Sargento García Álvarez entregaba toda la documentación de la Escuela en la Mayoría de León al Mayor Rodríguez Novoa.

En Málaga aún continúa el recuerdo de sus "gurripatos" que se mantiene vivo gracias a la "Asociación Gurripatos de Málaga" a la que pertenecen antiguos alumnos de la Escuela y veteranos del Ejército del

Aires que organizan numerosos actos de confraternización varias veces al año.

BIBLIOGRAFÍA

- Fuente Vélez, Antonio. "El Rompedizo". Málaga diciembre 1985.
- García de la Leña, Cecilio. "Conversaciones históricas malagueñas". Año 1792.
- Heredia, Guillermo. "Las fábricas y la ciudad. Málaga 1834-1930". Editorial Arguval. Málaga 2003.
- Iglesias Brage, Francisco. "Informe sobre la Escuela de Especialistas". Málaga 1º de agosto de 1938.
- Martínez Vara de Rey, Joaquín. "Necesidad de construcción de una Escuela de nueva planta". Málaga 28 de septiembre de 1946.
- Santiago, Antonio. "Cien años de historia de las fábricas malagueñas". Editorial Acento Andaluz, Málaga 2001.
- Archivo Municipal del Ayuntamiento de Málaga. Actas Capitulares y Hemeroteca.
- Archivo Histórico del Ejército del Aire.
- Historia del Sector y de la Base Aérea de Málaga.

Horarios

DIAS LABORABLES

Diana	a las 5:00 horas
Aseo personal.....	de 5:00 a 5:45 horas
Lista de Diana.....	de 5:45 a 6:00 horas
Desayuno.....	de 6:00 a 6:30 horas
Instrucción militar	de 6:30 a 7:30 horas
Clases y práctica profesional	de 7:45 a 14:00 horas
Primera comida	de 14:15 a 15:15 horas
Descanso o siesta en verano	de 15:15 a 17:30 horas
Baño de mar o ducha	de 18:00 a 19:00 horas
Estudio	de 19:30 a 20:30 horas
Segunda comida.....	de 21:00 a 22:00 horas
Retreta.....	a las 22:45 horas
Silencio.....	a las 23:00 horas

SABADOS

Por las mañanas horario de día laboral	
Educación Moral.....	de 16:15 a 17:00 horas
Revista e inspección de compañía.....	de 17:00 a 18:00 horas
Baño de mar o ducha (voluntario)	de 18:15 a 19:00 horas
Paseo.....	de 19:15 a 21:30 horas
Segunda comida.....	de 21:45 a 22:45 horas
Retreta.....	a las 22:45 horas
Silencio.....	a las 23:00 horas

Los domingos se levantaban dos horas más tarde y después de Misa se podían ir de paseo hasta la hora de Silencio.

Este horario, con algunas modificaciones en verano, se mantuvo durante los cinco primeros cursos que fueron muy intensivos, de cinco a ocho meses de duración; cuando los cursos pasaron a ser de dos años el horario cambió y se levantaban una hora más tarde y se acostaban una hora antes.

sidido, cerca de los Jefes del Ejército del Aire de esta Plaza, así como del Excmo. Sr. Ministro del Aire que dieron por resultado que haya quedado sin efecto durante dos años la orden de traslado a León de la Escuela citada. Que al surgir nuevamente el rumor ha vuelto a reanudar las gestiones esperando la contestación del Ministro al telegrama que le ha dirigido. Se acuerda dirigir un respetuoso escrito al Excmo. Sr. Ministro del Aire interesando no se lleve a cabo el traslado de la Escuela de Especialistas resaltando el cariño que Málaga tiene a la misma y por el perjuicio que su traslado le causaría".

A pesar de las gestiones realizadas y el interés mostrado por todas las instituciones malagueñas, que lograron retrasar varios años su traslado, la Escuela fue llevada a León donde esperaban las magníficas instalaciones de la Academia de Aviación que por motivos meteorológicos había sido trasladada a San Javier.

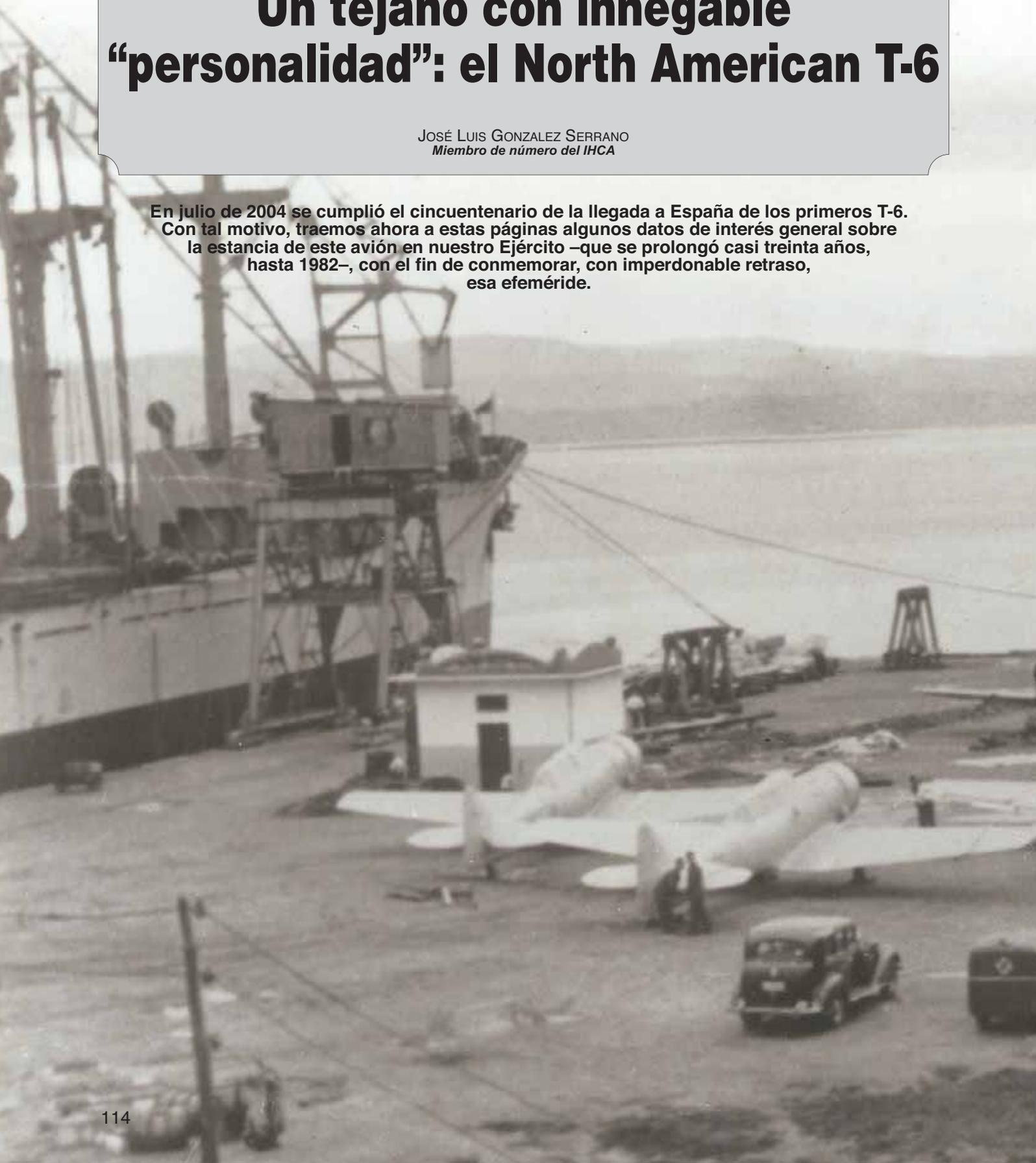
Los alumnos del 12º Curso fueron los

Notas sobre la estancia en España de

Un tejano con innegable “personalidad”: el North American T-6

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO
Miembro de número del IHCA

En julio de 2004 se cumplió el cincuentenario de la llegada a España de los primeros T-6. Con tal motivo, traemos ahora a estas páginas algunos datos de interés general sobre la estancia de este avión en nuestro Ejército –que se prolongó casi treinta años, hasta 1982–, con el fin de conmemorar, con imperdonable retraso, esa efeméride.



A comienzos de los años cincuenta del pasado siglo, el Ejército del Aire —carente de casi todo, y sobreviviente, todavía y en gran medida, gracias al material procedente de la guerra civil— utilizaba en sus escuelas, como avión de transformación, el único modelo de que disponía para este fin: el Hispano HS-42, que no brillaba precisamente por la bondad de sus prestaciones y de sus características de vuelo. Así que, cuando, en virtud de los Acuerdos de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos, se hizo patente la posibilidad de recibir ayuda militar de este país, una de las prioridades planteadas por los negociadores militares españoles estuvo encaminada a la sustitución de ese producto español por uno más idóneo, que finalmente sería el ubicuo T-6 —el cual, aunque mejor equipado, ciertamente era más “veterano”—.

El T-6 tuvo su origen en el modelo NA-16 de la firma North American Aviation Inc, cuyo “nacimiento” se remonta a los primeros años treinta, cuando, en la factoría que la compañía tenía en Dundalk, estado de Maryland, sus ingenieros se pusieron manos a la obra para diseñar un entrenador básico para el Cuerpo de Aviación del Ejército estadounidense. El nuevo producto, segundo de “cosecha propia” de la joven compañía, fue concebido como monoplano de ala baja, metálico —aunque con recubrimiento de tela en algunas superficies exteriores—, tren fijo, biplaza en tándem y con cabinas abiertas y propulsado por un motor radial Wright R-985 Whirlwind de 400 cv. El prototipo voló por primera vez en abril de 1935. Tras haberlo evaluado los militares estadounidenses en Wright Field, éstos aconsejaron que se le hicieran algunos cambios (los más notables de los cuales consistieron en la

¡Llegan los T-6! Escena típica del puerto de Santander durante los años cincuenta y primeros sesenta. Lamentablemente, los aviones están desprovistos de las antenas de radio y de gonio, lo que nos impide saber si eran de la versión D o de la G y determinar la fecha aproximada de la foto, aunque por detalles que sería prolijo explicar aquí nos inclinamos a pensar que eran de esta última. (DUOMARCO, archivo del autor, vía Emilio Herrera Alonso).





instalación de un motor más potente —el Pratt Whitney R-1340, de 600 cv al despegue— y el cerramiento de las carlingas con una cúpula común a ambas), que, una vez realizados, y conservados en las sucesivas modificaciones que dieron lugar a innumerables versiones posteriores, quedarían como eternas señas de identidad de este modelo.

El que podríamos considerar como “auténtico” T-6 (por la similitud de su aspecto con el del que conocimos en España) surgió en 1937, cuando el Cuerpo de Aviación invitó a varias compañías a participar en un concurso encaminado a dotarle de un entrenador avanzado de combate, es decir, de un avión de escuela básica dotado del mismo armamento, instrumentos e instalaciones que un avión de combate y con

unas prestaciones similares. La respuesta de North American fue el NA-26 —un derivado del NA-16, con armas fijas y móviles, motor R-1340 y tren retráctil—, que, a su vez, sería el “progenitor” de las sucesivas versiones ulteriores.

T-6 DE LA “AYUDA” PARA ESPAÑA

En virtud de los acuerdos antes mencionados, que en el plano militar se canalizaron a través del *Mutual Defence Aid Program* (MDAP) o Programa de Ayuda para la Defensa Mutua, y fueron gestionados por el *Joint United States Military Air Advisory Group* (JUSMAAG), que podría traducirse

por Grupo Conjunto Militar de Asesoramiento Aeronáutico, Estados Unidos convino en entregar al Ejército del Aire, entre otros modelos, y en régimen de arriendo, 120 aviones T-6, 60 de la versión D y otros tantos de la G.

En primer lugar fueron entregados los T-6D. Los primeros ejemplares, traídos por el transporte de la Marina estadounidense T-AK-255 *Private Leonard C Brostrom*, llegaron al puerto de Santander el domingo 18 de julio de 1954. Se trataba de los siete ejemplares cuyos números de serie en la USAF eran los 41-34294, 41-34345, 41-34566, 41-34544, 42-44745, 42-84644 y 42-84666, los cuales fueron desembarcados en la tarde de día siguiente, lunes 19.

Pocos días después, el 7 de agosto, llegó el veterano portaaviones CVE-64 *Tripoli* trayendo estibados en su cubierta de vuelo los 15 ejemplares que constituían el segundo lote. Y, ya en septiembre, el día 11 volvía a atracar este buque (al que en junio de 1955 la Marina estadounidense clasificaría como portaviones de usos diversos o utilitario y denominaría CVU-64) en el mismo puerto, esta vez con un cargamento de 12 aviones.

Finalmente, en la segunda mitad de los meses de noviembre y de diciembre, y el 8 de enero de 1955, a bordo del *Tripoli* y del transporte de ataque T-AK-239 *Greenville Victory*, llegarían –al igual que todos los anteriores, al puerto de la capital cántabra– los 26 que faltaban para completar los sesenta T-6D.

Todos, tras ser desprovistos de la capa de poliuretano que recubría sus superficies exteriores y que, durante el largo trayecto desde los Estados Unidos, los había protegido contra la acción corrosiva de la mar, fueron remolcados hasta el vecino aeropuerto de Parayas, donde quedaron al cuidado de un equipo de mecánicos del taller de base de Matacán, que, por cierto, tropezó con no pocas dificultades (carencia de herramientas adecuadas, como, por ejemplo, gatos para llevar a cabo las pruebas de retracción del tren de aterrizaje principal, que finalmente tuvieron de pedir prestados a Talavera la Real, falta de espacio para el adecuado aparcamiento de los aviones en el aeropuerto, el encharcamiento del terreno adyacente a la única pista de éste, la existencia de gravilla en el suelo, que cuando realizaban las pruebas de motor salía despedida y mellaba los bordes de ataque de las palas de las hélices, etc.) para poderlos poner a punto para su traslado en vuelo a la base salmantina.

Las pruebas de motor, de rodadura y de frenos corrieron a cargo de dos brigadas mecánicas especialmente entrenados para ello en Matacán. Una vez efectuadas satisfactoriamente dichas pruebas, los aviones eran entregados a los pilotos encargados de llevar a cabo las de vuelo. En las tres primeras



El indicativo 912-77 le fue asignado al E.16-195 a finales de abril de 1978, cuando, tras pasar una IRAN en AISA, fue destinado nuevamente al 912 Escuadrón del Grupo 91. Con anterioridad había ostentado en esta Unidad los indicativos 912-48 y 912-49. (J.L. González Serrano).

expediciones, éstos fueron, entre otros, los capitanes Luis Rico de Sandoval, Domingo Tizón Riveira y Antonio Casas Saavedra, quienes habían realizado el curso de instructores de T-6 en la base que la USAF tenía en Fürstenfeldbruck, Alemania, y que fueron ayudados por el capitán estadounidense Julius Szenegeto, instructor de T-6 en la misma base. Ellos participaron, igualmente, en el traslado en vuelo de los aviones a Matacán. En uno de esos vuelos, los capitanes Szenegeto y Tizón, que pilotaban, respectivamente, los aviones 41-34566 y 41-34544, se llevaron un susto que afortunadamente no tuvo mayores consecuencias para ellos. A las 16:10 horas del 27 de julio habían despegado de Parayas con rumbo a la ciudad charra, a la que no llegarían, ya que tuvieron que realizar sendos aterrizajes fuera de campo, el primero en la carretera que unía Ledesma y Zamora, a dos kilómetros de esta capital, y el segundo en un campo de labor del pueblo zamorano de Entrala. La toma con tren del piloto norteamericano fue perfecta y el avión no sufrió ningún daño; así que, una vez repostado, dos días después despegó de aquella carretera y, sin novedad, se incorporó a Matacán. Por su parte, el capitán Tizón, que, siguiendo los procedimientos, había tomado tierra sin sacar el tren, no sufrió ninguna lesión, y los daños de su avión fueron mínimos: dobladas las puntas de la hélice y levantada alguna chapa de la parte inferior del fuselaje. Según afirmó en su informe el capitán instructor de la correspondiente causa, las tomas de

Cuando el 18 de agosto de 1976 tomamos en Getafe esta instantánea del C.6-175, éste todavía conservaba el indicativo y el camuflaje que había tenido en su anterior destino. Obsérvese que no lleva lanzacohetes bajo los planos: ya se le habían desmontado en la Maestranza de Madrid donde, a ese efecto, había permanecido entre el 14 de abril y el 15 de julio de 1976. (J.L. González Serrano).



emergencia se produjeron por falta de combustible, ya que ambos pilotos estaban acostumbrados a volar en Fürstentfeldbruck la versión más moderna del T-6, es decir, la fabricada en Canadá y denominada *Harvard Mk.IV* o T-6J, que tenía una autonomía de cinco horas, y pensaron, erróneamente, que los T-6D tendrían la misma.

Aunque no hemos podido determinar con exactitud en qué fechas fueron llevados a Maticán los 22 aviones de las dos primeras expediciones, gracias a un escrito fechado el 17 de agosto, dirigido por el teniente coronel Fernando Plaza, jefe accidental de la Escuela Superior del Vuelo, al Director General de Instrucción, sabemos que en esta fecha ya se habían incorporado 20. Faltaban, pues, dos, que eran el accidentado 41-34544 y el 42-84666, que también debió de tener algún percance, y que por entonces debían de estar en reparación.

Los doce que habían llegado a Santander el 11 de septiembre en el *Tripoli* se incorporaron los días 15 y 16, seis en

cada uno de ellos, como igualmente afirmaba el mencionado teniente coronel en otro escrito, de fecha 18 de septiembre, también dirigido al Director General de Instrucción.

En consonancia con las normas establecidas el 22 de diciembre de 1953 por el Estado Mayor del Aire sobre designaciones de los aviones en servicio, que entraron en vigor el 1 de enero de 1954, al nuevo modelo le correspondió la E.16. Pero, en contra de lo que parece que habría sido lógico, su matriculación no se efectuó siguiendo el orden cronológico de su llegada a España: los matriculados en primer lugar fueron los 15 que habían llegado el 7 de agosto (del E.16-1 al E.16-15), luego los siete del 18 de julio (del E.16-16 al E.16-22) y, finalmente, los doce del 11 de septiembre (del E.16-23 al E.16-34). A los recibidos a finales de año les correspondieron las matrículas E.16-35 a E.16-60. Así, pues, los 60 T-6D



Este imponente aspecto ofrecía el C.6-164 el 24 de septiembre de 1976, cuando fue fotografiado en la factoría carabanchelera de AISA. Acababa de salir de IRAN. En el mes de noviembre sería destinado, y se incorporaría a la 601 Escuadrilla de Villanubla. (J.L. González Serrano).

de la "ayuda estadounidense" fueron matriculados del E.16-1 al E.16-60 (véase la tabla de matrículas adjunta).

NACE UNA NUEVA ESCUELA: LA BASICA DE PILOTOS

Con anterioridad a la llegada de los T-6, tan sólo en la Academia General del Aire y, en menor medida, en la Elemental de Pilotos de El Copero se realizaban actividades



En esta vista del C.6-149, tomada en Getafe el 28 de mayo de 1977, puede apreciarse que tiene abierta la compuerta de acceso al compartimento del equipaje y de la batería. (J.L. González Serrano).

de formación de pilotos en la fase básica de pilotaje, en la cual se utilizaban los ineficaces HS-42. La necesidad de disponer de un centro docente en el cual se pudiera acometer en exclusividad la tarea de transformar a los pilotos que superasen la fase elemental, y capacitarlos adecuadamente para pasar a la fase de reactores o a la de polimotores, parecía evidente. Por ello, y tras estudiarse varias alternativas para la ubicación de dicho centro, finalmente se toma la decisión de que su sede esté en Maticán, donde, con el nombre de Escuela Básica de Pilotos, fue creado el 27 de agosto de 1954. Como curiosidad, hemos de decir que, en

La vida operativa del E.16-116, que aquí vemos, transcurrió en la Escuela Básica, primero, y en la Academia General del Aire, después. Incorporado a esta última en 1972, en ella permaneció hasta que, finalmente, fue depositado en la Maestranza Aérea de Madrid el 14 de enero de 1982. (Archivo del autor, vía J.L. Valdés Ayesta).

un documento fechado el 7 de abril de 1954, el 4º Negociado de la 3ª Sección del Estado Mayor comunicaba a la Secretaría General del Ministerio del Aire que a la "Escuela Básica de Jerez" se le asignaba el número 71 como indicativo.

Poco antes, el 27 de marzo, se había seleccionado "para asistir en Alemania a un curso de Profesor de pilotaje en aviones T-6" al comandante Ramón Salto, al capitán Luis Rico y al teniente Francisco Lizarraga. El curso duraría siete semanas, y a su conclusión "este personal permanecerá en Alemania como profesores de los pilotos españoles que hayan de instruirse allí". En el mes de mayo, el día 5, los seleccionados para idéntico fin fueron el comandante Juan Fiz y

Uno de los ejemplares que sirvieron en la 601 Escuadrilla fue éste, el C.6-124, al que aquí vemos en su base de Villanubla el 8 de agosto de 1977. Años antes ya había estado desplegado en la base vallisoletana –entre noviembre de 1961 y enero de 1963–, cuando formó parte de los efectivos del Ala nº 3. (J.L. González Serrano).



los capitanes Domingo Tizón y Antonio Casas, quienes iniciaron su curso —de cinco semanas de duración— el día 15 y recibieron el “doble mando” de sus predecesores. Por su parte, los capitanes Diego Daza, José Rey, Esteban Francos y Ricardo Garrido fueron nombrados el 19 de mayo para realizar el curso de profesores de T-6 en los Estados Unidos, durante 22 semanas. Por tanto, ellos fueron los pioneros de la “era” del Texan en España, o al menos quienes estuvieron sueltos en este modelo el mismo año en que entró en servicio en el Ejército del Aire.

Los primeros — 20— aviones con que contó la Escuela fueron destinados a ella en el mes de septiembre, y en octubre lo fueron los 14 restantes de las tres primeras expediciones. Puesto que a la nueva escuela se le había asignado finalmente el mismo número de unidad que a su vecina la Escuela Superior del Vuelo (que el último día de septiembre tenía en dotación tres He 111, una Bücker 131, dos HM-1B, el Ju 290, el B-25 y nueve Junkers 52), es decir, el 74, a los T-6 se les asignaron indicativos posteriores a los de los aviones de aquella, de manera que comenzaron en el 74-30 (del E.16-1) y siguieron correlativamente hasta el 74-89.

Lamentablemente, a los pocos meses de haber comenzado su andadura, la Escuela hubo de llorar a sus primeros caí-

dos en acto de servicio, a consecuencia de dos accidentes. El primero ocurrió el 7 de febrero de 1955, y en él perdieron la vida los capitanes Salvador Postigo Ranea, profesor, y Francisco Pérez García, alumno, a bordo del E.16-4 (74-33). Cuando se hallaban cerca de Peñaranda de Bracamonte, por motivos que no se pudieron determinar, el avión entró en barrera y se estrelló contra el suelo en el pueblecito de Nava de Sotobral. En el segundo, que aconteció tan sólo cuatro días después, pereció el capitán Gumersindo de Azcárate Barcón; cuando volaba sobre Cantalpino (Salamanca), debió de tener algún fallo grave el motor, por lo que su único tripulante decidió lanzarse en paracaídas, pero tuvo la desgracia de que éste no se abriera. El avión, que resultó totalmente destrozado, era el E.16-42 (74-71).

Los cursos se iniciaron el 18 de septiembre de 1954; desde entonces hasta la llegada de los primeros T-6G a finales de 1957, en los T-6D se realizaron cerca de 30.000 horas de vuelo y, además de los citados, tuvieron que ser dados de baja en el Servicio otros dos aviones (los E.16-28 y 29, que resultaron accidentados el 17 de septiembre de 1956 y el 21 de enero de 1955, respectivamente, sin que, por fortuna, sus tripulantes sufrieran lesiones.)

A diferencia de lo que se hizo en las otras tres escuadrillas de entrenamiento, en cuanto a la asignación de indicativos a sus aviones se refiere, en la 604 de Gando se optó por repetir en el “puro” el número de servicio de cada uno de ellos, como puede comprobarse en esta instantánea del C.6-37 (604-37), tomada en Cuatro Vientos el 25 de septiembre de 1978 (J.L. González Serrano).



En la lluviosa mañana del 16 de diciembre de 1981, el E.16-68 de la AGA hizo escala en Getafe, antes de continuar viaje —el día siguiente— hacia la Maestranza de Madrid, donde quedaría en depósito hasta su devolución a la USAF. (J.L. González Serrano).



Tras haber servido en el Ala nº 3 de Villanubla desde septiembre de 1961 hasta abril de 1963, el E.16-105 se reincorporaría después al que había sido su primer destino, la Escuela Básica de Matacán. Aquí le vemos, en noviembre de 1966, ostentando el indicativo 742-105. (B.A. Matacán, archivo del autor).

EL ALA DE CAZA Nº 3

El 5 de abril de 1958, cuando se organizó el Mando de la Defensa, que había sido creado por Decreto del 13 de abril de 1956, una de las unidades que se disponía que quedarán adscritas a él era el Ala de Caza nº 3 de Villanubla, cuyo proceso de organización sigue, todavía hoy, resultando esquivo a las pesquisas de los investigadores, quizás porque fue un tanto tortuoso.

Aunque fue creada por Orden Ministerial fechada el 19 de septiembre de 1956 (BOA nº 110, del 20-IX-56), y sustituyó en Villanubla al 33 Grupo de FF.AA. —el cual fue disuelto el mismo día—, no recibió su primer material de vuelo hasta enero de 1958. Pero, en contra de lo que se pudiera pensar, dado que había sido asignada a aquel Mando, jamás llegaría a estar dotada de aviones F-86F, que, como es sabido, fueron los que constituyeron mayoritariamente los efectivos de las Alas de Caza. No obstante, sí hubo planes para que uno de sus escuadrones —el número 34— estuviera dotado de ellos y, aunque dependiente del Ala de Caza nº 3, quedara desplegado en Morón de la Frontera; pero, finalmente, esta nonata unidad acabaría tomando vida como el Escuadrón nº 51 del Ala de Caza nº 5.

Inicialmente, el Ala de Caza nº 3 tuvo como unidades subordinadas los Escuadrones números 31 y 32, dotados de T-6D y T-33A, respectivamente. De estos últimos sólo llegarían a incorporarse —en julio de 1958— dos ejemplares (los E.15-31 y 35), que tras alrededor de un año de permanencia en este destino —prácticamente sin volar— pasarían a formar parte de los efectivos del Ala “moronita” en julio de 1959.

Con respecto a los escuadrones de Villanubla que estuvieron dotados de T-6, hemos de decir que el primero que se organizó —aunque no el primero que existió sobre el papel, puesto que en un escrito del Estado Mayor del Aire de fecha 21 de febrero de 1957 ya se habían asignado los números 31 y 32 a las dos primeras unidades afectas al Ala de Caza número 3— fue el número 33, que, además, sería el más longevo. El 15 de noviembre de 1958, al ser suprimidos el Ala y los Escuadrones 31 y 32 por Orden Ministerial, quedó como la única unidad de vuelo de la base vallisoletana, y el 28 de julio de 1959, al renacer el Ala, ya como Ala nº 3, no adscrita al Mando de la Defensa, sino a la Aviación Táctica, volvió a formar parte de ella, hasta mediados de los años sesenta.



Poco tiempo estuvo destinado en el 406 Escuadrón el C.6-8. Tras haber servido en la 604 Escuadrilla, y antes de incorporarse al 744 Escuadrón, sólo permaneció en Torrejón durante el primer trimestre de 1978. (406 Escuadrón, archivo del autor).



“Pasadón” del C.6-176 (463-176) durante un ejercicio de tiro llevado a cabo en un polígono de nuestro antiguo Sahara a mediados de los años setenta. (J.L. Valdés Ayesta, archivo del autor).

In memoriam

GRADUACION	NOMBRE Y APELLIDOS	DESTINO	FECHA ACCIDENTE	LUGAR	AVION
Capitán	Salvador Postigo Ranea Francisco Pérez García	Escuela Básica de Pilotos	7-I-1955	Nava de Sotobral (Salamanca)	E.16-4 (74-33)
Capitán	Gumersindo de Azcárate Barcón	Escuela Básica de Pilotos	12-I-1955	Cantalpino (Salamanca)	E.16-42 (74-71)
Teniente	Fernando Fernández García	Escuadrón 292, Agrupación nº 29	29-VIII-1958	Smara, Sahara	E.16-16 (29-42)
Capitán	Emilio Ibiricu Apellániz	Escuela Básica de Pilotos	5-XI-1958	San Pedro de Rozados (Salamanca)	E.16-64 (74-64)
Teniente	Rafael Kith Ruiz				
Capitán	Ignacio Horcada Villar	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	24-XI-1958	45 km al E de El Aaiún	E.16-2
Teniente	Fernando Ruiz Vergara	Escuela Básica de Pilotos	15-III-1959	Ogíjares (Granada)	E.16-99 (74-99)
Teniente	Francisco Trinidad Espinosa				
Teniente	José Martín Benítez	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	10-VI-1959	Gáldar (Gran Canaria)	E.16-1
Teniente	Genaro de Irazu Crespo	Escuela Básica de Pilotos	28-XI-1959	Matacán (Salamanca)	E.16-96 (74-96)
Teniente	Luis Bengoechea Peré	Escuadrón 33, Ala nº 3	20-VI-1960	Peñañuel (Valladolid)	E.16-59 (33-59)
Teniente	José Javier González Carrasquilla	Escuadrón 33, Ala nº 3	19-VI-1961	Medina del Campo (Valladolid)	E.16-55 (33-55)
Teniente	José Luis Ramos Losantos	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	21-IX-1961	Aaiún	E.16-52 (36-52)
Teniente	Antonio Sierra Molner	Escuela Básica de Pilotos	27-X-1961	Valdecarros (Salamanca)	E.16-112 (74-112)
Teniente	Daniel Alcázar Martínez				
Teniente	Sebastián Alomar Roselló	Escuadrón 33, Ala nº 3	16-II-1962	Villanubla (Valladolid)	E.16-102 (33-102)
Teniente	Francisco Vencelá Flores	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	14-VIII-1962	Smara, Sahara	E.16-6 (36-66)
Teniente	Mario Ortego Gordo	Escuadrón 33, Ala nº 3	15-VIII-1962	Santiago de Compostela (La Coruña)	E.16-121 (3-121)
Cabo	José Manuel Alvelo Aguiar				
Teniente	Emilio Tomás García García	Escuela Básica de Pilotos	7-X-1962	La Rabasa (Alicante)	E.16-62 (74-62)
Teniente	Mateo Aristónico Casas Berdión				
Tte. Col.	Fernando Tapias Curbera	Escuadrón 33, Ala nº 3	5-III-1963	Ciguñuela (Valladolid)	E.16-31 (33-31)
Tte. Col.	Ángel Pisón de la Vía	Escuadrón 33, Ala nº 3	5-III-1963	Ciguñuela (Valladolid)	E.16-19 (33-19)
Capitán	Ángel Peinado Martínez	Escuela Básica de Pilotos	7-VIII-1963	San Pedro del Romeral (Santander)	E.16-113 (74-113)
Teniente	Teodorico Iglesias Hernández				
Capitán	Manuel Sánchez Martínez	Academia General del Aire	7-X-1963	Librilla (Murcia)	E.16-177
Alferez	Eduardo Fernández Corral				
Teniente	Adrián Tinaquero Gutiérrez	Escuadrón 33, Ala nº 3	12-X-1963	Santiago de Compostela (La Coruña)	E.16-160 (33-160)
Cabo 1º	Francisco Díaz González				
Teniente	Emilio Jover Sendra	Escuadrón 363, Ala Mixta nº 36	12-XI-1963	Santa Lucía (Gran Canaria)	E.16-11 (36-301)
Teniente	Eduardo Gil Suárez				
Teniente	José Antonio Ruiz Fernández	Escuela Básica de Pilotos	7-III-1964	Las Mesas (Cuenca)	E.16-74 (74-14)
Capitán	Miguel Delgado Rossique	401 Escuadrilla	11-IV-1966	Pico de Santa Isabel, Santa Isabel de Fernando Poo	E.16-10 (401-10)
Cabo 1º	José Reina Cabello				
Alferez	Juan Antonio Llanos Sáez	Escuela Básica de Pilotos	21-VI-1966	Aguas de San Pedro del Pinatar (Murcia)	E.16-117 (742-117)
Cabo	Cándido Martín García-Coca	Escuela Básica de Pilotos	27-VI-1966	Fresno el Viejo (Valladolid)	E.16-104 (742-104)
Teniente	Antonio Ruiz de Castañeda y de la Llave	Escuadrón 463, Ala Mixta nº 46	14-X-1966	Aaiún	C.6-53 (463-16)
Capitán	José Enrech Macho	Escuadrón de Alerta y Control nº 5	23-I-1968	Sierra de Aitana, Alcoy (Alicante)	C.6-57 (516-5)
Capitán	Ángel Hernández Gómez	Grupo nº 35	19-II-1968	Añoover de Tajo (Toledo)	C.6-151 (511-11)
Teniente	Arturo Soret Díaz-Espada				
Teniente	Julio Centelles Mojica	Escuadrilla 517	20-V-1968*	Pinto (Madrid)	CE.6-136 (517-20)
Sargento	Antonio Sayago Suárez	Escuadrón 463, Grupo nº 46	11-I-1969	El Aaiún	C.6-32 (463-22)
Comandante	Emeterio García Calvo	Escuadrón de Alerta y Control nº 3	25-III-1969	La Puebla del Río (Sevilla)	C.6-40 (402-21)
Capitán	Emilio Turrión Álvarez	Academia General del Aire	24-XI-1972	San Javier (Murcia)	E.16-83 (793-12)
Teniente	Mariano Cuadra Lores				
Teniente	Jaime Michelena Bárcena	Escuadrón 463, Ala 46	14-II-1974	Tifariti, Sahara	C.6-184 (523-6)
Teniente	Vicente Alcusa Belsué	Escuadrón 463, Ala 46	24-IV-1974	Anech, Sahara	C.6-183 (463-19)
Teniente					C.6-36
Capitán	Antonio Conde Lorenzo	Escuadrilla 604	30-IX-1974	Aguas de Arguineguin (Gran Canaria)	C.6-172 (604-172)
Capitán	José María Marañón Banegas	Escuadrón de Alerta y Control nº 7	28-IX-1976	Aranjuez (Madrid)	C.6-190 (602-18)
Teniente	Juan José López Ruiz	Ala 46	9-III-1977	San Bartolomé de Tirajana	C.6-180 (604-180)
Capitán	José María Delgado Moreno	Academia General del Aire	2-X-1977	(Gran Canaria)	E.16-93 (793-21)
Capitán	Alfredo Lago Palomeque			Tablada (Sevilla)	
Brigada	José María Reigosa González	Escuadrón 912, Grupo 91	11-V-1978	Aranjuez (Madrid)	C.6-137 (912-33)
Capitán	Alfredo González Domínguez	Escuadrón 421, Grupo 42	14-X-1980	Toledo	C.6-131 (421-47)

* Falleció el día 21 de mayo.

LLEGAN LOS T-6G

La G no era propiamente una versión nueva en la larga lista de las que tuvo el T-6. O mejor dicho, los aviones de esta versión no eran de nueva construcción, sino reconstruidos. En realidad, eran, principalmente, ejemplares —en total, 2068, muchos de los cuales serían cedidos en usufructo a naciones aliadas o amigas de los Estados Unidos— de las versiones T-6C y D, de la USAF, y SNJ-4 y 5, de la Marina

estadounidense, que entre 1949 y 1953 fueron devueltos a la compañía North American para que los pusiera a cero horas y les introdujera ciertas mejoras, como eran, por ejemplo, nueva radio (SCR-522A), mayor capacidad de combustible (140 galones, en vez de 110), tren de aterrizaje más resistente a los desplomes, nueva batería, cúpula de la carlinga con menos montantes y, por tanto, más diáfana, entre otras.

Los sesenta ejemplares que vinieron a España habían sido reconstruidos, con cargo al presupuesto de la USAF corres-

Tras causar baja en el Ejército del Aire, el E.16-201 fue cedido a la Fundación Infante de Orleans y matriculado EC-DUN. Aquí, con tren y flaps abajo, se dispone a tomar tierra en Cuatro Vientos tras haber realizado un vuelo de exhibición el día de San Isidro de 1985. (J.L. González Serrano).



pondiente al año fiscal 1949, en la factoría de Columbus, estado de Ohio. Los primeros llegaron a Santander en los portaviones *Tripoli* y CVU-58 *Corregidor* los días 24 de noviembre y 3 de diciembre de 1957 (doce en cada ocasión), y el día 19 de este mes ya se hallaban todos (que serían matriculados del E.16-61 al E.16-84) en Maticán. Los 36 restantes (del E.16-85 al E.16-120) fueron traídos en los mismos buques, a finales de los meses de enero y febrero de 1958.

EL T-6D SE ARMA Y SE VA A LA GUERRA

Ante la creciente actividad de las bandas armadas promarroquíes en las provincias españolas de África Occidental, que adquirió especial virulencia en el segundo semestre de 1957 y desembocaría en una confrontación abierta con nuestras tropas, España se vio en la necesidad de reforzar el magro contingente aéreo del que disponía para apoyar las operaciones terrestres encaminadas a reprimir las acciones terroristas de esas partidas. Y dado que no fue autorizada a utilizar los F-86F procedentes de la “ayuda” (que, por otro lado, poco o nada idóneos habrían resultado), hubo de recurrir al empleo de aviones autóctonos tales como los “Junkers” y los “Pedros” de Construcciones Aeronáuticas y los “Buchones” de la Hispano Aviación, y al de aquellos que, habiendo sido facilitados por los Estados Unidos en virtud de los Acuerdos firmados en 1953, este país autorizó a usar para este fin, como fueron los Douglas C-47 de transporte y los T-6...

Pero antes de seguir, hagamos un inciso para negar que los T-6D que utilizó el Ejército del Aire en la guerra del Sahara fueran aviones comprados ex profeso a Francia (que también los había recibido de los EE.UU., en concepto de “ayuda”, unos, y mediante compra, otros): lo cierto es que fueron, exactamente, doce de los entregados a España por el “tío Sam”, como vamos a ver.

A medida que los T-6G fueron causando alta en la Escuela Básica de Maticán —donde los fueron asignados inicialmente indicativos a partir del 74-1 (E.16-61), que después serían sustituidos por otros en los que el número individual de cada avión era el mismo que el de servicio—, los T-6D comenzaron a ser enviados a la factoría de AISA, sita en el extremo suro-

este del aeródromo de Cuatro Vientos, para que se les hiciera la correspondiente revisión IRAN (terminada la cual, se incorporarían a otros destinos).

En 1957, en el INTA y en AISA se empezó a evaluar la posibilidad de dotar de armamento al T-6 y de instalarle un depósito auxiliar de combustible en el puesto de pilotaje trasero. A este efecto, al Grupo de Experimentación en Vuelo le fueron destinados los aviones E.16-6 (64-61) y E.16-50 (64-62), en los que se llevaron a cabo los ensayos de armamento pertinentes; y ya en enero de 1958, en AISA se efectuaron pruebas de consumo, con y sin el depósito auxiliar, el cual finalmente tendría capacidad para 175 litros de combustible y una forma similar a la del asiento trasero. Además, en Maticán también se realizaron pruebas de consumo sin el depósito auxiliar. En este sentido, tenemos constancia de que el 8 de enero el comandante Tomás Díaz Sánchez (en el avión E.16-57, 74-86) y el capitán Gonzalo Gómez Bayo (en el E.16-26, 74-55) efectuaron a este fin los vuelos siguientes: el primero, Maticán-León y vuelta, dos veces, y Maticán-Valladolid y vuelta, es decir, un recorrido total de 1056 km, en el que invirtió 3 horas y 50 minutos (durante los últimos 25 minutos de vuelo hizo círculos sobre Maticán hasta que se agotó el combustible); el trayecto se hizo a 10.000 pies de altura, con dos tripulantes (ignoramos quién fue el segundo), a 1.700 rpm y 25 pulgadas de presión de admisión, con mezcla pobre y a una velocidad media real de 272 km/h. El capitán Gómez Bayo hizo (a 7.000 pies de altura, 1.800 rpm y 24 pulgadas de presión, con mezcla pobre y a una velocidad media real de 276 km/h) el trayecto Maticán-Burgos, Burgos-Getafe, Getafe-Maticán, Maticán-Burgos, Burgos-Logroño y Logroño-Burgos, es decir, 1058 km, en el mismo tiempo que el comandante; al tomar tierra, en el avión sólo quedaba un galón de combustible. En el informe que con este motivo emitió el Director de la Escuela, se aclara que “la diferencia de velocidad y autonomía entre los dos aviones es debida a que en el primer avión fueron dos pasajeros y en el segundo uno solo”.

Una de las pruebas de consumo efectuadas por AISA con un avión equipado con el depósito auxiliar (muy probablemente el E.16-6), consistió en la realización del viaje Cuatro Vientos-Getafe-Tablada-Getafe y, desde esta última base, ida y vuelta a Guadalajara dos veces, con un recorrido total de 1.026 km. El vuelo se hizo en configuración de crucero eco-

nómico, a una altura de 10.000 pies, a 1.700 rpm y con mezcla pobre, y duró 3 horas y 50 minutos (4 horas y 2 minutos desde la puesta en marcha.) La velocidad media fue de 278 km/h; el avión tenía instalada una ametralladora y el cono de penetración de la hélice. El consumo total de combustible fue de 387 litros.

En cuanto al armamento se refiere, éste se configuró finalmente en tres versiones, conocidas como B, C y F (no sabemos por qué motivo), en todas las cuales el fijo estaba formado por dos ametralladoras Breda de 7'7 mm (una en cada ala), es decir, las mismas que habían estado anteriormente instaladas en los Fiat CR.32, mientras que el "lanzable" constaba de dos lanzacohetes dobles Pilatus, para 4 cohetes Oerlikon de 80 mm, y dos lanzabombas INTA BL-1, con cinco "tejas" cada uno, para 10 bombas de 10 kg o 30 granadas de 81 mm, en la versión B; en la versión C, seis lanzacohetes dobles Pilatus, para 12 cohetes Oerlikon de 80 mm, y, en la F, dos de estos lanzacohetes y dos lanzabombas Alkan H-261, en cada uno de los cuales se podía cargar una bomba de 50 kg o un lanzacohetes MATRA 181, para 18 cohetes SNEB o INTA de 37 mm.

Antes hemos afirmado que el Escuadrón nº 33 fue el primero del Ala de Caza nº 3 que recibió en dotación el T-6, y vamos a ver que, en efecto, así fue. Para ello, nos va a servir de inestimable ayuda el informe que su primer jefe, el comandante Jesús López Serrano, redactó el 13 de marzo de 1958 para resumir la actuación de su Unidad en las operaciones llevadas a cabo en el África Occidental Española.

Sobre la organización del Escuadrón, en enero de 1958, afirmaba textualmente el comandante López Serrano que "(...) se efectuó en el transcurso de los días 6 de enero al 29 del mismo mes. Los aviones fueron entregados por AISA, equipados con doce portacohetes y dos ametralladoras cada uno de los doce aviones E-16 (sic) que componen el citado Escuadrón. Asimismo, fueron entregados con un depósito suplementario."

"Del día 15 de enero al 3 de febrero se efectuaron vuelos de entrenamiento en la Base Aérea de Alcalá de Henares y prácticas de tiro en el polígono de Carabanchel."

Esos doce aviones, añadimos nosotros, eran los matriculados E.16-5, 6, 16, 18, 19, 22, 31, 33, 37, 50, 53 y 60, de cuyos fuselajes, sorprendentemente, no habían sido borrados los indicativos que habían ostentado en sus anteriores destinos (imaginamos que, en esos momentos, esa no era precisamente una de las prioridades). Pero sigamos con el comandante y su interesantísimo informe.

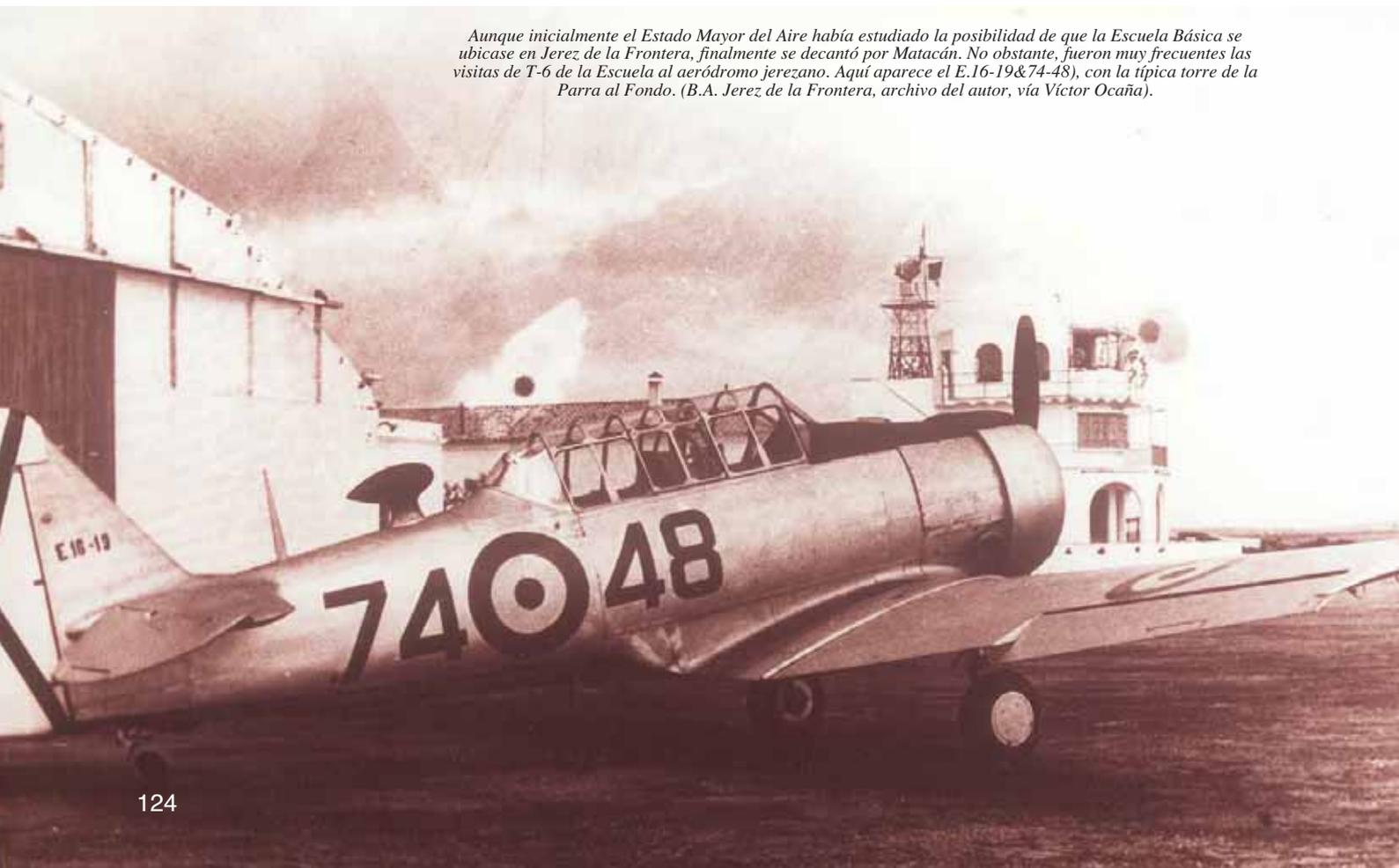
"El día 30 de enero partieron de la Base de Alcalá, con destino a El Aaiún, cuatro aviones [los E.16-5, 6, 22 y 50, pilotados por el capitán Carlos Gómez Coll, los tenientes Pedro Hernando Otero y José Arias Dieguez y el brigada Antonio Gálvez Serrano, además del comandante] siguiendo la ruta de Alcalá-San Pablo-Jerez-Sidi Ifni-El Aaiún, incorporándose a esta Base el día 1 de febrero".

"El día 3 de febrero partieron los ocho aviones restantes [tripulados por los capitanes Francisco Torres Árias, jefe de la formación, Enrique Árias Martínez, Luis García Valdecasas y Tomás Estévez Fernández, los tenientes Fernando Escorial Vara y Gratiano Núñez Baches, el brigada Jesús de Dios de Dios y los sargentos Manuel Porto Rey y Arturo Redondo Cano], efectuando la primera etapa Alcalá-Jerez y permaneciendo en esta Base tres días por el mal tiempo. Efectuaron su incorporación a la Base de El Aaiún el día 6 de febrero".

"Las dos formaciones fueron acompañadas por un T.3 de la 35 Ala de Transporte, que trasladó el personal Especialista para atender a los aviones en las distintas escalas de la ruta".

"El resto del personal Especialista salió de Alcalá y Matacán con destino Las Palmas, efectuando su incorporación a la Base Aérea de Gando el día 28 de enero, habiendo efectuado su salida el día 22 del mismo mes. El día 1 de febrero este personal se dividió a su vez en dos grupos, uno de los cuales este mismo día se trasladó a El Aaiún, quedando el otro de reserva y para efectuar las revisiones en Gando".

Aunque inicialmente el Estado Mayor del Aire había estudiado la posibilidad de que la Escuela Básica se ubicase en Jerez de la Frontera, finalmente se decantó por Matacán. No obstante, fueron muy frecuentes las visitas de T-6 de la Escuela al aeródromo jerezano. Aquí aparece el E.16-19&74-48), con la típica torre de la Parra al Fondo. (B.A. Jerez de la Frontera, archivo del autor, vía Víctor Ocaña).



Los T-6 del Ejército del Aire

Nº DE SERIE	VERSION INICIAL	ORIGEN	MATRICULA ESPAÑOLA	ALTA EN EL E. DEL A.	BAJA EN EL E. DEL A.	OBSERVACIONES
42-85155	T-6D	MDAP	E.16-1	Agosto 1954	15-X-1959	Accidentado 10-VI-1959
42-85554	T-6D	MDAP	E.16-2	Agosto 1954	28-IV-1959	Accidentado 1-XII-1958
42-85958	T-6D	MDAP	E.16-3, C.6-3	Agosto 1954	4-V-1979	
42-85668	T-6D	MDAP	E.16-4	Agosto 1954	24-IX-1955	Accidentado 7-II-1955
42-85404	T-6D	MDAP	E.16-5, C.6-5	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-85630	T-6D	MDAP	E.16-6	Agosto 1954	30-I-1963	Accidentado 14-VIII-1962
42-85053	T-6D	MDAP	E.16-7, C.6-7	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-34265	T-6D	MDAP	E.16-8, C.6-8	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-85348	T-6D	MDAP	E.16-9, C.6-9	Agosto 1954		Accidentado 9-V-1978
42-86025	T-6D	MDAP	E.16-10, C.6-10	Agosto 1954	16-II-1967	Accidentado 11-IV-1966
42-85458	T-6D	MDAP	E.16-11	Agosto 1954	23-IX-1964	Accidentado 12-XI-1963
42-85374	T-6D	MDAP	E.16-12, C.6-12	Agosto 1954	1-VII-1981	
41-34490	T-6D	MDAP	E.16-13, C.6-13	Agosto 1954	1-VII-1981	
42-85492	T-6D	MDAP	E.16-14	Agosto 1954	4-XI-1959	Accidentado 10-VI-1959
42-85268	T-6D	MDAP	E.16-15, C.6-15	Agosto 1954	1-VII-1981	
41-34294	T-6D	MDAP	E.16-16	Julio 1954	30-VI-1959	Accidentado 29-VIII-1958
41-34566	T-6D	MDAP	E.16-17, C.6-17	Julio 1954	1-VII-1981	
41-34345	T-6D	MDAP	E.16-18, C.6-18	Julio 1954	1-VII-1981	
42-44745	T-6D	MDAP	E.16-19	Julio 1954	24-VI-1965	Accidentado 5-III-1963
42-84644	T-6D	MDAP	E.16-20, C.6-20	Julio 1954	2-II-1979	
42-84666	T-6D	MDAP	E.16-21, C.6-21	Julio 1954		Accidentado 18-IV-1978
41-34544	T-6D	MDAP	E.16-22, C.6-22	Julio 1954	19-IX-1978	Accidentado 29-I-1976
44-80881	T-6D	MDAP	E.16-23, C.6-23	Septiembre 1954	2-II-1979	
44-80858	T-6D	MDAP	E.16-24, C.6-24	Septiembre 1954	1-VII-1981	
42-86445	T-6D	MDAP	E.16-25, C.6-25	Septiembre 1954		Accidentado 23-XII-1969
42-86469	T-6D	MDAP	E.16-26, C.6-26	Septiembre 1954	2-II-1979	
42-86068	T-6D	MDAP	E.16-27, C.6-27	Septiembre 1954	20-VI-1981	
42-86345	T-6D	MDAP	E.16-28	Septiembre 1954	27-X-1956	Accidentado 17-IX-1956
42-86210	T-6D	MDAP	E.16-29	Septiembre 1954	24-IX-1955	Accidentado 21-I-1955
42-86142	T-6D	MDAP	E.16-30, C.6-30	Septiembre 1954	1-VII-1981	
42-86232	T-6D	MDAP	E.16-31	Septiembre 1954	24-VI-1965	Accidentado 5-III-1963
42-86113	T-6D	MDAP	E.16-32, C.6-32	Septiembre 1954	3-VII-1969	Accidentado 11-I-1969
42-86160	T-6D	MDAP	E.16-33, C.6-33	Septiembre 1954	1-VII-1981	
42-85923	T-6D	MDAP	E.16-34, C.6-34	Septiembre 1954	29-II-1971	Accidentado 3-IX-1969
44-81052	T-6D	MDAP	E.16-35, C.6-35	Noviembre 1954	1-VII-1981	
42-86064	T-6D	MDAP	E.16-36, C.6-36	Noviembre 1954	10-VII-1974	Accidentado 24-IV-1974
44-81207	T-6D	MDAP	E.16-37, C.6-37	Noviembre 1954	1-VII-1981	
44-81256	T-6D	MDAP	E.16-38, C.6-38	Noviembre 1954	1-VII-1981	
44-81626	T-6D	MDAP	E.16-39, C.6-39	Noviembre 1954		Accidentado 2-III-1972
44-80936	T-6D	MDAP	E.16-40, C.6-40	Noviembre 1954		Accidentado 25-III-1969
44-80964	T-6D	MDAP	E.16-41, C.6-41	Noviembre 1954	1-VII-1981	
44-80948	T-6D	MDAP	E.16-42	Noviembre 1954	24-IX-1955	Accidentado 11-II-1955
42-86146	T-6D	MDAP	E.16-43, C.6-43	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-85399	T-6D	MDAP	E.16-44, C.6-44	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-44709	T-6D	MDAP	E.16-45, C.6-45	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-84743	T-6D	MDAP	E.16-46, C.6-46	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-84834	T-6D	MDAP	E.16-47, C.6-47	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-85943	T-6D	MDAP	E.16-48, C.6-48	Diciembre 1954	1-VII-1981	
44-80981	T-6D	MDAP	E.16-49, C.6-49	Enero 1955	11-XI-1963	Accidentado 2-IV-1963
42-86047	T-6D	MDAP	E.16-50, C.6-50	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-86076	T-6D	MDAP	E.16-51, C.6-51	Diciembre 1954	1-VII-1981	
44-81149	T-6D	MDAP	E.16-52	Enero 1955	12-II-1963	Accidentado 21-IX-1961
44-81154	T-6D	MDAP	E.16-53, C.6-53	Enero 1955	14-IX-1967	Accidentado 14-X-1966
42-86356	T-6D	MDAP	E.16-54, C.6-54	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-86364	T-6D	MDAP	E.16-55	Enero 1955	29-V-1962	Accidentado 19-VI-1961
42-84404	T-6D	MDAP	E.16-56, C.6-56	Diciembre 1954	1-VII-1981	
42-86433	T-6D	MDAP	E.16-57, C.6-57	Diciembre 1954	12-III-1968	Accidentado 23-I-1968
42-85544	T-6D	MDAP	E.16-58, C.6-58	Diciembre 1954		Accidentado 12-VII-1971
42-86079	T-6D	MDAP	E.16-59	Diciembre 1954	22-XI-1960	Accidentado 20-VI-1960
42-84211	T-6D	MDAP	E.16-60, C.6-60	Diciembre 1954	1-VII-1981	
49-2984	T-6G	MDAP	E.16-61	Noviembre 1957	1-VII-1981	
49-3000	T-6G	MDAP	E.16-62	Noviembre 1957	10-VII-1963	Accidentado 7-X-1962
49-3038	T-6G	MDAP	E.16-63	Noviembre 1957		
49-3084	T-6G	MDAP	E.16-64	Noviembre 1957	25-IX-1959	Accidentado 5-XI-1958
49-3217	T-6G	MDAP	E.16-65	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3232	T-6G	MDAP	E.16-66	Noviembre 1957	1-VII-1981	
49-3320	T-6G	MDAP	E.16-67	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3323	T-6G	MDAP	E.16-68	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3326	T-6G	MDAP	E.16-69	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3335	T-6G	MDAP	E.16-70	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3342	T-6G	MDAP	E.16-71	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3349	T-6G	MDAP	E.16-72	Noviembre 1957	30-VI-1982	
49-3231	T-6G	MDAP	E.16-73	Diciembre 1957	12-III-1964	Accidentado 24-IV-1963
49-3074	T-6G	MDAP	E.16-74	Diciembre 1957	15-VII-1965	Accidentado 7-III-1964
49-3327	T-6G	MDAP	E.16-75	Diciembre 1957	30-VI-1982	

49-3328	T-6G	MDAP	E.16-76	Diciembre 1957	15-X-1981	Accidentado 24-I-1980
49-3331	T-6G	MDAP	E.16-77	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3332	T-6G	MDAP	E.16-78	Diciembre 1957	16-X-1981	Accidentado 16-I-1980
49-3336	T-6G	MDAP	E.16-79	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3341	T-6G	MDAP	E.16-80	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3346	T-6G	MDAP	E.16-81	Diciembre 1957	17-III-1981	Accidentado 18-XII-1979
49-3347	T-6G	MDAP	E.16-82	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3353	T-6G	MDAP	E.16-83	Diciembre 1957		Accidentado 24-XI-1872
49-3376	T-6G	MDAP	E.16-84	Diciembre 1957	30-VI-1982	
49-3330	T-6G	MDAP	E.16-85	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3337	T-6G	MDAP	E.16-86	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3339	T-6G	MDAP	E.16-87	Enero 1958	23-I-1973	Accidentado 15-XII-1972
49-3340	T-6G	MDAP	E.16-88	Enero 1958	29-IV-1964	
49-3343	T-6G	MDAP	E.16-89	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3348	T-6G	MDAP	E.16-90	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3351	T-6G	MDAP	E.16-91	Enero 1958		Accidentado 4-VI-1974
49-3352	T-6G	MDAP	E.16-92	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3355	T-6G	MDAP	E.16-93	Enero 1958		Accidentado 2-X-1977
49-3358	T-6G	MDAP	E.16-94	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3359	T-6G	MDAP	E.16-95	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3362	T-6G	MDAP	E.16-96	Enero 1958	20-V-1960	Accidentado 28-XI-1959
49-3364	T-6G	MDAP	E.16-97	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3365	T-6G	MDAP	E.16-98	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3366	T-6G	MDAP	E.16-99	Enero 1958	3-VI-1959	Accidentado 15-III-1959
49-3367	T-6G	MDAP	E.16-100	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3378	T-6G	MDAP	E.16-101	Enero 1958	15-X-1981	
49-3425	T-6G	MDAP	E.16-102	Enero 1958	12-II-1963	Accidentado 16-II-1962
49-3430	T-6G	MDAP	E.16-103	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3447	T-6G	MDAP	E.16-104	Enero 1958	18-III-1967	Accidentado 27-VI-1966
49-3448	T-6G	MDAP	E.16-105	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3453	T-6G	MDAP	E.16-106	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3470	T-6G	MDAP	E.16-107	Enero 1958	30-VI-1982	
49-3356	T-6G	MDAP	E.16-108	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3357	T-6G	MDAP	E.16-109	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3363	T-6G	MDAP	E.16-110	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3368	T-6G	MDAP	E.16-111	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3370	T-6G	MDAP	E.16-112	Febrero 1958	27-IV-1962	Accidentado 27-X-1961
49-3373	T-6G	MDAP	E.16-113	Febrero 1958	10-IX-1964	Accidentado 7-VIII-1963
49-3382	T-6G	MDAP	E.16-114	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3401	T-6G	MDAP	E.16-115	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3437	T-6G	MDAP	E.16-116	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3443	T-6G	MDAP	E.16-117	Febrero 1958	21-XI-1966	Accidentado 21-VI-1966
49-3450	T-6G	MDAP	E.16-118	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3468	T-6G	MDAP	E.16-119	Febrero 1958	30-VI-1982	
49-3350	T-6G	MDAP	E.16-120	Febrero 1958	30-VI-1982	
43767	SNJ-5	Coastal	E.16-121	Mayo 1961	19-II-1964	Accidentado 15-VIII-62
84893	SNJ-5	Coastal	E.16-122, C.6-122	Mayo 1961	17-VII-1979	
84991	SNJ-5	Coastal	E.16-123, C.6-123	Mayo 1961	1-VII-1981	
90974	SNJ-5	Coastal	E.16-124, C.6-124	Mayo 1961	1-VII-1981	
91036	SNJ-5	Coastal	E.16-125, C.6-125	Mayo 1961	1-VII-1981	
90787	SNJ-5	Coastal	E.16-126, C.6-126	Mayo 1961	1-VII-1981	Accidentado 20-IV-1980
43966	SNJ-5	Coastal	E.16-127, C.6-127	Mayo 1961	1-VII-1981	
43859	SNJ-5	Coastal	E.16-128, C.6-128	Mayo 1961	1-VII-1981	
91051	SNJ-5	Coastal	E.16-129, C.6-129	Mayo 1961	25-VII-1979	
52026	SNJ-5	Coastal	E.16-130, C.6-130	Mayo 1961	1-VII-1981	
85010	SNJ-5	Charlotte	E.16-131, C.6-131	Diciembre 1961	16-I-1981	Accidentado 14-X-1980
91088	SNJ-5	Charlotte	E.16-132, CE.6-132, C.6-132	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90985	SNJ-5	Charlotte	E.16-133, C.6-133	Diciembre 1961	30-XII-1970	Accidentado 20-X-1970
43942	SNJ-5	Charlotte	E.16-134, CE.6-134, C.6-134	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90747	SNJ-5	Charlotte	E.16-135, CE.6-135, C.6-135	Diciembre 1961	1-VII-1981	
91081	SNJ-5	Charlotte	E.16-136, CE.6-136, C.6-136	Diciembre 1961	18-X-1968	Accidentado 20-V-1968
91098	SNJ-5	Charlotte	E.16-137, CE.6-137, C.6-137	Diciembre 1961	21-VII-1978	Accidentado 11-V-1978
90583	SNJ-5	Charlotte	E.16-138, C.6-138	Diciembre 1961	4-X-1978	Accidentado 20-IV-1978
84936	SNJ-5	Charlotte	E.16-139, CE.6-139, C.6-139	Diciembre 1961	1-VII-1981	
51811	SNJ-5	Charlotte	E.16-140, CE.6-140, C.6-140	Diciembre 1961	8-XI-1971	Accidentado 15-X-1970
43967	SNJ-5	Charlotte	E.16-141, C.6-141	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43756	SNJ-5	Charlotte	E.16-142, C.6-142	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43754	SNJ-5	Charlotte	E.16-143, CE.6-143, C.6-143	Diciembre 1961	19-IX-1978	Accidentado 18-V-1978
43857	SNJ-5	Charlotte	E.16-144, CE.6-144, C.6-144	Diciembre 1961	23-III-1970	Accidentado 23-VI-1969
91040	SNJ-5	Charlotte	E.16-145, CE.6-145, C.6-145	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43813	SNJ-5	Charlotte	E.16-146, C.6-146	Diciembre 1961	1-VII-1981	
43906	SNJ-5	Charlotte	E.16-147, C.6-147	Diciembre 1961	25-VII-1979	
91074	SNJ-5	Charlotte	E.16-148, C.6-148	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90699	SNJ-5	Charlotte	E.16-149, C.6-149	Diciembre 1961	25-VII-1979	
43884	SNJ-5	Charlotte	E.16-150, CE.6-150, C.6-150	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90841	SNJ-5	Charlotte	E.16-151, C.6-151	Diciembre 1961	12-III-1968	Accidentado 19-II-1968
90992	SNJ-5	Charlotte	E.16-152, CE.6-152, C.6-152	Diciembre 1961	25-VII-1979	
42-85060	T-6D	Charlotte	E.16-153, CE.6-153, C.6-153	Diciembre 1961	1-VII-1981	

42-85165	T-6D	Charlotte	E.16-154, CE.6-154, C.6-154	Diciembre 1961	1-VII-1981	
90982	SNJ-5	Charlotte	E.16-155, CE.6-155, C.6-155	Diciembre 1961	16-VI-1980	
51397	SNJ-4	Charlotte	E.16-156, CE.6-156, C.6-156	Diciembre 1961	17-VII-1979	
27845	SNJ-4	Charlotte	E.16-157, CE.6-157, C.6-157	Diciembre 1961	1-VII-1981	
27844	SNJ-4	Charlotte	E.16-158, CE.6-158, C.6-158	Diciembre 1961	4-II-1972	Accidentado 12-IV-1970
21842	SNJ-4	Charlotte	E.16-159, CE.6-159, C.6-159	Diciembre 1961	1-VII-1981	
27784	SNJ-4	Charlotte	E.16-160	Diciembre 1961	30-IX-1964	Accidentado 12-X-1963
43642	SNJ-5	Charlotte	E.16-161, CE.6-161, C.6-161	Febrero 1962	23-XI-1979	
51819	SNJ-5	Charlotte	E.16-162, CE.6-162, C.6-162	Febrero 1962	23-XI-1979	
84825	SNJ-5	Charlotte	E.16-163, C.6-163	Febrero 1962	1-VII-1981	
84923	SNJ-5	Charlotte	E.16-164, CE.6-164, C.6-164	Febrero 1962	1-VII-1981	
112200	SNJ-6	Charlotte	E.16-165, C.6-165	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3313	T-6G	Charlotte	E.16-166, C.6-166	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3311	T-6G	Charlotte	E.16-167, CE.6-167, C.6-167	Febrero 1962	26-III-1980	
49-3305	T-6G	Charlotte	E.16-168, C.6-168	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3289	T-6G	Charlotte	E.16-169, C.6-169	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3269	T-6G	Charlotte	E.16-170, C.6-170	Febrero 1962	1-VII-1981	
51999	SNJ-5	Charlotte	E.16-171, C.6-171	Febrero 1962	17-VII-1979	
85023	SNJ-5	Charlotte	E.16-172, C.6-172	Febrero 1962	29-I-1976	Accidentado 30-IX-1974
49-3215	T-6G	Charlotte	E.16-173, C.6-173	Febrero 1962	1-VII-1981	
85052	SNJ-5	Charlotte	E.16-174, C.6-174	Febrero 1962	1-VII-1981	
49-3085	T-6G	Charlotte	E.16-175, C.6-175	Febrero 1962	1-VII-1981	
90634	SNJ-5	Charlotte	E.16-176, C.6-176	Febrero 1962	1-VII-1981	
27500	SNJ-4	Charlotte	E.16-177	Febrero 1962	9-V-1964	Accidentado 7-X-1963
42-85697	T-6D	Charlotte	E.16-178, C.6-178	Febrero 1962	1-VII-1981	
112067	SNJ-6	Charlotte	E.16-179, C.6-179	Abril 1962	1-VII-1981	
26568	SNJ-4	Charlotte	E.16-180, C.6-180	Abril 1962	29-VII-1977	Accidentado 9-III-1977
49-3245	T-6G	Charlotte	E.16-181, C.6-181	Abril 1962	17-VII-1979	Accidentado 2-V-1979
49-2912	T-6G	Charlotte	E.16-182, C.6-182	Abril 1962	1-VII-1981	
49-2917	T-6G	Charlotte	E.16-183, C.6-183	Abril 1962	30-V-1974	Accidentado 14-II-1974
49-2921	T-6G	Charlotte	E.16-184, C.6-184	Abril 1962	30-V-1974	Accidentado 12-XII-1973
49-2977	T-6G	Charlotte	E.16-185, C.6-185	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3003	T-6G	Charlotte	E.16-186, C.6-186	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3034	T-6G	Charlotte	E.16-187, C.6-187	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3056	T-6G	Charlotte	E.16-188, C.6-188	Abril 1962	1-VII-1981	
49-3076	T-6G	Charlotte	E.16-189, C.6-189	Abril 1962	24-XII-1969	Accidentado 28-X-1969
49-3130	T-6G	Charlotte	E.16-190, C.6-190	Abril 1962	9-III-1977	Accidentado 28-IX-1976
51-14456	T-6G	Francia	E.16-191	Mayo 1962	30-VI-1982	
49-3006	T-6G	Francia	E.16-192	Agosto 1965	23-XI-1979	Accidentado 27-VII-1979
49-3037	T-6G	Francia	E.16-193	Agosto 1965	30-VI-1982	
49-3066	T-6G	Francia	E.16-194	Agosto 1965	30-VI-1982	
49-3071	T-6G	Francia	E.16-195	Agosto 1965	1-VII-1981	
49-3291	T-6G	Francia	E.16-196	Agosto 1965	1-VII-1981	
49-3449	T-6G	Francia	E.16-197	Agosto 1965	1-VII-1981	
51-14904	T-6G	Francia	E.16-198	Agosto 1965	30-VI-1982	
51-15091	T-6G	Francia	E.16-199	Agosto 1965	30-VI-1982	
53-4568	T-6G	Francia	E.16-200	Agosto 1965	30-VI-1982	
52-8216	T-6G	Francia	E.16-201	Agosto 1965	30-VI-1982	

Aunque nos gustaría seguir transcribiendo aquí el resto de este ilustrativo informe, hemos de contenernos, pues si no lo hicieramos sobrepasaríamos con creces la extensión que AEROPLANO nos ha concedido para el presente trabajo. No obstante, no podemos resistirnos a reproducir lo que el comandante decía con respecto al material.

“Con objeto de poder efectuar el vuelo de Jerez a Sidi Ifni sin necesidad de repostar, se les instaló a los aviones un depósito suplementario en el puesto del segundo piloto, de una capacidad de 175 litros”.

“El funcionamiento ha sido excelente, no habiéndose producido ninguna avería”.



Uno de los CE.6 que tuvo destinados el 793 Escuadrón de la AGA fue el 136. Los CE.6 sólo llevaban un lanzacohetes doble Pilatus en cada semiala, aparte de las ametralladoras. Hasta el 20 de mayo de 1968, cuando el CE.6-136 resultó destruido en accidente en Pinto (Madrid), segundo la vida del teniente Julio Centelles Mojica, había efectuado 4.378 horas y 30 minutos de vuelo. (Juan Arráez Cerdá, archivo del autor).



En este estado se hallaba el C.6-41 el 24 de septiembre de 1976, cuando le fotografiamos en la cadena de IRAN de AISA. Una vez terminada la revisión y probado el vuelo, se incorporaría a la 601 Escuadrilla el 17 de enero de 1977. (J.L. González Serrano).

“El funcionamiento del material en general ha sido muy bueno. No se han presentado más averías que las normales, las cuales han sido reparadas por el personal especialista del primer escalón de mantenimiento”.

“Únicamente al avión E.16-18 hubo que enviarlo a la Base Aérea de Gando para su reparación, por haber sido alcanzado por el fuego enemigo, que le perforó el depósito izquierdo de gasolina y los conductos principales de la instalación del sistema hidráulico, regresando sin novedad a la Base, y acondicionándolo en ésta para su traslado en vuelo a Gando, lo que se llevó a efecto sin novedad, siendo allí reparado rápidamente por el personal del segundo escalón”.

“Debido a las malas condiciones atmosféricas y principalmente a la gran cantidad de arena en el ambiente, se optó por rebajar el plazo entre revisiones periódicas a 75 horas, en vez de las 100 horas como se venía haciendo, y de hacerlas en la Base Aérea de Gando por el peligro que suponía mantener un avión descarenado durante el tiempo necesario para llevar a efecto la revisión en las condiciones mencionadas”.

“El material de repuesto para el mantenimiento del Escuadrón llegó sin novedad al puerto de Las Palma, habiéndose dividido en dos escalones: el primero destacado en la Base de El Aaiún y el segundo en Gando, no habiéndose presentado tampoco ninguna anomalía en su utilización”.

“El total de horas voladas por los aviones del Escuadrón desde su salida de Alcalá de Henares hasta la fecha ha sido de 559”.

En relación con el armamento, el personal y el empleo de los aviones, afirmaba lo siguiente:

“AMETRALLADORAS.- Desde un principio se notó la falta de homogeneidad en el montaje de electroimanes y ametralladoras, presentándose diferentes clases de averías”.

“Los electroimanes son de la misma potencia y tipo, y la instalación en sí difiere entre aviones, incluso de un plano a otro”.

“De las torbas (sic) de acoplamiento de alimentación y expulsión de vainas ha sido necesaria la puesta a punto en una

proporción del 80%”.

“A pesar de la mucha vida de estas ametralladoras, solamente se ha presentado la avería, propia de su funcionamiento, de la rotura de dos telares”.

“COHETES.- La instalación de cohetes ha funcionado perfectamente; sólo ha habido que cambiar dos lanzadores, debido a la rotura total del brazo posterior, uno, y el otro por presentar una fisura iniciada en la misma parte que la anterior”.

“La proporción de averías al principio de las operaciones fue de un 30%, aproximadamente, habiéndose rebajado este porcentaje hasta un 5%, que viene a ser lo que en la actualidad se dan”.

“NOTA: Los cohetes han funcionado perfectamente, siendo de gran precisión en la puntería y aumentando ésta con el ángulo de picado”.

“PERSONAL.- Todo el personal de vuelo, en las misiones



E. C.6-24 sirvió en la 401 Escuadrilla Mixta desde el 9 de diciembre de 1966 hasta el 3 de abril de 1968. A su vuelta de Guinea, pasó destinado a la 518 Escuadrilla de Son San Juan. (Fco. Eytora Coira, archivo del autor).



El C-6-12 fue uno de los últimos Texan del 421 Escuadrón. Obsérvese la posición de la antena de radio con respecto a la del gonio; en los T-6G, aquella estaba situada justo delante de ésta. Además, las cúpulas de los T-6D tenían siete montantes, mientras que las de los T-6G tenían cuatro. (J.L. González Serrano).

que se le ha encomendado, como el personal especialista, en tener a punto todos los aviones para éstas, su comportamiento ha sido excelente, lo que confirma las felicitaciones recibidas del Capitán General de la Región, del General de la Zona y de los Jefes de las Agrupaciones”.

“El número de misiones efectuadas hasta el día de la fecha ha sido de 100”.

“Han sido verificadas por parejas”.

“EMPLEO TÁCTICO.- La Unidad que se ha empleado en las misiones, tanto de apoyo como de reconocimiento, ha sido la pareja. Si un avión se averiaba antes del despegue, ambos quedaban en tierra. Si se averiaba en vuelo, el otro le acompañaba a la Base, y si se veía obligado a realizar un aterrizaje forzoso, tenía ordenado el avión no averiado la protección de aquél y comunicar a la Base su situación”.

“Para atacar los objetivos, se hace picando desde 1.500 pies sobre el terreno, efectuando la recogida a unos 200 pies sobre el mismo. El mejor ángulo para obtener más precisión en la puntería es el de 45 grados”.

“De la pasada debe salirse en línea de vuelo y ganar altura una vez fuera del alcance del fuego enemigo”.

“NOTA: Dadas las características de este avión nunca debe salirse de tirón, pues pierde velocidad rápidamente y gana poca altura, ofreciendo al enemigo un blanco efectivo. Dada la precisión de los cohetes y las máquinas (sic), se cree que en un caso de extrema gravedad se puede efectuar el apoyo por fuego a una distancia inferior a 100 metros de las líneas propias”.

Bien, hasta aquí el extracto de este informe –que, sin ninguna duda, tiene un gran valor histórico– del comandante López Serrano, que, Dios mediante, esperamos transcribir en su totalidad en el libro que estamos preparando sobre este modelo y del cual las presentes líneas son un breve resumen.

Para concluir este apartado, diremos que los T-6 mantuvieron, durante su estancia en esas antiguas tierras españolas, destacamentos en Villa Cisneros, Cabo Juby y Hagunia. Y que, una vez concluido el conflicto, y encuadrados en el 292 Escuadrón de la 29 Agrupación de FF.AA., permanecieron varios meses en la zona, antes de volver a la península e incorporarse a Villanubla.

El E.16-53 estuvo destinado en el Ala Mixta nº 36 desde el 20 de diciembre de 1962 hasta el 10 de junio de 1964. El 310 de su indicativo significaba que era el décimo avión del tercer escuadrón del Ala. Va armado con cinco “tejas” y un lanzacohetes bajo cada semiala. (B.A. Gando, archivo del autor).





Cuando el 22 de octubre de 1976 vimos en la factoría de AISA al C.6-134 (463-134), nos sorprendió el pequeño tamaño de su indicativo y de sus escarapelas, que hasta entonces sólo habíamos visto en T-6 camuflados y que jamás volveríamos a ver en otro ejemplar "plateado". (J.L. González Serrano).



Uno de los escasos T-6 de que dispuso la Escuela Elemental de Pilotos de Granada fue el C.6-143 (781-53), que estuvo destinado en ella desde el 3 de febrero de 1968 hasta el 18 de noviembre de 1969. (Archivo del autor, vía Carlos Pérez San Emeterio).



Esta foto es la única que hemos podido obtener de uno de los T-6G que fueron dotados de armamento. Se trata del E.16-114 (33-114), que sirvió en el Ala nº 3 desde el 28 de junio de 1961 hasta el 29 de enero de 1963. (Emilio Herrera Alonso, archivo del autor).



E. C.6-46 estuvo destinado en la 603 Escuadrilla de Morón desde noviembre de 1974 hasta abril de 1977, y en ella ostentó siempre el indicativo con el que aparece en esta instantánea. (José Clemente Esquerdo, archivo del autor).

EL 363 ESCUADRON DEL ALA MIXTA Nº 36

Al objeto de contar con carácter permanente en la Zona Aérea de Canarias con el material indispensable para sus posibles necesidades, se reorganiza el Ala de Transporte nº 36, cambiando su denominación por la de Ala Mixta nº 36 (...) Se compondrá de la actual Ala nº 36 con sus efectivos y el Escuadrón de Caza-Bombardeo nº 363 de E.16, compuesto de 12 aviones operativos y 3 en reserva (...). Tal comunicaba al General Subsecretario el General Jefe del Estado Mayor del Aire, en el escrito que llevaba implícita la creación del 363 Escuadrón y que estaba fechado el 16 de agosto de 1958.

Parece evidente que en esa decisión habían influido sobremanera las lecciones aprendidas del reciente conflicto armado y, especialmente, la necesidad de que, ante la posibilidad –nada remota– de que volvieran a producirse hechos similares, no hubiera que depender del envío de efectivos desde la Península para hacerles frente.

Los primeros aviones (que, por lo que hemos podido averiguar, fueron los E.16-2, 7, 9, 13, 30 y 45), tras haber sido sometidos a la correspondiente IRAN por AISA y armados, se incorporaron a Gando en el mes de octubre; los demás causarían alta en los primeros meses de 1959. Entre tanto, el Ala de Caza nº 3 mantuvo destacamentos periódicos en la base canaria, con el fin de reforzar los efectivos de ésta.

EL T-6G TAMBIÉN SE ARMA

En efecto, y a pesar de lo que se ha escrito en contra, así fue: al T-6G también se le dotó de armamento.

Fue en 1960 cuando AISA, basándose en los estudios iniciados en 1957 para armar al T-6D, puso en marcha el proyecto de dotación de armamento a la versión G, y en 1961, aprovechando su entrada en IRAN, cuando llevó a cabo la instalación de éste en los aviones matriculados E.16-82 (que fue el prototipo y, por tanto, pasó destinado, para pruebas, al Grupo de Experimentación en Vuelo-GEV), E.16-88, 89, 100, 101, 102, 105, 110, 113, 114, 117, 119 y 120. A juzgar por las escasas fotos que se conservan de estos ejemplares, parece que fueron dotados de las ametralladoras Breda de 7'7 mm y de tejas para bombas, pero no de lanzacohetes.

Una vez revisados y armados, los doce aviones de "serie" fueron destinados inicialmente al Ala nº 3 de Villanubla y, después –todavía armados–, a la Escuela Básica, a la de Especialistas y al GEV. Finalmente, en 1963-64, con motivo de una nueva entrada en revisión, volvieron a AISA y se les desmontó el armamento, volviendo, por tanto, a su configuración original, que conservaron hasta el final de sus días.

LLEGAN MAS AVIONES, COMPRADOS EN ESTADOS UNIDOS

A comienzos de 1958, la Dirección General de Industria y Material tenía en estudio varias ofertas para la adquisición, mediante compra, de más aviones de este tipo, ya que, una de dos, o no había posibilidad de recibirlos a través del MDAP o se juzgó más conveniente esa alternativa y solicitar de la "ayuda americana" otros modelos. Sea como fuere, lo cierto es que una de las ofertas era de la compañía IMPEX, S.A. y se refería a 44 ejemplares que habían pertenecido a la *Flygvapnet*, es decir, a la Fuerza Aérea de Suecia, y habían sido reconstruidos por una firma especializada, bajo el control del gobierno sueco. Su precio era muy módico, pero, a pesar de ello, fueron rechazados, pues eran de una versión más antigua que la de los ya recibidos por nuestro Ejército.

La otra era de la compañía estadounidense Coastal Aviation Corporation y, aunque más cara, tenía la ventaja de que se refería a ejemplares similares a los nuestros. Por tanto, ésta fue la que se aceptó.

Los aviones comprados eran diez SNJ-5, es decir, de la versión de la Marina estadounidense equivalente al T-6D de la USAF. Fueron traídos en barco a Santander en abril de 1961, y desde la capital cántabra trasladados en camiones a Cuatro Vientos. Aquí se hizo cargo de ellos la Maestranza Aérea y, después, AISA, en cuya factoría se les haría la revisión de recepción y se los reacondicionaría y armaría.

Una vez armados (con ametralladoras Breda y lanzacohe-tes Pilatus) y dotados del depósito de combustible auxiliar fueron destinados en los meses de octubre y noviembre al Ala nº 3. Curiosamente, mientras estuvieron en esta Unidad ostentaron unos peculiares indicativos –sólo empleados en ellos–, ya que sus números de Servicio (del 121 al 130, pues fueron matriculados del E.16-121 al E.16-130) no iban precedidos del 33 correspondiente al número del Escuadrón, sino del 3 del Ala. Pero más curioso aún es el hecho de que en el Registro de Historial de estos aviones se afirma que en el seno del Ala nº 3 estuvieron adscritos al 32 Escuadrón y no al 33, pues no nos consta que dicha Unidad siguiera existiendo por entonces. Y, para complicar las cosas más todavía, hay otra versión sobre este asunto, la cual nos fue contada hace muchos años por personal antiguo de Villanubla: estos aviones llevaban el número 3 en el indicativo porque eran de la Escuadrilla de Estado Mayor del Ala. Sea como fuere, esperamos que la investigación que estamos llevando a cabo para averiguar cuál fue la realidad dé sus frutos y, Dios mediante, podamos informar sobre ella en las páginas de un próximo AEROPLANO.

Al igual que sucediera con los T-6G del Ala nº 3, durante poco tiempo “disfrutaron” estos SNJ-5 de su armamento, pues nueve de ellos (el décimo resultaría destruido en accidente en Santiago de Compostela el 15 de agosto de 1962) causarían baja en el Ala nº 3 en enero de 1963 y serían entregados a AISA para que procediera a desmontárselo. Una vez terminado este trabajo, en el mes de marzo fueron destinados al Grupo del Estado Mayor (los E.16-122 a 127) y a la (91) Escuadrilla de la Región Aérea Central (los E.16-128 a 130).



Antes de ser sometido a una revisión general en AISA, y después ser destinado a la 602 Escuadrilla de Albacete, el C.6-23 había servido en la 603 Escuadrilla de Morón (como 603-5). Su vida en activo finalizaría, en el seno del 793 Escuadrón, el 2 de febrero de 1979. (Antonio Camarasa Huerta, archivo del autor).

MAS COMPRAS EN ESTADOS UNIDOS

Coastal no sería la única compañía que suministraría T-6 al Ejército del Aire, puesto que, también en 1961, se adquirirían 60 ejemplares a otra de las numerosas que en ese país se dedicaban, y aún hoy se dedican, a la compra-venta de material aeronáutico sobrante del arsenal del coloso norteamericano. Se trataba de Charlotte Aircraft Corporation, cuya sede se hallaba en el estado de Carolina del Norte.

En carta fechada el 23 de marzo de 1961, dirigida al Ministro de Hacienda, que a la sazón lo era Mariano Navarro Rubio, el Ministro del Aire, general José Rodríguez y Díaz de Lecea, justificaba la necesidad de adquirir esos aviones “(...) en atención a las situaciones que puedan presentarse en África (...)”.

Los aviones –por cada uno de los cuales se pagaron 15.000 dólares– eran de diversas versiones y habían servido

Procedente de la 602 Escuadrilla de Albacete, el 24 de enero de 1978 se incorporó al 793 Escuadrón el C.6-20. En este último serviría hasta el 2 de febrero de 1979, cuando quedó en depósito en la Maestranza de Madrid. Foto tomada en San Javier, 10 de agosto de 1978. (J.L. González Serrano).



en la Fuerza Aérea, unos, y en la Marina, los otros. De aquella procedían 20 (tres T-6D y 17 T-6G), y de ésta los cuarenta restantes (siete SNJ-4, 31 SNJ-5 y dos SNJ-6). A todos ellos Charlotte les hizo la correspondiente revisión IRAN, finalizada la cual serían probados en vuelo por nuestro coronel Agregado Aéreo en Washington (que a la sazón lo era el coronel Miguel Guerrero García) y por el teniente coronel adjunto, quienes también hicieron lo propio con los 30 Douglas C-47 y los cinco C-54 comprados a la misma compañía.

Las entregas se realizaron en seis expediciones, de diez aviones cada una, que partiendo del puerto de Wilmington, en el vecino estado de Delaware, llegaron al de Santander entre los meses de noviembre de 1961 y abril de 1962. Una vez desembarcados en el puerto cántabro, fueron trasladados por carretera a la Maestranza de Cuatro Vientos, donde serían transformados en T-6D, tanto por lo que se refiere a su aspecto externo como a sus equipos, instalaciones y armamento.

Veinticuatro fueron posteriormente destinados a la Escuela Básica (los matriculados E.16-131 a 137, 139, 140, 144, 146, 148, 150, 151, 152 a 155, 158, 161, 167, 170, 171 y 177), 28 al Ala nº 3 (E.16-138, 141 a 143, 145, 147, 149, 156, 157, 159, 160, 172, 173, 175, 176 y 178 a 190), siete a la Academia General del Aire (E.16-162 a 166, 168 y 169) y uno a la Escuela de Especialistas de León (el E.16-174).

EN LA AGA

Además de los siete ejemplares que fueron destinados directamente a San Javier, la AGA pronto contaría con todos los de este lote que se habían incorporado primeramente a Matacán, puesto que el Estado Mayor del Aire había decidido que a partir del curso 1962-63 se efectuara en ella la fase de instrucción básica en vuelo de los alumnos y, por tanto, era preciso dotarla del material necesario para que pudiera llevar a cabo tal cometido. En consecuencia, como decimos, en octubre de 1962 los veinticuatro E.16 de Matacán antes citados fueron destinados al Tercer Escuadrón de Vuelo de la Academia, al que fueron incorporándose durante los meses de noviembre y diciembre. El primer curso básico se impartió entre los meses de enero y junio de 1963, y sería seguido por varios más hasta el académico de 1966-67, en el que volvió a realizarse en la Escuela Básica de la base salmantina, a la que serían destinados casi todos los aviones del 793 Escuadrón de San Javier. Durante ese intermedio, en Matacán efectuaron el curso básico varias promociones de pilotos de complemento y recibieron la transformación en T-6 varios jefes y oficiales.

Los aviones que se incorporaron a Matacán y, después, a San Javier lo hicieron desprovistos de armamento, pero, una vez hubo acabado el primer curso básico en la AGA, entre finales de junio y de diciembre de 1963 todos fueron llevados a AISA para que se les instalara aquél. Con posterioridad, la mayoría se reincorporó a su destino, en el que se le unieron unos pocos procedentes de Villanubla.

EN GUINEA

Desde que fue creado el Ejército del Aire, en la provincia española de Guinea no había estado desplegada con carácter permanente ninguna de sus unidades; para remediar esta carencia, y con el fin de persuadir a la recientemente independizada Nigeria de sus veleidades anexionistas, en marzo de 1962 fue creada la Escuadrilla Mixta nº 89, que habría de ser la primera, y la única, que estaría basada en aquel trozo de tierra español.

Su base sería el aeródromo de Santa María, es decir, el de Santa Isabel de Fernando Poo, al que llegaron los primeros aviones –por vía marítima– en el mes de mayo. Poco después, en junio, se incorporó el personal destinado a la nueva

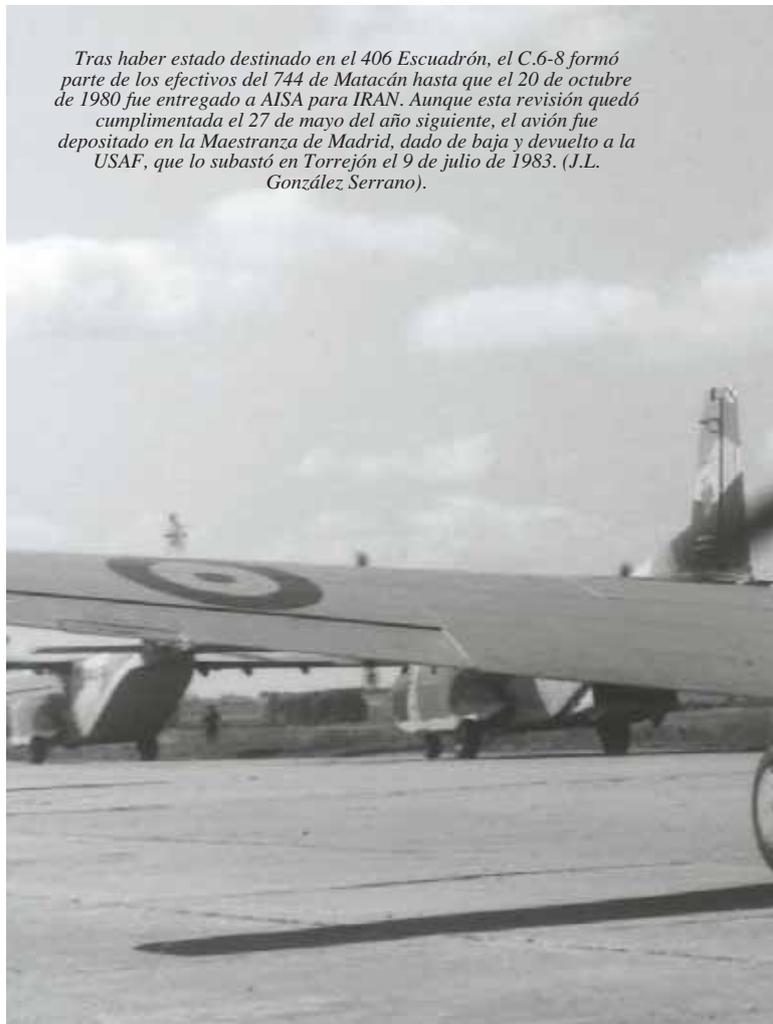
Unidad, el cual hizo el viaje a bordo de un Douglas C-54 del Ala de Transporte nº 35 y en un DC-3 de Iberia.

A la Escuadrilla se le asignó una plantilla de ocho T-6D y tres CASA C-127, que en la realidad jamás llegaría a tener completa, puesto que nunca tuvo al mismo tiempo más de cuatro ejemplares del primer modelo citado. Los tres primeros que recibió fueron los E.16-27, 46 y 49, procedentes de la Maestranza de Madrid, a la que habían sido entregados por AISA en el mes de abril, tras haberles efectuado una revisión IRAN. Una vez montados en el aeropuerto de Santa María –al que llegaron por barco y, después, por carretera– por personal de ese organismo, recibieron los indicativos 89-27, 46 y 49. El cuarto –el E.16-60– lo recibiría en junio del año siguiente, algo más de dos meses después de que se perdiera en accidente el E.16-49; éste, cuando, pilotado por el teniente José San Martín Larios, realizaba un vuelo de entrenamiento y se hallaba sobre Punta Hermosa, el 2 de abril, hubo de efectuar una toma de emergencia en aguas próximas a Punta Fernanda, cerca de Santa Isabel, a causa de una avería en el motor. El piloto resultó ileso y fue rescatado, pero el avión se hundió y no pudo ser recuperado. El día 19 se abandonó su infructuosa búsqueda.

EN LAS ESCUADRILLAS DE LOS CUARTELES GENERALES DE LAS REGIONES Y LAS ZONAS AÉREAS

Estas Unidades, en las que, entre otras misiones, realizaba su entrenamiento en vuelo el personal destinado en los distintos organismos regionales y zonales y en los Escuadrones de Alerta y Control ubicados en las respectivas Regiones y Zonas, tenían unas variopintas plantillas de material, constituidas, mayoritariamente, por transportes CASA C-352 (T.2B)

Tras haber estado destinado en el 406 Escuadrón, el C.6-8 formó parte de los efectivos del 744 de Matacán hasta que el 20 de octubre de 1980 fue entregado a AISA para IRAN. Aunque esta revisión quedó cumplimentada el 27 de mayo del año siguiente, el avión fue depositado en la Maestranza de Madrid, dado de baja y devuelto a la USAF, que lo subastó en Torrejón el 9 de julio de 1983. (J.L. González Serrano).





El C.6-135 estuvo basado en Torrejón desde julio de 1969 hasta el mismo mes de 1972; primero destinado en la 981 Escuadrilla, luego en la 514 (como 514-5) y, finalmente, agregado al Ala 12. En dicha base fue fotografiado en junio de 1971. (X.I. Taibo Arias, archivo del autor).

y Douglas C-47 (T.3), avionetas CASA C-1131 (E.3B), AISA I-115 (E.9), Stinson (L.2), AISA I-11B (L.8C) y CASA C-127 (L.9). Carecían, por tanto, de un avión "serio", en el que efectuar las horas anuales exigidas para mantener su aptitud. Para remediar esa carencia, en 1962 comenzaron a recibir los T-6D.

La primera a la que fueron destinados fue la Escuadrilla de la Región Aérea Atlántica (indicativo 95), sita en Villanubla. En 1960 ya disponía de, al menos, uno (el E.16-5).

La siguiente fue la de la Región Aérea Pirenaica, que estaba basada en Valenzuela y que en marzo de 1962 recibió el E.16-39, en mayo el E.16-43 y en junio el E.16-40.

Y ya en 1963, entre los meses de marzo y junio, les tocó el turno a las de las Regiones Central (91), del Estrecho (92) y de Levante (93), y a la de la Zona de Baleares (96), a cada

una de las cuales le fueron destinados tres ejemplares.

La Escuadrilla de la Zona Aérea de Canarias dispondría también de algunos T-6D, pero años más tarde.

ADQUISICION Y RECEPCION DE LOS ULTIMOS EJEMPLARES

Los últimos once aviones que recibió nuestro Ejército se adquirieron a Francia y eran de la versión T-6G. El primero, que estaba adscrito a una unidad del Ejército del Aire francés denominada ERALA (*Escadrille de Réserve d'Aviation Légère d'Appui*) 1/40 y basada en Argel, había resultado accidentado en Barcelona el 27 de septiembre de 1961; y, habiendo considerado su propietario que era antieconómica su recuperación, procedió a vendérselo al Ejército del Aire. Trasladado a Cuatro Vientos, adonde llegó por carretera el 17 de mayo de 1962, AISA se hizo cargo de él y llevó a cabo su reparación. Finalizada ésta, y ya ostentando la matrícula E.16-191, el 29 de abril de 1963 fue destinado a la Escuela Básica.

Los otros diez se hallaban en la Base Aérea 278, sita en Amberieu, en la que se efectuaban las revisiones de tercer escalón de este modelo. El Estado Mayor había recibido una oferta de la *Office General de l'Air* para la venta de varios ejemplares de este tipo, y, para inspeccionarlos in situ, envió una comisión el 13 de abril de 1964. Vista la opinión de ésta, finalmente se aceptaron diez de ellos y se formalizó el consiguiente contrato, en el que se fijó el precio de cada uno en 41.000 francos franceses (equivalentes a 500.200 pesetas). A título de curiosidad, diremos que, de la decena inicialmente ofertada, sólo se adquirieron cuatro, y que los seis restantes fueron rechazados y sustituidos por otros tantos que se hallaban en mejores condiciones.



Los diez fueron traídos en vuelo, por pilotos nuestros, a Getafe el 30 de agosto de 1965, y tras ser sometidos a la preceptiva revisión de aceptación, y matriculados del E.16-192 al E.16-201, el 22 de septiembre fueron destinados al Grupo del Estado Mayor, al que se incorporaron en el mes de noviembre y en el cual permanecieron unos pocos meses, pues en mayo del año siguiente pasarían a la Escuela Básica o a IRAN en AISA.

DIVERSIFICACION DE DESTINOS Y POSTERIOR CONCENTRACION

El 1 de abril de 1965, cuando la flota de T-6 ya había realizado algo más de 200.000 horas de vuelo (de las que más de la mitad habían sido efectuadas por los aviones destinados en Matacán), entraba en vigor la Instrucción General número 31, en virtud de la cual se establecía una nueva numeración de casi todas las unidades de vuelo y se creaban, entre otras, las Escuadrillas de los Cuarteles Generales de la Aviación Táctica y de la Aviación de Transporte, y las de Entrenamiento de ambas aviaciones, de la Defensa Aérea y de la Subsecretaría de Aviación Civil. Fue a partir de entonces cuando la presencia de los T-6 se hizo más patente en toda la geografía nacional, pues rara era la base o el aeródromo donde no estaba basado alguno. Además, fue en aquella fecha y, en virtud del citado documento, cuando se estableció oficialmente una denominación para los aviones armados y otra para los no armados: los primeros fueron designados C.6 (o CE.6, en algunos casos) y los otros siguieron siendo E.16.

Esa “diáspora” se incrementaría dos años después, con la formación —mediante escrito del Estado Mayor fechado el 20 de octubre de 1967, que entraría en vigor el 3 de noviembre— de las llamadas Escuadrillas de Aviones-Base, que, en parte, tomarían el lugar dejado por las de los Cuarteles Generales de Regiones y Zonas Aéreas, que quedaron disueltas en la misma fecha. Las nuevas escuadrillas eran 15, estaban numeradas de la 511 a la 525 (basadas en Getafe, Villanubla, Jerez de la Frontera, Morón, Málaga, Manises, Los Llanos, Son San Juan, Zaragoza, Reus, Gando, Talavera, Matacán, Torrejón y Agoncillo, respectivamente) y, entre otros modelos, disponían de T-6.

Algo menos de tres años más tarde, por escrito de fecha 12 marzo de 1970 (que entraría en vigor el 1 de abril), el Estado Mayor procedió a reorganizarlas, de manera que las ubicadas en aeródromos de la Primera Región Aérea fueron renumeradas de la 511 a la 516 (Getafe, Villanubla, Matacán, Torrejón, Cuatro Vientos y León, respectivamente), las de la Segunda de la 521 a la 526 (Tablada, Talavera, Morón, Málaga, Los Llanos, Jerez) y las de la Tercera de la 531 a la 535 (Zaragoza, Manises, Son San Juan, Reus y Agoncillo). Y seguían teniendo T-6.

Finalmente, unas serían disueltas en 1972 y las últimas el 23 de abril de 1973. Pero precisamente en esta última fecha serían creadas las Escuadrillas de Entrenamiento 601 a 604, dependientes de las Jefaturas de las Regiones Aéreas Primera, Segunda y Tercera, las tres primeras, y de la Jefatura de la Zona Aérea de Canarias la cuarta, y basadas en Villanubla, Los Llanos, Morón y Gando, respectivamente. En ellas seguirían el Plan de Adiestramiento o el de Entrenamiento (30 horas de vuelo anuales) los jefes y oficiales del Arma de Aviación no destinados en Unidades de Fuerzas Aéreas. Aunque durante buena parte de su existencia las nuevas escuadrillas estuvieron dotadas de avionetas AISA I-115 (E.9) —excepto la 604 de Gando, que tuvo algunos Douglas C-47 (T.3) y Beech Baron (E.20)—, el grueso de sus efectivos lo formaron los “omnipresentes” T-6.

Cuando estas Escuadrillas de Entrenamiento quedaron disueltas el 1 de enero de 1978 (por orden del 22 de diciembre anterior), “con el fin de lograr la mayor eficacia y rendimiento en la instrucción de los Jefes y Oficiales del Arma de Avia-

ción (E.A.) adscritos a los Planes de Entrenamiento y Adiestramiento (Programas 1 y 2), se ha decidido centralizar dicha instrucción en el 912 Escuadrón del 91 Grupo de FF.AA. (...), diez de sus T-6 pasaron destinados a esta Unidad y los demás fueron entregados a AISA.

De esta forma se ponía fin a la dispersión de los T-6, ya que a partir de entonces, y hasta su baja en el Servicio, quedarían concentrados en la Academia General del Aire y en el citado Grupo.

Pero, una vez que hemos llegado a este punto, retrocedamos en el tiempo y veamos, también, cuál fue la evolución de las Unidades y las Escuelas en las que se había iniciado su polifacética carrera en España.

Al hablar de la Academia General del Aire, habíamos dicho que a partir del curso académico 1966-67 el Curso Básico había vuelto a realizarse en Matacán, y así fue, hasta que el 6 de abril de 1972 fue disuelta la Escuela Básica de Pilotos y pasó a desempeñar su función la AGA. Con el material de los disueltos Escuadrones 741 y 742 se creó veintidós días después el 793 Escuadrón en San Javier. A esta Unidad le cupo el honor de ser la que dio el último adiós al veterano T-6, pues era la única que lo tenía en dotación cuando el 30 de junio de 1982, al terminar el curso 1981-82, este modelo causó baja definitiva en el Servicio.

En Villanubla, la despedida del T-6 fue más temprana, puesto que, tras haber servido en el Ala nº 3, en su sucesora, el Ala nº 43 y, después, en el 202 Escuadrón, al crearse el 12 de enero de 1968 el 21 Grupo de FF.AA. el Saeta ya había tomado totalmente el relevo.

Por su parte, la Escuadrilla Mixta nº 89 de Guinea pasó a denominarse 401 Escuadrilla de Misiones Varias el 1 de abril de 1965, y como tal existió hasta que, próxima la independencia de aquella entrañable provincia española, el Jefe del Estado Mayor del Aire, mediante escrito del 3 de abril de 1968, ordenó su supresión “(...) antes del 31 de mayo del presente año (...)” Hasta entonces, y desde su creación, únicamente había dispuesto de aviones T-6D y CASA C-127 (L.9).

En Gando, el Ala Mixta nº 36 y su 363 Escuadrón de T-6 se transformaron en Ala Mixta nº 46 y 463 Escuadrón el 1 de abril de 1965; el Ala devino 46 Grupo el 3 de noviembre de 1967 y, finalmente, otra vez en Ala Mixta nº 46 el 24 de noviembre de 1971, pero el T-6 siguió siendo el material básico

La Charlotte Aircraft Engineering Inc., división de ingeniería de Charlotte Aircraft Corporation, fue la encargada de revisar y poner a punto los T-6 que el Ejército del Aire había comprado a esta compañía. Aquí vemos algunos de ellos, junto al taller. El primero de la fila es el C.6-185; obsérvese que, a pesar de ser un T-6G, ya había sido transformado en T-6D, como lo demuestra el hecho de que la antena de la radio esté situada detrás de la del gonio y que la cúpula tenga siete montantes. (Charlotte Aircraft Engineering Inc., archivo del autor).





Impresionante formación de 16 T-6 de Villanubla, preparándose para uno de los desfiles de la Victoria. Además de aviones del Escuadrón 33, en la primera patrulla hay uno del Ala Mixta nº 36 (el 36-30); y, curiosamente, la segunda patrulla está formada por cuatro aviones cuyos indicativos son los 3-122, 3-124, 3-125 y 3-130. (B.A. Villanubla, archivo del autor).

del 463 Escuadrón hasta que éste fue disuelto el 10 de febrero de 1976, fecha a partir de la cual los ejemplares en él destinados fueron incorporándose a otras unidades (las Escuadrillas de Entrenamiento y el “Grupo del Estado Mayor”) o pasando a IRAN.



Aunque el 912 Escuadrón del 91 Grupo de FF.AA. —denominación que tomó el “Grupo del Estado Mayor” el 1 de abril de 1970, en sustitución de la de 90 Grupo, que le había sido asignada el 1 de abril de 1965— dejó de existir el 20 de octubre de 1978, su sucesor, el 42 Grupo, siguió siendo uno de los principales usuarios de T-6, pues este modelo constituyó en exclusiva los efectivos de sus Escuadrones 421 (T-6D) y 422 (T-6G) hasta que causó baja en ambos el 1 de julio de 1981 y fue sustituido, en el primero de ellos, por las Beech F-33C Bonanza (E.24A) procedentes de la AGA. En esta última fecha, en Getafe había —una vez descontados cinco T-6G que en diciembre del año anterior habían pasado a IRAN en AISA— 48 T-6 destinados.

Pero, además de las hasta ahora citadas, hubo otras muchas unidades y centros de enseñanza que también tuvieron T-6 en sus filas en algún momento de su existencia, como fueron, por ejemplo, el efímero 991 Escuadrón y la 402 Escuadrilla, de la Aviación Táctica; el 371 Escuadrón del Ala de Transporte nº 37, la 942 Escuadrilla de la Base Aérea de Reus, el 755 Escuadrón de la Escuela de Transmisiones, los Escuadrones 758 y 403 del Servicio Cartográfico y Fotográfico, el 781 Escuadrón de la Escuela Elemental de Pilotos, el 761 Escuadrón de la Escuela de Especialistas, la 404 Escuadrilla de la Subsecretaría de Aviación Civil, el 406 Escuadrón de Experimentación en Vuelo y la Escuela de Controladores (a través del 744 Escuadrón).

Cuando, finalmente, la vida en activo del T-6 en el Ejército del Aire llegó a su fin el 30 de junio de 1982, el “morlaco” (apelativo que, unas veces en sentido laudatorio y otras no tanto, pero siempre con “respeto”, mayoritariamente recibió de quienes lo volaron) había realizado algo más de 650.000 horas de vuelo, y en él habían dado la vida por España, en cumplimiento del deber, 56 tripulantes, a quienes, a modo de homenaje póstumo, deseamos dedicar estas líneas. •



Salida del globo Stella pilotado por las señoras Kapferer, Clozel y Airault, las tres miembros del Aeroclub femenino Stella. Plaza de los Inválidos (París) el día 26 de septiembre de 1909.

LA MUJER PILOTO en la aviación española

CECILIO YUSTA VIÑAS
Miembro de número del IHCA

ANTECEDENTES

Cuando se habla de los pilotos de aeroplano se suele recurrir al mito de Ícaro como antecedente más lejano, una aportación culta y oportuna que es perfectamente aplicable en el caso del piloto tradicional, es decir, el varón. Lamentablemente, en el caso de las mujeres no existe una referencia tan adecuada y sólo en el terreno literario de las fábulas y los cuentos se cita a la mujer en el rol perverso de la bruja que vuela montada en una escoba, un dato tan despectivo como sintomático.

Los primeros casos de mujeres que se elevaron por los aires hay que buscarlos en los más ligeros que el aire, concretamente en Francia que fue donde se había inventado el globo y donde surgieron las pioneras. Está generalmente admitido que la pri-



mera mujer que voló fue Mme. Thible acompañando al aeronauta Fleurant en un globo Montgolfier el día 4 de junio de 1784 en Lyon, y que la primera mujer que voló sola en globo libre fue Madeleine Sophie en el año 1805. La primera víctima, también francesa, fue Mme. Blanchart que se mató en París el 6 de julio de 1819.

Posteriormente y hasta la aparición del aeroplano la presencia de las mujeres que han volado en globo como pilotos ha sido, en relación con el hombre, proporcionalmente escasa y limitada al ámbito deportivo. No se tienen noticias de que Napoleón empleara mujeres en los conflictos bélicos en los que utilizó los globos con fines militares, ni se han conocido mujeres en los batallones de aerostación castrenses de los distintos países, sin embargo las mujeres se las arreglaron para volar y pilotar globos organizándose en sociedades deportivas, de las cuales el más importante ha sido el Aeroclub Femenino Stella, fundado en 1898 al amparo del Aeroclub de Francia.

La moda del vuelo en globo llegó a España de la mano de los aerosteros franceses. Algunos de ellos volaron acompañados de sus esposas pero hubo mujeres que vinieron solas y que realizaron exhibiciones —o lo intentaron— principalmente en Barcelona y Madrid.

La primera mujer, Elise Garnerín, sobrina del famoso aeronauta André Jacques Garnerin que había sido el primero en utilizar el paracaídas asociado al globo en París el año 1797, dejó constancia de su paso por Madrid al solicitar permiso al Rey para realizar vuelos de exhibición sobre la capital. Presentada como la Venus aerostática y paracaídista, el mes de marzo de 1818 pidió permiso a Palacio para efectuar ante los habitantes de la Corte ascensiones aerostáticas y descenso en globo paracaídas en el Buen Retiro. El informe negativo del jardinero mayor, que temía por lo plantíos, originó varios aplazamientos hasta el día 11 de mayo en el que, con el Retiro lleno de madrileños, la exhibición se suspendió por falta de gas, lo que originó graves protestas y, como temía el jardinero mayor, enormes destrozos en los jardines.

La segunda mujer fue la esposa de Arban, un aeronauta francés que volaba acompañado de su señora. El matrimonio Arban voló en Barcelona el mes de noviembre de 1849 realizando vuelos tres días consecutivos y utilizando la Plaza de Toros como rampa de lanzamiento, un hecho que permitía a los organizadores de los festejos controlar el acceso del público y cobrar la correspondiente entrada. El tercer día, después de varios intentos fallidos el aeronauta dejó a su esposa en tierra y despegó rumbo al mar, lo que fue gran suerte para la señora Arban porque su marido desapareció para siempre.

Louise Goujon, viuda de Poitevin, fue una gran aeronauta con más de quinientas ascensiones en las principales ciudades europeas. Los meses de julio y agosto del año 1866 realizó varios vuelos en Barcelona utilizando la Plaza de Toros como escenario para el despegue. Esta señora amenizaba sus vuelos dando un espectáculo casi circense, como estibar un burro en la barquilla y realizar la ascensión montada en sus lomos, entre otras ocurrencias. Su último vuelo en Barcelona terminó precipitándose al mar, de donde fue rescatada in extremis cuando ya anochecía. Poco después, en el mes de noviembre, mostró sus habilidades en Madrid, despegando desde los jardines del Buen Retiro y aterrizando en Leganés y en el barrio de Chamberí.

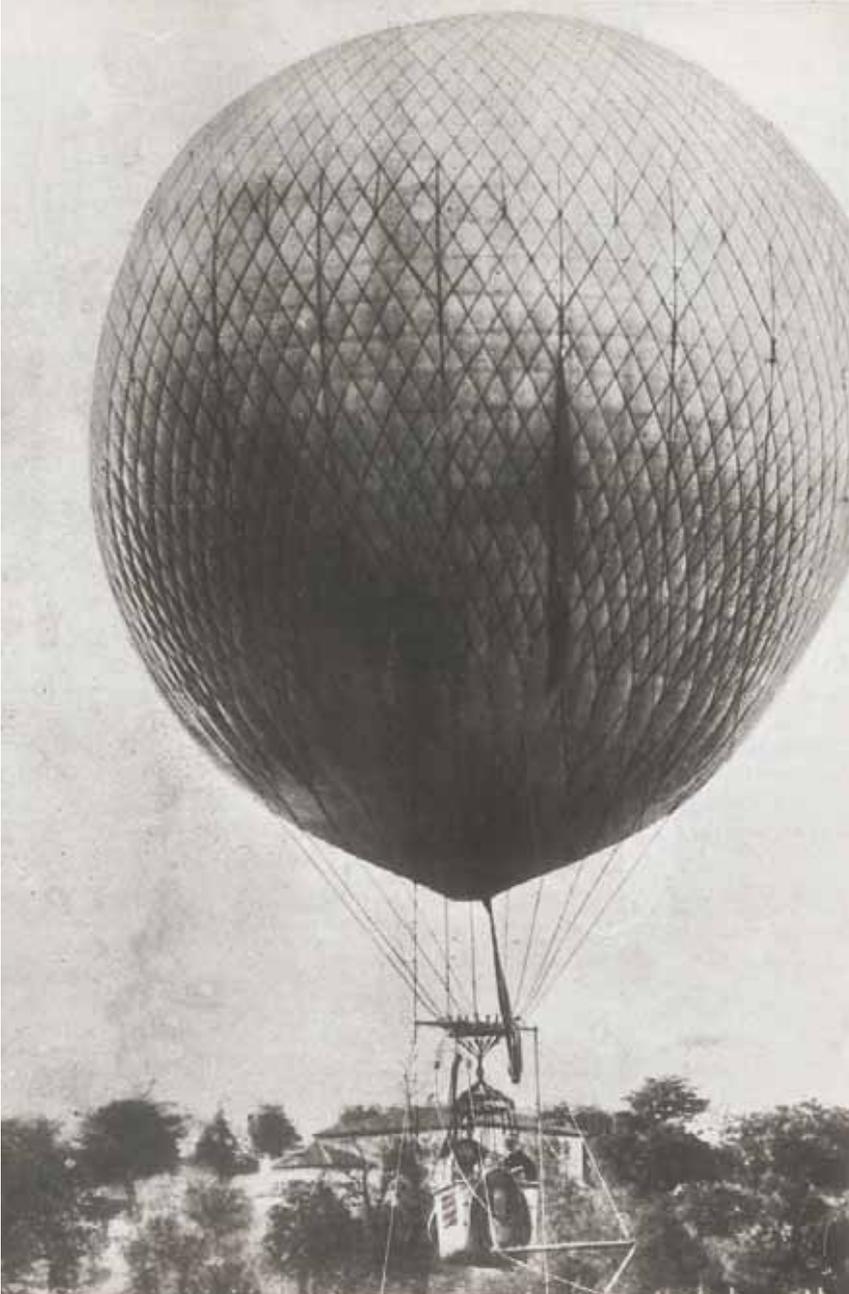
La primera ascensión de una mujer española se produjo el 27 de junio de 1889 y su protagonista fue S.M. la Reina Regente María Cristina Habsburgo. La prensa de la época destacó el acontecimiento, como era habitual, en términos muy elogiosos registrándose algunos excesos narrativos como el de citar a la “muchedumbre que aclamaba a S.M.” y sendos dibujos publicados en La Ilustración en ese mismo sentido. La realidad es que el día 27 era jueves laborable, la Reina se presentó sin avisar en una Casa de Campo que por aquella época no estaba abierta al público,



Retrato de la época de Elisa Garnerín.



Ticket de entrada al recinto para presenciar el fabuloso vuelo en globo y descenso en otro con paracaídas de la Venus aerostática Elisa Garnerin, en una de sus exhibiciones en España.



Ascensión en globo cautivo de S.M. la Reina Regente M^a Cristina de Habsburgo en la Casa de Campo de Madrid el 27 de junio de 1889.

por lo que era prácticamente imposible que una muchedumbre la estuviera esperando para vitorearla.

La Reina, enterada de que se estaban realizando unas prácticas con globo cautivo del tipo Yon tuvo la idea de acercarse a presenciar las maniobras y, una vez allí, expresó su deseo de volar. El coronel Ayllón asumió la responsabilidad de acceder a los deseos de la Soberana ascendiendo, sin novedad, con Ella en la barquilla hasta los 300 metros, momento en el que los soldados y acompañantes de la Reina allí presentes aplaudieron a S.M. Una versión correcta y medida de este episodio se encuentra en el Memorial de Ingenieros del mes de julio de 1889.

LA MUJER PILOTO DE AEROPLANO Y LAS PRIMERAS ESPAÑOLAS

Producidos los exitosos vuelos de exhibición del aeroplano Wright en Le Mans (Francia) el verano del año 1908, la aviación y el pilotaje se convirtieron en una especie de deporte de moda en todo el mundo, movimiento del que no podían quedar al margen las mujeres. La primera mujer que voló en un más pesado que el aire, con-



La francesa baronesa de Laroche, primera mujer piloto en el mundo con antigüedad 8 de marzo de 1910.



Hélène Dutrieu, cuando obtuvo su título de piloto el mes de noviembre de 1910.

cretamente en aeroplano Voisin, fue la francesa Raymonde de Laroche que tenía el título de piloto de aeroplano nº 36 emitido por el Aeroclub de Francia con fecha 8 de marzo de 1910.

Otras pioneras del año 1910 fueron Hélène Dutrieu y la francesa Marie Marvingt, pero el gran boom de las mujeres piloto se produjo muy poco después. Efectivamente en el año 1911 las mujeres del resto de los países entraron en el mundo del vuelo con motor, siendo las primeras Melli Beese en Alemania, Harriet Quimby en los EE. UU., Hilda Hewlet en la Gran Bretaña y un largo etcétera.

Los primeros vuelos en aeroplano realizados en España por una mujer piloto corrieron a cargo de Hélène Dutrieu. De origen belga y habiendo realizado el curso de piloto en Francia era, en expresión muy de la época, una mujer de mundo que había volado participando en exhibiciones y competiciones en distintas ciudades europeas y norteamericanas cuando, en el año 1911 visitó España, realizando varios vuelos en el hipódromo de Casa Antúnez en Barcelona y, en su último vuelo en Madrid, el día 15 de mayo en el campo de la Ciudad Lineal, sufrió un aparatoso accidente que dejó al avión reducido a un montón de astillas. La Dutrieu era una mujer muy atractiva que había destacado en el deporte de la bicicleta con el enorme interés añadido, como describió un periódico local, de volar sin corsé.

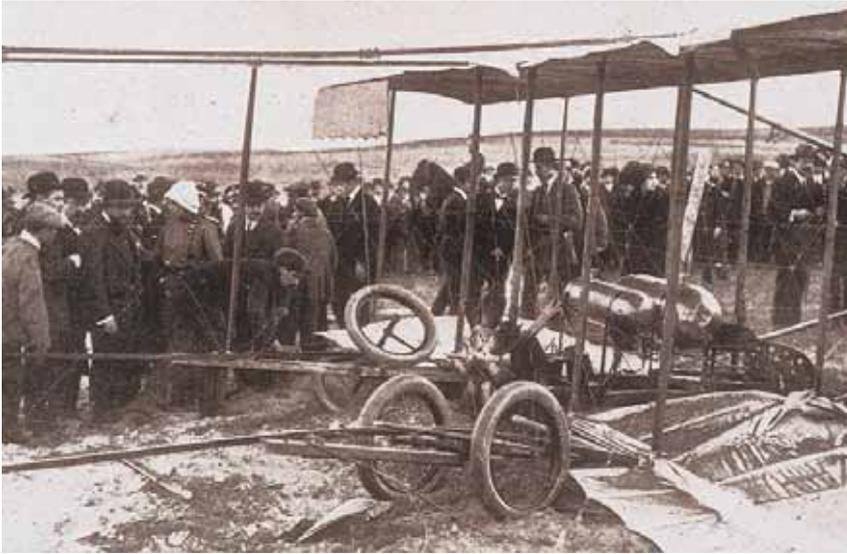
Hubo que esperar varios años para ver volar a una mujer española. Mientras tanto en noviembre del año 1927 se produjo la visita de la norteamericana Ruth Elder, una mujer que todavía no tenía gran experiencia como piloto cuando, el 11 de octubre de 1927, se dispuso cruzar el Atlántico acompañada del piloto George H. Haldeman en un avión Stinson Detroiter bautizado American Girl, pero no lo lograron debido al fallo de un motor que les obligó a amarrar al noreste de las Azores, cerca de un petrolero que los rescató. Pocos días después, su visita a Getafe (Madrid) fue todo un acontecimiento muy difundido por la prensa española.

María Bernaldo de Quirós y Bustillo, madrileña e hija del Marqués de Altares, en el año 1928 se hizo piloto con material DH-60 Moth en la escuela del RACE del aeródromo de Getafe, siendo su profesor el entonces comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea. Obtenido el título de piloto, adquirió una Moth con la que realizó vuelos visitando ciudades españolas, exhibiendo su avioneta y participando en algunos festivales. Sabemos, por César O'Donell, que estuvo casada dos veces y que al inicio de la Guerra Civil realizó algunos servicios "de enlace y reconocimiento" con avionetas. Aunque es evidente que María Bernaldo de Quirós no hizo carrera en la aviación, le corresponde el honor de ser la primera mujer piloto española.

Otra pionera española piloto (la segunda) de aquella época fue Margot Soriano Sánchez, hija del general de Ingenieros que fuera Director de la Aeronáutica Militar (1924-1926). Margot Soriano era una bella mujer educada en Francia que mantenía



Hélène Dutrieu al iniciar un vuelo en el hipódromo de Barcelona el mes de febrero de 1911.



Estado en que quedó el Farman que pilotaba la piloto belga Hélène Dutrieu (con gorro blanco) que salió ilesa. Ciudad Lineal (Madrid), abril 1911.



La piloto belga Hélène Dutrieu franqueada por los pilotos franceses Garnier y Mauvais, en la Ciudad Lineal de Madrid el mes de marzo de 1911.

relaciones con José M^º Ansaldo y que, en octubre de 1928, decidió hacerse piloto en la Aero Escuela Estremera en Cuatro Vientos (Madrid). Recibió instrucción de vuelo de su prometido y obtuvo el título a finales de enero de 1929, pero lo más sobresaliente de esta pareja de aviadores es que el día 16 de febrero de aquel mismo año contrajeron matrimonio en un hangar en Cuatro Vientos desde donde, después de las celebraciones, iniciaron su viaje de novios en avioneta.

La tercera española piloto fue Pilar San Miguel y Martínez-Campos, nieta del general Martínez-Campos. Estaba casada con el laureado piloto militar Juan Antonio Ansaldo y tenían muy reciente el ejemplo de su cuñada Margot Soriano. Realizó el curso en la Aero Escuela Estremera con material DH-60 Moth, siendo su marido el instructor que le dio doble el mando y obteniendo su título nº 37 en septiembre de 1930. Esta mujer voló poco y siempre en una avioneta que había adquirido su marido, la misma con la que tuvo el grave accidente que le costó la vida al general Sanjurjo.

LA MUJER PILOTO DURANTE LA II REPÚBLICA Y EN LA GUERRA CIVIL

Durante los cinco años de gobierno de la II República se registraron siete casos de mujeres piloto, un número relativamente alto comparado con los tres títulos que se emitieron en los veinte años transcurridos de 1911 a 1931. Este incremento de las mujeres piloto, aunque no ha sido estudiado específicamente, cabe encuadrarlo en el movimiento general que se produjo en nuestro país conducente a una mayor libertad de las mujeres, que estuvo encabezado por mujeres de la talla de Clara Campoamor, Federica Montseny y Victoria Kent entre otras.

Hasta ese momento la mujer española vivía en un sistema en el que al género femenino le correspondía el modelo de la perfecta casada, que se basaba en un ideario de subordinación o sumisión al varón y en el culto a la maternidad como horizontes máximos. En este ambiente social, la perspectiva de una identidad propia sólo podía desarrollarse a partir del matrimonio y la maternidad sin posibilidad de cualquier otro proyecto social, cultural o autónomo, salvo muy raras excepciones. La igualdad de derechos, la equiparación política que representó el derecho al voto femenino y la Ley de Divorcio del año 1932 fueron ventanas por las que entró el aire de la libertad para las mujeres españolas.

María Josefa Colomer i Luque, barcelonesa nacida el 6 de marzo de 1913, se hizo piloto en la Escuela de Aviación de Barcelona en el aeródromo Canudas (El Prat) en el año 1931, convirtiéndose así en la cuarta mujer piloto de España. Se debe aclarar que algunos autores han pretendido presentarla como la primera española piloto, jugando con el equívoco a que puede dar lugar el hecho de ser la primera catalana en conseguirlo. Mujer animosa y amante de la aviación voló bastante y fue socia fundadora de la Unión de Pilotos Civiles de Cataluña.

Cuando se declaró la Guerra Civil, como todos los pilotos, fue militarizada teniendo como primer destino, en calidad de alférez instructora, la Escuela de Pilotos Aviadores Militares, cuyo decreto de creación fue firmado por Felipe Díaz Sandino y Joseph Tarradellas el 29 de septiembre de 1936. Más adelante, durante la guerra, realizó vuelos de enlace y tareas administrativas y, al final de la contienda, se exilió a Francia donde contrajo matrimonio civil, con el gran piloto de líneas aéreas José María Carreras Dexeus, en el consulado de España en Toulouse el 21 de febrero de



María Bernaldo de Quirós cuando inició el curso que la convertiría en la primera mujer piloto en España. En la foto posando ante la avioneta De Havilland Moth en el aeródromo de Getafe (Madrid).



María Bernaldo de Quirós posando sobre una Moth ante un buen número de curiosos.



María Bernaldo de Quirós y su profesor, el comandante Rodríguez y Díaz de Lecea, mostrando una avutarda recién cazada.

1939 y, pocos días después, por el rito católico en la basílica de Nôtre Dame La Daurade de Toulouse el 6 de marzo del mismo año, siendo sus padrinos los también pilotos Guillermo Xuclá y José Canudas.

Siguiendo el apasionante itinerario impuesto por el trabajo de su marido, que ha sido uno de los pocos pilotos españoles de líneas aéreas que ejercieron la profesión en el extranjero, adquirieron permiso de residencia y pasaporte inglés y se afincaron en una casa de campo en Hookwood, Surrey muy próxima al aeródromo de Gatwick donde organizaron sus vidas. María Josefa Colomer, falleció recientemente a los 91 años de edad.



María Bernaldo de Quirós y el texto de la dedicatoria manuscrita que dedicó al Aeroclub de Andalucía.

Margot Soriano realizando el curso de piloto con su profesor y futuro esposo José M^o Ansaldo, en la escuela Estremera, en el aeródromo Loring en Cuatro Vientos (Madrid). Realizaron su viaje de novios en avioneta.



No se puede aportar mucha información sobre la quinta mujer piloto. Se sabe que se llamaba África Llamas y que era malagueña por la información que publicó la Revista de Aeronáutica en su número de julio de 1932. Esta aviadora ha sido citada como tal por la también piloto Gloria de la Cuesta.

La sexta mujer piloto fue Concepción Ambrosio, perteneciente al Aeroclub de Barcelona. Piloto desde 1932, se hizo experta en el planeador Zogling y voló al menos hasta finales del año 1935, perdiéndose después su pista. Carmen Ruiz fue la séptima. Piloto perteneciente al Aero Popular de Madrid y hay constancia de sus vuelos en La Marañosa sin más datos relevantes.

La octava piloto fue Gloria de la Cuesta Menéndez de la Granda. Natural de La Felguera (Asturias) había nacido el 23 de noviembre de 1911 y estaba casada con el teniente de Infantería con destino en Aviación Manuel Presa Alonso. En el año 1933, estando el teniente Presa destinado en la 2^a Escuadra, Gloria de la Cuesta decidió hacerse piloto dándose de alta en la escuela del Aeroclub de Andalucía, iniciando el curso con el instructor capitán de Infantería Vicente Gil Mendizábal. Con fecha 14 de julio de 1933, obtuvo el título de Piloto Aviador de Turismo n^o 156 emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y firmado por el capitán de Artillería, el piloto Arturo Álvarez-Buylla.

Toda la prensa hispalense destacó en primera plana la titulación del primer piloto femenino del Aeroclub de Sevilla, coincidiendo en resaltar el hecho de que fuera la "primera mujer casada española que se hacía piloto" circunstancia que, a te-



Pilar San Miguel Martínez-Campos comentando las incidencias de un vuelo, después de una clase con su profesor y marido Juan Antonio Ansaldo.



Pilar San Miguel Martínez-Campos antes de realizar un vuelo en el aeródromo de Cuatro Vientos.

nor del tratamiento informativo que se dio a la noticia, se vivió como en un gran acontecimiento social.

Gloria de la Cuesta no voló mucho, pero durante su estancia en Sevilla y hasta julio del año 1936 estuvo presente en los festivales y acontecimientos aeronáuticos que se produjeron en Tablada, entre otros dar la bienvenida y acompañar a Jean Batten en la visita que ésta hizo a Sevilla, siendo precisamente ella la que leyó el discurso homenaje a la famosa piloto neozelandesa ante los micrófonos de Unión Radio en Sevilla. Después de la Guerra Civil y ya instalada en Madrid voló poco hasta dejar caducar su licencia. Falleció el día 7 de noviembre de 1987.

Ana Osona y Fernández-Moreda fue la novena. Se hizo piloto en el Aero Popular de Madrid obteniendo el título nº 206 con fecha 29 de enero de 1934. Su nombre aparece en una lista sobre "títulos de pilotos expedidos duplicados" publicada por la Dirección General de Aviación Civil en el B-O. nº 26 del 31 de diciembre de 1940.

El décimo lugar le corresponde a Dolores Vives i Rodón. Nacida en Barcelona el 15 de noviembre de 1908, colaboraba por afición con el Club Aero Popular cuando en el año 1933 le tocó una beca con la que pudo hacerse piloto. El curso lo realizó en el Aeródromo Militar (contiguo al Canudas en terrenos de El Prat) siendo su instructor el



M^a Josefa Colomer, primera mujer catalana en obtener el título de piloto, fotografiada en el aeródromo Canudas (El Prat). La Vanguardia dio la noticia en portada el día 22 de enero de 1931 cuando todavía era una alumna piloto.

capitán Vallés, obteniendo el título nº 217 con fecha 24 de marzo de 1934. En el año 1935, la afición al vuelo de Dolores Vives la llevó a realizar un curso de vuelo sin motor en Monflorite (Huesca) cuando los veleros se lanzaban por medio de una especie de tirachinas gigante conocido como sandow.

Iniciada la Guerra Civil, Dolores Vives fue movilizada con el empleo de alférez siendo su primer destino la Aeronáutica Naval. Realizó vuelos de reconocimiento con un material, tan mal mantenido, que les obligaba a volar por sensaciones ya que carecía de instrumentos, incluyendo el anemómetro. Más adelante se encargó de algunas tareas administrativas y algunos vuelos de enlace y reconocimiento en avión terrestre. Con el fin de la guerra dejó de volar.

Cerrando el capítulo de las mujeres piloto en el período republicano, merece la pena citar a Isabel Arranz Monasterio. Trabajaba como administrativa en la compañía LAPE y era hermana del entonces capitán de Artillería, piloto y observador de aeroplano, Francisco Arranz. Esta señora salió relacionada en las listas de alumnos piloto en el Aeroclub de Andalucía por lo que, sin más datos concretos, cabe pensar que su curso se viera interrumpido por el estallido de la guerra.

LAS ESPAÑOLAS PILOTO EN LA POSGUERRA

Finalizada la Guerra Civil no había muchos medios para la práctica del pilotaje deportivo, que era el único posible para las mujeres españolas. Muy pocas habían conservado su licencia actualizada y, menos aun, la mantenían realizando alguna hora para que no les caducara la licencia. El material se había quedado anticuado, faltaban los repuestos y la gasolina estaba racionada, un panorama poco propicio para despertar el interés por el deporte aéreo. No obstante, con gran lentitud, el sector volvió a recobrar el pulso.

En este período se aprecian dos etapas bien definidas: desde la el final de la guerra hasta la muerte del general Francisco Franco y la que se inicia con la instauración de nuevas formas de gobierno y la promulgación de leyes que recuperan un estatus de independencia y libertad para las mujeres españolas, suprimiendo incapacidades y prohibiciones que afectaban a la mujer, sólo explicables como residuos históricos.

María del Carmen Arañó Baixeras, la primera mujer española que se hizo piloto después de la guerra, tuvo la ilusión de serlo desde que, teniendo ocho años, la llevaron al aeródromo de El Prat para ver los aviones. Casada con el militar piloto de complemento Adolfo González Monasterio, en el año 1942 se matriculó en la escuela del Aeroclub de Cataluña (poco después de Barcelona) no sin antes haber realizado un



Grupo de alumnos y profesores de la recién creada Escuela de Pilots aviadors militars en El Prat (Barcelona). En la foto se identifican a Camarasa, Canudas, Vélez, Borrajo, Grañó y las dos mujeres piloto M^a Josefa Colomer y Dolores Vives.

Gloria Cuesta en el aeródromo de Tablada (Sevilla). Posando ante la avioneta Monocoupe propiedad del piloto Fernando Flores Solís.



curso de vuelo sin motor en El Prat en lo que se conoció como la "Centuria del Aire". El poder volar fue un gran logro puesto que tuvo que vencer algunas resistencias familiares a pesar de contar con la aprobación de su esposo.

Su instructor fue Juan Balcells Auter que la llevó como una vela, realizando el curso, sin novedad, con material Gil Pazó. Con fecha 23 de enero de 1942 recibió su título de Aviador de Turismo nº 558 firmado por el entonces Director General de Aviación Civil, el coronel Juan Bono Boix. Tuvo problemas con su madre el día que la soltaron porque, al comentar que tenía que invitar a sus compañeros de Aero-club como era costumbre, su madre se opuso argumentando que "las mujeres no invitan a los hombres".

Voló mucho después de la suelta. Cazó patos desde el avión en los terrenos de la Volatería (Delta del Llobregat) y, en una ocasión en que se había adentrado aguas arriba del Llobregat, dio una pasada entre dos cables que atravesaban el cauce del río enganchando uno de ellos con el tren de su avioneta, consiguiendo llegar al aeródromo con el cable colgando. Tuvo suerte de no accidentarse pero dejó sin luz al Papiol, un pueblo de la margen izquierda, siendo sancionada por ello con dos meses sin volar.

Dinámica y emprendedora, en el mes de marzo del año 1949 participó en la primera vuelta a España celebrada después de la guerra y organizada por José Luis Aresti. Una vuelta muy complicada debido a las condiciones meteorológicas que fueron muy adversas con fuertes vientos y lluvia, lo que obligó a los participantes a realizar grandes esfuerzos y notables alteraciones en los procedimientos e itinerarios previstos, pero ella alcanzó todos los objetivos.



África Llamas, primera mujer piloto formada en el Aerclub de Málaga.



Carmen Arañó el día 23 de enero de 1942 momentos antes de realizar la prueba final para la obtención del título de piloto. El tercero por la derecha es su profesor Juan Balcells.

Muchas de sus amigas dudaban que fuera piloto porque "las mujeres no vuelan" y ella misma, en declaraciones a la prensa, ha llegado a decir que volar era cosa de chicos y que se hizo piloto "con la oposición tradicional y lógica de sus familiares". Pilotó durante muchos años hasta que, ya con cierta edad, dejó caducar su licencia.

Otra interesante figura femenina corresponde a M^a Josefa Ugarte Domingo-Arnau. Nacida en Madrid el 3 de enero de 1923 tiene una vida apasionante. Siguiendo a su padre, que era juez y había sido destinado a Egipto como Presidente del Tribunal Internacional, fijó su residencia en Port Said. A la edad de diez años fue enviada interna



M^a Josefa Ugarte, primera azafata en hacerse piloto, a punto de iniciar un vuelo en la Tiger Moth con su profesor, el entonces teniente Jesús Martín Rey.



al colegio del Sagrado Corazón de Génova durante 5 años más otro año en Venecia. Vivió en Port Said durante toda la II Guerra donde aprendió árabe, francés e inglés.

De regreso a España, en el año 1946 ingresó en Iberia en el Servicio de Información a los pasajeros en el aeropuerto de Barajas y, pocos meses después, fue empleada como azafata de vuelo siendo la segunda del escalafón. El gran interés que M^a Josefa Ugarte mostró siempre por todo lo relacionado con el vuelo, le motivó para realizar el curso de piloto en la escuela del Aeroclub de Madrid, que aquel año 1947 había colocado la primera piedra de sus nuevas instalaciones en Cuatro Vientos. El curso lo realizó con material Tiger Moth y su título nº 407 está fechado el 28 de noviembre de 1947.

Al hacerse piloto ingresaba en ese reducido y admirable grupo de mujeres que, por la fuerza de su afición, conseguían entrar en un mundo copado por los hombres, en una sociedad machista que veía raro que miembros del sexo femenino fueran capaces de tal proeza. En el mes de marzo de 1949 participó, con material Piper Cub, en la Vuelta Aérea a España y en el año 1984 ingresó en la European Women Pilots Fly-In. María Josefa Ugarte, que es la primera azafata piloto, ha volado muchas horas al mando hasta que, con el paso de los años, dejó caducar su licencia.



Teresa Gras en una exhibición aérea acompañada por Ramiro Pascual, Juste, Serrano de Pablo y un oficial sin identificar. Vitoria agosto de 1953.

Otras dos catalanas de aquella época fueron Teresa Gras y Esther Ruilópez. Se sabe de ellas que volaron a principio de los años 1950 en el Aeroclub de Barcelona-Sabadell pero no se han podido localizar más datos fiables. Durante los años siguientes y hasta que se produce la gran expansión que significó el ingreso de las primeras mujeres piloto en la aviación comercial, se registraron un buen número de altas en el escalafón de las mujeres piloto de turismo.

Hubiera sido interesante, con fines estadísticos, poder aportar en este trabajo una relación de las mujeres que se han hecho piloto —con y sin motor— en España durante estos años, pero esta tarea es imposible de realizar sin una colaboración mínima de los organismos oficiales. Lamentablemente, la Dirección General de Aviación Civil no ha podido o no ha querido proporcionar estos datos, aun cuando se hizo constar en la petición que no se requería en absoluto información sensible o confidencial, siendo suficiente una relación simple o, escuetamente, el número total.

EL ACCESO DE LA MUJER ESPAÑOLA A LA AVIACIÓN PROFESIONAL

Cuando el 17 de julio del año 1929 se expidieron los primeros cinco títulos de Piloto de Transportes Públicos, concedidos a los pilotos de CLASSA: Eduardo Soriano, Pedro Tonda, José M^º Ansaldo, Manuel Galoso y Francisco Coterillo y más adelante, en el Anuario Español de Aeronáutica, se publicó la lista de los pilotos aviadores de transportes públicos, muy pocos de aquellos pioneros, posiblemente ninguno, pensó que su escalafón pudiera verse incrementado con la incorporación de mujeres.

En Europa se había registrado ya un caso de mujer piloto comercial, el de la irlandesa Lady Heath que en el año 1928 había trabajado para la compañía KLM y, en los EE.UU. el de Helen Ritchey en 1935, que habiendo sido contratada por la compañía Central Airlines se vio rechazada por el sindicato de pilotos, al negarle éstos el pan y la sal. La incorporación de la mujer española al mundo laboral de los pilotos comerciales es tardía, muy posterior a la mayoría de los países y ha pasado por dos etapas bien definidas.

La primera etapa abarca desde el comienzo de la aviación comercial en nuestro país en el año 1921 hasta la recuperación plena del orden democrático a partir de la Ley



Teresa Gras en el aeródromo de Sabadell a punto de iniciar un vuelo local.

Aburto Baselga, MARÍA CONCEPCIÓN

Madrid, 3. X. 1955. Primera mujer piloto en Iberia y segundo comandante femenino en España.

Con diecinueve años y el COU terminado, en el año 1974 presentó una solicitud de empleo en AVIACO, donde ingresó como auxiliar de vuelo. Siempre se había interesado por la aviación por lo que este empleo de azafata fue el primer paso hacia un trabajo, el de piloto, que hasta ese momento estaba prácticamente vedado a las mujeres.

Se hizo piloto en la escuela del RACE en Cuatro Vientos (Madrid), acumuló las horas para el título comercial y se preparó en la escuela de Alejandro Rosario para presentarse por libre a los exámenes de la Escuela Superior de Vuelos de Matacán (Salamanca), obteniendo la calificación IFR a finales del año 1978.

Realizó prácticas de piloto en la flota Fokker-27 en AVIACO e ingresó en esta compañía como 2º piloto en enero de 1980, una época todavía muy difícil para que las mujeres progresaran en aquellos ambientes profesionales. El día 1 de marzo de 1985 ingresó, previo examen, en la compañía Iberia, convirtiéndose así en la primera mujer en acceder como piloto a la compañía de bandera y la segunda en conseguir un empleo de piloto de línea aérea en España.

Estuvo destinada en distintas flotas de la compañía hasta que, enterada del régimen de vuelos que tenían en Aerobús-300, la convino solicitar destino en la citada flota. No hubo problemas, excepto que el trámite de cambio exigía la firma de un compromiso de tiempo mínimo de permanencia, lo que inevitablemente fue la causa de su demora en la suelta como comandante.

Cuando a mediados de 1998 la compañía necesitó comandantes e inició el proceso de sueltas recurriendo al escalafón, María Aburto se vio rebasada por un buen número de compañeros, incluyendo otra mujer, por lo que no pudo ser la primera comandante de Iberia como, por antigüedad, la hubiese correspondido. El jefe de flota, Eduardo Martínez



Gómez, certificó su suelta el día 4 de septiembre de 1998 realizando el vuelo 3445 de París a Madrid.

María Aburto es una luchadora que ha llegado a lo más alto de la profesión con gran tesón y sacrificio, tanto en lo que se refiere al esfuerzo personal como económico ya que se costeó la carrera sin dejar de trabajar como azafata. Cree que cuando ella empezó, el hombre español piloto no estaba preparado para ver a una mujer sentada a su lado compitiendo en una profesión que se consideraba patrimonio exclusivo del género masculino, lo que le origina algunos inconvenientes. Como copiloto o comandante en Iberia no ha tenido problemas.

En la actualidad, ve con cierta inquietud el futuro de la profesión en general y muy complicada la situación en la compañía Iberia que está atravesando momentos cruciales. Considera que en el universo del transporte aéreo sólo sobrevivirán los que mejor sepan evolucionar o adaptarse y lamenta que el plan que presentó la sección sindical, cuando ella y otros compañeros desempeñaron el cargo, no fuera aceptado por el núcleo duro ya que, siempre en su opinión, hubiera dado solución a muchos de los problemas que ahora están planteados quizás porque, con sus propias palabras, parece como si los pilotos "no quisiéramos ver venir al lobo y tuviéramos una incapacidad genética para negociar".

No tiene anécdotas que contar pero si recuerda que cuando ingresó, por el hecho de ser la primera en Iberia, se vio sometida a un gran número de entrevistas y reportajes lo que le hizo, sin ella pretenderlo, muy popular. De aquella época recuerda que recibió muchas cartas de personas de todo el mundo que se habían enamorado de ella, y también que en una entrevista a Francisco Umbral, cuando le pidieron que formulara 3 deseos, éste contestó que su mayor deseo era un billete para volar con la primera mujer piloto de Iberia.

de 2 de mayo de 1975 y, sobre todo, la Ley, de 15 de octubre de 1990 que reforma el Código Civil ampliando el principio de no discriminación por razón de sexo.

Al final de esa primera etapa, en el año 1969, surge la primera y única mujer piloto profesional en España durante medio siglo, Bettina Kadner Shilling. Las dificultades eran inmensas para la mujer que quería entrar en el mercado laboral de las líneas aéreas, en primer lugar porque ni ellas mismas se lo plantearon (no existía un movimiento específico) y en segundo lugar porque el hombre estaba en posesión de todos los recursos necesarios para garantizar su hegemonía.

Bettina pudo superar los obstáculos debido a la conjunción de una serie de factores que lo hicieron posible: Tuvo unos padres que supieron comprender, aceptar y favorecer los deseos de su hija, estuvo bien aconsejada por profesionales de la talla de Rudy Bay y Gonzalo Hevia y tuvo un gran maestro, José García Matres, con el que se preparó concienzudamente para superar con éxito las rigurosas pruebas del examen libre en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca.

Esther Ruilópez posando antes de iniciar un vuelo en el aeródromo de Sabadell y en la cabina de una Stinson.





Bettina Kadner y María Aburto las dos primeras comandante piloto de Iberia.

La joven Bettina Kadner había demostrado ya su gran capacidad y extraordinaria valía; vocacional, inteligente y hablando alemán, español e inglés era, lo que en lenguaje coloquial se conoce como un verdadero chollo. La compañía Spantax, que había seguido su trayectoria profesional, se apresuró a darla de alta de en el escalafón de pilotos, adquiriendo así el honor de ser la primera compañía aérea en contratar a una mujer como piloto. Pocos años después Bettina sería también la primera comandante de las líneas aéreas españolas.

Ahmed Chavarino, SOPHIA

Londres, 19.VI.1969. Piloto de Línea Aérea, licencia E0016479.

Su madre, madrileña, se encontraba en Londres para estudiar inglés, cuando conoció a un joven paquistaní asentado en Inglaterra con el que contrajo matrimonio. Sophia nació en Londres, por lo que ha tenido la nacionalidad inglesa e incluso ha podido reclamar la paquistaní, pero renunció a la doble nacionalidad decidiéndose por la española.

Con sólo seis meses de edad fue trasladada a Madrid donde transcurrió su infancia y se escolarizó en secuencia con su edad, regresando a Londres para realizar los estudios equivalentes al bachillerato, estudios que convalidó y completó con el COU en Madrid.

Muy familiarizada con la aviación a través de las muchas historias que había oído a su padre, piloto de la PIA, decidió presentarse en AVIACO donde ingresó como azafata en el año 1990. Prácticamente desde que ingresó en AVIACO pasó por su mente el hacerse piloto, pero tuvo que esperar algún tiempo hasta estabilizar su situación laboral y poder abordar con alguna posibilidad de éxito un proyecto tan complicado.

Finalmente inició el curso de piloto en una escuela de Sabadell, para continuar en Madrid los cursos de transportes y CALA, escuelas en las que voló distintos modelos de material Piper y Cessna. Fueron años de enorme sacrificio ya que se vio en la obligación de mantener su trabajo recurriendo, para costear el curso, a un préstamo bancario. En este sentido cabe decir que Sophia Ahmed es un ejemplo de tenacidad y capacidad de sacrificio para llegar a esta profesión.

Es evidente que a esta mujer no le han regalado nada con el inconveniente, añadido a las dificultades lógicas e inherentes a cualquier proyecto de esta na-

turalidad, de tener que soportar (ella y otra compañera de curso) un trato diferente por parte de profesores y algún examinador de aviación civil, que siempre las exigieron más que los alumnos varones.

Cuando menos lo esperaba fue convocada a examen por Iberia, ingresando en el año 2000 en la flota A-320, donde no ha tenido ningún problema. Su integración en la flota ha sido total y en la actualidad funciona como una copiloto entusiasta y competente, plenamente consciente de la importancia de su trabajo manteniendo, en el ámbito de la operación general, una actitud de máxima colaboración con el comandante. Es probable que dentro de poco tiempo la corresponda pasar a una flota de largo recorrido, pero eso ya se verá.

De otras profesiones admira a los astronautas, estimando que la suya se encuentra en un momento preocupante tanto en lo profesional como en lo laboral. De los países que conoce el que más le gusta es Estados Unidos y en cuanto a su ciudad, duda entre Londres y Munich.

No parece que a esta animosa mujer le asuste el trabajo. Domina el inglés y conoce el alemán, idioma que ha adquirido y perfeccionado con su esposo Georg que es alemán, estando ambos, en la actualidad, inmersos en la educación de sus dos hijos, Johanna y Killian. El mantenimiento de su trabajo como piloto y la dedicación a su familia no le garantizan mucho tiempo libre para actividades lúdicas o deportivas pero, si lo tuviera, confiesa con cierta nostalgia que le gustaría volver a montar a caballo.





Una jovencísima Bettina Kadner, primera mujer piloto comandante al mando en las líneas aéreas españolas.



Bettina Kadner en una foto de estudio tomada en el año 1970 con el uniforme de copiloto en la compañía Spantax. Era la primera mujer piloto de líneas aéreas de España.

González García, LIDIA

Madrid, 3.VIII.1972. Piloto de Transportes de Línea Aérea, licencia E31527.

Nació en una barriada próxima al aeródromo más antiguo de España, Cuatro Vientos, por lo que desde muy pequeña se familiarizó con las evoluciones y el sonido de los motores de las aeronaves que operaban en el aeródromo, un ambiente que llegó a resultarle normal.



de género y ello, aclara, no más que cualquier otra mujer trabajadora. Es cierto que ha tenido que escuchar alguna grosería y que la han podido cerrar alguna puerta, pero ¿a quién no? y, por otra parte, ella así lo razona, suele ocurrir que estas situaciones se compen-

san porque “cuando te ponen una zancadilla siempre alguien te tiende la mano”. Cuando terminó el COU y aprobó la selectividad se matriculó en Farmacia, pero muy pronto planteó a sus padres la necesidad que sentía de hacerse piloto, la profesión que siempre tuvo en la cabeza. El apoyo que obtuvo de sus padres fue total por lo que, después de analizar las ofertas de las distintas escuelas de pilotos, se decidió por una escuela ubicada en el aeródromo de Cascais (Portugal) donde se matriculó en el año 1989.

Con el título de piloto en el bolsillo trabajó, por un corto espacio de tiempo, como guía turística hasta que consiguió una plaza como instructora en una escuela ejerciendo como tal en Cuatro Vientos y, posteriormente, en Palma de Mallorca. Durante aquellos años como instructora adquirió una buena experiencia volando material americano, los distintos modelos de las casas Cessna y Piper, hasta que en el año 1995 dio el gran paso que la conduciría a las líneas aéreas.

En cuanto al futuro de la profesión manifiesta un cierto pesimismo en el sentido de apreciar que la formación del piloto moderno es cada vez menos exigente lo que, inevitablemente, va degradando lentamente el nivel medio profesional. Esta percepción, teniendo en cuenta que proviene de una gran luchadora, vocacional y a la que nadie ha regalado nada, adquiere la categoría de una opinión bien fundamentada.

En el terreno de lo anecdótico, recuerda jocosamente que un día, cuando embarcaba el pasaje estando la puerta del *cockpit* abierta, una pasajera curiosa se asomó y, al ver a una comandante tan joven, no pudo evitar la pregunta tópica.

—¿Pero tu vas a ser capaz de llevar esto?.... A lo que la comandante González respondió rápidamente. —“Algo tendré que hacer señora porque mi padre se ha puesto enfermo y voy a tratar de sustituirle como mejor pueda”. Risas y eso fue todo. Sencilla y espontánea, no duda en manifestar su admiración por los profesionales de la medicina, dice que el país más bonito que ha conocido es Vietnam y como ciudad se queda con París. Se mantiene en excelente forma física y entre sus gustos musicales se encuentra el flamenco.

Mujer extraordinaria que siempre quiso ser piloto, atesora el perfil profesional y humano del piloto que toda compañía aérea desearía tener en su nómina, siendo su expresión corporal la de una persona feliz y equilibrada que ha alcanzado una importante meta. Su vocación y su valía le han llevado a ganarse a pulso un destacado puesto en la aviación comercial como comandante en una excelente compañía, la misma que confió en ella cuando empezaba y que ahora se ve recompensada al contar entre sus empleados con esta verdadera joya.

En cuanto al trabajo y más concretamente sobre su responsabilidad como comandante tiene perfectamente asumido el rol que le corresponde. Concienciosa y disciplinada está perfectamente capacitada para manejar los recursos, tanto de material como humanos, que la empresa le confía diariamente. En este terreno posee lo que en la jerga militar se conoce como el “valor acreditado”, es decir, en situaciones reales de emergencia ha demostrado ya su excelente preparación, reflejos y buen criterio. Por otra parte su trato, amable y generoso, le permiten combinar la seriedad en el trabajo con un carácter alegre y distendido, haciendo buena la vieja creencia de que lo serio no tiene necesariamente que ser aburrido.

En cuanto al futuro de la profesión manifiesta un cierto pesimismo en el sentido de apreciar que la formación del piloto moderno es cada vez menos exigente lo que, inevitablemente, va degradando lentamente el nivel medio profesional. Esta percepción, teniendo en cuenta que proviene de una gran luchadora, vocacional y a la que nadie ha regalado nada, adquiere la categoría de una opinión bien fundamentada.

En el terreno de lo anecdótico, recuerda jocosamente que un día, cuando embarcaba el pasaje estando la puerta del *cockpit* abierta, una pasajera curiosa se asomó y, al ver a una comandante tan joven, no pudo evitar la pregunta tópica.

—¿Pero tu vas a ser capaz de llevar esto?.... A lo que la comandante González respondió rápidamente. —“Algo tendré que hacer señora porque mi padre se ha puesto enfermo y voy a tratar de sustituirle como mejor pueda”. Risas y eso fue todo.

Sencilla y espontánea, no duda en manifestar su admiración por los profesionales de la medicina, dice que el país más bonito que ha conocido es Vietnam y como ciudad se queda con París. Se mantiene en excelente forma física y entre sus gustos musicales se encuentra el flamenco.

Mujer extraordinaria que siempre quiso ser piloto, atesora el perfil profesional y humano del piloto que toda compañía aérea desearía tener en su nómina, siendo su expresión corporal la de una persona feliz y equilibrada que ha alcanzado una importante meta. Su vocación y su valía le han llevado a ganarse a pulso un destacado puesto en la aviación comercial como comandante en una excelente compañía, la misma que confió en ella cuando empezaba y que ahora se ve recompensada al contar entre sus empleados con esta verdadera joya.

Kadner Shilling, BETTINA

Madrid, 1-XII-1946. Piloto de Transportes de Línea Aérea nº 1028. Es la primera mujer española en acceder a una línea aérea como piloto y también la primera comandante doblemente, primero en Spantax y después en Iberia.

Su madre, Ute, era representante en España de las máquinas que se utilizaban para pintar las marcas y señales a las pistas y rodaduras de los aeropuertos por lo que un día, cuando acompañaba a su madre en una de sus visitas a Getafe y vio evolucionar a los aviones militares, se sintió atraída por el vuelo decidiendo que se sólo sería piloto, lo que ocurría en el año 1965. Pero la vocación despertada, aparentemente de forma espontánea, tenía una raíz familiar ya que su abuelo, Otto Shilling, había sido piloto militar en la I Guerra Mundial en la Escuadrilla de von Richthoffen, con el mérito de haber derribado, el 11 de septiembre del año 1917, al as francés capitán Guynemer.

Con el bachillerato terminado en Alemania y hablando alemán, español e inglés, esta madrileña de padres alemanes, en el año 1965, decidió hacerse piloto por lo que, un día que paseaba por la Castellana, al llegar a los locales de Spantax decidió entrar para informarse. Fueron Bay y Hevia, que se encontraban en ese momento en el despacho, quienes orientaron a Bettina sobre la mejor forma de realizar el curso, remitiéndola al Aeroclub de Madrid. Tuvo un buen profesor con la peculiaridad de que, en los tramos de vuelo recto, incluyendo el de viento en cola, se dormía y así, entre las cabezadas de su instructor, se hizo piloto. Sin pérdida de tiempo, pidió permiso para realizar vuelos de prácticas en Spantax en aquellos viajes con carga y excursionistas que la compañía realizaba con DC-3 y DC-4 entre Las Palmas a Lanzarote.

Contando con el apoyo familiar, empezó a prepararse con un gran profesional, el jefe de aviación José García Matres, para presentarse por libre en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca. De su paso por la Escuela de Matacán recuerda con afecto a su Jefe, el entonces teniente coronel Aldasoro, que la examinó. Era un hombre que inspiraba confianza y que, cuando realizaron el vuelo de examen, con gran tranquilidad simplemente le dijo "límitese a hacer lo que yo le diga". Finalizada con éxito la prueba, Bettina pensó que si Aldasoro le había considerado apta tendría que ser porque valía como piloto, como así ha quedado demostrado.

El verano de 1969 ingresaba como piloto en Spantax, poniendo la pica en Flandes de ser la primera mujer española en conseguirlo, así como la primera comandante en las líneas aéreas españolas. En Spantax voló material Douglas DC-3, 4, 6, 7 y 9, Convair Coronado y Boeing-737, soltándose de comandante en Fokker-27, después de cumplir los 25 años de edad, en 1972.

En general conserva un buen recuerdo de toda su vida profesional, aunque por su condición de mujer ha soportado algunas situaciones que, sin llegar a ser extremas, han tenido una apreciable componente de irracionalidad. Conoció a un piloto cuyo machismo patológico le llevaba a repetir compulsivamente "que no podía ver a una mujer sentada en un puesto de pilotaje", y otro que en los vuelos de prueba le decía "no creas que te voy a soltar, voy a suspenderte".

Pero estos episodios nunca fueron suficientes para afectar a una mujer que ha sabido siempre reaccionar o, mejor dicho, que tenía claro que no debía dejarse influenciar por factores tan ajenos a su propia capacidad y que, en positivo, siempre ha mirado hacia adelante. Sólo ella sabe lo que ha tenido que luchar para abrirse camino en una profesión fieramente dominada por varones, siendo la primera mujer que osaba entrar en tan exclusivo grupo, si bien para quitar hierro lo simplifica todo diciendo que cuando ella empezó en las líneas aéreas tuvo la suerte de encontrarse en "el lugar adecuado en el momento más oportuno" con la ventaja añadida de que, en aquella época había tanto trabajo que podía volar "cualquier escoba que tuviera licencia".

Sobre el trabajo en Spantax, puesto en relación con las líneas regulares, estima que

no era comparable, no disponían de una programación mensual, todas las noches tenían que chequearse y los servicios eran, frecuentemente, demoledores. En definitiva el trabajo era mucho más complicado, ya que los pilotos de charter tenían que funcionar con la ayuda de un manual Jeppessen y escaso apoyo logístico, operando en aeródromos muy complicados, con problemas de infraestructura y, a veces, totalmente nuevos para ellos.

En el año 1987 ingresó en Iberia, donde ha volado en las flotas DC-9, A-300 y B-757 hasta el día 8 de junio de 1998 cuando, al realizar el vuelo IB-3409 de París a Madrid en avión A-320, su Jefe de Flota, Eduardo Martínez Gómez, certificó su pase al escalafón de comandantes. También en Iberia ha sido la primera mujer en acceder al empleo de comandante.

Respecto al ejercicio de la profesión y con la garantía de su dilatada experiencia, en lo técnico es una firme defensora de la operación estándar manteniendo, sin menoscabo de los roles asignados a cada miembro de la tripulación, un ambiente dis-

tendido. En el aspecto comercial de la operación considera que una buena administración de los recursos que la empresa pone al alcance de los comandantes es perfectamente compatible, incluso exigible, con la seguridad de las operaciones. Precisamente sobre el futuro de la profesión no es muy optimista al apreciar síntomas de un descenso, para ella evidente, en los niveles cultural, humano, profesional e incluso vocacional. En relación con estos temas su esperanza está puesta en el COPAC, una institución que, a pesar de su juventud y los innumerables problemas, está trabajando con encomiable dedicación para dotar al colectivo del contenido profesional y deontológico que el ejercicio de la profesión demanda.

Aunque no puede hacer alarde de haber vivido muchas anécdotas, recuerda una extraordinariamente curiosa que denota el exacerbado grado de homofobia trufa-

da de machismo del varón protagonista: durante la fase de embarque, un pasajero vio que el comandante tenía las uñas pintadas de rojo por lo que, sin imaginar que pudiera ser una mujer dio por hecho que era un hombre, comenzando a vociferar que el comandante era maricón por lo que se negaba a volar. Aclarado el mal entendido el pasajero, no sin resistencia por ser el comandante una mujer, se avino a realizar el vuelo.

De otras profesiones admira las que tienen que ver con la ciencia y la investigación y, entre los profesionales de aviación que ha conocido, cita la admirable trayectoria profesional y humana de Marta Estades, otra mujer con la que coincidió en Spantax. Le gusta leer y navegar y, aunque pudiera parecer poco original, de los países que conoce se queda con España, admitiendo que París es quizás la ciudad más bonita del mundo.

Madre de dos hijos, Víctor y Vera, es una mujer feliz y realizada. En la actualidad no está en absoluto preocupada por la proximidad de su retiro y piensa que cuando se cumplen los sesenta, después de treinta y cinco intensos años de profesión, lo que queda del individuo es prácticamente "un limón exprimido" y ello aunque, como es su caso, se encuentra en excelente condición física.

Generosa, vital y poco dada a quejarse no le teme al retiro y no entra en sus planes caer en el trance de añorar tiempos pasados, por el contrario sabe perfectamente como emplear su tiempo libre en tareas que la satisfacen plenamente, lo que no quiere decir que no pueda disfrutar de la vida.

Hace muchos años que mantiene una casita en la Isla de Tabarca, está perfectamente instalada en Pozuelo (Madrid), goza de buena salud, un nivel de vida digno y una mente poderosa que no le permite aburrirse, ingredientes que prácticamente garantizan un retiro feliz.





Restando importancia a su trayectoria, dice que “se limitó a estar en el lugar adecuado en el momento oportuno”, pero esta frase no deja de ser una simplificación que ella hace para evitar profundizar en un tema mucho más complejo. Está fuera de toda duda que Bettina Kadner tuvo que demostrar con creces su capacidad para abrirse paso en una profesión hasta ese momento monopolizada por los hombres, poniendo de manifiesto, como un mérito añadido, que la mujer podía perfectamente competir con el hombre en esta profesión. Las bromas de mal gusto, las manifestaciones de rechazo, las agresiones verbales y profesionales que, en mayor o menor medida, pudo haber soportado son parte del juego y sólo ella lo sabe.

Singularmente, Bettina es la única integrante de esa primera generación (si se puede calificar así) caracterizada por estar en posesión de una sólida formación a la antigua, por la superación de obstáculos que parecían insalvables y por ser la punta de lanza que abrió el camino de la aviación profesional a las demás mujeres.

Una segunda etapa comienza con la puesta en servicio de la ENA (1974-1990) hasta el desmantelamiento de la escuela que la sustituyó, SENASA, (1990-2000). En este espacio de tiempo se puede enmarcar el hito que supuso el acceso de la mujer a las escalas y cuerpos de los tres ejércitos, al promulgarse en el año 1988 un real decreto regulando la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas (FAS).

La aparición de la ENA obedeció a una necesidad objetiva. Desde el final de la guerra y hasta ese momento, la autoridad aeronáutica había legislado sobre títulos y licencias en el sector aeronáutico de vuelo, decretos del año 1941 y de 3 de mayo de 1955 principalmente. Se conocían los requisitos necesarios para hacerse piloto de línea aérea pero no había ni una sola escuela civil. Se hizo frente a esta situación aceptando la presentación de los aspirantes a los exámenes libres que se celebraban en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca y también ofertando un número variable (siempre reducido) de plazas para asistir a cursos completos en la citada escuela militar.

Fue precisamente el teniente coronel Aldasoro, director de la citada escuela, quién tuvo la idea de crear otra de carácter civil que diera solución a estos problemas. El plan de Aldasoro fue aceptado por el Gobierno y, en el año 1974, inició su andadura la ENA. Se accedía por oposición para cubrir un número de plazas que variaba en función de los recursos de la escuela (una media de 35 alumnos).

Molledo Martín, BEGOÑA

Nacida en Baracaldo (Vizcaya) su familia se trasladó a Zaragoza donde discurrió su infancia y mocedad. Cuando terminó el COU pasó tres años en Inglaterra y, a la hora de decidir sobre su futuro, no tuvo muchos problemas para elegir carrera ya que sus hermanos Miguel y Javier, que eran pilotos, actuaron como un espejo en el que ella no podía dejar de mirarse.

En el año 1989 se desplazó a los Estados Unidos para iniciar los cursos de piloto en una escuela de Texas. A finales de 1990 finalizó su formación después de realizar el curso avanzado de piloto de líneas aéreas en la escuela de SENASA en Madrid. Sus primeros trabajos en la aviación comercial los realizó en una compañía de aerotaxi, un trabajo muy ingrato dedicado al transporte de todo tipo de mercancías, además de pasajeros y servicios de ambulancia, que exigía estar disponible las 24 horas del día siempre pendiente de una llamada.

Su gran oportunidad se presentó en el año 1995 cuando la compañía Air Nostrum necesitó pilotos y abrió una convocatoria, a la que concurrió con éxito consiguiendo una plaza. Ingresada en la flota Fokker-50 como copiloto se convirtió en la primera mujer piloto en la citada compañía. Cuatro años más tarde y en esta misma flota se soltó de comandante, concretamente el 2 de noviembre de 1999. En diciembre del 2001, en Montreal (Canadá) y Berlín (Alemania), realizó el curso teórico y simulador, respectivamente, de CRJ-200 *Bombardier*, avión que vuela desde esa fecha en calidad de comandante, teniendo ya programado curso para volar el CRJ-900.

Accede por vocación a la profesión y admite que, aunque formalmente no ha sufrido un trato discriminatorio, su carrera “no ha sido un camino de rosas”. Cree que a la mujer piloto siempre se le exige algo más, como un plus que hay que aportar para ganarse la confianza o el reconocimiento en una profesión tradicionalmente copada por los varones. Una vez cruzado el desierto, su trabajo, como copiloto o comandante, se ha desarrollado siempre con absoluta normalidad, ya que sólo hay que atenerse al trabajo en equipo y a los procedimientos que determinan con precisión las tareas de cada uno.



Los inconvenientes que ella ve en esta profesión son los habituales de descanso y alimentación irregular, horarios intempestivos, alteración de la vida familiar y, sobre todo, la espada de Damocles de las renovaciones de la aptitud profesional y física cada seis meses, todo ello compensado por la vocación y el desarrollo de un trabajo absorbente en grado sumo que produce grandes satisfacciones, porque como dice ella textualmente “desde el momento que entras en el *cockpit* se quitan todos los males y te olvidas de los inconvenientes de la profesión”.

No dispone de un amplio anecdotario, pero recuerda que una señora mayor cuando ya abandonaba el avión después de un vuelo entró en el *cockpit*, le dio un sonoro beso* y, mirando al copiloto, dijo “que valiente eres hija mía, a ver si aprenden estos”. En otra ocasión, en la aproximación a Bolonia un día con mucha niebla, un italiano animaba al resto de los pasajeros diciendo “esta comandante es *muy brava* y estoy seguro que entrará” y entró, mereciendo una cerrada salva de aplausos.

Esta mujer piloto, que en el ámbito profesional utiliza el segundo apellido para evitar ser confundida con su hermano Javier, manifiesta con rotundidad que tiene la suerte de vivir en el país y ciudad que más le gustan, España y Valencia. En la actualidad, la comandante Martín, que es la primera mujer en una compañía que emplea el mayor número de mujeres piloto, veintidós en total representando un 4,8% del escalafón, espera con ilusión la llegada del nuevo avión que volará en breve. Una gran piloto, sin duda, para una excelente compañía.

Ormazabal Zubillaga, ELISABET

Ordizia (Guipúzcoa), 6.III.1976. Instructora en SENASA y Adventia y Piloto de Transportes de Línea Aérea.

Estudió en su pueblo y cuando, poco antes de terminar el COU, los profesores le preguntaron que estudios había pensado realizar contestó sin vacilar que piloto. En realidad había tomado la decisión de hacerse piloto con sólo trece años de edad, durante un viaje a Londres en que la permitieron visitar la cabina de los pilotos y presenciar las maniobras de aproximación y aterrizaje. A su padre, Juan, que tiene familiares militares y que siempre se ha sentido atraído por los temas aeronáuticos, le pareció bien pero su madre, Delia, tardó algún tiempo en aceptarlo.

En el año 1994 ingresó en la 7ª promoción de SENASA, concluyendo los estudios con buenas notas tres años más tarde para, sin transición, realizar un curso que la habilitaba como instructora y quedar contratada como profesora en la misma escuela, hasta su disolución a finales del año 1999. Prácticamente sin tiempo para estar parada fue contratada como profesora en Adventia, la nueva escuela que sustituyó a SENASA, convirtiéndose así en la primera mujer piloto instructora de la citada escuela. Estuvo poco tiempo porque a finales del año 2000 fichó por Spanair, dejando un gran recuerdo en Matacán (Salamanca).

El 21 de enero de 2001 causó alta en Spanair siendo destinada a la flota MD donde se encuentra actualmente volando indistintamente, como todos los pilotos de su flota, los modelos 82, 83 y 87. Se puede decir que es ya una copiloto de alta experiencia, aunque reconoce que todos los días aprende algo de sus compañeros.

Sobre sí a tenido o no problemas por el mero hecho de ser mujer en un ambiente mayoritariamente masculino, dice que no porque siempre se ha mantenido en un plano de igualdad respecto a sus compañeros en cuanto a derechos y obligaciones y estima que los problemas pueden surgir cuando la mujer no quiere o no es capaz de aceptar su propia igualdad, lo que la hace vulnerable.

Respecto a la profesión cree que está pasando por un mal momento y por el cáncer de las subcontrataciones *ad infinitum* que son responsables del vaciado de algunas compañías, de unos precios milagrosos por debajo de coste y de una operación, en ocasiones, fuera de los límites de descansos, equipo mínimo, actividad y un largo etcétera. Conocedora de los muchos problemas que tiene plantados la profesión colabora con el COPAC en lo que puede.

Contestando a que profesión admira más aparte de la suya, es rotunda al contestar que todas, porque todas son igual de respetables para ella y puestos a matizar dice que siempre será mejor un buen pastor a un mal médico. Aunque no conoce todo el mundo, no vacila al decir que su país preferido es España y la ca-



pital más bonita y habitable San Sebastián. Además del español habla eusquera, inglés y francés y sus aficiones se limitan a la natación, la lectura y el estudio.

Esbelta y sin un átomo de grasa superflua en su anatomía puede dar impresión de fragilidad pero nada más lejos de la realidad; está dotada de un gran carácter que aflora cuando en el desarrollo de su actividad como instructora detecta síntomas de falta de interés o indisciplina y, conociéndola, cabe pensar que su actitud profesional sea de la máxima colaboración con su comandante y con su empresa.

A pesar de su juventud, Elisabet Ormazabal ha pasado momentos muy dramáticos en su vida. El 6 de septiembre de 2002 su novio, Gustavo Miguel Somavilla, con el que mantenía relaciones desde el ingreso de ambos en SENASA y con el que estaba preparando su boda, se mató con un alumno en un accidente de aviación ocurrido en las proximidades del aeródromo de Villafraja (Burgos).

Se refugió en el trabajo pero, como el tiempo lo cura todo, parece que ha vuelto a la normalidad y que va recuperando la alegría de vivir. En la actualidad, esta inteligente y maravillosa mujer, que vive pendiente de un trabajo del que se siente muy satisfecha, merece ser feliz y lo será. Mientras tanto, mira al futuro con serenidad y confianza. Sensible, de trato amable y educado llama poderosamente la atención su luminosa sonrisa, acogedora, sincera.

La primera mujer piloto alumno de la ENA fue Gloria Peñalba Aguilera, que ingresó con la 3ª promoción en el año 1978 saliendo titulada en 1981. Esta escuela adquirió gran prestigio porque la instrucción que impartía fue siempre de un alto valor académico, mérito del que no eran ajenos tanto el director como el equipo de profesores, todos ellos excepcionales profesionales. La formación y la titulación expedida por esta escuela, facultaban a los alumnos para volar directamente en las líneas aéreas.

En el año 1990 la denominación ENA fue sustituida por SENASA, que mantuvo un tono académico similar hasta su extinción en el año 2000. Los alumnos de estas escuelas constituyen una generación perfectamente definida y diferenciada, tanto en el tiempo como en lo fundamental de su preparación profesional y la homogeneidad en los procesos de formación, con la garantía de unas escuelas que, como ha quedado dicho, eran modélicas.



María Aburto, primera mujer piloto que ingresó en Iberia, en el mostrador de Operaciones de Iberia en el aeropuerto de Barajas (Madrid) recogiendo y analizando la documentación del vuelo que va a realizar.



Ana Sanguillao en la escalera de un Convair 440 en el aeropuerto de Valencia el día 13 de abril de 1965, su título de piloto comercial y como piloto en prácticas, en las dependencias de Operaciones de Iberia en el aeropuerto de Heathrow (Londres), el día 18 de mayo de 1971.

Peñalba Aguilera, GLORIA

Aranda de Duero (Burgos), 11-5-1957. Piloto de Transportes de Líneas Aéreas y Controladora.

Fue al colegio de los Dominicos en Aranda y al de Patrocinio de San José en Madrid y cuando terminó el COU decidió hacerse piloto. Ella cree que fue su padre, que había cumplido el servicio militar en aviación y hablaba mucho de los aviones, el que de alguna forma despertó en ella la vocación por lo aeronáutico. Como había estudiado francés en el bachillerato, decidió aceptar un empleo de *au pair* en Londres para aprender inglés, el idioma imprescindible para hacer algo en aviación.

En el año 1978 obtuvo plaza en la 3ª promoción de, según ella, la mejor ENA porque, aunque los exámenes de ingreso y el régimen de estudios estaban presididos por un alto nivel de exigencia, la instrucción era de muy alta calidad, todo ello mérito de un gran profesional y director, el coronel Aldasoro, secundado por un excepcional elenco de profesores que realmente estaban a la altura de su jefe.

En esta promoción ingresaron dos mujeres en la ENA, aunque sólo ella consiguió graduarse. Siendo las primeras y constituyendo gran novedad que la mujer fuera aceptada en una escuela de tradición masculina con estructura y profesorado militar que, sin llegar a un régimen *manu militari*, imponía un alto nivel de disciplina en el trabajo diario, las dos mujeres no apreciaron discriminación alguna por su condición femenina. Durante los tres años de estancia en la ENA no se registraron episodios ni síntomas apreciables de machismo, recibiendo un trato correcto e igual al de los demás alumnos.

Cuando salió de la ENA, un gran número de pilotos de su grupo fueron aceptados en Iberia en calidad de pilotos observadores en prácticas, pero lo de POP, a raíz de ciertos cambios operados en los niveles directivos, tomó una orientación peculiar que obligó a los jóvenes pilotos a buscar otras salidas, por lo que en el año 1983 optó por examinarse para controlador de tránsito aéreo, obteniendo un puesto en la 22ª promoción. Destinada al Centro de Las Palmas de Gran Canaria aprovechó su tiempo libre para, no sin cierto sacrificio, volar lo suficiente para mantener la licencia de piloto.

Con un panorama laboral más favorable para regresar al pilotaje profesional, en el año 1988 solicitó excedencia en Control para volar en Hispania con material B-737 realizando, más adelante, el curso de 757 en la casa Boeing en Seattle (Washington, EE.UU.). Al año siguiente causó alta en Air Europa donde también voló B-757 y, en el año 1990, ingresó en Iberia donde, después de una corta estancia en MD-87, pasó a su año-rato B-757. En el año 2004 pidió el reingreso en Control y abandonó Iberia, caso prácticamente



único en un mundo laboral en el que tanto se valora el puesto de piloto en Iberia.

Aunque ella no lo razona exactamente así, sus motivaciones han sido de orden práctico y humano en el sentido de elegir una vida más tranquila y racional, ya que el sistema de turnos de trabajo en Control se aproxima más a la jornada de trabajo normal, lo que sin duda permitirá a Gloria Peñalba disfrutar más de sus seres queridos, de la vida en familia y atender mejor la educación de sus hijos Patricia y Sergio. Otro factor importante será, sin duda, el hecho de que tanto su esposo, Jaime Bernabeu, como su hermana, María de las Viñas, son controladores.

Metódica y responsable es partidaria de trabajar ateniéndose a los procedimientos y considera que en estos oficios —y en todos— es fundamental mantener un alto grado de disciplina en el trabajo. En cuanto a la profesión, estima que la de piloto está en declive debido, en parte, a la evolución y la orientación que se está dando al transporte aéreo y a la proliferación de lo que ella llama "autoescuelas de pilotos", lo que contrasta con la profesión de controlador, tan asociada al incremento de las operaciones aéreas, que se encuentra en una clara fase de expansión y buenas perspectivas de futuro.

Respecto a otras profesiones, la que más admira es la de médico y de los países que conoce se queda con España respondiendo, sin dudar, que su ciudad preferida es Roma. Hablando con ella se aprecia la sencillez y naturalidad de su trato, proyectando la imagen de una mujer feliz, inteligente y veraz que no hace alardes. No tiene anécdotas que contar, pero comenta la perplejidad que siempre le ha causado la incredulidad de muchas personas que, sabiendo que es piloto, le preguntan obstinadamente si de verdad es capaz de pilotar un avión.

La trayectoria de esta gran mujer es admirable y, en cierto modo, se podría calificar de singular: primera mujer piloto salida de la ENA, controladora de tránsito aéreo y primera piloto de líneas aéreas que abandona una compañía como Iberia. Pero todo eso solamente es capacidad y trabajo, porque lo que realmente distingue a esta excepcional persona, su gran mérito, radica en su modo de ser, en la modestia de su actitud ante la vida y en haber tenido la lucidez de anteponer el amor a su familia a los cantos de sirena que pueden ofrecer otras opciones profesionales. Claro que algo habrá tenido que ver, y ella no lo negará, el hecho ser de Aranda de Duero y contar con la protección de su patrona la Virgen de la Viñas.

Pérez Cotrell, CRISTINA

Newport, Gales (Reino Unido), 4.XI.1963. De madre galesa se trasladó a España donde se escolarizó. Desde muy pequeña sus juguetes preferidos han sido siempre los aviones, poniendo de manifiesto su inmensa afición a todo lo aeronáutico y muy especialmente a los aviones de caza, con los que siempre soñó poder pilotar.

Cuando terminó el COU y realizó las primeras gestiones para hacerse piloto militar comprobó que, por el hecho de ser mujer, sólo disponía de la vía civil ya que en la España del año 1982 no se contemplaba el acceso a las escalas y cuerpos generales de los tres ejércitos. Escribió a la RAF solicitando información pero sólo obtuvo una amable respuesta por la que la notificaron que, aunque reunía todos los requisitos para examinarse, no podían aceptar su solicitud.

Agotadas las gestiones para realizar su sueño de ser piloto militar, se matriculó en una academia dirigida por los hermanos Anadón, donde preparó los exámenes para la ENA, ingresando en la 11ª promoción. Tras cuatro años de estancia en Matacán (Salamanca) y superadas las interminables pruebas vio realizado su sueño de ser piloto.

Después de una interesante experiencia profesional en LTE y SEUR, en el año 1992 se incorporó a la compañía Air Europa. Su licencia de Piloto de Transportes de Línea Aérea es la nº 3313 y ha volado muchos tipos de aeronave hasta llegar a la flota actual, Boeing 737, donde ejerce su profesión desde el año 2001 en calidad de comandante.

Trabajando en las líneas aéreas ha visto de todo y ha tenido que soportar bastante. Ha conocido un comandante (no da nombres) que, haciendo alarde de un machismo rayano en la misoginia, en el reparto de tareas limitaba el trabajo a bordo con la siguiente frase a cara de perro: "¿ves esta palanca del tren?, pues límitate a subirla o bajarla cuando yo lo diga" y otro que, en tono paternal, le aconsejó que, para no tener problemas, llevara una libreta para anotar las manías de cada comandante. Casos aislados sin duda por- que, en general, en su relación profesional predominó la normalidad.

Desde que ejerce como comandante ha procurado no trasladar a sus compañeros co-



pilotos aquellas experiencias negativas que ella soportó, intentando armonizar el trabajo riguroso y eficaz con un ambiente de cabina sin tensiones. Es una profesional aplomada y con horas que da ejemplo, por lo que no tiene necesidad de recordar que ella es la comandante y la responsable de la operación, sin que su condición de mujer, excepto algún intento aislado de falta de respeto o disciplina que cortó de raíz, se pueda considerar un problema añadido.

Inquieta y amante de la profesión ha empleado su tiempo libre en practicar el vuelo sin motor, tiene en su haber muchas horas de acrobacia y en la actualidad cursa 3ª de Gestión Aeronáutica. Por su trayectoria y antigüedad se encuadra en una generación de pilotos que han trabajado mucho para abrirse camino en la profesión y se muestra crítica con los casos de pilotos mediocres que han accedido a las líneas con un escaso bagaje de horas y apenas esfuerzo. Más aún, opina que la profesión está sufriendo una alarmante pérdida de contenido.

Sobre si el trabajo de la mujer piloto está reconocido en los círculos directivos, opina rotundamente que no, ya que las compañías no han confiado todavía ningún puesto de jefatura o dirección a una mujer, y ello a pesar de contar ya con pilotos femeninos muy bien formados y con capacidad contrastada.

De otras profesiones admira la de médico (su padre lo fue), habla con pasión de la ciudad de Florencia y dice

que el país que más le gusta es España. Esta bella mujer posee, con creces, el don de la inteligencia y la sensibilidad como lo prueban su extraordinario nivel cultural y amena conversación y el hecho de recordar con cariño a los buenos amigos que están pasando un mal momento. Vive tranquila plenamente dedicada a su trabajo, al estudio y muy pendiente de la educación de su hija Paula que ha cumplido ya 14 años.

En estos años se hicieron piloto dos mujeres que, unidas por el factor común de ser azafatas, tuvieron distinta suerte. La primera, Ana Sanguillao Pereira, que había nacido en Lugo el 6 de octubre de 1942, ingresó como azafata en Iberia y, sin dejar su trabajo, se hizo piloto de turismo en el año 1968, consiguiendo el título comercial dos años después, todo ello con gran esfuerzo ya que aprovechaba sus días libres para hacer horas como piloto en prácticas. Estuvo muy cerca de conseguirlo pero tuvo mala suerte.

El día 9 de junio de 1972 realizó dos vuelos locales en Fuenterrabía y el 10, cuando procedía a Madrid en una avioneta Piper PA-28-180, viajando con otros tres pilotos y volando en condiciones atmosféricas muy desfavorables, se estrelló en la ladera Oeste del Moncayo, cerca de Ágreda (Soria). Precisamente el día anterior había coincidido en el hotel con Bettina Kadner que, al apreciar en ella síntomas de cansancio y serias dudas respecto al vuelo que tenía que realizar al día siguiente, le aconsejó que no lo hiciera ofreciéndola regresar con ella a Madrid.

La segunda, María Aburto, aprobó como azafata en AVIACO en el año 1974, hizo el curso de piloto en el año 1976 y, sin descuidar su trabajo de azafata, se preparó en una academia del ramo para examinarse por libre en Salamanca. Con gran esfuerzo y mayor tesón realizó muchas horas de piloto en prácticas en líneas aéreas hasta que en el año 1985 ingresó en Iberia, siendo la primera mujer piloto de la compañía de bandera.

Sobre las mujeres militares pilotos, que irrumpen en la sociedad española en una franja de tiempo similar a la que se está tratando, cabe señalar un acontecimiento muy importante que debió influir en las decisiones que tomó el Gobierno al promulgar el Real Decreto Ley 1/ 1988 de 22 de febrero regulando la incorporación de la mujer a las FF.AA.

Se trata de lo que se podría denominar el caso Ana Bibiana Moreno Avena. El mes de marzo de 1987, esta mujer solicitó reglamentariamente el acceso a las pruebas de ingreso en la AGA, solicitud que fue denegada. Acudió en recurso de amparo al Tribunal Constitucional y, el año 1988, volvió a solicitar el acceso con el mismo resultado. Reiterado el recurso de amparo y publicado ya el Real Decreto Ley 1/1988, el año 1989 fue admitida a examen en las pruebas preliminares, que no superó.



Bettina Kadner y María Aburto, las dos primeras comandantes piloto de Iberia.

Siguiendo a la abogada en ejercicio Isabel Winkels Arce, que llevó la defensa de Ana Bibiana Moreno, se comprueba que el caso de la primera mujer que quiso ingresar en el Ejército del Aire, es un asunto de interés histórico que puso de manifiesto, tanto la valentía de la aspirante como los efectos de su decidida actitud que, de alguna manera, sirvió para espolear o acelerar la aceptación de la mujer por la comunidad castrense. Se puede decir que el proceso, que fue seguido por la prensa, constituyó un gran logro tanto para la mujer española como para las propias FAS que, “salvando viejas tradiciones, avanzó en su proceso de modernización”.

La Ley 17/1999, actualmente en vigor, actualiza lo legislado respecto a la mujer militar ampliando sus derechos hasta unas cotas de plena igualdad. Aplicado esto a las mujeres militares piloto, hay que señalar que gozan de un reconocimiento pleno y que su carrera profesional es idéntica a la de los varones. En la actualidad el Ejército del Aire cuenta con un total de 36 mujeres pilotos en las dos escalas, superior de oficiales y de oficiales, distribuidas y perfectamente integradas en las distintas unidades, siendo las primeras en sus respectivas escalas Violeta Díaz Serrano y Yolanda Gasso Villa.

COMENTARIO FINAL

Se aprecia claramente, que desde que la aviación hizo su aparición en España y la mujer tuvo la posibilidad física de hacer el curso de piloto, ha sido en los períodos de gobierno democrático en los que las mujeres han accedido, en mayor número y con mayor facilidad, a la aviación deportiva. En el caso de la mujer piloto profesional, desde que se produjeron los primeros vuelos comerciales de la CETA y UAE, han transcurrido 50 años antes de ver a la primera mujer piloto de transportes ejerciendo la profesión.

Aunque en el momento presente, la mujer piloto española, tanto militar como civil, no tiene límites legales en el desarrollo de su carrera, en el caso de la aviación comercial, se verifica que ha sido así en la práctica, siendo también evidente que ninguna de ellas ha alcanzado puestos de jefatura o alta dirección, y ello a pesar de contar con mujeres excepcionalmente bien preparadas y con antigüedad suficiente.

En cuanto a la situación de las militares piloto, dado el corto espacio de tiempo transcurrido en el ejército, está por ver que empleo llegarán alcanzar y cual puede ser su techo profesional aunque, en teoría, debe ser igual al de los varones. De momento, su evolución es perfectamente normal destinadas en las unidades que les ha correspondido y aunque es cierto que todavía no hay mujeres en los escuadrones de caza y ataque, la posibilidad de que esto ocurra no puede en absoluto ser descartada ya que, como se sabe, todo depende de que sean calificadas en la Academia y que ellas deseen continuar en esa línea de trabajo.

Entrevistados varios pilotos masculinos de distintas edades y empleos y requerida su opinión sobre las mujeres piloto se aprecia que, aunque formalmente son políticamente correctos y mantienen una exquisita relación profesional con sus compañeras, manifiestan ciertos reparos, poniendo en duda la idoneidad de la mujer en cuanto a su capacidad de reacción en situaciones no previstas. Cuando agotan sus argumentos o porque carecen de ellos, muchos varones pilotos dicen simplemente que no es lo mismo.



María Aburto, primera mujer piloto que ingresó en Iberia. Foto tomada en el año 1987.

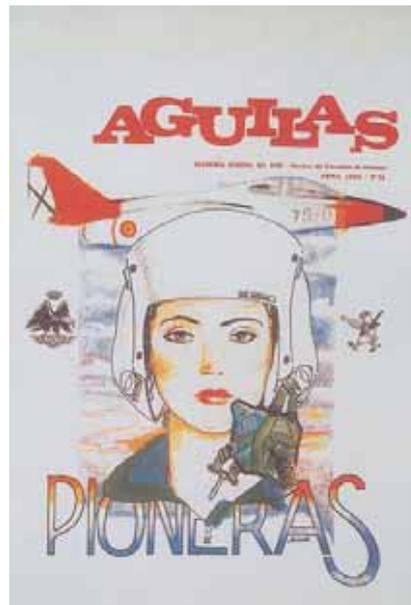
Sobre la aptitud de la mujer como piloto parece oportuno señalar que María Luz Novis, especialista en psicología aeronáutica de reconocido prestigio y titular del gabinete de psicología de Iberia para la selección de pilotos, en un trabajo sobre la influencia del sexo en las aptitudes para la selección de candidatos a pilotos de línea aérea, aprecia una ligera superioridad masculina en inteligencia espacial y una ligera superioridad femenina en el resto de los tests, llegando a la conclusión de que no hay diferencias significativas entre hombres y mujeres.

En cuanto a la verdadera diferencia, que viene dada por su capacidad de ser madres, parece que juega en contra de ellas. No está escrito, pero se sabe que algunas compañías no ven con buenos ojos que sus pilotos femeninos (casadas o no) engendren hijos, ya que el embarazo implica dejar de volar inmediatamente, además del parto y los derechos de lactancia subsiguientes, problemas laborales que algunos jefes manipulan hábilmente para que los pilotos perciban subliminalmente que la maternidad adquiere un tinte delictivo y se convierte en una especie de juego sucio o traición hacia su empresa. De ser así, nos encontraríamos ante una situación de facto, por supuesto no reconocida por los responsables, que de alguna manera obliga a las interesadas a evitar el quedarse embarazadas.

El presente trabajo se complementa con los perfiles biográficos de varias mujeres piloto que han alcanzado el mayor nivel profesional en las líneas aéreas. Su selección se ha realizado con sujeción a criterios de interés general (es el caso de las primeras) y de proporcionalidad, procurando ofrecer un abanico en el que estén representadas el mayor número de compañías.

La compañía que más mujeres emplea es Air Nostrum con un 4,8% y la que menos mujeres acoge en su escalafón de pilotos es Air Europa con el 2,0%, situándose la media, entrando en este cómputo las cinco compañías más importantes, en un 3,8%. Se ha intentado dar a conocer el número total de españolas que han obtenido el título de piloto pero, lamentablemente, la Dirección General de Aviación Civil no ha facilitado este dato.

Finalmente, parece oportuno cerrar este trabajo haciendo notar que su publicación coincidirá con el cese en vuelo, por alcanzar la edad reglamentaria el 1 de diciembre de 2006, de Bettina Kadner. Esta gran mujer, inteligente, tenaz y excelente profesional, ha sido la pionera de las aviadoras profesionales españolas y constituye, sin duda, la manifestación más destacada y representativa de las mujeres aviadoras en nuestro país, es decir, es una figura emblemática. El autor y la Revista Aeroplano aprovechan la oportunidad, irrepetible, para desear a Bettina Kadner un feliz y merecido descanso en su retiro, esperando que no sienta tristeza o nostalgia alguna por dejar de volar después de una vida profesional tan dilatada y fecunda, invitándola a recordar que los mejores pilotos son siempre los que se retiran. Por cierto, que en esto también será la primera.



Portada de la Revista Águilas, núm. 74 de abril de 1993, editada por la Academia General del Aire, en la que se dedicó un amplio comentario editorial a las mujeres militares piloto en la Academia.



La alférez Esther Iniesta fotografiada con el veterano piloto, Medalla Militar, José Ramón Calparsoro Pérot con motivo de una visita de éste a San Javier el 5 de noviembre de 1998.

Serrano Alonso-Villalobos, SONSOLES

Santander, 23.VIII.1968. Piloto de Transportes nº E-0005028.

Educada en el Liceo Francés de Madrid estudió también el idioma inglés y cuando terminó COU decidió hacerse piloto. Cualquiera que conozca a su familia comprenderá fácilmente porqué se hizo piloto; su padre, Bernardino Serrano, antiguo piloto formado en la MAU, es un hombre vinculado a la aviación en el sector de la enseñanza y sus hermanos, Carlos y Juan, son dos excelentes profesionales comandantes pilotos de Iberia.

Con 22 años inició el curso de piloto en una escuela de Madrid con base en el Aeródromo de Cuatro Vientos volando, durante el curso, material de escuela (distintos modelos de la americana Piper) hasta la obtención del título en el año 1991.

Después de tantear el mercado laboral se decidió por Binter Canarias donde ingresó como copiloto en el año 1992. En esta compañía empezó a volar en la flota ATR-72 acumulando, como todos los copilotos, horas y experiencia esperando con ilusión el cambio de status profesional, en un compás de espera que la permitió contraer matrimonio y tener a su hija Teresa. El 28 de junio de 2004 se produjo la esperada suelta de comandante.

Los que la conocen bien dicen de ella que, aparte de ser una gran profesional. En lo estrictamente técnico, es una comandante muy eficaz, tanto por su capacidad para



mantener una buena atmósfera de trabajo en su relación laboral con la tripulación, como en algo que ella mantiene por encima de cualquier otra consideración: la seguridad y el confort de los pasajeros. Una actitud profesional que obedece fielmente al concepto que ella tiene de lo que debe ser un comandante.

Asegura que no se ha sentido nunca directamente discriminada por sus compañeros varones y que su relación con todos ellos es perfectamente normal. En cuanto al grupo de mujeres piloto en Binter, que son cinco, simplemente constata que ninguna de ellas ocupa cargos directivos, excepto el de comandante piloto que es un empleo técnico.

Tiene un gran recuerdo de Egipto y asegura que la ciudad que más le gusta es París. Práctica la natación y ha montado a caballo, aunque lo tuvo que dejar y en la actualidad se considera una amazona frustrada.

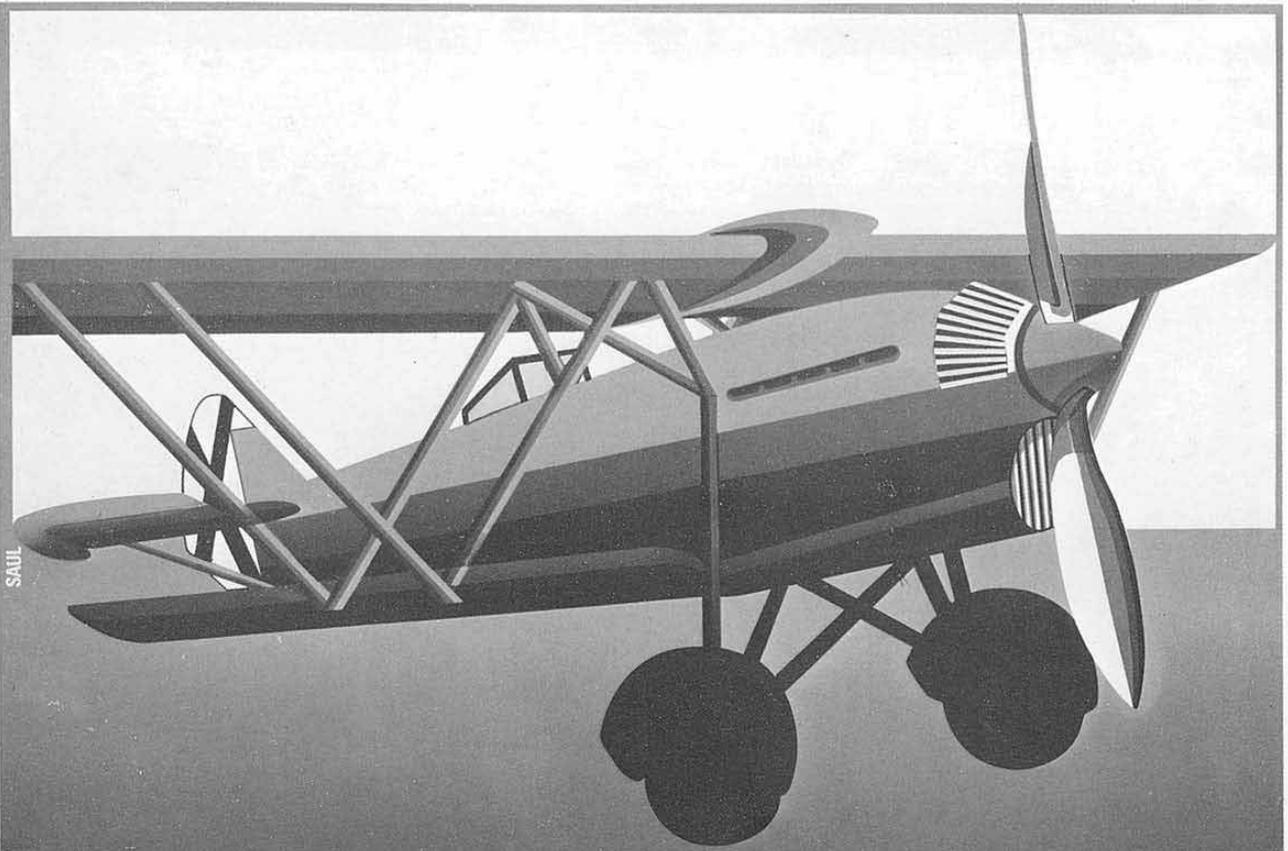
Esta comandante, que compagina como mejor puede su trabajo con el rol de esposa y madre, tiene una mirada limpia y una conversación amena y veraz. Es, en definitiva, una mujer que ha alcanzado, profesional y humanamente, metas importantes lo que se refleja claramente en su aspecto y en la imagen que proyecta, la de una persona feliz. Y si esto es así, sólo queda desearle que tan buena racha se mantenga.

ACRÓNIMOS

AVIACO—Aviación y Comercio
CALA—Curso Avanzado Líneas Aéreas
CLASSA—Compañía Líneas Aéreas Subvencionadas Sociedad Anónima
COPAC—Colegio Oficial Pilotos Aviación Comercial
COU—Curso Orientación Universitaria
ENA—Escuela Nacional de Aeronáutica
FAS—Fuerzas Armadas
LAPE—Líneas Aéreas Postales Españolas
LTE—Luft Transport España
MAU—Milicia Aérea Universitaria
MD—McDonnald-Douglas
PIA—Pakistan International Airlines
POP—Piloto Observador en Prácticas
RACE—Real Aero Club de España
RAF—Royal Air force
SENASA—Sociedad Estatal Enseñanzas Aeronáuticas

BIBLIOGRAFÍA

Memorial de Ingenieros, *Una visita S.M.*, Madrid, julio 1889; Vicente Sánchez-Ocaña, *María Bernaldo de Quirós, la Dama del Aire*, Estampa, Madrid, 1928 (este mismo artículo fue reproducido en la revista *Alas*, Madrid, octubre 1928); Editorial, Andalucía Aeronáutica, Sevilla, diciembre 1928; F.D.R., *Una nieta de Martínez Campos aviadora*, Estampa nº 138, Madrid, 2-9-1930; Dirección General de Aeronáutica, *Anuario Español de aeronáutica 1934-1935 tomo 2º*, Herald Deportivo, Madrid, 1934; Manuel Rocamora, *Historia de la Navegación Aérea en Barcelona*, José Porter-Editor, Barcelona, MCMXLVIII; Joseph Canudas, *Història de l'aviació catalana (1908-1936)*, Ediciones de la Magrana, Barcelona, 1983; Myron J. Smith, Jr, *The Airline Bibliography*, Locust Hill Press, Salem, W. Va., 1986; Ministerio de Cultura, *Las mujeres en la Guerra Civil*, 1989; Jornadas de Estudios Monográficos, *Las mujeres en la guerra civil española*, Salamanca, octubre 1989; Lluís Corominas, *El sexo de los "ángeles"*, El Observador, Barcelona, 18-7-1991; Ian Mackersey, *Jean Batten, the garbo of the skies*, Macdonal & Co, London, 1991; Academia General del Aire, Editorial, Revista Águilas nº 74, AGA, abril 1993; María Luz Novis Soto, *Influencias del sexo en aptitudes medidas por tests de lápiz y papel en la selección de candidatos a pilotos de línea aérea*, Medicina aeroespacial y ambiental, noviembre 1998; Cecilio Yusta, *El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926*, *Aeroplano* nº 20, Madrid, 2002; Ricardo Fernández de la Torre, *Crónica del Madrid aeronáutico*, IHCA, Madrid, 2003; César O'Donnell Torroba, *La primera mujer piloto de aviación en España*, Revista Española de Historia Militar nº 41, noviembre 2003; Lluís Corominas Bertran, *Las mujeres en la historia de la aviación*, Cockpit Studio, Madrid, 2005; *Mujer, fuerzas armadas y conflictos bélicos. Una visión panorámica*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2005.



MUSEO DEL AIRE
CUATRO VIENTOS/MADRID

