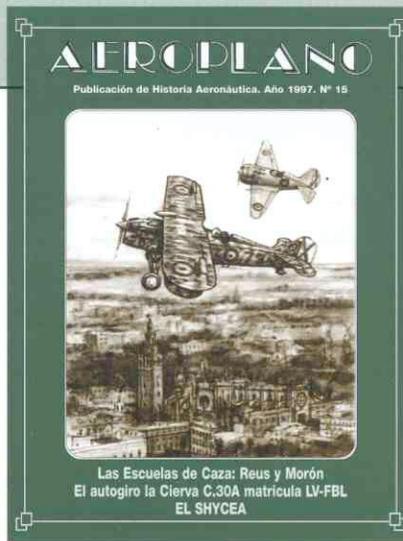


AERODPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica. Año 1997. Nº 15



Las Escuelas de Caza: Reus y Morón
El autogiro la Cierva C.30A matricula LV-FBL
EL SHYCEA



3 PRESENTACION

EL "MESSER" ESPAÑOL. EL C-4K . Por José Antonio García Pérez 4

LOS JU. 52/3m EN ESPAÑA. Por Estanislao Abellán Agius 23

AVIONES ALEMANES CAIDOS EN EL PIRINEO LERIDANO DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL. Por José Plá Blanch 35

EL EJERCITO DEL AIRE Y LA MUSICA. Por Ricardo Fernández de Latorre 41

EL AUTOGIRO LA CIERVA C.30A MATRICULA LV-FBL. Por Alfonso del Río y Sánchez del Villar 54

ANTONIO FERNANDEZ (PRIMER PILOTO ESPAÑOL VICTIMA DE LA AVIACION). Por Rafael González Granda 63

LA TERCERA. PILOTOS UNIDOS EN ESPERA DEL PRIMER CINCUENTENARIO. Por Eduardo Angel Ruiz Butron 66

DETALLES SOBRE LOS "SETTANTANOVE" ESPAÑOLES. Por José Luis González Serrano 72

LAS ESCUELAS DE CAZA REUS Y MORON. Por Rafael de Madariaga Fernández 80

EL CAPITAN D. MARIANO BARBERÁN Y TROS DE ILARDUYA... Por Antonio González-Betes 111

CAPRONIS EN EL CIELO. Por "Canario" Azaola 120

DERRIBADO. Por Jorge Fernández Coppel 126

LAS PRIMERAS ACCIONES NOCTURNAS DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA. Por Carlos Lázaro Avila 133

EI SERVICIO HISTORICO Y CULTURAL DEL EJERCITO DEL AIRE 1927-1997. Por Leocricio Almodóvar Martínez 137

COMIC: "CAZADORES REGADOS". Por Antonio Perera 156

AEROPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica



Edita: MINISTERIO DE DEFENSA. SECRETARIA GENERAL TECNICA
Princesa, 88 - 28008-MADRID - ESPAÑA

Teléfono: 544 40 80

Depósito Legal: M. 20014-1983. ISSN: 02 12-4556. NIPO: 076-97-016-4

Impresión: ALBADALEJO, S.L.

Suscripción: 1.000 pesetas; Número suelto: 1.600 pesetas; Extranjero: 1.600 pesetas más gastos de envío

Dirección: **Alfonso del Río y Sánchez de Villar**
Adjunto a la Dirección: **Jesús María Sancho Lázaro**
Ilustraciones: **José F. Clemente Esquerdo y J. M. Cicuéndez (CIC)**

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.

Esta publicación ha sido patrocinada por el BBV.

PRESENTACIÓN

El ejemplar de *Aeroplano*, correspondiente al año en curso, que tengo la satisfacción de presentar, es la expresión final del esfuerzo investigador de un grupo de colaboradores que han dedicado su tiempo libre a consultar documentos, entrevistar personas que atesoran un conocimiento específico de interés general o bien a expresar por escrito sus propias vivencias acumuladas durante años. Esta actividad enriquece el conocimiento de nuestra propia historia a cuantos estamos interesados por el pasado de la aeronáutica expresada a través de las acciones de las unidades, sus armas y, como no, sus hombres. Por eso, desde estas breves líneas os animo a establecer contactos con el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, para que, si tenéis algún tema que creáis que vale la pena investigar, os oriente sobre la conveniencia y la forma de hacerlo. Así aseguraremos que la Historia de la Aviación en España continúa estando al alcance de los profesionales y aficionados a la aeronáutica.

Así mismo, además de a nuestros colaboradores, aprovecho esta oportunidad para agradecer su esfuerzo a cuantos desde sus puestos profesionales de trabajo permiten que esta publicación llegue a ser editada y puesta al alcance de sus lectores.

En este apartado de agradecimientos, se merece una mención especial el Banco de Bilbao Vizcaya cuya promoción y potenciación de la investigación ha sido decisiva para permitir configurar un número tan completo y variado como el que ahora presentamos. Esperamos seguir contando con el mencionado apoyo a la investigación para garantizar la calidad y continuidad de los trabajos ya iniciados.

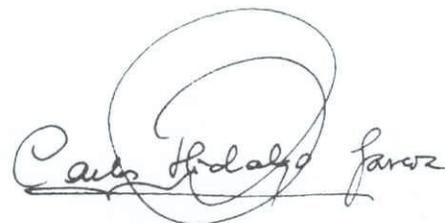
En el área de personal destacamos la incorporación al Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas del Suboficial Mayor, D. Jesús María Sancho Lázaro quien se ha hecho cargo de la administración de *Aeroplano* y otras publicaciones, así como diversas tareas auxiliares en el ámbito del Servicio Histórico.

Respecto al contenido del presente número de *Aeroplano* hay que destacar el valor histórico de los temas tratados que constituye el rasgo común de los trabajos que la componen.

En este ejemplar podemos encontrar artículos que tratan sobre aviones emblemáticos del Ejército del Aire que aunque sean bien conocidos, en general, aportan aspectos inéditos de los mismos, vivencias de los propios autores o actuaciones desconocidas de algunos de estos aviones.

La temática de los artículos que componen la revista es tan variada que trata tanto la biografía de personajes aeronáuticos ilustres, como la historia de instituciones propias del Ejército del Aire, todas ellas de indudable valor histórico y cuyo contenido atrae al lector interesado por los temas aeronáuticos, de principio a fin.

Trascendiendo al ámbito de la propia publicación y respecto a la captación de información de carácter histórico se ha continuado con el Programa *Tempus* mediante el cual, desde el ejemplar anterior se han añadido cuatro videocintas a la videoteca del Servicio Histórico que recogen los testimonios de los Generales D. Emiliano Alfaro Arregui, D. Abundio Cesteros García y D. Rafael Lorenzo Bellido, así como de los Coroneles D. Fernando Hernández Franch y D. Leocadio Mendiola Muñoz. En esta línea de actuaciones estaba prevista una entrevista con el Tte. General Serrano de Pablo, pero antes de poder realizarla, una indisposición que le afectó gravemente, nos privó de obtener un valioso testimonio que finalmente se perdió al producirse su fallecimiento, que lamentamos tanto en el orden profesional como humano.



EL GENERAL JEFE DEL SHYCEA
CARLOS HIDALGO GARCÍA
Madrid. Noviembre 97

El “Messer” español:

JOSÉ ANTONIO GARCÍA PÉREZ



CON el retraso que caracteriza a todos los despistados, en la primavera del 95 me suscribí a la Revista *AEROPLANO* que, en edición anual, ya iba por el número XIII (escrito en romanos suena mejor) y es... ¡muy buena! así que: Colegas despistados, Suscribirse, ¡Ar!

En el número 8, correspondiente a 1990, descubrí un magnífico artículo firmado por D. Carlos Pérez San Emeterio, titulado *Vicisitudes de los Buchones y sus Pilotos*.

A principios del verano, también del 95, recibí el poco agradable recordatorio de que estaba a punto de cumplir los 58 años, lo que, dada mi condición de capitán en Excedencia Voluntaria, marcaba de forma inexorable mi pase a la Reserva Activa (eufemismo de Retiro, que a su vez lo es de viejo). Emérito significa lo mismo aunque suene más cursi.

No voy a considerar si 40 años de vida aeronáutica activa son muchos o pocos, a mí se me han pasado en un suspiro. Pero sí son motivo de reflexión: Es lo que hacemos los que, llegados a “esa edad”, representamos la clásica estampa del abuelito contando “batallitas” a sus nietos.

Mi reflexión desde hace más de 30 años se centra en un Avión concreto: el C-4K. Después de haber volado varios tipos (ahora vuelo el *Douglas DC-10*) es del que más y mejores recuerdos guardo en mi memoria. ¿Por qué? Veamos mi baúl de recuerdos.

Con frecuencia se nos pregunta a los Pilotos sobre las razones que nos impulsaron a elegir la profesión más maravillosa del mundo. En mi caso fue la lógica consecuencia de las vivencias de mi

niñez. Pasé los primeros 17 años de mi vida en la Granja de la Base Aérea de Agoncillo (Logroño), por entonces *15 Grupo de Bombardeo Ligero*, dotada de *Heinkel HE-111*. En la Base era lógicamente conocido por los Pilotos que, en aquella época, tenían una normativa menos estricta que la actual respecto a sus pasajeros, hasta el punto de que se organizaron vuelos “sociales” en los fines de semana para combatir la tosferina. Entre las dependencias de vuelo había una a la que se llamaba *Crono*, equivalente a lo que hoy sería *Operaciones*, y allí estaba yo en todas las ocasiones que me dejaba libre el “cole”.

Para evitar que la falta de paracaídas me dejara en tierra, tuve buen cuidado de que en la sección correspondiente hubiera siempre dispuestos dos (uno de pecho y otro de asiento) con los atalajes ajustados al mínimo. También me preocupaba de “dejarme ver” ayudando a empujar los Aviones y estando dispuesto a cualquier sugerencia, lo que me permitió “pinchar” bastantes vuelos. Se daba la feliz circunstancia de que además en la Base estaba ubicada la Maestranza, una de las 5 que había en España: Cuatro Vientos, Tablada, Albacete, León y Logroño. A ésta eran traídos para su mantenimiento Aviones de todo tipo y de diversas Bases, lo que me permitió ampliar el abanico de pinchazos. Con 17 años había logrado subirme a Aviones que sólo los “antiguos” conocen y cuya lista os ahorraré, debiendo significar que, en un par de ocasiones, tuve el placer de colarme en la *Taifun ME-108B* que el Ejército del Aire español denominaba L-15 y cuyas características no sólo físicas sino de vuelo eran lo más parecido al *Messer*.

el C-4K

“OTELO”



El autor sobrevolando las marismas del Guadalquivir (foto colección autor).

Cito a la *Taifun* por su gran similitud con su hermano mayor, el *ME-109*, porque para mí el Avión estrella era sin duda el *Zacuto*, *C-10* en la nomenclatura con la que entonces le designaba el Ejército de Aire, o *ME-109F/4* en su versión alemana que lo llamaban *Fritz*. Estos Aviones tenían su Base en Reus (Tarragona) y siempre había 1 ó 2 ejemplares en revisión en la Maestranza. Su fina aerodinámica, apenas rota por la protuberancia en el costado izquierdo del capó para la entrada de aire al compresor, y las pruebas a que les sometía el entonces Capitán *Elías* (así era conocido, yo nunca supe su nombre completo), además de técnicas, resultaban espectaculares especialmente para un chaval (yo) de 8 o 10 años.

Más adelante, siendo ya Cadete de la Academia General del Aire, el entonces Coronel Director D. *Julio Salvador y Díaz-Benjumea* disponía de uno de los *C-4K* producidos en Sevilla por *Hispano Aviación*. El parecido con el anterior era escaso cuando se le veía de cerca, pero en vuelo era casi igual de fantástico que el que atesoraba en mi memoria.

Por esas coincidencias de la vida mi primer destino, al finalizar (11.06.62) el curso del *North American T-6* en la Escuela Básica de Pilotos de Matacán (Salamanca), fue el Ala 7 con Base en El Copero (Sevilla) en donde podía disfrutar de lo que había sido mi gran ilusión: ¡Volar el *Messer!* y en él estuve, hasta el punto de que me cupo el dudoso honor de realizar el último vuelo militar del *C-4K*. En mi Cartilla de Vuelos figura, el día 6 de Octubre de 1965, un vuelo en el *C-4K 134* de 1:00 hora de duración y como misión la *Localización de objetivos*. Recuerdo que fue una cooperación

con los Servicios Antiaéreos de Jerez de la Frontera y que, a mi llegada, el Brigada Subayudante me enseñó el *Oficio* en el que, ¡con fecha del día anterior!, causaba baja en el Ejército del Aire el material *C-4K*.

Desde entonces siempre tuve la esperanza de contar mis impresiones de ese Avión y la Revista *AEROPLANO* me ha parecido un foro ideal.

En el artículo de *San Emeterio*, magnífico repito, se describen con la prosa casi poética de su autor algunas vicisitudes del Ala 7, debiéndole agradecer el que me haya citado; pero se nota que no voló sus Aviones, por lo que se limita a narrar, con notable acierto, los datos que ha podido recopilar.

Mi visión del tema, avalada por ser uno de los 10 Pilotos españoles que más horas han volado en ese Avión, es mucho más crítica; porque un Avión que fue *Un caza incomparable* (Título de un Trabajo de *Martín Caidín*, publicado por la Editorial San Martín) fue superado, según opinión poco meditada, o interesada, de algunos, por un Avión diseñado para Entrenamiento: el *North American T-6*. ¿Por qué? No pretendo estar en posesión de toda la verdad ni ser exhaustivo, pero voy a exponer alguna de las razones que considero más significativas e importantes.

En primer lugar, dado que el *C-4K* es el hermano menor (en edad) del *ME-109* se hace necesario compararlo con él. Para ello es conveniente hacer un somero repaso a la “familia 109” alemana, aunque sólo sea para refrescar la memoria.

Sobre este magnífico Avión, además de la ya citada, se han escrito multitud de obras de mayor o menor envergadura y parece obvio que he leído, e incluso adquirido, todas las que han caído en mis manos. Si tuviera que recomendar alguna quizá fuera *The Great Book of the World War II Airplanes* publicada por *Wing & Anchor Press*. Zokeisha Publications Ltd. 1-1-1 Minami Aoyama, Minatoku, Tokyo 107/641 5th Avenue, New York NY 10022. En ella se le dedican 48 enormes (por tamaño y contenido) páginas firmadas por **Robert Grinsell**.

Empezaré por salir al paso de una contraversia demasiado extendida sobre la utilización de las siglas **ME** ó **Bf**. Así como los ingleses suelen bautizar a los Aviones extranjeros con topónimos del lugar de procedencia, *Texan* al *T-6*, *Dakota* al *DC-3*, mejor dicho al *C-47*, que los americanos llamaban *Skytrain*. Éstos, que bautizan a los suyos con nombres poetico-agresivos, utilizan el nombre de la Fábrica para los Aviones extranjeros. Ejemplo: Tengo ante mí dos fascículos titulados *Messerschmitt Bf-109 in action* editados por *Squadron/ Signal Publications Inc.* de Carrollton, Texas, que no dejan lugar a dudas. Puesto que precisamente es en Estados Unidos donde más se patrocinan los estudios sobre los Aviones famosos, lo que no deja de ejercer una especie de propaganda sutil, no cabe duda de que las siglas **Bf** han adquirido un cierto derecho.

En realidad la historia es la siguiente: Desde el 8 de Septiembre de 1927 existía un acuerdo por el que la *Messerschmitt Flugzeugbauwerke GmbH* se dedicaría al diseño y desarrollo de los Aviones que construiría la *Bayerische Flugzeugwerke* (origen de "Bf") pero desde finales de 1939, en plena producción de las series **C**, **D** y **E**, el **RLM** (*Reich Luftfahr Ministerium* = Ministerio del Aire Alemán) decidió aprovechar la fama adquirida por el profesor **Wilhelm Messerschmitt**, que se había convertido en héroe nacional tras ganar 2 récords de velocidad y haber acreditado la eficacia de los *109s* enviados a España, para cambiar el nombre de la fábrica quedando en *Messerschmitt A.G.*, con lo que se conseguiría un mayor renombre internacional. Por lo expuesto considero que las siglas más adecuadas son **ME**.

Llegado el momento de hablar del *messer* me gustaría "colocar" todo lo que sobre él he leído; pero creo que no es lugar ni momento. Tras diversas consideraciones he decidido exponerlo en cuadros monográficos. Como quiera que esta forma expositiva no la suelen utilizar los autores, porque saben que casi nadie está dispuesto al esfuerzo adicional que supone su análisis, quizá ésta pueda ser mi contribución a la difusión del Caza más paradigmático que jamás se haya construido.

No obstante habrá que dejar un margen a la vanidad personal. Todo el que escribe algo, lo hace con la esperanza de que alguien lo lea, por eso precederé a los cuadros con la literatura imprescindible para interesar al lector.

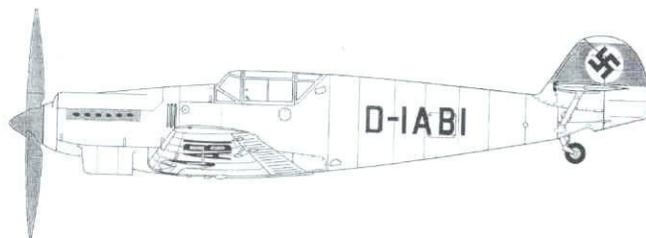
Recuérdese que la descendencia de **Messerschmitt** en el campo de los "Cazas" se inició con una niña nacida en 1934: La *Taifun ME-108*. Curiosamente a ésta nadie la llama **Bf**, aunque fue diseñada y construida por la misma entidad. La avioneta en cuestión era una cuatriplaza de tren retráctil y doble mando, apta para instrucción y vuelo acrobático, teniendo que pasar mucho tiempo antes de que alguien fuera capaz de mejorarla. Como ya he apuntado tuve la suerte de conseguir plaza en un par de ocasiones y el recuerdo, visto con la añoranza de la niñez y la experiencia de los años, es de algo sensacional.

En cuanto al desarrollo y producción de los *109s*, llama la atención que, a pesar de salir como "perdedor" por su antagonismo con **Erhard Milch**, entonces Secretario de Estado para la Aviación, **Messerschmitt** ganara en 1935 el concurso de cazas en Traravemunde, con una adaptación de su *ME-108* designada *ME-109V1* (la *V* significa experimental). Sus oponentes fueron: *Heinkel*, *Focke Wulf* y *Arado*.

A continuación se presenta la evolución del *Messer* durante los 10 años que voló para la *Luftwaffe*. De la simple observación de la figu-

ra se pueden sacar algunas consideraciones previas; pero antes hay que mostrar los criterios con que se ha confeccionado: Todos los perfiles que aparecen en este Trabajo están a escala 1:100 y reproducen los dibujados por R. Watenabe para el "Gran Libro de los Aviones de la II Guerra Mundial".

La primera tentación era ponerlos correlativos para apreciar su progreso; la segunda acompañar al texto con el perfil correspondiente. Sin embargo, siendo consciente del valor de cada página de esta Revista, he optado por una combinación de ambas posibilidades. Las dos figuras siguientes representan el punto de partida y lo conseguido al final (en Alemania).



El Primero (Septiembre 1935): Prototipo Bf 109V-1



El Último (Octubre 1944): El Me 109K-4/R.

Más adelante figuran agrupados los perfiles característicos de las *Series cortas*, en donde se incluye el *D-10QY* como representante de la Serie "A" cuyas 10 unidades se quedaron en prototipos. Se puede apreciar que la antena de radio no fue instalada hasta la Serie **C**. (El *D-10QY* la llevaba porque fue el prototipo de esta Serie). También se agrupan las Series **E**, **F** y **G** que conformaron las llamada *Series largas*. Quedan aparte los dos que simbolizan a las que se puede denominar *Series menores*.

Por supuesto las variaciones no fueron tan categóricas como las que se acaban de ver. En las figuras posteriores se pueden apreciar sus paulatinos progresos. El "salto" más notable fue la adopción del motor *Daimler Benz*, sobre el que se estaba proyectando, pero que no estuvo a punto hasta la Serie "E".

El motor es alma y vida de cualquier Avión. Con el *Daimler* casi se triplicó la potencia original permitiendo que tanto el peso máximo, como su velocidad, aumentaran también hasta casi el doble, para lo que fue necesario aumentar ligeramente sus dimensiones: La envergadura poco más de 6 cm., la longitud en algo más de medio metro, mientras que la altura crecía 15 cm. Todas estas variaciones se llevaron a cabo a partir de los "Fs", lo que supuso un auténtico rediseño del Avión.

En la página siguiente se presentan los datos numéricos. En el cuadro, en el que por razones lógicas de espacio, se han tenido que omitir datos como el armamento (será tratado con detalle al describir cada Serie), destacan algunos datos que se han resalta-do en "negrita":

Quizá, al ser una representación general, alguien deplora la falta las notas explicativas o el exceso de datos en blanco. La aclaración es sencilla: No hay notas porque cada Serie será suficientemente ampliada. Hay casillas en blanco porque, por ejemplo, las Series "I" y "J" no se construyeron en Alemania y en cuanto a las "L", y sucesivas, no pasaron de proyectos. Por otra parte una casilla en blanco significa que no hay variación notable respecto a la anterior.

Se puede advertir que aparecen en negrita las variaciones estructurales o de motor. Las alturas de los Aviones están tomadas

Evolución de los Messerschmitt ME-109

Serie	Número		Entrada Servic.	Motor		Vel. Km/h	Techo Metros	Aut. Km	Pesos			Dimensiones	
	Mod.	Unids.		Tipo	H.P.				Vacio	Desp	Enverg.	Largo	Alto
V/1	1		Sep. 35	RR Kestrel V	695	470	7.900	550	1.490	1.890	9,860	8,505	2,450
A	2	10	Oct. 35	JJ-210A	610	470	8.150	550	1.525	2.182	9,870	8,505	2,450
B/2	4	195	Feb. 37	JJ-210Da	720	450	8.200	690	1.567	2.150	9,870	8,505	2,450
C/1	5	197	Mar. 38	JJ-210Ga	700	470	8.400	652	1.600	2.300	9,870	8,505	2,450
D/1	4	198	Abr. 38	JJ-210Gc	910	575	10.000	560	1.680	2.420	9,870	8,505	2,450
E/3	19	5.004	Feb. 39	DB-601Aa	1.175	560	10.500	660	2.000	2.665	9,900	8,800	2,500
F/4	14	7.713	May. 40	DB-601E	1.350	624	11.550	710	2.000	2.900	9,924	9,048	2,600
G/6	48	17.693	Sep. 41	DB-605Am	1.800	620	11.550	565	2.670	3.148	9,924	9,048	2,600
H/1	5	9	Ene. 44	DB-605A	1.475	750	14.600	500			11,924	9,048	2,600
I	3	1.215											
J	4	235											
K/2	6	55	Oct. 44	DB-605ASCM	2.000	727	12.500	573	2.650	3.150			
L	0	0											
R	0	0				755							
S	0	0											
T	2	70											
Z	2	2	43			743	11.700	1.995	6.000	7.280	13,270	9,048	2,690
TOT	121	32.596											

Nota: Se han tomado los modelos más representativos de cada Serie.

desde el suelo hasta la cabina. También figura en negrita el récord absoluto de velocidad para Avión convencional terrestre.

En realidad este cuadro y los perfiles correspondientes podrían ser suficientes para la cita que se pretende; esta ocasión está tan calva como una bombilla y hay que aprovecharla para hacer un recordatorio amplio, aunque condensado.

De los **ME-109** se construyeron 32.596 unidades de 121 modelos correspondientes a 53 subseries, que eran representativas de 17 Series principales por lo que resulta ser el Caza más construido y con mayor número de variantes.

Distiguir entre modelos lleva a una nomenclatura aparentemente tan complicada como *ME-109G/6U3*. Como es lógico cada una de las variaciones tenía un código. Conocido éste la cuestión se simplifica notablemente.

Para explicarlo una buena fórmula es desglosar este mismo ejemplo:

ME-109. Corresponde a los cazas monomotores convencionales producidos por **Messerschmitt**. Como toda regla tiene sus excepciones: Algunos Aviones como los correspondientes a las teóricas Series "L" y "R" fueron prototipos para el proyecto del *ME-209* que no llegó a producirse; La Serie "Z", que tampoco llegó a las cadenas de montaje, era realmente un bimotor, pero producto de la unión por las alas de 2 monomotores.

ME-109G. La "G" determina la Serie principal. Como regla general los cambios venían impuestos por la adopción de una nueva planta motriz. Veamos en detalle las 3 variaciones citadas anteriormente y que corresponden a la columna **Motores**:

a) Tanto el prototipo como el último, construido en España, estuvieron dotados de motor *Rolls Royce (RR)*.

b) Los *Junkers Jumo (JJ)* equiparon a las llamadas "Series cortas", porque en ninguna se llegó a una producción de 200 unidades.

c) Los *Daimler Benz (DB)*, motor para el que fueron proyectados todos (pero cuya puesta a punto se demoró más de lo previsto), fueron dotación de las casi 30.000 unidades conocidas como "Series largas".

ME-109G/6. El "6" indica la Subserie. Lo normal era aplicarla para señalar un cambio en su capacidad ofensiva. También podía venir definida por la introducción de mejoras en el motor. En ocasiones por una combinación de ambas.

Veamos las variaciones principales en cuanto a **armamento**:

En principio todos fueron equipados con un par de ametralladoras gemelas MG-17 del calibre 7,92 (igual al del nuestro bien conocido mosquetón *mauser*), montadas sobre el motor y carenadas con el capó, que disparaban sincronizadas a través de la hélice. El peculiar formato de los motores dejaba sitio para instalar otra "máquina" entre los 12 cilindros de su V invertida, con apertura de 60°, que podía disparar a través del buje. La potencia y concentración de fuego suministrado era suficiente para el tipo de misiones que, al comienzo de las hostilidades, se le encomendaron. No obstante, con los motores *Junkers Jumo*, la instalación de una ametralladora central dio bastantes quebraderos de cabeza. Al final, en los *Daimler Benz* se consiguió instalar incluso cañones de 30 mm.

Adicionalmente se montaron, en fábrica, 2 ametralladoras en los planos que, en ocasiones, fueron sustituidas por cañones de 20 ó 30 mm.

Los equipos más corrientes fueron:

Ametralladoras:

Tipo	Calibre	Marca
MG-17	7,92	Rheinmetall Borsing
MG-131	13	Rheinmetall Borsing

Cañones:

Tipo	Calibre	Observaciones
MG-FF	20 mm.	
MG-FF/M	20 mm.	Montado en el Bujé
MG-151*	15 mm.	Electro-neumático
MG-151	20 mm.	Electro-neumático
MK-108	30 mm.	Electro-neumático
MK-103**	30 mm.	Electro-neumático

* Construido por *Mauser*. Todos los demás eran *Rheinmetall Borsing*.

** Igual al 108 con el tubo más largo

ME-109G/6U3. Las siglas finales "U3" solían indicar la introducción de variantes, o mejoras, para adaptarlos a misiones concretas, en este caso una bomba de inyección de agua/metanol. Como

se ve, venían definidas por una letra (a veces 2) a la que solía seguir un número.

Las acepciones más frecuentes fueron:

"B". Caza-bombarderos. Estos modelos podían salir en esa versión desde la fábrica (caso de los "E") o adaptando kits adecuados; pero estos no estuvieron disponibles hasta 1942.

"N". Tuvo 2 acepciones:

En la Subserie E/4 se refería al motor *DB-601N* entre cuyas características destacan: 1200 hp. al despegue recuperables a 4000 m. Durante 1 minuto ofrecía 1250 hp., los pistones eran planos en vez de cóncavos y necesitaba gasolina de 95 octanos. El resto de los modelos equipados con este motor no recibieron la denominación "N".

En la Serie "G" definía a los cazas nocturnos.

"R". Se refiere a "*Ruestsaeze*". Eran kits simplificados que podían montarse en línea, para acondicionar a cada Avión a la misión que, en ese momento, le era encomendada. Lógicamente la instalación tenía que ser rápida y sencilla, lo que obligaba a situarlo bajo el fuselaje o bajo los planos.

Las necesidades básicas eran:

1) Capacidad para llevar bombas, convirtiendo al Avión en Cazabombardero; para ello se fabricaron los *ETC* (que no quiere decir "etcétera", sino equipos de lanzabombas operados eléctricamente) a cuyas siglas seguía un número que indicaba la carga de que era capaz, expresada en Kgs.

2) Una de las grandes limitaciones de los *109s* era su escasa autonomía. Para ampliarla se recurrió a depósitos lanzables de combustible de 300 litros sustituyendo a las bombas. Incluso podían ir emparejados bajo los planos (drops).

3) Durante los masivos bombardeos aliados se puso de manifiesto la necesidad de disponer de alta capacidad ofensiva contra las grandes formaciones; para lo que se acudió a la instalación suplementaria de cañones, situándolos en góndolas bajo los planos. Incluso se ensayó el uso de *Granatwerfer* (morteros) y lanzacohetes.

Entre las versiones "R" figuran:

R1. Exclusivamente para Caza-bombarderos, se hicieron dos tipos: El *ETC-250* para el G/4 y el *ETC-500* para el G/2.

R2. Un *ETC-50 VIII d*, para varias bombas pequeñas (4x50 en este modelo).

R3. Depósito suplementario de 300 l.

R4. 2 Drops de 300 l.

R5. 2 MK-108 de cañón corto.

R6. 2 MG-151.

R. Varios kits montados en fábrica.

R21. 2 Morteros de 210 mm.

"T". Abreviatura de *Tropic*. Modelos diseñados especialmente para operar en el desierto, incorporaban filtros de aire, radiadores adecuados y equipo de supervivencia.

Algunos utilizan esta sigla para definir a los 10 Aviones "E/9" destinados a ensayar su utilización en *Traeger* (portaaviones).

"U". "*Umruest-Bausatz*". Especie de kit que había de montarse en fábrica, por su complejidad o por falta de sus componentes. Sus variantes fueron:

U1. Reversa de la hélice.

U2. Cola de madera.

U3. Bomba de inyección de agua/metanol *MW-50*.

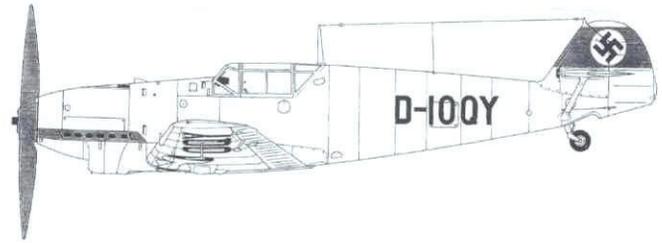
U4. *MK-108* en vez del *MG-151*. Cola de madera y rueda plegable.

U6. *MK-103*.

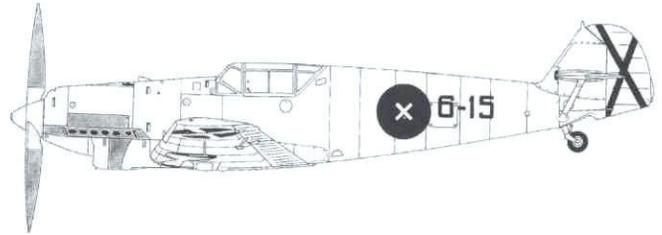
"Z". Bomba de inyección de óxido nítrico, para suministrar oxígeno extra a grandes altitudes.

Con alguna frecuencia aparecen en los cuadros monográficos de cada Serie las abreviaturas "*Rb*" que equivale a Cámara fotográfica automática y "*Revi*" que significa visor de tiro.

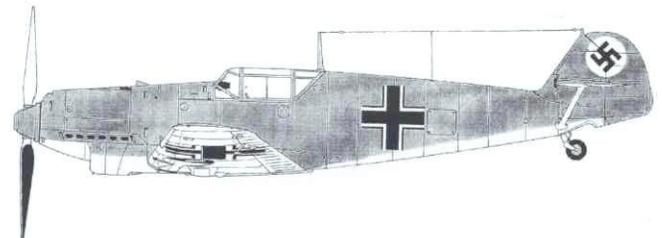
SERIES "CORTAS"



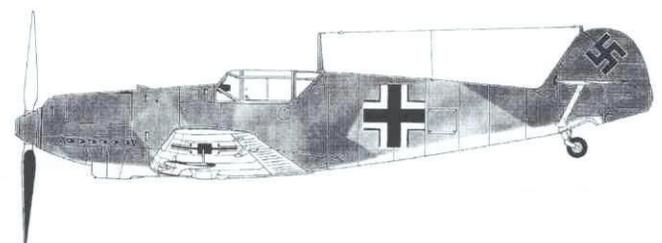
Bf 109V-3 (Serie A).



Bf 109B-2 «Berta». Todavía con hélice de madera. Las insignias corresponden a la Base Aérea de Logroño.



Bf 109C-1 «Caesar».



Bf 109D-1 «Dora».

Serie A

En realidad la Serie A no existió como tal. Sus 10 unidades sirvieron como bancos de prueba para otros modelos. Se presenta la silueta del V/3, que también fue prototipo de las Series B y C, por ser el primero en incorporar armamento, condición necesaria para ser considerado "Caza".

La breve historia de lo que fue simplemente una Pre-producción ya se ha comentado al exponer los orígenes del ME-109. Sin embargo se puede destacar que:

El ME-109V1 (D-IABI) diseñado en 1934 voló en Septiembre de 1935 equipado con un *Rolls Royce "Kestrel"* que había sido solicitado para su evaluación. Presentado en el Centro de Pruebas de la *Luftwaffe* ubicado en Rechlin, superó las especificaciones exigidas por el RLM.

Conseguido el motor *Junkers Jumo JJ-210A* al que se acopló una hélice bipala de madera contrachapada y de paso fijo, tipo *Schwartz*, *Messerschmitt* construye a sus expensas 2 nuevos prototipos:

El V2 voló en Enero de 1936 y el V3, armado con 2 ametralladoras *MG-17*, lo haría en Mayo del mismo año.

En el Otoño se celebró el concurso de cazas de Travemünde que, a pesar de muchas reticencias, fue un éxito para el Dr. *Messerschmitt*, consiguiendo un encargo de 10 unidades entre las que se incluían los 3 prototipos citados.

SERIE B "BERTA"

Comprobada la operatividad de los V2 y V3, en Junio se encargan otras 3 unidades para incrementar los "V" y para compensar a la fábrica la construcción de los 3 anteriores. Serían los prototipos de la Serie "D".

En Noviembre, en respuesta al requerimiento del RLM de aumentar la potencia de fuego, se instala en el V4 otra MG-17 entre los cilindros. En Diciembre vuelan los V5 y V6 prácticamente iguales al anterior.

En Enero de 1937 los V4, V5 y V6 armados y dotados con el JJ-210B son enviados a España para su evaluación en combate, regresando posteriormente a Augsburg. Estos 3 prototipos darían paso a los B/1 de los que sólo se construyeron 30 unidades, de las cuales 14 serían enviadas, en Febrero de 1937, al *Jagdgruppe 88* (Legión Cóndor). Montaban el nuevo JJ-210Da de 680 hp. que obligó a suprimir la ametralladora central.

Entraron en combate durante la batalla de Brunete (Julio). La confrontación bélica de los "B/1" ante los *Polikarpov I-15* e *I-16* puso de manifiesto las limitaciones de la hélice de paso fijo, por lo que inmediatamente (Marzo del 37) se iniciaron las pruebas en el V7 de la VDM de *Hamilton Standard*, bipala también pero metálica y de paso variable, que se construyó bajo licencia. Este fue el origen del B/2, de los que igualmente 14 unidades vinieron a España.

En Octubre del mismo año, el V7 es remotorizado con el JJ-210G. Este nuevo motor de inyección incorpora un compresor de 2 etapas capaz de 700 hp. De él se derivaron los B/3. La Legión Cóndor recibió 17 ejemplares.

En total se construyeron 195 Aviones de la Serie "B" de los que, sin contar a los 3 prototipos, 45 volaron en nuestros cielos. Entre ellos el B/1 representado luce las insignias de la Base Aérea de Logroño.

Versiones de la Serie «B»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
B/0	Jun. 36	JJ-210A	610	3 MG-17	Los V4, V5 y V6 desarrollados a finales de 1936 serían enviados a España en Enero de 1937.
B/1	Feb. 37	JJ-210Da	680	2 MG-17	Hélice <i>Schwartz</i> .
B/2	Mar. 37	JJ-210Da	680	2 MG-17	Hélice VDM <i>Hamilton Standard</i> .
B/3	Oct. 37	JJ-210G	700	2 MG-17	

SERIE C "CAESAR"

Un caza debe tener la mayor potencia de fuego que su estructura permita. La Serie "B" adolecía de esta característica y el nuevo motor ofrecía mejores prestaciones que habían de aprovecharse en este sentido.

El armamento situado en el centro no acababa de ser satisfactorio; pero nada impedía el montarlo en las alas, como el resto de los cazas de la época. Así pues se instalaron otras 2 MG-17 justo a continuación del alojamiento de las ruedas. Era la única diferencia con el B/3 y el comienzo de producción fue simultáneo.

Tras diversos ensayos realizados en los prototipos V8, V9 y V10 (Subserie C/0), se comenzó la construcción del C/1. En total se construyeron 197 aeroplanos de esta Serie, agrupados en 4 modelos de los que sólo variaba el armamento:

La principal novedad es que fueron los primeros cazas alemanes dotados con radiofonía, con la operatividad que este equipo les confiere.

Versiones de la Serie «C»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
C/0	Oct. 37	JJ-210Ga	700	3 MG-17	Sus prototipos fueron los V8, V9 y V10 sobre los que se ensayaron diferentes armamentos.
C/1	Mar. 38	JJ-210Ga	700	4 MG-17	Fue el primero en disponer de equipo de radio (<i>Fu G-7</i>). 12 A la «Legión Cóndor».
C/2		JJ-210Ga	700	5 MG-17	La ametralladora central no siempre estuvo en servicio.
C/3		JJ-210Ga	700	3 MG-17 2 MG-FF	
C/4		JJ-210Ga		4 MG-17 1 MG-FF	Nunca fue operativo debido a las trepidaciones y recalentamiento del cañón.

SERIE D "DORA"

Daimler Benz ofrecía "sobre el papel" un motor verdaderamente asombroso para la época: 1200 hp. Pero no acababa de ponerlo a punto y además el RLM daba prioridad para que esos motores fueran montados en los *Heinkel He-111*. El resultado fue que la Serie "D", que iba a ser "banco de pruebas" para la "E", se quedó en una continuación de la "C".

Equipados con el mismo motor, e incluso con el mismo armamento, se puede apreciar en el cuadro que fue una copia casi exacta de la Serie anterior, puesto que seguía sin admitir ningún tipo de arma en el buje. Se aprovecharon para probar algunos dispositivos que iban a equipar a los "E".

A la espera del nuevo motor se construyeron 198 Aviones para mantener un cierto prestigio de la *Luftwaffe* que desde luego todavía no estaba preparada para la guerra que se avecinaba.

Su proyecto se basó en los ensayos que comenzaron en Agosto de 1937 con los 3 B/0 de preproducción (V11, V12 y V13). Entre sus estudios estaba la sustitución del radiador de agua bajo el motor, por 2 de glicol bajo las alas.

Se construyeron los V14 y V15 como prototipos de la Serie D/3; pero tanto éstos, como los anteriores, los vamos a ver dedicados a otros menesteres.

Versiones de la Serie «D»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
D/0	Ago. 37	JJ-210 Ga	700		Prototipos: los V11, V12 y V13.
D/1				2 MG-17	
D/2				4 MG-17	
D/3				2 MG-17	Sus prototipos fueron los V14 y V15.

LA CARRERA POR LA VELOCIDAD O EL TRIUNFO DE MESSERSCHMITT

Era indudable que los "Messer" poseían una aerodinámica sensacional, a la que un buen motor podía llevar tan rápido como éste le permitiera.

En la Primavera de 1937, la *Bayerische Flugzeugwerke* recibió el primer *Daimler Benz DB-600*, con el que remotorizó al **V10**. Este motor de 900 hp. (200 más que sus predecesores) permitió (obligó a) instalar una nueva hélice tripala, que sería dotación standard a partir de ese momento para los Aviones dotados con *DB*. Con él **Ernst Udet**, entusiasta del modelo, quiso demostrar de lo que eran capaces los **ME-109s**.

En Julio de 1937 se celebraba en el Aeropuerto Internacional de Zurich (Duebendorf) una exhibición de vuelo, a la que **Udet** acudiría con el **V10**. La mala suerte le obligó a realizar un aterrizaje forzoso en el que sufrió averías irreparables. El motor, que no había sufrido daños importantes, sería rápidamente instalado en el **V11**. Mientras tanto se recibieron otros dos *DB-600A* con los que se equiparon a los **V12** y **V13**.

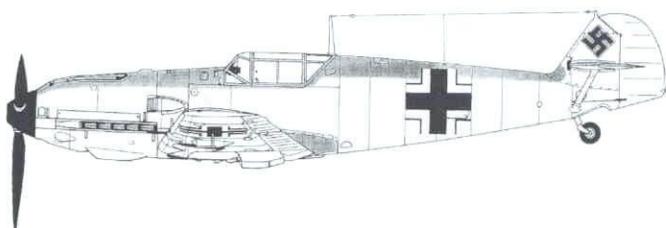
El empeño de **Udet** de prestigiar a la *Luftwaffe*, incitó a la *Daimler Benz* a preparar un motor especial. El resultado fue el *DB-601A* capaz de proporcionar 1.650 H.P. durante unos minutos, siendo montado en el **V13**.

Este Avión, pilotado por el Dr. **Hermann Wurster**, logró el 11 de Noviembre de 1937 la impresionante velocidad de 610,43 Km/h. en un circuito de 3 Km. con lo que el nombre de **Messerschmitt** se hizo famoso en el mundo entero.

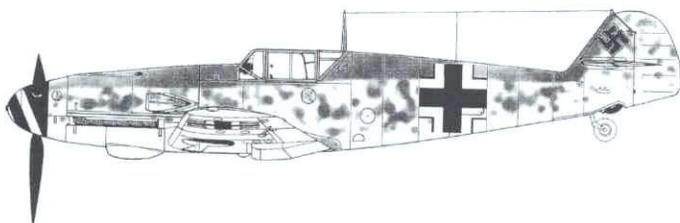
La *Luftwaffe* se apuntó otro tanto propagandístico al atribuir a un supuesto caza de serie, el **109R**, el récord absoluto de velocidad con Avión terrestre, de hélice, establecido el 26 Abril 1939 por el **ME-209/V1** en 755,138 Km/h.

A partir de este momento se crea la "*Messerschmitt A.G.*" y desde entonces la producción debe llamarse, sin lugar a dudas, **ME**.

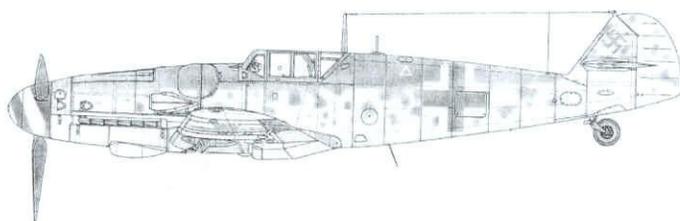
SERIES "LARGAS"



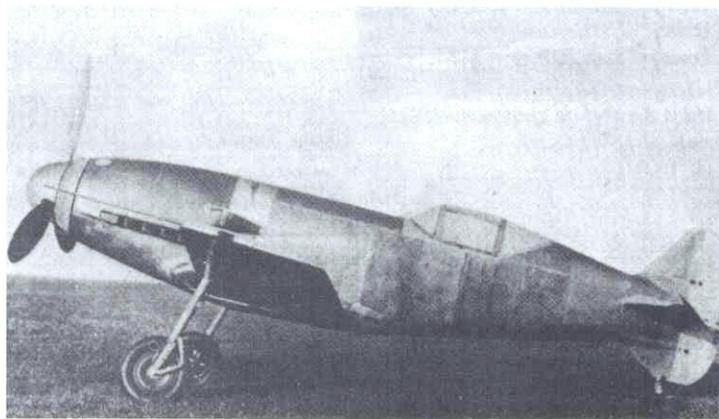
ME 109E-3 «Emil».



ME 109F-4 «Fritz».



ME 109G-6 «Gustav».



El ganador del récord absoluto de velocidad (755,138 km/h), fue el ME-209V1 de muy escaso parecido a los 109s.

Serie E "Emil"

Los Aviones de las Series anteriores tenían bastantes factores comunes y muy pocas peculiaridades: Los motores *JJ* habían pasado de los 610 hp. del *JJ-210A* a los 720 del *JJ-210Ga*. En cuanto a armamento todos montaban sobre el motor las 2 gemelas *MG-17* de 7,92. El intento de colocar otra centrada en el buje había dado más problemas que resultados y, a pesar de que la concentración de fuego es mayor en las armas situadas en el motor que en las convergentes instaladas en las alas, hubo que admitir este montaje para aumentar su capacidad ofensiva.

Las dos variaciones más importantes fueron las ya citadas: Instalación del equipo de radio y sustitución de la hélice bipala, de madera contrachapada, de paso fijo tipo *Schwartz* por una *VDM*, fabricada bajo licencia, de *Hamilton Standard*, también bipala pero metálica y de paso variable.

La primera hélice había acreditado, junto a su motor *JJ-210Da* de 680 hp., su poca eficiencia particularmente en las "trepadas". De hecho el primer accidente, que recuerdo haber presenciado en mi vida (tendría yo cinco o seis años), ocurrió a un **ME-109/B1** despegando de Recajo (Logroño): Fue la clásica "salida de pera" con pérdida arriba; cayó en el río Ebro a menos de 200 m. de donde me encontraba y un trozo de su hélice formó parte de mis "tesoros infantiles" hasta que se perdió en uno de mis muchos traslados domiciliarios.

Los motores *JJ-210* en aquella época no daban más de sí. Fue la disponibilidad de los *DB-600* lo que dio paso a la serie **E**, que permitió mayores prestaciones, para lo que se hubo de comenzar por adecuar la estructura general: Los Aviones eran 25 cm. más largos y tenían 3 cm. más de envergadura. Los motores con hélice tripala, facilitaban el montaje del armamento entre sus cilindros y permitían el peso adicional del blindaje de la parte posterior de la cabina, incluyendo el depósito de combustible.

Desde finales del 39 a principios del 42 se fabricaron 5.004 unidades en 19 versiones, lo que es un buen ejemplo de las prestaciones y versatilidad de este modelo. 20 **E/1** vinieron a España entre Febrero y Marzo de 1939 y, aunque no influyeron en el desenlace de la Guerra Civil, demostraron su superioridad respecto a cualquier caza del otro bando.

Así como los **E/3** y **E/4** llevaron el peso y fueron los protagonistas de la Batalla de Inglaterra, los "Tropic" (**E/4T**, **E/5T** y **E/7T**) fueron las "Estrellas de África". Con ellos el virtuoso de la caza, **Hans-Joachim Marseille** encontró la fama y la muerte.

Versiones de la Serie «E»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
E/0	Ene. 39	DB-600	900		Aunque se desarrolló con los V14 y V15 de la serie D/0, se encargaron otros 12 para evaluar diferentes modelos.
E/1	Feb. 39			4 MG-17 1 MG-FF	
E/1B				4 MG-17 ETC-50	Caza-Bombardero
E/2				2 MG-17 2 MG-FF	
E/3	Nov. 39	DB-601Aa	1175	2 MG-17 2 MG-FF 1 MG-FF/M	La instalación del cañón central no estaba suficientemente desarrollada, por lo que con frecuencia era desmontado.
E/4	Jul. 40				Igual al E/3 con la solución al cañón central.
E/4B				ETC-250	Otra versión permitía llevar 4 de 50 kg
E/4N		DB-601N	1250		Ver las características de este motor, citadas en la pág. 8
E/4T					"Tropic".
E/5	Jul. 40				Igual al R/4. Reconocimiento con una Rb 21/18 y sin cañones en las alas.
E/5T					"Tropic"
E/6		DB-601N	1250		Igual al E/5
E/7				ETC-250	Igual que el E/4N. A veces sustituía el ETC por un depósito de 250 litros.
E/7T					"Tropic"
E/7U2	41				"Umruest-Bausatz" para blindar los radiadores.
E/7Z					Bomba GM-1 de inyección de óxido nítrico
E/8	Nov. 40			4 MG-17	Igual que el E/1 con depósito suplementario. Algunos fueron equipados con esquís
E/9	Dic. 40			2 MG-17 2 MG-FF	Reconocimiento con motor DB-610N y armado como el E/2
E/9T					10 E/1 pasaron a efectuar pruebas para su utilización en "Traeger" (portaaviones). Se considerarán en la serie "T".

Versiones de la Serie «F»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
F/0	May. 40	DB-601Ac	1200		Los 4 de preserie fueron los V21, V22, V23 y V24. En el V21 se montó el DB-601Ac y en el V22 el espedado DB-601E. El V23, con DB-601N, fue el primero con bordes marginales redondeados y con radiadores bajo las alas.
F/1	Nov. 40	DB-601N	1250	2 MG-17 1 MG-FF	10 Unidades iguales al V23 con toma de aire más aerodinámica para el compresor.
F/2	Feb. 41			2 MG-17 2 MG-151	El MG-151 era un Mauser de 15 mm.
F/2B				ETC-250	Caza-bombardero.
F/2T					"Tropic"
F/2Z					Con bomba de inyección de óxido nítrico.
F/3	Feb. 42	DB-601E	1350		Proviene del V22. Sustituyó al F/2.
F/4	Feb. 42	DB-601E	1350	2 MG-17 3 MG-151	Sin modificaciones externas respecto al F/3. Recibe el nuevo cañón FF-151 de 20 mm., mejora el blindaje posterior del Piloto, incorpora el equipo de radio FuG-7a y utiliza el nuevo visor Revi C/12D.
F/4B				ETC-250	Caza-bombardero, podía adaptarse un ER-4 para 4 bombas de 50 Kg. También podía llevar un depósito de 300 litros.
F/4R6				2 MG-17 5 MG-151	Con 2 MG-151, instalados en góndolas bajo los planos, su capacidad ofensiva era adecuada para combatir a las grandes formaciones.
F/4T					"Tropic"
F/4Z					Con inyección de óxido nítrico.
F/5				2 MG-17 4 MG-151	Reconocimiento armado. Una cámara Rb 50/30 sustituye al cañón central.
F/6				2 MG-17	Reconocimiento "desarmado". Las cámaras pueden ser Rb 20/30, Rb 50/30 ó Rb 75/30.

Nota: El F/5 y el F/6 podían llevar el depósito suplementario del F/4B.

Disponer de un motor más potente tiene implicaciones importantes, el *DB-601E* ofrecía el doble de potencia que el *JJ-210A*, lo que en sí mismo ofrece más velocidad, mayor techo, o ambos; además tiene la posibilidad de transportar mayor cantidad de carga "útil", en este caso armamento; pero estas posibilidades hacen necesario rediseñar todo el conjunto, resultando otro Avión.

Se podría decir que éste es el caso de la adaptación de los *DB-601*: Este motor era más largo lo que obligó a un nuevo rediseño, que se mantendría en el resto de las Series Largas. Entre las variaciones más importantes se pueden destacar las siguientes:

a) El Avión "crece" 10 cm. debido al alargamiento de las patas del tren, con lo que se conseguía un mayor "ancho de vía" que alcanzaría los 2,065 m. sin llegar a corregir su control en tierra.

b) El "tapabuje" resulta más voluminoso para adaptarlo al nuevo carenado del motor.

c) La hélice, también tripala, se reduce a 3 m. de diámetro al acortarse en 152 mm., lo que obliga a hacer las palas notablemente más anchas. Esta variación, ajena a los problemas de control, fue de las que más contribuyeron a su mejora; pues permitía "asomarse hacia adelante".

d) Las alas se alargan casi otros 3 cm. (2,4). Su aspecto general también cambia notablemente, antes tenían el borde marginal recto, ahora es redondeado e incorporan radiadores de glicol más pequeños que en los "E" dotados con persianas de apertura variable interconectadas con los flaps.

e) La superficie de deriva es más pequeña, ya que la sección de fuselaje se ha hecho asimétrica para compensar el "par motor".

f) En el empenaje horizontal se suprimen los arriostramientos, lo que en el *F1* presentó problemas de vibraciones hasta que fue correctamente dimensionado.

Estas modificaciones se mantendrían en el resto de las Series.

Con todas las mejoras citadas, cuando Hitler empezaba a planear su ataque a Rusia, lo que realizaría el 22 de Junio de 1941, contaba con una máquina casi perfecta: La Serie "F". El 10 de Junio de 1940 efectuó su primer vuelo el *F0*, era el nº 5.604 de los *109s* fabricados. Sin embargo hasta principios de 1942 no se consiguieron de fábrica los equipos que perfeccionaron y simplificaron la consecución de Aviones bien terminados. Las variantes del *F2* se hicieron en fábrica porque todavía no estaban disponibles los "Ruestsaeze"; en esa fecha se consiguió el *DB-601E* de 1350 hp. Algo semejante ocurrió con el cañón *MG-151*: desde 1941 *Mauser* ofrecía este arma electroneumática en versión 15 mm. pero la de 20 se demoró hasta esa fecha.

En total se construyeron 7.713 Aviones de esta Serie, en 14 versiones, de los cuales 15 *F4* se vendieron a España (15.05.43). Llegaron 14, porque uno se rompió en Tours.

Se produjo un cierto "solape" en la secuencia de modelos. Los nuevos proyectos iban emparejados a nuevas plantas motrices. El desfase venía dado porque la puesta a punto de los motores ofertados era más lenta que la preparación de las células que los iban a incorporar, sin que pudiera detenerse la producción.

La Serie "F" fue diseñada para los *DB-601* (los "G/1", que lo fueron para el *DB-605*, también tuvieron que incorporar este motor).

Abandonada la idea de invasión, los británicos estaban devolviendo la pelota lanzada por Hitler sobre Londres, y los Cazas tenían que interceptar unas formaciones que volaban alto para evitar la precisión de la D.C.A.

A la espera de tan ansiado motor, se hizo imperativo encontrar una forma de suministrar oxígeno extra a grandes altitudes: La solución fue la *GM-1* que inyectaba óxido nitroso.

Fue el modelo por excelencia. De él se fabricaron casi 20.000 ejemplares en 11 subseries principales y de 50 versiones diferentes, equivalentes a 2/3 de la producción total.

La guerra había cambiado de signo. Los cazas que habían sido de ataque, ahora tenían que interceptar y defenderse de Aviones que eran muy superiores a los que operaban al comienzo del conflicto como ya se ha dicho.

Las grandes formaciones aliadas volaban más altas para evitar la DCA, haciendo necesario el uso de cabinas presurizadas. La solución consistió en sellar el habitáculo del Piloto. Las versiones *G/2*, *G/4*, *G/6* y *G/14* que fueron despresurizadas.

Medio centenar de variantes son tema suficiente para un trabajo de mayores dimensiones motivo de numerosas cuestiones que hay que sintetizar, agrupando sus aspectos más generales:

Armamento. En este modelo, más que en ningún otro, fue motivo de la variedad de versiones. La necesidad de aumentar la potencia de fuego impuso el que, como norma general, se sustituyeran las *MG-17* por *MG-131*. Los cañones de 20 mm. eran insuficientes para abatir los *B-29*. Sin embargo los *MK-108* llegaron tarde y con cuentagotas, además su cañón corto les restaba precisión y velocidad inicial, al final se impuso el *MK-103*.

Ante la necesidad de romper las grandes formaciones se acudió a fórmulas verdaderamente insólitas: desde el uso de morteros de 210 mm. hasta "bombardearlas" con bombas de 50 Kgs., que poco daño podían añadir al que ya se iba a infligir, pero que podía abrir un gran boquete si conseguían impactar en algún Avión.

Motores. El Avión fue proyectado para recibir el *DB-605A*, capaz de 1450 hp. al aumentarse el diámetro de sus cilindros; pero al igual que los "Fritzs" tuvieron que esperarlos.

El vuelo a gran altura tiene sus limitaciones y una de ellas es la pérdida de rendimiento del motor por falta de oxígeno. Además de la *GM-1* que se probó en los "F1". Cuando se dispuso del *DB-605* se adoptó una nueva solución: La *MW-50* (Metanol-Water al 50%). También se ensayaron diversos tipos de compresores de aire para forzar la sobrealimentación consiguiéndose potencias de 1850 hp. (el triple de los iniciales) que podían llegar a los 2000.

Célula. Lo que no puede ser, no puede ser y, además, es imposible. El Avión era en extremo estilizado y cada vez se hacía necesario introducirle mayores motores y armamento más pesado, imposible de ubicar dentro de un espacio tan reducido. Tenían que sobresalir por algún sitio, obligando a diseñar "bultos":

Los problemas de sobrecalentamiento del aceite surgidos en el *G/1* obligaron a observarlos, añadir dos pequeñas tomas de aire, detrás de la hélice. El montaje de las *MG-131* impuso colocar sendos bulbos que permitieran alojar el almacén de su munición correspondiente. En el *G/5* se adaptó la cabina blindada "Galland" que además mejoraba la visibilidad. Sería standard a partir del *G/14*. Se puede apreciar su detalle en el perfil del *K/2*.

Con frecuencia se colocaban un par de cañones en góndolas bajo los planos. El notable aumento del peso básico, lo que obligó a aumentar el grosor de los neumáticos que ya no cabrían en la sección del ala. La solución fue colocar otros dos abultamientos en extradós de la misma.

Consecuencia: Si por un lado se incrementa la carga alar y por otro se rompe la aerodinámica; El resultado, por mucho que se aumente la potencia de sus motores, es la pérdida de maniobrabilidad.

Para aliviar el peso y abaratar el coste, se confeccionó el empenaje de cola con madera. Probada en el *G/3U2*, equiparía al resto de las series, excepto los *G/14* en que era totalmente metálica.

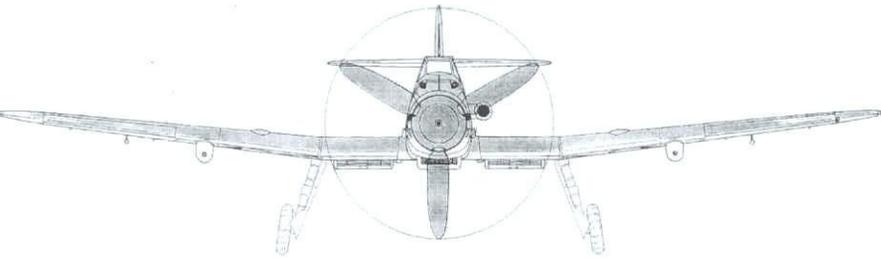
Otras mejoras fueron producto de los avances de la electrónica, que llegó a facilitar una especie de radar para localizar a las formaciones, e incluso para dirigir a otros Aviones hacia ellas. Al finalizar el conflicto ya se disponía de un respondedor automático *IFF* para identificar a los Aviones propios.

Versiones de la Serie «G»

Mod.	Entrada, Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
G/0	Sep. 41				
G/1	Mar. 42	DB-601A1 DB-601B1		2 MG-17 1 MG-151	Incorporaba la radio <i>FuG-7a</i> del F/4. Ambos motores con la opción de la bomba de óxido nítrico. Cañón <i>Mauser</i> .
G/1R3					Con depósito suplementario de 300 litros.
G/1R6				2 MG-17 3 MG-151	Utilizado como Caza-Interceptor.
G/1T				2 MG-131 1 MG-151	"Tropic". Para compensar los frecuentes fallos del cañón central se sustituyeron las 2 <i>MG-17</i> por sendas <i>MG-131</i> .
G/1U1					Se prueba el funcionamiento en "reversa" de la hélice <i>P-6</i> . No dio resultado.
G/2		DB-605A	1450		Despresurizado . Destinado a reconocimiento. La patente de este modelo fue comprada por España.
G/2R1				ETC-500	El ETC-500 casi rozaba el suelo. <i>Fieseler</i> diseñó una rueda de cola eyectable tras el despegue. También se estudió colocar 2 drops de 300 litros.
G/3	Sep. 43	DB-605A	1450		Entró en servicio después de <i>G/4</i> . Fue el primero en utilizar neumáticos más gruesos.
G/3U2					Primer modelo en utilizar el empenaje de cola de madera.
G/4	Ago. 43				Despresurizado y equipado con <i>FuG-16ZY</i> .
G/4R1				ETC-250	Caza-bombardero. Producción escasa.
G/4R2				ETC-50/VIII d	Caza-bombardero. No entró en servicio.
G/4R4					Proyectado para reconocimiento armado de largo radio, equipado con una <i>Rb 50/30</i> y 2 drops de 300 l. No llegó a entrar en servicio.
G/4R7					Caza standard equipado con gonio emisor/receptor.
G/5	Ene. 44	DB-605A1	1450	2 MG-131 1 MG-151	Su construcción había empezado a principios del verano anterior. Algunos incorporaron la cabina "Galland".
G/5BR21				2 Morteros	
G/5R1					Quedó en proyecto junta a la <i>G/5R2</i> .
G/5R3					Con los kits correspondientes también se volaron el <i>G/5R6</i> , el <i>G/5U2</i> y el <i>G/6U2</i> .
G/5R7					Se le instaló un sistema direccional de transmisiones.
G/5T					"Tropic"
G/6	Nov. 43	DB-605AS	1850	2 MG-131 3 MG-151	Despresurizado . Proyectado a la vez que el <i>G/5</i> entró antes en servicio.
G/6N				2 MG-131 5 MG-151	Caza nocturno. Se le adaptó un equipo <i>FuG-350 "Naxos" Z</i> , capaz de encontrar a las formaciones aliadas y guiar a sus compañeros hacia ellas. Incorpora "R6"
G/6R21				2 Morteros	
G/6U3					Fue banco de pruebas de motores. Incorporaba una bomba <i>MW-50</i> que aumentaba la potencia del motor en 300 hp.
G/6U4				MK-108	
G/8	Nov. 43	DB-605AM	1850		Reconocimiento. Se sustituyeron las <i>MG-131</i> por una <i>amefoto</i> . Podía montar cámaras <i>Rb 12,5/7</i> ó <i>Rb 32/7</i> .
G/10	Abr. 44	DB-605D	2000	2 MG-131 1 MK-108	Incorporaba, de fábrica, todas las mejoras anteriores: Motor con la bomba <i>MW-50</i> del <i>G/6U3</i> . Radio <i>FuG-16ZY</i> y, por primera vez el <i>FuG-25a IFF</i> . También se cambió el visor <i>Revi-12D</i> por el <i>16B</i> .
G/10R1				SC-250	Caza-bombardero. SC = ETC-4x50.
G/10R3					Caza-bombardero con ETC-250 ó ETC-50.
G/10R5				2 MK-108	Caza-interceptor. Los MK-108 en góndolas.
G/10R7					Incorporaba varios de los kits disponibles y fue ampliamente utilizado.
G/10U2					Adaptación de la cola de madera.
G/10U4					Cola de madera con rueda totalmente plegable y amortiguador más largo.
G/12	Nov. 42	DB-605D	2000		Doble Mando. Sobre célula de <i>G/5</i> ó <i>G/6</i> . Despresurizado . Se hicieron pocos por la necesidad de cazas operativos.
G/12R3					Con depósito suplementario.
G/14	Jul. 44	DB-605AS DB-605AM	2000	2 MG-131 1 MG-151	Despresurizado . Se construyeron pocas unidades por la aparición del "K". La cola era totalmente metálica. Existieron también las versiones <i>14/R1</i> , <i>14/R3</i> , <i>14/R6</i> y <i>14/U4</i> por incorporación de Kits.
G/14U6				1 MK-103	El <i>MK-103</i> de cañón largo sustituye al <i>MG-151</i> .
G/16		DB-605D	2000		Igual al <i>G/14</i> . Salían de fábrica con racks preparados para bombas o depósito suplementario
G/16R6				2 MG-151	Suplementarios en góndolas

Series menores

Serie H.



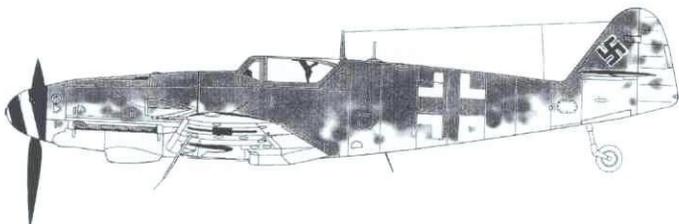
ME 109H-1. Vista frontal en la que se aprecian los 2 metros extra de envergadura.

En 1944 las circunstancias requerían disponer de Interceptores especialmente diseñados para grandes altitudes. Messerschmitt proyectó su versión aprovechando células "F" a las que añadía 2 m. de envergadura. Se probaron 5 modelos pero ninguno superó las pruebas. El contrato fue concedido a los FW-190D o TA-152H que demostraron mejores características en las condiciones citadas. Por cierto, al igual que ocurriera entre Bayerische Flugzeugwerke y su Jefe de Proyectos, Dr. Messerschmitt, también Focke Wulf cambió la designación de sus Aviones en honor de su proyectista el Dr. Kurt Tank, aunque la verdad es que sus productos fueron siempre conocidos con las siglas FW.

Versiones Serie «H»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
H/0		DB-628A	2000		V49 ("F")
H/1		DB-605A			V50 ("G"), con bomba GM-1.
H/2		JJ-213E		2 MG-131 2 MG-151 1 MK-108	
H/3					
H/4					Reconocimiento

Serie K.



ME-109K-2.

Con esta Serie, Messerschmitt quiso asumir, en fábrica; todas las mejoras habidas en los *Gustav*. Fue dotada de los últimos modelos de motor y armamento, hasta el punto de que al K/6 llevaba 2 MG-131 sobre el capó, 1 MK-103 en el buje y 2 MK-108 en los planos, se le denominó *Zerstörer* (Destructor). La realidad es que sólo se pudieron construir 55 Aviones siguientes:

Versiones Serie «K»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
K/0		DB-605B	2000	2 MG-131	12 Aviones basados en el G/10. Algunos llevaron el MK-108.
K/2	Oct. 44	DB-605AS		2 MG-151	9 Aviones con GM-1 y los 2 MG-151 suplementarios en los planos.
K/4		DB-605DC			14 Aviones presurizados.
K/6				2 MK-108	16 Aviones iguales al anterior con 2 MK-108 extras en los planos.
K/8					2 Aviones. Versión reconocimiento del K/6.
K/14		DB-601L			2 Aviones.

Series-Proyectos

Messerschmitt siempre tuvo la esperanza de mejorar el diseño de los 109s dejando abierta la posibilidad de producir el ME-209. Con este proyecto batió el récord absoluto de velocidad el 26 de Abril de 1939; pero el RLM prefería apuntárselo a Aviones conocidos como "de Serie". En algunos despachos se conocía al ME-209 como Serie "L", mientras que en otros se le adjudicó la "R"; pero la realidad es que ni una ni otra existieron realmente como tales.

Algo semejante ocurrió con la supuesta Serie "S" que, en realidad no pasó de ser un diseño de "doble mando" para la serie "E" que, en ese momento, se consideró innecesario. El único modelo de "doble mando" fue el G/12.

Tres cuartos de lo mismo se puede decir de la que algunos llaman Serie "T". Efectivamente a comienzos de la Guerra se pensó en la posibilidad de contar con Aviones embarcados para los futuros "Traeger" (Portaaviones) *Graf Zeppelin* y *Peter Strasse*. Se destinaron los 10 ME-109E/T, de que se ha hablado, a Kiel-Holtenau y entregados a *Fieseler* para que les introdujera las variaciones lógicas de su nuevo cometido, en la versión T1. *Fieseler*, que se había convertido en subsidiaria de la *Bayerische Flugzeugwerke*, recibió el encargo de construir otras 60 unidades T2.

En abril de 1940 fue suspendida la construcción del *Graf Zeppelin* y en Marzo de 1941 estos Aviones, sin los equipos propios de Portaaviones, fueron destinados a operar en los campos cortos de Noruega.

Otro proyecto fue aumentar la autonomía y potencia de fuego uniendo dos células: "Zwilling" (Siamés). Esta Serie "Z" estuvo basada primero en 2 fuselajes del "F", y después en 2 del "G". El prototipo fue destruido en un bombardeo.

Los "Messer" en el extranjero

Distintos modelos de este Avión fueron vendidos a diversos Países, llegando a darse el caso de que, en alguna ocasión, los mismos Aviones fueron adversarios.

Acabado el conflicto, dos Naciones tan distintas como Checoslovaquia y España, desarrollaron la patente de los "Gs".

Serie I (construidos en Checoslovaquia)

Por razones que no quedan bastante claras la Serie "I" no se construyó. Sin embargo hay quien, con bastante fundamento, la atribuye a los fabricados en este País.

Cuando los rusos ocuparon Checoslovaquia, la casa *Avia Cato-wice*, en cuyas instalaciones los alemanes, en una logística elemental habían montado una factoría, continuó fabricando Aviones para dotar a sus Fuerzas Aéreas.

Avia Catowice construyó 400 C-10 del tipo G/14 y 35 C-110 del G/12 (doble mando) equipados con motor *Daimler Benz DB-605*.

Cuando se acabó el suministro de estos motores acudieron al *Junkers Jumo JJ-211F* con el que equiparon otros 780 "Avia C-210". En total se montaron, hasta mediados de los 50s, 1.215 *Avia/Messerschmitt* según el siguiente desglose:

Versiones Serie «I»

Mod.	Entrada Servicio	Motor		Armamento	Observaciones
		Tipo	H.P.		
C-10	1945	DB-605			400 unidades sobre el G/14
C-110		DB-605A			35 unidades sobre el G/12 (doble mando).
C-210		JJ-211F			780 unidades sobre el G/14.

Otros "Messer"

Este trabajo está dedicado a los 109s, pero el resto de la producción de Herr *Wilhelm Messerschmitt* merecen una breve reseña:

A petición de *Hermann Göring* (1934) *Messerschmitt* proyectó el ME-110, al que aquél bautizó *Zestörer (Destructor)*. Se trataba de un Caza bimotor y biplaza de largo radio de acción que se reveló totalmente ineficaz durante la "Batalla de Inglaterra". Los 6.050 construidos acabaron utilizándose como cazas nocturnos en la 2ª mitad de la Guerra. Para mejorarlo se diseñaron los ME-210 y ME-310 que no pasaron de prototipos. La fabricación de 1.160 ME-410 demostraron, al final del Conflicto, que el tema de los cazas bimotors convencionales era algo que sólo supo resolver *Lockheed* con su P-38 "Lightning".

En el campo de los polimotors hizo dos incursiones. La primera tiene a su vez dos fases: El planeador ME-321, del que apenas se hicieron dos centenares, porque no había forma de remolcarlos, y ese mismo aerodino (ME-323) impulsado con 6 motores que podía despegar con 14 toneladas de carga útil. El otro intento polimotor fue el ME-264, un proyecto de bombardero estratégico capaz de llegar a Nueva York, pero cuya necesaria carga de combustible le impedía transportar un razonable tonelaje de bombas. Se quedó en prototipo.

También participó en 16 de los 44 "Mistel" que se construyeron bajo la idea concebida en 1941 por el del Piloto de Pruebas de *Junkers, Siegfried Holzbauer*, de controlar desde la cabina de un Caza (primero con ME-109F, después con FW-190A-6) a un JU-88G-1 cuya "tripulación" consistía en 3.800 Kg de explosivos de carga hueca.

La *Luftwaffe* pudo presumir de innovadora e imaginativa. Ambos conceptos los cumplió, con creces, el ME-163 "Komet". Aquí la colaboración del Profesor se limitó a poner la fábrica a disposición de un volovelista especializado en "alas continuas", *Alexander Lippisch* y del realizador del primer motor cohete producido en Serie, *Helmuth Walter*, (el motor cohete de combustible líquido había sido probado por *Robert Hutchings Goddard* el 16.03.1926). Voló por primera vez el 13 Agosto 1941, pero su primer vuelo operativo se retrasó hasta el 13 Mayo 1944.

El ME-109F ya tenía un sucesor: El ME-262 "Schwäble" (Joven natural de Suabia)

Wilhelm Messerschmitt ha pasado a la historia como proyectista del ME-109; pero su imagen hubiera sido engrandecida, si cabe, por haber diseñado el ME-262: Un Avión que pudo haber cambiado el signo de la Guerra.

Quienes hayan considerado con algún detalle lo expuesto hasta ahora, se habrán percatado de que existe un "parón" en el desarrollo de los 109s. Efectivamente, a partir de la Serie F todas las variaciones se limitan a incorporar motores y armamento más potentes en una célula que no daba más de sí: ni en volumen, ni en aerodinámica.

Parece como si el genio del Profesor se hubiera secado cuando la realidad era muy distinta. En Augsburg tenían la respuesta, pero... siempre hay peros. Recordemos que en 1935 *Erhard Milch* se tuvo que tragar el triunfo del ME-109 y cuando en 1941 tuvo conocimiento del nuevo proyecto se mostró implacable con *Messerschmitt*: No sólo le impidió trabajar en el ME-209, que hubiera sido el ideal para absorber las mejoras forzadas de los Gs, sino que le prohibió expresamente que continuara el desarrollo del ME-262.

Afortunadamente *Messerschmitt* era un auténtico visionario de la Aviación, y una de las características de este tipo de "locos" es que no se amilanan por las dificultades. A escondidas, inició los estudios del que sería ME-262 en las Navidades de 1938, a la espera de que la *Bayerische Motor Werke (BMW)* y *Junkers* pusieran a punto el revolucionario motor proyectado por *Hans Pabst von Ohain*: El Reactor Axial. El diseñado por el inglés *Frank Whittle* era Centrífugo.

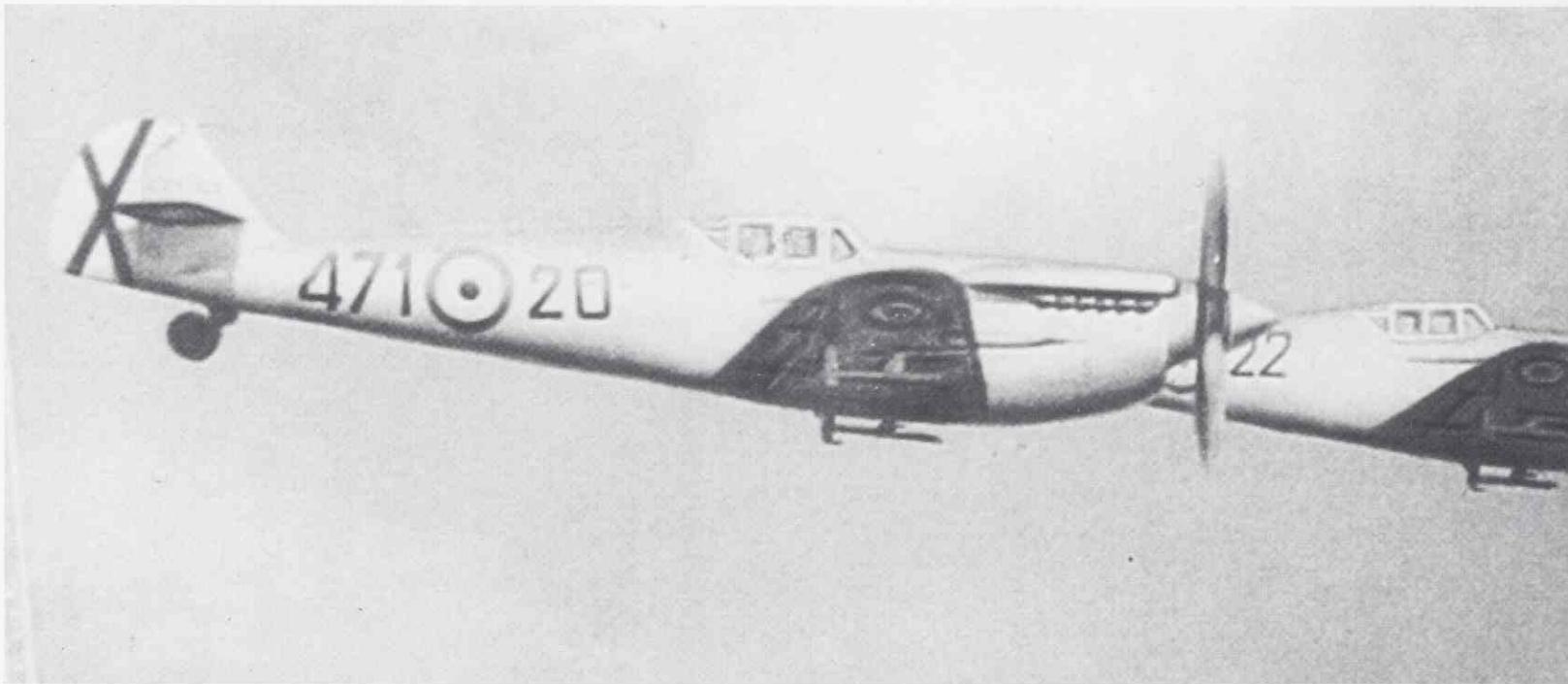
En poco más de un año pasó de los tableros de dibujo a la producción, Marzo de 1940, de 3 prototipos. Como quiera que los reactores se estaban retrasando más de lo previsto (no se acababa de encontrar una aleación que soportara las altas temperaturas a las que tenían que trabajar) se dotó a uno de los prototipos de UN motor JJ-210G de 710 CV. con el que salió al aire el 18 de Abril de 1941. Este equipamiento era suficiente para estudiar su comportamiento en vuelo y en él acreditó buenas características.

Messerschmitt vio el cielo abierto cuando el 12 de Febrero de 1942 *Albert Speer* sustituyó a quien había sido su más acérrimo adversario, y apenas un mes más tarde salió al aire el ME-262 con motores BMW al que se le partieron los álabes. Afortunadamente el Avión no sufrió grandes desperfectos y el 18 de Julio volvió a volar con *Fritz Wendel* a los mandos y equipado con motores JJ-004 de 500 Kg de empuje.

Obsérvese que, a pesar de *Milch*, el Avión estuvo casi listo cuando empezaba la producción de los Gs. ¿Podría haberse adelantado si en vez de pegas hubiera encontrado apoyo?

En la primavera de 1943 el Major *Opitz* contempla un vuelo de prueba y convence a *Messerschmitt* de que le deje volarlo, bajando entusiasmo; el 22 de Mayo es nada menos que *Adolf Galland* quien lo prueba; el 23 de Julio es presentado ante *Göring*. Durante 4 meses, hasta el 26 de Noviembre, *Göring* trató de convencer a *Hitler*, quien ya confiaba menos en su *Generalfeldmarshall*, para que asistiera a una exhibición. El *Fürher* también quedó asombrado de sus características y ordenó su construcción ¡como Bombardero Relámpago! En versión desarmado sólo podía llevar una tonelada de bombas.

En esta disquisición (Caza o Bombardero) pasó el tiempo hasta el punto de que su primer servicio operativo como interceptor se demoró hasta el 30 de Junio de 1944. Para esa fecha los motores eran JJ-004B-1 que proporcionaban 900 Kg de empuje. El 18 de Septiembre el Major *Walther Nowotny*, 5º Piloto del mundo en el ranking de derribos, organizó el *Erprobungskommando (Jagdgeschwader JG-7)* que se mostró muy eficaz contra las grandes formaciones; pero los Aliados conocían sus Bases y, además de machacarlas con bombardeos continuos, desplegaban en la zona a sus cazas de largo radio que se vengaban durante las maniobras de aterrizaje del ridículo de no poder combatir con ellos en igualdad de condiciones. El propio *Nowotny*, que contaba con 255 victorias, fue una de sus víctimas el 8 de Noviembre de 1944.



Magnífica formación y oportuna foto de siete Messer del Ala 7. (Foto colección autor.)

Tras esta exposición, que a veces me sugiere la conveniencia de cambiar el título de mi trabajo por el más genérico de "El Messer", (lo mantengo porque en definitiva es el origen de todas mis cavilaciones), estamos ya en condiciones de analizar las aventuras y desventuras de este Avión sobre los cielos españoles.

Cuando se evoca la Aviación española, recién terminado nuestro conflicto, la primera sensación es el sabor agrisado de la ocasión perdida: ¡Haber organizado uno de los mejores Museos Aeronáuticos del Mundo! Nuestra Fuerza Aérea contaba con la Flota más numerosa: más de un millar de ejemplares; más variopinta: casi un centenar de modelos distintos; y más ineficaz: por contar con Aviones que, en su mayoría, estaban fuera de servicio o muy "cascados" tras haber combatido en el frente. De los requisados al bando perdedor era impensable recibir repuestos y, a lo largo de 1944, quedaba claro que las ubres alemanas ya se estaban secando.

En estas circunstancias era de todo punto necesario renovarse. Aún sabiendo que la Aviación mundial, particularmente la americana, había logrado Aviones como el *Lockheed P-38 "Lightning"*, el *Republic P-47 "Thunderbolt"* y el *North American P-51 "Mustang"* que superaban a los "Messer" en muchos aspectos. Sólo había una alternativa: Comprar las patentes a quien únicamente estaba dispuesta a facilitarlas, Alemania, y construirlos como buenamente se pudiera en España. También era cierto que los *ME-109G* todavía eran tan buenos como los mejores, pudiéndose (teniéndose) considerarlos suficientes para nuestras necesidades.

Su fabricación fue encomendada a la "Hispano Aviación S.A." Las circunstancias políticas obligaron a optar por un modelo desarmado y éste era el *G/2* proyectado para reconocimiento, que no contaba con la cabina presurizada que fue característica común de casi toda la Serie.

De ellos se recibieron 25 unidades a las que no sólo faltaba el armamento, sino los motores, sus hélices correspondientes y los empenajes de cola que, como hemos visto, estaban a punto de ser

sustituídos. En estas condiciones fueron entregados a la Fábrica para que se fueran familiarizando con el material.

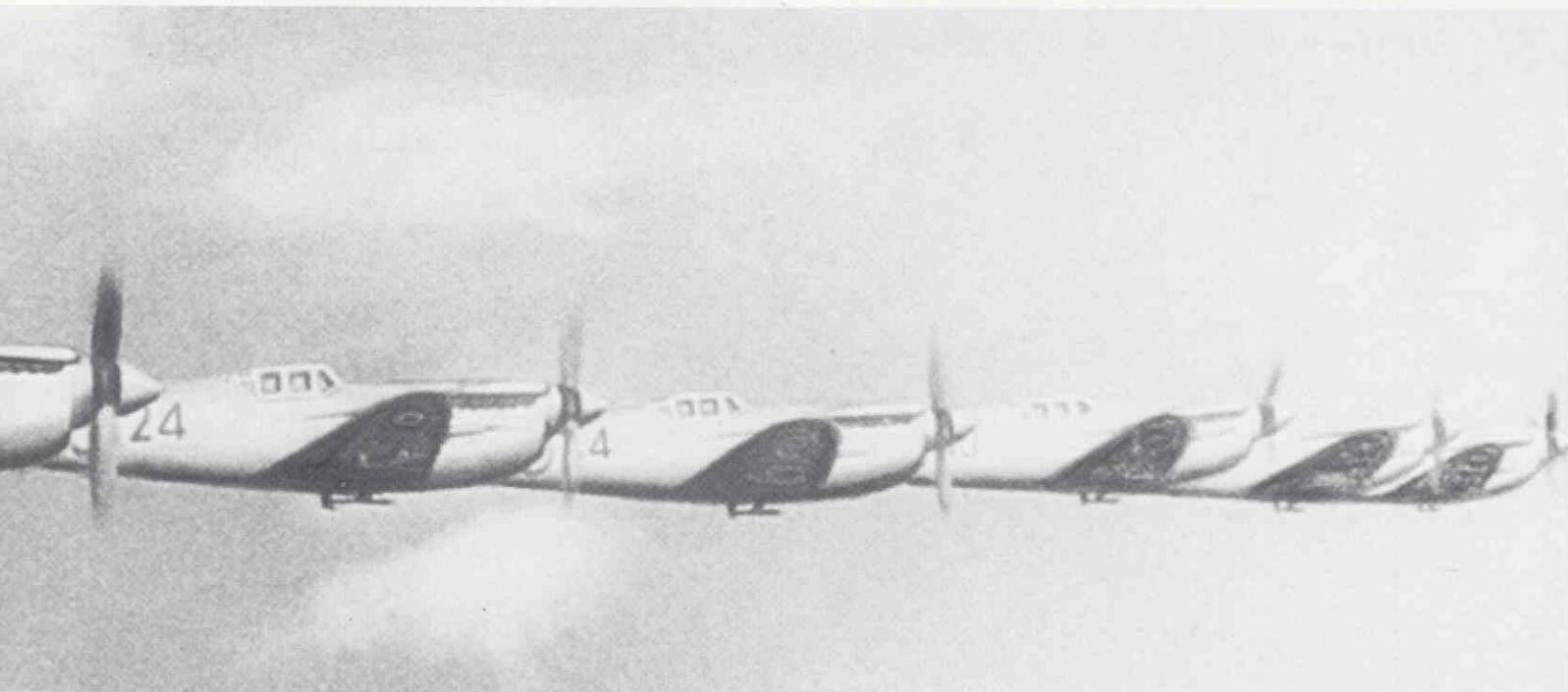
Así como "Avia Catowice" consiguió motores *DB-605D*, la Hispano nunca llegó a recibirlos. Sólo quedaba una solución: La empresa franco-española *Hispano-Suiza*, disponía del *HS 12-Z-89* (versión española de su equivalente francés *HS-12Y*) de 1.300 hp. que fueron adaptados a los 25 fuselajes recibidos de Alemania. Siguiendo las directrices alemanas, que habían dedicado la Serie "J" para los que se fabricaran en nuestra Patria, se les designó *HA-1109J* (el primer número indica el de motores en la nomenclatura española, en este caso monomotor).

Terminado el proceso de adaptación de los anclajes de un motor que giraba en sentido contrario al original, y otros de menor entidad, en 1946 se efectuaron las primeras pruebas y los 25 *HA-1109J* fueron entregados al Ejército del Aire durante 1947, siendo codificados como *C-12* y haciéndose patentes sus escasas prestaciones frente a los *C-10 (ME-109F/4)* ya existentes.

En 1951 se consiguió el Motor *HS 12-Z-17* de 1.400 H.P. con el que se fabricaron otros 38 Aviones que pertenecieron al modelo *HA-1109K/1L (HA-1112K/1L)* para los armados). Inicialmente sustituyeron a los *C-12* con el mismo indicativo.

El 22 de Diciembre de 1953, ante la inminente llegada de los *Sabres*, el Ejército del Aire decidió reestructurar sus unidades. Como se ve en el cuadro anterior sólo quedaron tres tipos de Caza: algunos *Curtiss* en Valladolid y unos pocos *Messer* alemanes con sus dos motorizaciones. Los 38 citados en el párrafo anterior fueron finalmente denominados *C-4J*.

Como quiera que sus motores presentaban serios problemas por filtraciones en el cárter se buscó remedio comprando motores de garantía. La mejor oferta fue de *Rolls-Royce*, cuyo modelo *RR-500 "Merlin"* de 1.650 hp. era adecuado y, además, era apto para ser instalado en los *CASA C-2.111B*, versión del *Heinkel HE-111H* que también se fabricaba bajo licencia, y al que el Ejército designó *B-2I*. Se compraron en 1953.



Tres años después, en 1956, se había logrado adaptar un motor inglés a un caza alemán. Cerrando el ciclo de los 109s que, como se recordará, comenzaron montando un *RR Kestrel* de 695 hp. En ese año se entregaron los 2 primeros C-4K.

Fábrica denominó *HA-1109 M1L* a los desarmados y *HA-1112 M1L* para los equipados con 2 cañones de 20 mm. y 8 lanzacohetes de 80 mm. Con ellos se constituyó el Ala 7.

También se construyeron 2 biplazas sobre planos del G/12 que era de doble mando, al principio se les dotó con el motor *HA 12-Z-17 (HA-1110 K1L)*. Sería sustituido por el *Rolls Royce* y denominados *HA-1112 M4L*.

El cuadro resume la producción de los 235 *Messerschmitt* construidos en España.

Cazas españoles desde la creación del Ejército del Aire hasta el 22 de diciembre de 1953

Tipo	Marca	Modelo	Baja	Observaciones
C-1	Fiat	CR-32	19/07/53	Conocido como <i>Chirri</i> .
C-2	Heinkel	He-51	1952	También utilizado como <i>Asalto (A-1)</i>
C-3	Heinkel	He-112	1953	
C-4	Messerschmitt	Bf-109B, C y D	23/07/55	Motores Junkers Jumo
C-5	Messerschmitt	Me-109E	23/07/55	Motor Daimler Benz
C-6	Fiat	G-50	1948	
C-7	Romeo	Ro-41	1949	
C-8	Polikarpov	I-16	Sep. 53	<i>Rata</i> o <i>Mosca</i> . Onomatopeya española de Moscú.
C-9	Polikarpov	I-15B	Sep.54	<i>Superchato</i> o <i>Supercurtiss</i> . Los nacionales creyeron que los <i>Polikarpov</i> eran <i>Curtiss</i> ..
C-10	Messerschmitt	Me-109K/4	1955	<i>Fritz</i> para los alemanes, <i>Zacuto</i> para los españoles.
C-11	Polikarpov	I-15	1955	<i>Chato</i> o <i>Curtiss</i> . También usado como <i>Asalto (A-4)</i>
C-12	Messerschmitt	Me-109G/2 HA-1109J	1950	Construido por Hispano Aviación S.A. No llegó a equipar a ninguna Unidad.

Modelo	Año	Motor	H.P.	Núm.
C-12	1947	HS 12-Z-89	1300	25
C-4J	1951	HS 12-Z-17	1400	37
C-4K	1956	RR-Merlin	1650	171
HA-1112	1958	RR-Merlin	1650	2
TOTAL				235

Hasta aquí la historia general del **ME-109** que se puede conseguir a través de los numerosos libros que sobre él se han escrito. De hecho, de ahí he sacado los datos.

Antes de hacer las siempre odiosas comparaciones, hay que considerar las razones, de obligado cumplimiento, que propiciaron el sacar, ¡en 1956!, unos Aviones que hacía tiempo que estaban manifiestamente obsoletos. Una vez más sólo la política explica lo inexplicable.

Se acaba de comentar que, al finalizar la II Guerra Mundial, la situación española no permitía esperar colaboración de ninguna clase. El aislamiento a que nos sometieron los Aliados, a instancias de **Stalin**, quedó patente con la retirada de los Embajadores el 9 de Diciembre de 1946; pero, para las fechas que estamos considerando, las aguas habían vuelto a su cauce con la interesada ayu-

da del Senador **Mac Carthy** que, en plena "Guerra Fría", se percató de que **Franco** no era fascista sino visceralmente anticomunista. El 28 de Mayo de 1948 los Estados Unidos cancelaron las restricciones impuestas a España y el 4 de Noviembre de 1950 la ONU revocó su condena a nuestro País. Las conversaciones España/USA cristalizaron el 26 de Septiembre de 1953 con la firma del "Tratado de Amistad y Cooperación". Uno de los aspectos de este Tratado es que nos permitía disponer de Aviones relativamente modernos, algunos habían combatido en Corea, que eran un sueño para los Pilotos españoles; pero su uso estaba limitado por cláusulas estrictas que no contemplaban conflictos internos.

Por aquellos tiempos era ya inminente la independencia de Marruecos, se haría efectiva el 7 de Abril de 1956, y la "2ª Bis" tenía conocimiento del movimiento subversivo del Frente Polisario, que quería aprovechar la circunstancia para obtener la autonomía del Sahara. Como quiera que las minas de fosfatos, recién descubiertas en las proximidades de El Aaiun, eran de manifiesto interés, se necesitaba un armamento adecuado para intimidar a los rebeldes. Este armamento tenía que ser propio, y... propio no había nada que fuera eficaz. En el aspecto aeronáutico los Aviones no ofrecían ninguna seguridad debido en buena parte a la carencia de motores adecuados.

Los informes de la "2ª Bis" eran cada vez más perentorios. Se necesitaba urgentemente un Avión propio de apoyo a tierra del que se carecía. La única posibilidad era poner en vuelo, como fuera, a los Aviones encargados a la "Hispano Aviación" sevillana.

Hemos visto que los 2 primeros C-4K fueron entregados en 1956. Días antes de la Semana Santa de 1957, año en el que se entregaron otras 19 unidades, se creó en Tablada (Sevilla) el 71 Escuadrón que se trasladaría a la Base de "El Copero" a principios del verano, completándose el 1º de Agosto. El 10 de ese mismo mes un *Heinkel* de la Base de Málaga se perdió durante una misión de reconocimiento; en Octubre surgen los primeros incidentes que desembocarían en la sublevación declarada el 23 de Noviembre.

Como es lógico en toda operación bélica, los acontecimientos se suceden con una rapidez difícil de coordinar, veamos una cronología elemental:

20.12.57. El 71 Escuadrón recibe la orden de salir en vuelo hacia Ifni, lo que se demoraría por problemas meteorológicos: encharcamiento de El Copero.

10.01.58. Ifni y el Sahara reciben el estatus de Provincias.

30.01.58. Son trasladados los Aviones al Aeropuerto de San Pablo y con unos depósitos suplementarios de "artesanía" el Escuadrón despega hacia Ifni.

02.02.58. Primera misión de guerra.

14.02.58. A la vista de su escasa operatividad, se decide suspender sus misiones.

21.02.58. Cesan las hostilidades.

12.03.58. Pacificados los rebeldes, la Guerra de Ifni ha terminado.

Dos semanas escasas de Servicio en el conflicto tienen dos lecturas diferentes:

Por un lado el Capitán General de Canarias, **López Valencia**, conocía las dificultades con que se tropezaba el 71 Escuadrón para operar en el pedregal que era la pista de Sidi Ifni, sobre todo con viento cruzado (10 Kts. máximo).

Muy distinta era la opinión del Capitán General del Estrecho **González-Gallarza**, quien no se cansaba de "pulir" a la Unidad con sus constantes visitas a El Copero y que, con seguridad, había instruido a la "2ª Bis" para que "dejara caer" entre los moros el recuerdo de la eficacia de este tipo de Avión durante la campaña del desierto del Mariscal **Rommel**.

En todo caso la rápida sucesión de acontecimientos es un exponente de la premura con que se debió emprender la puesta en

servicio de estos Aviones, lo cual explica, o puede explicar, el poco detalle con que fueron acabados.

En principio hubo que contar con dos factores determinantes: Se necesitaba un Avión táctico, de apoyo al suelo; no había dinero para invertir en equipamiento y, además, era preciso apoyar a la incipiente industria española encargando a *Marconi* la fabricación de sus instrumentos.

Llegan ahora las odiosas comparaciones, que se estudiarán por partes:



ME 109G-2 «Gustav».



HA-1112MIL (C4K)

Célula. El C-4K era básicamente idéntico al ME-109G/2. Adolecía, como aquél de un fallo muy común en los Aviones alemanes: El tren de aterrizaje, muy bien calculado para esfuerzos longitudinales, era extraordinariamente débil cuando se le sometía a tensiones laterales. En todo caso la tendencia a hacer el "caballito" a la derecha, en el alemán, era controlable (como en todos los Aviones) aplicando la corrección adecuada, aunque esta acción estuviera dificultada por la escasa visibilidad que le imponía el gran ángulo que presentaba cuando tenía la rueda de cola apoyada en el suelo.

Motor. El *Rolls Royce RR-500/45 "Merlin"*, fue su mayor virtud y su mayor defecto. Su mayor virtud porque: "aunque el Messer sea un Avión difícil, si el motor es bueno, el Avión ha de salir bueno" (son palabras de su probador **Fernando de Juan y Valiente**, que suscribo en su totalidad) sin embargo... El *Spitfire* estaba proyectado para ser equipados con motores *Rolls Royce*, mientras que *Messerschmitt* los diseñaba para montar el *Daimler Benz*.

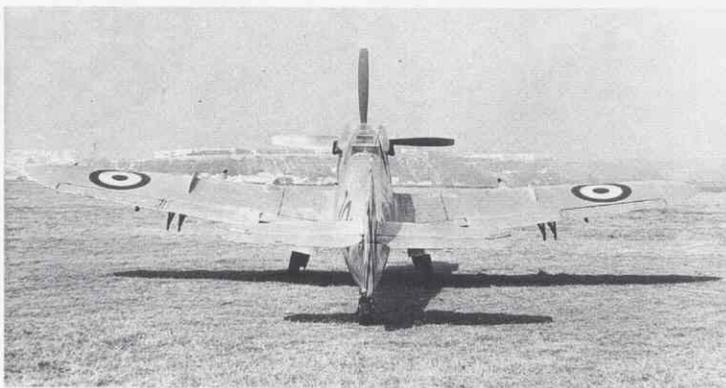
Ambos eran excelentes pero distintos. Entre sus diferencias más notables cabe señalar:

a) **Diseño.** El *Daimler* tenía sus 12 cilindros dispuestos en "V" invertida, lo que permitía montar sobre él las armas ya descritas que fueron típicas en todas las Series. El *Rolls* los tenía dispuestos en "V" vertical (hacia arriba), lo que no sólo impedía esta disposición del armamento, sino que aumentaba el volumen del carenado en su parte superior, dificultando aún más el problema de visibilidad en tierra del que ya adolecía el modelo alemán.

b) **Giro.** El *Daimler* giraba hacia la izquierda, mientras que el *Rolls* lo hacía en el sentido de las agujas del reloj. Entre las peculiaridades del carácter español hay una de lo más curiosa: Su tendencia a considerarse en posesión de las soluciones que los demás son incapaces de encontrar. Se dice que, ante un pedido del orden de 500 motores, la *Rolls* podía haber cambiado el sentido de giro de sus motores, lo que aparentemente es un problema de fácil solución. Lo que no se suele considerar es que los originales

estaban dispuestos para su entrega inmediata, mientras que esa pequeña variación obligaba a un estudio, por pequeño que fuera, a introducir las variantes mecánicas correspondientes y a ponerlo a punto. Todo ello imponía un plazo de entrega que las circunstancias citadas no aconsejaban ampliar.

Evidentemente el sentido del giro creaba un problema adicional (que ya se había detectado con los motores Hispano-suiza, que también lo hacían "a derechas") porque **Messerschmitt** ya había compensado el "par motor" producido por los *Daimler* haciendo que el fuselaje en vez de ser un óvalo perfecto tuviera su lateral derecho aplanado. Al montar el *Rolls*, esa corrección, calculada para compensar su tendencia a irse a la derecha en el despegue, aumentaba la lógica tendencia del "caballito" a la izquierda que el nuevo sentido de giro le imponía. Para compensarla hubo que decalar el timón de cola en un ángulo que le restaba prestaciones en vuelo. Es curioso que el famoso "caballito", cuyo fantasma se cernió no sólo sobre los novatos Pilotos del **C-4K**, sino que traspasó los límites de la Unidad, tuvo más de mito que de realidad, porque de unos 50 accidentes/ incidentes de este tipo analizados por el autor, más del 70% lo fueron ¡a la derecha!... "Ten cuidado que se va a la izquierda"... Pues ¡Toma pie derecho!



Vista posterior del C-4K en donde se puede apreciar la asimetría del fuselaje más curva a la izquierda que a la derecha para compensar el «par motor» de los *Daimler*. (Foto colección autor.)

Otra notable diferencia la constituía la alimentación: *Daimler* había optado por la inyección, lo que daba una cierta ventaja al *Messer* sobre el *Spitfire*: Bastaba que el primero sometiera al Avión a una mínima aceleración negativa para que a su perseguidor le "ra-teara" el motor. *Rolls*, en cambio, utilizaba un sofisticadísimo carburador de doble pared a través del cual circulaba el aceite de recuperación del motor, lo que hacía innecesario el uso de calefacción; además incorporaba una cápsula aneroide con su aguja obturadora asociada, con lo que suplía el conocido "corrector de mezcla"; sin embargo este sistema tenía sus fallos, ya que una mala calibración daba como consecuencia un alto consumo, siendo famoso que algunos Aviones se "bebían" el depósito en poco tiempo; hasta el punto de que se corrigió la autonomía certificada por *Rolls* en 2:30 horas a tan sólo 1:30 (el consumo del motor a régimen económico era de 175 l/h. y la capacidad del depósito, que hacía las veces de asiento y respaldo del Piloto, era de 440 l.) Otro dispositivo era el compresor automático de 2 etapas que permitía recuperar la potencia del nivel del mar a unos 3.000 m., la primera, y a 5.500 la segunda.

Por lo demás el *Rolls* rayaba en la perfección de lo que se puede conseguir de un motor alternativo refrigerado por líquido. En las contadas ocasiones en que su funcionamiento no era "redondo", lo más que se percibía era una ligera trepidación. Esta fue la sensación que tuve durante un vuelo de Gando (Gran Canaria) a Villa Cisneros, a cuyo término **Marteache**, Jefe de mecánicos en el destacamento, me presentó 8 bujías (4 correspondientes a 2 cilindros) que se habían "perlado" durante la larga espera para el despegue.

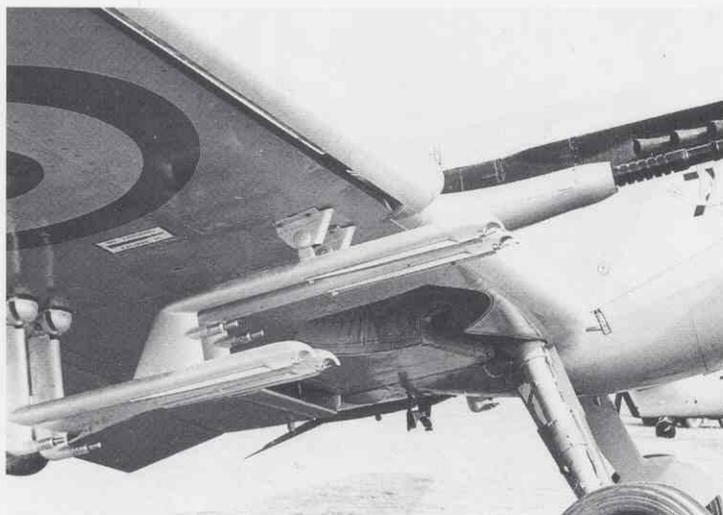
La adaptación a la célula *Messerschmitt* del motor *Rolls-Royce* no fue sencilla: Además de acoplar nuevos anclajes, lo que resultó un problema menor, hubo que proyectar un nuevo capó para alojar el radiador de aceite destrozando su aerodinámica hasta el punto de que el "Tío Willy" torcía el gesto cada vez que veía lo que él consideraba un "engendro" respecto a sus diseños. Lo cierto es que el **C-4K** montaba un motor 200 caballos más potente que el **G/2** y sus prestaciones apenas llegaban al 90% del original.

c) Hélice. A partir del modelo *109/F*, **Messerschmitt** les acopló una hélice más corta, lo que permitía al Piloto levantar más la cola y "asomarse" hacia adelante, sobre todo en la carrera de despegue. La hélice *Roto/R* 116-4F5/12 acoplada al *Rolls*, tenía más de 3,5m. de diámetro, lo que limitaba esa "asomada"; (más de uno trajo sus puntas dobladas "hacia adelante", lo que demuestra que había rozado el suelo durante el despegue). La robustez del motor y del aeroplano dejaba, como única sensación de haber metido la hélice, una ligera vibración.

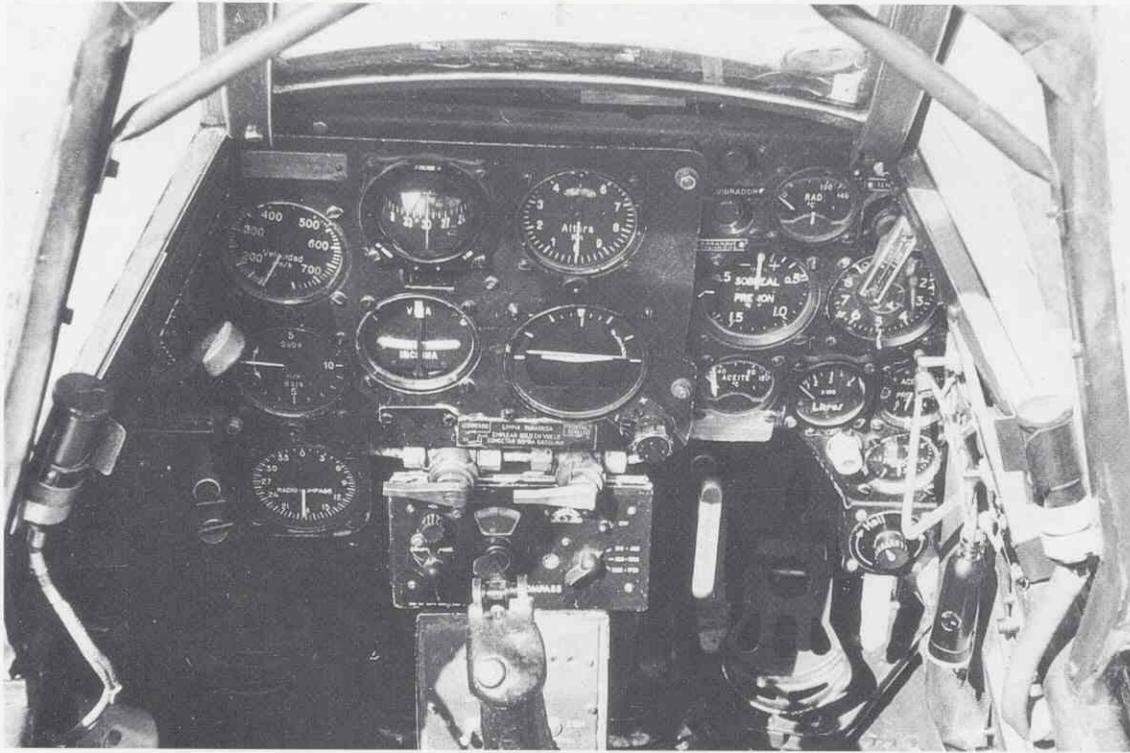
Armamento. Ya se ha citado cual era el armamento característico del *Messer*. En el **C-4K** se montaron, como también se ha dicho, 2 cañones *Hispano-Suiza HS-404* de 20 mm. en las alas y 4 lanzadores dobles, tipo "*Pilatus*", para cohetes "*Oerlikon*" de 80 mm. La máquina era, lo había demostrado durante la Guerra Mundial, una magnífica plataforma de tiro en la que, como en todas, tan sólo era necesario tener la bola centrada. Su eficacia quedó demostrada en los entrenamientos de tiro de la bahía de Gando: Los **T-6** conseguían buenos blancos, se podían contar los impactos de sus balas de 7,7 mm. pero los *Messer* destrozaban la balsa con sus proyectiles explosivos.

Equipamiento. Como se recordará, el *ME-109G/2* se había proyectado como Avión de reconocimiento y no contaba con la cabina presurizada que era común en la Serie "G". En todo caso disponía de equipo de oxígeno que también fue instalado en la versión española; pero que fue anulado al no disponerse de oxígeno clínico (el industrial había creado problemas) y tener que ceder el poco existente en favor de los *Sabres*. Este detalle, fácilmente comprensible si se tiene en cuenta que su destino final era de Avión táctico, le privaba de beneficiarse del incremento de velocidad verdadera y autonomía que supone el volar a grandes altitudes; por la disminución de la resistencia al avance, que, en su techo operativo (casi 12.000 m.) se reduce a casi la 5ª parte. El resultado fue que ese techo quedó reducido a la capacidad pulmonar del Piloto.

La penuria económica que sufría España tampoco permitió equiparlo con sistemas de navegación. Tan sólo a 14 de ellos se les instaló radiocompás. En cuanto a las comunicaciones (VHF), *Mar-*



Armamento del C-4K. En el capó figura el Emblema de la Unidad: un Pelicano (familiarmente llamado «Buchón» por los andaluces), sobre el número 7. (Foto colección autor.)



Entre la pobre instrumentación destacan: la brújula de líquido y el altímetro ¡en metros! (Foto colección autor.)

coni construyó un centenar de equipos elementales dotados de sólo 10 canales, a los cuales siempre solía faltar algún "cristal". Se recuerda al entonces Cmte. **Carlos Fernández Espada** solicitar un "canal de desahogo" para el grupo de Aviones que se iba desplazar Gando. El tal canal debía ser una frecuencia montada a última hora, para evitar ser conocida por los marroquines, que permitiera mantener conversaciones entre la formación sin el riesgo de ser escuchados, cosa que ocurría con el canal táctico y obligaba a un riguroso silencio radio durante las dos largas horas del vuelo hasta Ifni.

Instrumentación. Las prisas, la penuria citada y la conveniencia de impulsar a la industria española indujo a montar instrumentos fabricados por la filial de *Marconi*. El resultado fue que el cuadro de instrumentos era tan paupérrimo como el de la *Bücker*, peor aún, porque, aparte de los correspondientes al motor y al armamento, contaba con un altímetro que debía presentar una escala doble que la de ésta (podía subir a más de 10.000 m.) lo que obligó a que sus indicaciones fueran de 200 en 200 ¡metros! Entraba la risa floja cuando en Bases distintas a la propia te facilitaban el QNH. A raíz del sonado Desfile de la Victoria de 1959, en que se cruzaron las formaciones de *Messer* y las de *Sabres*, se decidió montar una docena de altímetros en pies, los clásicos de 3 agujas. El resultado de todo esto

es que sólo una docena de Aviones contaron simultáneamente con radio, radiocompás y altímetro de precisión. De todas formas estos pocos Aviones tampoco estaban en condiciones de realizar un vuelo instrumental: La brújula era la misma que utilizó **Colón**, la clásica de líquido, lo que ya es suficiente para descalificarlo para ese menester y, en cuanto al vuelo nocturno, la salida de los gases de escape a la misma altura de la cabina cegaba totalmente al Piloto incapacitándolo.

Para más detalles y "contraste" (el entrecorillado quiere significar que no existen discrepancias) remito al lector al artículo "Añoranzas" escrito por **Gerardo García Gutiérrez** y publicado en el número 4 de *AE-ROPLANO*, correspondiente a 1986. Su calidad de haber pertenecido al "Grupo de Experimentación en Vuelo del INTA" re-

suelve cualquier duda que sobre el tema pueda suscitarse.

Con tu artículo, mi querido y de momento desconocido Gerardo, has hundido mi vanidad: Por un lado cuentas que el día 29 de Octubre de 1960 volaste 2:10 horas en un *Messer* sin depósito suplementario. Yo había venido presumiendo de tener ese mismo récord. Para ello aproveché las tablas, probablemente confeccionadas por vuestro Grupo, que aseguraban el consumo que acabo de mencionar. Tras algunas comprobaciones, hice mi prueba el día 24 de Junio de 1963 con el **C-4K 91**, quedándome sobre Tablada hasta que se encendió la "luz roja" que señalaba 80 litros (en el parking la varilla indicó 40). Pero no sólo es que el récord esté igualado, es que, además, ya estaba bastante jorobado desde que al



Vista de la Base Aérea sevillana de El Copero. En la "línea" ¡Sólo hay 48 Aviones! (y el Junker) (Foto colección autor.)

ir a firmar mi cartilla de vuelos vi reducido mi vuelo a sólo 2 horas, porque: ¡oficialmente, no podía constar más!

Pilotos. El Avión, a pesar de su mala fama, era perfectamente controlable en tierra si se le aplicaban correcciones adecuadas y enérgicas. En vuelo era magnífico: Era poco menos que imposible meterlo en pérdida, la salida automática de los "slots" le hacían bajar el morro con bastante suavidad a menos que el ángulo fuera excesivamente pronunciado; las barrenas se recuperaban perfectamente aplicando la técnica normal (ignoro si se "atornillaba" porque nunca le dejé dar más de 3 vueltas); los "picados" eran sensacionales, lo único que les restaba emoción era que el anemómetro se acababa a 750 Km/h; hacía una acrobacia deliciosa y la fiabilidad de su motor era total. Todo ello era suficiente para los que, como yo, éramos unos enamorados del producto de **Willy Messerschmitt**, especialmente si habíamos sentido el "gusanillo" de las formaciones acrobáticas. Una de mis mayores decepciones fue ver cómo se suspendían los entrenamientos para la exhibición -fuera de concurso naturalmente- que la Patrulla pretendía realizar durante el Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea que ganó **Tomás Castaño de Meneses** en Bilbao el año 1964. La Patrulla estaría liderada por **Pedro Santacruz Barceló**, entonces probador de la Hispano y uno de los padres del C-4K. Sus "puntos" éramos: **Antonio Barrón Montes**, derecho (2); **José Antonio García Pérez**, izquierdo (3) y **Fortunato Lazarán Olmos**, "perro" (4). Cuando empezábamos a ensayar los cambios de formación durante las figuras, llegó la prohibición de que **Santacruz**, representara a la Unidad dada su situación de "Supernumerario". Fue el final de la Patrulla del Ala 7.

A pesar de las limitaciones citadas, el C-4K todavía era un Avión tentador para los "cazadores". Sin embargo el día 24 de Marzo de 1954 habían llegado a Talavera los primeros 6 *Lockheed T-33A* a los que, entre otros, habían sido destinados algunos Pilotos del 23 Grupo de Caza de Reus. Desde el 30 de Junio de 1955 en que llegaron a Getafe los 2 primeros *North American F-86 "Sabre"* (C-5 para el Ejército del Aire) la ilusión de cualquier Piloto español era volar en lo que, en España, era el "último grito" de la Aviación, y... claro, entre el *Sabre* y el *Messer* la diferencia era petróleo. No es de extrañar pues, el que para muchos Pilotos, fuera aquél y no éste el destino ansiado. Por cierto, ¿sabéis que tanto el *F-86* como el *MIG-15* proceden de los planos, requisados a los alemanes, del que iba a ser el *ME-263*?

Cuando a comienzos de 1957 se creó el "71 Escuadrón", se destacaron a él, con carácter forzoso, a Pilotos que ya conocían el *Messer*: los destinados en Reus. No cabe duda de que el ser destacados a Tablada suponía para éstos una gran decepción, pues veían esfumarse sus lógicas ambiciones de pasar a los *Sabres*, para lo que estaban perfectamente cualificados, ya que el reactor: con tren triciclo, sin par motor y con la visibilidad propia de un balcón, es mas fácil de volar. Otra cosa son los procedimientos, que en el *Messer* se reducían a "Pertreflacopaboru" =Persianas, Tren, Flaps, Compensador, Paso, Bombas de combustible y Rueda de cola, que, en la práctica, eran comunes para todas las fases del vuelo. Como se ha comentado el vuelo instrumental, que era condición necesaria en el *Sabre*, resultaba imposible en el *Messer* (aunque alguno hiciera sus "pinitos"). Su destino transitorio les hacía perder esa oportunidad; pero los intereses del Ministerio del Aire era que contribuyeran a la formación del Escuadrón para mandarlo a Ifni.

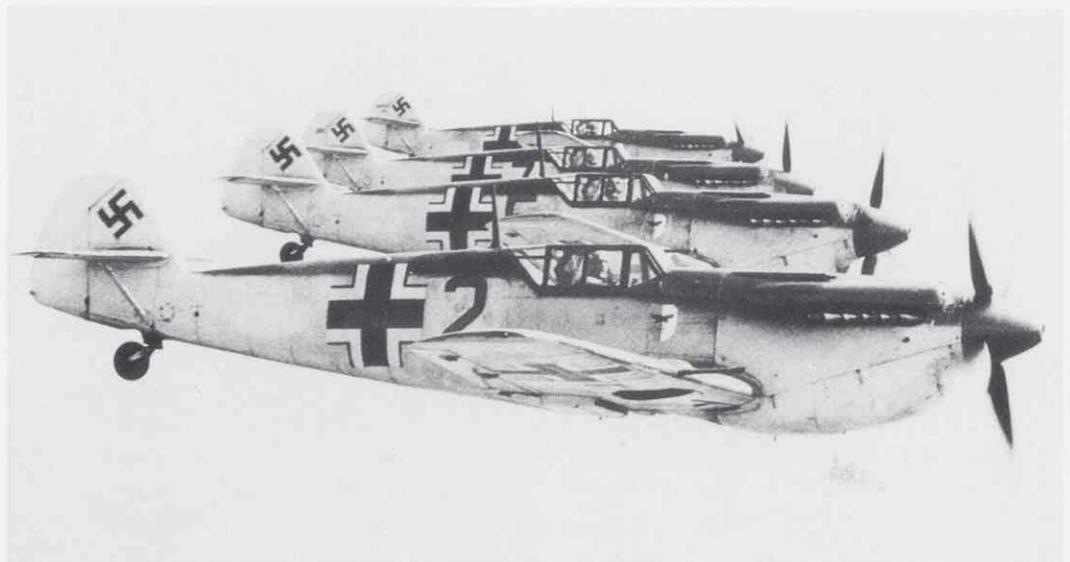
Afortunadamente pudieron solucionar su situación antes de que el Escuadrón fuera destacado a África. Dejaron la Unidad con personal recién destinado, en la que algún componente apenas tenía 300 horas de vuelo, de ellas menos de 10 en C-4K, bagaje que no era el más adecuado para lo que de ellos se esperaba.

Acabado el conflicto con más pena que gloria, y dotada la Unidad con más Aviones se decidió crear el Ala 7, compuesta por dos Escuadrones. En el cuadro siguiente se aprecia cómo fue evolucionando el número de Aviones de que dispuso el Ala 7 desde su creación hasta su disolución. Las bajas son debidas a roturas por accidente, excepto las correspondientes a: (1) disolución del 72 Escuadrón; (2) baja del material C-4K; (3) entrega de los Aviones que ya estaban paralizados desde el año anterior.

Año	Altas	Bajas	Total
1956	2		2
1957	19		21
1958	56	9	68
1959	50	10	108
1960	41	2	147
1961	3	18	132
1962		6	126
1963		12	114
1964		(1) 54	70
1965		(2) 48	22
1966		(3) 22	0
Total	171	171	

En el total figuran los 2 Aviones de "Doble Mando" (*HA-1112 M4L*) que durante largos periodos estuvieron dados de baja, de tal forma que la "suelta" se efectuaba con las tradicionales carreras por la pista a fin de adaptarse al efecto del par motor. En alguna ocasión esas carreras resultaban más aceleradas de lo prudente, dándose el caso de que un "bote" producido por la irregularidad del terreno los echó al aire, con lo que la "suelta" estaba consumada.

Para dotar de Pilotos a un Ala que contaba con el mayor número de Aviones que jamás haya tenido Unidad alguna, se destinaban a ella a las Promociones, tanto de la Academia como de Complemento, recién terminado el Curso de Vuelo Básico de Salamanca en espera de su turno para acceder a la Escuela de Reactores de Talavera (Badajoz) o a la de Polimotores de Matacán. Su paso solía ser tan efímero que algunos no llegaron a soltarse y la mayo-



La Patrulla de C-4K «disfrazada» de ME-109E durante el rodaje de «The Battle of Britain». Aunque la mona se vista de seda...(Foto colección autor.)

ría no llegaron a completar las 50 horas del Avión. Precisamente esas horas eran las necesarias para empezar a sentirse cómodo en el C-4K.

La consecuencia lógica de la combinación de Piloto novato con Avión difícil, fue el escandaloso número de roturas de diversa índole de Aviones que, en su momento, también fue esgrimido como superioridad del T-6.

Como quiera que aquella "disputa" nunca fue contestada, quizá ahora es el momento de aclarar conceptos:

Se acaba de señalar la diferencia de armamento y no volveré a incidir sobre el tema. Vista frontal del T-6 (página 21) y del C-4K (página 22). Escala común 1:100. (La foto del T-6 ha sido facilitada por la Revista AEROPLANO, la del C-4K pertenece a la colección del autor.)

T-6. Recordemos que para la suelta en este Avión se nos daban unas 15 horas de doble mando, con un centenar de aterrizajes, toda la acrobacia elemental y un entrenamiento casi completo (el "casi" es porque había una serie de ellas reservadas para ser demostradas por el "proto") de pérdidas y barrenas, por lo que a la salida de Matacán los Pilotos habían adquirido un buen grado de entrenamiento en este Avión, que se mejoraba notablemente con la instrucción del Ala 33 de Villanubla.

Acordémonos también de algunas de las características de ese Avión: El ancho de vía de su tren de aterrizaje era cómodo (2,75 m), plegaba las ruedas hacia adentro; su motor era de 600 HP e impulsaba una hélice bipala de 2,85 m. de diámetro que apenas sobresalía del carenado y giraba a 2.000 r.p.m. Peso 2.400 Kg. Envergadura 12,800 m.

C-4K. Rara vez se disponía de alguno de 2 Aviones de doble mando, por lo que el entrenamiento para la suelta solía consistir en las citadas carreras y el siguiente briefing: "Ahí lo tienes. No te preocupes si lo rompes..., que lo romperás, que hay muchos. ¡Con dos co...!"

Entre sus características bajo el punto de vista del pilotaje, en comparación con su competidor, podemos destacar que disponía de un tren de aterrizaje que, además de ser blando lateralmente, ofrecía la mínima vía que podía permitirse (2,06 m.), plegaba las ruedas hacia afuera; su motor era 1.000 caballos más potente y estaba acoplado a una hélice cuatripala de más de 3,5 m. de diámetro girando a 3.000 r.p.m. Peso 3.095 Kg. Envergadura 9,924 m.

Si a esto se añade el hecho de que la mayoría de sus Pilotos estaban de paso y llegaban con escaso entrenamiento, no es de extrañar que, en algunos casos, aquellos que no habían tenido tiempo de sentirse cómodos en el Avión y disfrutar de su vuelo, fueran sus mayores detractores.

La prueba irrefutable de lo que acabo de decir la dio el resurgimiento como "Ave Fénix" del C-4K para representar a los ME-109E

en la filmación de "La Batalla de Inglaterra", rodada entre los meses de Enero y Septiembre de 1968. Se empezó por recuperar y poner en vuelo a 17 de los 22 Aviones que no fueron dados de baja hasta 1966, lo que les había librado del "hacha" que, literalmente, acabó con sus predecesores. También se les "lavó la cara" sustituyendo su borde marginal redondeado por otro rectilíneo y colocando un falso arriostramiento en el empenaje de cola para que se parecieran a los que habían librado la batalla real.

Cuando se conoció en algunos Despachos la pretensión de llevarlos en vuelo hasta Inglaterra vía: San Pablo, Getafe, Biarritz, Nantes, Jersey (isla del Canal), Manston (Base de la OTAN) y Duxford, las carcajadas se oían desde Sevilla. Sin embargo llegamos todos (la verdad es que uno de ellos quedó retrasado en Jersey por avería) y durante el rodaje se volaron una media de 125 horas por Avión. La vida operativa estaba calculada en 250 y ¡habían

sido reconstruidos! Posteriormente fueron comprados por la "Confederate Air Force" de Rebel Field en San Antonio (Texas) y... ahí siguen volando.

¿Cuál fue la razón del éxito? Pues sencillamente que Santacruz, a quien la Productora había designado para hacerse cargo tanto de la puesta a punto de los Aviones, como de la selección de los Pilotos que los habían de volar,

eligió a aquellos que habíamos tenido experiencia sobrada en el Avión y que, de alguna manera, le podíamos garantizar una actuación decorosa. Entre las muchas acciones que durante el rodaje se realizaron, cabe destacar la formación de una nueva "Patrulla Acrobática" mandada por el propio Santacruz, con Fernando Arteaga Dánvila (2); Julio Arrabal Terán, que con todo merecimiento me "pisó" el puesto aunque no se lo perdono, (3) y Fortunato Lazarán Olmos (4). La Patrulla

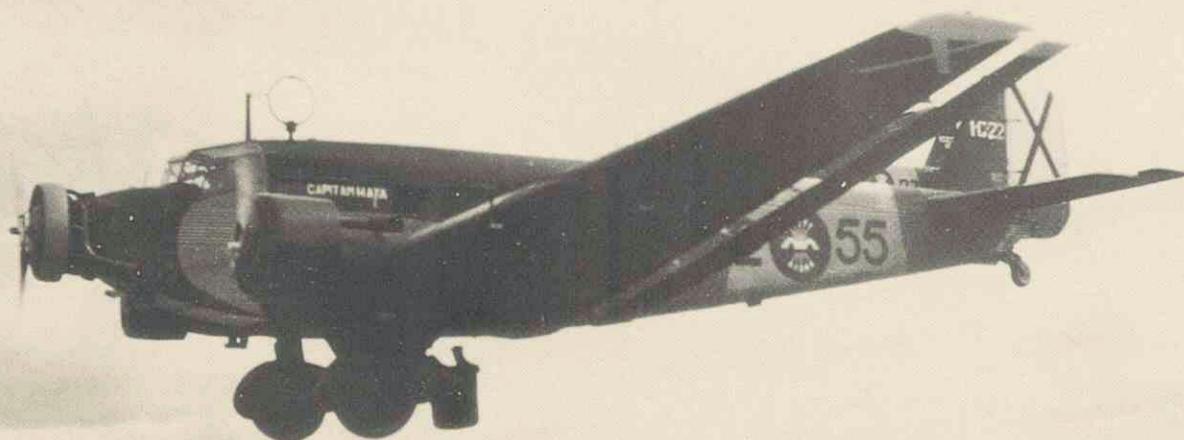
no sólo emocionó al que fue Jefe de la Caza alemana, Adolf Galland que nunca había visto una "Patrulla de Messer", sino que provocó, de quien había sido nada menos que Jefe de la "Fighter Command" británica, Sir Hugh Dowding (en aquellas fechas Lord), un comentario cuyas palabras exactas no recuerdo, pero cuya traducción libre venía a decir algo así como: "Si los alemanes hubieran contado con un par de Escuadrones como Vds., lo habríamos pasado bastante peor".

Pero no es ocasión de contar la batallita de la filmación de la "La Batalla de Inglaterra". Quizá sea tema para otro artículo; pero la documentación gráfica y los recuerdos se van perdiendo al paso de los años.

Habréis observado que en ningún momento me he referido al "Buchón", que fue emblema del Ala y cuya figura decoraba los laterales del motor del C-4K. La razón es que en los casi 5 años que duró mi destino en el Ala 7, nunca oí que ningún Piloto aludiera a él con ese apelativo, que sin embargo era muy aceptado por personas ajenas al "oficio". A cambio siempre he escrito Avión y Piloto y es que creo que ambos se merecen la Mayúscula. ■



Vistas frontales del T-6 (arriba) y del C-4K. (abajo). Escala común 1:100



Los JU.52/3m en España

ESTANISLAO ABELLÁN AGIUS
Capitán de Aviación
Miembro del IHCA

Antecedentes

Este conocido y famoso avión alemán, salido de las cadenas de montaje de la firma Junkers Flugzeug und Motorwerke A.G. allá por el lejano 1932, tuvo sus orígenes en el transporte comercial G.24 de la misma industria, proyectado también por el ingeniero Zindel.

De construcción totalmente metálica, que mantenía su típico revestimiento de chapa ondulada de duraluminio, el Ju.52/3m fue un monoplano de ala baja propulsado por tres motores BMW 132A, de 660 HP cada uno, versión germana del Pratt and Whitney S4.D2 «Hornet» norteamericano, con los que alcanzaba una velocidad máxima de 290 Km/h. (250 de crucero).

La primera aparición en público del Ju.52/3m tuvo lugar el mismo 1932 durante la competición anual de Los Alpes, en la que resultó ganador, provocando un inusitado interés no sólo en la compañía de bandera alemana Lufthansa, sino en las de otros muchos países, lo que pronto se tradujo en un buen número de pedidos.

Inicialmente, y como parece obvio, la Lufthansa adquirió los dos primeros aviones Ju.52/3m, que bautizó con los apellidos de los ases alemanes de la Primera Guerra Mundial: Böelcke y Richthofen. Un tercero llevó el nombre de Immelmann y fue, por largo tiempo, el avión personal del canciller

Adolfo Hitler, llegando a contar la compañía germana en su flota aérea, a lo largo de su historia, con 231 Ju.52.

Poco después, llegarían los primeros pedidos de países extranjeros, como Bolivia, Finlandia, Brasil, Suecia... a los que se unirían otros muchos hasta elevar su número a 29, entre los que se encontraba España, cuya compañía Iberia llegó a contar hasta con dieciseis aviones de este tipo en su flota, de los cuales, tres, finalizaron su vida activa, mediada la década de los años 50, en el Ejército del Aire español bajo la denominación militar de T.2-107, T.2-108 y T.2-109.

Por su parte, los siete aviones adquiridos por el Lloyd Aéreo Boliviano, fueron los primeros Ju.52/3m utilizados en misiones de guerra, durante la del Chacó (1932/35), acondicionados para el transporte de tropas.

A los tres años de la entrada en servicio de este magnífico y duro avión de transporte, noventa y siete unidades, entre las que se contaba la versión especial adquirida por el Príncipe Bibiesco de Rumanía, volaban ya en diversos países.

La industria Junkers aprovechó las excelentes cualidades de vuelo del Ju.52/3m, para llevar a cabo diversos estudios dirigidos a su transformación en una versión militar de «bombardero pesado», que se conoció como Ju.52/3mg3e. Asimismo, construyó el Ju.52W, una versión equipada con dos grandes flotadores, que fue dotada de equipos propulsores tanto alemanes (los Jumo Diesel), como de firmas extranjeras (Hispano Suiza, Pratt and Whitney o Bristol «Pegasus»).

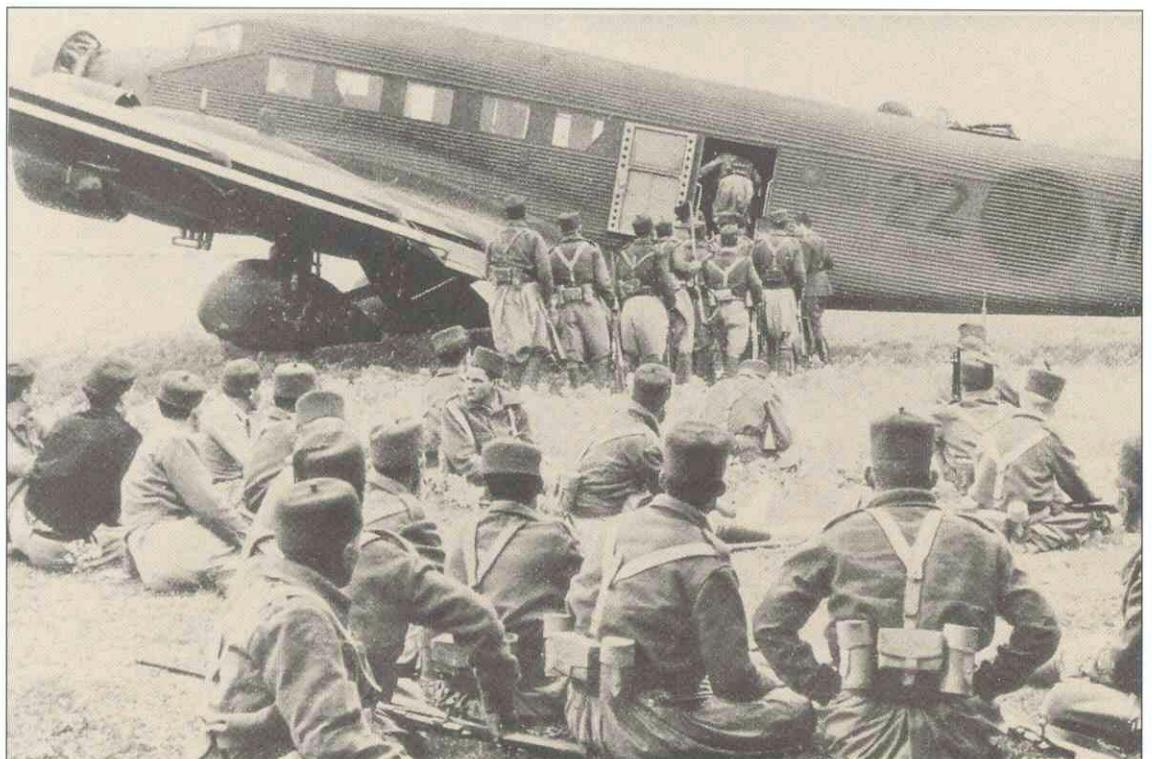
Para esta primera versión militar, se instalaron en la cabina de pasaje seis pozos lanzabombas verticales, en los que se podían transportar 6 bombas de 250 kg., ó 24 de 50, ó



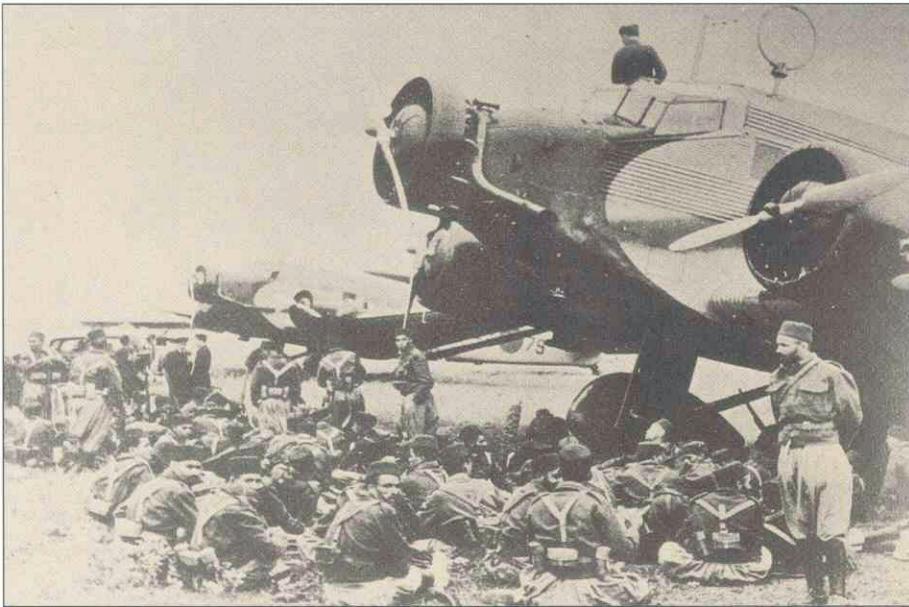
94 de 10, u 864 de un kg, y para la defensa del avión ante posibles ataques de la caza enemiga se habilitaron dos puestos, uno dorsal y otro ventral, dotados de sendas ametralladoras MG-15, de 7,92 mm., con la apertura de otros tantos orificios en la parte superior y en la inferior del fuselaje. Este último estaba situado tras el tren de aterrizaje y por él, de forma retráctil, se bajaba y subía el habitáculo del ametrallador que, en España, fue conocido como «el puchero». Además, otros tripulantes podían hacer frente a posibles ataques laterales disparando sus ametralladoras por las ventanillas del avión.

La Luftwaffe llegó a tener en servicio unos quinientos aviones Ju.52/3m de las versiones de transporte y bom-

Ju-52 empleado en el paso de tropas de Marruecos a la Península (1936)



Puente Aéreo del Estrecho, Regulares marroquíes subiendo a un JU-52. Julio 1936.

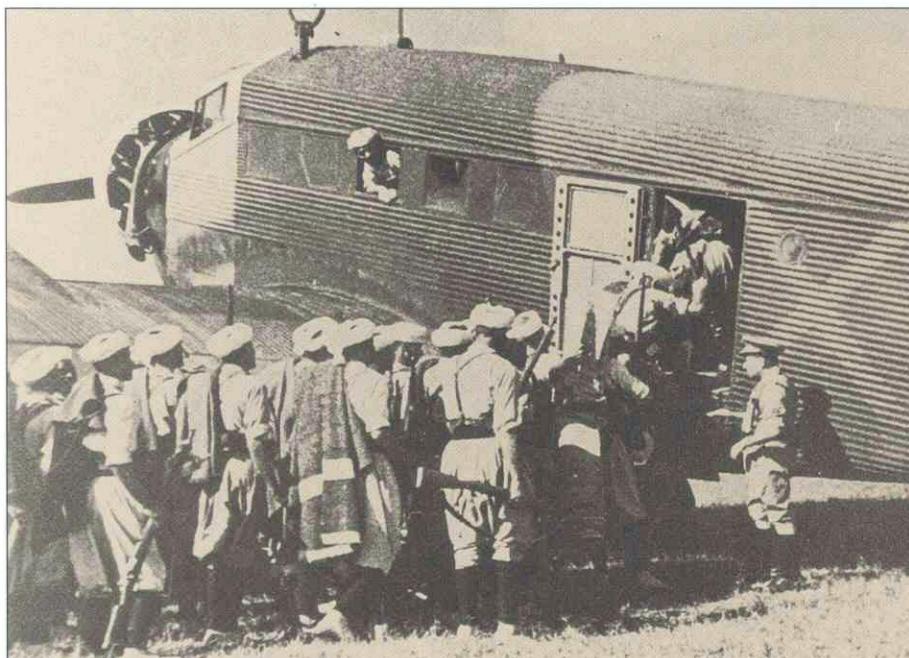


bardeo que sirvieron, sobre todo, para forjar las nuevas tripulaciones de la recién creada Fuerza Aérea alemana y para, en agosto de 1936, al poco de iniciarse la guerra de España, tras las gestiones realizadas en Berlín por el comandante Francisco Arranz Monasterio, trasladar en vuelo a Sevilla y Tetuán las veinte primeras unidades que se entregaron a la Aviación nacional, y a las que seguirían poco después otras cuarenta más para equipar el Grupo de Bombardeo de la Legión Cóndor.

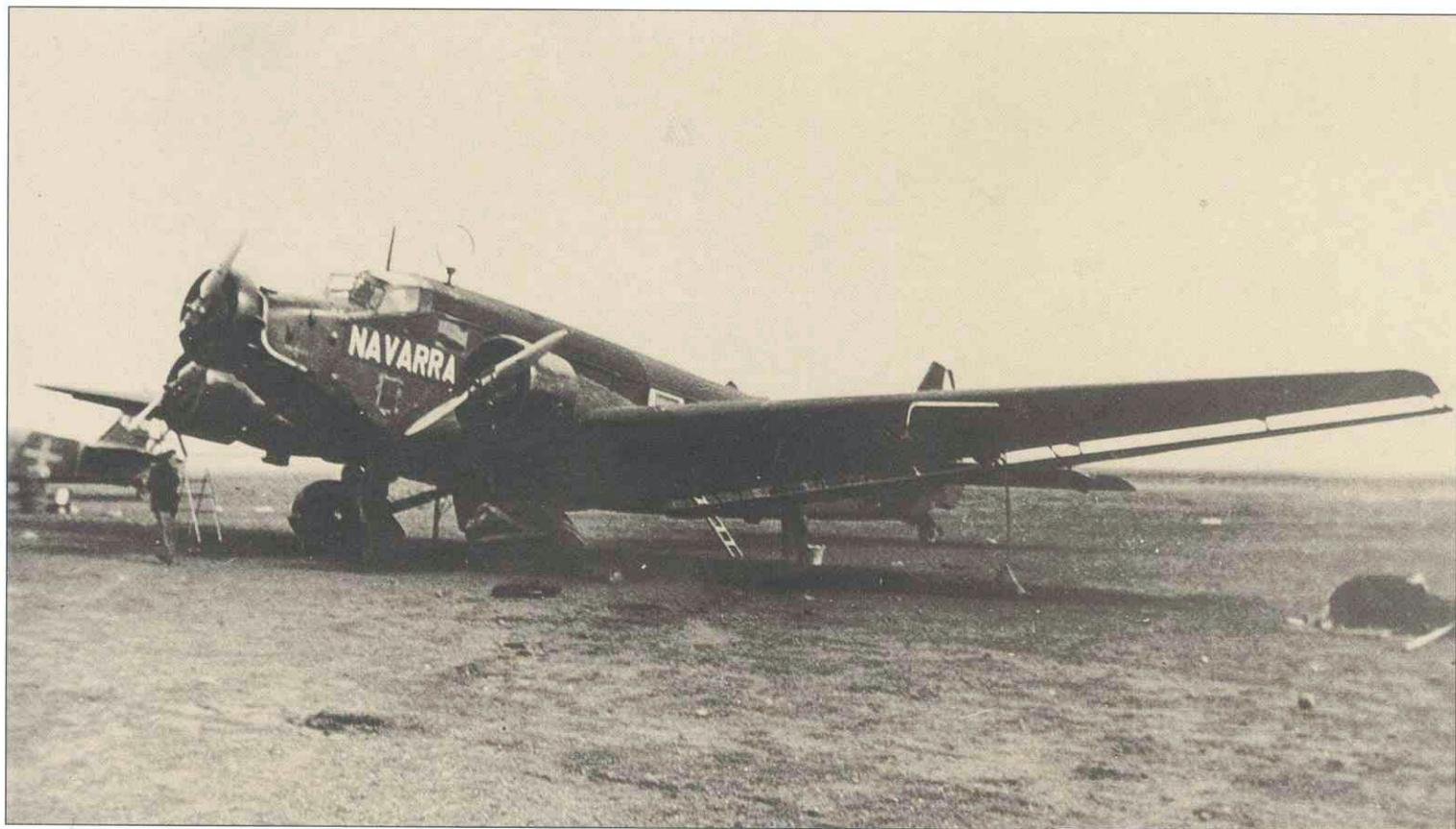
España en guerra

El comandante Arranz Monasterio pudo trasladarse a la capital alemana en un Ju.52 de la compañía Lufthansa, que hacía el servicio

Con los primeros Ju-52 llegados a Sevilla y Tetuán se pudo organizar el primer puente aéreo sobre el Estrecho de Gibraltar. En las fotografías, tropas regulares marroquíes y de la legión embarcando en los trimotores alemanes (julio-agosto 1936)



entre Berlín y las islas Canarias, cuyo piloto, el comandante Alfred Henke, confabulado con las autoridades nacionalistas, lo trasladó a Stuttgart como emisario del general Franco, para gestionar la entrega de diverso material de guerra, entre el que se contaban los veinte Junkers y algunos cazas Heinkel He.51. Conseguido este fin, el mismo avión regresó al aeródromo de Tetuán el 28 de julio de 1936, uniéndose al día siguiente a los pocos aviones que, en precario, ya realizaban el puente aéreo entre el antiguo Protectorado de Marruecos y los aerodromos del sur de la península, es decir, a un Fokker F.VII de la Escuadrilla del Sahara, un Douglas DC.2, (el averiado en el aeródromo de Tablada por los disparos de fusil que le hizo el capitán Carlos Martínez Vara de Rey cuando, procedente de Madrid, pretendía despegar para bombardear los aeródromos sublevados en



El "Navarra" en tierra

Marruecos), otro Fokker monomotor, conocido por el nombre de «Carlenco», que había sido adquirido en Tánger, y dos hidroaviones Dornier Do.J «Wal».

Los otros veinte Ju.52, tras la instalación en la fábrica de Desau de los oportunos depósitos suplementarios de combustible, fueron trasladados en vuelo paulatinamente entre los días 31 de julio y 11 de agosto de 1936, perdiéndose el matriculado D-AMYN el día 9 de este último mes, cuando sus pilotos, que debieron tener problemas durante el vuelo, intentaron aterrizar erróneamente en el aeropuerto republicano de Barajas, momento en que fueron avisados por radio por el entonces representante de la Luft-hansa en el aeropuerto madrileño. No obstante, tras reemprender el vuelo hacia Sevilla, se vieron precisados a aterrizar en las proximidades de Azuaga, al SE de la provincia de Badajoz, por escasez de combustible, donde fue retenida la tripulación y el avión trasladado al aeródromo de Cuatro Vientos en el que, poco tiempo después y tras un duro cruce de notas diplomáticas entre el gobierno republicano español y la cancillería del III Reich, quedó destruido, al parecer, durante un bombardeo de la Aviación nacional.

El armamento de los Junkers llegó al puerto de Cádiz, embarcado en el buque «Usaramo» junto a seis cazas Heink He.51, en la noche del 5 al 6 de agosto, siendo trasladado al aerodro-

mo de Tablada donde, poco después y tras cooperar en el traslado a la península de buena parte de los efectivos marroquíes previstos (1), el general Alfredo Kindelán, Jefe de la Aviación nacional, ordenó que nueve de los Junkers realizaron también incursiones sobre objetivos republicanos, como el bombardeo del puerto de Málaga, llevado a cabo el 13 de agosto por los Ju.52 de los comandantes von Moreau,



Ataque conjunto de Infantería nacionalista y los Ju-52 de la aviación alemana (Legión Cóndor)

¹ Parece ser que por medio del puente aéreo establecido sobre el Estrecho de Gibraltar, pasaron a la península más de 30.000 soldados y más de 40.000 Kg de material de guerra.



1.ª Escuadrilla del 1.º Grupo de la 1.ª Escuadra con uno de los Ju-52 españoles.

Henke y Hoyo, y donde fue alcanzado gravemente el acorazado «Jaime I», y además el abastecimiento de los sitiados en el Alcázar toledano y en el Santuario de Santa María de la Cabeza (Jaén), apoyar el avance de las tropas de superficie por Extremadura, establecer contacto con el Ejército del Norte, conquistar Toledo con su asediado Alcázar e iniciar el cerco sobre Madrid.

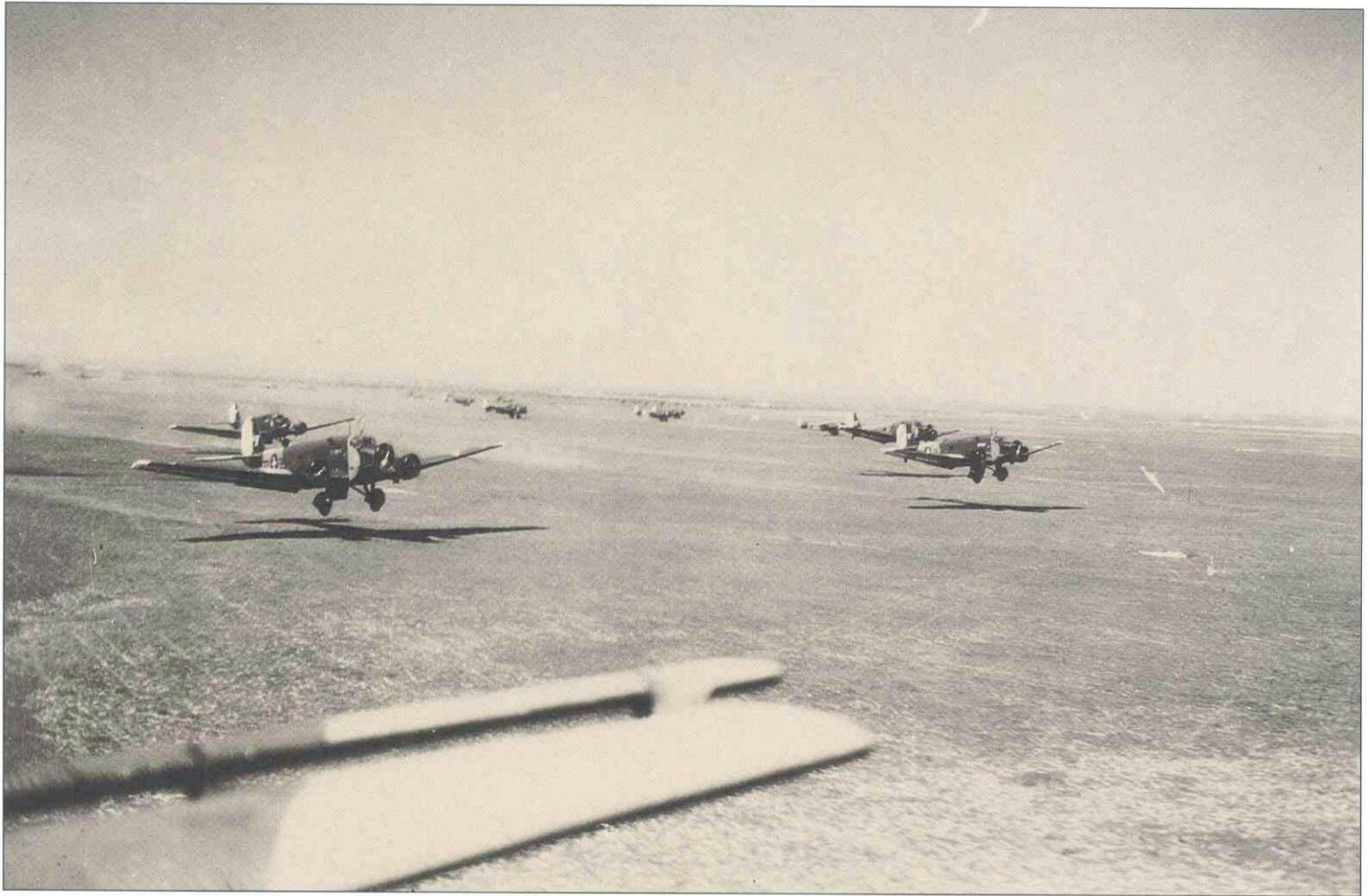
Con estos nueve Ju.52 se formó la Escuadra B bajo el mando del comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea, integrada por tres Escuadrillas (patrullas de tres aviones) que fueron conocidas por «Las tres Marías» («María Cruz», «María Magdalena» y «María de la O»), dirigidas por los capitanes Francisco Díaz-Trechuelo Benjumea, Vicente Gil Mendiábal y Alfonso Carrillo Durán. La primera baja que sufrieron

estas unidades fue la del capitán Díaz-Trechuelo, que moriría sobre Badajoz días después, el 10 de agosto de 1936, el mismo en que fue ocupada la capital pacense por las tropas nacionales, al resultar mortalmente herido por una bala perdida, cuando volaba el Ju.52 con número 22-59, siéndole concedida, a título póstumo, la Medalla Militar. Fue sustituido en el mando de la unidad por el capitán Ricardo Guerrero López.

El 26 de septiembre siguiente, cayó derribado sobre Vargas, en la provincia de Toledo, el primer Ju.52 perdido en acción de guerra, que perteneció a la Escuadrilla del capitán Carrillo Durán, tripulado por los pilotos teniente Eustaquio Ruiz de Alda y cabo Quintín Segovia Martínez, y los ametralladores César Ledesma Ramos, Jenaro Lucas Martínez y Antonio Nieto González, que perecieron. El avión fue abatido por los Dewoitine D.372 de la 2ª Escuadrilla «Lafayette», de las Fuerzas Aéreas republicanas, mandados por el voluntario francés



Junker JU-52 en vuelo. «NAVARRA».



JU-52 (25-4-39)

Maurice Locatelli a quien se le atribuyó el derribo, aunque Andrés García Lacalle se lo adjudicó a su compañero Rafael Peña Duro.

Por estas fechas, se retiraron otros seis Junkers del puente aéreo sobre el Estrecho, los cuales pasaron al aerodromo de Tablada para serles montados los lanzabombas y ametralladoras. Con ellos se formaron las Escuadrillas alemanas conocidas bajo los nombres de «Pedros» y «Pablos», que fueron mandadas por los comandantes Rudolf von Moreau y Alfred Henke. En noviembre de 1936, al crearse la Legión

Cóndor, se recibieron otros 30 nuevos Ju-52, con los que se formó el Grupo de Bombardeiros K-88, el cual perdió el 4 de noviembre siguiente, el primer día en que aparecieron sobre los cielos de Madrid los cazas soviéticos Polikarpov I.15 «Chatos», el Ju.52 del alférez Oskar Kolbitz, y fue alcanzado gravemente otro, con tripulación española, en el que murió el observador Augusto Aguirre Vila que se vio precisado a aterrizar violentamente en los alrededores de Esquivias.

El día 10 del mismo mes de noviembre, un Ju.52 español, se pasó al aerodromo republicano de Alcalá de Henares,



JU-52. «Capitán Haya» en vuelo.

desde el de Escalona, llevando a los mandos al sargento Ananías Sanjuan Alonso y, al día siguiente, otro de las Escuadrillas alemanas de los «Pedros» y «Pablos», fue destruido en el suelo, en el aeródromo de Villarreal (Alava), por los bombarderos del conocido «Circo Krone» republicano que operaba en el frente cántabro.

Además, durante la noche del 3 al 4 de diciembre siguiente, las dos Escuadrillas de Ju.52 «Toledo» y «Las tres Marías», fueron sorprendidas en el aeródromo de Veladas por los aviones Polikarpov R.5 «Rasantes» de la Escuadrilla de bombardeo nocturno de las Fuerzas Aéreas republicanas, que debieron alcanzar gravemente a alguno de los aviones durante el ataque al que fueron sometidos, lo que sin duda provocó la retirada del resto de aviones que aún operaban sobre el Estrecho para, en unión de los que aún les quedaban a las Escuadrillas alemanas de «Pedros» y

«Pablos», que ya habían recibido otros treinta nuevos Ju.52 para formar las dos Escuadrillas del Grupo K/88 de la recién creada Legión Cóndor, reorganizar las unidades de bombardeo españolas, creándose con ellos tres Grupos de bombardeo, que fueron mandados por los comandantes Vicente Gil Mendizábal, Alfonso Carrillo Durán y Luis Pardo Prieto, con dos patrullas de tres aviones cada uno, las cuales fueron dirigidas por los capitanes Ricardo Guerrero López, Eduardo Prado Castro, José Larráuri Mercadillo, José Calderón Gaztelu, Carlos Rute Villanova y Ricardo Conejos Manén.

Con esta reorganización se llegó al año 1937, a cuyos inicios, los días 4 y 5 de enero, las Escuadrillas de bombardeo de la Legión Cóndor, que operaban sobre el frente cántabro, perdieron sendos Ju.52 que fueron derribados en el sector de Vizcaya por los «Chatos» de la Escuadrilla «Vasca», de-



JU-52 (25-4-39).



JU-52 (25-4-39).

rribos que fueron adjudicados al capitán Felipe del Río Crespo, as de las Fuerzas Aéreas republicanas en este frente, que mandaba los biplanos soviéticos en este sector.

En febrero siguiente, tras las operaciones sobre Málaga, se lucharía duramente en el sector central durante la batalla del Jarama, en la que la caza republicana, con la ayuda de la «táctica equivocada del oficial jefe de nuestra aviación de caza en aquel sector», según señala el comandante García Morato en sus Memorias, no sólo pudo dominar a los bombarderos nacionales, sino también a la caza italiana que, cuando llegaba sobre la línea del frente, abandonaba la protección de los Junkers, los cuales, indefensos, ya que los He.51 alemanes no eran los cazas más adecuados, pese al alto espíritu combativo de sus tripulantes, para ofrecer una eficaz oposición a los «Chatos» y «Moscas» soviéticos, de superiores características, se internaban sobre territorio gubernamental, donde eran ametrallados casi impunemente, o rechazados una y otra vez como señaló el general Vicente Rojo refiriéndose a la actuación de la caza republicana a lo largo de esta batalla: «La aviación colaboró con las tropas de tierra de una manera que, en algunos momentos, fue decisiva... Su audacia la llevó a batirse en difíciles condiciones... Hubo jornadas en que se logró, merced a los cazas,

evitar por cinco veces consecutivas el bombardeo de nuestras líneas. Sobre el cielo del Jarama, un día y otro, mañana y tarde, la aviación velaba por nuestras tropas de tierra. Fueron muchos los combates librados a la vista de nuestras tropas, algunos con un total de más de cien aparatos (era la primera vez en la historia de la aviación que se libraban combates de aquella envergadura). Los servicios dados por los aviadores superaban todos los cálculos; piloto hubo que realizó en una jornada siete servicios, todos con combate... Por ello, la batalla del Jarama fue de un desgaste extraordinario para el personal y el material, pero por fortuna los resultados dejaron colmados a satisfacción todos los sacrificios».

Ante el malestar creado por esta situación, no es de extrañar que en la tarde del 15 de febrero de 1937, víspera de uno de aquellos duros y complicados ataques, el capitán José Calderón Gaztelu, a la sazón jefe accidental del segundo grupo de Ju.52 españoles, reuniese a sus tripulaciones y les señalase con serenidad pero con firmeza que: «mañana nuestro grupo bombardeará, caiga quien caiga», frase que se hizo famosa pues, al día siguiente, tras despegar del aerodromo de Veladas y recoger la caza de protección sobre el de Torrijos, los bombarderos se dirigieron

hacia Arganda para batir los objetivos asignados, pero llegados al frente y como era costumbre, los FIAT CR.32 italianos se pusieron a patrullar a lo largo de la línea del frente, dejando a los perseverantes bombarderos internarse sobre territorio enemigo con la sola protección de los He.51, que nada pudieron hacer para evitar que los «Chatos» y «Moscas» republicanos derribaran, precisamente, el Ju.52 del capitán José Calderón Gaztelu, que pereció junto a su segundo piloto Francisco Taillefer Gil, mientras que el entonces alférez Carlos Seibane Cagide y los sargentos Cañizares y Mendilivar, tripulantes del mismo, se lanzaron en paracaídas y fueron hechos prisioneros. También murió el cabo Felipe Gómez Rojas al saltar con el paracaídas ardiendo.

En la primavera siguiente, el mando nacional disolvió los anteriores grupos de Junkers, creando con ellos los conocidos 1-G-22 y 2-G-22, el primero de los cuales, dedicado a misiones nocturnas, fue mandado por el teniente coronel Alfonso Carrillo Durán y el segundo por el del mismo empleo Eduardo González Gallarza, con misiones sobre frentes menos importantes, no obstante lo cual, ambos operaron activamente sobre los de Brunete, Cantabria y Belchite, mientras que los bombarderos de la Legión Cóndor lo hicieron sobre Vizcaya, Brunete, Cantabria y Asturias.

El 26 de julio de 1937, durante la batalla de Brunete, se perdieron otros dos Junkers, uno con tripulación española, que hizo explosión en pleno vuelo en el momento de ser lanzadas las bombas, circunstancia ocasionada por defecto de las espoletas, y en el que murieron el capitán Claudio Pardo Pimentel, los tenientes Félix Álvarez Pardo y Eloy Becedas Harina, el sargento Mario Ginés y el guardia civil-radio Hitos Pulido. El otro, con tripulación alemana, lo fue en caza nocturna por el «Chato» del cazador soviético Mikhail Yakushin, en el que perecieron el alférez Leo Falk y los suboficiales Walter Brötzmann, Fritz Berndt, August Heyer y Georg Übelhack.

La Legión Cóndor perdería otro de sus Ju.52 el siguiente día 27, abatido también en caza nocturna por el piloto soviético Anatoli K. Serov.

El 14 de agosto del mismo año, durante las operaciones sobre Cantabria, hizo también explosión en el aire, sobre el puerto de Santander, el Junkers español tripulado por los aviadores Julio Ercilla García, José Montel Toucet, José Iñiguez Sánchez-Arjona, José L.

Cuadro de aviones JU.52/3m perdidos durante la guerra de España (relación incompleta)

09-08-36 (alemán)	En viaje desde Desau-Sevilla. Aterrizó en Azuaga (Badajoz), siendo capturado.
26-09-36 (español)	Derribado sobre Vargas (Toledo) por los cazas Devoitine D.372 del voluntario Locatelli.
04-11-36 (alemán)	Derribado por la caza republicana sobre Madrid. Piloto Oskar Koblitz.
04-11-36 (español)	Derribado por la caza republicana sobre Madrid. Aterrizaje violento en Esquivias.
10-11-36 (español)	Pasado a zona republicana por el sargento Ananías Sanjuan Alonso.
11-11-36 (alemán)	Destruído en el aerodromo de Villarreal (Alava) por bombarderos «Circo Krone».
04-01-37 (alemán)	Abatido en Vizcaya por Felipe del Rio.
05-01-37 (alemán)	Abatido en Vizcaya por Felipe del Rio.
16-02-37 (español)	Abatido sobre el Jarama. Piloto capitán José Calderón Gaztelu.
22-04-37 (español)	Abatido sobre Madrid por colisión con un «Chato», cayendo ambos incendiados.
26-07-37 (español)	Explosión sobre Brunete.
26-07-37 (alemán)	Abatido por caza nocturna por Mikhail Yakushin.
27-07-37 (alemán)	Abatido por caza nocturna por Anatoli Serov.
14-08-37 (español)	Explosión sobre el puerto de Santander.
22-08-37 (español)	Abatido sobre Entrambasaguas (Cantabria).
14-09-37 (español)	Abatido en Aragón caza nocturna por Mikhail Yakushin. (22-61 pilotados por José L. Muntadas y Vsevolod Marchenko).
15-10-37 (español)	Avión 22-49 destruido en Garrapinillos por ataque caza republicana.
15-10-37 (español)	Avión 22-54 destruido en Garrapinillos por ataque caza republicana.
15-10-37 (español)	Avión 22-62 destruido en Garrapinillos por ataque caza republicana.
17-12-37 (español)	Aterrizaje por avería en Alcocer. Capturado.
(¿) (alemán)	Hidroavión Ju-52W abatido sobre las costas cartageneras por uno de los FIAT CR.52 capturados por las Fuerzas aéreas republicanas.

Larrazábal Barrio y Justo Pérez Vázquez que, obviamente, fallecieron, achacándose la explosión al mismo fallo de las espoletas de las bombas. Y el siguiente día 22, caería otro en el sector de Entrambasaguas, al sur de Solares, al parecer español, abatido por los «Chatos» y «Moscas» que operaban en el frente cántabro, cuya tripulación se lanzó en paracaídas tras cruzar la línea divisoria de las dos zonas, cayendo en territorio propio menos el mecánico, que fue capturado por las tropas republicanas.

El derribo de un tercer Junkers en caza nocturna por el mismo cazador soviético Mikhail Yakushin, tuvo lugar en la noche del 14 de septiembre de 1937, poco después de haber bombardeado el aeródromo de Sariñena. En el Ju.52 num. 22-61 que cayó en Los Monegros, perecieron el teniente José L. Muntadas, el alférez Abelardo Carazo Calleja, el sargento Romero y los cabos Aparicio y Velasco, mientras que el teniente Vsevolod Marchenko Larinof, ruso blanco nacionalizado español, y el cabo radio José Ramón Blasco Lavín, se salvaron en paracaídas, pero el primero, capturado poco después de posarse en tierra, sería juzgado en consejo de guerra presidido por el jefe del sector aéreo y campo de Sariñena, el capitán de Infantería separado del servicio Alfonso Reyes y Gonzalo de Cárdenas (2), que lo condenó a la última pena, cuya ejecución se llevó a cabo en el pueblo de Albalatillo. Por su parte, el cabo-radio Blasco Lavín tuvo mejor suerte, pues tras lanzarse en paracaídas, pudo alcanzar sus líneas con muchas penalidades, dando cuenta de lo sucedido a sus jefes, que achacaban la pérdida del avión a una nueva explosión debida al fallo de las espoletas.

Los Ju.52 alemanes también seguían su machacona labor en el frente cántabro donde, el 24 de septiembre, perdieron en pleno vuelo al cabo Willy Sembach, tripulante de uno de los Junkers ametrallado por la caza republicana.

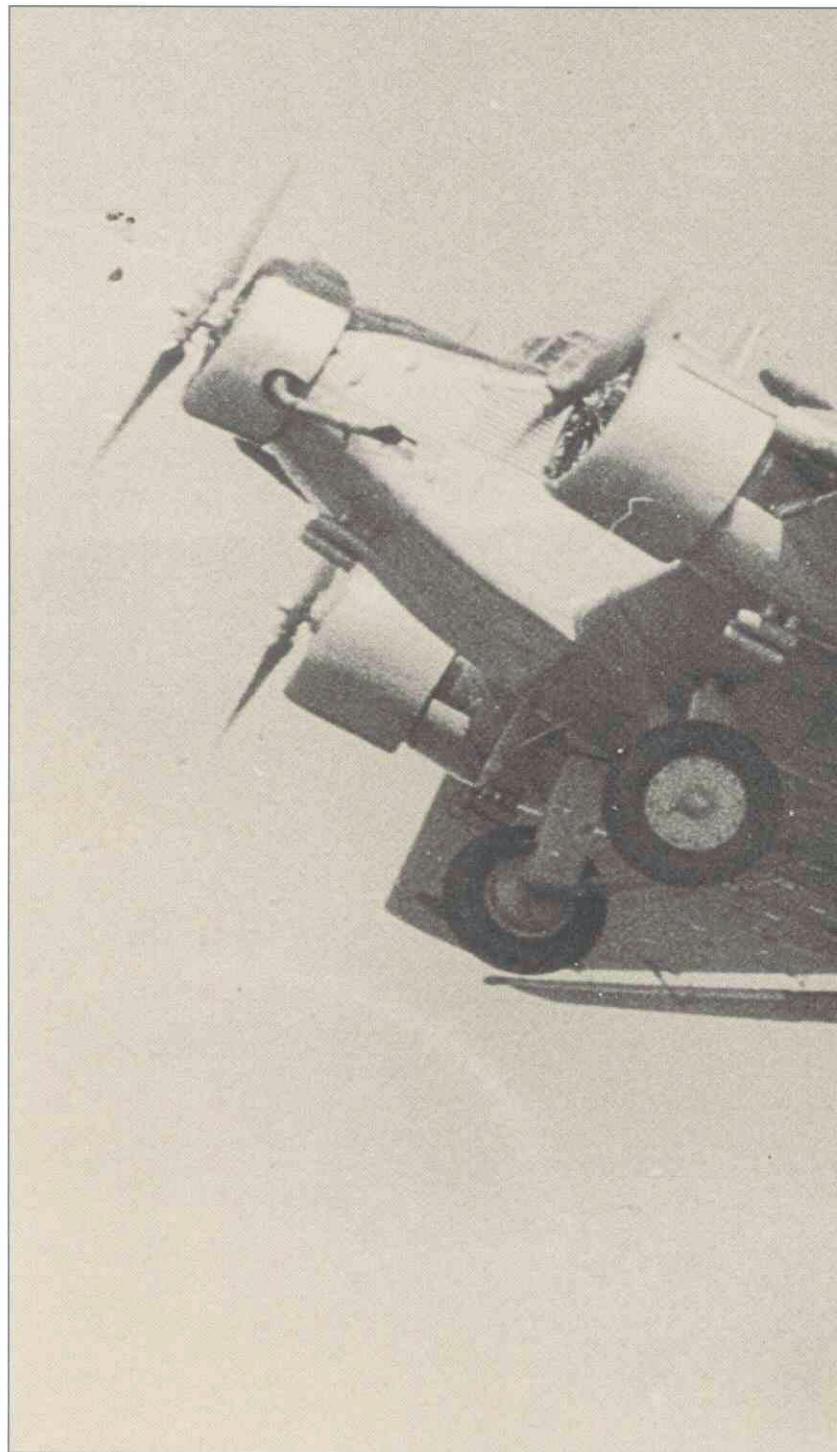
En la madrugada del 15 de octubre de 1937, una nutrida formación de «Chatos» y «Moscas» de las Fuerzas Aéreas republicanas, sorprendieron al Grupo de Junkers 1-G-22 en el aeródromo de Garrapinillos, cercano a la capital zaragozana, donde estaba basado con otros tipos de aviones para acudir en apoyo de los defensores de Belchite, incendiando una treintena de aparatos, entre los que se contaron como totalmente destruidos los Ju.52 números 22-49, 22-54 y 22-62, además de tres He.45 y otros seis cazas FIAT CR.32.

A mediados de diciembre de 1937, se produciría la pérdida de otro nuevo Ju.52 que, posiblemente por avería, se vio forzado a aterrizar en los alrededores de Alcocer, en la

2) El capitán Alfonso Reyes y Gonzalo de Cárdenas fue miembro de la CNT que, en octubre de 1930, estuvo detenido con el comandante Ramón Franco Bahamonde, con el que, tras escaparse de la prisión militar donde estaban retenidos, tomó parte en la sublevación militar del aeródromo de Cuatro Vientos contra la Monarquía del 15 de diciembre del mismo año, exiliándose después en Portugal y Francia. A la proclamación de la República Española en abril de 1931, se repatrió y fijó su residencia en Barcelona, donde montó el bar «Pan American» en la calle de Consejo de Ciento, junto al paseo de Gracia, en el que formaban frecuentes tertulias los aviadores militares españoles teniente coronel Felipe Díaz Sandino, los oficiales Francisco Ponce de León, Adonis Rodríguez Gonzalez, Rodolfo Robles César y Emilio Vilaceballos García, además del capitán de la Guardia de Asalto Servando Meana Miranda, defensor de algunos cenetistas involucrados en los trágicos sucesos del 6 de octubre de 1934. Reyes, tras el asesinato del diputado José Calvo Sotelo y, previendo una sublevación militar, acordó con Meana ofrecer a Díaz Sandino unos doscientos militantes de la CNT para la defensa del aeródromo de El Prat, a los que alojó, y después armó, en una vivienda llamada «Casa del Mar» existente frente al aeródromo. Al producirse la sublevación, Reyes cooperó incluso como tripulante para sofocar los cuarteles amotinados en Barcelona, pasando después al aeródromo de Sariñena como jefe del mismo y de su sector aéreo.

provincia de Guadalajara, siendo capturado intacto y su tripulación hecha prisionera.

La Legión Cóndor, que había recibido su segundo lote de aviones He.111B para las Escuadrillas del Grupo de bombardeo K/88, entregó sus desgastados Ju.52 a las unidades españolas, que fueron nuevamente reorganizadas con la creación de las Brigadas Aéreas, en la 1ª de las cuales, mandada inicialmente por el teniente coronel Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco, aunque pronto asumiría su mando el también teniente coronel Eduardo González Gallarza, quedarían encuadrados los Ju.52 de la 1ª Escuadra, mientras que los comandantes Manuel Gallego Suárez-Somonte y Luis Roa Miranda (posteriormente los del mismo empleo Luis Díaz Rivera y Modesto Aguilera Morente) mandaron los Grupos 1-G-22 y 2-G-22 que ope-



JU-52 (25-4-39) español.

raron eficazmente sobre todos los frentes, tanto de día como de noche, hasta el final de la guerra, en la que les fue concedida la Medalla Militar Colectiva (Boletín Oficial de 17 de junio de 1938).

En total, durante la guerra de España, debieron operar algo más de cien aviones Junkers pues, en 1942, a la entrega al Ejército del Aire de los tres Ju.52 de «Iberia», la numeración de los Junkers alcanzaba hasta el T.2-106.

A éstos, habría que añadir los Ju.52W, con flotadores, que la Legión Cóndor tuvo a su servicio para el traslado a Alemania de los aviadores heridos, uno de los cuales parece fue derribado a lo largo de las costas cartageneras, paradójicamente, por uno de los FIAT CR.32 capturados por el bando gubernamental y que debían prestar servicio en las Fuerzas Aéreas republicanas, posiblemente encua-

drados en alguno de los aeródromos vecinos al mar Menor (3).

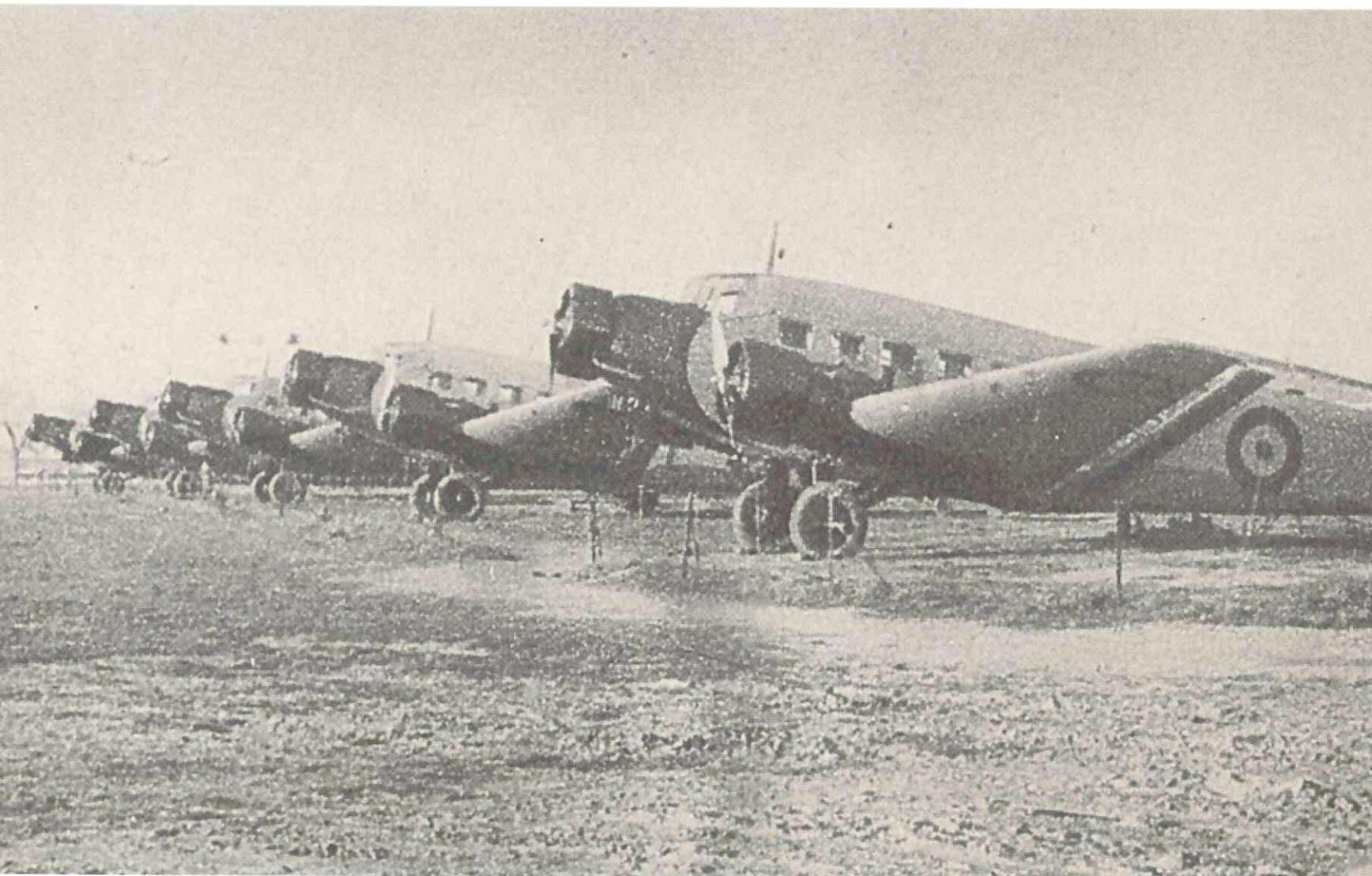
Las pérdidas de aviones sufridas durante la guerra debió superar una larga veintena, de los que, unos trece, volaron encuadrados en unidades españolas, en los que perdieron la vida un buen número de aviadores, mientras que otros diez o doce sufrieron prisión al ser capturados.

Los Ju.52, en la paz española

Los Junkers que salvaron el escollo de la guerra, más los tres adquiridos a la compañía «Iberia» en 1942, todos, naturalmente, de procedencia alemana, continuaron prestando servicio en el recién creado Ejército del Aire hasta mediada la década de los años 50, en que fueron siendo



3) En la Escuela de Alta Velocidad ubicada en el marmenoreño aeródromo de El Carmolí, algunos de los FIAT CR.32 capturados por el bando gubernamental, fueron empleados para realizar simulacros de combate con los «Moscas», en el entrenamiento de los futuros pilotos de caza de las Fuerzas Aéreas republicanas, siendo el madrileño Ramón Castañeda Pardo, conocido bajo el seudónimo de «Chato de Carabanchel», uno de los profesores de la Escuela que realizaba estos ejercicios.



Línea de aviones C-352, contruidos por la factoría de la industria española CASA en Getafe.

dados de baja y el matriculado como T.2-83, regalado al Museo del Aire berlinés.

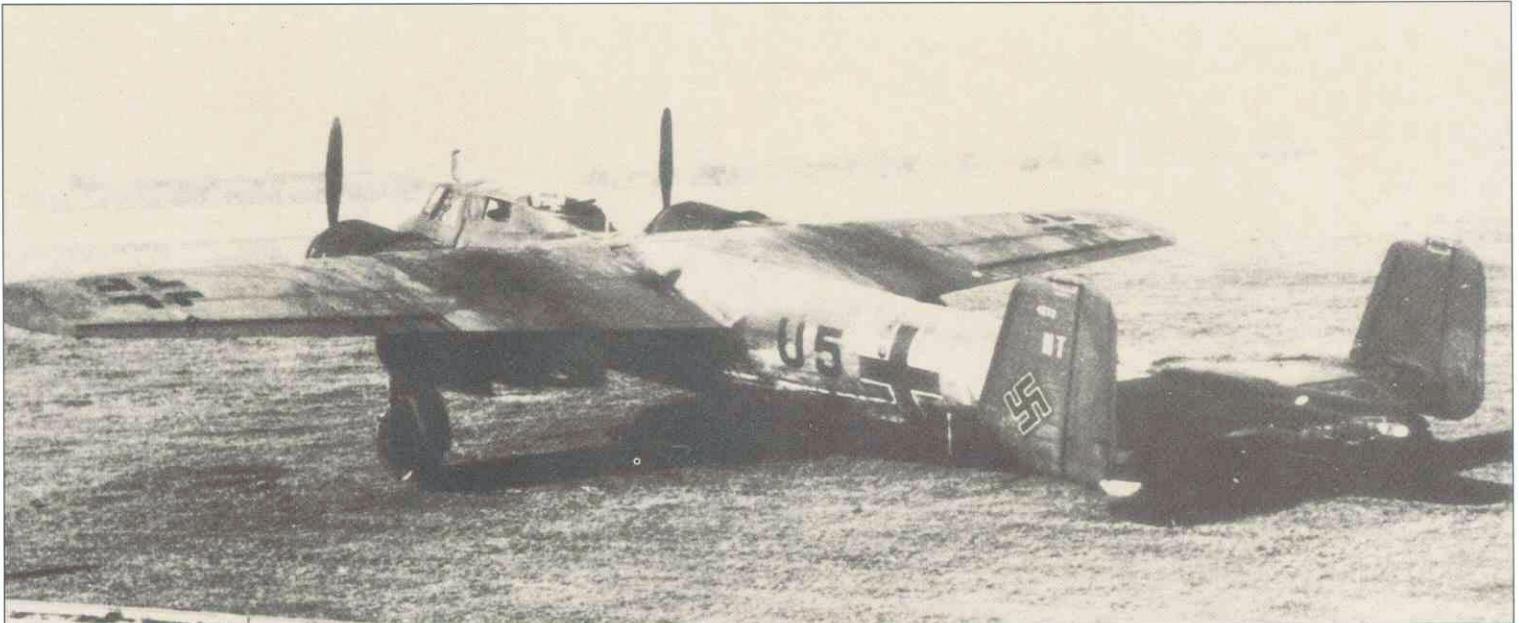
Por su parte, la industria española Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), obtenida la licencia para fabricar el Ju.52/3m, construyó 170 unidades bajo denominación de CASA C.352, los primeros de los cuales empezaron a volar en 1944 propulsados por los mismos motores que sus predecesores alemanes, es decir, los BMW 132A, pues no se pudo contar con los «Beta E.9» españoles, de 750 HP, contruidos por la Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A. (ENMASA), hasta principios de la década de los años 50, tras un largo periodo de pruebas e inconvenientes surgidos, montándose ya en las últimas unidades del C.352 salidas de las cadenas de montaje a principios de 1954. Posteriormente, también serían sustituidos en el resto de los aviones contruidos por CASA los ya renqueantes motores BMW. Con los «Beta», los nuevos Junkers españoles alcanzaban una velocidad máxima de 252 km/h. y podían transportar una carga útil de 2.230 kg, con un alcance de casi mil kilómetros

Construcciones Aeronáuticas fabricó sus C.352 en tres versiones distintas, correspondiendo la A.1 a los aviones destinados al transporte de tropas paracaidistas y carga,

versión reconocible por la puerta corredera abierta en la parte derecha del fuselaje, y la A.3, equipada con butacas, que tenía capacidad para transportar 14/18 pasajeros. La C fue la versión de escuela.

El T.2B, como militarmente se designó al CASA C.352, fue un avión básico en todas las unidades y escuelas del Ejército del Aire español desde su creación en 1940, de lo que pueden dar buena fe tanto el Ala de Transporte núm. 35 (Getafe), como la Mixta núm. 36 (después 46) de Gando, que participó en las operaciones de Ifni de finales de la década de los 50, y el Grupo de Estado Mayor, como unidades aéreas más representativas que lo tuvieron en dotación, sin olvidar el magnífico papel desempeñado en las Escuelas de Matacán (vuelos sin visibilidad), de Jerez de la Frontera (polimotores) y de Alcantarilla (paracaidistas), así como en el resto de las bases aéreas españolas, donde siempre hubo algún que otro T.2B dedicado a misiones de enlace y transporte.

Finalmente, y dado el desgaste sufrido por este material a lo largo de los años, volando en todas las condiciones climáticas, en 1968 se programó un plan de baja escalonada que se alargó hasta 1974 en que, los 19 últimos C.352, dejaron de volar por agotamiento total. ■



Un ejemplar de Dornier Do-217 E-4 de la misma serie que el accidentado en Espot.

Aviones alemanes caídos en el Pirineo leridano durante la II Guerra Mundial

JOSÉ PLA BLANCH

DURANTE la II Guerra Mundial fueron bastantes los casos de aeronaves, tanto aliadas como del Eje que por avería o falta de combustible, aterrizaron, o, las menos afortunadas, se estrellaron en diversos lugares del territorio español.

Baleares, Levante, y la cornisa cantábrica, por su situación de proximidad con las zonas de operaciones de las fuerzas aéreas contendientes, registraron la mayoría de estos incidentes y accidentes. Pero, curiosamente, en el Pirineo de Lérida, y en el espacio de siete meses, se sucedieron los siniestros de dos bimotores. Casual o no, menos de 20 km en línea recta separaron ambos sucesos. El primero, un Dornier Do-217 E4, durante la noche del 24 al 25 de agosto de 1943, impactó contra una cresta rocosa a 2.700 m de altitud en el término municipal de Espot. El segundo, un Junkers Ju-88, también de noche, y también entre un 24 y 25, pero de marzo de 1944, cayó en una ladera herbosa a 2.100 m de altitud, cerca del pequeño pueblo de Enviny, el cual, al igual que el anterior, en aquella época pertenecía al partido judicial de Sort.

Ambos sucesos, por motivos que más adelante se tratarán, no fueron divulgados por los escasos y controlados medios de información de la época, surgiendo, entre los habitantes de la zona la lógica rumorología aderezada con cierto halo misterioso.

Misterio que, en el caso del Dornier Do-217, sería desvelado, 44 años después, por el autor del presente trabajo tras pacientes investigación, durante varios años, completando y cruzando los datos existentes en archivos militares de España y Alemania.

En cuanto al Junkers Ju-88, a pesar de las indagaciones efectuadas, todavía son bastantes los interrogantes sin respuesta (y que muy probablemente ya nunca la tendrán), evidenciando que en aquella época, a pesar de las estrechas relaciones existentes entre

España y Alemania, el intercambio de informaciones sobre accidentes aéreos no era lo fluido que cabía suponer.

EL DORNIER DO-217 DE ESPOT

En un paraje agreste y bellísimo, dentro de los límites del Parque Na-



Valle de Peguera (Espot). La flecha indica el lugar en donde impactó el Do-217, y la dificultad de acceso dado lo difícil del terreno. En una península, en el centro del lago inferior, se encuentra el refugio de montaña citado en el escrito.

cional de Aigües Tortes y Estany de Sant Maurici, dominante sobre el Estany Negre se levanta, airosa y recordada, la llamada «Cresta de l'Avió», topónimo nacido a consecuencia del suceso, y lugar, hasta hace algunos años, solamente frecuentado por montañeros, pescadores y excursionistas. Por ello las únicas referencias escritas del suceso hay que buscarlas en guías de montaña de los años 1946, 1961 ó 1977 en las que al citar la cresta, se añade escuetamente: «... por haberse estrellado un aparato alemán en 1943».

A finales de junio de 1966, más por curiosidad juvenil que por inquietud científica, el autor (entonces completamente lego en conocimientos históricos-aeronáuticos), ascendió, por primera vez, al lugar del accidente. A pesar de que por la altura y la orientación Norte, la zona todavía estaba cubierta de nieve en buena parte, no fue difícil encontrar en una reducida superficie libre de ella, fragmentos de gruesos cristales, una plaquita con una inscripción en alemán («Vorsicht ! Ventilator !. Nur bei Stillstand offnen»), varios fragmentos de cinta de ametralladora y la vaina de un proyectil de 13 mm. Evidentemente se trataba de un avión militar. Satisfecha la curiosidad, y con los trofeos en la mochila, regresaría a casa.

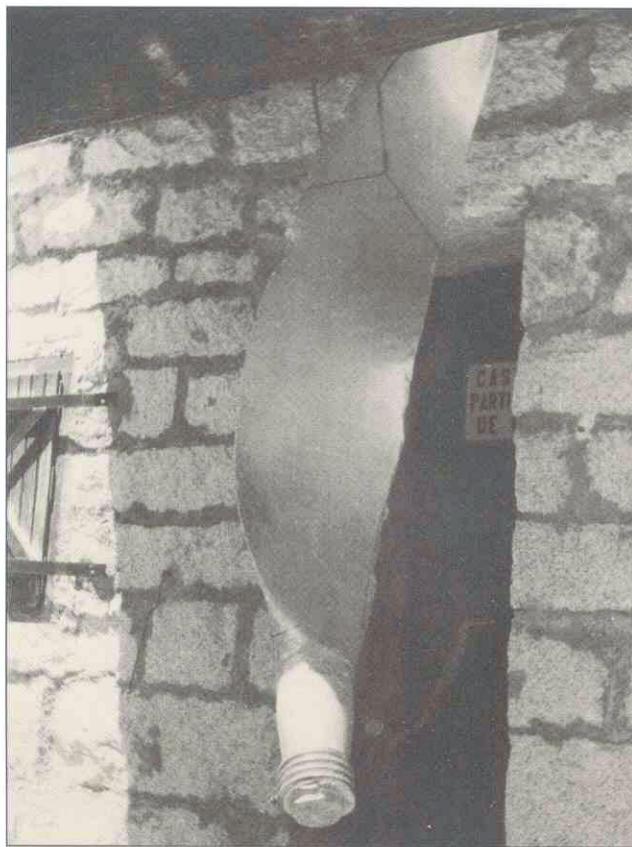
Hasta el año 1984 no surgió la idea de investigar los motivos del suceso y tratar de desvelar el misterio.

La inesperada descortesía del Ayuntamiento de Espot, resultó determinante para tomar la investigación como un reto personal. Una carta solicitando datos o el nombre de algún vecino conocedor del tema, fue despachada con un escueto oficio firmado por el alcalde: «Se ha solicitado información sobre el avión que se estrelló en 1943 sin que se nos hayan dado respuestas concretas. En lo que respecta a los archivos de este ayuntamiento, no existe nada referente al tema». Era una forma de darle carpetazo, pues, en el pueblo, de unos 300 habitantes, cualquier persona de edad recuerda perfectamente el suceso; bastantes de sus vecinos tomaron parte en los trabajos de recuperación de los restos del aparato.

Las gestiones en los juzgados de Sort y Tremo resultaron negativas así como también ante la Guardia Civil de Esterri d'Aneu, Sector Aéreo de Zaragoza, y Embajada de Alemania en Madrid.

Desautorizando la versión oficial municipal, por informaciones de vecinos de Espot se sabía que buena parte de los motores y otras piezas pesadas y voluminosas todavía se encontraban en la montaña. Por lo tanto era preciso efectuar una nueva ascensión al lugar, a fin de tratar de encontrar, entre

los restos, respuesta a los muchos interrogantes existentes. Ello tuvo lugar en octubre del mismo año. A pesar de la dificultad añadida por una inesperada nevada caída la víspera, se pudo localizar lo que quedaba de uno de los motores y otras piezas que, por su



Do-217. Pala de una de las hélices.

volumen, la nieve no había conseguido ocultar.

Teniendo presente que la empresa Construcciones Aeronáuticas, S.A. había fabricado, en su tiempo, las versiones españolas del Me-109, He-111 y Ju-52, le fueron remitidas fotografías del motor con el fin de recabar la opinión de sus técnicos. Un detallado escrito del Dr. Ingeniero Aeronáutico de la factoría de Sevilla, D. José Vento Jiménez-Carlés, aportaba el primer avance en la investigación, y un buen olfato profesional: El motor era un BMW de doble estrella, refrigerado por aire, y si bien en las fotos no se podía apreciar si de 14 o 18 cilindros, correspondería a un bimotor Dornier Do-217 o a un Junkers Ju-88. La propia firma BMW, desde Munich, confirmaría la paternidad del motor el cual era del modelo 801 de 14 cilindros.

La consulta de la prensa leridana de la época no aportó ninguna noticia, pero sí dio origen a un capítulo más bien chusco. Aprovechando los

datos facilitados durante la estancia en la redacción del periódico «La Mañana» se fabricaría una noticia, publicada en primera página y titulado: «Encuentran restos de un avión nazi caído en Espot», motivando que una visita a la población, prevista para dentro de pocos días, tuviera que efectuarse casi de incógnito, a fin de que el «descubridor» de los restos no fuera corrido a gorrazos por los habitantes del lugar.

Una nueva ascensión a la montaña, en agosto de 1985, permitió localizar el otro motor, —bastante más entero que el primero—, engranajes de las hélices, cargadores de ametralladora MG 15, gruesos muelles, y abundancia de hierros retorcidos, así como lo que sería parte del blindaje de un puesto de ametrallador. Junto a la pared rocosa, fragmentos de metal fundido daban testimonio del incendio que siguió al impacto. En el refugio de montaña del Estany Tort de Peguera, (2.320 m), contiguo al Estany Negre, el guarda del mismo conservaba parte de una ametralladora MG 131. En otra edificación cercana, propiedad de la empresa Hidroeléctrica de Catalunya S.A., se encuentra, colgada

bajo el porche de entrada, una pala metálica de una de las hélices, de unos 180 cm de longitud.

Con los datos y fotografías obtenidas se intensificaron las gestiones en diversos organismos, tanto nacionales como extranjeros.

Parte de la solución al caso se encontró en Madrid, en el Cuartel Gene-



Do-217. Engranajes entre el motor y las palas de la hélice.

ral del Ejército del Aire. Según datos facilitados por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Museo del Aire y Archivo General e Histórico del Aire,

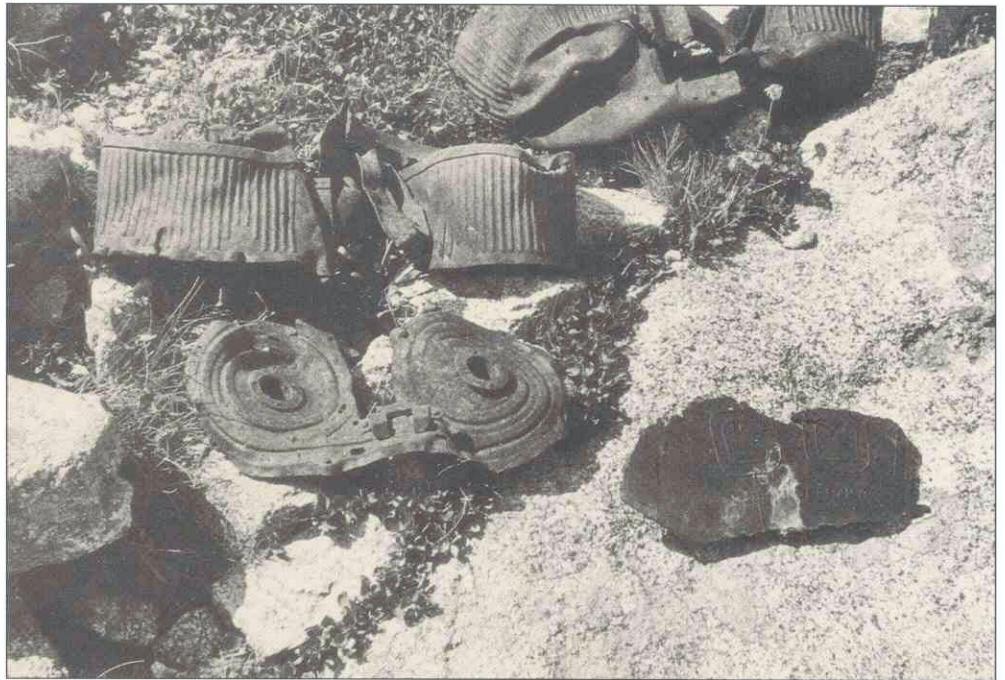
el aparato era un Dornier Do-217 E-4, nº de fábrica 4213. Los restos fueron hallados el día 5 de septiembre de 1943, durante una excursión por la zona por el entonces alcalde de Espot, Antonio Castellarnau, al que acompañaba el vecino de Barcelona, Jaime Dora.

Tras las comunicaciones de rigor, el día 7, el alcalde volvió a repetir la larga ascensión hasta el lugar del suceso acompañado por el cabo Comandante de Puesto de la Guardia Civil de



Do-217. Gruesa chapa del blindaje y el otro engranaje motor-hélice.

Esterri d'Aneu, Andrés Molina Romera, y de los guardias, Aniano Jiménez Gracia, y Medardo García López. Los restos del avión aparecían esparcidos por una amplia extensión de terreno. Tras un minucioso reconocimiento se llegó a la conclusión de que la tripulación ya no se encontraba en el aparato al producirse el impacto con la cresta. La fecha del accidente fue establecida entre el 1 o el 2 de septiembre, en base a las declaraciones de los trabajadores que construían un refugio de montaña del Estany Tort de Peguera los cuales manifestaron que, de madrugada, mientras dormían en el interior del mismo, les despertaron unas detonaciones. Asomados al exterior, vieron unos fuegos en la zona de caída del avión, suponiendo se trataría de unos cazadores que habrían disparado sus armas y que encendían fuegos para calentarse durante la noche. Así se hizo constar en el informe emitido por la Benemérita, si bien la perspicacia de los guardias no impidió que, particularmente, mostraran su escepticismo sobre la verosimilitud de tales declaraciones, pues no veían claro que pudiera confundirse, en la



Cargadores de ametralladora y un trozo de neumático del Do-217.

quietud de la noche, el tremendo impacto e incendio de una aeronave de considerable tamaño y peso, con disparos de escopeta, así como el que los supuestos cazadores pudieran encender fuego en una zona rocosa y totalmente carente de leña. Al parecer, dichos operarios intentaron justificar con tales argumentos, el no haber dado parte del suceso en su día, pero como no fue hallado rastro de la tripulación, la cosa no pasaría a mayores.

Conocido el modelo de avión, quedaba por averiguar las causas que lo

llegó al conocimiento de que el Dornier Do-217 E-4, nº de fábrica 4213, matrícula U5 + FV, pertenecía a la 11 Escuadrilla del IV/KG 2, con base en Villaroche (alrededores de París). Durante la noche del 24 al 25 de agosto de 1943, en el curso de un vuelo de instrucción de largo recorrido, un fallo en el instrumental de abordaje les hizo perder la orientación. Ante la imposibilidad de localizar o comunicar con un aeródromo, y próximo a terminarse el combustible, la tripulación se vio en la necesidad de abandonar el aparato,



Do-217. Parte de uno de los motores y tren de aterrizaje.

llevaron a caer en el Pirineo leridano. Con los nuevos datos se redoblaron las gestiones en Alemania, y, en 1986, entre la Biblioteca Central de la Bundeswehr de Düsseldorf, y el investigador Ulf Balke, colaborador del Bundesarchiv-Militärarchiv de Friburgo, se

saltando en paracaídas en las inmediaciones de la localidad francesa de Bidarray, al SE. de Bayona. De los cuatro tripulantes, tres llegaron al suelo sin novedad, pero el operador de radio sargento Alfred Gindler, falleció al no abrirse su paracaídas. Tenía 25

años. Fue enterrado en el cementerio de St. Etienne en Bayona, sepultura nº 156. El vuelo se inició a las 23,35 horas del día 24, abandonando la aeronave a las 02,00 horas del día 25. Desde aquel momento, hasta estrellarse contra la montaña, el avión recorrió cerca de 200 km cruzando longitudinalmente la cordillera pirenaica.

El asunto básicamente estaba resuelto, pero todavía faltaba encontrar el expediente del informe oficial con las fotografías de los restos tal como fueron hallados. A pesar de la búsqueda por parte del personal del Archivo General e Histórico del Aire, en Villaviciosa de Odón, éste no aparecía por ninguna parte. Pero la perseverancia daría sus frutos, cuatro años más tarde, al ser localizado en Zaragoza, en los archivos del... Cuartel General del Mando Aéreo de Transporte (MATRA), merced a la especial ayuda del Jefe del mismo.

En dicho expediente, figura además el acta judicial de la inspección ocular, efectuada el día 17 de septiembre de 1943. En la misma se hace constar que los planos se encontraron a unos 300 m del lugar del impacto con la montaña, las ruedas a 350 m, uno de los motores a 400 m y el otro a 250. En un radio de unos 200 metros cuadrados había cables de la instalación de radio, botellas de oxígeno, botiquín de cura, ametralladoras destrozadas, munición marca OMW 13 d-41, indicadores, altímetro, brújula, aceite, etc. En el informe oficial, redactado por un capitán ingeniero aeronáutico se cita que los restos del avión estaban esparcidos por una superficie de unos 100 x 80 metros, —apreciación más exacta que la del Sr. Juez—, con los motores destrozados y los cilindros separados del carter y a gran distan-



Junkers Ju-88 A4. La foto corresponde a uno de los ejemplares internados en España durante la II GM y que pasaron a prestar servicio en el Ejército del Aire.

cia unos de otros. Se enumeran media docena de razones por las que no era aconsejable la recuperación de la chatarra debido a las grandes dificultades de acceso al lugar. A pesar de ello, buena parte de la misma fue recuperada por los habitantes del pueblo que encontraron en ello una eventual fuente de ingresos, ya que en aquella época el turismo de montaña todavía era muy incipiente.

El misterio de aquel avión había dejado de serlo, y de paso los archivos históricos del Ejército del Aire español y de la Luftwaffe había podido completar sendos expedientes que todavía estaban a medias, pues mientras aquí se tenían los datos desde su hallazgo, en Alemania todavía se desconocía la suerte del mismo a partir del momento en que fue abandonado por la tripulación.



Montaña de Enviny. La flecha indica el lugar de caída del aparato Ju-88.

EL JUNKERS JU-88 DE ENVINY

En la noche del 24 al 25 de marzo de 1944 los habitantes de varios pequeños pueblos de montaña del N. de la provincia de Lérida se despertaron sobresaltados por el ruido de los motores de un avión volando más bajo de lo normal, en dirección de NE. a SO. Algunas versiones indican que el aparato iba ardiendo, mientras otras apuntan a que estaba lanzando bengalas como si tratara de iluminar el terreno para intentar un aterrizaje forzoso.

Al día siguiente, el pastor José Negré Vidal, de Casa Galtá del pueblecito de Sauri, localizó los restos del avión esparcidos por la ladera herbosa próxima a la fuente de Cebristá, a unos 2.100 m de altitud, siendo el pueblo más cercano el de Enviny (partido judicial de Sort), situado a 1.154 m de altitud, y, en aquella época, con medio millar de habitantes.

Al chocar contra el suelo el aparato se partió, separándose la cola y los motores. El fuselaje resultó quemado, no así los planos. Fue encontrado el cuerpo de un único tripulante, sumamente mutilado y desfigurado, el cual no pudo ser identificado. Recogido por los vecinos de Enviny, Ramón Aytés Pla, y Luis Pla Duat, este último se fijó, como único detalle característico, en restos de cabello pelirrojo en la nuca.

En la tarde del día 28 de marzo, fue enterrado en el cementerio de Enviny, en un nicho particular cedido por Ramón Aytés, haciéndose constar en el Libro de Defunciones del Registro Civil (1) como: «Un cadáver hallado en un aparato Junker nº 967 de nacionalidad alemana». Años después, el día 1 de julio de 1982, el «Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V.» —organismo encargado de los cementerios militares alemanes—, trasladaría los restos del tripulante al Cementerio Militar Alemán existente en Cuacos de Yuste (Cáceres), en donde reposa



Montaña de Enviny. Esta calva en la ladera herbosa constituye el único vestigio del accidente del Ju-88.

como desconocido (hilera 7, sepultura 137).

De acuerdo con una disposición de la Presencia del Gobierno, de fecha 11-01-1943, dictando las normas a seguir en los casos de accidentes o aterrizajes de aviones militares extranjeros, la Guardia Civil estableció, tan pronto como tuvo noticias del suceso, un servicio de vigilancia para impedir el acceso de curiosos y la sustracción de elementos del aparato. A pesar de ello, pocos días después, el 1 de abril, dos jóvenes de La Pobla de Seguir, –Salvador Solé y Pedro Gasia Rafel–, tras recorrer en bicicleta los casi 35 km de mala carretera hasta Enviny, con fuerte subida en la parte final, y luego desde allí a pie durante dos horas y media, consiguieron llegar junto a los restos del aparato. Enterados, al pasar por el pueblo, de la prohibición de acercarse al lugar del accidente, se las ingeniaron para burlar la vigilancia, dando un rodeo reptando. Ya en el lugar, tuvieron tiempo suficiente para obtener algunas foto-



1-4-1944. Salvador Solé posa ante los restos del Ju-88. La mala calidad de la imagen queda compensada por el valor documental de la misma, al tratarse de una de las pocas fotografías obtenidas al margen del informe oficial.

grafías del avión antes de que los guardias, situados en una caña a menor cota, les descubrieran y efectuaran algunos disparos de advertencia, a los que siguió, más tarde, una fuerte reprimenda por haberse saltado a la torera lo ordenado. Les hicieron desprenderse de algunos objetos recogidos, pero nadie reparó en

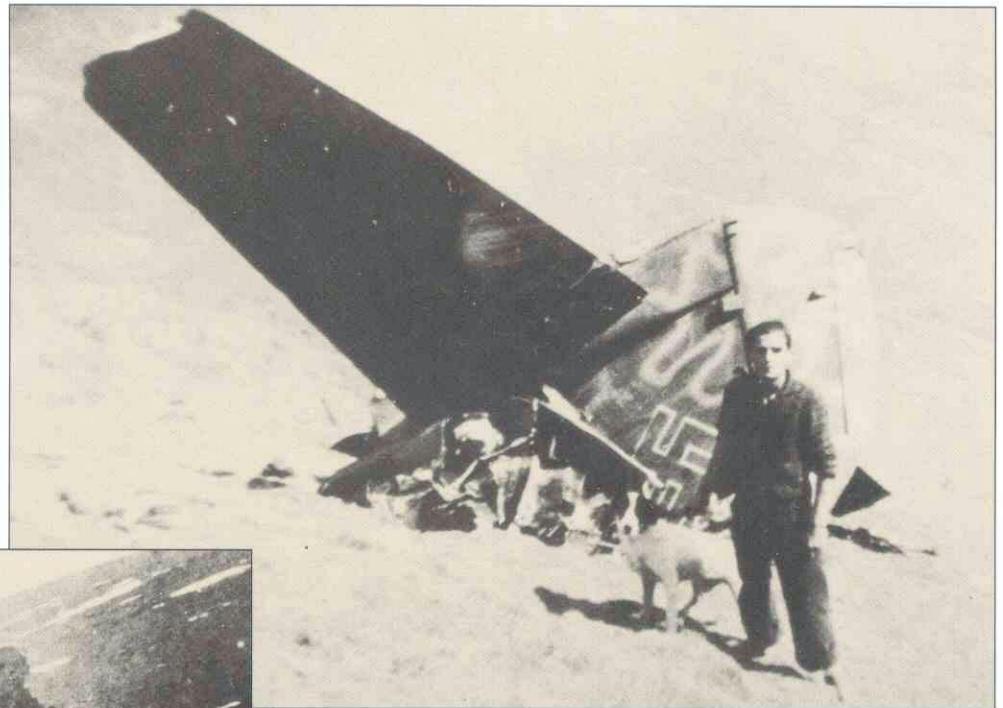
la cámara fotográfica que llevaban dentro del zurrón, merced a la cual, y a pesar de su deficiente calidad, es posible disponer de unas imágenes únicas e inéditas, altamente interesantes, al margen de las existentes en el informe oficial.

Pocos días después, por parte del Ejército del Aire, Sector Aéreo de Ca-

Junkers Ju-88 A1 (3). Por haberse incendiado no fue posible conocer la matrícula, unidad a la que pertenecía, ni la identidad del tripulante. Pero en la deriva de cola era perfectamente visible el número de fábrica (Werknr.0967). Los dos motores –Jumo 211– se encontraban a unos 50 m del fuselaje, con las hélices, –de palas de madera–, rotas, pero con los bujes en buen estado.

En lo referente al armamento, se recogieron, esparcidas por los alrededores, 4 bombas de 50 kg, 105 bombas incendiarias, y 232 rompedoras-incendiarias. También se encontraron 2 lanza-bombas de plano para bombas de unos 1.000 kg y otros en plano para 50 kg así como dos ametralladoras, una del calibre 7,92 mm y otra del 12,70 mm (4), con los cañones doblados.

Un bote de salvamento fue hallado a unos 100 m monte abajo con la radio abollada. También se recogieron diversos aparatos eléctricos y de precisión que se encontraban en buen estado y que, a pesar de la antigüedad del avión, no habían sido vistos en otros Ju-88 recuperados anteriormente.



1-4-1944. Pedro Gasia ante la cola del Ju-88. Foto obtenida por su compañero Salvador Solé, tras burlar la vigilancia de la Guardia Civil.

taluña, se redactó el informe oficial, –localizado también en Zaragoza, al igual que el anterior, en los archivos del Mando Aéreo de Transporte– (2). Según los datos contenidos en el mismo, el aparato era un

El informe, después de un detallado estudio del coste de la recogida y transporte de los restos hasta Balaguer, –en aquella época, la estación de ferrocarril más cercana, estaba situado a unos 120 km de distancia–, termina desaconsejando su recuperación por resultar antieconómicos, salvo algunos elementos de interés para repuestos.

A diferencia del Do-217 de Espot, actualmente en el lugar del suceso no queda ningún resto visible del aparato. Solo una pequeña calva en la lade-



Ju-88 de Enviny. Motor Jumo 211. Obsérvese el astillado de las palas de madera de la hélice.

ra herbosa todavía testimonio el punto del impacto contra el suelo.

A pesar de que, desde el año 1990 se está investigando en archivos militares de Alemania, hasta el presente no se ha podido averiguar ningún dato que permita conocer las causas del suceso. La que parecía ser una buena pista a seguir, —el número de fábrica—, de momento, tampoco ha aportado ninguna luz tras revisar las listas de pérdidas de unidades que tenían asignados aparatos del mismo modelo y serie. Por otra parte, a causa de los avatares de la II G.M., no todas las documentaciones están completas.

¿Qué circunstancias llevaron al Ju-88 a caer en territorio español? ¿Ataque enemigo o avería? La tripulación de un Ju-88 estaba formada normalmente por cuatro aviadores, y sólo se encontró el cadáver de uno de ellos, ¿saltarían los otros en paracaídas mientras todavía sobrevolaban territorio francés? ¿Estaría herido el único tripulante que había en el aparato? Si son ciertos los testimonios y opiniones recogidas, ¿qué razones le impulsarían a lanzar bengalas para llamar la atención, o iluminar el terreno para intentar un imposible aterrizaje de emergencia en una zona montañosa desconocida y con el avión cargado de bombas? El que éstas no estallaran y quedaran desparramadas por los alrededores, además del reducido armamento defensivo (2 ametralladoras), abonan la teoría de que el aparato, posiblemente, estuviera dedicado a misiones rutinarias de transporte.

Lo más probable es que estos interrogantes, que todavía se formulan quienes fueron testigos directos del suceso, no puedan ser nunca aclarados, ni tampoco, —a pesar de las últimas gestiones en Hermandades de Veteranos de la Luftwaffe—, se llegue a conocer la identidad del tripulante cuyos restos reposan entre los olivos del cuidado cementerio extremeño bajo una cruz de granito con la inscripción: «Ein unbekannter Deutscher Soldat» (Un Soldado alemán desconocido).■

Notas

1. Conseguir una fotocopia de la inscripción requirió una espera de dos años. El responsable del Juzgado de Paz de Sort despachó la solicitud contestando que no había «antecedentes». Ante la insistencia, pues en el Registro Parroquial sí había constancia, el funcionario se ratificó telefónicamente: «¡Ya le dije que no hay nada!». Al cabo de un tiempo, el Ayuntamiento de Sort se hacía cargo del Registro. Nueva gestión, esta vez personal, y, en la fecha indicada, allí estaba la inscripción. (Tomo 9, folio 113). No aportaba nada nuevo, salvo el evidenciar que, tiempo atrás, alguien había malgastado más tiempo, y medios, en negar que... en comprobar.

2. La localización de los dos expedientes en el MATRA de Zaragoza, además de la natural alegría por el hallazgo de unos documentos que ya se daban por perdidos, también evidencia que, a pesar de la existencia del Archivo General e Histórico del Aire, y de los desvelos de sus responsables, es posible que mucha documentación de valor histórico todavía pueda encontrarse dispersa por dependencias y unidades, sin medios para su definitivo traslado al AGHA, y expuesta a sufrir pérdidas y deterioros por desconocimiento de su auténtico valor. Todo ello a causa de unos presupuestos y plantillas a todas luces insuficientes.

3. Según opiniones recientes de veteranos de la Luftwaffe, antiguos pilotos de aparatos Ju-88, podría tratarse de un Ju-88 A4 dotado de motores Jumo 211J de 1.340 hp, con hélices de palas de madera. Las del Ju-88 A-1 eran metálicas.

4. Los modelos de ametralladoras instaladas en los aviones de la Luftwaffe eran de calibre 7,92 mm (MG 15, MG 17, y MG 81), o 13 mm (MG 131). La mención del 12,70 en el informe, es posible que resulte errónea. Hace unos pocos años, y al igual que en el de Spot, el autor recogió en el mismo lugar del suceso, un proyectil, esta vez completo, del calibre 13 mm.



Cementerio Militar Alemán, en Cuacos de Yuste (Cáceres). El círculo señala la sepultura del tripulante del Ju-88 caído en Enviny.

El Ejército del Aire y la música

RICARDO FERNÁNDEZ DE LATORRE
I.H.C.A.

EL éxito obtenido por la Unidad de Música y Banda del Mando Aéreo del Centro, dirigida por el teniente coronel Buján, en su concierto celebrado en el Auditorio Nacional el 26 de marzo de 1996, trajo al plano de la actualidad las agrupaciones sonoras del Ejército del Aire. Aunque muy joven, nuestra Aviación cuenta, además, con un brillante historial en el terreno de las composiciones en ella inspiradas, de las que se ha ofrecido una amplia e interesante muestra en el concierto de referencia. Es necesario resaltar que muchos de sus directores han sido relevantes figuras de la composición, no sólo en el campo de la música castrense, sino en los ámbitos de la clásica, teatral o ligera, particularidad poco difundida y que nosotros queremos destacar en este trabajo.

LAS MÁS ANTIGUAS COMPOSICIONES INSPIRADAS EN LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA

NUESTRO teatro lírico, que aborda, por cierto, todos los temas de actualidad en la vida española, desde el XVIII hasta nuestros días, contiene, curiosamente, algunos títulos relacionados con la aerostación y con la primitiva aviación. Como se sabe, la segunda mitad del siglo pasado está dominada por una serie de acontecimientos aerostáticos que acaparan la curiosidad de los españoles. Celebraciones patronales, conmemoraciones y festejos de todo tipo eran animados con ascensiones en globo, que causaban la admiración de los habitantes de nuestras ciudades. Desde Lunardi, que las realizó en 1792, hasta el «Rigoletto» santanderino de comienzos de nuestra centuria,



El famoso músico extremeño Cristóbal Oudrid, autor de «El Sitio de Zaragoza», compuso en 1859, en colaboración con Gaztambide, una zarzuela de ambiente aeronáutico, inspirada en un libreto de Javier Ramírez. Se tituló «Un viaje aerostático».

pasando por Arbán, Grellón o Clifford, los aerosteros marcaron una época en el mundo del espectáculo y la aventura. Y, como era lógico, la zarzuela incorporaría esta temática a su amplísimo repertorio, con abundantes y sorprendentes títulos. La más antigua manifestación de este tipo que encontramos es del siglo XVIII, un sainete en un acto, titulado «El descenso del globo», que llevaba música del gran autor de tonadillas escénicas Blas de Laserna. Le sigue cronológicamente una pieza lírica de 1859, titulada «Un viaje aerostático», libro de Javier de Ramírez y música de Gaztambide y de Oudrid, el autor de «El sitio de Zaragoza», que se estrena el 14 de diciembre de aquel año en el Teatro de la Zarzuela. En 1875 se da a conocer «Viaje en globo», sátira en un acto, texto de Augusto E. Madán y música de Ramón Estellés, un compositor valenciano de enorme gracejo, autor de muchas zarzuelas, entre ellas una titulada «Curro Bragas», que era una parodia de la famosa ópera «Curro Vargas», del maestro Chapí. En la misma década se presenta «Cinco semanas en globo», una zarzuela en tres actos, del autor dramático valenciano Rafael María Liern y del compositor de Orihuela José Rogel. Sigue a estas obras «¡Eh! ¡Al globo! ¡Al globo!», de 1881, con partitura de J. Viaña, otro ejemplo de buen humor, que compuso una zarzuela titulada «El tocador de señoras». En 1892 se presentó «El globo cautivo», una pieza lírica con libro del comediógrafo madrileño Francisco Serrano de la Pedrosa, y música de Ángel Ruiz. El 8 de mayo de 1895 se estrenó en el Liceo de Barcelona, la ópera «Henry Clifford», que llevaba texto del abogado y dramaturgo inglés Francis Money Coufts, especializado en temas españoles, y partitura del gran Isaac Albéniz. Clifford era un arrojado aerostero británico que llegó a Madrid en 1850. Tras realizar algunas ascensiones, primero en compañía de su compatriota Coalstone y, después, solo, se convierte en el fotógrafo de la Casa Real, registrando, a partir de 1856, todos los viajes de Isabel II, las obras de la Puerta del Sol y la traída de aguas a Madrid por medio del canal que lleva el nombre de la soberana. Famoso y rico, Clifford muere en la Corte, en 1863. La vida de este aeronauta romántico constituye la base argumental de la ópera de Coufts y Albéniz, que, dos años después, estrenan juntos otro magnífico título, «Pepita Jiménez». De diciembre del mismo 1895 es «Quince minutos en globo», un *disparate en un acto*, como lo subtitulan los autores, libreto de José Barbera Carré y «Lozano Franco», con música de Francisco Lozano, puesta en escena en el Teatro Lara, en diciembre de 1895. Posteriores son «El globo o el capitán Lapalisse», zarzuela en un acto del comediógrafo catalán Juan Molas y Casas, que estrenó muchas obras en el Teatro Eldorado, del que era empresario, y del famoso actor y autor Julián Romea, y «Cinco horas en globo», melodrama en un acto, con libreto de Baldomero de Jaca y Pedro Muñoz Pedrera, estrenado en 1910. El 6 de febrero de 1911, en pleno apogeo del dominio direccional del globo, se pone en escena «El dirigible», *Fantasia* en dos actos, de Fernando Noriega, J. Tellaeché y E. González del Castillo, con música de Pablo Luna y Arturo Escobar. Otras zarzuelas inspiradas en la aerostación, cuyas fechas de estreno desconocemos, pero que hay que situar entre el último tercio del XIX y la primera década de nuestra centuria, son «El globo cautivo» –repetición del título de Viaña que ya conocemos–, música de L. Courotte; «Primer vuelo», del escritor valenciano Jacobo Sales y música de Gisbert, y la *comedia lírica* «La conquista del aire», de José López Echevarría y Ramón Camarero Gareslo. De 1911 es la primera zarzuela, que conocemos, dedicada a la aviación. Se titulaba «El intrépido aviador», *historieta* en un acto, libreto de Ernesto Pablo López y música de J. Candela Ardid y E. Ubeda, estrenada en el Teatro Novedades.

De buena parte de estas obras se conservan las partituras, de las que podrían extraerse curiosos cantables dedicados a la aerostación y la aviación españolas. Añadamos que muchos de nuestros contemporáneos han conocido

una revista de inspiración aeronáutica, titulada «El Gran Clipper», del maestro Francisco Alonso, estrenada en el Cómico, de Barcelona, en 1947, y en el Teatro Madrid, de la Capital de España algún tiempo después, con la aparición en escena de una banda de música de Aviación, que estaba formada por instrumentistas de tercera y educandos de la música de la Primera Legión de Tropas de Aviación, que dirigía el capitán Modesto Rebollo, a quien luego nos referiremos.

UNA BANDA A CABALLO

POR extraño que parezca, el primer conjunto instrumental que tuvo nuestra Aeronáutica fue una banda a caballo, una de las típicas formaciones de trompetas de nuestros cuerpos montados. Estaba integrada por cuatro clarines y un maestro, del Cuerpo de Ingenieros, a los que podemos ver en una fotografía correspondiente a un acto celebrado en el Polígono Aerostático de Guadalajara, en la que aparece la banda con fondo de globos y carros con los cilindros del gas o el torno del estérico. Más adelante, a partir de 1926 nos encontramos con bandas de guerra propias de los institutos a pie, o sea, de cornetas y tambores. Las bandas de música no aparecerán en nuestra Aeronáutica hasta el nacimiento del Ejército del Aire. En los comienzos de la Aerostación, cuando era necesaria una de estas formaciones para actos de relieve, como fue, por ejemplo, la entrega del Estandarte a las Tropas de Aerostación, celebrada en 1923, se contaba con la colaboración de la música de la Academia de Guadalajara, de lo que tenemos constancia por el incipiente cinematógrafo. Y, tras el nacimiento de la Aeronáutica Militar, en 1926, en casos de solemnidades como las juras de mecánicos en Cuatro Vientos, se acudía a alguna de las músicas de las vecinas unidades del Ejército, que las cedían para la interpretación de las piezas de Ordenanza y de las marchas.

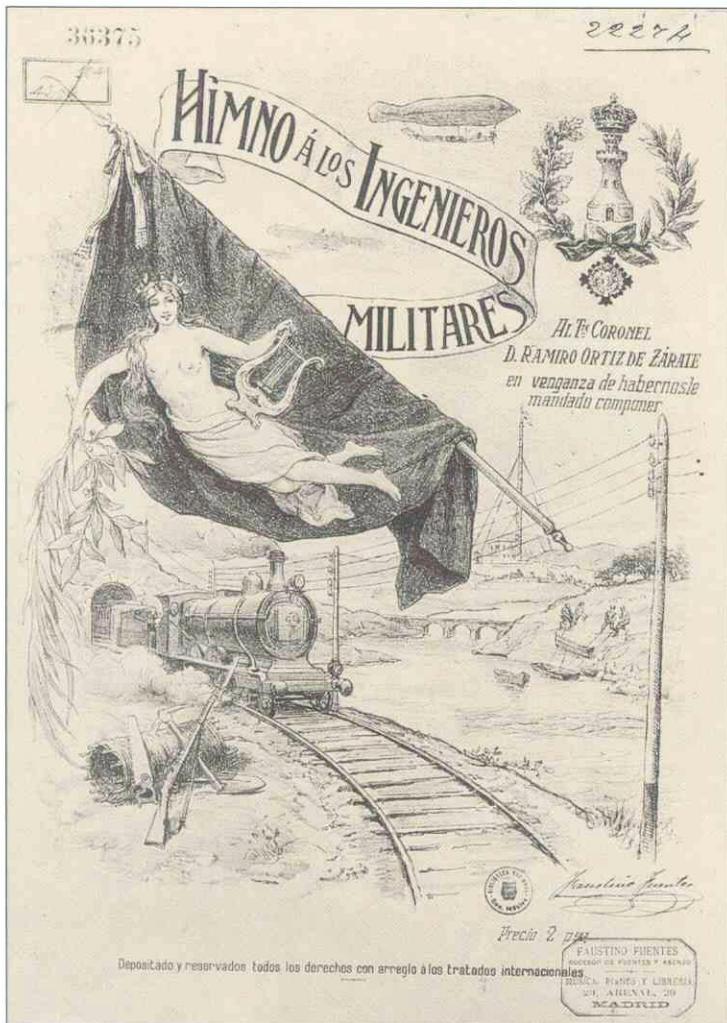
En 1913 se edita una partitura titulada «Himno a los Ingenieros Militares», en cuya portada aparece el dirigible «España» y uno de nuestros primeros aeroplanos, un «Morâne-Saulnier» de los que donó al Ejército Español el conde de Artal. Es la ocasión en que las imágenes de un *menos* y un *más* pesados que el aire aparecen juntas en una obra musical española.

MÚSICAS DEDICADAS AL VUELO DEL «PLUS ULTRA»

LA hazaña del hidroavión «Plus Ultra», con su vuelo Palos-Buenos Aires, constituyó uno de los más relevantes acontecimientos vividos en la segunda mitad de los años veinte por España y los países de su habla y Cultura. El recibimiento dispensado a los aviadores en cada uno de los jalones de su ruta, fue apoteósico. En España, el pueblo se lanzó a la calle, se hicieron sonar las campanas de las catedrales e iglesias y se organizaron manifestaciones y «paseos militares» de las tropas. Poetas y compositores pusieron su inspiración al servicio del acontecimiento, y surgieron numerosas canciones, marchas e himnos conmemorativos del glorioso «raid». Nuestra búsqueda de este tipo de páginas ha arrojado un saldo extenso, del que queremos destacar el *pasodoble militar* de Ángel Rueda «Hidro Plus Ultra»; el *Himno Militar a la Aviación Española* «Inmortal Plus Ultra», de Roberto Jiménez Ortells, compuesto a base de temas populares argentinos y españoles; «Plus Ultra Vencedor», una *marcha* de Monterde y Mariñán; un *pasodoble militar* de Ángel Rueda, titulado «Plus Ultra»; «Plus Ultra», *Leyenda* de Arturo Guerrero, y el *Pasacalle* de Crispino R. Inclán y José María Lacalle «Plus Ultra». El más destacado de todos fue, sin duda, «Ruta de Gloria», *Himno-marcha dedicado al «Plus Ultra»*, patrocinado por el Real Aeroclub de España, que compuso el maestro Adolfo Wagner sobre versos del comediógrafo y periodista Pedro Lla-



Esta fue la primera formación instrumental que tuvo la Aeronáutica Española, una banda de trompetas típica de los cuerpos montados. La vemos aquí, al frente de las tropas de Aerostación, en una solemnidad militar celebrada en el Polígono de Guadalajara.



Dos compositores del entonces Cuerpo de Ingenieros, que, por cierto, no eran músicos profesionales, fueron los autores, en 1913, de esta partitura, en cuya portada podemos ver el dirigible «España» y uno de los aeroplanos «Morane-Soulnier» que donó a nuestro Ejército el prócer argentino conde de Artal. Es la primera obra musical en la que aparece nuestra Aeronáutica militar.

brés, y que llevaba la dedicatoria «A los heroicos tripulantes del 'Plus Ultra' y, con ellos, a la Aviación Española». En toda América tuvo enorme difusión –extrañamente, no se conocía en España– el tango de Carlos Gardel «El vuelo del águila», preciosa composición que pudimos conocer, y traer a nuestra Patria, gracias a la gentileza de Radio Rural, de Montevideo, que, al conocer por la prensa nuestra presencia en la capital uruguaya en seguimiento de la huella y el recuerdo de los aviadores, se apresuró a hacérselo llegar. Dice así el estribillo:

*«Franco, Durán, Ruiz de Alda, los geniales,
los tres, con Rada, son inmortales
Los españoles van con razón cantando
al ver el galardón de su nación.
Y cantarán con todas las naciones
entrelazando los corazones.
Y en tal clamor surge un tango argentino
que dice a España ¡Madre Patria
de mi amor...!»*

Ultimamente hemos conocido la existencia de una zarzuela, titulada «Palos-Buenos Aires», un *Apropósito en un acto*, como la subtítulan sus autores, el libretista José Silva Aramburu y los compositores Basilio Miranda Larrea y E. Gómez Muñoa, estrenada en el Teatro Romea, el 27 de marzo de 1926, o sea, al mes y medio del amerizaje de los héroes en

el Río de la Plata –redacción del libreto y composición de los números, ensayos y puesta en escena: un record de velocidad–, con lo que se sigue manteniendo nuestra teoría de que la zarzuela era una especie de NODO de los acontecimientos españoles, desde mediados del XVIII hasta su decadencia, después de nuestra guerra 1936-1939.

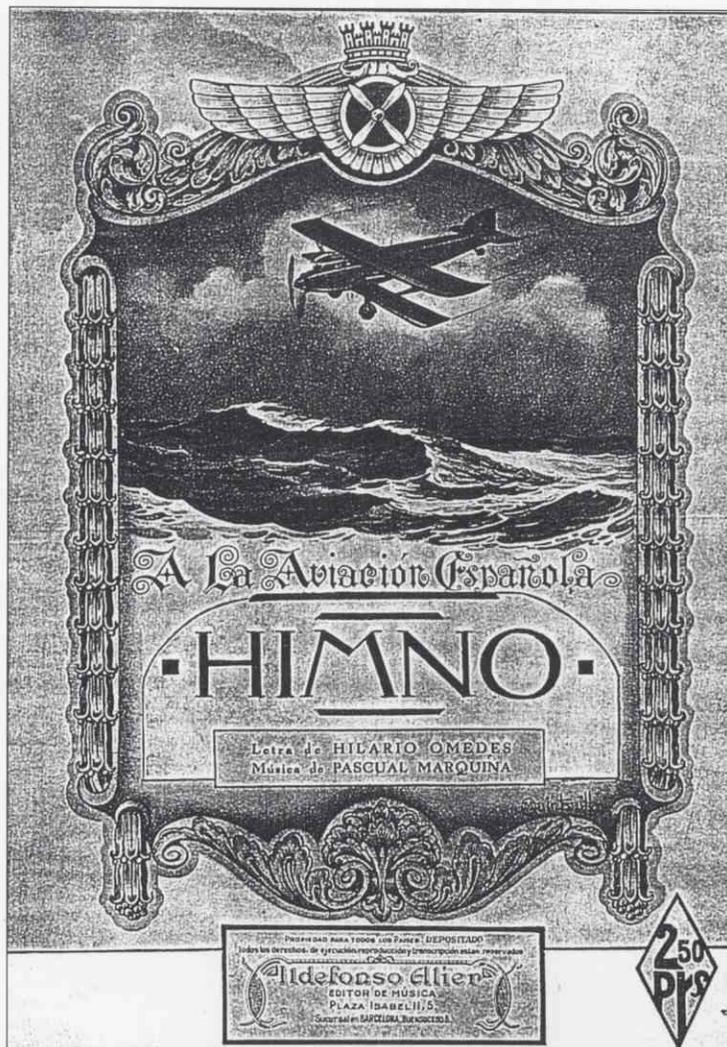
EL PRIMER HIMNO DE AVIACIÓN

ENTRE 1931 y 1933 nace el primer himno de nuestro Ejército del Aire. Se titulará «A la Aviación Española», y lo compondrá el famoso maestro Marquina, director músico de primera del Ejército, con asimilación a comandante. Era D. Pascual Marquina Narro, autor de numerosas marchas militares y de himnos, así como de infinidad de obras no castrenses, entre ellas el pasodoble «España cañí», la pieza ligera española más interpretada fuera de nuestro país, que hubiera bastado, por sí sola, para hacer famoso a su creador.

Fue un interesante libro del teniente general Serrano de Pablo, «Historia del aeródromo de Tablada», de 1971, el que nos dio a conocer la existencia de este himno, gracias a la publicación de la portada de la partitura entre las ilustraciones que se incluían. Más tarde, a raíz de la inserción, en mayo de 1985, en la «Revista Aeronáutica y Astronáuti-



El famoso maestro Pascual Marquina, uno de nuestros más célebres músicos mayores, autor del primer himno a la Aviación, compuesto, al parecer, en 1933. Obra prácticamente desconocida, fué presentada al gran público en el Concierto de la Aviación, ofrecido en el Auditorio Nacional, de Madrid, el 26 de marzo de 1996. Marquina había estrenado poco antes de componer el himno a la Aviación, uno de nuestros más famosos pasodobles, «España cañí».



A la Aviación Española
HIMNO

Letra de
HILARIO OMEDES.

Música de
PASCUAL MARQUINA.

Tpo de Marcha. 3/4

(VOZ solista)

¡Sal, volu-tro - pi - dos he - ro - os del ai - re ¡Sal, ve - y
glo - ria a la hispa - no A - vi - a - ción que en el sue - lo se - vi - lla llue - nos
Al - res - y en Ma - rru - cos de fa - ma se cu - brió

Alfonso Alirol, Editor Madrid. 7105

Portada y partitura del primer himno dedicado a la Aviación Española. Fueron sus autores el músico Pascual Marquina y el poeta, oficial del Ejército e ingeniero civil, Hilario Omedes. En el texto no se menciona el vuelo de Barberán y Collar, el más importante realizado por nuestra Aviación en aquellos años, y sí el de Jiménez e Iglesias, lo que induce a creer que el himno es anterior a junio de 1931. No obstante, en la portada puede verse un tipo de avión que guarda cierta similitud con el Breguet del Sevilla-Camagüey, lo que, a su vez, favorece la teoría de que, impresos letra y música, se produjera este vuelo y hubiese sido necesario recurrir a una ilustración de urgencia.

ca», de un trabajo de mi fraternal y llorado amigo el coronel Aguilar Hornos, en el que se había lamentado de la inexistencia de obras musicales dedicadas a nuestra Aviación, anteriores a nuestra guerra 1936-1939, se recibió una interesante carta. Procedía de Mallorca y venía firmada por el Sr. Lorente Rodríguez, combatiente de la Aviación Republicana durante nuestra conflagración, a la que acompañaba una deteriorada partitura. Era el himno dedicado a la Aviación por el maestro Marquina, tan escasamente difundido. La dirección de la revista nos consultó en relación con la fecha de composición, y poco pudimos aclararle. Por la corona mural del escudo de España y el texto del himno, dedujimos que la fecha de composición debía situarse entre abril de 1931 y junio de 1933, ya que no se menciona el gran vuelo de Barberán y Collar, iniciado el 10 de aquel mes, y sí, como gran proeza, el de Jiménez e Iglesias, de 1929. No obstante, en la portada de la partitura se ha dibujado un «Breguet» muy parecido al «Cuatro Vientos», y, además, volando sobre el mar, lo cual indica que, a las pautas, impresas antes del 10 de junio, hubiera podido agregársele una portada de urgencia que recogía la novedad del Sevilla-Camagüey.

Pero sigamos con la historia de la recuperación del himno. En 1986, cuando finalizábamos el montaje de nuestra serie de TVE «La Aviación en España», conocimos a un nieto del compositor, Mariano Marquina Martín, que nos facilitó una

copia de la partitura en perfecto estado. En 1990 la hicimos registrar, para incluirla en nuestra «Nueva Antología de la Música Militar de España», y, seis años después, pudimos presentarla al gran público en el Concierto de la Aviación, ofrecido en el Auditorio Nacional el pasado 26 de marzo. La obra, prácticamente desconocida para todos, obtuvo un resonante éxito de la mano del teniente coronel Buján, que dirige la música del MACEN y el Orfeón de Castilla.

«SOBRE CAMPOS Y TRINCHERAS»

NUESTRA Guerra 1936-1939 vio nacer muchos cantos dedicados a la Aviación de ambos bandos combatientes, de los cuales se ha perdido la pista. Los que tuvieron carácter himnico, los más destacados, se conservan, como el «Himno la Gloriosa», letra dedicada a la Aviación Republicana por Rafael Alberti, que llevó partitura del gran compositor Jesús Leoz, autor, en los años cuarenta y cincuenta, de las partituras para la banda sonora de numerosas películas. La obra se estrenó en el Palacio de la Música, de Madrid, interpretada por los Coros Confederados de las Juventudes Socialistas Unificadas. Convivió esta obra en la España republicana con otra titulada «Himno del Aire», conocido también como «Canción de los Aviadores Republicanos».

En la España Nacional hubo asimismo bastantes cantos dedicados a los aviadores, pero la mayor parte de ellos se han ido quedando en el camino. Subsiste el que fue, cree-

mos que desde 1938, Himno Oficial de Aviación, con el título de «Sobre campos y trincheras», compuesto por el maestro Federico Moreno Torroba, sobre versos del poeta Agustín de Foxá. Este himno se cantó hasta 1967, en que fue sustituido por el de Pemán y Dorado, del que hablaremos más adelante.

También nació en nuestra Guerra el himno de la Legión Cóndor, titulado «Revere Marsch», compuesto por el director de la pequeña banda de la unidad, Teichmann, y, quizá también «Flieger Marsch», otra de las canciones que en aquella se cantaban. Aviadores italianos y rusos crearon también alguna canción, que no ha llegado hasta nosotros, como tampoco la del grupo de Malreaux, que sabemos se compuso.

NACEN LAS BANDAS DE MÚSICA DEL EJÉRCITO DEL AIRE

A la creación oficial del Ejército del Aire —ya existía de hecho— por Ley de 7 de octubre de 1939, siguió el Decreto que creaba el Arma de Tropas de Aviación, a la que se confiaban los servicios de guarnición en campos, edificios y establecimientos del Ejército del Aire. Paralelamente nacieron cinco Legiones de Tropas y tres Banderas independientes —también otra, llamada de Paracayistas— que se adscribieron a las cinco Regiones y tres Zonas Aéreas recién creadas. Como era lógico pensar, las primeras de esas unidades deberían ser dotadas de bandas de música para interpretar los himnos, cantos y marchas correspondientes en los actos militares propios del servicio: rendición de honores, desfiles, juras, etc., así como en las celebraciones civiles que eran tradicionalmente confiadas a las músicas del Ejército: procesiones, conciertos públicos... Una Circular de 25 de noviembre de 1939 convocaba concurso para cubrir seis plazas de directores músicos y músicos mayores, uno para cada una de las cinco Regiones, y otro para la Academia del Arma de Tropas de Aviación. Esta distinción entre directores músicos y músicos mayores tiene su justificación en que los directores músicos procedían de la República, y los músicos mayores, de la Monarquía. Muchos de estos últimos habían solicitado la separación del Ejército, amparados en la llamada Ley de Azaña, pero, por haberse incorporado al Ejército Nacional durante la contienda 1936-1939, se les concedía derecho especial a reserva de plaza, como si no se hubieran retirado.

LOS PRIMEROS DIRECTORES MÚSICOS DEL AIRE

El 25 de noviembre de 1939 se había convocado, como hemos dicho más arriba, un concurso para cubrir seis plazas de directores para las músicas del Aire, que iban a ser, en principio, cinco para cada una de las regiones y otra para la Academia del Arma de Tropas de Aviación. Como consecuencia, el Ministerio del Ejército destina al del Aire al director de 2ª Pablo Cambronero, a los músicos mayores —o sea, los directores retirados con la Ley de Azaña— Modesto Rebollo y José Pastor Ochoa, y a los directores músicos de 3ª Ignacio Rodríguez Rodríguez, Pablo Navarro García y Manuel Gómez de Arriba. Los directores quedan destinados así: Martín Gil, a la Primera Región; Rebollo, a Valencia; Navarro, a Sevilla; Pastor Ochoa, al Grupo de Escuelas de Levante, y Gómez de Arriba, a la Escuela de León.

A Ignacio Rodríguez le será encomendada, más tarde, la organización de la banda de música de la Casa Militar del Jefe del Estado.

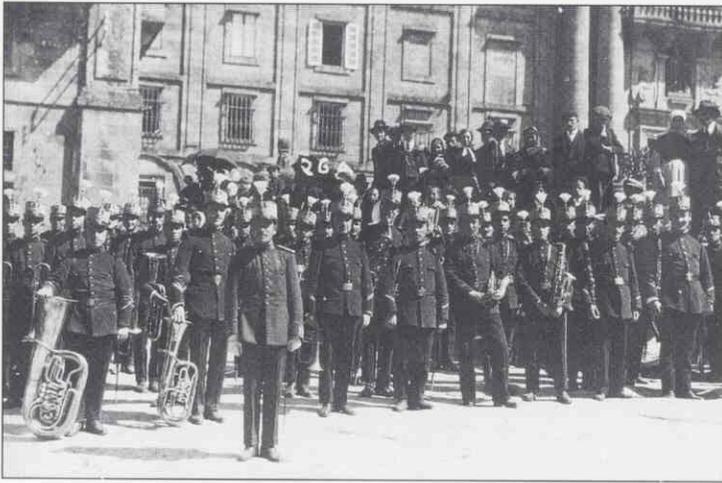


Pablo Cambronero, uno de los grandes nombres de nuestra Música Militar, que fue comisionado por el Ministerio del Ejército para organizar la primera banda de música del Aire. Su precaria salud le impidió realizar el proyecto. Fue sustituido por el capitán director José Martín Gil.

LA MÚSICA DE LA PRIMERA REGIÓN Y MODESTO REBOLLO

La primera de las músicas de nuestro Ejército del Aire es la de la Región Central. Para formarla, el Ministro del Ejército, general Varela, destina al nuevo Ministerio del Aire, a fines de 1939, a un prestigioso director, Pablo Cambronero. Pero Cambronero es un hombre de poca salud, agravada por las penalidades sufridas en nuestra guerra, y tiene que renunciar. Para reemplazarlo es designado el capitán músico Martín Gil, que había sido director de la banda de la Academia toledana durante el asedio. Martín Gil es, pues, el fundador de la música de la primera Región Aérea, aunque, pasado un año, tuviera que abandonarla para organizar la de la Policía Armada. Martín Gil convoca oposiciones para músicos en mayo de 1940. Los aprobados se incorporan a mediados de julio al aeródromo de Cuatro Vientos.

A Martín Gil le sucede Modesto Rebollo, salmantino, capitán director, procedente del cuerpo de músicos mayores del Ejército, que se incorpora a últimos de julio de 1941. Rebollo era un veterano profesional de la música. De niño formó en un coro infantil que actuó en el Real. Su voz era tan bella que le sería confiada la difícil parte del pastorcillo del último acto de «Tosca», interpretándola con tal perfección que mereció las más calurosas felicitaciones del gran Anselmi, protagonista masculino, aquella noche, de la obra de Puccini. Rebollo debutó en la composición como autor de couplets, en 1912, con títulos como «Muñecas de Biscuit» y «El pastor y la lechera», y de piezas teatrales como «La nobleza de un querer», sainete lírico de costumbres madrileñas. Ingresado en el Cuerpo de Músicos Mayores en 1913, estrena otro sainete con el título de «La gloria del barrio», y diversas piezas ligeras, entre ellas el tango «Batalla de flores». Destinado al Batallón de Cazadores de Chiclana como músico mayor de 3ª, permaneció en diferentes localidades africanas —Ishafen, Kaddur, R'gaia, Zoco-el-Had— y fundó el Conservatorio de Melilla, del que fue secretario y profesor. En la Plaza de Soberanía permaneció



De los campos africanos pasa Modesto Rebollo a dirigir la música del Regimiento de Infantería de Zaragoza nº 12, de guarnición en Santiago de Compostela. Lo vemos aquí, ante su banda, en 1919, vistiendo el elegante uniforme de gala de la Infantería.

hasta 1919, en que pasó a dirigir la música del Regimiento de Infantería Zaragoza, de guarnición en Santiago de Compostela. En 1928 es destinado al Regimiento de Isabel la Católica, con guarnición en La Coruña, donde dirige también el orfeón «El Eco», que convierte en una formidable masa coral, y es ascendido a músico mayor de 2ª. De 1930 son su motete para seis voces mixtas «Ave María» y su Primera Colección de piezas bailables: «Cangas» (pasodoble), «Flirt» (polka burlesca), «El Malpica F.C.» (pasodoble), «Horizontes» (vals lento), «Añorando» (pasodoble), «Así fue» (tango), «Rodri-Pat» (vals lento), «Amos...anda» (chotis), «Largorimet» (marcha serenata) y «¡Ei..., Manoe!» (muñeira). También compone un «A-la-la-la» a seis voces. En julio de 1931 se retira, acogiéndose al Decreto de 25 de abril. En 1932 compone «Perdona, mañica», réplica a la jota de «La Dolores», y «Ramito de flores», canción-romance. De 1934 son sus pasodobles «La capa torera» y «De raza agarena», así como sus adaptaciones de las canciones castellanas «El burro de Villarino» y «La Virgen del Castañar», y su *fantasía castellana*, «Sones de antaño y hogaño». Entre 1936 y 1939 figura al frente de la banda de música de las Milicias de Falange Española, de Salamanca. En 1940 es elegido, por concurso de méritos, para incorporarse al naciente Ejército del Aire, siendo destinado a la 3ª Región Aérea. En 1941 se le encomienda la dirección de la música de la Primera Legión de Tropas de Aviación. Ese año estrena «Divina rebeldía», episodio dieciochesco en tres estampas,



Modesto Rebollo dirige, en Marruecos, en el año 1915, a esta «charanga» del batallón de Cazadores de Chiclana nº 17. Formada en círculo, la banda interpreta composiciones religiosas durante la celebración de una misa de campaña.

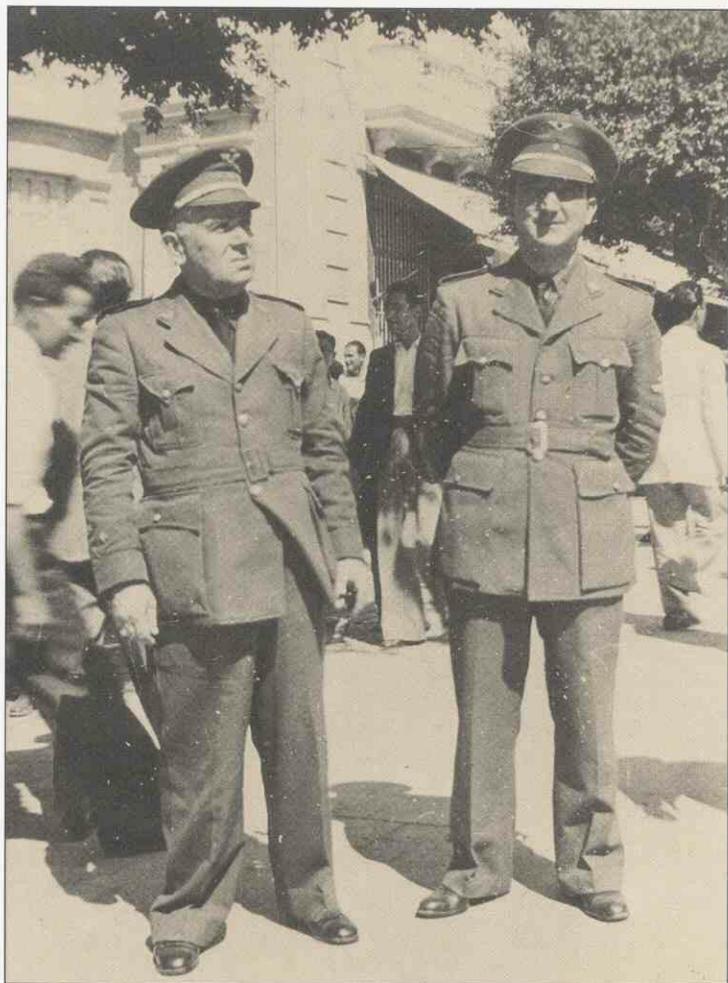


El músico mayor de 3ª, Modesto Rebollo, en 1913, año en que ingresó en el Ejército. Obsérvese el distintivo de mando, consistente en una lira que lleva inscrita una estrella de seis puntas. Los músicos mayores de 2ª ostentaban dos, y los de 1ª, tres. Rebollo, director y compositor de enorme prestigio, sería, con los años, el número uno del escalafón de directores de música del Ejército del Aire.

y pone música a la película de Florian Rey «Polizón a bordo». En 1942 compone la canción «Quiero verme en tus ojos», una melodía para violín y piano titulada «Meditación»



La música de Aviación, en 1942, en el «chalet» de la calle de la Princesa en que se alojaba. El inmueble estaba en las inmediaciones de la iglesia del Buen Suceso, entre las calles Rey Francisco y Quintana, casi frente al barrio de Pozas, construido para festejar el nacimiento de la Infanta Isabel, entonces Princesa de Asturias. De ahí el nombre de la calle.



A la izquierda, el primer director de la música de la Primera Legión de Tropas de Aviación, el famoso capitán Rebollo, vistiendo ya el uniforme del recién creado Ejército del Aire. A su lado, José María Malato, el alférez subdirector, un verdadero «genio» de la enseñanza, según veteranos de esta música, «capaz de hacer de los educandos verdaderos maestros».

y la banda sonora del film «La rueda de la vida», de Fernández Ardavín. En 1943 es ascendido a director músico de 1ª, figurando a la cabeza del escalafón del Cuerpo. En 1945 estrena su opereta «¡Bien sabes tú...!» y la canción «Solo tú», y, en 1946, «O Namoro», un fado para banda. En 1951 se retira por haber cumplido la edad reglamentaria, y se consagra, casi por completo, a la composición escénica. En 1954 estrena «A Belén, pastores» y «Pastorcillos, adorad», del cuento infantil «Las figuritas del Belén», y, en el Teatro Alkazar, el cuento oriental «El iluso Abul-Hassan», y «En un portal de Belén», *Estampa lírico-dramática de Navidad*. Suyas son también las piezas teatrales «La moza del coitadiño», libro de Torrado, Barallobre y Aizpuru; «La dulzaina del charro», con libro de Torrado, que se estrena en el Teatro de la Latina, y «Dulce rebeldía», texto de Aizpuru, presentada en el Teatro Alcalá. En 1964 TVE da a conocer, en un espacio de publicidad oficial, una preciosa melodía para el

«spot» infantil «¡Vamos a la cama!». Cuando las hijas del Rebollo escuchan el «filmet», exclaman «¡Pero si ésa es una música de papá!» En efecto, la melodía había sido tomada, sin permiso, de la película de Raúl Alfonso «Hoy no pasamos lista», en la que se narraba la historia de un maestro rural, que interpretaba, magistralmente, Fernando Fernán-Gómez. Se trataba de una marcha infantil que cantaban los niños de la clase, con una melodía jugosa y llena de garbo. Puesto al habla con los «compositores», Modesto Rebollo fue incluido, automáticamente, en la ficha de autoría —¡faltaría más!—, junto a los que, tan alegremente, habían hecho suyo el fruto de la inspiración y el talento de aquel músico del Ejército del Aire. Rebollo no quiso ir a los tribunales para proclamarse autor único de la pequeña obra maestra, como le correspondía con arreglo a Derecho, ni reclamar pasadas percepciones. Se contentó con figurar junto a ellos en la ficha. Sería éste el último gran éxito de Modesto Rebollo, con una inmensa estela de popularidad para su música, que llegó a todos los rincones de España. El maestro Rebollo fallece en 1970, dejando a la Fiesta Nacional, entre otros, dos magníficos pasodobles, «La capa torera» y «Brindo por usía», y, al Ejército del Aire, tres de sus mejores marchas: «Pilotos en vuelo», «Vuelos triunfales» y «Audacia».

MANUEL GÓMEZ DE ARRIBA

NACIÓ Manuel Gómez de Arriba en Madrid, en 1904. Músico mayor de 3.ª en 1925, tuvo su primer destino en el Batallón de Montaña La Palma, nº 8, donde permaneció hasta 1927, año en que es enviado a Cartagena, en cuya guarnición formará nueve años. En ellos compone Gómez de Arriba algunas de sus obras de corte clásico, como «Serenata romántica» (1935). Entre sus piezas ligeras de esta época están la marcha profesional «Los iguales Marrajos y Californios» (1929) y los pasodobles, «La tijera de oro» (1928), «Flores de mayo» (1929), «Rafaé» (1934), «De Chamberí» (1934), «Clásico» (1935) y «Celso Díaz» (1935), así como la marcha «Triunfal» (1934). Otras obras de este carácter son la java «Tirolesa» (1934), los chotis «Chulón y tal» (1934), «Otro chotis» (1934) y «Tié gracia» (1934); el charleston «Chiquichas» (1934) y los foxtrot «Un



La primitiva banda de música de la Primera Legión de Tropas de Aviación, en uniforme de verano, de diario. Obsérvese la escasa calidad de algunos de los uniformes. Era a comienzos de los cuarenta, «los años difíciles», en los que se carecía de muchas cosas, entre ellas de buenos tejidos.



1943. Solemnidad militar en Getafe, seguramente una jura de Bandera. La banda de música, antes de comenzar el acto. En el centro, el capitán Rebollo y el alférez Malato. El tercero por la derecha, con su clarinete, Julio García Maluenda, magnífico instrumentista y el más antiguo de los brigadas, que reemplazaría a Malato años más tarde.



1 de abril de 1946. La música del E.A en una de las calles aledañas al Paseo de la Castellana, en espera de participar en el Desfile de la Victoria. La uniformidad, típica de nuestros Ejércitos de aquella época, tenía un tinte marcadamente germánico.



Noviembre de 1960. La banda de Aviación, en Barajas para rendir honores a una personalidad. Obsérvese, en la primera de las imágenes, las primitivas instalaciones del acceso a las pistas de aterrizaje; en la segunda, la banda, formada ante el edificio principal, ya muy ampliado en estas fechas. Al frente de la unidad musical, el comandante director Manuel Gómez de Arriba, y, a su izquierda, el nuevo subdirector, Julio García Maluenda.



momento» (1934) y «Mis blues» (1934), y también el tango «Otra pena» (1928). En enero de 1940 pasa al Ejército del Aire, y es destinado a la Academia de Aviación de León, donde asciende, en 1943, a capitán, y, después, a la Escuela de Especialistas, que se crea en aquella ciudad, en 1950. En este destino compone su pasodoble «Rafael Llorente» y estrena con su banda, en un concierto ofrecido en Vigo, la rapsodia gallega «De ruada» y el intermedio «Melodía y danza». En 1948 es promovido a comandante. En 1949, compone la marcha militar «Isha» y, en 1950, la marcha lenta «Las siete palabras», que se da a conocer en el desfile procesional de la Santa Cena, en la Semana Santa leonesa. En julio de 1951 pasa a dirigir la unidad de música de la Primera Legión de Tropas de Aviación. Lo sustituirá el capitán Miguel Sánchez de Rojas. De esta época sólo hemos podido recoger su pasodoble «Aromas valencianos» y «Por el triunfo», *marcha española*. Suyas son también las marchas «Galas imperiales» y «Felguerinas». Gómez de Arriba permanecerá en este mando hasta 1964, en que le llega el retiro por edad. Falleció en Madrid, en 1974, en el Hospital del Aire.



El subdirector, alférez Julio García Maluenda, dirige la banda de Aviación durante la misa conmemorativa del XXV aniversario de la muerte de Joaquín García Morato. Es el día 5 de abril de 1964.

PASTOR OCHOA Y LA MÚSICA DE SAN JAVIER

LA música del Grupo de Escuelas de Levante –más tarde, de la Academia General del Aire– es la segunda de las bandas oficiales que crea la Aviación. Inicia su organización el alférez subdirector Miguel Sánchez de Rojas –después, del cuerpo de directores–, y, en abril de 1943 se pone al frente de ella el teniente director José Pastor Ochoa, del Cuerpo de Músicos Mayores del Ejército, es decir, director procedente de la Monarquía. Nacido en Préjamo (Logroño), en 1884, Pastor Ochoa es músico mayor en 1920 y se retira en 1931. En 1936 se incorpora al Ejército Nacional, y, en diciembre de 1939, al del Aire. Su primer destino es la Cuarta Región Aérea, Zaragoza, pero, al no organizarse su música, pasa a formar y dirigir la del Grupo de Escuelas de Levante. Con la creación de la Escala de Directores del Ejército del Aire, en 1943, pasa a ocupar el número dos de la misma, y es ascendido, poco después, a Director de Segunda, asimilado a capitán. En este empleo le llega, un año después, el retiro del servicio activo.

Le sucede en el mando el teniente Pablo Navarro García, de Jadraque (Guadalajara), nacido en 1905. Músico mayor en 1929, sería destinado al Ministerio del Aire en diciembre de 1939. Comisionado para organizar la música de la Segunda Región Aérea, proyecto que no se realiza, permanece en Sevilla durante algún tiempo. En 1944 se hace cargo de la música del Grupo de Escuelas de Levante. Tres años después muere en accidente de automóvil.



Manuel Larios Botello, uno de los mejores conductores que ha tenido la música de Aviación. Había ingresado en el Cuerpo de Directores Músicos del Aire en 1947. Su primer destino fue la Academia de San Javier, donde compuso el himno del centro. Vino a dirigir la banda de Madrid en 1964.



La banda de música de la Academia General del Aire. Fue organizada por el alférez subdirector Miguel Sánchez de Rojas. En 1943 se pone al frente de ella el teniente director José Pastor Ochoa. Le sucedió el teniente Pablo Navarro García, muerto en 1947 en accidente de automóvil. Por este mando pasaron Larios, de las Cuevas y Buján. La dirige ahora el teniente Pedro Guerrero Soriano.

RESTRICCIONES AL PROYECTO INICIAL

EL nombramiento de seis directores suponía la creación de otras tantas bandas de música: la de León y una por cada Región Aérea –cinco–, incluida la de la 3ª, que se adscribía a la del Grupo de Escuelas de Levante, más tarde Academia General del Aire. Pero no resultó así. Restricciones económicas redujeron lo previsto a la creación de cuatro bandas –el proyecto no afectaba a la de León–, tres para otras tantas Legiones de Tropas y una para la Academia de Tropas de Aviación. En julio de 1942 se dispone la asimilación de los músicos del Ejército del Aire a Especialistas de 2.ª, quedando equiparados el subdirector, a alférez especialista; los músicos de 1.ª, a brigadas; los de 2.ª, a sargentos; los de 3.ª, a cabos, y los educandos, a soldados. La O.M. de 6 de abril de 1943 configura la escala inicial de directores de música del Aire. Lo formaban Modesto Rebollo Pata, director de 2.ª; José Pastor Ochoa, Manuel Gómez de Arriba y Pablo Navarro García, directores de 3.ª. Pero, en realidad, sólo se crearían tres bandas de música, si bien con una amplia plantilla. Pero las reducciones no se harían esperar. La primera vendría en 1964. En este año, procedente de la Academia General del Aire, pasa a dirigir la música de la Primera Región Aérea otro excelente profesional, el capitán Larios.



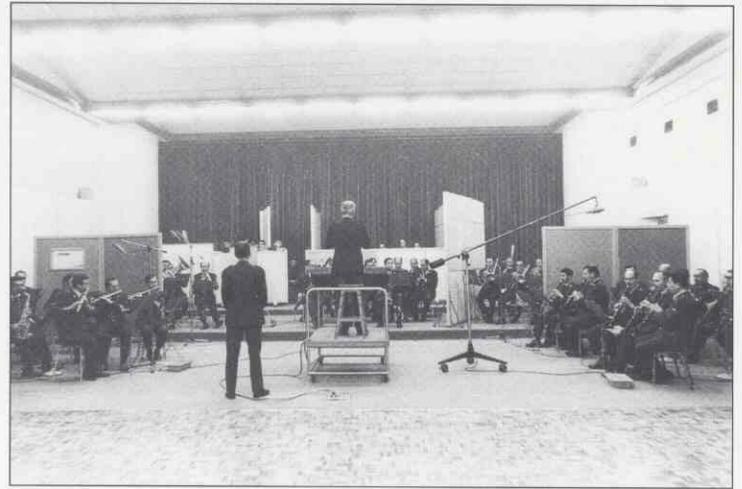
La banda de música de la Región Aérea Central, como se denominaba en 1972. Pasa revista a la formación el alférez subdirector Julio García Maluenda.

MANUEL LARIOS BOTELLO, AUTOR DEL HIMNO DE LA A.G.A.

MANUEL Larios Botello, extremeño, de Higuera de Vargas (Badajoz), es otra de las figuras relevantes de la música de nuestra Aviación. Entre sus composiciones militares figuraban su «Himno de la Academia General del Aire», sobre texto del capitán Alberto Álvarez; sus marcha «Alas de España», magnífica partitura que fue objeto de numerosas grabaciones fonográficas, «Diplomado de Estado Mayor», «Coronel González Rizo», «Dos capis del Aire» o «Capitán Manglano». Larios había ingresado en el Ejército como educando de música, en 1926, a los dieciséis años. Formó en el Regimiento de Infantería de Tarragona, nº 78, de guarnición en Oviedo, desde 1927 a 1934. Inspirados en esta época, aunque registrados en fecha posterior, son su pasodoble «El lagar» y su Rondó danza asturiana «La pícaro rapaza». Su siguiente destino fue el Regimiento de Badajoz, nº 10, en Barcelona, donde permaneció hasta 1936. De esta etapa datan su marcha «Peu a peu», el pericón «Son tus ojos» o el tango «Ven mujercita». Finalizada nuestra contienda estuvo destinado, sucesivamente, en las músicas de la 41 división, de la Academia de Infantería, de Guadalajara, de la 11 División, de guarnición en Madrid y en la del Regimiento de Sevilla, nº 40, en Cartagena. En esta época crea gran número de obras, entre las que destacamos los pasodobles «Pa flamenco, yo» y «El tendido 8», de 1942; «Rafael Llorente», «Pepe Raja» y «Los carthagos», de 1946. En 1947 ingresa en el Cuerpo de Directores del Ejército del Aire, siendo destinado a la Academia de San Javier, donde compone, además del himno del centro y de algunas de las marchas arriba anotadas, la canción «Bolero, te quiero bolero», de 1949; la Marcha española «Sidrach de Cardona», la suite «Flor de España» y el poema sinfónico «Nocturno romántico», obras que ven la luz en 1950. En esta época compone Larios varias marchas procesionales, que se estrenan en la famosa Semana Santa de Murcia. Son «Virgen y madre», de 1952, así como «Crucifixus» y «Rex celestialis», de 1953. En San Javier, donde ha ascendido a capitán en 1955, permanecerá Larios hasta su traslado a Madrid, a mediados de 1964, para hacerse cargo de la música de la Primera Región Aérea, sucediéndole en la Academia, algún tiempo después, el capitán Sánchez de Rojas. En estos años compondrá Larios su «Serenata blanca», que tuvo la gentileza de dedicarme. Participaron Larios y sus músicos en 1970, con una intervención destacada, en los registros fonográficos de mi «Antología de la Música Militar de España», a la que aportó un variado repertorio, desde las composiciones propias del Ejército del Aire hasta marchas alabarderas, música de películas, y obras dedicadas a otros Ejércitos. Manolo Larios, entrañable amigo, gran músico y cazador impenitente, permanecerá a la espera de la unidad de música de la Primera Región hasta 1972. En 1983 sería objeto de un homenaje en el Festival de Música Militar celebrado en Pamplona, en el que recibió una batuta de plata. Falleció en Madrid, en 1993, después de una dilatada y penosa enfermedad.

EL HIMNO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

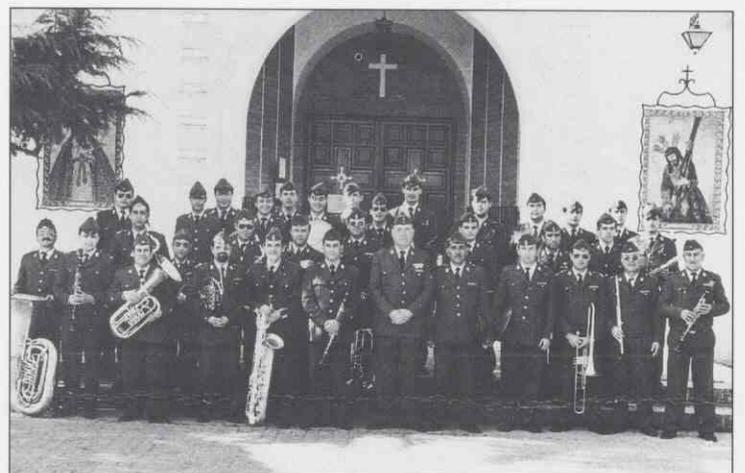
LA falta de un himno oficial —«Sobre campos y trincheras» no tuvo nunca tal rango—, indujo al entonces Ministerio del Aire, en 1966, a solicitar del poeta y académico José María Pemán, que había hecho en 1940 con Germán Álvarez Beigbeder el «Himno de la Escuela Naval», un texto para componer sobre él una música. La elección del compositor no era empresa fácil. Los había en las filas del Ejército del Aire, o ya retirados del mismo, que merecían, sin ningún género de dudas, el honor de ser señalados



La música de Aviación en una de las sesiones de grabación de la «Antología de la Música Militar de España». El conjunto instrumental tuvo una participación decisiva en los registros, no reducidos al repertorio del Ejército del Aire. Larios incorporó a la obra títulos inolvidables, como «Guardia de Alabarderos», dedicado por San Miguel a la banda del Real Cuerpo; el famoso «Heroína», del gran compositor Feliciano Ponsa o «Los Generales», la formidable marcha de José Power.

para tan alto empeño. No obstante, para evitar el compromiso y dar entrada, además, a otros autores procedentes de los restantes Ejércitos o de la composición civil, se convocó un concurso en 1967 que produjo una verdadera avalancha de partituras. Sometidas éstas a la apreciación de un jurado compuesto por personas muy calificadas del panorama musical español del momento, resultó elegida la música aportada por Ricardo Dorado Janeiro, gran compositor militar —la figura más caracterizada de nuestra época en este género— que era autor de páginas tan célebres como las marchas «San Marcial», «Adelante Inmemorial», «San Quintín», o «Comandante Albillos». «El Himno del Ejército del Aire» se estrenó el 10 de diciembre del mismo 1967, festividad de la Patrona, la Virgen de Loreto, en el marco incomparable de la Basílica de San Francisco el Grande, en el curso de una solemne función religiosa.

Obtuvo el Segundo Premio la composición presentada bajo el lema «Victoria», del muy inspirado compositor de música moderna popular Mario Sellés. «Victoria» es una estupenda composición que se mantuvo muchos años —¿por qué ha dejado de serlo?— como marcha de revista. Casi olvidada ya, hemos creído imprescindible hacerla interpretar en el concierto del pasado mes de marzo. Y, como era de esperar, ha sorprendido a quienes no la conocían, por su excelente discurso melódico, su modernidad y marcial carácter.



Ante la capilla de la Base Aérea de Sevilla, la banda de la 21 Región Aérea y del MATAC. Desaparecida hace algunos años, se reorganiza en estos días, como la de Zaragoza.

REORGANIZACIÓN DE LAS BANDAS

EN noviembre de 1967 se autoriza al Ministro del Aire a reducir, en una o varias fases, un 20 por 100 de plazas en las bandas de la Primera Región, Academia General del Aire y Escuela de Especialistas, de León, con lo que éstas quedan muy mermadas. Pero aún habrá otro reajuste. Con ellas se formarán cinco, a costa de la desaparición de la de León, y de la reducción de plantillas en las de Madrid y San Javier. Quedan así, considerablemente reducidas, las dos últimas, otras tantas para las regiones 2ª y 3ª, y una quinta para la Zona Aérea de Canarias.

Será éste el período vivido por la banda de Aviación, de Madrid, bajo la batuta de Benito de las Cuevas.

BENITO DE LAS CUEVAS Y SUS INTERESANTES GRABACIONES

AL retirarse el comandante director Manuel Larios Bello, llega a la unidad de música de la Primera Región el teniente Benito de las Cuevas, un excelente profesional que venía de dirigir la banda de la Academia. Le sucederá en San Javier Joaquín Plá Ganduxe, que falleció de una súbita dolencia cerebral. Benito de las Cuevas permanecería en su nuevo destino once años, hasta 1983. Cuevas había nacido en Villalón de Campos (Valladolid), figurando, como saxofón, cuando aún era niño, en la banda municipal de su localidad natal. A los dieciocho años ingresa en el Ejército del Aire y es destinado a cubrir una plaza de fagot en la música de la Escuela de Especialistas de León. Al mismo tiempo colabora con las orquestas Sinfónica de Valladolid y de Oviedo, y con la de Cámara de León. Estudia después Benito de las Cuevas en Madrid, con los maestros Gombau, Calés y Halffter, e ingresa en el Cuerpo de Directores Civiles. En 1966 es destinado a la música de la Primera Región Aérea, y, en 1971, ganará la oposición de director de música del Ejército del Aire. Entre 1971 y 1972 dirigirá la banda de la Primera Región, que abandona voluntariamente en 1983. Benito de las Cuevas nos dejó un buen número de piezas militares. Tales son las marchas



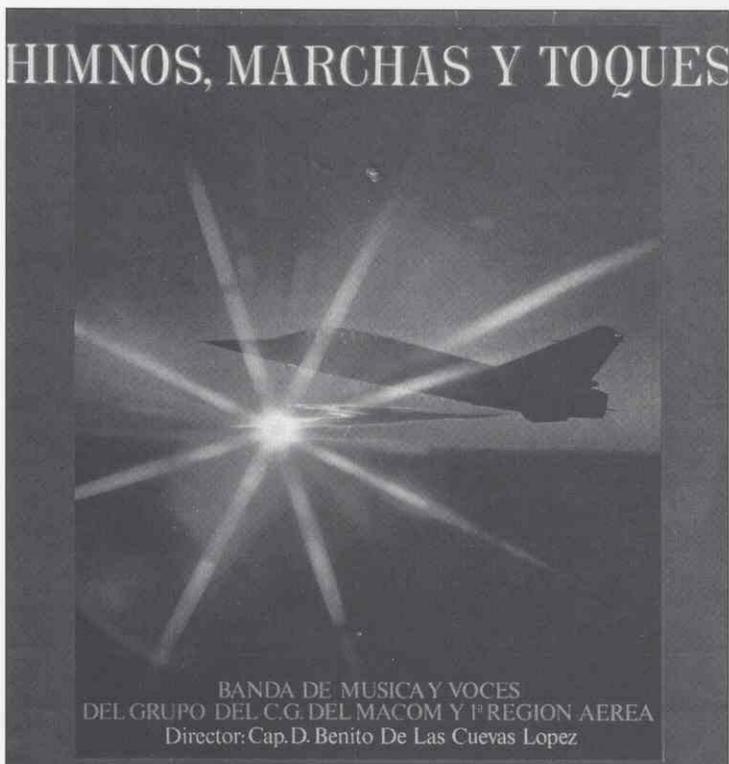
Un momento del registro del disco «Himnos, marchas y toques», producido por la Oficina de Relaciones Públicas del Ejército del Aire. Al frente de la música, entonces del Cuartel General del MACOM y 1ª Región Aérea, el capitán Benito de las Cuevas, prestigioso director y compositor, autor de numerosas obras dedicadas a la Aviación.

«Desfilando Aviación», «Héroes del Aire», «11.ª Escuadrilla del Cuartel General», «Coronel Alario», «Capitán Rubira» o «Lealtad»; el «Himno del Colegio Menor Nuestra Sra. de Loreto», «Himno del Club Polideportivo del Ejército del Aire» y el «Himno del Grupo del Cuartel General del MACOM». También fue autor de unas bonitas glosas para diversos toques de Ordenanza, como «Diana», «Batallón, llamada y tropa», «Paso ligero» y «Oración». Compuso, igualmente, con texto del comandante Herrera, la «Salve Aviadora», un intento de creación de una plegaria a la Virgen de Loreto, estrenada en 1977.

Muchas de estas piezas fueron recogidas en un interesante disco, quizá el de mayor relieve que haya grabado una banda de nuestra Aviación, que vio la luz en 1982. Se registró en dos sesiones llevadas a cabo en los Estudios Musigramma, los días 28 y 29 de marzo de ese año, y fue producido y distribuido por la Oficina de Relaciones Públicas del Ejército del Aire.

NUEVAS MODIFICACIONES

UNA Ley de 1984 preveía un aumento de sesenta y ocho músicos para completar las esquilmadas formaciones musicales. Pero este incremento no se llegó a producir. Y es más, las músicas quedarían reducidas a tres, una para la Primera Región, otra para la Academia General del Aire y otra para Canarias.



Portada del disco «Himnos, marchas y toques», una gran realización de la banda de Aviación. Llevaba como ilustración una magnífica fotografía del entonces capitán Eduardo Zamarripa.



La banda de música de la Zona Aérea de Canarias. Sin director titular en la actualidad, está bajo el mando del subteniente Gregorio Aparicio Medina.



El teniente coronel José María Buján Torices, actual director de la música del MACEN y Primera Región Aérea. Es Buján un magnífico instrumentador, que ha dado elevadas muestras de su talento y formación en los trabajos de adaptación de numerosos himnos nacionales extranjeros. Cultiva también Buján, con gran autoridad, la investigación folklórica, algunos de cuyos trabajos han producido composiciones como sus «Cantos salmantinos» o sus adaptaciones de música popular gallega y asturiana.

En 1994, la Ley de la Función Militar, que disolvía los cuerpos de músicos militares de los Tres Ejércitos para unificarlos en el de la Defensa, preveía la promoción al grado superior de los cuatro comandantes más antiguos de los extintos cuerpos. En su virtud, el director de la música del Ejército del Aire, comandante Buján, ascendía a teniente coronel aquel mismo año. Era el primer director músico con uniforme de Aviación que ostentaría en su bocamanga las dos estrellas de ocho puntas.

EL TENIENTE CORONEL BUJÁN Y LA ACTUAL MÚSICA DEL AIRE

LA actual formación musical del Ejército del Aire en Madrid, se denomina oficialmente Unidad de Música y Banda del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea. Ha tenido diversos nombres y adscripciones desde sus comienzos. Empezó denominándose Banda de la Primera Legión de Tropas de Aviación, con encuadramiento en la Compañía de Honores, más tarde, 11.^a Escuadrilla. Pasó a depender, después, de la Agrupación de Tropas y Servicios n.º 1, más adelante, del Cuartel General del Mando Aéreo de Combate, y, actualmente, del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea. Desde su origen se ha encomendado a esta formación instrumental la rendición de honores a jefes de Estado y de Gobierno, así como a los mandos militares a quienes correspondieran por su nivel jerárquico. Comparece asimismo en los actos castrenses como Juras de Bandera, desfiles y conmemoraciones, y en los Conciertos Recreativos para el Soldado. Ha sido tam-



La banda del Mando Aéreo de Combate en el patio central del acuartelamiento de la Avenida de Portugal. La foto es de 1984.

bién muy frecuente su participación en Festivales de Música Militar y en conciertos, como el ofrecido recientemente en el Auditorio Nacional, de Madrid. Está presente también la música madrileña del Ejército del Aire en celebraciones y festejos populares de todo tipo. Durante el año 1995 actuó en la Capital de España, Valladolid, Aranda de Duero (Burgos), Villatobas (Toledo), Hute (Cuenca) o Salamanca, donde ocupó el nuevo Auditorio para ofrecer un concierto que obtuvo un resonante éxito de público y prensa.

Es hoy director de esta formación, el teniente coronel José María Buján Torices. Nacido en León y descendiente de una familia en la que el cultivo de la música se remonta al siglo XVII, inició sus estudios musicales en su ciudad natal. Continuados en Madrid, finaliza su preparación en Murcia, junto al maestro Massotti. En 1978 ingresa en el Cuerpo de Directores Músicos del Aire y es destinado a la Academia de San Javier, donde permanece hasta 1983, en que se hace cargo de la música del MACOM, actualmente del MACEN y Primera Región Aérea. Como compositor cuenta Buján en su haber con unas varias marchas, como «Capitán Gálvez», «Coronel Ruano», «Comandante García Vargas» y «Comandante González de la Torre». Cultivador de otros géneros, se adentra también en la investigación folklórica de la que nos ha dejado una bonita muestra en sus «Cantos salmantinos» y en un popurrí sobre temas gallegos y asturianos. Pero la más amplia producción de Buján está en el arreglo y la instrumentación, en los que es un consumado maestro. Es ésta una especialidad estrechamente vinculada al servicio, ya que son constantes las necesidades de preparación de himnos de países extranjeros para la rendición de honores a jefes de Estado o de Gobierno que visitan nuestro país, de los que no siempre existe la partitura convenientemente instrumentada para banda. Pero, partiendo de una versión para piano o de una simple «cassette», él crea un himno de impecable presentación. Este es, para nosotros, el más alto servicio que rinde Buján al Ejército del Aire como compositor.

LOS SUBDIRECTORES

NO queremos dejar de mencionar la Escala de Subdirectores de Música del Aire. Es éste un nivel que ha dado a nuestra Aviación excelentes profesionales, tanto en materia de conductores como de instrumentistas o compositores. El primero, cronológicamente, de comienzos de los 40, fue José María Malato, una de las mejores batutas que han pasado por el Ejército del Aire. Minucioso, preparador de obras y de instrumentistas «era capaz de convertir a músicos de 3.^a –dicen sus compañeros de aquella época Sres. Maluenda y Juárez– en verdaderos maestros». Era también Malato extraordinario intérprete del corno in-

OTRAS COMPOSICIONES

QUEREMOS dejar constancia de la existencia de otras composiciones militares procedentes de autores no citados hasta ahora. En primer lugar anotaremos la «Marcha de las Águilas», de José Torregrosa, compositor de música ligera, que la incluyó en la banda sonora de una película. Originales de Pedro Soriano son las marchas «Teniente coronel Franco Couceiro», «General García Rodríguez», «Comandante Tobarra» y «Patrulla Águila». «Alas imperiales» es una marcha de C. Velasco; «General Quintana» y «Capitán Martín Pascual» son debidas a José Francisco Boyer. A E. Pastor, «Cadetes de Aviación»; a L. Manso, «Alas intrépidas»; A. F. Varela, «Vuelo de águilas»; a P. de la Cruz, «Escuela Superior del Aire»; a C. Velasco, «Alas Imperiales»; a M. Román, «Ángeles del Espacio», y, a F. Rodríguez, «Coronel Cea». Sobre un texto del coronel de Aviación, hoy retirado, Francisco Serra Jumilla, compuso José Susi, relevante autor, «Premio Maestro Villa» 1993, 1995 y 1997, y actualmente director de la Banda Sinfónica de la Policía Nacional, una marcha dedicada al Príncipe de Asturias en sus días de alumno de San Javier, titulada «Alférez Borbón». En fechas recientes hemos tenido conocimiento de la existencia de dos cantos de la Aviación correspondientes a la primera época del Ejército del Aire. Se trata del «Himno de las Tropas de Aviación», de 1944, que empezaba:

*«Son las Tropas de Aviación
exponente de honor y libertad...»*

y de la canción «Arriba, aviador a volar», que interpretaban los alumnos de la Escuela de Especialistas, de Málaga –¡los inolvidables «gurrípatos»!–, entre 1939 y 1940. Decía su estribillo:

*«Luchemos por España,
por la Patria. ¡Que bello es volar!
Si en la lucha ruge tu motor,
te late fuerte el corazón.
España es tu blasón, aviador;
es el aire lo más bello de tu amor.»*

¡Quién tendrá estos textos completos o quién recordará la música de estos títulos! La escasez de ellos en el repertorio musical del Ejército del Aire, haría muy interesante su recuperación.

El cine produjo también canciones e himnos inspirados en la Aviación. Son dignas de recordar las bandas sonoras de «Escuadrilla» (1941), de Tony Román, música de Salvador Ruiz de Luna; «La trinca del Aire» (1951), dirigida por Ramón Torrado, con partitura de Jesús García Leoz; «Recluta con niño» (1955), de Pedro L. Ramírez, con música de Federico Contreras y unas extraordinarias interpretaciones de José Luis Ozores y el niño Miguelito Gil; «Ahí va otro recluta» (1960), dirigida por Ramón Fernández, partitura de Ramón Ángel y Pagán, también con José Luis Ozores como protagonista; «Escuadrilla de vuelo» (1962), de Luis Comerón, música de Durán Alemany, y «Un paso al frente» (1960), dirigida por Ramón Torrado, para la que escribió Miguel Asins Arbó una bonita partitura, con una marcha muy original.

Este es el pasado y presente de las bandas música de nuestra Aviación, a cuya cabeza estuvieron y están, como hemos visto, nombres muy importantes de la dirección y la composición. Y estas son las partituras dedicadas a nuestro Ejército del Aire y a sus antepasados, las páginas que cantaron sus gestas, sus glorias y el relieve de sus hombres, que es como cantar la historia –y la entrañable prehistoria– de este joven y ya glorioso Ejército. ■



Una mujer en una banda del Ejército del Aire, la primera que ingresa en la Escala de Suboficiales Músicos de las Fuerzas Armadas. Es la saxofonista sargento María José Castillo Estrellés.

glés, por lo que sería incorporado inmediatamente a la Orquesta Nacional, como lo habían sido, por ejemplo, tantos y tantos músicos de la banda de Alabarderos. Malato nos dejó una de las mejores composiciones de la Aviación, «Legionarios del Aire», dedicada, en 1944, a su unidad, la Primera Legión de Tropas de Aviación. También era autor de la canción «Dulce melodía» y del vals «Vienesa». De características profesionales y técnicas parecidas es Diego Cano, el hasta hace poco teniente subdirector de la música del MACEN. Excepcional oboe, viene destinado a Madrid. En 1966, procedente de la música de la Escuela de Especialistas de León. Inmediatamente lo capta la Orquesta del Teatro de la Zarzuela, con la que colaborará durante nueve años. En 1988 aprueba las oposiciones a subdirector y es destinado a conducir la banda del Mando Aéreo de Canarias. Allí compondrá su marcha «MACAN». En 1991 es destinado a Madrid como subdirector de la Unidad de Música del MACEN y Primera Región Aérea. En su nuevo puesto, Cano compondrá las marchas «Teniente Escribano», «General Fernández-Sequeiros» y «Coronel Morales», así como la de revista «General Chamorro». Es también autor de los pasodobles «Patricia» y «Raquel». Excelente instrumentador, resultó un valioso colaborador del teniente coronel Buján para su ingente tarea de instrumentación de himnos extranjeros.

Entre los dos, cronológicamente, están los subdirectores Julio García Maluenda, magnífico clarinetista, al que quiso reclutar la Banda Municipal de Madrid, requerido constantemente, como solista, por distintas agrupaciones, para grabaciones y conciertos, que empezó, en los años treinta, en la banda del Colegio de Guardias Jóvenes, de Valdemoro, y fue director de la música de Aviación de Zaragoza en 1972. Y, en fin, Mena, Pastor, Serna, Sánchez Román, Cabrera o Pinal, todos ellos magníficos profesionales.

El autogiro La Cierva C.30A matrícula LV-FBL

“Historia de dos vuelos extraordinarios”

Alfonso del Río y Sánchez del Villar
Director del IHCA

EL Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que se celebró en Santiago de Chile del 2 al 5 de julio de 1996, contó con la presencia de delegados de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Uruguay, Paraguay, Perú y España. Cada país presentó uno o más temas relacionados con la Historia Aeronáutica, en total se expusieron 27 temas de 20 minutos de duración.

Como Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas en aquellas fechas, asistí al citado Congreso. Uno de los temas expuestos que me llamó muchísimo la atención fue el de D. Francisco Halbritter del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica, el cual titulaba “El autogiro La Cierva C.30A, matrícula LV-FBL. Historia de dos vuelos extraordinarios”.

Aquella “Historia de dos vuelos extraordinarios”, expuesta en tan breve tiempo, había que sacarla a la luz con el mayor número de datos posibles y con documentación fehaciente. Por ello el Sr. Halbritter me fue enviando documentación, fotografías y datos que han hecho posible este artículo en AEROPLANO.

Sirvan estas líneas, como preámbulo, para agradecer la colaboración del Sr. Halbritter y del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica.

La historia de la aeronáutica, como toda historia, se compone de una gran cantidad de acontecimientos que relacionados adecuadamente entre sí forman un conjunto coherente aunque no definitivo, ya que siempre aparecen datos que arrojan luz sobre algunos puntos oscuros o desconocidos, y que permiten ir completando un mosaico que nunca se terminará.

Si analizamos más profundamente la historia de la aeronáutica, notaremos que la misma se basa en algunas decenas de hechos notables y muy trascendentes, y en una infinita variedad de hechos menores, entre los que podemos incluir los fracasos que indica-

ron claramente los caminos que no había que seguir, los adelantos técnicos que por medio de la evolución llevaron a la aeronáutica a lo que es hoy, y el entusiasmo de muchísimos hombres que hicieron sus aportes con algunos vuelos que, aunque no alcanzaran gran trascendencia pública, fueron importantes.

Este trabajo trata sobre una máquina notable, un hombre entusiasta, y dos vuelos extraordinarios que, salvo para los protagonistas y para un pequeño círculo pueblerino, quedó hasta hoy en la oscuridad.

Cómo nació este trabajo

Cuando en 1988 el historiador y capitán del Ejército Argentino Eloy Martín comentó a D. Francisco Halbritter que había escuchado insistentes rumores sobre la existencia de un autogiro La Cierva que habría volado en la región cordillerana patagónica de El Bolsón hasta la década del 60, le expresó su escepticismo, hizo algunas averiguaciones desde Buenos Aires con resultado negativo, y luego se olvidó del asunto.

En 1990 el Sr. Halbritter se estableció en San Carlos de Bariloche, en la provincia de Río Negro, desde donde continuó sus trabajos de investigación histórica. Así en 1992, cuando se conmemoró el primer medio siglo de existencia del Aero Club Bariloche, además de los actos y festivales habituales, se publicó un libro de su autoría con la historia de la institución. Su asombro fue mayúsculo cuando buscando fotografías para ilustrar ese libro cayó en sus manos una, cuyo origen nadie conocía, pero que estaba fechada en 1956 y mostraba, con la inconfundible silueta del cerro Piltriquitron que limita la localidad de El Bolsón hacia el este, un par de Piper PA-12 que flanqueaban a un autogiro La Cierva C.30A visto de frente. El mito se volvía

realidad, pero el misterio persistía ya que era imposible saber si este autogiro era uno de los que tuvo el Ejército Argentino, o el único ejemplar civil que hubo en Argentina.

Esta fotografía hizo que a partir de 1992 intensificara sus averiguaciones, tanto en Bariloche como en El Bolsón, aunque sin mayor éxito, ya que si bien muchos de los entrevistados recordaban algo sobre el tema, ninguno pudo darle datos concretos.

En febrero de este año realizó otro viaje a El Bolsón y siguió indagando sobre el citado autogiro. Y de pronto una persona, dueña de un restaurante y vinculada al Aero Club, le dio nuevamente ánimos, asegurando que el doctor Fattorini podría saber algo. Y así se hizo lentamente la luz.

Los autogiros en la República Argentina

Antes de entrar de lleno en el tema, vale la pena aclarar que con los autogiros sucedió lo mismo que con los globos: tuvieron un notable desarrollo en sus inicios, luego se esfumaron por décadas, y actualmente renacieron para ser utilizados preferentemente en forma deportiva. Obviamente todo lo expuesto en este trabajo se refiere a los autogiros de la primera época, y todo lo descrito a continuación se realizó con tecnologías que datan de más de seis décadas. Así hay que considerarlo.

El autogiro nació del trabajo del ingeniero español Juan de la Cierva y Codorniú, quien quiso lograr una máquina voladora que no tuviera los problemas de la pérdida de sustentación a bajas velocidades, arribando a la genial solución de las alas giratorias. Sus investigaciones, iniciadas en 1920 con el modelo C.1, culminaron poco más de una década después al transformar al autogiro en un aparato de múltiples aplicaciones prácticas, en una época

en que el helicóptero seguía aún intentando dar sus primeros y dificultosos saltos.

Los primeros autogiros se importaron a la Argentina en 1932, año en que llegaron al país dos ejemplares del Klett modelo K-2, y uno del modelo K-3, agregándose en 1934 una cuarta máquina del modelo mejorado K-2A. Todos estos autogiros, construidos en los Estados Unidos bajo licencia de La Cierva, adolecían de un fallo inherente al diseño; debido a que sus superficies de control eran similares a las de un avión, contando incluso con alas de poca envergadura, al desplazarse a muy bajas velocidades se perdía la capacidad de controlar adecuadamente el vuelo, muy en particular el control lateral. Este inconveniente originó varios accidentes, que aunque no fueron graves motivaron que estos primeros autogiros tuvieran un uso bastante limitado.

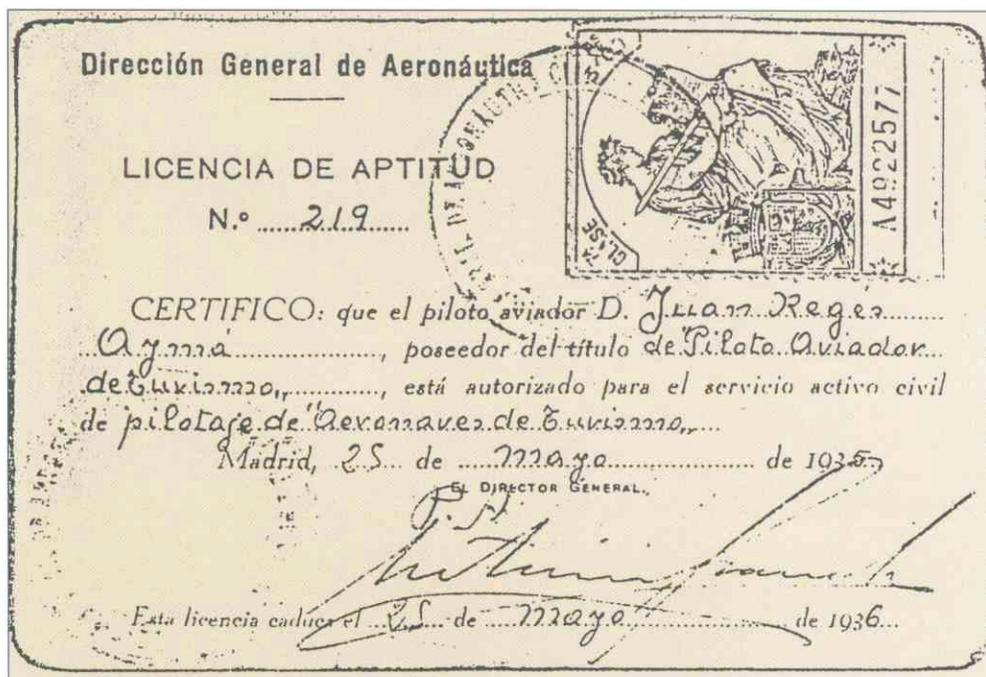
Sin embargo, la genialidad de La Cierva quedó nuevamente demostrada cuando desarrolló lo que se llamó el autogiro de control directo, en el que se controlaba la máquina modificando la inclinación del plano de giro del rotor por medio de una palanca. Esto solucionó todos los inconvenientes antes mencionados, y es por eso que en los aparatos dotados con este sistema, construidos a partir de 1933, ya no se utilizaban las alas que caracterizaron a sus predecesores.

Cinco ejemplares de estos autogiros de control directo llegaron a la Argentina, todos ellos del modelo La Cierva C.30A y construidos por la empresa Avro, en Inglaterra.

El primero de ellos se importó en 1936, traído por el piloto catalán Juan Regés Aymá, que, como veremos luego, influyó en la compra de los ejemplares que volaron para nuestro Ejército. Y aquí es donde se planteó la duda: ¿Cual de estos autogiros fue el que voló en El Bolsón? La respuesta fue dada por el doctor Oscar Alberto Fattorini en abril de este año, y confirmada en junio por el señor Ramón Regés, hijo de Juan Regés Aymá, en forma muy bien documentada: el autogiro de El Bolsón fue el ejemplar civil, propiedad de don Juan Regés, y su historia merece ser recordada.

El LV-FBL

Este autogiro era un La Cierva C.30A, uno de los setenta y ocho ejemplares construidos en Inglaterra por la A.V. Roe & Co. Ltd. como mo-



Licencia de piloto de Juan Regés Aymá otorgada en España.

delo Avro 671, y estaba equipado con un motor radial de siete cilindros refrigerados por aire Armstrong Siddeley Genet Major 1A de 140 hp de potencia, número de serie AS9899.

En cuanto al número de serie del autogiro, aunque se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves como número 4435, éste no es correcto ya que la Avro construyó los C.30A incluyéndolos en el conjunto de números que van desde el 705 hasta el 1032. Sabemos de él que salió de la fábrica de Newton Heath, Manchester, hacia fines de 1934 o principios de 1935, pero al desconocerse su número de serie exacto ha sido muy difícil rastrear su historia inicial. Sin embargo, haciendo un análisis de las listas de producción de Avro se podría circunscribir la identidad exacta de este autogiro al número de serie 744 (matrícula G-ACXV, con Certificado de Aeronavegabilidad otorgado el 3 de enero de 1935, a nombre de A.V. Roe & Co., Ltd., y vendido al extranjero en diciembre de 1935, lo que podría coincidir con la fecha de compra del autogiro de Regés).

Su propietario, don Juan Regés Aymá, nació el 17 de diciembre de 1907 en Masnou, provincia de Barcelona, pero estuvo siempre vinculado a Argentina, ya que su madre era de ese país nacida en Junín, provincia de Buenos Aires, localidad donde su familia tenía importantes propiedades. Desde joven se sintió atraído por la aeronáutica, por lo que, aunque fue ingeniero civil de profesión, dedicó parte de su vida a la aviación.

Se hizo piloto a principios de la década del treinta (Licencia de aptitud

nº 219 otorgada por la Dirección General de Aeronáutica de España), y hacia 1935 ejercía como tal en la línea aérea que hacía el recorrido Barcelona-Mallorca. Fue en este trabajo donde se enteró de la preparación de lo que luego se convertiría en la terrible guerra civil española, y al comprender que su título de piloto activo lo involucraría directamente en lo que se estaba gestando, decidió emigrar a la Argentina, radicándose en Junín para encargarse de los campos de su madre.

A fines de 1935 Regés viajó a Londres para comprar un avión de turismo de la empresa Avro. Estando en el aeródromo de Croydon se encontró con Juan de La Cierva, relacionado con su familia y a quien conocía personalmente, que al enterarse del motivo de la presencia de Regés lo acercó a los hangares de Avro, y lo llevó personalmente a volar con el autogiro C.30P matrícula G-ACIO (tercer prototipo construido por Avro). Esta demostración de las virtudes del autogiro, sumada a las justificaciones teóricas y prácticas que La Cierva se ocupó de dar a Regés durante su estancia en el hotel de Croydon, donde ambos se alojaban, lo convirtieron en un entusiasta de las alas giratorias.

La Cierva y Regés se hicieron inseparables, organizando entre ambos una sociedad por la que Regés representaría a La Cierva en la Argentina, y cuya finalidad era fabricar bajo licencia en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba los autogiros C.30A. Además, estando todavía en Londres, Regés se puso en contacto con el general Abra-

ham A. Quiroga, jefe del Estado Mayor General del Ejército Argentino, y concertó con él la futura compra de cuatro ejemplares del Avro La Cierva C.30A para ser utilizados en tareas de observación y corrección de tiro de artillería.

Regés realizó el curso de piloto de autogiro en las instalaciones de Avro en el aeródromo de Croydon, recibiendo su licencia, otorgada por la Royal Air Force, a principios de 1936. Luego, con la máquina que sería la protagonista de esta historia, se embarcó hacia Buenos Aires.

Aquí se puso en contacto con los directivos de la Fábrica Militar de Aviones, logrando un acuerdo por el que en Córdoba se fabricarían los autogiros del modelo C.30A junto con un denominado micro autogiro destinado a vuelos de turismo, un diseño de La Cierva que luego de su muerte quedó abandonado.

En lo referente al Ejército, luego de realizar demostraciones en El Palomar con su propio autogiro hacia el mes de noviembre de 1936, concretó la venta de cuatro máquinas, que Avro entregaría a principios de 1937.

Con los dos negocios realizados, Regés viajó inmediatamente a Londres. Formalizó la compra de los autogiros del Ejército ante la Avro, y se reunió con La Cierva en los primeros días de diciembre para iniciar los trámites legales que tendrían que culminar en una sociedad entre ambos, y en la construcción bajo licencia de los autogiros en la Argentina. En una cena realizada el 8 de diciembre, La Cierva invitó a Regés a viajar con él a Holanda al día siguiente para concretar allí unos acuerdos referentes a la fabricación de estas máquinas en ese país, a lo que Regés no accedió pues debía viajar a París por problemas particulares.

Al día siguiente, 9 de diciembre de 1936, el DC-2 de K.L.M. en que viajaba La Cierva se estrelló al despegar de Croydon, muriendo todos sus ocupantes. Este grave accidente marcó el fin del desarrollo del autogiro, ya que luego de la muerte de La Cierva se realizaron muy pocos progresos en este tipo de máquinas, y también dio por tierra con las negociaciones iniciadas con la Fábrica Militar de Aviones. La muerte de su amigo dejó en el ánimo de Regés una marca imborrable, y un cúmulo de proyectos sin realizar, aunque afianzó aún más su apego a los autogiros.

Los autogiros del Ejército fueron recibidos en Londres por Regés en los primeros días de 1937, trayéndolos a

Buenos Aires en barco. A su llegada, el General Quiroga le pidió que interviniese en los ejercicios que el 2º Grupo de Artillería a Caballo, bajo el mando del Tte. Cnel. Francisco A. Sáenz, realizaría en marzo en la localidad de San Miguel del Monte, provincia de Buenos Aires, a lo que Regés accedió, volando allí con todo éxito en su propio autogiro, aún no matriculado.

Como consecuencia de esta intervención, el Ejército Argentino otorgó a Regés una medalla de oro con la inscripción: "Al Sr. ingeniero Juan Regés

Aymá, en agradecimiento a su desinteresada colaboración en la campaña de tiro. Ejército Argentino. Monte, Bs. As., 1937. Concentración de Artillería", y al mismo tiempo lo contrató como instructor para formar a los pilotos de los autogiros recibidos por la institución. Fue en este momento que Regés revalidó su título de piloto en la Argentina, ampliando su titulación con la de instructor de autogiro. Con el grado de capitán, Regés armó en El Palomar las cuatro máquinas, y las puso en vuelo. El 1º de julio de 1937 se hizo la pre-

GRAN FIESTA AERONAUTICA

organizado por el

AERO CLUB ARGENTINO

en homenaje a

JORGE NEWBERY

DOMINGO 20 de JUNIO de 1937

a las 14.30 horas

CAMPO HIPICO ARGENTINO

PROGRAMA

- * Ascensión del globo libre «PAMPERO», sin tripulantes
- * Presentación de los perros de la Policía de la Capital.
- * Ascensión del globo libre «QUO VADIS», tripulado por Ernani MAZZOLENI, Carolina LORENZINI y Luis BELTRAMI.
- * Evolución de una escuadrilla de la AVIACION MILITAR ARGENTINA, compuesta por 9 aviones de caza CURTIS HAWK.
- * Primera exhibición pública en Sudamérica del autogiro LA CIERVA, sin alas, pilotado por el aviador REGÉS AYMÁ.
- * Reparación del popular aviador Virgilio MIRA en su monoplaneo «GOLONDRINA».
- * Evolución del planeador «ARGENTINA», pilotado por HANS OTT.
- * Sorteo de vuelos en el autogiro LA CIERVA.
- * Demostraciones de aero-modelitos por el Círculo «PAMPERO».
- * Acrobacia sobre avión en vuelo y lanzamiento en paracaídas por Tomás PICASSO.
- * LLUVIA DE PARACAIDAS CON SORPRESAS.

NOTA IMPORTANTE:— El orden de los números de este programa se irá anunciando por los altoparlantes colocados en el estadio.

IRUPÉ

ACEITE COMESTIBLE FINO
LIVIANO - FRAGRANTE
DELICIOSO

Copia del volante de propaganda del festival del 20 de junio de 1937, que contaría con la presencia del autogiro y de Regés.

sentación oficial de estos autogiros ante autoridades militares y civiles, iniciándose poco después la instrucción de un grupo de pilotos de Aviación del Ejército, quienes tendrían luego a su cargo la operación de los vuelos de observación.

Uno de los autogiros se destruyó en un accidente a los pocos días, al intentar volarlo el coronel Abel Miranda, piloto de caza que carecía de experiencia en este tipo de aparatos. Como consecuencia de este hecho, este oficial se incorporó al grupo que recibía instrucción, pero con bastante mala suerte ya que al poco tiempo se accidentó en otro de los autogiros. Esto dio origen a un enfrentamiento bastante desagradable entre Regés y el coronel Miranda, que terminó con la renuncia de Regés y su retiro del Ejército. Los dos ejemplares restantes fueron dados de alta oficialmente en el Ejército el 10 de noviembre de 1938, con las matrículas militares 1 (Nº de serie 1031) y 2 (Nº de serie 1032), pero su trayectoria en el arma militar ha sido totalmente intrascendente.

Con respecto a este tema, aunque excede los alcances de este trabajo, vale la pena mencionar que sobre la cantidad de autogiros comprados por

el Ejército existen discrepancias: Ramón Regés ha asegurado que fueron cuatro (serían los Nº de serie 1029, 1030, 1031 y 1032), pero el Ejército dio de alta solamente a los dos previamente indicados. En cuanto a las listas de producción de Avro, los Nº 1029 y 1030 aparecen como exportados a Yugoslavia.

En cuanto al autogiro propiedad de Regés, además de los ejercicios militares ya descritos, intervino en varios festivales aeronáuticos durante el año 1937, entre ellos el organizado por el Aero Club Argentino para el 20 de junio, llevado a cabo en el Campo Hípico Argentino, un homenaje a Jorge Newbery que contó con la presencia de notables personalidades aeronáuticas argentinas como el presidente del Aero Club Benjamín Duhau, el Tte. Cnel. Pedro Zanni, el ingeniero Ernesto Newbery, Carola Lorenzini, Ernani Mazzoleni, Virgilio Mira, el volovelista Hans Ott y el paracaidista Tomás Picasso. En este festival Regés pasó a ser uno de los protagonistas más notorios, al sufrir un percance que, aunque no tuvo consecuencias, fue muy comentado por la prensa.

El 13 de julio de 1937 Regés inscribió por fin su autogiro en el Registro

Nacional de Aeronaves, recibiendo la matrícula civil R340. Poco después, el 1º de julio de 1938, al modificarse los sistemas de matriculación de aviones civiles en la Argentina, el autogiro de Regés cambió su indicativo a LV-CEA.

Luego de su retiro del Ejército, siguió con sus ocupaciones habituales, vinculadas al campo de su madre en Junín. En 1943 se separó de su primera esposa y a principios de 1945 contrajo enlace nuevamente, esta vez en Montevideo, Uruguay, con Agustina Dalmaú Permañer, viuda de Beltrán, matrimonio del que nació el 1º de octubre de 1945 Ramón, su único hijo. Por esta época Regés inició en Buenos Aires un negocio de importación y exportación que se denominó Expreso Madrid Europa, que llegó a tener sucursales en Montevideo, Uruguay, y en Rosario, provincia de Santa Fe, con bastante éxito ya que se ocupó, entre otras cosas, del envío a Europa de la ayuda del gobierno de Perón a España e Italia, o de la importación de más de tres mil vehículos Ford (los llamados canadienses) y Jeeps Wyllis.

A mediados de 1948 se produjeron varios acontecimientos que decidieron a Regés abandonar Buenos Aires, entre ellos los serios problemas de tipo



El autogiro en ese festival. En el asiento del piloto está Regés, y en el delantero su primera esposa.

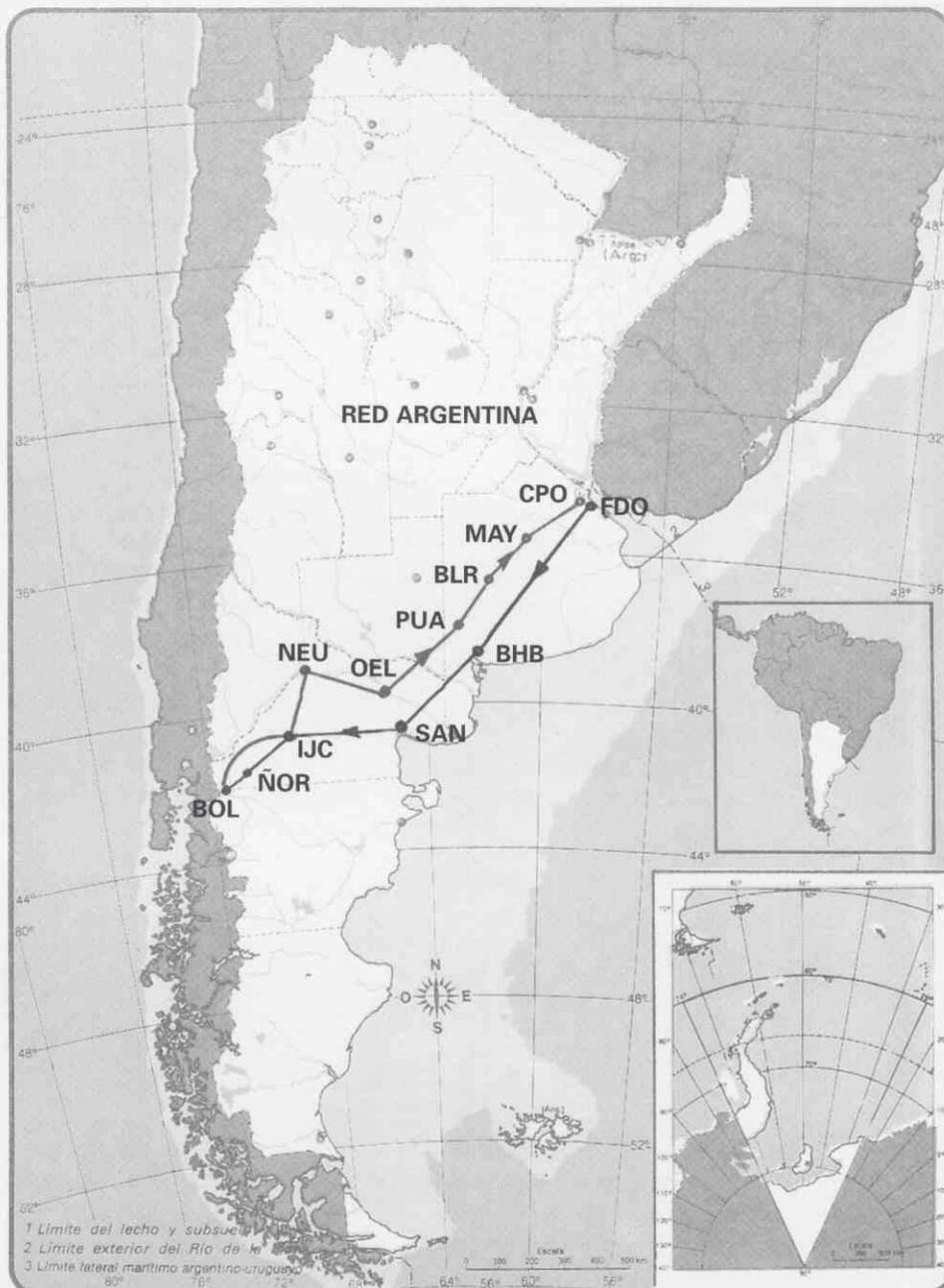
legal con su primera esposa, el fallecimiento de su madre, lo que motivó la venta de los campos de Junín y la ruptura con el resto de sus familiares, y una seria enfermedad (peritonitis) que lo mantuvo al borde de la muerte por largo tiempo, y que lo obligó a soltar las riendas de su negocio, que terminó casi en la bancarrota.

Estos problemas lo obligaron a tomar varias decisiones importantes, entre ellas cambiar la titularidad del autogiro, que el 5 de enero de 1949 se inscribió a nombre de su esposa, Agustina Beltrán, siempre como LV-CEA, modificándose esta matrícula a LV-FBL el 22 de diciembre de ese mismo año.

Por otra parte, decidió abandonar Buenos Aires, trasladándose a algún lugar del interior del país. En la elección del lugar influyó el hecho de que Regés era amigo de un alto funcionario de la Dirección de Parques Nacionales, quien era un enamorado de la región patagónica cordillerana. Luego de escuchar maravillas de esta región Regés equipó una camioneta International para utilizarla como casa rodante, y a principios del verano de 1949 inició un largo viaje que lo llevaría desde la cordillera neuquina hasta Lago Argentino, en Santa Cruz. Sin embargo, la decisión no fue muy difícil: cuando pasó por El Bolsón, un pueblo cordillerano ubicado en el límite entre las provincias de Río Negro y Chubut, se detuvo a cargar combustible en la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, y en ese momento llegó también un camión del que descendió un hombre, aparentemente enojado por algo y vociferando en catalán. Este hombre era Francisco Granollers, pionero de la zona, y a partir de ese instante, flamante amigo de Regés, a quien invitó a pernoctar en su casa. Cuando Regés estuvo de regreso en Buenos Aires, ya le estaba esperando una carta de Granollers, quien enterado de la intención de su amigo de mudarse al interior, había tomado la decisión por él y le había alquilado una casa en El Bolsón.

De esta manera, a principios de 1950 preparó uno de los camiones Ford canadiense que había importado oportunamente, lo cargó con todo lo necesario, y realizó el viaje hasta El Bolsón con su familia donde se instalaron.

Pero a todo esto, el autogiro había quedado en el aeródromo de San Fernando, en Buenos Aires. En consecuencia, construyó al lado de su casa un cobertizo donde guardaría la máquina, y regresó a Buenos Aires para traerla hasta El Bolsón en vuelo. Como



Mapa esquemático donde se indican los recorridos de los vuelos Buenos Aires-El Bolsón, y El Bolsón-Buenos Aires. Los códigos de localidades se indican aparte.

CÓDIGOS DE LOCALIDADES

Corresponden a los aeródromos actuales. Es necesario aclarar que muchos de ellos eran inexistentes en 1950

FDO	San Fernando, provincia de Buenos Aires.
BHB	Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.
SAN	San Antonio Oeste, provincia de Río Negro.
IJC	Ingeniero Jacobacci, provincia de Río Negro.
ÑOR	Ñorquinco, provincia de Río Negro.
BOL	El Bolsón, provincia de Río Negro.
NEU	Neuquén, provincia de Neuquén.
OEL	Choele Choel, provincia de Río Negro.
PUA	Puán, provincia de Buenos Aires.
BLR	Bolívar, provincia de Buenos Aires.
MAY	Veinticinco de Mayo, provincia de Buenos Aires.
CPO	Campo de Mayo, provincia de Buenos Aires.



El autogiro en el aeródromo de San Fernando. Circa 1950.

ya había comenzado el otoño, y el autogiro era de cabina abierta, le fabricó una cubierta con perfiles de aluminio y placas de celuloide, y además agregó un tanque suplementario de combustible, lo que le permitía una autonomía de unas cinco horas de vuelo. El viaje, cuya fecha pudo ser en abril, de 1950, tuvo un recorrido de más de 1700 kilómetros, partiendo del aeródromo de San Fernando, con escalas en Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Ingeniero Jacobacci, Ñorquinco, y finalmente El Bolsón, luego de cruzar el cerro Piltriquitron por su parte mas alta.

Este vuelo solitario, que no está documentado en forma detallada, es indiscutiblemente una verdadera hazaña, ya que se realizó en una época en la que en la zona sur del país la infraestructura era casi inexistente, aunque hay que reconocer que las notables características de vuelo del autogiro facilitaban los aterrizajes y despegues desde lugares no preparados. Es importante recalcar que los vuelos de largo recorrido realizados con autogiros han sido muy raros, y solamente se han podido encontrar referencias concretas

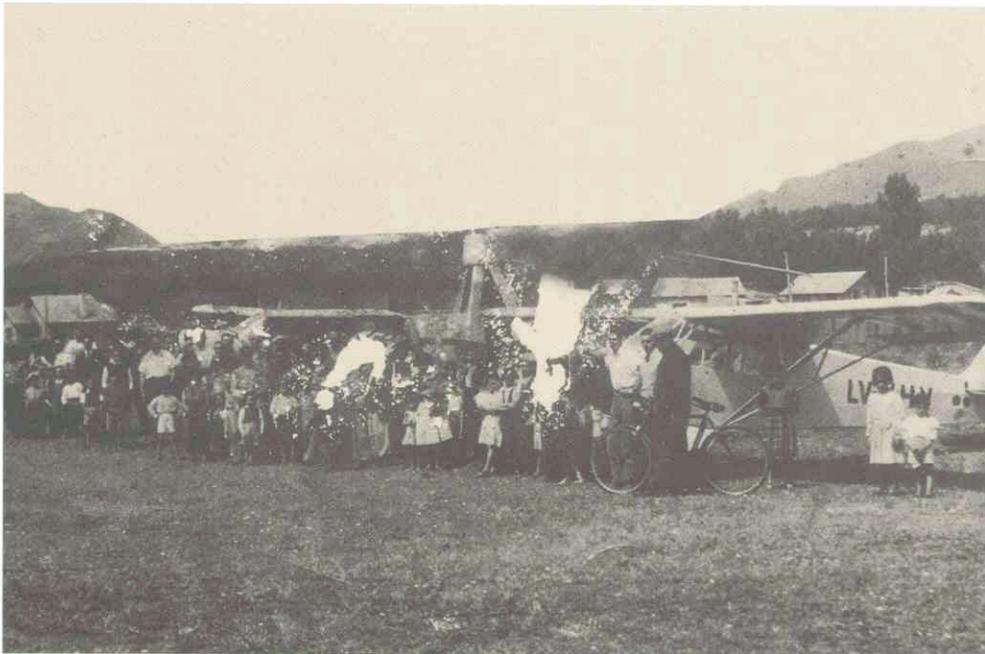
sobre dos: el intento de unir Inglaterra con Ciudad del Cabo, en Sud Africa, realizado en 1932 por el piloto inglés J.N. Young con un La Cierva C.19 MkIVP, que se accidentó entre Túnez y El Cairo, y el intento de la señora Bruce en la misma ruta, cuando en noviembre de 1934, con un La Cierva C.30A, se accidentó luego de recorrer menos de 100 kilómetros. Para todos los especialistas de la época estos intentos demostraban que el autogiro no era apto para este tipo de recorridos pero Regés aparentemente no estaba enterado de estas opiniones, ya que realizó no uno, sino dos vuelos de largo recorrido, con el agravante de volar gran parte de los trayectos en la patagonia, con sus implacables vientos.

Regés estableció en el Bolsón una fábrica de tejidos, la primera en la región, instalándola en su casa, que estaba situada en las proximidades del campo que luego se transformaría en el aeródromo de la localidad. Regés fue el principal propulsor de la construcción de esa pista de aterrizaje, y luego uno de los gestores del Aero Club El Bolsón.

A partir de 1950/51 utilizó frecuentemente el incipiente aeródromo, sacando su autogiro del cobertizo poniendo en marcha el motor, y rodando por las calles hasta la pista, algo que al principio llenó de asombro a sus vecinos y de entusiasmo a todos los chicos del barrio, pero que después pasó a la costumbre de lo cotidiano. Durante la primera mitad de la década del 50 voló mucho y de esta época data la famosa foto que dió lugar a esta investigación, decreciendo luego su actividad por motivos que se desconocen. Sin embargo, siempre mantuvo en perfectas condiciones la máquina, lubricando y haciendo funcionar el motor periódicamente.

La actividad de vuelo de Regés cobró nuevo impulso en 1963, durante la campaña electoral de su amigo Francisco Granollers, candidato a intendente, realizando numerosos vuelos sobre el pueblo arrojando propaganda. Demás está decir que con semejante apoyo, Granollers ganó la elección por amplio margen.

Es por esta época que entra en escena el segundo protagonista del me-



Fotografía que confirmó definitivamente la existencia del autogiro en El Bolsón. Festival aéreo en esa localidad en 1957.

morable vuelo que se describirá mas adelante, el señor Oscar Alberto Fattorini, quién por entonces estaba realizando su curso de piloto privado en el Aero Club Bariloche. Fattorini, que obtendría luego su título piloto privado (Nº 15049), y más adelante su diploma de médico cirujano, era también un habitante de El Bolsón, y amigo de Regés a través del interés de ambos por la aeronáutica. De esta manera, en 1963 Fattorini recibió instrucción de vuelo en el autogiro, llegando a contar hacia 1966 con unas 20 horas en esta máquina tan especial.

A principios de 1966 el ingeniero Regés y su familia decidieron retornar a Buenos Aires, planteándose el problema de cómo llevar el autogiro, que por esta época estaba inhabilitado para volar. Fue Fattorini quién propuso a Regés llevarlo en vuelo, lo que luego de ser analizado y aceptado, planteó el problema de la rehabilitación del autogiro. Después de algunos días de trabajo para rearmarlo y revisarlo, se solicitó a Buenos Aires la inspección. En abril, luego de casi tres meses de espera, llegó el inspector y el ansiado momento de los vuelos de prueba, los que transcurrieron sin mayores inconvenientes, otorgándose así el permiso correspondiente para el LV-FBL. Al mismo tiempo, el inspector actualizó las licencias de Regés y Fattorini, quedando así todo resuelto para iniciar el gran vuelo. Es de hacer notar que los títulos de ambos pilotos los autorizaban a volar "monomotores terrestres de hasta 4700 kilos", lo que se declaró aceptable para este tipo de aparato, ya

que no se lo consideraba como un helicóptero.

Y llegó el gran momento. El 30 de abril de 1966 partió de El Bolsón la familia de Regés en una camioneta y el camión de la mudanza, fijándose la partida del autogiro para el día siguiente, 1º de mayo.

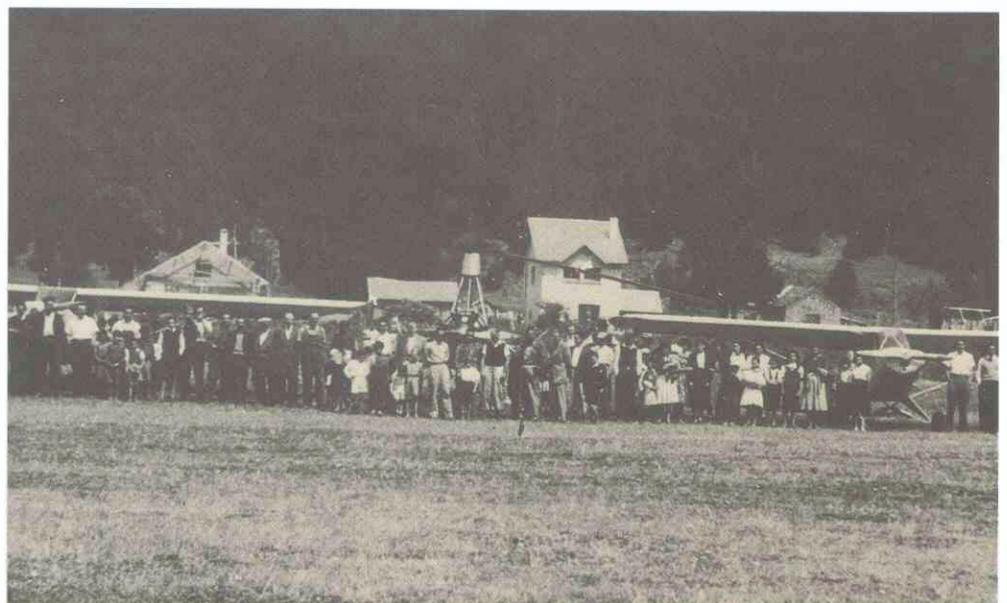
La primer etapa fue El Bolsón - Ingeniero Jacobacci, pasando por el portezuelo de El Maitén, el portezuelo de Ñorquinco, y luego, siguiendo las vías del ferrocarril, hasta el aeródromo del punto de destino. Al decir de Fattorini, usaron para todo el vuelo el método de navegación "CARRETERODROMICA", según él uno de los mas seguros que se conocen, y totalmente de acuerdo con el tipo de aeronave que volaban.

Luego de grandes festejos, y una noche bien dormida, al día siguiente se realizó la etapa Jacobacci - Neuquén, donde llegaron prácticamente sin combustible debido a que dejaron el reaprovisionamiento en manos de ayudantes con muy buena voluntad pero de escasos conocimientos. Sin embargo, el mal rato fue compensado ya que en el Aero Club local se estaba realizando una fiesta, a la que inmediatamente fueron invitados Regés y Fattorini.

Al día siguiente, 3 de mayo, al intentar despegar desde Neuquén se rompió una de las cubiertas del tren de aterrizaje del autogiro, con el agravante de que ese tipo de cubierta, por ser inglesa y muy antigua, era imposible de obtener en Neuquén. El problema se solucionó utilizando los buenos servicios de un zapatero, que preparó las llantas de las ruedas con unos suplementos pegados a las mismas para montar dos cubiertas de avión Beech Bonanza. Solucionado este inconveniente, se realizó inmediatamente la etapa Neuquén-Choele Choele sin tropiezos.

El 4 de mayo no fue un día de vuelo, ya que los pilotos intentaron reparar las pérdidas de aceite que se producían en las válvulas del motor, lo que hacía que por cada etapa se consumiesen unos cinco litros de aceite. Aunque el problema no se pudo solucionar, en realidad no causó inconveniente alguno ya que el motor seguía teniendo excelente compresión.

Luego las etapas se sucedieron rápidamente: el 5 de mayo se recorrió el tramo Choele Choele-Puán ya en la provincia de Buenos Aires, el día 6 se hizo Puán-Bolívar, y al día siguiente Bolívar-25 de Mayo.



Fotografía que confirmó definitivamente la existencia del autogiro en El Bolsón. Festival aéreo en esa localidad en 1957.

El día 8 de mayo de 1966 se hizo la última etapa entre 25 de Mayo y el aeródromo de Campo de Mayo, donde Regés tenía amigos que volaban en la Gendarmería Nacional, guardándose el autogiro en el hangar de esa institución por algunos meses.

Este extraordinario vuelo de más de 1700 kilómetros fue realizado en un tiempo real de vuelo de once horas, con un autogiro construido en 1935, al que a lo largo de más de treinta años únicamente se le había hecho el mantenimiento de rutina, y aunque nunca fue inscripto en el libro de los récords, ambos vuelos, el de ida a El Bolsón en 1950, y su regreso en 1966, son casi con seguridad los vuelos mas largos realizados en el mundo con máquinas de este tipo.

Los detalles del vuelo expuestos por Fattorini, las anécdotas de cada etapa, los distintos incidentes y sus soluciones, y el espíritu con que ambos pilotos encararon la travesía, darían tema para llenar las páginas de un libro, pero lamentablemente exceden los alcances de este trabajo.

Inmediatamente después de su llegada a Buenos Aires, Regés comenzó a gestionar la documentación para vender su autogiro, ya que tenía un interesado en los Estados Unidos, y el 7 de diciembre de 1966 se le autorizó la re-exportación del aparato y la baja correspondiente (Expte. DNAC N° 25903).



En el Museo Nacional de Aeronáutica, en 1969, luego de haber sido reacondicionado en el Taller Regional de Quilmes.

Sin embargo, las cosas no serían tan sencillas. Por un lado el vuelo de Regés, pese a no haberse publicado en absoluto, no pasó desapercibido a las autoridades ya que finalizó en un aeródromo militar. Por otro lado, el 29 de junio de 1966 un golpe militar había depuesto al presidente constitucional Arturo Illia, asumiendo la presidencia el general Juan Carlos Onganía. La Fuerza Aérea Argentina, que en esos mo-

mentos estaba organizando con entusiasmo el Museo Nacional de Aeronáutica gracias a la iniciativa del entonces comodoro Edmundo Civatti Bernasconi, estaba enterada de la existencia de esta histórica máquina, por lo que pidió la suspensión de la autorización de re-exportación, la que se obtuvo a principios de 1967. Simultáneamente se gestionó la promulgación de una ley nacional por la que, en defensa del pa-



Fotografía tomada el 1° de mayo de 1966 en El Bolsón, momentos antes de emprender el vuelo hacia Buenos Aires. A la izquierda está el doctor Fattorini, y a la derecha Juan Regés Aimá.



En la Exposición de Palermo, en 1969.

trimonio histórico aeronáutico nacional, se declaró a este autogiro de utilidad pública y sujeta a expropiación (Ley N° 17519 del 07.11.67). En base a esta norma jurídica la Fuerza Aérea se puso en contacto con Agustina Beltrán, a cuyo nombre seguía registrado el autogiro, ofreciendo su adquisición, transacción que luego se realizó por un valor similar al que hubieran obtenido en el exterior, aprobándose todo lo actuado por un decreto secreto del Poder Ejecutivo Nacional (dto. PEN N° 7276 del 20.11.68). De esta manera, el LV-FBL pasó a ser propiedad del Museo Nacional de Aeronáutica, una institución dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, cancelándose oficialmente la matrícula civil el 8 de enero de 1969.

El autogiro, trasladado al Taller Regional de Quilmes, fue rápidamente



En el Museo Nacional de Aeronáutica, en diciembre de 1969.



Foto tomada en la Sociedad Rural de Palermo hacia 1972.

reacondicionado y mostrado luego en la Exposición Nacional de Aeronáutica realizada en ese mismo año de 1969, en la ciudad de Buenos Aires.

A su finalización, fue llevado al Museo, ubicado en el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, donde estuvo en exhibición al aire libre por más de un año, sufriendo un deterioro notable como consecuencia del clima bonaerense. Es por eso que a principios de la década del 70 se decidió llevarlo de nuevo al Taller Regional de Quilmes, donde quedó en depósito por casi veinte años. Por último, hacia 1989/90 fue solicitado en préstamo para su exposición en el Museo de Transporte de la ciudad de Quilmes, a lo que la Fuerza Aérea accedió. De esta manera hoy, luego de más de sesenta años de vida, este valioso autogiro goza aún de una razonable buena salud.

Juan Regés Aymá falleció en Buenos Aires el 6 de junio de 1980, como consecuencia de un infarto de miocardio, injustamente olvidado, y su esposa Agustina Beltrán un año después. Fue un verdadero precursor del vuelo con autogiros en la Argentina, por lo que se considera que su trayectoria merece ser recordada.

Así se ha desvelado uno de los pequeños misterios que adornaba la historia de la aviación civil argentina, y la vida de un piloto español afincado en Argentina, y además salieron a la luz un par de vuelos extraordinarios realizados con una aeronave fuera de lo común, y también fuera de época ya que la vieja generación de autogiros se había esfumado sin pena ni gloria en los primeros años de la década del cuarenta. ■

Antonio Fernández

(Primer piloto español víctima de la Aviación)

RAFAEL G. GRANDA
General de Aviación

EL 11 de septiembre de 1908 se producía el primer accidente mortal de la Aviación mundial. En el improvisado aeródromo de Fort Myer, en Estados Unidos, Orville Wright realizaba exhibiciones con su aeroplano, ante una delegación militar que estudiaba la posibilidad de adquirir el aparato para el Ejército. En uno de los vuelos sobrevino el accidente que costó la vida al Teniente Selfridge, que iba de pasajero, y heridas de consideración al piloto.

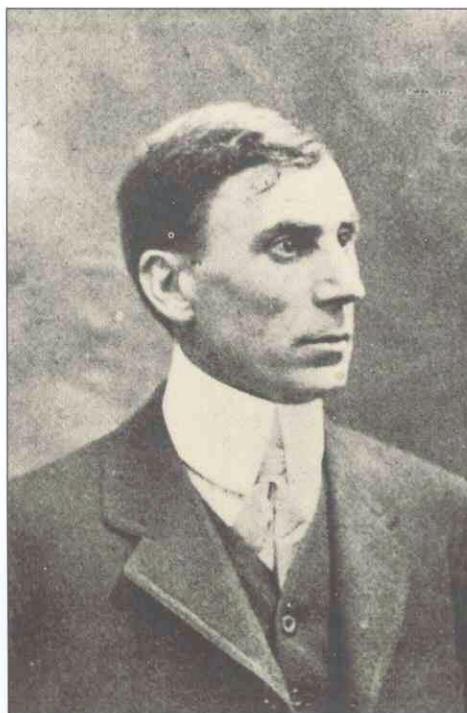
Habían pasado cerca de cinco años desde que los hermanos Wright efectuaran sus primeros vuelos en Kitty Hawk, y en Europa, principalmente en Francia, eran varios los hombres que volaban en otros tipos de aeroplanos, sin haber ocurrido hasta entonces ningún otro accidente mortal.

Con anterioridad se habían producido innumerables muertes, tanto de tripulantes de globos aerostáticos, como de inventores que trataban de imitar, con diversos y variados artilugios, el vuelo o al menos el planeo de las aves, lanzándose desde lugares elevados, terminando por lo general con descensos cuya senda de planeo se acercaba mucho a la vertical.

En las relaciones necrológicas que figuran en los textos de Historia de la Aeronáutica no se tienen en cuenta, por lo general, tales accidentes y esas listas comienzan con el del teniente Selfridge y algunas con el primer piloto muerto, el francés Lefevre, que lo fue en el aeródromo de Juvisy, cercano a París, el 7 de septiembre de 1909.

Es decir, transcurrieron casi cinco años desde la fecha considerada como el momento de la invención del aeroplano (diciembre de 1903), hasta que se iniciara la larga lista de víctimas de la Aviación. A partir de ese momento, esa lista creció continuamente y de forma acorde con el incremento de los vuelos en todo el mundo.

Pocos días después (el 22 del mismo mes que Lefevre) perecía el tam-



Antonio Fernández, nacido en Aranjuez en 1876.

bién francés Capitán Ferber en la ciudad de Boulogne. Cabía dentro de la lógica que las primeras víctimas de la aviación fueran franceses, puesto que por estas fechas la mayor parte de los pilotos eran de esa nacionalidad; sin embargo, el tercer piloto muerto, aunque residente en Francia, era español y se llamaba Antonio Fernández, de profesión modisto de señoras y de afición inventor y piloto de aeroplano.

En el momento de su muerte tenía Fernández treinta y tres años, había nacido el día 2 de febrero de 1876, en Aranjuez. El deseo de progresar en su profesión de «sastre de señoras», le llevó a trasladarse a París, centro mundial de la moda de entonces, donde se estableció y progresó en el negocio. Un año antes de su muerte se trasladó a Niza, donde estableció un nuevo taller y su residencia. Estaba casado con una francesa y tenía dos hijos, el segundo de los cuales había nacido un mes antes de su muerte. Se decía de él que «era hombre culto, muy so-

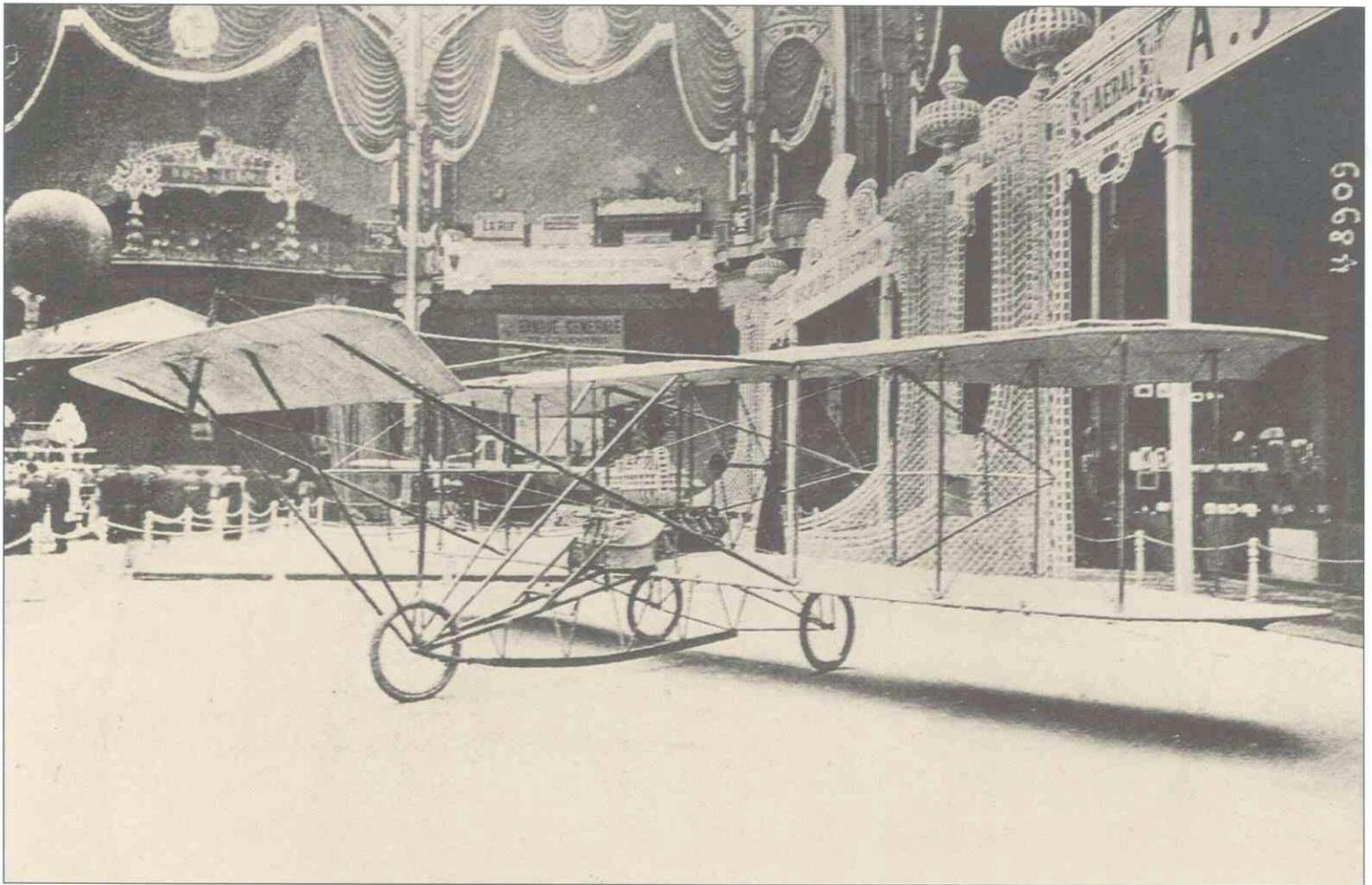
ñador y entusiasta de los inventos de la aerostación».

Desde su nueva residencia asistió a las pruebas y exhibiciones que realizaba Wilbur Wright en la región, despertándose en él la afición por la aviación, lo que le llevó a un cierto abandono de su negocio, para dedicarse casi por completo a la construcción de un aeroplano, con tan gran entusiasmo y fe, que le llevó a declarar, aun antes de efectuar prueba alguna, que su aparato «sería el mejor y más perfecto de cuantos habían hendido los aires».

Al parecer esta afición de Fernández era bien vista por su esposa, que según las crónicas «estaba enamoradísima de él y se forjaba grandes ilusiones con el invento de su marido».

El aeroplano tenía cierto parecido con el de los Wright, y en la realización de los planos y su posterior construcción, le habían ayudado uno de los cortadores de su taller de modisto y el afamado mecánico Lefebvre, que naturalmente no era el Lefevre (con «v») piloto ya fallecido por estas fechas.

Una vez terminada la construcción de su aeroplano, efectuó las primeras pruebas en las llanuras de La Grague, entre Niza y Antibes, al parecer con poco éxito. Más tarde, en el mes de septiembre, Fernández expuso su aeroplano en el Salón Aeronáutico de París, donde fue examinado por otros constructores y pilotos, de los que recibió muestras de aprobación y algunos consejos y asesoramiento para mejorarlo. También lo presentó al público en la «Gran Semana de Aviación de Reims», uno de los mayores acontecimientos aeronáuticos de aquellos tiempos, aunque no llegó a participar en ninguna de las pruebas. Esta presencia de Fernández con su aeroplano, parece un tanto precipitada por su parte, puesto que aún no había logrado volar con su aparato, y a la Semana de Reims acudieron los más notables aviadores con los mejores aeroplanos conocidos y de las pruebas se batieron innumerables «récords» de



Aeroplano construido por Fernández, ayudado por el afamado mecánico Lefebre.

altura, velocidad, distancia y permanencia en el aire.

La misma crónica que nos señala la presencia de Fernández en Reims dice que, hasta la fecha, «Fernández no obtuvo ningún resultado de su aparato, pues nunca pudo pasar a pleno vuelo de la línea de partida».

No obstante el aeroplano de Fernández no era fruto de un sueño ni una fantasía; estaba bien proyectado y basado en los conocimientos que entonces se tenían de la técnica aeronáutica y tenía las condiciones precisas para volar como afirmaban personas entendidas que lo habían examinado, entre ellos el industrial francés Levavasseur, buen conocedor de cuestiones aeronáuticas que, aun antes de que Fernández llegase a volar, le compró la licencia y más tarde fabricó dos ejemplares que prestaron buen servicio como aeroplanos de escuela.

Después de la Exposición de París y de su «estática» intervención en la Semana de Reims, Fernández efectuó algunas pruebas de potencia y despegue, con cortos vuelos, en uno de los cuales llegó a elevarse 20 metros, pero una inoportuna ráfaga de viento rompió una de las alas, cayendo violentamente al suelo, sin más conse-

cuencia para el piloto que algunas magulladuras.

Todas las pruebas las llevaba a cabo en las llanuras que ya hemos nombrado, situadas a siete kilómetros de Niza, lugar en el que le sobrevino la muerte el día 6 de diciembre de 1909, cuando se hallaba realizando la prueba que él consideraba como definitiva.

Al amanecer de ese día, se encontraban presentes, ayudando al inventor, su gran admirador también español Pablo Figueira, el mecánico Lefebre y el cortador de su taller de modisto que le ayudó en el proyecto y del que sentimos desconocer su nombre.

De las declaraciones realizadas a la prensa por algunos de los presentes podemos relatar lo ocurrido de forma resumida, destacado entre comillas algunas de las frases textuales de tales declaraciones.

A primera hora de la mañana, los tres personajes nombrados más arriba, ayudaron a Fernández a preparar su aparato para el vuelo y revisar sus mecanismos. Pasada una hora aproximadamente, pusieron en marcha el motor y Fernández se puso a los mandos de su aeroplano, despegando casi de inmediato y alcanzando muy pronto unos 30 metros de altura. El

despegue había sido casi perfecto, el motor funcionaba con toda regularidad y los mandos obedecían al piloto.

Cuando había recorrido en el aire unos 300 metros y al querer hacer un viraje, «el biplano comenzó a retroceder con sobresaltos y estremecimientos muy irregulares, hasta que parándose de repente, cayó pesadamente al suelo».

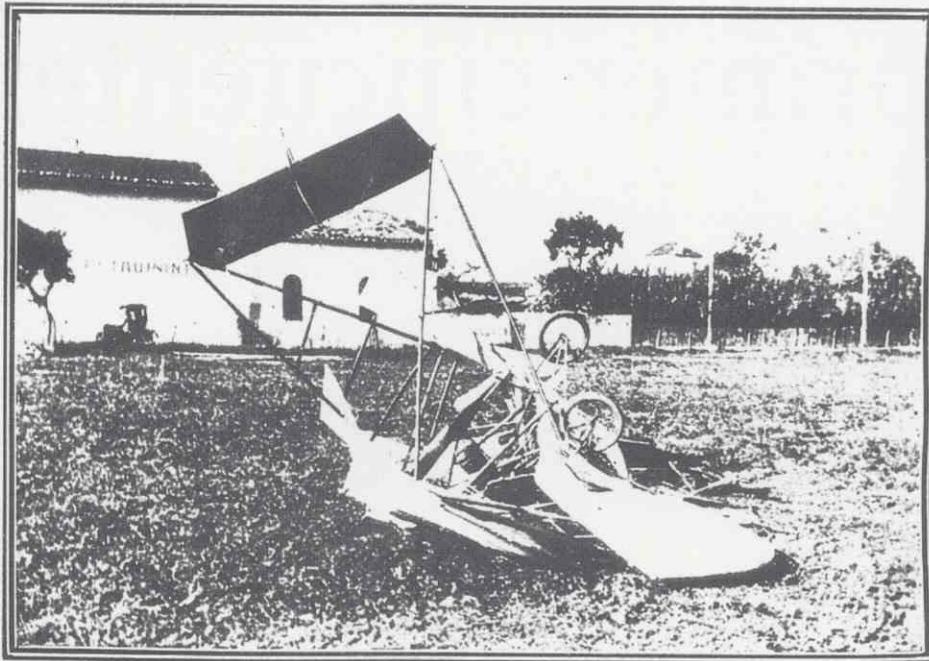
Aunque en algunos reportajes se decía que el aparato había caído al suelo por «falta de estabilidad», lo que quizás quería significar sustentación, la realidad fue que el accidente sobrevino por la rotura de «una cuerda que maniobraba el timón». Al parecer dicha cuerda era un simple cordel que rozaba contra uno de los pedales de dirección, probable motivo de su rotura, por desgaste. En el libro editado en Inglaterra «Aviation. — The pioneer years», se dice que el accidente fue debido a «inadequate repair of controls». Lefebre había llamado la atención de Fernández sobre ese defecto, aconsejándole sustituir la cuerda por un cable metálico, a lo que al parecer el inventor no hizo caso alguno.

Cuando todos los presentes corrieron hacia el lugar de la caída, vieron que Fernández permanecía debajo de los



EL AVIADOR SR. FERNANDEZ
MUERTO EN EL ACCIDENTE
QUE SUFRIÓ EN NIZA Fot. Rol

La Prensa diaria ha publicado noticias detalladas del terrible accidente de aeroplano sufrido por nuestro compatriota D. Antonio Fernández en Niza, y á consecuencia del cual murió aplastado por su aparato. Publicamos el retrato de la víctima y una fotografía del estado en que quedó el aeroplano después de la catástrofe.



ESTADO EN QUE QUEDÓ EL AEROPLANO INVENTO DEL AVIADOR FERNÁNDEZ
DÉSPUES DEL ACCIDENTE QUE LE COSTÓ Á ÉSTE LA VIDA

Fot. Wold'Graphié Press

la primera víctima de la Aviación española. Se tiende a considerar al Capitán Celestino Bayo como esa primera víctima y es cierto que lo fue, en suelo español y con aeroplano español y también el primer piloto militar, pero creemos que a Antonio Fernández no se le ha hecho la justicia que se merece y también estamos seguros de que muchos aviadores españoles, civiles y militares desconocen los hechos de Fernández y posiblemente algunos de ellos no habrán oído nunca mencionar su nombre.

Si Antonio Fernández no hubiese sufrido tan prematura muerte, es indudable que figuraría en la lista de los más notables constructores y pilotos de aeroplano de aquella época, al lado de Wright, Santos Dumont, Bleriot, Farman, Voisin y todos los demás grandes aviadores de los gloriosos principios de la aviación. ■

restos del aeroplano sin moverse. Pablo Figueira comentaba al día siguiente: «Costó mucho trabajo sacar a Antonio de la posición en que había caído y sólo lo conseguimos tirándole de las piernas. Entonces nos convencimos de que el pobre amigo estaba muerto».

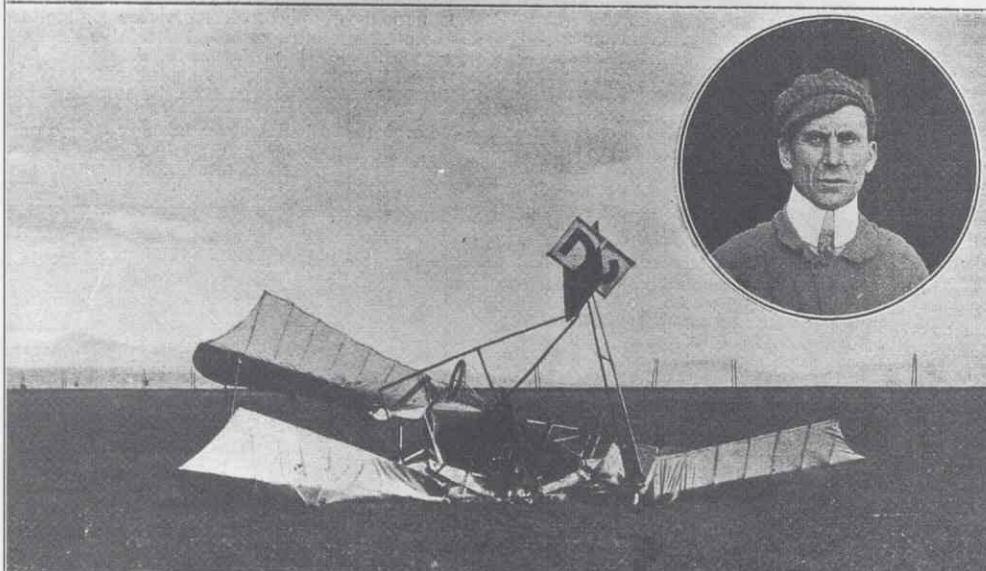
Entre los primeros aviadores los había de las más diversas profesiones y ocupaciones, como ciclistas, escultores, artistas de circo, ingenieros, mecánicos y hasta una notable tiple de ópera, pero creemos que Fernández era el único modisto de señoras, y en su familia no se encontraba ningún precedente que pudiera haber influido en él para adquirir esa afición; sin embargo, podría haber tenido algo que ver con su indiferencia ante el riesgo, el hecho de que «era hermano de los afamados picadores de toros Pepe el Largo, Chano y Chanito, este último de la cuadrilla de Gaona».

En la Historia de la Aviación Española, editada por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y que podemos considerar por tanto como «historia oficial», se hace mención de Antonio Fernández solamente en un texto de 17 renglones de una columna y, entre otras cosas dice: «... a sus 33 años fue

el primer inventor de aeroplanos del mundo que murió a bordo del suyo y la cuarta víctima de la aviación». ¿No era Antonio Fernández español? ¿No fue el primer español muerto en accidente de avión? Es indudable que concurrían en él ambas condiciones, por lo que, además de todo lo dicho, fue también

el primer inventor de aeroplanos del mundo que murió a bordo del suyo y la cuarta víctima de la aviación». ¿No era Antonio Fernández español? ¿No fue el primer español muerto en accidente de avión? Es indudable que concurrían en él ambas condiciones, por lo que, además de todo lo dicho, fue también

Mort de l'Aviateur Fernandez



Otra vista del fatal accidente.

La Tercera. Pilotos unidos en espera del primer cincuentenario

EDUARDO ÁNGEL RUIZ BUTRÓN

LA TERCERA: así nos llamamos y así queremos quedar para la posteridad, incardinados en la Historia de la Aviación Española. No más que una más de las promociones de Pilotos de Complemento, sin más méritos que el haber cubierto un hueco cuando fue necesario a nuestro país, y haber quemado, en aras del deseo y la ilusión, lo mejor de nuestra juventud. Para unos fue el comienzo de su futuro, para siempre ligados a la Aviación; para otros, una frustración, quizá la primera, de las que la vida otorga a cada uno, muchas veces sin merecerlo.

La Tercera promoción de Pilotos de Complemento, durante sus años de permanencia en el Ejército del Aire primero, y en las Fuerzas Aéreas después, de 1950 a 1954, no tiene una historia muy diferente de las demás. Sí, en cambio, a diferencia de otros, hemos permanecido fieles a la amistad y al compañerismo que un lejano día, era la época del hambre, nos enriqueció fraguándose en las Escuelas de Pilotos de El Copero y Las Bardocas; de Caza, en Morón, y de Polimotores, en Jerez de la Frontera.

El recuerdo de aquellos años, nuestros vuelos, los apuros, los éxitos, la vida alegre y confiada de unos entonces jóvenes, con firme vocación para volar, nos mantiene, a lo largo del tiempo, en una apretada piña, con escasos piñones díscolos.

La Tercera inició su andadura a primeros de septiembre de 1950 en el Pabellón Vasco sevillano, con el obligado y exhaustivo reconocimiento médico, el examen en Tablada para los que no habían superado el Examen de Estado (tan horrible entonces como hoy la Selectividad), y los primeros resultados: para 100 plazas de Pilotos de Complemento nos presentamos 104, 7 soldados y 97 paisanos; aprobados: 65, el 62,5%.

Lo más singular, lo realmente reseñable en estos días de nervios, de despiste y de mutuo desconocimiento, fue la entrada de un robusto y bigotudo catalán en la Compañía de Tablada. Así lo cuenta un testigo, McCody, o Codina el bien hecho: «¡Qué entrada la de Carpanta! ¡Buenos días, compañeros!, retumbó en toda la Plana Mayor. Acto seguido, o sea ipso flauto, se lanzó de cabeza sobre un camastro sin colchoneta. En tan cómoda postura abrió una maleta, de las de madera, atada con unas sogas, de las de esparto, y sacó una caja de zapatos de los del 45, y cuando todos creíamos que iba a cambiarse de herraduras, asió una cuchara, de las de palo, y con el mejor estilo «country», la introdujo en la caja y empezaron a saltar judías blancas (mon-

chetas). En un prodigio de puntería viajaron hacia su boca a una velocidad estimada de 3 ó 4 «mach». En ese momento nació nuestro entrañable y nunca olvidado Carpanta, quien nos dejó para siempre en abril de 1983: un cáncer se lo llevó.

Los 65 salimos de Tablada: 39 para el Cortijo de El Copero, y los 26 restantes para Las Bardocas, dos lugares de encantamiento que han pasado a peor vida: El Copero saltó



Empieza la aventura.



Entrada al Cortijo. El Copero.

por los aires en «La Batalla de Inglaterra», y Las Bardocas se convirtió en un patatal cuando entró en servicio Talavera la Real.

Aquí empieza la historia de la Tercera: 12 de septiembre de 1950 (1).

ROMPETECHOS

LOS de La Tercera fuimos llegando por los pelos al fin de la Aviación primitiva, original y genuina. De entrada, la Bücker, el avión que nos enseñó a volar y del que todavía quedan algunas excelentes reliquias en vuelo.

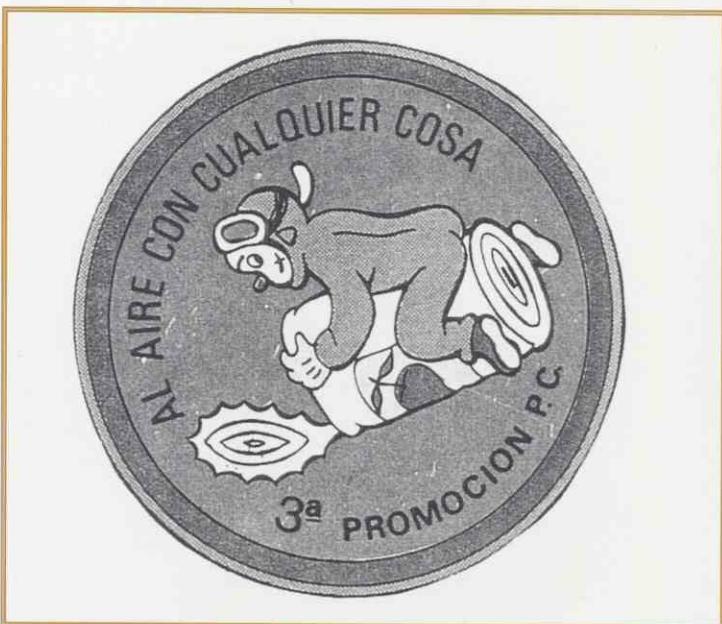
Luciendo el «rokiski» de Pilotos nos enganchamos en el Götha, pesado pájaro panzón, pero con mayor envergadura y presencia que la efímera avioneta. Todavía hay por ahí fotos con algún «bombardero» lanzando su proyectil con la mano, volando sobre París en la Gran Guerra, 1914-1918. Al poco de abandonar nosotros tan curioso aparato, desapareció para siempre. Tan es así que ni en el Museo del Aire se puede admirar un ejemplar de su existencia.



Las Bardocas.



27 Curso de Caza. Morón 1951.



El Copero 1950.



Jerez 1951.

1) Los dos grupos de La Tercera, en El Copero y Las Bardocas, se publicaron en esta revista *Aeroplano*, en los artículos «Aquellas promociones...», firmados por Azaola, en los números 8 (p. 69) y 9 (p. 86), respectivamente.

Y para completar la instrucción, el maravilloso HS-42, un avión, avión, de verdad, todo un avión. El primer vuelo de doble mando tuvo la virtud de amansar hasta al más fiero de los profesores. Milagrosa y misteriosamente el vociferante profesorado enmudeció y de la noche a la mañana se convirtió en el más educado de los mortales. Claudio de la Cuesta Santos, el entrañable Pelicano, entre otros, pasó a ser una delicada damisela: «Con cuidado, ojo con el horizonte, hombre», «Despacio», «Por favor, sujeta firme y no mires al suelo»... se olvidaron de los padres, madres y del propio alumno que, para fastidiar, ahora iba delante, y no detrás como solía. ¡Qué trato, mi teniente! Exquisitez suma.

Pero, claro, el mejor escribano echa un borrón. Con este majestuoso avión pasó de todo. El primero que sufrió el «hachazo» fue el Mono, en Las Bardocas: 5 de marzo de 1951. El ileso y el HS casi para la basura. Al día siguiente, en la misma pista, le siguió el Mañico: también ileso, pero al pobre HS se le apreció hasta la «rotura de la caperuza de los balancines de los cilindros interiores».

Los del Copero no se quedaron atrás y al mes siguiente, el sevillano Rafa Benítez ensayó, con notable éxito y en colaboración con el tamariteño la Mula, «el Benitazo o el efecto del llamado hachazo Benítez.» Esta es una causa perdida y no encontrada; vamos, que no aparece ni en el Archivo General e Histórico del Aire.

Hubo más, pero de menor cuantía y gracia.

EL ACCIDENTE

NINGUNA gracia tuvo, en cambio, lo que en La Tercera conocemos como El Accidente. Ocurrió un malhadado día que llevamos grabados todos en la cabeza y en el corazón: 26 de junio de 1952.

Terminada la transformación abandonamos El Copero y Las Bardocas: unos a Morón para realizar el 27 Curso de Caza, y otros a Jerez de la Frontera al Curso de Polimotores. Estos completaron ese interesante Curso con tomas y vuelos nocturnos y viaje sin visibilidad. Por falta de balizaje adecuado en La Parra las tomas nocturnas se realizaban en la pista de Morón, que sí contaba con luces suficientes bordeando el campo. La noche trágica quedaban por soltar tres Alumnos Cabo 1.º Pilotos: Mariano Aragón Camons, Manuel Espantaleón Jubes y Manolo Paz Durán (2). Al efectuar un despegue, a pocos metros del suelo, ya en el aire, el Jünkers T.2-114, pilotado por Mariano Aragón, se incendió y cayó sobre los campos del Cortijo de Arenales, a la sazón ganadería brava del Conde de la Maza. No sobrevivió ninguno de los ocho que en él volaban.

Impresionado, como todos, el Bela recuerda el día después: «El amanecer del día siguiente fue como uno más: los aviones preparados en la «línea» con sus motores rugiendo, esperaban cada uno de ellos al Piloto que lo elevaría hacia el cielo para realizar la clase práctica, como si no hubiese pasado nada. Ese debía ser el espíritu del aviador, nada podía frenar su amor al vuelo: la obligación de hacerlo, en este caso, formaba parte de la preparación para llegar a ser

2) Los nombres de los Alumnos Pilotos de la Tercera fallecidos, por un lamentable error, no han figurado en la gran placa de mármol que en el vestíbulo de la Base Aérea de Jerez de la Frontera, recordaba al personal de la misma fallecido en los diversos accidentes. Los ocho que perdieron la vida fueron: Profesor: Capitán D. Antonio Fariñas López; los tres Alumnos Pilotos Cabo 1º, de La Tercera, citados; Sargento Mecánico Motorista: D. Antonio Pazo Pérez; Cabo 1º Montador Electricista: D. Antonio Ramos Fillo-la; Cabo Mecánico Motorista: D. Félix Gutiérrez Carmona; y Cabo Auxiliar de Fotografía: D. Antonio Cañadas Ros.



Línea irrepetible: Göthas.

unos buenos Pilotos, al tiempo que también hombres curtidos por las más adversas circunstancias.»

La pérdida súbita de estos tres compañeros marcó a la Promoción. Entre risas, abucheos y lanzamientos al pilón, se habían liquidado los «accidentes» en las Escuelas, pero éste, el Accidente, quedó imborrable como el golpe inesperado con el que ninguno habíamos contado.

PILOTOS SIN AVIONES, AVIONES SIN COMBUSTIBLE

NO son los versos de un mal poema: es, fue, la triste realidad que le tocó a La Tercera. En las Escuelas volamos los restos de una heroica Aviación, pronta a quedar reducida a la chatarra o, en el mejor de los casos, para epatar en un Museo.



Compañero inolvidable.



Dunn (†), Elorza, Fdez. Guaza (†), Espantaleón (†), Castelbón (†).

Había aviones nuevos, de pasados modelos entonces aún vigentes, y reliquias que habían surcado el aire durante la guerra, pero no sólo la de España, alguno había que cruzó Abisinia al mando del General Badoglio, como así atestiguaba algún Chirri de los de Morón.

La escasez de aviones la notamos cuando nos destinaron a los Regimientos en 1951. Más de un Piloto, con la aptitud para Caza demostrada, con el título bajo el brazo, tuvo que contentarse con ir de paquete en los viejos Jünkers o Pedros para ir a ver a la novia. Nunca más, después de la Escuela, pilotó un avión. Y cuando había aviones, no había con qué alimentarlos. Más que Pilotos éramos como marineros en tierra, sin la sal de Alberti.

De los 65 que ingresamos en Tablada obtuvimos el título de Pilotos, 44: 18 fueron baja y 3 fallecieron en el Accidente. Al cumplir los dos años, en septiembre de 1952, 14 Sargentos Pilotos fueron empaquetados para sus respectivas casas. Unos, los menos, porque fue su voluntad no seguir: tenían un futuro asegurado o, aburridos, se buscaron nuevas aventuras; el resto, los más, no pudieron prorrogar porque la situación era lastimosa. El Coronel Carrillo, azote y martillo de los de Complemento, preside una Junta de Jefes, en Tablada, donde empezaron nuestras ilusiones, para informar sobre la continuación de uno de la Tercera, y dice y firma: «Los Jefes que integran la presente Junta, no reconocen que el Sargento antes mencionado, reúna las excepcionales condiciones de aptitud para el vuelo, que determi-

na el artículo 10 de la citada Orden, toda vez que durante su permanencia en esta Unidad ha efectuado muy pocos vuelos, debido a la escasez de material y restricción de carburante, si bien hacen constar que el citado Sargento durante su permanencia en la Unidad ha observado buena conducta.» Menos mal, el chico era buena persona, pero virgen como Piloto: la realidad es que durante su destino en Tablada no había realizado un solo vuelo como tal.

No obstante, algunos tuvieron más suerte, y otros peor. Catorce fueron a la calle y de los treinta restantes: dos fallecieron, uno en accidente pilotando una Bücker en Palma de Mallorca, y el otro se quedó en la mesa de operaciones del Hospital Militar de Burgos, Toni Frontera y Antonio Castilla, respectivamente; uno ingresó en la General, Angelito Madrid, quien siendo Capitán se pasó a Iberia, y otro, Carlos Elorza, hijo de «papá Echaluze», el serio y rígido Teniente Coronel Elorza Echaluze, ingresó en Aviaco, para más tarde incorporarse a Iberia también; y veintiséis continuamos en el Ejército, con varia suerte, pero casi todos volando.

AUXILIARES DE CONTROL DE VUELO

LOS supervivientes tuvimos la feliz oportunidad de abandonar nuestros destinos, alguno vino desde la lejana Villa Cisneros, para durante unos días reunirnos en Salamanca, en la Escuela Superior

de Vuelo. El motivo: realizar un Curso de Auxiliar de Control de Vuelo.

A todos nos hicieron los ojos chiribitas cuando al llegar, en enero de 1953, con nieve hasta la rodilla, nos topamos con un B-25, el North American B-25, Mitchell,... que no volaba. ¡Vaya por Dios! Y no es que no pudiera volar, es que no volaban. Durante la Guerra Mundial hizo un aterrizaje forzoso en territorio español y, como eramos neutrales y el avión yanqui, nos quedamos con él. En 1949 se hizo cargo el Ejército del Aire, lo restauró y lo llevó a la Escuela Superior de Vuelo, para poco después, como a todos nosotros, mandarlo al desguace. Menos mal que años más tarde, en 1983, se pudo comprar otro ejemplar de B-25, a la Military Aircraft Restoration Corporation, que lo tenía aparcado en Málaga, y hoy luce en el Museo del Aire.

El Curso prácticamente no nos sirvió para nada, pero la verdad es que lo pasamos muy bien, y esperamos que en Matacán hayan olvidado el paso de esta tropa de Sargentos Pilotos, cuyo comportamiento, sin darnos cuenta, no fue ejemplar.

UN CORONEL POR LOS SUELOS

LAS cosas que pasan. Una con guasa: nuestro Piloto palentino estuvo destinado en Reus y más tarde en Valladolid; en esta ocasión muy cerquita de casa y de la novia. Una mañana, romántico, fue a saludar a la chica, con su avión y, mira por dónde, en el mismísimo Palencia se encontró con la celebración de una boda. No lo pensó dos veces: pasada rasante, y al suelo novios, invitados y ... el Coronel de la Base. ¡Me moría de risa. No podía más! Y, en llegando a Villanubla, final del vuelo: arresto de un mes «por sobrevolar la capital de Palencia a altura prohibida». La verdad es que el bueno de Valentín Marcos Clavero no reparó en los invitados uno por uno.

Otra de risa: al Rayo, nuestro fantasma particular, le cupo el alto honor de dar la novedad al inolvidable Ministro del Aire, el Teniente General González Gallarza, con una escopeta de aire comprimido. Y no fue adrede. Estaba el Rayo, un día de primavera, precioso, de Guardia en la Base de Getafe. Antes del toque de diana decidió dar un paseo, acompañado del turuta, para cazar algunos pajarillos (entonces permitían comerlos y estaban buenísimos). En éstas que ve acercarse un coche negro, despacio, despacio, hacia la Base. Sale corriendo perseguido por el corneta, no le da tiempo de formar la Guardia, y da la novedad al General, en posición de firmes, con la escopeta que llevaba en la mano. González Gallarza miró y mandó que siguiera el coche. ¡Era Eduardo, que si llega a ser su hermano Joaquín, aún le dura el niquele!

POLLOS A MILLÓN O UN MILLÓN DE POLLOS

LAS pasadas eran, y supongo que seguirán siéndolo, la sal del vuelo, que se lleva en la sangre, como la vocación. Ocurre, sin embargo, que a veces da más disgustos que una vaca loca.

Nuestro Armando Fernández Guaza, un chicarrón maño, más bueno que el pan, fue destinado a Reus. Un bonito día de junio, con estado del tiempo «bueno», salió con la Bucker EE.3-348 y se encontró «con un cable en pasada que produjo la rotura del montante anterior derecho, punta del plano superior derecho...», desconociéndose «si produjo rotura de cables de alguna Compañía Eléctrica o Telefónica».



Carlos se escribe con Gracia.

Se supo después, cuando los propietarios de un buen número de granjas avícolas pusieron el grito en el cielo implorando por sus miles y miles de pollos muertos al desconectarse el fluido eléctrico. Resumen: dos meses en un castillo y se licencia de Brigada, no de Alférez como le correspondía.

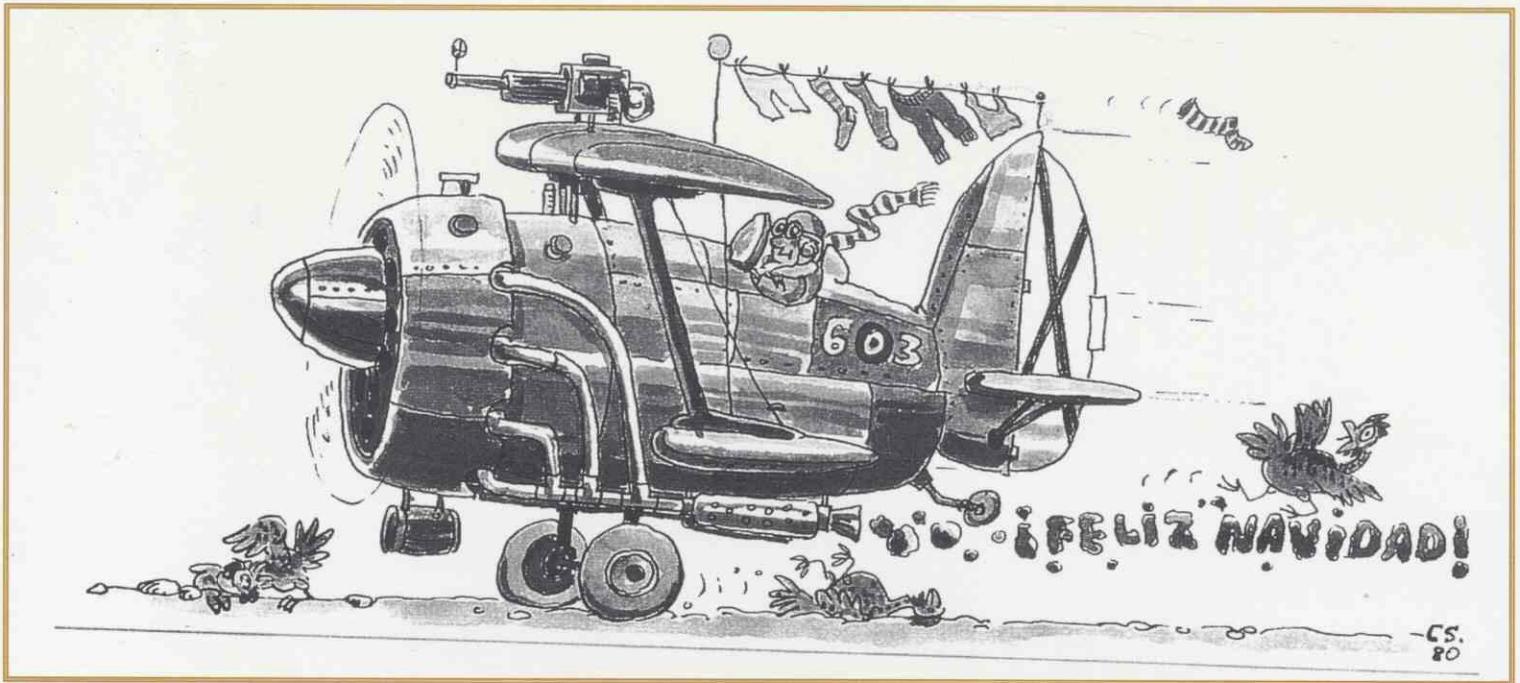
Armando, ocho años más tarde, copiloto de la Compañía de Aviación Peruana Faucett, se estrelló en un DC-3, con un cargamento de tabaco y algodón, contra el Macizo Macheche, haciendo la ruta de Picota a Trujillo, en la Cordillera Central Andina, junto con toda la tripulación que comandaba el Capitán Martínez de Pinillos.

LOS QUE VOLARON AL INFINITO Y LOS QUE QUEDAN

LA Tercera terminó su rápida carrera militar en 1954, contra su voluntad: no pudo ser más. Los de la Cuarta pudieron acogerse al decreto que permitía continuar en el Ejército a los Pilotos de Complemento, pero los de la Tercera no. A finales de 1954 marcharon a sus casas 8 Alféreces, 1 Brigada (Armando, el de los pollos) y 17 Sargentos.

No fue fácil encontrar acomodo en la vida civil y, menos aún, en la aeronáutica. Pocos fueron los que lograron continuar volando. Además de Valentín Marcos, Carlitos Elorza y Ángel Madrid, consiguió entrar en Iberia, al cabo de unos años, Rafael de la Torre, el Niño Mamalón, fallecido en 1994.

Salvador Muntán se organizó por su cuenta y hasta hace pocos años se ha mantenido fumigando, al frente de una Compañía propia; el Mono, que nos abandonó para siempre, también en 1994, se recorrió España entera captándola con su cámara, como Piloto de Paisajes Españoles; Pepe Blanco San Pepe y Orestes Serrano, se han batido el cobre como profesores de Aero Club. Este Orestes protagonizó otra de risa, siendo Brigada. La Nochebuena de 1953 «al dar un viraje sobre el pueblo de Villavalliente experimentó una pérdida de velocidad, dando un hachazo y chocando contra el suelo». Pilotaba la HM. 32-8 y el informante desconoció la fecha y el lugar: 24 de diciembre y Villavalliente, donde 22 años antes había nacido el tal Orestes. No pasó del susto.



«Feliz Navidad».

Siguieron ligados al vuelo, unos en el aire y otros en tierra, Álvaro Ortiz, el Polot, instructor de VSM que llegó a dirigir la Escuela de Monflorite antes de jubilarse; el tío Gilito, Oficial de Aeropuerto, se compró una avioneta y resolvió el problema; José Juan González, Calandraca o el Gancho, que fue recompensado con una Medalla de Sufrimientos por la Patria, tras el accidente que sufrió en el Jünkers T.2-218, pilotado por el Teniente Oyarzábal y el Brigada de Complemento Luis de Borbón, en 1953, ingresó como Controlador Aéreo, y se dedicó al QBI en la preparación de los Pilotos de Iberia. Controladores Aéreos fueron también Tomás López, el Canario, fallecido en 1983, y los Rafaelles de Lemus y Carrillo, y otros, Oficiales de Aeropuerto: Jesús Tizón, Medalla de Sufrimientos por la Patria, por un accidente sufrido pilotando la Bücker E.3-82 en 1954, dirigió el de Córdoba y se jubiló en San Pablo, y el Moro, Juan Luis López. Excepto éste y el tío Gilito, Ignacio Gil Becerro, todos los demás de la Tercera están ya jubilados: el más joven nació en agosto de 1932.

Lejos de la actividad aeronáutica, los tercerolos restantes, con sus ilusiones bajo el brazo, tuvieron que dedicarse a diferentes menesteres: a la banca, Perico Cantalejo, jubilado como Director del Banco de España de Toledo; Rafa Benítez, alto cargo del Exterior, y el Ratón, Julián San Valentín, y Eduardo Martínez en unos de capital privado. Otros quehaceres: La Mula, Luisito García Berdié, se dedicó a sus labores; a las agrarias el Maño y Quico, éste fallecido también en 1986, y al comercio y la industria, Diego Miralles y el Dromedario; Carlos Sánchez, ingenioso y excepcional artista, marchó a USA y Canadá para maravillar a los telespectadores con sus dibujos animados; el Pájaro Loco, Jacinto Martínez Torrens, emigró más cerca, a Suiza, para dedicarse al negocio del chocolate; a la educación se lanzó Julio Olavarrieta; a las artes gráficas Juanito Font; a la comunicación inalámbrica, Sandoval; al vino de Jerez, el Pachorra, Joaquín Guzmán; y a la comunicación escrita y audiovisual, el que esto escribe.

Nos abandonaron para siempre, además, Juanito Dunn, Tormes, Espel, y Ricardo Castelbón, nuestro particular cantante de tangos.

JUNTOS PARA SIEMPRE

S I algo distingue a La Tercera es el tesón por conservar la amistad y el compañerismo al cabo de tantos años. Lejos, e inexistentes ya, El Copero y Las Bardocas, la Tercera sigue.

A los trece años de la diáspora, en 1967, se celebró la primera reunión en Cuatro Vientos, en el Aero Club de España. En 1975, el XXV Aniversario del ingreso en las Escuelas, fecha que rige como símbolo e inicio de la promoción, tuvo lugar en Sevilla. El XXX en Castellón. Nuevamente en Sevilla, con jura de la bandera constitucional incluida y posterior visita a S.M. el Rey, el XXXV. Palma de Mallorca acogió los fastos del XL. Y, en vista de que la vida se va acortando, ya no se celebran cada cinco años, sino cuando lo decide la mayoría. Así, el XLIII fue en Málaga y el XLV en Madrid. Ahora se prepara el XLVIII en Zaragoza y el L, el año 2000, se espera que sea sonado.

Con el recuerdo de unos años irrepetibles, en lo mejor de la vida, La Tercera ha extendido su vocación aérea a sus mujeres, a sus hijos, y ya a sus nietos, quienes acompañan a la veterana tropa, marcando un hecho diferencial con otros grupos que no han tenido la fortuna de poder aglutinar ilusiones, recuerdos y voluntades.

En la Tercera se han hecho realidad las palabras del mexicano Premio Nobel Octavio Paz: «Fraternidad no con los muertos —qué sabemos de ellos y qué saben ellos de nosotros— sino con los vivos sufrientes y mortales». Pero también nos acordamos de los que se fueron para no volver. La última reunión, antes de que llegue la de Zaragoza, ha tenido lugar en el Castillo de Villaviciosa de Odón, acogidos por el Archivo General e Histórico del Aire, donde se atesoran los documentos que componen la vida de nuestra Aviación, tan vieja o tan joven como nuestro siglo. Hemos celebrado el XLV aniversario del Accidente: 26 de junio de 1996.

Texto y fotos: Eduardo Ángel Ruiz Butrón.

Dibujos: Carlos Sánchez Martín

Alféreces Pilotos de La Tercera. ■

Detalles sobre los «Settantanove» españoles

José Luis González Serrano
Miembro de número del IHCA

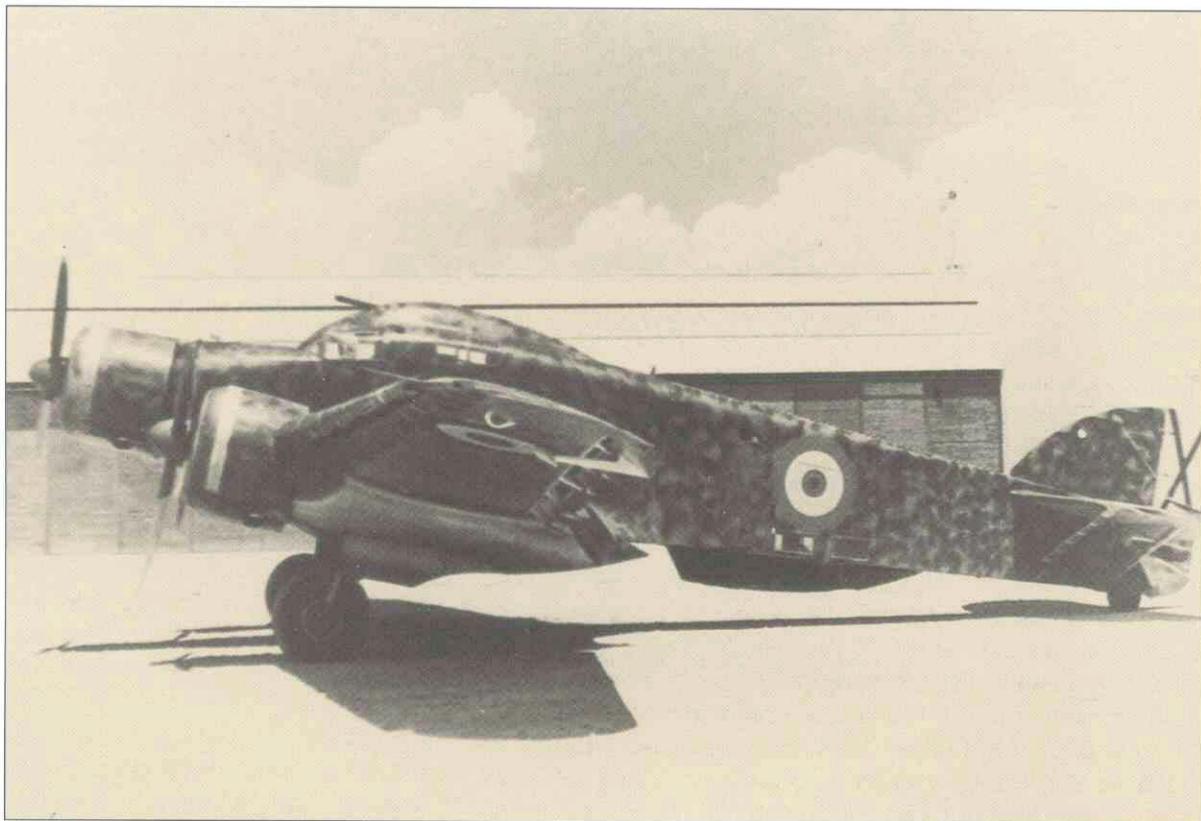
HEMOS de empezar estas líneas pidiendo perdón a quienes no siendo «matriculófilos» tengan la paciencia de llegar al final de ellas, puesto que somos conscientes de que su lectura puede resultarles un auténtico «plomo». Aun sabiéndolo, nos hemos planteado la realización de este trabajo desde la perspectiva del aficionado a los «números» y con el fin de, a través de ellos, llegar a alguna conclusión válida, que nos permita saber algo más de estos aviones, que sirvieron durante la guerra civil en la Aviación Nacional y después de ésta con el Ejército del Aire, como es bien sabido. Si bien es cierto que, en líneas generales, cada vez se conocen más detalles sobre los mo-

delos que actuaron durante la última guerra civil española, ello no es óbice para que, en opinión de quien esto escribe, sigan existiendo muchos puntos oscuros acerca de su historia. Precisamente para contribuir a esclarecerlos, hace bastante tiempo nos propusimos –armados de una buena dosis de paciencia y de «valor»– indagar cuanto pudiéramos sobre los Savoia 79 y 81 (de estos últimos trataremos en un próximo trabajo). Hemos de confesar que, aunque el fruto no satisface por completo nuestras aspiraciones, puesto que en algunos aspectos el lío es «de padre y muy señor mío», sí tenemos el convencimiento de que hemos logrado reunir una serie de datos que creemos que merece la pena que vean la luz pública.

Así, pues, empecemos la «lidia».

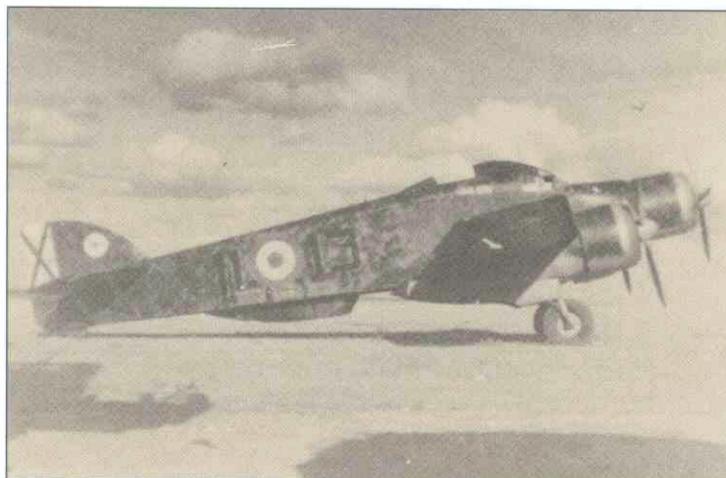
¿CUÁNTOS Y CUÁLES?

PARECE que, con respecto al número de aviones que tuvo en servicio la Aviación Nacional durante la guerra civil, quienes hemos investigado sobre este tema no tenemos dudas ni discrepancias: fueron treinta y cuatro y estuvieron matriculados del 28-30 al 28-63. Pero lo que no



En el aeródromo de La Rabasa «reposaba» este Savoia cuando fue fotografiado.

se ha publicado hasta ahora son las fechas exactas en que fueron recibidos por las unidades españolas, cómo fueron distribuidos entre éstas y cuántos y cuáles seguían en servicio cuando finalizó la contienda. Así pues, vamos a tratar



Otro ejemplar que estuvo asignado al 12 Grupo del 11 Regimiento fue el que tenía el indicativo 11-13.

TABLA 1

Matrícula	Unidad	Horas totales de vuelo	Observaciones
28-30	3G-28	420'25	En vuelo
28-31	3G-28	352'20	En vuelo
28-32	3G-28	426'55	En vuelo
28-34	3G-28	274'15	En vuelo
28-36	3G-28	411'30	En vuelo
28-37	4G-28	18'21 (!j)	En vuelo
28-38	6G-28	124'30	En revisión
28-39	5G-28	336'32	En vuelo
28-41	5G-28	352'26	En vuelo
28-42	—	?	En reparación en Parque Regional Sur
28-43	5G-28	?	En revisión en Parque Regional Levante
28-44	3G-28	362'20	En vuelo
28-45	4G-28	368'33	En vuelo
28-46	4G-28	358'55	En vuelo
28-47	—	?	Propuesto de baja por Parque Regional Levante
28-48	—	?	En reparación en Parque Regional Levante
28-49	4G-28	263'50	En vuelo
28-50	4G-28	346'29	En vuelo
28-51	4G-28	?	En revisión en Parque Regional Levante
28-52	5G-28	408'23	En vuelo
28-53	5G-28	356'20	En vuelo
28-54	6G-28	213'00	En vuelo
28-55	6G-28	243'07	En vuelo
28-56	6G-28	250'45	En vuelo
28-57	6G-28	239'00	En vuelo
28-58	6G-28	247'35	En vuelo
28-59	6G-28	203'05	En vuelo
28-60	3G-28	242'25	En vuelo
28-61	4G-28	261'48	En vuelo
28-62	5G-28	235'17	En vuelo

de dar respuesta a estas cuestiones, según la información de la época que hemos conseguido reunir.

Avión (matrícula)	Fecha de recepción
Del 28-30 al 28-37	12 agosto 1937
Del 28-38 al 28-43	13 noviembre 1937
Del 28-44 al 28-51	23 noviembre 1937
28-52 y 28-53	25 diciembre 1937
Del 28-54 al 28-58	6 julio 1938
Del 28-59 al 28-63	22 julio 1938

Con los ocho primeros aviones se creó el 3G-28, al mando de Luis Pardo Prieto, inicialmente, y de Juan Antonio Ansaldo, después. Estuvo desplegado en Matacán, hasta que el 7 de noviembre de 1937 pasó a Soria con siete aviones.

Con los catorce siguientes, que fueron recogidos en Tablada a finales de noviembre, se constituyeron los 4G-28 y 5G-28, al mando de Luis Navarro Garnica y José Gomá Orduña, respectivamente. El 4G-28 llevó sus aviones a Matacán el día 30, mientras que el 5G-28 había marchado a Soria pocos días antes, donde se unió al 3G-28. Ya en diciembre, el día 2, el 4G-28 también se trasladó a Soria, y en los días 16 y 17 el grueso de los 3G-28 (excepto un avión que, momentáneamente, quedó en Soria) y 4G-28 pasó a Burgos, mientras que el 5G-28 se fue a La Ventosilla, donde el día 20 había dos CR-32 del 2G-3, diez Romeo 37 del 4G-12, seis Heinkel 70 del 7G-14, un Ju 52 de la Cónдор, un Ju 52 de la E.V.N., seis Ju 52 del 1G-22, otros seis del 2G-22 y cuatro Savoia 79 del mencionado 5G-28.

El día de Navidad, un avión del 3G-28 –posiblemente el 28-35– resultó muy dañado al realizar una toma de tierra forzada en Burgo de Osma.

En julio de 1938 se creó el Grupo 6G-28, mandado por Francisco Vives Camino, cuya base inicial de despliegue fue Alfamén, en donde se hallaban a finales de año los cuatro Grupos españoles que estaban dotados de este material, los cuales pasaron a Castejón del Puente, Región Aérea de Levante, en la segunda quincena de enero de 1939 (el día 22 ya estaban allí, con un total de veintiún aviones en vuelo).



La presencia del emblema del camello, heredado del 3G-28, en la deriva de este avión denota su pertenencia al 12 Grupo del 11 Regimiento de Tablada.

Finalmente, de acuerdo con la Instrucción General del 20 de febrero, la 2ª Brigada Aérea, de la que formaban parte estos Grupos, recibió la orden de trasladarse al campo de Velada, desde el cual, ya en marzo, pasaron al de Mérida.

Finalizada la contienda, el 26 de mayo los Grupos españoles contaban con treinta aviones, de los que 29 estaban en servicio y uno estaba propuesto de baja por el Parque Regional de Levante. En la tabla 1 resumimos los datos más significativos sobre estos ejemplares.

Como se ve, faltan cuatro ejemplares (los 28-33, 35, 40 y 63); los tres últimos fueron, junto con el 28-47, los que se perdieron durante la guerra; en cuanto al 28-33, no entendemos por qué ra-

TABLA 2

Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones	Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones
28-30 B.1-30		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	B.1-60		Baja 29-1-54
28-31 B.1-31		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50	28-61 B.1-45		Prop. Baja 19-5-48 Baja 5-6-48
28-32 B.1-32		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-62		Destruído en accidente en aguas de Baleares 8-11-40
28-33		Accidentado 23-1-38. Reparado. Destinado al 3G-28 Vuelos: 31-5-39, 12-6-39, 12-7-39	28-65 B.1-65	n/f 183 MM21293	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-34 B.1-34		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50	28-67 B.1-67		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
B.1-35		Prop. Baja 22-2-55 Baja 18-3-55	28-68 B.1-68		Prop. Baja 30-10-52 Baja 7-4-53
28-36 B.1-36		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-69 B.1-69		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-37		Baja 9-3-46	28-70		Destruído accidente 27-2-41, en Los Palacios (Sevilla)
28-38 B.1-38		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-71		Último dato: en MAS el 24-5-41
28-39		Baja 9-3-46	28-72 B.1-72		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-41 B.1-41		Prop. Baja 15-3-51 Baja 5-6-51	28-75 B.1-75		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-42		Ultima fecha: 11 Rgto. 27-7-42	28-76 B.1-76		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-43 B.1-43		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50	28-78 B.1-78		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-44 B.1-44		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-79 B.1-79		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-45 B.1-45		Prop. Baja 23-9-50 Baja 7-5-51	28-80 B.1-80	Ex 28-27	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-46 B.1-46		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-81 B.1-81		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-48 B.1-48		Prop. Baja 19-5-48 Baja 5-6-48	28-82 B.1-82	n/f 91 MM21116.	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-49 B.1-49		Accidentado 20-9-52 Prop. Baja 20-12-52 Baja 20-3-53	28-83 B.1-83		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-50 B.1-50		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-84 B.1-84	Ex 28-14	Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-51 B.1-51		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-85 B.1-85	Ex 28-16, n/f 49 MM21076	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-52 B.1-52		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-86 B.1-86		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49
28-53 B.1-53		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-87 B.1-87	Ex 28-8	Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-54 B.1-54		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-88 B.1-88		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-55		En AISA 22-1-45	28-89 B.1-89	n/f 16 MM20079	Destruído en accidente 27-9-52. Prop. Baja 30-10-52
28-56 B.1-56		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-90 B.1-90		ultimo dato: en MAS 13-12-47
28-57 B.1-57		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-91 B.1-91		Destruído en accidente 18-4-47, en Tetuán
28-58 B.1-58		Accidentado en Getafe en agosto 1949. Prop. Baja 6-9-49	28-92 B.1-92	Ex 4 Rojo, n/f 102 MM21129	Prop. Baja 19-6-53 Baja 8-10-53
28-59 B.1-59		Prop. Baja 20-12-52 Baja 20-3-53	28-93 B.1-93	Ex 28-5	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-60		Prop. Baja 24-11-53	28-95 B.1-95		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
			28-96 B.1-96		Prop. Baja 15-3-51 Baja 28-5-51.

TABLA 2 (Continuación)

Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones	Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones
		Accidente 26-12-50, en Sierra Rodada	28-111 B.1-111		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-97 B.1-97		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-112 B.1-112		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-98 B.1-98		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-113 B.1-113		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-99 B.1-99		Prop. Baja 30-10-52 Baja 7-4-53	28-114 B.1-114		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49
28-100 B.1-100		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-115 B.1-115	n/f 3 MM20065	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-101 B.1-101		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-116 B.1-116	n/f 26 MM21053	Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-102		Último dato: en MAS 17-6-44, pendiente de reparación	28-117 B.1-117	Ex 28-18	Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-103		Último dato: en MAS 25-1-41, propuesto de baja	28-118 B.1-118	Ex 28-2	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-104 B.1-104		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-119 B.1-119	Ex 28-80	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-105 B.1-105	n/f 146 MM21172	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-120 B.1-120	Ex 28-89	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-106 B.1-106	n/f 88 MM21115	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-121 B.1-121	Ex 28-105	Prop. Baja 9-5-47 Baja 12-7-47
28-107 B.1-107		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-122 B.1-122	Ex 28-106	Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-108 B.1-108		Prop. Baja 19-5-48 Baja 5-6-48	28-123 B.1-123		Baja 9-3-46
28-109 B.1-109		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-124 B.1-124		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-110 B.1-110		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-94 B.1-94		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54

zón no fue incluido en la lista de existencias de los Grupos mencionados, confeccionada por el Estado Mayor del Aire y referida a aquella fecha, ya que tenemos constancia de que el 31 de mayo de 1939 el alférez Francisco Leguina Domenge lo probó en vuelo en Barajas durante 35 minutos,

prueba que repitió los días 12 y 14 de junio, con un total de 1 hora y 25 minutos, y finalmente lo llevó en vuelo a Tablada el 12 de julio. La explicación que nos parece más razonable es que, quizás, por estar en reconstrucción a causa de las averías que había sufrido el 23 de enero de 1938,

cuando resultó accidentado, había perdido su anterior destino y aún no se le había asignado uno nuevo, por lo que no fue incluido entre los efectivos de los citados Grupos.

En este punto hemos de rogar al lector que tome buena nota de la «inexistencia» del 28-35 «por lo que después vendrá», puesto que a partir de ahora empieza el «baile».

Por otro lado, sabemos que, según afirmaba el jefe de la 50ª Sección del Estado Mayor del Aire en teletipo dirigido el 29 de mayo de 1939 al Coronel Jefe del E.M., la Aviación Legionaria había entregado el día 27, en Valenzuela y Sanjurjo, veinticinco Savoia 79 a las unidades españolas, veinticuatro de los cuales habían salido en vuelo para Barajas, mientras que otro que estaba en reparación en los talleres sitos en el primer campo mencionado causaría alta en vuelo dos días después. Y ese mismo jefe de la 51ª Sección, con fecha 1 de junio, comunicaba al del Parque Regional de Le-



Dos S-79 en el hangar de revisión de AISA, el mismo que años más tarde albergaría la línea de revisión de C.6 y E.16. (Foto: AISA)

vante lo siguiente: «Relativo a los nuevos números de matrícula que han de darse a los 26 Savoia 79 (tipo 28) entregados por la Aviación Legionaria, dichos números serán los siguientes:

Para los 6 aviones entregados al 3G-28:

números 64-65-66-67-68 y 69

Idem al 4G-28:

números 70-71-72-73-74 y 75

Idem al 5G-28 (7 aviones):

números 76-77-78-79-80-81 y 82

Idem al 6G-28:

números 83-84-85-86-87 y 88

Al 28-00 que actualmente repara en Valenzuela se le asignará el número 89».

Es decir, se asignan veintiséis matrículas, pero, según nuestras cuentas, son veinticinco aviones, concretamente los que tenían las matrículas italianas siguientes:

28-01, 28-1, 28-2, 28-03, 28-3, 28-04, 28-5, 28-06, 28-6, 28-08, 28-8, 28-9, 28-11, 28-12, 28-14, 28-16 (el «fatídico 17»); sabida es la aversión de los italianos por este «inofensivo» número, por lo que, tanto entonces como en la actualidad, evitan asignarlo a sus aviones, y no solo como tal, sino como cualquier combinación de dígitos cuya suma sea igual al mismo, como en este caso), 28-18, 28-19, 28-20, 28-21, 28-24, 28-27, 28-29, 28-30 y 28-00.

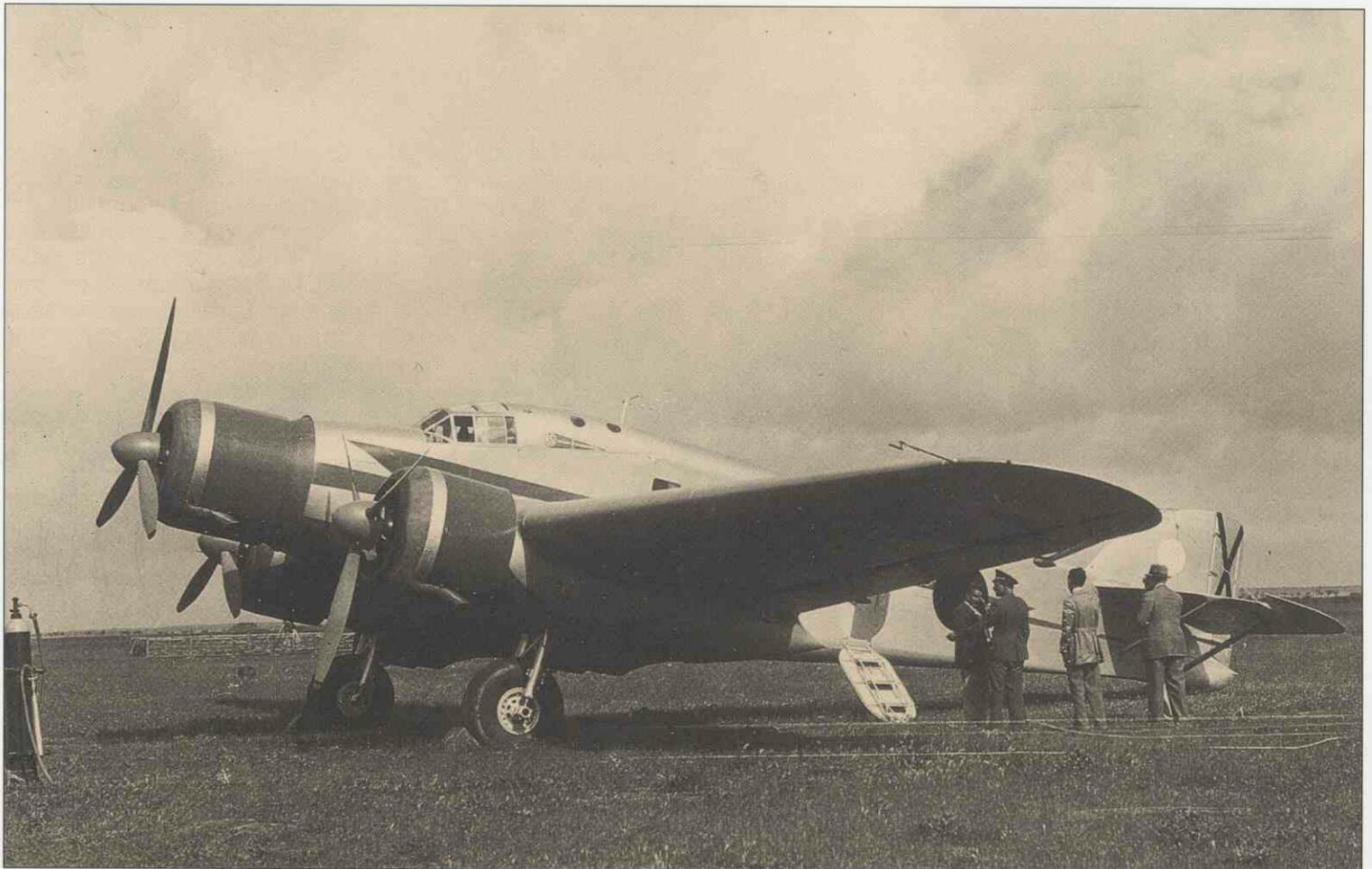
Como queda patente, los italianos no se distinguían precisamente por su orden y concierto en cuanto a la asignación de matrículas, aunque mucho nos tememos que nuestros compatriotas tampoco «anduvieron a la zaga», sobre todo en los primeros meses de posguerra. Y si a algún paciente lector le queda duda de ello, que siga leyendo.

Evidentemente, todo sería «coser y cantar» si la correlación entre matrículas viejas y nuevas hubiese sido ordenada y correlativa, pero, lamentablemente, no fue así;

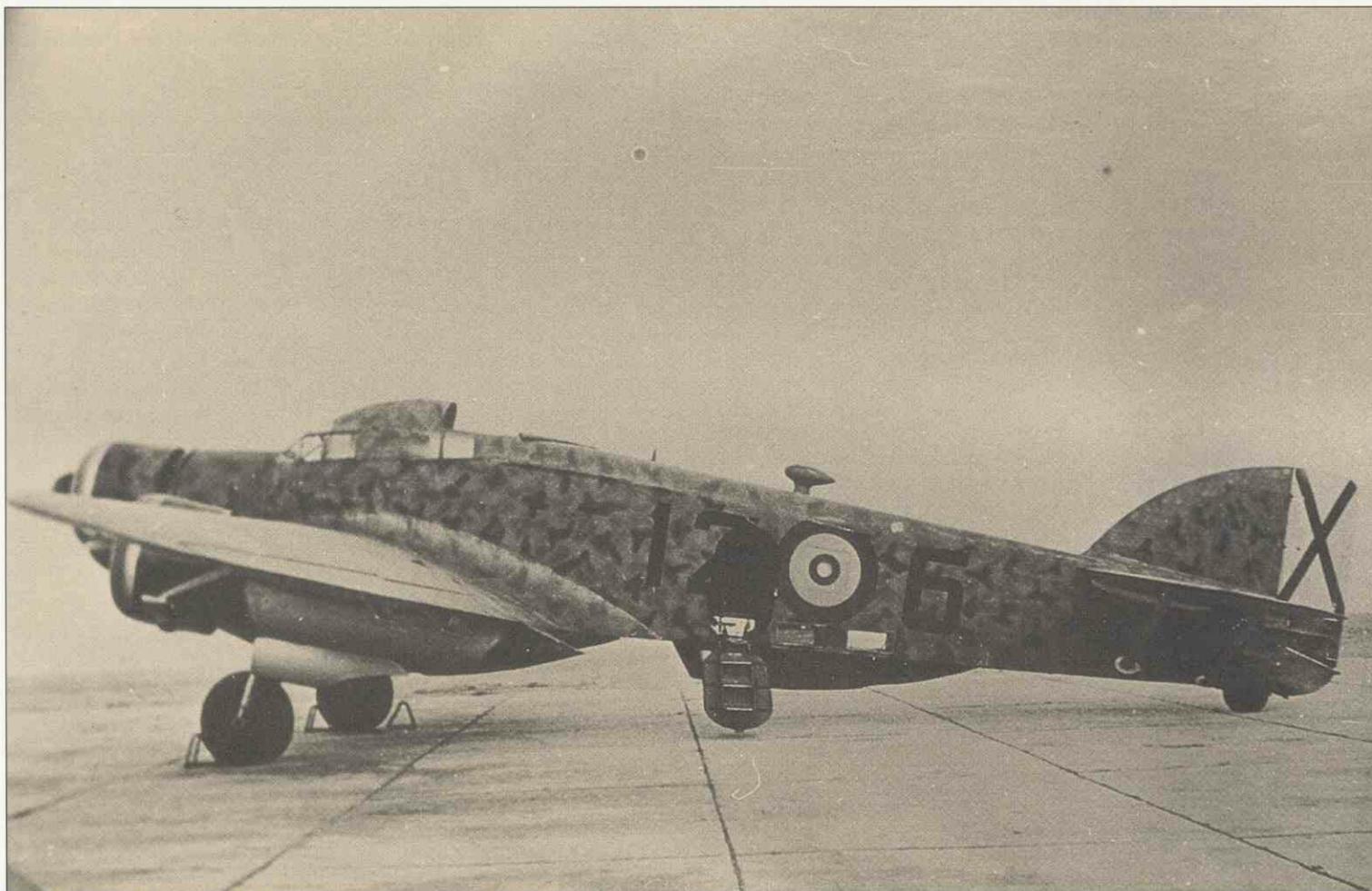
por ejemplo, el 28-1 se convirtió en 28-75, el 28-2 en 28-118, el 28-04 en 28-105, el 28-8 en 28-87, el 28-14 en 28-84, el 28-16 en 28-85, el 28-18 en 28-65 ¡y después en 28-117!, el 28-27 en 28-80 y el 28-00 en 28-89 ¡y después en 28-120!

Por otro lado, según comunicaba el 31 de julio de 1939 el comandante Federico Noreña, a la sazón jefe del Parque Regional de Baleares, al citado jefe de la 5ª Sección del E.M., la Aviación Legionaria había entregado en aquel los veinticinco aviones Savoia 79 (veinte de ellos el día 26 de mayo) cuyos indicativos eran los siguientes: del 1 al 5 rojo, del 1 al 6 azul, del 1 al 6 blanco, del 1 al 6 negro y otros dos más con matrícula no especificada. Hemos de aclarar que las unidades legionarias estacionadas en Baleares, así como algunas que pasaron a la Península desde las Islas durante la guerra, no siguieron el sistema de asignar matrículas a sus aviones, sino indicativos de vuelo, correspondiendo un color distinto a cada escuadrilla (rojo, azul, blanco y negro).

Además, sabemos que los S-79 que fueron entregados por los italianos después de la guerra recibieron las matrículas comprendidas entre 28-64 y 28-124, es decir, que debieron dejar a su partida un total de sesenta y un aviones, de los que conocemos —a medias, pues ignoramos qué correlación existía entre sus números de fábrica y sus matrículas o indicativos originales— los cincuenta ya reseñados. Y si a estos sumamos los treinta y cuatro que recibieron los Grupos 3G-28 a 6G-28, obtenemos un total de noventa y cinco aviones, de los cien que se admite generalmente que vinieron a España, lo cual parece llevarnos a la conclusión de que las unidades italianas sólo perdieron cinco durante la contienda, cifra que es escasa y casi inverosímil a todas luces, ya que, por ejemplo, uno de los investigadores italianos que parece que ha tenido acceso a información oficial de su país en este



He aquí el 28-122 recién transformado por AISA en versión de transporte. Obsérvese el nuevo carenado dorsal, a la altura de la carlinga, y la ausencia de góndola ventral. Este avión sirvió en el Grupo del Estado Mayor desde abril de 1944 hasta el 3 de abril de 1951, fecha en que fue destinado al 12 Regimiento, en el cual terminó su vida en activo. (Foto: AISA)



En esta conocida vista del B.1-83, cuyo indicativo en el 12 Regimiento era 12-5, puede apreciarse que no tiene instaladas las ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm. (Foto: Servicio Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire)

sentido, Ferdinando Pedriali, menciona en su libro¹ la pérdida de ocho aparatos, con lo cual malamente hubieran podido ser sesenta y uno los entregados por la Aviación Legionaria... a no ser que el número total hubiese sido superior a cien, hipótesis que quizás no debamos descartar.

Sea como fuere, hay otro aspecto relacionado con la «contabilidad» de estos aviones, que nos ha llevado por «la calle de la amargura» hasta que hemos encontrado una explicación lógica al mismo. Es el referido a las existencias totales de ejemplares en servicio desde 1940 hasta 1955, según el Negociado de Material de vuelo, de la Sección de los Servicios de Material del Ministerio del Aire. En este sentido, los «sobresaltos» que nos hemos llevado a lo largo de nuestra larga investigación nos habrían conducido a «tirar la toalla» de no ser porque el Todopoderoso ha querido que entre nuestros defectos naturales esté el de la terquedad, por el que, en ocasiones como ésta, le damos las gracias. Expliquémosnos, pues. Y nada mejor para ello que hacerlo mediante la tabla 3.

Bien, a buen seguro que el lector habrá percibido que en esta tabla hay «tomate» y se habrá preguntado, como lo hemos hecho nosotros, ¿cómo es posible que, si el 1 de febrero de 1941 se cifraba el número total de aviones en setenta y siete el 31 de diciembre del año siguiente hubiera ochenta y uno?, ¿acaso se compraron a Italia o se montó en España más aviones?, ¿quizás se los reconstruyó que habían sido dados de baja? En este sentido, hemos de decir que estamos convencidos de que esas diferencias se deben a que en un caso no fueron incluidos los ejemplares que estaban en AISA en reparación, y en algunos casos en reconstrucción, mientras que en el otro sí. Pero, en cambio, no

encontramos explicación a la diferencia que hay entre los existentes el 17 de junio de 1944 y el 31 de diciembre del mismo año, ya que en la primera fecha la lista es exhaustiva y nominal –se cita por sus matrículas y destinos, incluidos los que se encontraban en AISA y en las maestranzas, a los setenta y ocho aviones que existen–, pero no figuran el 28-35, el 28-90, ni el 28-124. Entenderíamos esta ausencia si los tres hubiesen sido dados de baja con anterioridad, pero no fue así, ya que el 35 lo fue el 22 de febrero de 1955 (¡!) y el 124 el 2 de febrero de 1954, mientras que del 90 tenemos documentación que prueba que estaba en servicio

TABLA 3

Existencias de Savoia 79			
	Aviones en vuelo	Aviones en talleres	Total
3-1-40	44	39	83
1-2-41	31	46	77
30-6-42	44	30	74
1-8-42	43	34	77
31-12-42	37	44	81
31-12-43	39	41	80
17-6-44	45	33	78
31-12-44	49	30	79
31-12-45	34	41	75
31-12-46	39	35	74
31-12-47	31	40	71
31-12-48	27	39	66
31-12-49	29	34	63
31-12-50	25	24	49
31-12-51	20	26	46
31-12-52	16	26	42

1) Pedriali, Ferdinando. Guerra di Spagna e Aviazioni Lejionaria. Collana di Studi Storici, 1989.

en 1947, al menos (el 13 de diciembre realizó un vuelo de prueba en la Maestranza de Sevilla).

¿Qué pasó, entonces? ¿Simple olvido?, no creemos, ya que la mencionada lista era muy detallada. ¿Quizás causaron baja inicialmente, antes de 1944, y posteriormente fueron reconstruidos y dados de baja definitiva en las fechas indicadas los dos primeros, y el vuelo de prueba del tercero correspondía a uno posterior a su reconstrucción? La verdad es que no tenemos la más mínima idea.

¿Acaso se trataba de ejemplares que en el curso de la Segunda Guerra Mundial aterrizaron en España y fueron adquiridos a Italia? Aquí sí que podemos contestar categóricamente que no, ya que de los cinco S-79 que tomaron tierra en suelo español más o menos intactos, sabemos que, en marzo de 1945, uno estaba internado en Alcalá de Henares, otro se hallaba en el Parque Eventual de Cataluña, en Sabadell, con grandes averías, y otros dos estaban en el aeródromo de Reus, mientras que el quinto, que había tomado tierra en Rabasa el 2 de mayo de 1942 y cuyos tripulantes no parecían estar muy dispuestos a retornar a su país para seguir combatiendo, dos días después fue pintado con las escarapelas españolas, por lo que podría ser el único que se hallase en esa situación, aunque, una vez más, desconocemos si definitivamente pasó al Ejército del Aire y, de haber sido así, qué matrícula recibió, aunque bien pudiera haber sido la 28-35.

De cualquier forma, y para dar por concluido, que no resuelto, este aspecto «numerológico», diremos que tenemos múltiples datos sobre un total de ochenta y siete ejemplares que estuvieron en servicio después de la guerra, cuyo detalle ofrecemos en la tabla 2.

UNIDADES QUE LOS TUVIERON EN DOTACIÓN

LA vida operativa de los S-79 fue bastante monótona, entendiéndose por tal el hecho de que siempre estuviesen destinados en sólo tres Unidades: los Regimientos

11 (Tablada) y 12 (Granada) y el Grupo del Estado Mayor. Pero no debemos pasar por alto un detalle del que hasta ahora nada se ha publicado: también el 113 Grupo del Regimiento Mixto no 3, con sede en Son San Juan, tuvo en dotación un S-79 (el B.1-112) entre diciembre de 1947 y julio de 1948.

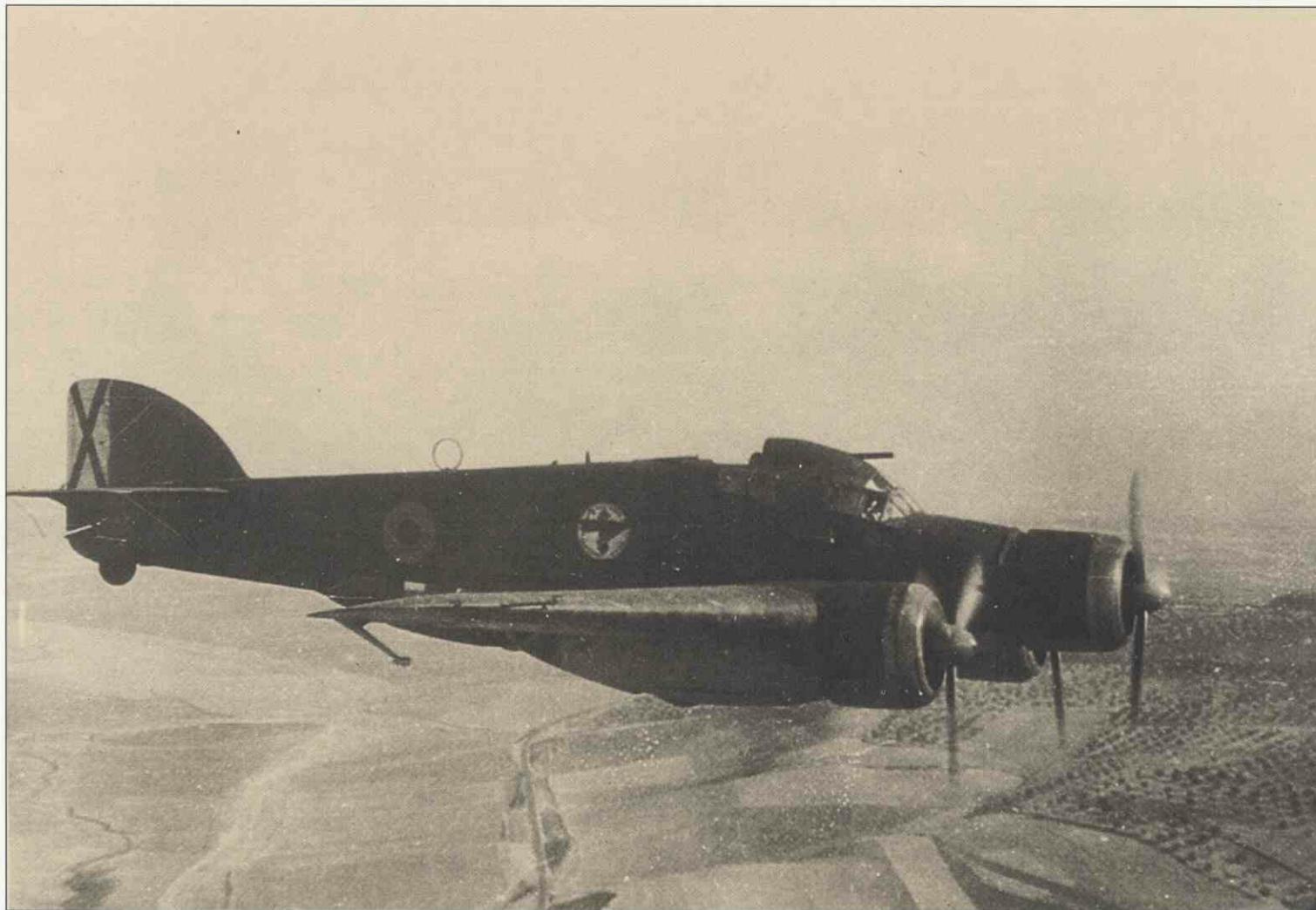
En junio de 1939 se creaba, sobre el papel y sobre la base de los antiguos 3G-28 y 4G-28, la «Primera Escuadra S-79», que el 1 de septiembre recibió la denominación de 11 Escuadra (Grupos 12 y 13) y cuyo primer jefe fue el teniente coronel habilitado Enrique Palacios Ruiz de Almodóvar (los de los Grupos fueron los comandantes Luis Pardo Prieto y Alfonso Carrillo Durán). Y ya en 1940, el 29 de febrero, se convirtió en el 11 Regimiento.

Desde su constitución hasta 1952, estuvo dotado de S-79 –además de diversas avionetas–, el último de los cuales causó baja en su seno en abril de ese año (era el B.1-117, que fue destinado al otro Regimiento de Savoias, el 12). Con anterioridad, en junio de 1950, había recibido los seis primeros B.2H, tipo que desde entonces constituyó la base de su dotación de material hasta que finalmente fue disuelto –después de cambiar su denominación a Grupo 11 (con los Escuadrones 12 y 13)– el 31 de diciembre de 1955 y sustituido por el Ala de Bombardeo Ligero no 25. Pero antes, también en 1952 y un mes después de que se quedara sin S-79, recibió temporalmente los «Ratas» que habían pertenecido al 22 Regimiento de Caza, igualmente desplegado en Tablada, hasta que pasaron a Maestranza de Sevilla en el mes de septiembre.

Por su parte, los 5G-28 y 6G-28 constituyeron inicialmente la «Segunda Escuadra S-79», después la 12 Escuadra (Grupos 14 y 15) y más tarde el 12 Regimiento, en las fechas anteriormente mencionadas. Su primer jefe fue el comandante Rafael Baquera Álvarez y el del 14 Grupo el también comandante Luis Díez de Rivera (desconocemos quién



Hd aquí otro B.I del 12 Regimiento de Granada, cuyo indicativo es el 12-5. (Foto: IHCA)



En esta instantánea de un ejemplar del 11 Regimiento en vuelo, puede apreciarse el emblema del 13 Grupo, situado entre la escarapela nacional y la carlinga, y que no es otro que el del antiguo 4G-28 («Tanto pita, pita tanto...»). (Foto: Maestranza Aérea de Albacete)

mandó inicialmente el otro Grupo). Dispuso de S-79 hasta febrero de 1954, en que causó baja el último que tenía, y fue disuelto –tras haberse convertido en el 12 Grupo, de acuerdo con lo estipulado en la Ley Orgánica del 15 de julio de 1952– el 22 de julio de 1955, siendo sustituido en Granada por la Escuela Elemental de Pilotos.

La tercera Unidad que dispuso regularmente de S-79 fue el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, que desde su creación el 10 de mayo de 1940 siempre tuvo en dotación al menos un ejemplar –aunque durante parte de 1944 y 1945 llegó a tener cuatro–, que casi siempre fue el 28-122/B.1-122 (indicativo 91-5 a partir de diciembre de 1945), precisamente el transformado a versión de transporte por AISA, el cual, además de haber sido el primero que tuvo por destino el Grupo, fue el último que causó baja en el mismo: el 3 de abril de 1951, cuando pasó al 12 Regimiento.

CAÍDOS EN ACTO DE SERVICIO

EN comparación con el elevado número de ejemplares que hubo en servicio, los S-79 no sufrieron demasiados accidentes graves, aunque, lamentablemente, sí fue considerable el número de tripulantes que cayeron en acto de servicio a bordo de los mismos.

Cronológicamente, el primero tuvo lugar en aguas de Baleares el 8 de noviembre de 1940 cuando el 28-62, del 14 Grupo del 12 Regimiento, desapareció en ellas, llevándose consigo a sus cinco tripulantes: tenientes Enrique Herrera Minguela, Mariano de la Vega Rueda y

Fernando Pérez-Mangado López, y cabos primeros Castro López Amores y Eduardo Solsona Castillo. Poco más de tres meses después –el 27 de febrero de 1941–, el pueblo sevillano de Los Palacios fue escenario del trágico accidente del 28-70, también del 12 Regimiento, en el que perecieron los tenientes Arturo Tomé Taboada y César Sanz Ruano, el brigada Luis Aguayo Peinado y los cabos Alejandro Fuertes Pérez, José Guerrero Ruiz, Félix Villoldo López, José M^a López Capilla, Manuel Rodríguez Páez y José Rivas Aquino y Miguel Cuenca García.

Más de seis años, transcurrieron hasta que se produjo el siguiente accidente, el 8 de marzo de 1947 que ocurrió en Tetuán, al B.1-91, del 12 Regimiento, que iba tripulado por el capitán Francisco Rivera Cabrera, el teniente Juan Fontán Abaitúa y los cabos Eduardo Batán Fernández y Manuel Torres Ferrer.

El 26 de diciembre de 1950 era de nuevo el 12 Regimiento el que pagaba con su dolor la muerte de cuatro de sus miembros al caer en Sierra Rodada, Antequera, el B.1-96, llevando a bordo al teniente Gonzalo Torres Pérez, al cabo primero Pedro Martín Ferrán, al cabo Manuel Suárez Izquierdo y al radio civil Manuel del Pino Luna.

Finalmente, ya en 1952, y concretamente el 27 de septiembre, el B.1-89 se estrellaba en la Cañada del Vinagre, Tocón de Quentar, en la provincia de Granada, causando la muerte del capitán Pedro Luque de Pablos, del teniente Ernesto Bernal Garrido, del brigada Francisco Enamoneta Urtariz y del sargento Jesús Ruiz López.■

Las Escuelas de Caza Reus y Morón



Avión Romeo 41 Monoplaza, usado por la Escuela desde su fundación como entrenador avanzado, hasta su extinción por falta de repuestos.

Rafael de Madariaga Fernández
Miembro del IHCA

“El piloto de caza debe ser: joven, sano, fuerte, acróbata y voluntario en su destino; de alto espíritu combativo y gran acometividad.”

Joaquín García Morato

INTRODUCCIÓN

Al término de la Guerra Civil, la Escuela de Caza nacional, fundada y dirigida desde abril de 1938 por pilotos italianos y que realizó tres cursos completos y uno intermedio en Gallur y dos en Villanubla (Aeroplano N^o 11), pasó el 30 de mayo de 1939 al Aeródromo de Reus, encuadrada en la Cuarta Región

Aérea o Pirenaica, pasando a ser mandada, gobernada e instruida por pilotos españoles. Desde principios de 1940 se hizo cargo del mando el Capitán Julio Salvador Díaz-Benjuemea, proporcionándole la continuidad necesaria con su actividad anterior la presencia del Capitán Ramón Senra, único instructor español desde el primer día, y los profesores italianos más notables al mando del Mayor Guido Nobili, director, artífice y organizador de todos los cursos de caza durante la guerra y hasta diciembre de 1939.



Reunión de antiguos profesores de la Escuela de todas las épocas, antiguos y modernos el 28 de marzo de 1958 en Madrid en la Casa de Suecia:
1, J. Mesa; 2, Fernando de J. Valiente; 3, no identificado; 4, Del Río Amado; 5, A. Galiana; 6, Ramón G. de la Fuente; 7, M. Entrena;
8, E. Barañano; 9, J. M^o Acitores; 10, F. Sequeiros; 11, R. Lorenzo Bellido; 12, A. Galbe Pueyo; 13, F. Ruiz Larrea, 14, R. Luca de Tena; 15, J. Carbó;
16, G. Herrero; 17, M. Guerrero; 18, no identificado; 19, Don Julio Salvador; 20, R. Franco Fdez.-Reinoso; 21, P. Alegría. Sentados en las escaleras:
22, Carmelo Lacruz; 23, R. González Cienfuegos; 24, J. L. Varela Villar; 25, C. Grandal; 26, J. Linares;
27, R. Senra. De pie: a la derecha: 28, L. de Recio; 29, M. Martínez Vara de Rey; 30, A. Cuadra.

Los italianos en la Escuela de Caza

COMO resumen de la actuación de los profesores italianos durante los dos años que volaron en la EC, desde abril de 1938 hasta mediados de 1940, el Capitán J. Salvador fue requerido para elaborar informes sobre todos los que en un momento u otro habían tenido una labor continuada. Estos informes están firmados por el Jefe de la Escuela entre abril y mayo de 1940 y se refieren a Vittorino Daffara, Maresciallo Piloto, como excelente; Rinaldo Damiani, Maresciallo Piloto, como muy bueno; Giovanni Casero, Sargento Mayor Piloto, muy bueno; Marcelo Mosele, Sargento Piloto, bueno; Giuseppe Enrico Zuffi, Teniente Piloto, bueno; Giulio Crudeli, Maresciallo Piloto, bueno, y Nino Cerretti, Capitán Piloto, muy bueno.

Los mayores elogios de los que conocieron a los profesores italianos se reservaron, no obstante, para el Capitán Orlando y para el Mayor Nóbili. El primero era un oficial de la Regia Aeronáutica que había servido desde el año 1923 como piloto en diferentes destinos y era muy veterano cuando vino a España. No obstante ganó una Medalla de Plata al Valor entre enero y mayo de 1938 por su actuación en combate en los meses anteriores. Pasó desde el primer momento a la EC en Gallur, luego a Villanubla y posteriormente a Reus.

En mayo de 1938 había pasado a la situación de reserva por límite de edad en la Aviación Italiana y fue retirado en noviembre de 1942. El Mayor Salvatore Orlando se casó en Tarragona, ejerciendo como cónsul italiano en la ciudad y murió el 5 de marzo de 1944.

EL VALIENTE COMANDANTE NÓBILI

Del Mayor Piloto Guido Nóbili comenta en su informe J. Salvador, que era un profesional extraordinario y excepcional, con un destacadísimo valor y una inteligencia y dotes de mando fuera de serie. Poseía grandes conocimientos técnicos y dotes de organizador, como demostró estableciendo en la escuela, costumbres y métodos que se conservaron durante años, consiguiendo que la misma constituyera durante su mandato y años posteriores, un modelo de buena técnica.

El Comandante Nóbili había ingresado en la Academia de la Regia Aeronáutica, saliendo de Alférez en 1929. Profesor de la Escuela de Caza italiana desde 1931, sirvió siempre en unidades de caza. Como capitán vino a España y participó en combates desde el primer día, ganando dos Medallas de Plata al Valor Militar por actuaciones en abril de 1937 y desde agosto de ese año hasta 1938. Se le consideró poseedor de al menos 10 derribos confirmados de aviones enemigos. Ganó dife-

rentes condecoraciones españolas y alemanas. Finalizada la Guerra de España, todavía vuela en la EC durante los meses de abril, mayo y junio de 1939, efectuando las pruebas de los alféreces Suárez, Vidal, Morato, y los tenientes Ponte, Morali, López, Farriols, Rodríguez, Izquierdo y Bastardés.

Presente en España hasta mayo de 1940, se presenta en Italia para servir en la Regia Aeronáutica como jefe en distintos escuadrones de caza y al mismo tiempo actúa como probador en la Fábrica de Aviones Reggiane de Milán.

GLORIOSA MUERTE EN COMBATE

El 3 de marzo de 1942 pasa al Mando de Bombardeo en Picado y pocos días después se hace cargo del 5º Stormo Tuffatori. Actúa volando sin descanso diferentes tipos de aviones de caza y es derribado a bordo de uno de los Reggiane RE-2002, en los cuales los pocos pilotos italianos de última hora, se oponían con gran valor y enorme superioridad contraria, al masivo desembarco Aliado en Sicilia en julio de 1943. Murió al frente de su unidad en los cielos de Augusta, el 10 de julio de 1943, siendo propuesto por su extraordinario valor para la Medalla de Oro póstuma, siéndole concedida de nuevo la de Plata al Valor Militar.

Una de las mejores hojas de servicios de los pilotos italianos instructores en Nuestra Patria, es sin duda la del que llegaría a ser General de Aviación Vittorino Daffara, nacido en Milán el 6 de Septiembre de 1924. Después de su brillante actuación en España, que le había hecho acreedor a una Medalla de Plata al Valor por sus hechos en abril de 1937, estuvo activo en distintos frentes volando aviones de caza y mandando diferentes unidades durante la II G.M. y se hizo acreedor a otras tres medallas de plata y una de bronce, ganadas en los cielos del Mediterraneo, Sicilia, Calabria, Albania y el Frente Ruso, desde enero de 1941 hasta abril de 1944. Después de la guerra se incorporó al servicio de nuevo en 1949, continuando su carrera como aviador militar hasta llegar al generalato. Pasó a la reserva absoluta en 1987.

Sin duda una de las mas brillantes carreras como piloto de caza aguardaba al Alférez de Complemento Giuseppe Enrico Zuffi, ascendido por méritos en España en septiembre de 1936. Desde julio de 1940 hasta su prematura muerte en febrero de 1942 acumuló una Medalla de Bronce, dos de Plata y una Cruz al Valor Militar, contabilizando media docena de aviones derribados. Muerto en accidente de vuelo en febrero de 1942 con el grado de Capitán Piloto.

CRONOLOGÍA

COMPLETADO el 5º Curso de Caza en Villanubla el 29 de mayo de 1939, el traslado de la Escuela de Caza a Reus se realizó durante el mes de junio y siguientes, aunque debido a los diferentes desfiles, actos patrióticos y celebraciones del final de la campaña, no se comienza el siguiente curso hasta bien entrado el cuarto trimestre del año.

Como se hace habitual en años posteriores, sólo se convocan cursos completos en el *Boletín Oficial para Jefes y Oficiales*. Los cursos de pilotos de complemento a veces se organizan a continuación de la salida de la Escuela de Transformación, sin citarlos en el *B.O.A.* En otros casos, pequeños cursillos de corta duración para soltar a grupos de pilotos con experiencia en uno u otro tipo de avión, se mezclan con los cursos completos numerados correlativamente, denominándose Cursos de Reentrenamiento. En estos casos la obtención de datos sobre estos minicursos, sueltas o reentrenamientos es muy dificultosa, ya que se superponen las diferentes fechas de comienzo de un curso completo, con las de otros cursillos parciales y también diferentes fechas de incorporación para un mismo curso.

El comienzo del 6º Curso de Caza, ya en Reus, se cita entre los días 1 y 4 de septiembre de 1939 y 14 de noviembre del mismo año. Al igual que en los inmediatos cursos siguientes, la relación de nombres del 6º C.C. está plagada de pilotos que en los meses siguientes se incorporaron a las cinco Escuadrillas Expedicionarias en Rusia, la llamada "Escuadrilla Azul", tomando parte en los combates aéreos del Frente Oriental en la IIª Guerra Mundial y demostrando una vez más el valor, la eficiencia y la profesionalidad que poseían y que habían perfeccionado a su paso por la Escuela y los Regimientos de Caza.

De este curso salen cinco pilotos (Pareja, Borrás, Sánchez-Arjona, Mateos, y Estébanez Vela) que formaron en la 4ª Escuadrilla y otros seis (García Carretero, Palanca, Salto, Alfonso Cuadra, Vega de Seoane y Gómez Aranalde) seleccionados para la 5ª y entre ellos alguno de los más notables "ases", como el malogrado Teniente Fernando Sánchez-Arjona y Curtoy caído en noviembre de 1944 con nueve derribos en su haber.

PRIMEROS PROFESORES ESPAÑOLES

CUANDO ya había sido designado para el mando de la EC a finales de 1939, Julio Salvador dio un cursillo para los futuros profesores de la Escuela en Tablada, en el Grupo 23 de Caza. Durante parte de septiembre, octubre y noviembre voló en Tablada diferentes tipos de aviones y Doble-Mandos con Dámaso Arango, Rafael Calleja, Diego Viguera, Alonso Allende, Ramón Luca de Tena, Emiliano Barañano y Luis Azqueta. La mitad de ellos fueron llamados a la Primera Tanda de la 1ª Promoción y se fueron a León al terminar el cursillo, con gran enfado de Don Julio. Finalmente sólo se quedaron como profesores Dámaso Arango, J. Manuel Alonso Allende y Luis Azqueta.

El 6º CC se dio por terminado con la segunda tanda que finalizó el 5 de enero de 1940. La relación y memoria del curso es la última que firma Guido Nóbili, el 27 de diciembre de 1939 y ordena por puntuación a los oficiales que habían tomado parte. La lista definitiva de los ocho primeros CC enviada por J. Salvador el 28 de junio de 1940, incluía en este curso a cuatro capitanes, Senén Valera, Ferrándiz, García

Menéndez-Conde y Lecuona así como al Teniente Arraiza y el Brigada Marrero, totalizando 35 pilotos.

Desde septiembre de ese año había comenzado su vigorosa actividad el Capitán Salvador entre el Grupo 23 de Caza en Tablada y el Aeródromo de Reus. Con el primero de estos vuelos en el Fíat 3-199 el día 19 de diciembre, desde Getafe a Reus se puede decir que comienza sus actividades la EC dirigida por él. Los vuelos de Tiro, Doble-Mando y pruebas con CR-32, RO-41 y CR-30 se suceden a lo largo de enero de 1940. El 31 de ese mes firma J. Salvador sus primeros documentos como Jefe de la Escuela de Cazá.

Para el 7º CC fueron citados entre el 5 y el 20 de enero de 1940 un Teniente del 9º Curso de Pilotos (el llamado 9º bis en Alemania), tres Alféreces del 13º Curso y 16 Alféreces del 14º Curso de Pilotos, según la numeración seguida durante la guerra, que se conservó hasta ese momento. De entre ellos el Alférez Valiente Zárraga destacó en la 4ª EE y los Alféreces Bengoa y González de la Fuente participaron en la 2ª EE. Rectificada la fecha de inicio del curso al día 15 de enero, los primeros en terminarlo lo hicieron el 28 de febrero, día en que eran destinados a diferentes regimientos de caza, el teniente y nueve alféreces.

En los meses de febrero y marzo del mismo año, Salvador vuela continuamente todos los tipos de aviones de la escuela, entre ellos Romeo-41, CR-30, Caproni AP-1, el Rata Doble-Mando 1-W-4 de los capturados así como el Chato 2W, efectuando vuelos de patrulla y combate, dando clases de acrobacia y haciendo pruebas y navegación. Vuela los RO-41 tanto D-Ms como M-Ms y el CR-30 DM. Al término



ARCH. AZAOLA

Alférez Guillermo Palanca Morales, del 6º CC hacia finales de 1939

del 7º CC en febrero de 1940 y con la precisión y minuciosidad que le caracterizaba por entonces, el jefe de la escuela proponía a la Superioridad un programa de festejos, invitando a las autoridades locales y con la participación de la población civil, todo con objeto de mejorar las relaciones sociales. Se planeaban bautismos del aire, vuelos en formación de los profesores y alumnos, una Misa, bocadillos a los obreros (sic), comida extra a la tropa, una merienda a las autoridades presentes y en fin diversos actos de confraternización, todo ello por el módico presupuesto de 1.200 pesetas totales.



ARCH. AZAOLA

Pilotos del 6º Curso de Caza delante de un Romeo 41. En pie de izquierda a derecha Alférez José Urbistondo Echevarría, no identificado, Profesor Daffara, Alférez Ramón Salto Peláez, no identificado. Agachados, Alférez Gumersindo Villar Otero y Alférez Luis Estébanez Vela.

LA INTENSA ACTIVIDAD EN REUS

LOS primeros profesores españoles que dieron cursos completos en Reus, fueron seleccionados por Salvador, comenzando sus actividades en enero de ese año. Se trataba del Teniente Juan Manuel Alonso Allende, llamado "La Mulita" por su parentesco con el conocido Javier Allende, Dámaso Arango y Luis Azqueta. El General Azqueta, del 3º CC, recordaba en 1992 el trabajo en Reus en aquella época. Habían dado dos cursos "anormales" a varios coroneles y tenientes coroneles recién recuperados de la zona republicana, cursos que coincidieron con el 7º y el 8º regulares. Entre esos pilotos veteranos, se encontraba el Capitán Gutiérrez, que poco después por antigüedad sería coronel jefe de un regimiento. Se había hecho pasar por loco en la cárcel durante toda la guerra. El curso en esa época comenzaba con la suelta en el CR-30 D-M en uno o dos vuelos. A continuación volaban el CR-32 dos o tres vuelos con subidas a 3.000 metros y acrobacia. En total volaban 30 horas de RO-41, cinco o seis de Fiat y dos horas de CR-30, no más de 40 horas en conjunto. El general recordaba los desfiles y paradas que se sucedieron en el Aniversario del final de la Guerra en abril de 1940. Hubo desfiles aéreos en Barcelona, en Tarragona —donde en una fiesta lanzaron flores desde los AP-1— y en Reus. A mediados de ese año se destinaron más profesores y también trajeron más aviones: se les daba a los alumnos más horas de Fiat y menos en Romeo, soltándolos también en Rata 1-W, de los capturados. Se contaba con varios Caproni AP-1 que después se conocieron como Apio y alguna Taifun ME-108, con denominaciones oficiales 32 y 44 respectivamente. Los RO-41 volaban en Valls y los Fiat en Reus, donde lo hacían con frecuencia Allende y Azqueta. Se hacía tiro aire-tierra sobre boyas en el mar en las proximidades de Tarragona y también en la playa. Durante uno de los vuelos en Fiat el alumno Fernando Gutiérrez de Terán le comió la cola al avión de Azqueta, teniendo que lanzarse ambos en paracaídas, cayendo sobre Constantí, en la carretera de Reus a Valls. Llevaba el atalaje del paracaídas poco ajustado, como era habitual en muchos vuelos y le dió un fuerte tirón al abrirse automáticamente con el cable que llevaban unido al cinturón del asiento, típico artilugio en los aviones italianos de la época.

CONFERENCIAS SOBRE AVIACIÓN DE CAZA

ENTRE abril y mayo de 1940 los dos grandes "ases" de la Aviación de Caza nacional, supervivientes a la guerra, el Comandante Ángel Salas Larrazabal y el Capitán J. Salvador Díaz-Benjumea, impartieron en Madrid en el Curso de Coroneles, dos conferencias magistrales sobre la aviación de caza, comprendiendo aspectos tales como características del personal y material, los tipos de misiones y posibles tipos de aviones, así como la organización de las unidades y el combate en su teoría, técnica y aplicaciones prácticas, tanto individual como en formaciones de distinta complejidad. Entre ambos textos constituyen aún hoy día una guía fuera de serie para el estudio y la aplicación de todo tipo de nociones, ideas y compendio básico del empleo de la aviación de caza. No cabe duda que ambos eran dos pilotos extraordinarios, poseedores de una adecuada filosofía del empleo del arma aérea por excelencia y con la experiencia necesaria para poder enseñar sus conocimientos.

Salvador y su creación: la Escuela de Caza

EL Capitán Julio Salvador Díaz-Benjumea terminó la Guerra de España como el primer piloto de caza nacional con más derribos en su haber, seguido por Ángel Salas, en parte debido a la prematura desaparición en la fase final de la contienda, tanto de Vázquez Sagastizábal "Patiño" como del indiscutible J. García Morato.

Oficial de Infantería en 1925, muy pronto había pasado a Aviación como observador y luego como piloto en 1931. Desde los primeros días de la campaña en 1936, destacó como agresivo piloto de caza, primero de forma individual e independiente volando los pocos Nieuport NI-52 del bando nacional y al poco tiempo al mando de la 1ª Escuadrilla de Fiat, encuadrada en el 2-G-3, al mando de Morato primero y luego de Salas. Derribado el 3 de octubre de 1938, cayó en zona enemiga en el Frente del Ebro y continuó prisionero hasta la caída de Cataluña en febrero de 1939. Al término de la contienda es designado para la jefatura de la Escuela de Caza, primero en Reus y luego en Morón de la Frontera (Sevilla).

La historia de la EC es principalmente la parte más importante de la vida aeronáutica de este magnífico piloto, un oficial profesional con una dedicación y una entrega completa a su labor de impartir sus grandes conocimientos sobre la aviación de caza a los cientos de pilotos que pasaron por sus manos a través de once años de labor incansable. Con su fiel amigo y camarada de trabajo inseparable Ramón Serra, formaron durante los duros años de la postguerra, un equipo infatigable, capaz de enseñar a volar y a combatir a decenas de aviadores, empleando con bastante eficacia los escasos medios a su disposición y consiguiendo unos resultados muy notables para la época.

En los meses inmediatamente posteriores a la terminación de la guerra, tanto el Cap. J. Salvador como el Cte. A. Salas son llamados en diferentes ocasiones para dar conferencias sobre el combate aéreo y la aviación de caza en distintos foros profesionales, tales como el Curso de Coroneles en abril y mayo de 1940. En otros casos se les envía como expertos a reuniones y comisiones de servicio. Cuando se crean las Escuadrillas Expedicionarias en Rusia, se piensa en ellos inmediatamente para mandarlas. Pero no obstante, igual que toda la política de recompensas del personal volante, la situación de los mejores cazadores nacionales en la Aviación de la postguerra española, no resiste el mínimo esfuerzo crítico; tanto Salas como Salvador tardaron años en ascender a los empleos superiores y sólo recibieron algunas recompensas especiales por su brillante actuación en la guerra y por sus 16 y 25 derribos aéreos respectivos. Ni las más valiosas condecoraciones, ni ascensos por sus indiscutibles méritos durante tres años de combates y servicios de guerra innumerables. Y al igual que ellos, todos los "ases" nacionales, continuaron en la penumbra, relegados en los boletines oficiales a consumir su tiempo entre las telarañas del escalafón. Los burócratas de los despachos, al acabar la guerra dieron, ahora sí, un paso al frente y exigieron sus derechos administrativos y sus prebendas: paradójicamente esta incongruencia sólo tuvo parangón con lo que había ocurrido en la zona republicana, donde los que volaban eran arrojados muchachos de 20 años y los profesionales se dedicaban en San Javier y Barcelona a discutir de ascensos y escalillas, seis meses antes de terminar la guerra, con su derrota.

Con esta filosofía en presencia, la carrera de un piloto y profesional tan notable como Salvador, progresa lentamente, aunque jamás se le oyó ni un solo comentario sobre estos temas, ni en general sobre las actuaciones en la guerra. En enero de 1941 asciende a comandante y continúa mandando la EC, marchando a Rusia durante todo el año 1942, al mando de la 2ª EE. El 12 de febrero de 1944 se lanza en paracaídas de un Fiat incendiado, sufriendo diversas heridas. Hasta 1945 no asciende a Tte. Coronel. A través de ininidad de documentos e informes firmados por J. Salvador se adivina la lucha continua con los burócratas ascendidos a los puestos más preponderantes en la nascente estructura de la nueva Aviación: el Jefe de la EC tiene que pedir autorización para implantar sus conceptos sobre selección de pilotos o conseguir que se dé la baja en el CC a un piloto incompetente.

A través de los años continúa volando intensamente a pesar de ir ganando años y experiencia; prueba a multitud de pilotos al terminar los cursos de caza, efectúa el curso de Vuelo Sin Visibilidad en mayo de 1948 y gran número de vuelos de prueba en los proyectos de HS-42, HS-43 y diferentes prototipos de ME-109 nacionales. Todavía antes de marchar a EE.UU. para ser Agregado Aéreo en Washington en un período tan importante como 1950-55, vuela hasta el último día de su estancia en Morón.

El resto de su vida aeronáutica y militar contemplaría el Curso de Reactores en T-33 en octubre de 1955, con 45 años y su posterior "suelta por las bravas" en el F-86 Sabre en Morón en 1959, atestigüando como siempre el valor y las manos del viejo piloto de caza que se había soltado en todo lo volable, siempre por su cuenta y sin ningún doble-mando. El último mes de su cartilla de vuelos en abril de 1976, siendo Tte. General y después de haber sido Director de la AGA, Comandante Jefe del Ala Nº 5, Jefe de FF.AA. de la Defensa, 2º Jefe del Alto Estado Mayor y Ministro del Aire de 1969 a 1971, contempla un total de 7.906 horas 14 minutos de vuelo.

Con más de 60 años de vida aeronáutica, era todavía en su época de aviador en la reserva, el único veterano que en cualquier reunión o comité importante, para decidir aspectos de pilotaje, armamento o material, proporcionaba con su experiencia viva y sus horas de vuelo, recomendaciones y consejos válidos en línea con las más apropiadas decisiones operativas, mostrando su ojo aeronáutico, su vistazo certero, un punto de vista práctico, de piloto avezado. A través de los años fue querido y respetado enormemente por sus subordinados, que sabían, como dice uno de ellos, que era "un profesional serio y trabajador, que respetaba al que en vuelo era bueno".

El anecdotario de Don Julio, a quien los cadetes llamaban en la AGA, de forma un tanto irreverente "Don Dios", podría constituir de por sí un libro de "costumbrismo aeronáutico" con todo derecho, ya que los chascarrillos y frases del jefe de la EC son infinitos y su experiencia y arte con la aguja de marear, han tenido fama proverbial. Todo ello añadido a su voz grave y profunda de bajo, a su ceceo de andaluz desgastado por los años de roce con todos los acentos y a su tradicional y conocido estilo de llevar ladeada la gorra, con la visera plana sobre sus ojos llenos de sorna gaditana. Toda una leyenda.

Todo parece indicar que el 8º CC comenzó en Reus entre el 15 y el 30 de abril de 1940, finalizando hacia el 15 de junio de ese año. La citación para este curso comprendía el 9 de mayo a 11 tenientes y el 13 del mismo mes a 17 alféreces del 14º Curso de Pilotos (2ª Tanda). En la relación final que envía J. Salvador el 28 de junio de 1940 y que comprende a todos los componentes de los ocho primeros CC, figuran como pertenecientes al 8º varios pilotos añadidos a las relaciones de los citados boletines, como los Capitanes Gutiérrez y Martínez Guller, los Comandantes Munaiz y Villalba y el Teniente Coronel Sartorius y en cambio faltan los Tenientes Lorenzo Lucas Fernández y José Cavanilles Vereterra de la 4ª EE, y Meneses de la 3ª, que se distinguieron en las EE citadas junto con el Teniente Carbó en la 5ª, los Alféreces Texidor, Guibert y Aldecoa en la 3ª y Beriaín en la 2ª EE. También destacan en la relación de ese 8º CC el Teniente Rafael Lorenzo Bellido que sería nombrado AP en la EC el 25 de junio del mismo año, junto al Alférez Juan Ibieta Torremendia.

El 29 de mayo el Jefe de la escuela rechazaba enérgicamente a un grupo de seis alféreces que le habían sido impuestos para un CR, a los cuales propone para la baja por falta de pilotaje. Cuatro de ellos habían asistido al curso anterior y ya se les había considerado muy deficientes.

Jaime Plá Ureña, piloto de la 14ª Promoción o Curso, realizó el 8º CC entre el 10 de mayo y julio 40 pero no salió titulado en ese momento, repitiendo el curso en diciembre de 1942 y siendo profesor agregado en la EC durante unos meses en 1943. Recuerda el curso de 1940 todavía con los italianos y los primeros profesores españoles, con el Capitán Orlando como Jefe de Pista. Murieron Leopoldo de



ARCH. AZAOLA

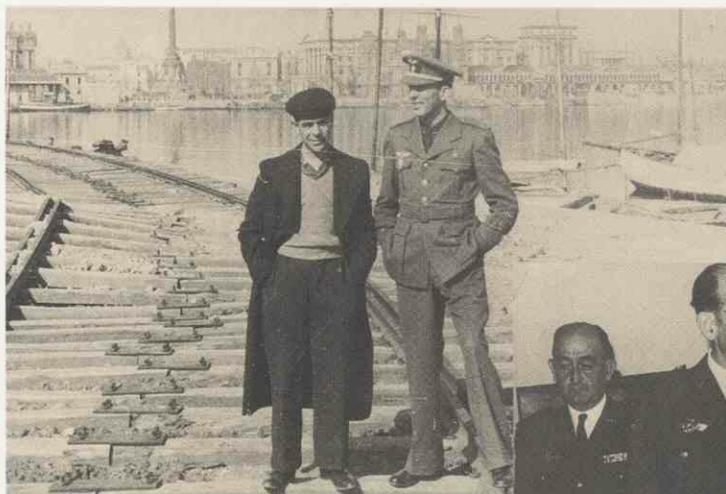
Profesores y alumnos del 7º Curso de Caza en Reus, febrero de 1940. De izquierda a derecha, en pie Eduardo Rocamora Nieto, Juan José Bouza Gómez, José Roa Lineros, Profesor Luis Azqueta, Profesor José Manuel Alonso Allende, Miguel Sáez de Buceta, José Luis Mila Sagnier, Fernando Bengoa Clemares, Profesor Dámaso Arango, Manuel González Martínez (El Chaval), Profesor Damiani. Agachados en primera fila, de izq. a dcha., el médico, Fernando Lens Martínez, Francisco García Díez, Jaime Real Rullán, José Luis García Pascual, Ricardo González Cienfuegos y Ricardo Franco Fernandez-Reinoso.

Castro y Ruiz Jiménez que se estrellaron contra la balsa en el mar haciendo tiro. Se quedaron de profesores al poco tiempo Fernando Bengoa, Juan Ibieta así como Francisco Javier Beriaín y Fernando Prim Alegría.

HACIENDO TIRO REAL

EL tiro que se realizaba sobre una balsa en el mar ocasionó varios accidentes cuando el mar estaba "al plato", especialmente por la mañana temprano. Al tirar de la palanca para salir del picado ya era inevitable y las ruedas se metían en el agua. En el CR-32 las ametralladoras tiraban a través de la hélice, pero la munición fallaba con frecuencia y le daba a las palas. Rellenaban con plomo los huecos. Orlando era un magnífico jefe de pista, que observaba atentamente al que hacía acrobacia sobre la T y al bajar le decía con precisión los errores que había cometido, además de organizar las tomas y los vuelos. Los combates se hacían en la vertical del campo, a la vista de todos. El Romeo-41 era un avión difícil de volar, mas difícil el biplaza que el monoplaza. Había que hacerle los virajes con la "chocolatera" usando pies y palanca continuamente.

La cámara fotográfica para los combates instalada en el Fiat, hacía buenas fotos seguidas cuando disparabas, pudiendo reconstruirse la persecución y ver si estabas en la cola a distancia de tiro o no.



Los dos grandes ases de la Aviación de Caza española supervivientes a la Guerra Civil y a la II G. M.: En Barcelona, recién liberado J. Salvador junto a A. Salas y treinta años más tarde como Ministro y Jefe del Mando de la Aviación Táctica y Región del Estrecho, respectivamente.



FUTUROS CAZADORES EN RUSIA

EN mayo de 1940 J. Salvador hace un viaje a Berlín y Roma, donde vuela los aviones ME-110 y 108, CANT Z 506 y se trae varias avionetas Taifun ME-108. Ya a mediados de julio se publican tres vacantes de AP en la escuela, que serían cubiertas poco tiempo después. A finales de ese mismo mes, el 30 se convoca el 9º CC para comenzar el 10 de agosto y que parece diseñado para futuros componentes de las EE. En él destacarían poco más tarde los Capitanes Antonio Alós Herrero y Andrés Asensi Álvarez-Arenas en la 3ª EE, Antonio Noriega Labat y Manuel Bengoechea Menchaca en la 2ª EE, Felipe Galarza Sánchez en la 4ª EE así como el Alférez Miguel Martínez Vara de Rey, AP en la escuela y miembro de la 3ª EE.

Este 9º CC estuvo compuesto por la relación citada de 10 capitanes y un alférez, más una segunda relación convocada el 12 de agosto de nueve alféreces y una tercera con 18 tenientes, dos alféreces y un sargento. De entre ellos el Alférez Ángel Sáenz Piñal formó parte de la 5ª EE y Eduardo* García Amigo de la 4ª EE. El Teniente Jose Ramón Gavilán Ponce de León formó parte brillantemente de la 3ª EE, Manuel Sánchez Tabernero de la 4ª EE y el Alférez Antonio Navarro Pérez de la 2ª EE.

En la memoria del 9º CC, J. Salvador describe con precisión todo el trabajo desarrollado desde el 11 de agosto al 31 de octubre de ese año. Tomaron parte 46 pilotos, de los cuales terminaron 29 con Aptitud para Caza y el resto pasarían a Cadenas (Asalto) y a Bombardeo, siendo baja tres de ellos. Se hizo un esfuerzo para sacar adelante a los Capitanes Profesionales, ya que había un interés especial en que tuvieran el curso. Y ese esfuerzo se vio recompensado con creces, a la vista del excelente resultado que alcanzaron en las EE. Salvador pedía informes posteriores a los jefes de unidad sobre los resultados de los cursos y también quería que le informaran previamente sobre los alumnos que cada jefe conocía de la estancia en su unidad. Pocas veces lo conseguía. Considera que algunos no tienen afición a la caza y eso es mucho peor que la aptitud. **“Es más fácil sacar un buen cazador de un alumno lleno de ilusión, aunque sea mediano piloto, que de un virtuoso falto de ilusión.”**

A mediados del curso se había producido la marcha inesperada de un grupo de mecánicos italianos, lo cual paralizó de momento los aviones de D-M. Al poco llegaron destinados dos brigadas y seis cabos, que en poco tiempo suplieron con creces a los ausentes. El Brigada Manuel Migens Morales, llegaría con los años a ser uno de los pilares del mantenimiento y reparación de aviones en la EC de Morón, ya de teniente y capitán. El Brigada Menéndez y los cabos Torralba, López, Rodríguez Delgado, Garrido y Gallego cerraban esa relación.

El 9 de agosto había firmado Salvador una relación con los méritos de los instructores italianos que ahora partían hacia su Patria. Entre ellos figuraban informes muy favorables de los pilotos V. Daffara, R. Damiani, G. Casero, M. Mosele, N. Cerretti, E. G. Zuffi, G. Crudeli y especialmente del Mayor Guido Nobili.

El 4 de septiembre de 1940 aparecen confirmados en boletín los destinos a la EC de su Director, Capitán J. Salvador y los AP Tenientes Dámaso Arango López, J. M. Alonso Allende y Luis Azqueta Brunet que provenían todos ellos del 23 Grupo del 22 Regimiento de Tablada. De estos oficiales, el Teniente Azqueta saldría pronto hacia León para incorpo-



Probablemente uno de los I-16 fabricados en el Taller Experimental de Jerez, durante y al acabar la Guerra. Delante del avión, el Teniente Coronel de Máquinas de la Armada Luis Arias Martínez, más tarde del Cuerpo de Ingenieros del Aire. Apoyado en el avión, Don Julio Salvador

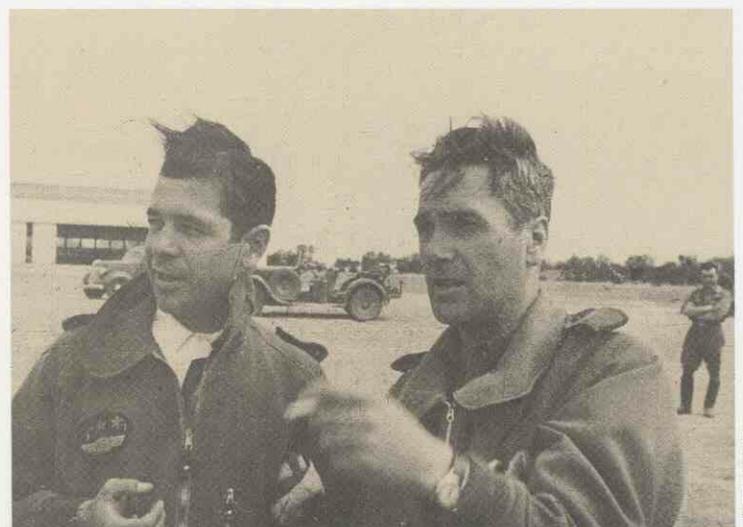
rarse a la 2ª Tanda de la 1ª Promoción. El Teniente Lorenzo Bellido ingresaría en la misma con la 3ª Tanda.

LOS MÍNIMOS DE CALIFICACIÓN

LA siguiente tabla de calificación durante un CC era establecida por J. Salvador el 5 de agosto de 1940:

- Tiempo máximo D-M en RO-41 5 Horas
- Tiempo máximo D-M en Fiat 2,5 Horas
- Acrobacia: Looping, medio Looping y medio Tonel, Tonel rápido y lento, tonel subiendo
- Formaciones: Seguridad en la formación, picados y tiros, Looping, Reversement y vuelta de Inmelman.
- Combate:
 - Sacar el máximo rendimiento al avión, virando lo más cerrado posible
 - Maniobrar para que no se ponga otro avión en su cola
 - Maniobrar para no colocarse a tiro

A ese número máximo de horas de vuelo hasta la suelta, se había llegado según el Jefe de la EC, para no dejar fuera del curso precipitadamente, a ningún piloto que resultara válido más tarde.



Los capitanes Julio Salvador Díaz-Benjumea y Alfredo Gutiérrez López, durante el rodaje de una película en Reus, mayo-junio de 1940

* Nota: En el resto del texto figura EC como Escuela de Caza, CC como Curso de Caza, EE como Escuadrilla Expedicionaria en Rusia, CR como Curso de Reentrenamiento, D-M como Doblemando, M-M como monomando, PV como Profesor de Vuelo y AP como Ayudante de Profesor.

De los aviones reparados en los talleres de Reus y en vuelo el 2 de septiembre, se pueden deducir los efectivos de la EC en ese momento. Había 21 Romeo 41, entre monoplazas y biplazas en vuelo, en una proporción de 13 a 3. Era el avión que Salvador consideraba ideal para el inicio del CC. Así mismo se contaba con dos CR-30, el 37-12 y el 37-1, biplazas ambos, que duraron muchos años y fueron confundidos muchas veces con los futuros D-Ms del CR-32 que son posteriores y fabricados por la Hispano. También se contaba con un Rata 1W-4, dos AP-1 y una GP-1, además de los CR-32, de los cuales habían llegado bastantes. La EC volaba a veces también aviones que pertenecían indistintamente al Regimiento destinado y compartiendo el aeródromo de Reus con ella.

No se sabía dónde se iba a realizar el siguiente curso, pero los alrededores de Reus no reunían condiciones para los mismos: se trataba todo de terreno cultivado, con numerosas tapias, canales y acequias y en general tierra de labranza. Salvador quería llevarse la escuela al Sur cuanto antes. En el accidente que tuvo Lorenzo Bellido en el cual se le rompió el timón de profundidad y se tiró en paracaídas de un Fiat, no encontraban el avión. Se había metido varios metros en tierra labrada blanda y apenas asomaba el patín de cola. También hubo incidentes "chuscos", como el ametrallamiento sobre un blanco de tiro próximo a un viñedo en plena recolección en el Rincón de Salóu, con el consiguiente parte de la Guardia Civil y protestas del Ayuntamiento de Vilaseca.

Durante el año 1940 llegaron en diferentes fechas a la EC jefes, oficiales y suboficiales profesionales pilotos, de bastante antigüedad, para hacer el CC, insertados en medio de distintos cursos. A finales del año se le pidió una relación pormenorizada de la estancia en la escuela a Salvador, que envía una lista con los días que han contabilizado cada uno. De entre ellos los Tenientes Coroneles C. Sartorius y Manuel Alemán así como los Comandantes C. Urcola y Fernando Villalba Rubio no terminaron el curso. Otros fueron calificados para unidades de Cadena. Obtuvieron calificación de Aptos para Caza a pesar de su edad el Teniente Coronel J. L. Ureta Zabala, los Comandantes J. Ventos Pearce y Emilio Jimenez Ugarte ("El Palomo") y los capitanes ya citados en los cursos 8º y 9º.

En enero de 1941 asciende a Comandante el Jefe de la EC y comienza el traslado parcial desde Reus a Jerez y posteriormente a Morón de la Frontera de la escuela. Esta iba a pasar al Grupo de Escuelas Sur con jefatura en Jerez y durante algunos meses hubo aviones Romeo 41 en ese campo y Fiat en Tablada, que pertenecían a la EC, con profesores de la misma en ambos campos. De hecho el CC Nº 10 se convoca el día 18 de enero en la EC, para presentarse en la Escuela de Transformación del Grupo Sur y dar comienzo los días 1 y 2 de febrero de 1941, distribuyendo a los participantes en una 1ª Tanda para 15 tenientes y una segunda para 7 capitanes, 7 tenientes y un alférez. De ellos el Teniente Juan Roselló Simonet, fue profesor de la EC, formó parte de la 3ª EE y falleció en combate en Rusia.

De hecho, a finales de diciembre de ese mismo año ya se estaban haciendo obras en Morón, pero no se pudieron empezar las actividades hasta marzo de 1941. La Dirección General de Instrucción pedía que se programara, no obstante, un curso reducido en la Zona Sur, por la gran necesidad de pilotos.

Comienzan los vuelos en Jerez en febrero de 1941 con el traslado de aviones y vuelos de Don Julio sobre las marismas y viajes continuos desde Jerez a Tablada. El 28 de febrero efectúa el Jefe el primer D-M en Jerez con un

CON las innumerables anécdotas, sucedidos, chascarrillos, "radiomacutos" y bulos generados durante 15 años en las pistas y los pabellones de la EC, habría para escribir varios libros costumbristas sobre la Aviación Española. Solamente con lo que "hizo" y lo que "dijo" en tal o cual situación Don Julio, con su magnífica socarronería acrecentada por los años, ya habría material suficiente para una antología. Intentamos sólo aproximarnos con una breve reseña y unas pinceladas a modo de muestrario.

Don Julio tuvo desde bien pronto la idea de trasladar la EC al Sur, con mejor tiempo para los vuelos en cualquier época del año y amplios sembrados donde hacer una toma eventual sin romper el avión. Con el tráfico de Tablada demasiado denso para la escuela, pronto seleccionó un campo. "Pocos días antes de la Feria de Abril, fuimos a tomar tierra en un campo, con una avioneta que nos habían prestado en Tablada. Don Julio dijo: 'Esto va a ser la Escuela de Caza'". Parte de los terrenos pertenecían a Juanito Borrero, un propietario de la zona, en un cortijo que lindaba con cuatro municipios, pero que tenía casi todas sus tierras en el término de El Arahal". Allí empezaron pronto los trabajos, pero el primer curso se hizo en un campo llamado Arcos, entre Jerez y Arcos de la Frontera, durante todo el mes de mayo 1941. Los alumnos venían desde Jerez en autobuses todos los días y los profesores traían los aviones desde Tablada. Era un campito que había sido utilizado para desembarcar a los legionarios y regulares en los primeros vuelos con los Junker 52, durante el Paso del Estrecho por aire, el Primer Puente Aéreo de la historia aeronáutica, en los días iniciales de la Guerra Civil, en julio y agosto de 1936.

Hacia poco que habían trasladado los aviones desde Reus a través de Valencia y Albacete hasta Tablada inicialmente. Algo más tarde comenzó el primer curso propiamente dicho en Morón, con los alumnos y la mayoría del personal viviendo en casas particulares en el pueblo y los soldados en barracones en el campo. Las primeras tres tandas volaron desde junio a diciembre de 1941 ya en el aeródromo. Por estas fechas todavía existía uno de los primitivos barracones, los típicos alemanes, y andaban por el campo los prisioneros que habían trabajado en la preparación de los terrenos. Ese curso comprendió una tanda de oficiales y dos de suboficiales de la llamada Premilitar. Los más antiguos recordaban el "barrenazo" que le entró a Cayetano Juliá con uno de los Fiat recién construidos por CASA, en el que casi llegó hasta el suelo, consiguiendo sacarlo sobre el barracón, encima de la vía.

Los toros y las vacas de las fincas colindantes siempre protagonizaron anécdotas curiosas, al meterse en el campo de vuelos en diferentes épocas. Algunos recuerdan toros o vacas muertas por algún avión en los años cuarenta. Mas adelante ya en los cincuenta, el oficial de vuelos recorría a ciertas horas, hasta de noche y con los faros encendidos, la pista con la celebre "moto con sidecar", para ahuyentar al ganado. También los cerdos de la granja se metían en la finca del Conde de la Maza.

Las pasadas siempre fueron épicas y motivo continuo de broncos y corridas. Según R. Lorenzo en una ocasión el General Lecea llamo a Don Julio para advertirle seriamente que se había terminado; Lorenzo reunió a todos y Salvador les pegó el correspondiente "repaso": "Habéis paralizado la recolección en toda Andalucía". A continuación cogió una avioneta y se fue a Sevilla. Cuando llegó de vuelta tenía todos los cables de la región colgados del patín de cola y se había quedado una zona enorme sin teléfono. Al bajarse del avión todos le rodearon y le dieron un aplauso.

En otra ocasión Don Julio les prohíbe muy seriamente darle pasadas a los aviones de Iberia. Hacían combate y acrobacia a su lado, volaban en formación con ellos. Al poco un día volaba una formación al mando del jefe y pasaron al lado del avión de Iberia que iba a San Pablo. Una vez que pasó el jefe, los demás se lanzaron todos alrededor, como si se hubieran puesto de acuerdo.

A los Fiat les llamaban los "Martínez". El Tte. Mecánico Martínez era capaz escuchando el motor de un Fiat que venía a tomar tierra, de decir lo que le pasaba, a que cilindro o la bujía que fallaba. A los radiadores que venían echando vapor de agua por un poro, se les ponía en caliente una perra gorda, la moneda fraccionaria de la época, antes de parar el motor y al fundirse se tapaba el agujero y se podía volar otro período. Algunos "chuscos" decían que los "Martínez", valían más por las perras gordas de los radiadores que por el valor del avión.

Se hacía tiro en la Playa de Matalascañas, sobre un paracaídas al que se disparaba mientras bajaba. También sobre un blanco que había ideado D. Julio; bajaba en paracaídas plegado sobre el mar y después quedaba flotando desplegado sobre unas boyas. La munición estaba pasada y a veces perforaba o producía muescas en la hélice al hacer fallar al mecanismo de sincronización. A Salvador Postigo la munición le rompió la hélice y ésta arrancó el motor de la bancada. El avión cayó al agua como una hoja de papel. Lo vieron caer unos pescadores, pero aunque casi no sabía nadar no lo pudieron recoger y llegó el solo a la playa. Gabaldón cuenta que llegó la noticia a Jerez y salió con Alvarito Aguado en un Gotha para recogerlo. Llegaron sobre una casa y allí estaba Postigo. Tomaron tierra en la playa; no podían parar el motor y se quedó Aguado arriba, subiendo a Postigo para llevarlo a Morón y volvió a recoger a Gabaldón de la playa. Al llegar a Morón, estaba el protagonista lleno de moratones, echo polvo, con magulladuras por todos sitios, que aumentaban su mal aspecto, ya que no era muy agraciado de cara. Le mandaron a Gerardo Herrero que se lo llevara en un HS al Pabellón Vasco, el Hospital de Aviación en Sevilla. Gerardo pensó, "A este hay que quitarle el miedo ahora", que es lo que siempre había oído que se hacía después de un accidente. Fue desde Morón a Tablada haciéndole tonos rápidos, looping y toda clase de perrerías, a pesar de que Postigo se quejaba con voz lastimera.

En una casa que servía de pequeño pabellón para los solteros, vivían varios oficiales. Belmar una noche organizó una colecta para pagarle al "Pater" las bulas, a razón de 25 pesetas por cada vale. Había un camarero bastante rudo y al volver un oficial de Oficinas Militares que llegaba siempre muy tarde por la noche, le presentó el cargo y al preguntar extrañado de que era, le contestó: "Es de las mulas esas que ha comprado el farmacéutico". El Tte. Mesa había espantado, con unas pasadas espeluznantes, a unas mulas de verdad durante la Feria de Mon-

Escuela de Caza

tellano, muy cerca de Morón. Algunas de las acémilas jamás se recuperaron. Gracias a la amistad de R. Lorenzo y A. Galiana con el Alcalde no pasó nada, pero tuvieron que hacer una colecta para pagar las mulas. De ahí parte del equívoco con la historia anterior.

El mismo profesor capotó en medio de una ganadería de toros bravos, teniendo que esperar pacientemente a que lo recogieran, rodeado de reses por todas partes. Como a menudo el Fiat se paraba en invertido, inventó alguien una pera conectada con el depósito, para poder soplar gasolina hacia el carburador. Pero aquello no funcionaba –dice el General Felipe Sequeiros– y el resultado es que te ponías perdido de gasolina, como si te hubieras duchado.

Según R. Lorenzo, se había muerto un gitano muy conocido y lo tenían puesto encima de una mesa, cubierto con una sábana en una pequeña casita al lado de la Plaza de Morón. Al llegar la hija –con ese gracejo típico de la gente de la tierra, que a veces no se compadece bien con el dramatismo del momento– dijo: “¡Osú, pero esto es mi pare o un pueste de avellanas!”. La última Taifun ME-108 que quedaba en Morón la había volado tanto Lorenzo, que se la querían regalar en la Maestranza de Sevilla al darla de baja; no había nadie que la conociera tanto.

Todavía en 1949 quedaban bastantes Ratas como para hacer una escena de un gran combate con los Fiat de los dos Grupos del Regimiento de Tablada. Los Ratas tenían que dejarse coger la cola, pero no se dejaron ni a tiros y hubo una “melé” tremenda. “Nos metieron un tubo por no dejarnos coger la cola”.

Perico Aubarede, de la 3ª Promoción de la AGA, tuvo la mala suerte de que la punta de la hélice de su Fiat pasara sobre la cabina de Miguel García Benavides en un combate. No se enteró de nada, pero le había cortado la cabeza. Amargado, sin la comprensión ni el cariño de sus compañeros, pidió la baja y se fue a Venezuela. Años después fue un magnífico Comandante de Coronado en Spantax, la compañía charter más importante de los años sesenta. Bien al contrario Carlos Roa murió cuando se traía un Fiat desde San Javier a Morón de una forma gloriosa y heroica. Lo contó el mecánico superviviente del vuelo. Volvían en un Fiat D-M, trasladando unos aviones desde Murcia a la EC. Habían hecho escala en Granada y cargaron combustible para seguir a Morón. Era un mecánico fenomenal y volaba en la cabina trasera. El motor empezó a tirar aceite y poco a poco Roa se iba quedando sin vista. Le mando desatarse, puso el avión en invertido y metiendo ges negativos consiguió que saliera el mecánico despedido, salvándose en paracaídas. A continuación quiso hacer lo mismo otra vez, pero como ya no veía nada, no puso el avión en invertido, sino que hizo una inversión por derecho y se estrelló contra el suelo.

“En sus buenos tiempos –dice el General Mesa– J. Salvador hacía una toma corta entre dos barracones, giraba rápido y se quedaba parado en seco, con un par de giros entre dos aviones de la línea. Era algo genial.” “Para ir a Tablada en avioneta cuando había mucha niebla, se iba desde Morón pegados al terreno hasta Dos Hermanas siguiendo la carretera. Allí en seguida había una línea de Alta Tensión: la primera parte tenía ocho postes; en el octavo virabas rápido a la derecha y estabas en Tablada”, según Rafael Lorenzo. A comienzos de 1944, Don Julio se tiró en paracaídas y se golpeó una pierna; se la escayolaron. Al quitarle la escayola se compró una bicicleta para hacer ejercicio y a los 15 días ya estaba casi listo, se iba todos los días de Morón a la Base pedaleando. R. Lorenzo y Don Julio hicieron juntos el curso de V.S.V. en Salamanca. Se iban en dos Fiat los lunes y volvían el viernes cada semana. El rumbo 322-321 en IFR, no les fallaba, aunque a veces él, que volvía de punto, se quedaba sin gasolina.

Cuando iban de cacería no podían oír misa, pues era muy temprano y no había capellán en Morón. Don Julio quería un cura a esa hora y aprovechando que le iban a presentar al Cardenal Segura, le pasó una nota completa sobre turnos de misas en Morón y sus alrededores. El Arzobispo, lo leyó cuidadosamente, “si, si, bien, correcto” y dándole la nota a su secretario le dijo: “Que se ponga en marcha esto así”.

Según F. Sequeiros, en algunos Messer que habían recuperado de la guerra, no se sabía como recargar los amortiguadores. Algunos mecánicos de Morón inventaron un procedimiento, “los gandumbarios”, con el cual sólo se les ponían aire. Rafael Alonso Escuer, llamado “El Insensato”, volaba un día la “avioneta del pescadero”, cuando se puso a dar pasadas a alguien que circulaba en bicicleta por una carretera, en la ruta de Morón a Utrera. Era el Coronel Antonio Carrillo, a quien tuvo en el suelo tumbado hasta que se cansó. En una visita del entonces Coronel Director de Instrucción (posiblemente fuera el Coronel Mas de Gaminde) a la EC, ausente Don Julio, el Cte. Lorenzo, acompañado por “El Insensato”, le enseñaba las instalaciones. El Coronel demostraba un especial interés en el tema del botiquín, el tratamiento de heridos y la atención primaria en caso de accidentes, insistiendo hasta ya hacerse pesado. R. Lorenzo le explicaba sobre el botiquín, acerca de la presencia del cirujano Capitán Acitores en el aeródromo, las camas reservadas en el Hospital de Morón y las Taifun dispuestas para volar a Sevilla de inmediato. Finalmente, ante la mirada horrorizada de “El Peludo”, se adelanta “El Insensato” y le dice al Coronel., con un gesto de lo mas expresivo, estrujando con las manos “En caso de que no se pueda hacer nada se le aplica... ya me entiende Ud.”. El Coronel se quedó perplejo. Los miró a los dos, pero no dijo nada. Se subió a su avión y se volvió a Madrid, sin duda pensando que estaba ante un par de locos o que no había entendido bien. Lorenzo le dijo a Alonso Escuer: “Ya veremos la que nos va a venir de Madrid;” Pero pasaron días y días y no ocurrió nada ¡Increíble!

Se estaba haciendo una obra importante en la Torre de Control de la escuela y se necesitaba mucha arena. Algunos albañiles dijeron que había una arena muy buena en la orilla del río, junto a la finca de Juanito Borrero. Fueron a sacar un camión de arena. Al día siguiente aparecía otra vez más arena en el mismo sitio y volvían a sacarla. Hablando un día con Borrero, les cuenta que está continuamente rellenando el río con arena traída en camiones desde las marismas, para que pase el ganado y todos los días desaparece “¿Vosotros sabéis algo?”. Pararon de inmediato, y se le llamó a esto “ El filón de arena de Juanito Borrero”.



ARCH. AZAOLA

Romeo 41 de la Escuela de Caza

RO-41 y en marzo ya realiza pruebas de alumnos también en Jerez “Aeródromo Haya”. Hay misiones de tiro fotográfico y real en su libreta y en abril vuelos en Tablada en muy distintos tipos de aviones, como el Henschel 123-24, varios Ratas (C-8), Caproni, Taifun, Bucker y ME-109. A partir del 20 de mayo se suceden ya los D-Ms en Morón y se observa que se han trasladado desde Reus casi todos los aviones que se volaban allí.

TRASLADO DE LA EC A MORÓN DE LA FRONTERA

EL curso citado para febrero de 1941 en Jerez se comenzó con retraso por mal tiempo y falta de repuestos, lejanía de Sevilla y otras causas. De todo ello informa Salvador el 24 de marzo. El Capitán Senra realiza vuelos todavía en Reus en abril-mayo-junio de 1941 con todos los aviones de la escuela, tanto RO-41 como Rata, AP-1 y CR-32. A partir de agosto de 1941 sus vuelos ya son en Morón, comenzando con muchos traslados en la Taifun 44. El 25 de julio es confirmado como PV en la EC de Morón.

El Alférez Francisco Javier Beriaín efectúa vuelos en Jerez con aviones de la EC hasta el 3 de marzo, hasta el 4 de abril en Tablada y desde mayo de ese año en Morón. El 10º CC se dió por terminado el 12 de mayo y en la relación de alumnos figuran 16 Aptos para Caza, siete para Asalto y cuatro para Reconocimiento y Bombardeo. Los Romeo habían operado en Arcos, al lado de Jerez y los Fiat en Tablada y el resultado no había sido bueno para Don Julio debido a la dispersión, pérdida de tiempo en traslados, no con-



ARCH. AZAOLA

Profesor y alumnos del 8ª Curso de Caza. De izquierda a derecha Profesor Juan Manuel Alonso Allende (La Mulita), Antonio Bartolomé Fernández-Gorostiza, Javier María Guibert Amor, no identificado, Rafael Lorenzo Bellido y Angel Santos Crisóstomo



ARCH. AZAOLA

Misa de Campaña en la Escuela de Caza en Reus, posiblemente en sufragio por el Sargento Guillermo Jiménez Rivera, fallecido el 26 de agosto de 1940 en accidente de Romeo 41. De izq. a der. no identificado, Alférez José Ramón Garro Quiroga, Alférez Mario Santacruz Senabre, Alférez Eduardo García Amigo, Alférez César Serrano Álvarez, Capitán Ramón Senra, Teniente Daniel León Pajares, Alférez Enrique Úrculo Irabién, no identificado, Alférez Tomás Rubio Postigo, Alférez Carlos Molina Spinola y Alférez Antonio Flores Gallego. Realizaban el 9º CC

tar con los repuestos ni taller al lado de la línea y ausencias injustificadas y frecuentes de alumnos. Solicita a continuación realizar el curso siguiente en Morón, pues a pesar de que las condiciones del campo no son las mejores todavía, quiere tener todos los elementos juntos y terminar pronto el curso de mayo y dar vacaciones a los profesores y espe-

cialistas. Hubo bastantes accidentes de RO-41 y roturas reparables en varios Fiat. En Tablada el Capitán Diego Galindo sufrió un grave accidente en tierra, en el cual perdió el brazo izquierdo al ser golpeado por la pala de una hélice.

A pesar de tantas roturas y accidentes, los aviones resultan todos reparables debido a las tomas accidentales en



ARCH. AZAOLA

El Capitán Antonio Noriega Labat, durante el 9º CC en Reus, agosto de 1940

terrenos aptos. El jefe insiste en que si esos incidentes hubieran tenido lugar en Reus, los aviones estarían irrecuperables y las consecuencias para los pilotos podían haber sido muy graves.

El 30 de abril del mismo año se convoca el 11º CC para comenzar en Jerez el día 5 de mayo. Estaba formado por un capitán, 21 tenientes y un alférez, entre los cuales destacarían durante años como profesores de la EC los Tenientes Fernando de Juan Valiente, Miguel Entrena Klett, Matías Lozano Tejeda, Juan Linares Maza y Carmelo Lacruz Cuervo. Este último y el Teniente Julio Manuel Pérez Muñoz se encuadraron en la 3ª EE y los Tenientes Jº Mª Martínez Pérez-Galdós y Antonio Urquiola Antúnez en la 2ª EE. El Teniente Urquiola "Chonete" perecería años más tarde en accidente aéreo junto al Teniente Fco. Javier Beriaín Arbilla en la Academia de León, el 14 de junio de 1946. Ambos eran de la 3ª Promoción.

El día 6 de mayo Salvador envía un telegrama al Director General de Instrucción donde, con su estilo característico, no pide permiso, sino que le comunica que a pesar de no estar terminado Morón, reúne mejores condiciones que Arcos y van a pasar parte del curso allí, con los profesores, alumnos y mecánicos alojados en el pueblo y los soldados en barracones de madera. El curso comenzó el 12 de mayo y finalizó el 25 de junio de 1941. Miguel Entrena recuerda la hermosa hierba del campo de Arcos, donde empezaron a volar cada día temprano los RO-41. El jefe de la escuela quedó muy satisfecho con la aptitud de los alumnos y el trabajo realizado con este curso. Le parece una buena promoción, pero además insiste en que han realizado el CC inmediatamente después del de Transformación y se ha hecho una selección "severa" en RO-41 D-M. De este curso se quedaron en la escuela como profesores dos alumnos y se seleccionaron siete pilotos, los siguiente mejores, para el recién formado Grupo de Ratas

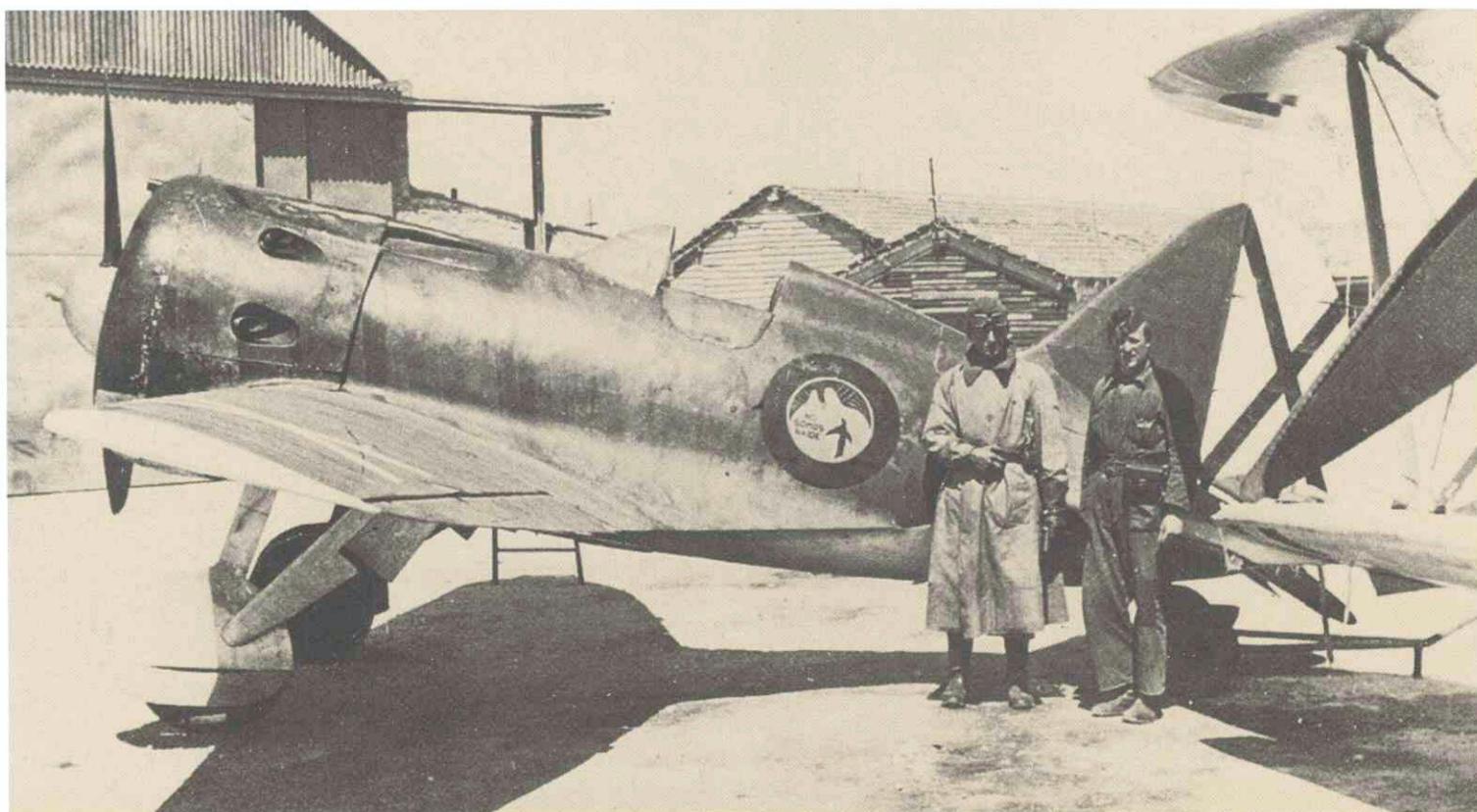
de Tablada. De un total de 24 pilotos, obtuvieron Aptitud para Caza 17 y para Asalto 7. No hubo grandes roturas durante el curso y sólo se perdió un RO-41 que cayó en barrena, lanzándose el alumno en paracaídas. Tomaron fuera de campo 5 aviones, sin consecuencias.

LOS COMIENZOS DEL CAMPO DE MORÓN

POR las fecha en que terminó este último curso citado, el 14 de julio, el Comandante Salvador envía un informe muy completo sobre el estado del Aeródromo de Morón; se necesita desmatar y limpiar para tener un campo de vuelos de 1.300 por 1.500 (el actual tenía 900 por 900), dos hangares para los aviones, un campo de tiro real en las Marismas del Guadalquivir, para el cual propone un emplazamiento muy adecuado sobre el cual se ha hecho una gestión de compra y finalmente el traslado del taller desde Reus, aunque de momento (29 de agosto), la Maestranza de Sevilla atiende el material de la EC.

El entonces Teniente Fernando de Juan Valiente sufrió una barrena plana en un RO-41 el 28 de mayo de 1941, consiguiendo lanzarse en paracaídas y que este se abriera con ayuda del mosquetón de apertura. Pocos minutos más tarde estaba de nuevo a mil metros en otro Romeo repitiendo el mismo tonel y medio rápido que le había llevado a la barrena. Por esas fechas del verano de 1941 empezaban a salir los Ratas construidos en el Taller Experimental del Aire, situado en una bodega en Jerez de la Frontera y probados por Jose Luis Aresti y Eduardo Fioravanti.

Jaime Plá se soltó en Jerez de la mano de J.L. Aresti en el Rata 1-W-12 D-M y poco después fue el punto que lleva el tren parcialmente fuera en esa foto magnífica de dos Ratas en formación dando una pasada y haciendo acrobacia



I-16 de la Escuela de Caza, recién terminada la Guerra, con su flamante emblema y la leyenda "no somos naide" pintado en el costado izquierdo, en el aeródromo de Reus

para unas tomas cinematográficas de la película "Escuadrilla", siendo el jefe de la patrulla el propio Aresti.

ESCENAS DE PELÍCULA

AL constituirse el 26 Grupo con Ratas, al mando del Teniente Coronel Alfredo Gutiérrez López dentro del 22 Regimiento, que tenía además el 23 Grupo dotado con Fiat, los combates "cuasi reales" estaban servidos a diario. Lo más notable fue, como antaño, el gran combate programado para ser filmado para la misma película "Escuadrilla", entre dos enormes formaciones de Ratas y Fiat. Pero, los que tenían que dejarse coger la cola no se dejaron y los que tenían que cogerla no cejaron y se organizó una "melé" como en los viejos tiempos. De nuevo J. Plá volaba ahora una Bucker con un cameraman el día 3 de junio de 1941, para sacar fotos y película de ese combate. Cuenta Plá: "Era tan malo que no fue capaz de tomar el salto en paracaídas de Beriaín, al cual se le incendió su avión en pleno lío. Todo comenzó porque si todos iban virando a la derecha, de repente uno se puso a virar a la izquierda y se armó la pelota. El combate fue precioso".

José Ramón Garrido Capa, de la 1ª de Complemento o Premilitar, hizo el 12º CC en octubre de 1941. No había edificios todavía en Morón, tan solo un hangar pequeño y el personal iba a volar desde Sevilla todos los días. Recordaba a los armeros ametralladores italianos, Apolini y Manucato y por supuesto al Capitán Orlando, jefe de pista. Ha-



El Alférez Daniel Llaca Álvarez, del 10º Curso de Caza, primero celebrado en Tablada y Jerez, poco después de ser destinado, probablemente ya en Gando, Gran Canaria

cían tiro real en las marismas en una isleta. La prueba final era un combate con Salvador: le dio Muy Apto para Caza. Los soltaban en el Rata, al final del curso, con un solo D-M. El picado del Rata tenía una leyenda tenebrosa: se habían matado algunos pilotos republicanos sin conseguir sacarlo. José Ramón picó desde 2.000 metros para quitarse esa espina, y consiguió sacarlo, pero el avión quedó para el arrastre, con la bancada del motor prácticamente arrancada y las carenas abolladas. A continuación fue probador en la Maestranza de Sevilla, volando más de 30 tipos de aviones en un par de años.

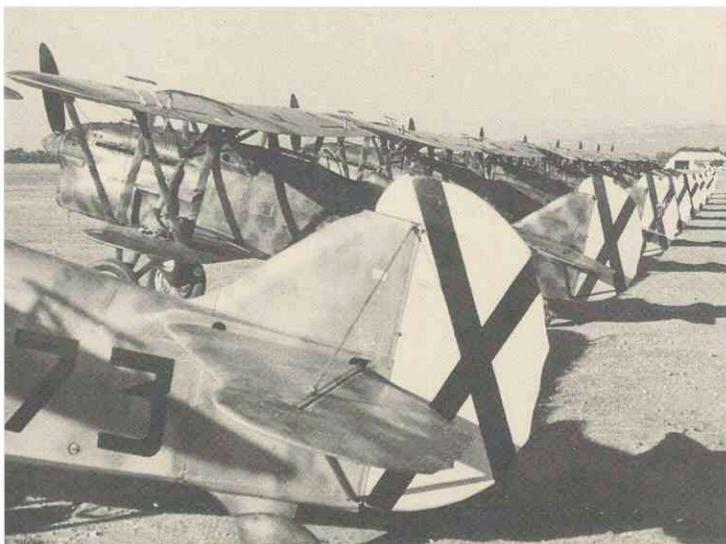
VARIAS TANDAS SUPERPUESTAS EN 1941

ENTRE los días 4 de agosto y 17 de septiembre de ese año se convocaron cuatro relaciones que se pueden considerar como el 12º CC, con algunos CR intermedios. Una primera citando a un capitán, cuatro tenientes provisionales y siete alféreces provisionales para dar comienzo el 15 de septiembre. Otra convocando a 20 sargentos de complemento para el 1 de octubre. Otra más para dos comandantes, un capitán provisional, un teniente provisional y 3 alféreces provisionales para dar comienzo el 22 de septiembre y finalmente una cuarta para 14 sargentos de la 1ª Promoción de Pilotos de Complemento o Premilitar. De entre todos estos pilotos destacarían con posterioridad el Capitán Juan José Díaz de Arcaya y el Alférez Miguel Tassara y Fernández-Barrón seleccionados para la 5ª EE, el Sargento Jesús Orúe Puga y el Alférez Provisional Ángel Sanz Piñal nombrados para la misma EE y el Sargento Cayetano Juliá García seleccionado como AP para la EC en un curso posterior.

Al término de los cursos se calificaba a los pilotos como Aptos para Caza, Muy Aptos, si tenían posibilidad de quedarse como profesores, y Asalto, una forma suave de decir que no servían. En otras notas Salvador informaba sobre faltas de pilotaje, alumnos incorregibles o causantes de accidentes diversos. En general los Aptos pedían en ese momento destino a unidades de caza o permanecían en ellas; los no aptos eran obligados a rellenar papeleta a otras unidades, no así los jefes.

El 12º CC tuvo lugar entre el 12 de septiembre y el 18 de diciembre de ese año en Morón. Las condiciones del campo eran muy malas todavía, con encharcamiento y terreno muy blando, lo que obligaba a un intenso trabajo en tierra. El material estaba muy desgastado, especialmente los Romeo 41 y esto hace que se tenga que retrasar el siguiente curso hasta febrero de 1942. Al finalizar, Salvador dividía el curso en tres tandas procedentes una del Grupo Sur y dos del Grupo Levante. De ellos 31 sacaron aptitud caza, 17 asalto y tres fueron baja por distintas causas. Casi todos los alumnos se soltaron en Rata y sólo 7 volaron el ME-109. El nivel de pilotaje era bajo, como lo demuestran los continuos accidentes, y para el jefe, los sargentos de complemento han ido empeorando sus cualidades militares hasta terminar necesitando en la escuela fuertes correctivos. Hubo 22 accidentes, dos lanzamientos en paracaídas y algunos profesores y alumnos hicieron doblete, como los Capitanes Caldentey y Alós y el Teniente Roselló. Pese a ello el 90% de las roturas son reparables y ningún accidente ha sido mortal en el año 1941, cuando en Reus había habido 4 accidentes mortales en 1940.

En octubre de 1941 el Comandante Salvador vuela las pruebas de diferentes sargentos de complemento de los cursos citados: vuela con Ferrer, Orúe, Ponte, Donado, Pe-



Línea de Fiat "Chirri" en la Escuela de Caza en Morón

nas y Javier Arancibia, así como el Comandante Lapuente y los Sargentos Goday, Soto, Esponera, Troya y Luis Arancibia. El 30 de octubre vuela con el Capitán Senra a Tánger en el AP-1 /32-7 y con el Alférez Bengoa. Todavía vuela con el Capitán Orlando en estos días.

PARA LA SEGUNDA ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA

SE organiza un cursillo en El Copero y Tablada para la preparación de la 2ª EE, dirigido por Salvador, que comienza el 20 de enero de 1942. En él participan algunos profesores de la EC y algunos futuros componentes de EE's, como el Capitán Serra Pablo-Romero y los Tenientes Garret, Luca de Tena, Álvarez, Barañano y Robles. Volaron ME-109 de los que todavía existían en España, de los tipos B, C y Dora (D). El 6 de febrero se forma en Morón la 2ª EE y durante ese mes y resto del año comienzan los vuelos de J. Salvador y otros profesores en Werneuchen, Oranienburg y Orel, hasta su vuelta definitiva a España en diciembre de 1942.

El 22 de diciembre de 1941 se convocaba el 13º CC para dar comienzo el 12 de enero de 1942. En él participaron 3 tenientes y 16 alféreces provisionales y 5 sargentos de complemento de las Escuelas del Grupo Sur, 14 sargentos de complemento de la Escuelas del Grupo Levante. Entre ellos el Alférez Pedro Santacruz Barceló participó en la 5ª EE en 1944, los Alféreces Antonio Galiana Garmilla y Antonio Fariñas López y los Sargentos Ángel Campoy García, Luis Chicharro Lamamie de Clairac y Jose Recasens Garriga fueron seleccionados como AP; los dos últimos fueron a la 4ª EE en 1943, resultando Chicharro muerto en combate y Recasens herido grave.

UN CURSO TÍPICO EN 1942

DE un alumno que comenzó el 13º CC en enero de 1942 y repitió por causas ajenas a su capacidad o preparación en el curso 14, terminado el 26 de diciembre del mismo año, se efectúa un resumen de las horas que hizo en la EC, así como los tipos de misiones realizadas:

- 7h 55 min en avionetas (Bucker Jungman y Jungmeister).
- 8h 50 min en RO-41.

- 16h 00 min en Fiat CR-32 D-M y caza.
- 0h 40 min en Rata y 0h 40 min en Taifun.

No voló el ME-109 porque no había avión en vuelo en ese momento en la escuela.

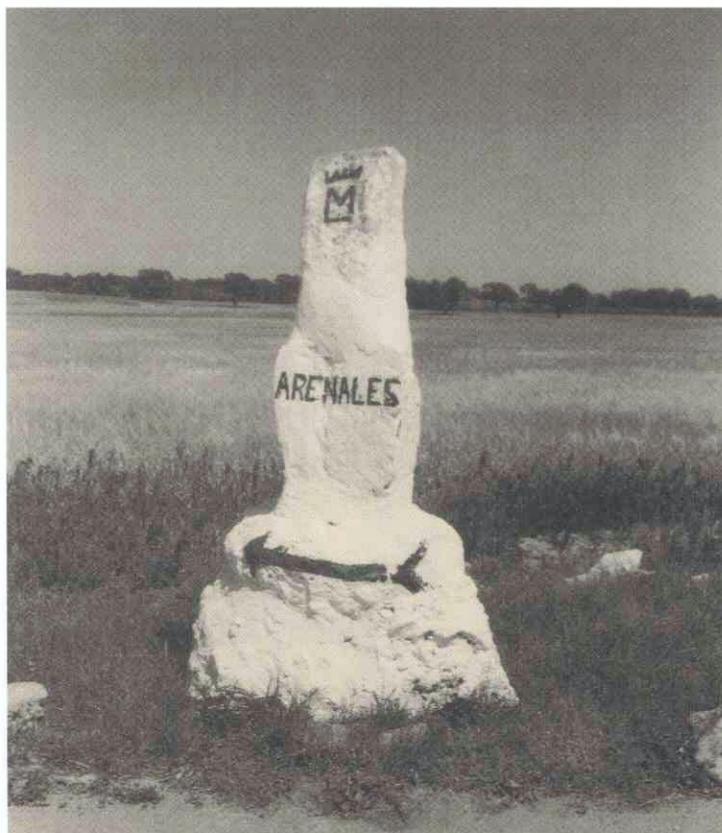
Un CC típico en ese año, a continuación del Curso de Transformación incluía:

AVIONETA: Formaciones abiertas de combate, Patrullas, Viajes de Navegación, Vigilancia, Alarma, Persecución y Combate.

ROMEO 41: Virajes en Picado, Acrobacia, Formaciones Cerradas, Formaciones Abiertas de Combate, Persecución y Combate.

FIAT: Virajes en Picado, Formaciones Cerradas, Pareja Abierta de Combate, Tiro Fotográfico, Tiro Real, Vigilancia, Persecución y Combate.

El 10 de abril de 1942, cuando estaba terminando el curso citado, se produce un altercado en un bar de Morón de la Frontera y como consecuencia son arrestados sumariamente un teniente, cinco alféreces y siete sargentos. Quizás como consecuencia de este incidente y de la contumacia de algunos de los implicados, el caso es que del CC 13º, haciendo honor a su número sólo terminaron de forma regular, dos tenientes y un alférez. Los demás repitieron curso; los del Grupo Sur en el 14º CC, los del Grupo Levante en el 16º CC y otros llegaron hasta el 18º en sucesivas etapas y arrestos, visitando en el intermedio algunos interesantes castillos de la zona. El 18 de abril pasaron destinados 18 sargentos Pilotos de Complemento de la EC a diferentes destinos. No habían terminado el famoso curso 13º y los mandaron provisionalmente a las unidades. Lo mismo ocurrió el día 21 de abril con tres tenientes y 16 alféreces que también pasaron a las unidades sin completar el CC. Todo esto sucedía durante el año en que el Comandante Salvador estuvo casi siempre ausente de Morón.



En la Carretera de Morón de la Frontera a la Base Área, entrada al Cortijo "Arenales", la finca del Conde de la Maza, vecino de la Escuela de Caza

En agosto de 1942 se ordena reunir en Morón un grupo de aviones para dar un cursillo a los componentes de la 3ª EE. El curso se impartiría con los aviones de la EC y además con 5 Bucker de la Escuela de Jerez, 4 Messer ME-109 D del 23 Regimiento y 6 ME-109 E (Tripalás) del Regimiento de Reus. Todo esto debería estar listo el 12 de agosto y parece coincidir con un período de unos días en agosto y otros en septiembre y octubre de 1942, en los cuales Salvador estuvo de nuevo en Morón. Azqueta contaba este traslado memorable de Messer desde Reus a Zaragoza, Getafe y Morón en el cual por mal tiempo y otras causas, se fueron quedando aviones por el camino.

DOS CURSOS MUY ATÍPICOS

Se puede considerar como 14º CC el convocado el 18 de septiembre de ese año, para comenzar el 13 de octubre de ese año y en el cual participaron un teniente y 15 alféreces, todos ellos repetidores del 13º CC y que inicialmente provenían de la Escuela del Grupo Sur. A continuación el 14 de Noviembre se convoca el 15º CC, que comenzó el 27 de noviembre y al cual asistieron un teniente coronel, un comandante, tres capitanes, dos tenientes y tres alféreces. De ellos J. Plá y R. González Cienfuegos ya habían estado en la EC en 1940 y ambos estarían como AP agregados unos meses a comienzos de 1943, hasta el 31 de marzo. Los Aléreces A. Fariñas y R. Hernández Sánchez se quedaron como PV en la EC.

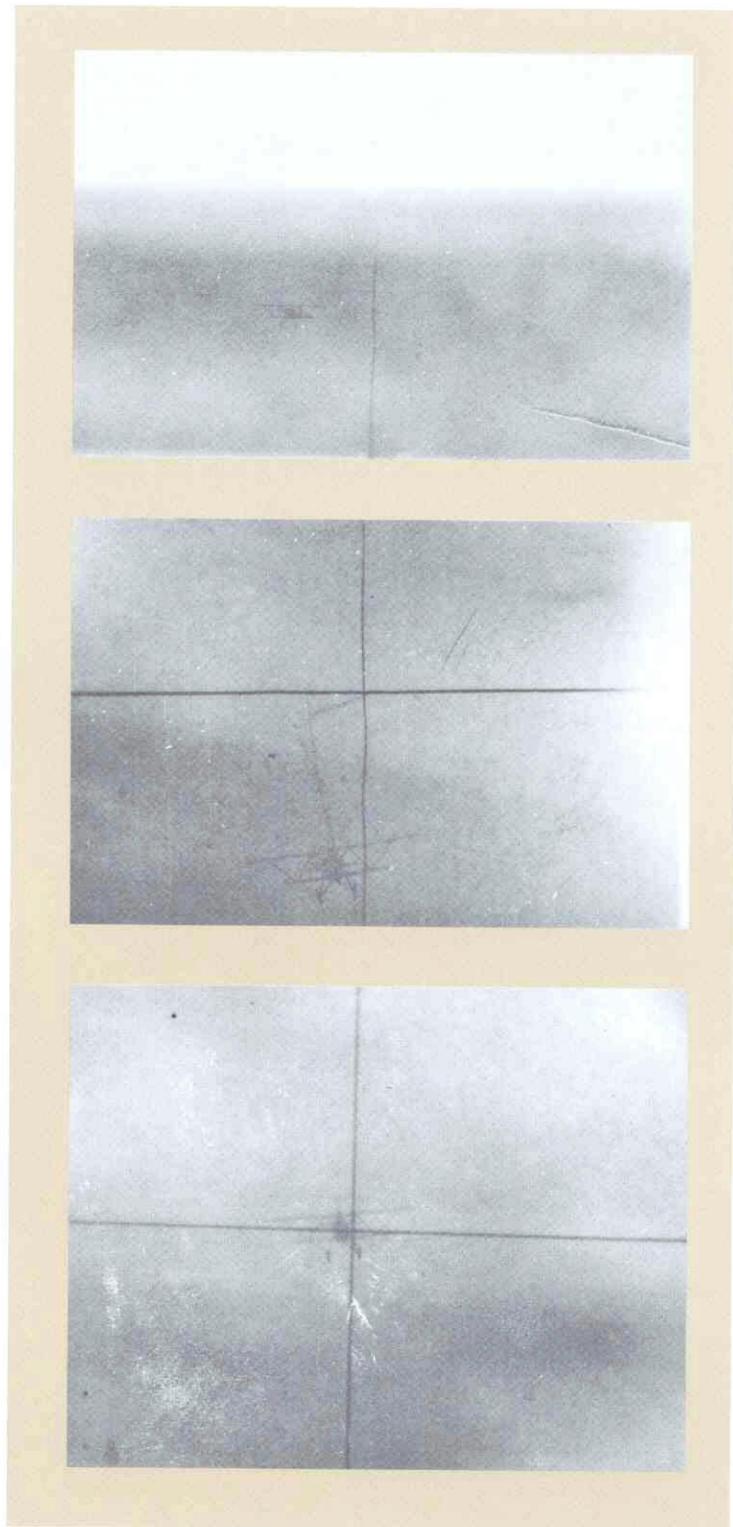
La EC se consideró durante años encuadrada en el Grupo de Escuelas Sur, tal como había propuesto la Dirección General de Instrucción el 18 de noviembre 42, dependiendo del Grupo, su mayoría, Mando y Administración en general.

En estos dos últimos cursos se cambió el comienzo hasta entonces habitual, volando avionetas para efectuar formaciones, virajes y persecución, de tal forma que se ahorrara gasolina y se entrenara al futuro cazador, seleccionando ya a los alumnos con un gasto mínimo, según el jefe accidental de la EC, Capitán Ramón Senra. La escasez de repuestos era enorme. Los alumnos llevaban muchos meses sin volar por lo cual el empleo de avionetas inicial fue muy adecuado. Los Fiat estaban muy machacados por las horas de

vuelo que les habían hecho los pilotos de la 3ª EE durante su preparación. Se hizo tiro real en los dos cursos, pero con munición deficiente que en algunos



Formación de tres Fiat CR-32 de la Escuela de Caza



Tres tomas sucesivas con la ametralladora fotográfica, representando el posible derribo de un avión contrario, al que se le ha "puesto un rabo"

casos impactó en las hélices, y tiro fotográfico. Se soltaron en Rata, los que iban a ir al regimiento que tenía ese tipo de avión, que eran los del 14º curso. Messerschmitt no volaron porque no había avión en vuelo en ese momento.

El 8 de enero de 1943 se convoca reentrenamiento para comenzar el 15 del mismo mes y año, al que se puede considerar 16º CC, compuesto por un alférez y 19 brigadas de complemento, todos ellos repetidores del 13º CC y provenientes del Grupo de Escuelas de Levante. Poco más tarde el 24 de febrero de 1943 se ordena pasar a la EC para el 17º CC que comenzará el 8 de marzo, a un capitán Profesional, dos tenientes Profesionales, un teniente Provisional, diecinueve alféreces Provisionales y

un brigada. De ellos los Alféreces Miguel García Benavides y Cayetano Juliá García ya habían estado en la EC anteriormente y ahora pasarían a ser AP en los meses siguientes.

Los alumnos de los cursos 15º y 16º volaron juntos en el mes de enero de 1943. El día 23 comenzó el 16º CC. Volaban nueve alumnos del 15º y diecinueve del 16º que en conjunto sufrieron cuatro accidentes de Fiat, dos de Jungmeister y uno de Romeo. Hubo un herido y el día 29 fallecieron en accidente con el RO-41/ 37-6 el Alférez Fernando González Montes y el Brigada José Ramón de Hoces Cabrera.

Por esta época faltaban de la escuela los distintos profesores que estaban incluidos en la 1ª Promoción de León, de la 2ª y 3ª tandas y alguno de la 2ª Promoción. Cuatro Brigadas de Complemento, todos ellos con apellidos muy sonoros e ilustres, no podían terminar el 16º CC con fecha 10 de marzo del 43, debido a encontrarse cumpliendo arrestos importantes y terminaron con el curso 17º.

Los alumnos del curso 16º según R. Senra, llevaban más de un año sin volar. Había avionetas suficientes pero les quedó un solo Romeo D-M después del accidente del 37-6. Los profesores agregados cumplieron su papel satisfactoriamente. El 17º CC se dió por terminado el 29 de abril, consiguiendo la calificación de Muy Aptos dos tenientes y un brigada y la de Apto para Caza un capitán y tres brigadas. Tres de estos pilotos eran del 16º curso y cuatro del 17º.

En febrero de 1943 fueron destinados o confirmados como PV de la EC el Capitán Jose Mª Arango López como agregado y el Teniente Rafael Lorenzo Bellido. En Abril se nombró Instructores de Vuelo a los brigadas de Complemento L. Chicharro y J. Recasens y poco más tarde, en junio, volvieron a sus destinos los Alféreces J. Plá y R. G. Cienfuegos.

El 8 de abril se convocaba el 18º CC para comenzar el 12 del mismo mes incluyendo a un comandante, un capitán, tres teniente, un alférez de Complemento, tres Provisionales y seis Brigadas de Complemento.

ALUMNOS POCO APTOS Y OTROS DEMASIADO AGUERRIDOS

HACIA mayo de 1943 se producen diferentes informes del Jefe de la EC solicitando la baja de algunos alumnos por reiteradas faltas de conducta o de entrenamiento. A través de los escritos se entiende que el Comandante Salvador tenía problemas para dar de baja a ciertos alumnos, a pesar de que eran reincidentes en producir accidentes o romper aviones por faltas de seguridad o carencia de la mínima preparación; en otros casos eran recalcitrantes indisciplinados. Un grupo de tres brigadas de complemento que empezaron el CC Nª 13 en enero de 1942, repitieron el 16º CC y terminaron con el 18º CC. Durante ese año y medio sufrieron varios arrestos, de ocho y catorce días y reclusión de un mes en castillo. Eran jóvenes, ahora inactivos, que habían hecho la Guerra con 16 años y llenos de incontenible vitalidad. Otros estropearon varios aviones en diferentes cursos antes de que se autorizara su baja, tanto por la Dirección General de Instrucción como por parte de la Jefatura del Grupo Sur.

El Teniente E. Barañano, del 2º CC, volvió de Rusia en mayo de 1943, después de una magnífica actuación en la 2ª y 3ª EE y se incorporó como PV a la EC, prestando sus servicios desde el 3 de mayo hasta noviembre de 1945. Viajó a París para recoger, junto a otros pilotos, un grupo de Mes-



Partido de fútbol en Tetuán. El equipo de la Escuela de Caza: En pie de izquierda a derecha: A. Cuadra, Aguirre (armero), R. Luca de Tena, J. Carbó, R. Lorenzo, E. Barañano, J. Salvador, C. Lacruz, Migens (mecánico). Agachados en tierra, R. Sánchez Cebreiro y M. García Benavides.

Tres clásicos de Morón; Senra

RAMÓN Senra Álvarez había nacido en Orense el 8 de septiembre de 1902, ingresando en el Ejército como soldado de ingenieros en 1924. Se hizo Piloto Militar en 1929 y al comenzar la Guerra Civil era Brigada de Aviación, siendo ascendido a Alférez con fecha 18 de Agosto de 1936. Fue sin duda un suboficial con unos méritos muy especiales antes de la guerra, ya que en pocos años y con las grandes dificultades que el promocionar significaba para los subalternos, Senra había hecho el curso de Ametrallador Bombardero en Los Alcázares en noviembre de 1929 y obtenido la Aptitud para volar Aviones de Caza en abril de 1932. Desde 1925 poseía el diploma de Radiotelegrafista Aéreo y en 1934 completó toda esta formación con el Título de Mecánico.

Al comenzar la guerra se encontraba destinado como Piloto de Caza en la 1ª Escuadrilla de Nieuport NI-52 del Grupo 12, en la Escuadra Nº 2 de Sevilla. Sin duda de estas fechas data su inquebrantable amistad con Julio Salvador. Desde el comienzo de la campaña actúa intensamente volando el caza biplano de su unidad como cazador independiente basado en los campos de la zona sur en manos de los nacionales. En poco tiempo llega a anotarse cuatro derribos y uno probable, volando desde Sevilla, Burgos y Zaragoza los escasos Nieuport y posteriormente los Heinkel HE-51 como cazas y cadena, pasando a continuación al 2-G-3 de Fiat. Ascendió a Teniente el 18 de agosto de 1937. En mayo de 1938 pasa destinado a la Primera Escuela de Caza en Gallur, siendo el único profesor español allí y mandando la Unidad de Tropa de la escuela como Teniente también en Villanueva durante los cursos 4º y 5º, desde diciembre de 1938 hasta abril de 1939. Al terminar la campaña se traslada con la escuela a Reus, donde sigue volando como instructor y actuando como Capitán Provisional y Jefe de la Unidad de Tropa. Ya antes de la guerra había recibido varias condecoraciones por méritos. Durante la campaña voló 463 horas, manteniendo 19 combates aéreos y efectuando 267 Servicios de Guerra, todos en aviones de caza. Fue propuesto para la Medalla Militar individual por su primer derribo en NI-52 y posteriormente recibió todas las medallas de la campaña, así como la Cruz al Mérito Italiana y la Cruz Militar de la Orden del Águila alemana, siendo promovido a Capitán por méritos de guerra el 1 de abril de 1939.

Al trasladarse la EC pasa a Morón en agosto de 1941, donde permanecería durante el resto de su activa vida aeronáutica

como PV. En numerosas ocasiones fue Jefe de Estudios, Jefe de Vuelos y Jefe Accidental de la escuela, tanto siendo Comandante como Tte. Coronel. Su amistad y grado de compenetración con J. Salvador eran proverbiales. En julio de 1956, cuando ya hacia 6 años que Salvador había abandonado la EC, Senra, que la mandaba una vez más accidentalmente desde comienzos de ese año, hacía entrega de dicho mando, así como de la base aérea. Pasó al Grupo B en 1962 y se retiró en 1966, siendo ascendido a General de Brigada honorífico en 1972.

LORENZO BELLIDO

Rafael Lorenzo Bellido, granadino del año 1915, hizo el curso de tripulante en septiembre de 1937 y voló durante la guerra como tal, consiguiendo hacer el curso de piloto en agosto de 1939 en El Coper. En enero de 1940 realizó el Curso de Transformación en Jerez y pasó a la EC de Reus a primeros de mayo 1940. El 17 de junio saltó en paracaídas por rotura del mando de profundidad en el avión CR-32 3-137, siendo destinado a la misma escuela como Ayudante de Profesor el 28 de junio y confirmado como PV en julio 1940. Ingresado en la Academia de León con la 3ª Tanda de la 1ª Promoción, salió como Teniente Profesional de Aviación a primeros de febrero de 1943, volviendo como PV a la escuela, ahora ya en Morón.

Ascendió a Capitán en septiembre de 1944, pasó momentáneamente a otro destino, pero continuó agregado a la EC hasta ser destinado de nuevo como PV, desempeñando habitualmente el puesto de Jefe de Vuelos o del Grupo de Vuelos y en otras ocasiones el de Jefe de Estudios. En marzo de 1948 asciende a Cte. y realiza el Curso de VSV en Salamanca al mismo tiempo que J. Salvador. En noviembre de 1950 participa en los vuelos y trabajos para sacar adelante el prototipo de ME-109 con motor Hispano-Suiza, siendo comisionado a París para acoplar la hélice de paso variable francesa Haizillau. En abril de 1951 ostenta el mando accidental de la EC y vuela como Piloto de Pruebas de la Hispano en Tablada el ME-109 en su versión K-1-L. Efectuó pruebas de un avión Fokker en Amsterdam en mayo de 1952, continuando las citadas pruebas del Hispano HA-1109 K1L. Designado por el Director General de Instrucción para ir a los EE.UU. para realizar el Curso de Reactores, formó parte del grupo inicial de profesores seleccionado por Gavilán para

fundar la Escuela de Talavera desde principios de 1954.

Su brillantísima carrera continuó con diferentes destinos hasta su ascenso al generalato y tuvo un magnífico broche de oro con la concesión de la Medalla Aérea. Durante cuarenta años ha desempeñado con gran lucidez y eficacia múltiples puestos y responsabilidades, casi siempre como piloto de caza y al mando de unidades de combate, habiendo acumulado unas 7.000 horas de vuelo, la mayoría en aviones monomotores de combate o de instrucción y por periodos de vuelo cortos, entre 40 y 50 minutos. El General R. Lorenzo Bellido cuenta un montón de anécdotas de la escuela, con su acento "granadino" y una enorme gracia, con la sabiduría que proporcionan tantos años y sobre todo tantas horas de vuelo. Por sus manos han pasado cientos de pilotos y en un momento u otro, bien en los Fiat a través de 13 años en la EC, como en los T-33 de Talavera, ha probado en vuelo a todos los pilotos veteranos que han formado los cuadros de mando de nuestra Aviación entre los años 70 y 90. Los chascarrillos que puede contar, referentes a Don Julio, son infinitos y podrían crear una antología. Salvador y él, ambos ya generales antiguos y retirados, seguían tratándose de usted, igual que Salvador y Senra, a pesar de su amistad a través de 50 años y de todo lo que habían vivido y volado juntos.

MIGUEL ENTRENA

Miguel Entrena Klett es una leyenda viviente, el típico ejemplo de un oficial piloto lanzado, valiente, "echado palante", que jamás se ha arrugado ante ninguna situación ya sea en vuelo o en tierra. Joven falangista en los dramáticos años de la anteguerra en Murcia, al comenzar la campaña se alista como soldado y pronto asciende a Cabo 1º en el Primer Tabor de Regulares de Tetuán. Herido en Cazalegas, vuelve a Tetuán, donde residían sus padres y pronto pasa a ser Alférez Provisional. Herido de nuevo en Brunete es propuesto para la Medalla Militar individual y termina la guerra como Teniente provisional. En 1939 consigue hacer el Curso Elemental de pilotos en El Coper, pasa por San Javier como instructor de la Premilitar y vuelve a Jerez para hacer Transformación. Inmediatamente es seleccionado para hacer el curso de caza, que realiza con una de las tandas del CC Número 11, del cual saldrían varios pilotos de caza muy notables. Con 135 horas totales, lo selecciona J. Salvador para ser

profesor de la EC. Su curso se hizo durante el mes de mayo de 1941 en el Campo de Vuelos de Arcos de la Frontera, entre Arcos y La Parra, un terreno muy bueno aunque pequeño, llano y con yerba muy fina.

Producto de su arrojo en su juventud tuvo algunos problemas con sus superiores, pero siempre con la suerte de capearlos con mucha elegancia: Don Julio, en el informe en el cual pedía un grave arresto para él a finales de 1941, elogiaba no obstante sus dotes como piloto de caza, su buena disposición para la enseñanza "aeronáutica" y su enorme valía para el combate. Todo eso le lleva a poder volver a la EC, llamado de nuevo por el Jefe, como PV otra vez en 1946, continuando ya en la escuela durante los años siguientes.

El día 3 de marzo de 1943 el Teniente Entrena derribó, volando el HE-112 B-2 número 5-68 del 27 Grupo, Regimiento Mixto Nº 2 estacionado en Tauma, un P-38 F-1 Lo Lightning de la 12 AAF, 14 Grupo de Caza perteneciente al NW, AFAAF (Fuerzas Aéreas Aliadas, África del Nor Oeste), según datos comprobados por el historiador aeronáutico Dénes Bernád. Algunos investigadores malintencionados han tratado en varias ocasiones de oscurecer, minusvalorar y hasta negar rotundamente este hecho, por otro lado sin una espectacular o relevante trascendencia y que ha podido ser comprobado fehacientemente en documentos válidos, así como en la Hoja de Servicios y Cuaderno de Vuelo del protagonista, con la firma y sello del entonces Capitán Miguel Guerrero. Miguel Entrena es el único piloto español que ha derribado un avión norteamericano en combate en la IIª Guerra Mundial, ya sea en las condiciones precarias, anecdóticas e intrascendentes que fuesen.

Perteneciente a la 3ª Promoción de León, en enero de 1950 ascendió a Capitán y fue confirmado como PV en la EC. En junio de 1953 pasó destinado al Grupo de Experimentación en Vuelo, después de haber sido uno de los profesores emblemáticos en la escuela durante diez años, en dos períodos distintos. Desempeñó diferentes destinos y empleos con gran prestigio y magníficas habilidades aeronáuticas, casi siempre en unidades de experimentación o de combate, en puestos operativos. Pasó a la Compañía Spantax volando unas 14.000 horas, además de las 6.800 de aviones militares que tenía acumuladas, casi todas anotadas en aviones monomotores de combate y a base de 35 ó 40 minutos por período. Se retiró como Coronel.

serschmitt ME-109 F-4, que volaron de París a Morón entre el 17 y el 22 de mayo de 1943. A primeros de ese mes el Comandante Salvador había recibido la orden de presentarse en el Ministerio del Aire con nueve pilotos elegidos para volar el ME-109 antes del día 11 de mayo, de entre los que ya hubieran volado el avión en Rusia. Poco más tarde, el 28 de ese mes, el Jefe de la Escuela informaba sobre los

ME-109 F-4 que habían pasado a la escuela. Eran distintos a los Messer ME-109 E que ya conocían los mecánicos: de los 14 aviones, diez estaban en vuelo, uno había sido canibalizado y tres estaban averiados, uno en la propia escuela, otro en Madrid y otro en Reus. Estos aviones se emplearon parcialmente para el entrenamiento de la 4ª EE, que había comenzado su preparación en abril de 1943 en Alcalá de Henares.

DE VUELTA DE RUSIA

RAMÓN Luca de Tena, del 2º CC, formó parte de la 3ª EE en Rusia desde primeros de diciembre de 1942, realizando el último servicio de guerra allí el 24 de junio de 1943. A la vuelta, Don Julio lo busca para la EC y comienza a volar en noviembre de 1943 como PV. El Teniente Diego Viguera Murube, del 1º CC y que poco después participó en la 4ª EE, fue destinado como PV en mayo de 1943 a la EC. El 29 de junio asciende a Capitán Barañano y es confirmado como PV también en la escuela.

El 18º CC se da por terminado el 17 de junio de ese año y comprendía un comandante, seis alféreces y un brigada, calificados Muy Aptos, y un capitán, dos tenientes y un alférez como Aptos, declarando no apto a un alférez. En dicho curso estaban comprendidos cuatro pilotos del 17º CC. En julio abandona la escuela el Teniente Federico Garret Rueda, que era PV y se convocan plazas de profesores que son cubiertas en parte por el Capitán Juan Carbó Amiguet y el Teniente Antonio del Río Amado como PV. En septiembre pasa a ser PV el Alférez de Complemento Manuel Marqués Labiaga. El ya Comandante Antonio de Alós Herrero, que vuelve de Rusia en mayo del mismo año, en octubre abandona la escuela, donde era PV en Comisión.

El 9 de octubre de 1943 se convocó el 19º CC al cual debían acudir un coronel, un comandante y 10 tenientes. Al término de ese curso el 15 de diciembre, el Comandante Salvador envía una relación adjuntando las calificaciones de otros cinco alféreces agregados del 17º curso y un teniente y cinco alféreces procedentes del 18º curso, totalizando 24 pilotos. En total resultaron, uno Muy Apto, el Alférez Miguel García Benavides que se quedó como AP en la escuela, 14 Aptos, dos No Aptos y dos bajas por heridos o enfermos, no habiéndose incorporado cinco pilotos. El curso comenzó en la mañana del 3 de noviembre y terminó el 15 de diciembre de 1943.

En noviembre de ese año se destinan a la EC como PV y AP respectivamente al Teniente Miguel Martínez Vara de Rey y a los Alféreces de Complemento Miguel Gª Benavides, Felipe Navarro Figueroa y Ángel Campoy Gª. Se convoca el día 22 de diciembre el 20º CC para dar comienzo el 13 de enero de 1944, formado en una 1ª tanda por cuatro tenientes y nueve alféreces. El 12 de enero 44 se convocaba una 2ª tanda del mismo curso 20 para dar comienzo urgentemente, formada por 11 alféreces, Oficiales de Complemento al igual que los de la 1ª tanda.

PROFESORES DE COMPLEMENTO

CAYETANO Juliá García, Alférez de la 1ª Promoción de Complemento llegó a la escuela por primera vez con el 12º curso en octubre de 1941 y a pesar de su magnífica aptitud, reconocida por Don Julio, no pudo terminar el curso por problemas ajenos al vuelo. Volvió al 17º CC en Marzo de 1943, obteniendo de nuevo aptitud de profesor e incorporándose como AP, al igual que otros tres alféreces pilotos de la 1ª de Complemento, J. Recasens, Luis Chicharro y Ángel Campoy. Entre otros tuvo como profesores a Ramón Sánchez Cebreros y a Juan Carbó. Al finalizar el 17º CC, Juliá que había vuelto del 21 Regimiento de Getafe de volar otros aviones, gracias a la benevolencia de J. Salvador, fue probado por este en tres vuelos sucesivos. En uno de los tres combates, al dar un fuerte palancazo se encontró casi fuera del Fiat y se tuvo que tirar en paracaídas, muy

La Base de Morón: tierras e historia

«**A** principios del verano de 1940 se comienzan las obras de lo que sería "Aeródromo Militar Capitán Vázquez Sagastizábal"», según reza el libro del Cincuentenario de la Base Aérea de Morón, editado por el Ala 21 en junio de 1991. Los terrenos habían sido sobrevolados y seleccionados exhaustivamente por Salvador a través de diferentes visitas.

Los campos iniciales formaban parte de un cortijo de Juanito Borrero, comprendiendo parcelas —y lindando por tanto— con cuatro términos municipales. Pero la mayor parte de los terrenos están en el Término Municipal de El Arahal. Es un llano que los moronenses denominan El Hornillo y reúne las condiciones de tener amplia superficie, proximidad a Sevilla, buenas comunicaciones por ferrocarril y carretera, suaves vientos y buen tiempo la mayor parte del año. Según cuentan los cronistas de la villa, los primeros soldados y clases, oficiales y suboficiales de aviación en 1941, vivían en Morón, ocupando viviendas, "viejos caserones del pueblo, cocheras de la Calle Marchena, pabellones de la Casa del Marqués, Calle de la Cruz Dorada y Cuartel de la Remonta de la Carrera". En junio de 1941, llegaron a Morón desde Reus los aviones —aunque no llegaron en bloque—, los soldados y sus ilusionados mandos, Capitanes Julio Salvador y Ramón Senra, que serían ya parte de la historia y del paisaje durante 15 años. Tanto los Chirris, que dieron nombre a populares especialistas como el Capitán Sánchez Moreno, como los Romeo RO-41, los I-16 Ratas, los Caproni AP-1 Apio o los Messer ME.109 bipalas, tripalas y Zacutos, constituyeron desde entonces parte de la estampa de estos campos sevillanos. También lo contrario; a los Fiat se les llamó "los Martínez", porque el Tte. Martínez conocía los ruidos y triquiñuelas del avión mejor que los que lo habían diseñado.

LOS VETERANOS DE MORÓN

Los Veteranos de Morón constituyen un

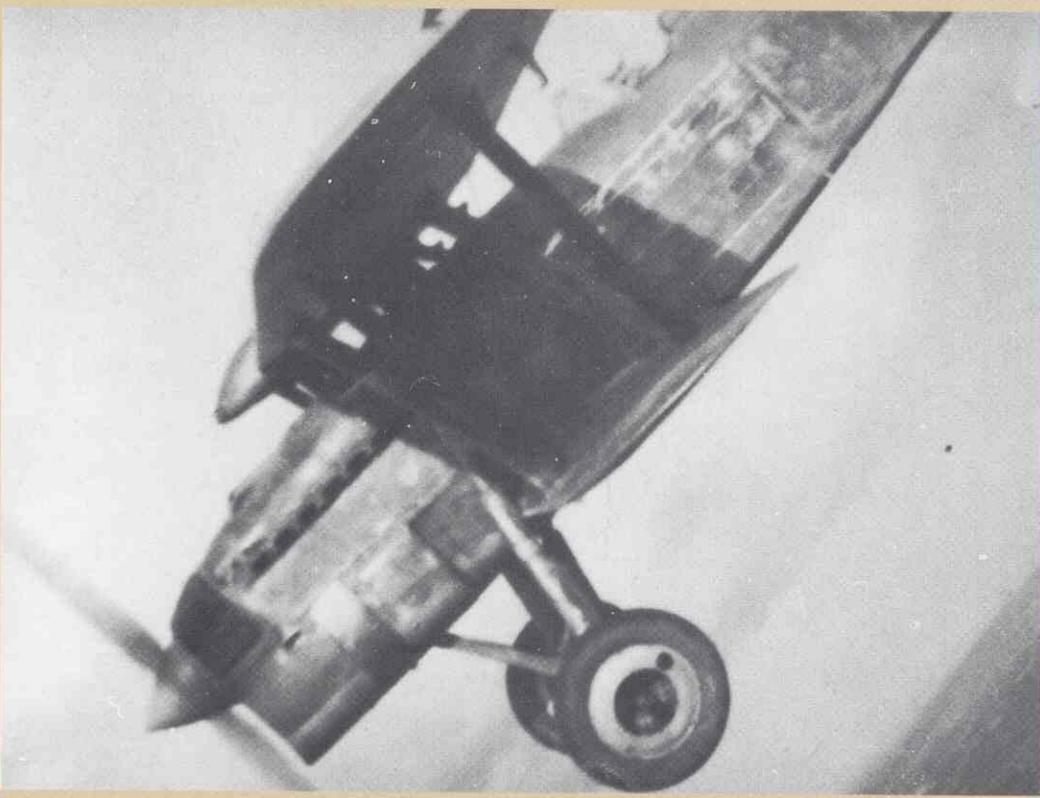
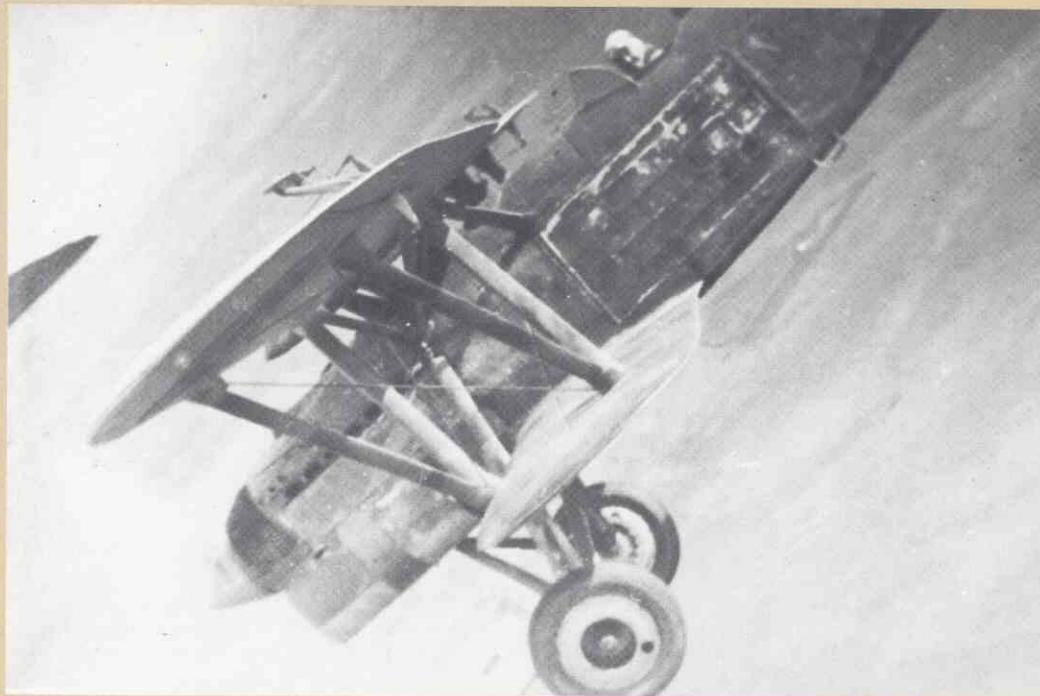
ejemplo único de simbiosis del personal que pasó hace muchos años por el Ejército del Aire para cumplir sus obligaciones de Servicio Militar, con la Base Aérea donde ejercieron su actividad tanto tiempo atrás. Cada año se reúnen en las instalaciones del aeródromo y celebran una gama de actividades que varía con los años, pero que nunca abandona cuestiones fundamentales para ellos como la Misa a la Patrona, la Ofrenda a los Caídos, la renovación del Juramento a la Bandera y la animada Comida de Confraternidad con sus correspondientes cantes y bulerías. Por estas festividades anuales de los Veteranos de Morón han pasado docenas de antiguos alumnos y profesores de la Escuela de Caza, oficiales y suboficiales pilotos y especialistas y cientos de soldados y clases, acompañados por sus esposas y familias, contribuyendo a crear un ambiente insuperable de camaradería y convivencia extraordinaria, entre las poblaciones cercanas y la B. A. de Morón.

De entre todos ellos no se puede dejar de citar al Soldado Saborido, el primer soldado de la base, natural de El Arahal y un orgulloso miembro de los Veteranos. Nacido en febrero de 1921, en 1941 fue uno de los primeros reclutas que se incorporó a la base; ellos suelen decir que fue el primero. Natural de El Arahal, como la mayoría de los miembros de "Veteranos de Morón", se licenció en 1945 y ha continuado en contacto con la base, siendo uno de los miembros fundadores. Ha sido panadero, con seis hijos y hoy día viudo. Fue uno de los primeros en llegar a socorrer a Salvador cuando cayó en paracaídas desde un Fiat en febrero de 1944.

El 26 de marzo de 1995 los Veteranos celebraron su 17ª Reunión y a ella invitaron, como es habitual, a diferentes pilotos, profesores, oficiales y retirados. La celebración fue tan emotiva como siempre, realizada en el entorno de las instalaciones de la base y con la colaboración de numerosos miembros actuales del Ala 21, encabezados por su Coronel Jefe, Luis Miguel Roda Pérez.

cerca del suelo. Todavía los aviones de la EC llevaban pintado en un costado el emblema con los dos pájaros y el lema "No somos naide". A veces el lema ha sido "No semos naide". El Alférez Juliá fue profesor de la escuela durante algunos cursos: entre sus alumnos tuvo al entonces Cabo 1º Antonio García-Fontecha Mato, futuro miembro de la 1ª Promoción de la AGA y años más tarde Teniente General Jefe de la Región Aérea en Sevilla. Juliá es uno de los asiduos asistentes a las reuniones de los "Veteranos de Morón", una de las asociaciones aeronáuticas más entrañables que existen en torno al Ejército del Aire. Cuando Don Julio se tiró en paracaídas el 12 de febrero de 1944, de un Fiat que se le incendió en la cabina, se dio un golpe al salir del avión con la cola. A pesar de llevar las botas altas, el fuerte golpe en el pie le produjo una lesión crónica. Juliá estaba dando D-M de Fiat a Melero en ese momento pero lo vio todo; tomó tierra al lado y fue uno de los primeros que llegó a socorrer al Jefe. Salvador era considerado por todos ellos como un pro-

Una secuencia del mismo Fiat CR-32 en vuelo, en tres momentos distintos



fesional serio, dedicado profundamente a su trabajo, muy amigo de sus amigos y que "en lo de volar, respetaba mucho a los buenos".

Ramón Senra Álvarez ascendió a Comandante el 15 de febrero de 1944 y siguió en la EC como PV. El 20º CC comenzó el día 18 de enero "por la mañana" según reza la Memoria del Curso y se consideró terminado el 24 de junio. Además de las dos tandas citadas, se añadió el Teniente Jose Luis Varela Villar, que había sufrido lesiones en accidente durante el 19º CC y dos tandas más, formadas por tres Alféreces de Infantería, 23 Cabos 2ª y 24 Cabos 1º de la 2ª Promoción. Totalizaban 75 pilotos de los cuales terminaron el curso 52, 32 fueron baja, falleciendo el Cabo J. L. Tarodo López en accidente de Fiat.

Salvador destaca la falta angustiosa de repuestos y aviones, la baja calidad de los especialistas, poco entrenados debido a la inactividad y ya muy afectado el funcionamiento de la EC en general por la falta de combustible, que obligaba a suprimir parte del entrenamiento en avioneta y en Fiat. Apunta que los alumnos vienen muy flojos, con poca vocación e interés y con escasa pericia en formaciones y acrobacia. No se ha podido hacer tiro real sobre blanco en tierra ni fotográfico.

Por último el Jefe comenta sobre los que eran pilotos de Vuelo Sin Motor, que **"no se les ha encontrado ventaja alguna y sí una tendencia a llevar el avión siempre en línea de vuelo, gran resistencia al aprendizaje de fuertes picados y tirones y en general a los movimientos acrobáticos"**.

Durante los años siguientes al 44, comprendiendo el 45, 46, 47 y 1948 no se convocaron cursos de caza a través del *Boletín Oficial del Aire*, hasta que en 1949 se vuelve a convocar el 23º CC. Algunos de estos años no se realizó ningún curso lectivo completo por falta de combustible y otros me-

dios. Los últimos cursos completos de los que tenemos referencias en estos años, son los del primer semestre de 1944, en los cuales tomaron parte miembros de varias tandas de la 2ª Promoción de Complemento.

LAS PROMOCIONES DE COMPLEMENTO

GERARDO García Gutiérrez dejó plasmado su curso de caza en mayo de 1944 en el Nº 2 de Aeroplano, con mucha gracia, salero y bastante precisión. Por esa época según datos del mismo Gª Gutiérrez, la 2ª Promoción de Complemento a la cual pertenecía, pasó en septiembre de 1943 a las Escuelas de Transformación como Cabos Segundos para realizar dicho curso en dos tandas, una en Jerez, Escuela Grupo Sur y otra en San Javier, Escuela Grupo Levante. La 1ª tanda terminó su Transformación con Gothas y Fiat en Jerez a primeros de abril de 1944 y pasaron al 20º CC convertidos en Cabos Primeros, con aproximadamente 60 horas de vuelo totales. Los de San Javier por falta de hélices en los Pavos HE-45, volaron más la Jungmeister y salieron un mes más tarde, a finales de abril del mismo año para Morón, comenzando a primeros de mayo la 2ª tanda del 20º CC. El curso se dividía en dos tablas; en la primera se volaba la Bucker 131 y el Fiat, efectuando en ellos la suelta, acrobacia, formaciones, caza del paracaídas, persecuciones y tiro fotográfico. Las formaciones cerradas eran practicadas con mucha presión, cambiando de punto izquierdo al derecho y viceversa. Era típico que Senra los paseara de punto interior entre el Monte de Morón y él de jefe, para comprobar su "agresividad". Cuando a baja velocidad, colgados, el punto no podía ya mantener el puesto en la formación, o se caía, o metía motor; al pasarle, Don Ramón le saludaba sarcástico con la mano.

La segunda tabla comprendía ya los combates y la Prueba. Gerardo Gª Gutiérrez cuenta en el mencionado trabajo muchos chascarrillos y detalles de su curso de mediados del 1944. Tuvieron como profesores a todos los oficiales citados como Barañano, Lorenzo, Luca de Tena, Viegas; a los dos alféreces de la 1ª de Complemento, Juliá y Campoy y al alférez de Infantería Benavides. El Comandante Salvador estaba convaliente del salto en paracaídas en febrero de ese año y no volaba en esos meses, ejerciendo el mando accidental el Comandante Senra. La 2ª tanda terminó el curso en julio del 44 y fueron destinados a las unidades para volar —teóricamente— los Messer en Reus y los Fiat en Getafe, Baleares y Canarias, los Fiat G-50 y HE-112 en Tauima y los Chatos en La Rabassa o en Villanubla. Pero no había gasolina ni repuestos y eso afectaba también a los Messer y Ratas encerrados en un hangar al otro lado del campo de Morón.

EN PLENA ÉPOCA DE PENURIAS

En julio de ese año el Jefe de la EC emite un extenso informe de la situación del material y medios de la escuela a la Dirección General de Instrucción. Tiene pocos aviones y problemas de gasolina. Pide munición para hacer tiro real y propone que se haga un curso siguiente con 28 Cabos Primeros y que se complete con oficiales. En octubre de 1943 se había suscitado el problema de los oficiales que por estar en la Academia de León, habían perdido su aptitud para volar caza o la posibilidad de hacer el curso. Salvador, varios años antes había aconsejado —y su palabra era muy importante ya entonces— unas edades tope según cada uno de los empleos, para poder hacer el curso: Comandantes hasta 36, Capitanes menos de 32 y Tenientes, Alféreces y Subalternos menos de 25. En agosto de 1944, el mismo Don Julio, encorsetado por sus propios argumentos, proponía una lista de oficiales para los cuales sugería realizar un CR. De una gran lista con su edad figurando al margen, que comprendía a los Tenientes Profesores G. Caldentey, L. Rico de Sandoval, C. Moreno Hernando, A. Galiana, E. Burgos, Dario del Valle, Jº Mª de la Iglesia, M. Marañón, José Carrasco y como suplentes el Teniente de Complemento José F. Pérez Benitez y los Alféreces J. Melero, Constante Otero, Luis Fernández González y Mariano Lorente, solo algunos de ellos consiguieron hacer el CC o al menos un CR.

La segunda parte de la 2ª Promoción de Complemento, comenzó el CC que debería haber sido el 21º CC en septiembre de 1944. Llegaron a soltarse algunos en Fiat y bruscamente se terminó la gasolina y se suspendió el curso, enviándolos a las unidades sin terminarlo. Algunos de ellos como el General Felipe Sequeiros Bores y Eduardo Álvarez de Rementería, hicieron el CC nº 24, a su salida de la AGA como tenientes de la 1ª Promoción en el año 1949.



Alumno y profesor, muchos años más tarde: Joaquín Iglesias del Pueyo, del Curso de Pilotos de la Primera Promoción de la M.A.U. y Cayetano Juliá, profesor de los años cuarenta



Alumnos de Complemento de la 2ª Promoción, durante el 20º Curso de Caza en Morón, mayo-junio de 1944. De izquierda a derecha, Ricardo Campos Ercilla, Andrés Carreño Centenero, Teófilo Montero Blánquez, Tomás Fernández Barcnas, José Luis García Rodríguez y Trino Torres Marín

En ese mismo mes de septiembre asciende a Capitán Rafael Lorenzo Bellido y es confirmado como PV agregado a la EC. También son destinados como PV los Tenientes J. L. Varela Villar, Carmelo Lacruz Cuervo y Alfonso Cuadra Medina. Carmelo Lacruz ya había sido anteriormente AP en la escuela. Del 5 de febrero de 1945 al 10 de marzo del mismo año se había considerado como celebrado lo que quedó del 21º CC, con un mínimo de pilotos, de los cuales un te-

niente y un alférez habían resultado aptos; un alférez se enviaba a Asalto y otro era baja.

Desde mediados de 1945 no se convoca ningún curso, aunque continua la actividad de la escuela a través de las sueltas de pilotos del Regimiento 22 de Tablada y los vuelos y pruebas realizadas por los Profesores y Ayudantes, que se preparaban para su actividad docente. Durante el año 1945 se puede constatar el ascenso de J. Salvador a



Componentes del 20º CC en Morón, mayo-junio de 1944



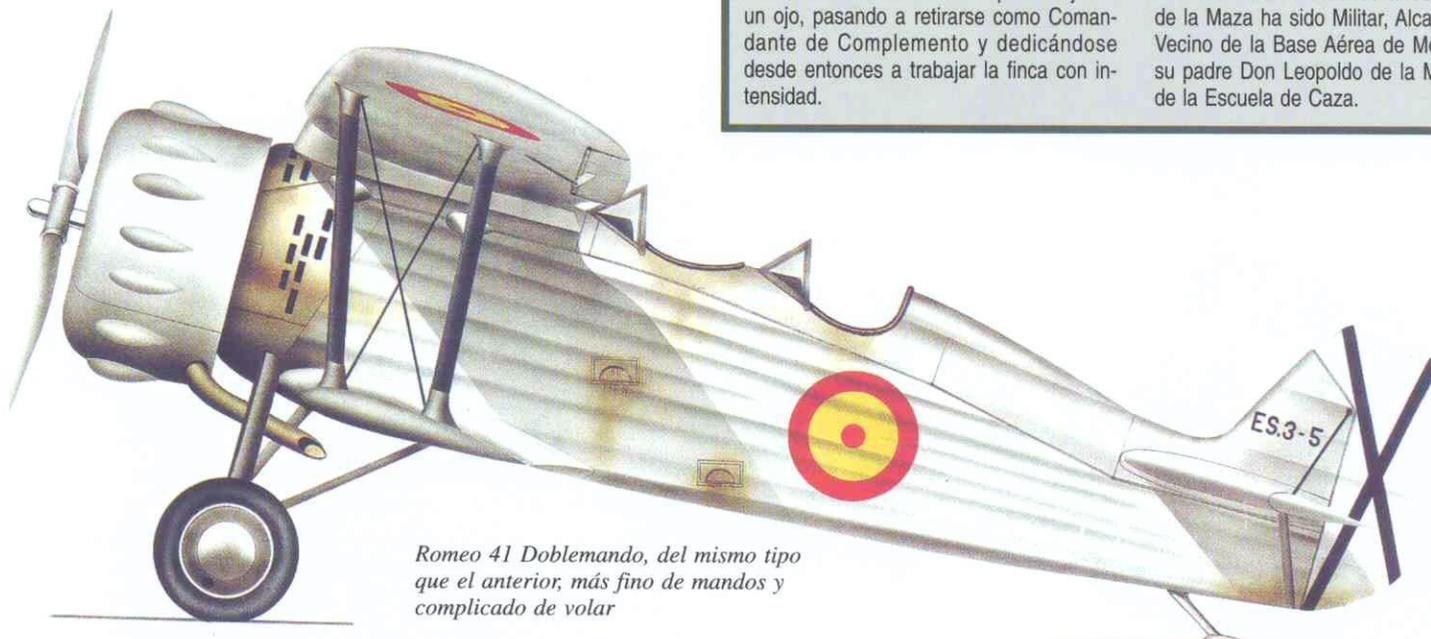
Alumnos del 20º CC y línea de Fiat, Morón, mayo-junio 1944

Teniente Coronel en febrero, la marcha a otros destinos del Capitán José Arango López, el Capitán Ramón Sánchez Cebros y la llegada del Teniente Antonio Galiana Garmilla, siendo confirmados en sus puestos, tanto el jefe de la escuela como el Capitán Lorenzo, este último temporalmente en el 26 Regimiento, pero que había seguido como agregado y el ascendido Capitán Ramón Luca de Tena, que continuó como PV. También abandonó la EC a finales de 1945 E. Barañano, ascendido a Comandante.

La situación del año 1946 agudiza los problemas de combustible y repuestos del anterior. Durante el mismo continuaron en la escuela el Capitán recién ascendido J. L. Varela Villar como agregado, el Comandante recién ascendido también J. Carbó, el Capitán Enrique Villar Lopez y el Alférez de Complemento herido en Rusia J. Recasens Garriga como PV agregado y que cesaría en la EC en junio del mismo año. En julio de 1946 se confirmó al Teniente Coronel Salvador, como Jefe de la Escuela una vez más, así como a los Comandantes Senra y Carbó como profesores de vuelo. En septiembre del mismo año se confirma al Capitán recién ascendido A. Galiana como PV al igual que a los Tenientes de la EC Fdo. Ruiz Larrea, Fdo. Bengoa, Antonio Fariñas, San Gil, Miguel Entrena y Ramón Hernández Sánchez, cesando en octubre el Capitán E. Villar como PV agregado.

LOS TIEMPOS DE ESCASEZ

EL 22º CC, que el jefe de la escuela llama en la Memoria Primer Curso de Transformación de la EC, comenzó el 30 de enero de 1946 y terminó el 9 de julio del mismo año con 34 alumnos destinados, de los que finalizaron 32. Eran de la última tanda de la 2ª Promoción de Complemento y llevaban bastantes meses sin volar por lo cual les dieron unas horas iniciales en Buckler BU-133, preparandoles para el vuelo en Fiat. El material estaba muy machacado y sólo se hizo acrobacia en avionetas, no en Fiat. Durante el curso falleció en accidente el día 18 de mayo de 1946, el Cabo 1º Francisco de Blas Diego y sufrieron lesiones leves el Teniente Severino Fernández y los Cabos 1º Benigno Tomás Fernández y Jesús Ortiz Pérez. Obtuvieron el Título de Piloto de Caza un capitán y 31 cabos primeros.



Romeo 41 Doblemando, del mismo tipo que el anterior, más fino de mandos y complicado de volar

La finca de al lado: El Conde de la Maza

DURANTE años, la vecindad de la Escuela de Caza y Base Aérea de Morón con la Finca "Los Arenales" ha dado lugar a multitud de relaciones y anécdotas, que su propietario actual, Don Leopoldo Sainz de la Maza y Falcó recuerda con sentimientos mezclados: "Ha habido de todo". Cuando la EC se estableció en 1941 en su emplazamiento, el actual Conde tenía 15 años. Su padre, que era Coronel de Caballería mantenía con Julio Salvador lo que el llama de forma expresiva, "una relación de poder a poder". Primero se llevaron mal y luego fueron mejorando las relaciones, hasta establecer una buena amistad. Recuerda a Don Julio comiendo en su casa de Madrid, invitado por su padre, quizás a la vuelta de su estancia en Washington.

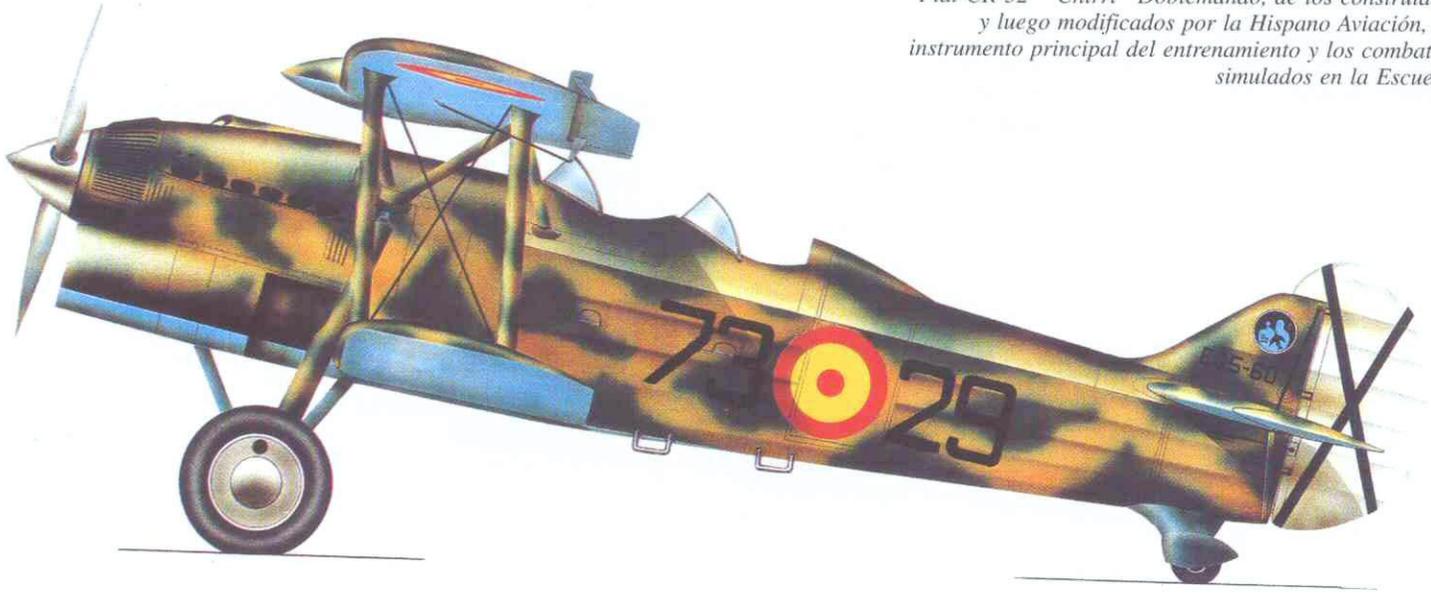
Los terrenos de la Base Aérea en su estado actual se extienden sobre fincas totalmente dentro del término municipal de El Arahál, según el Conde, bordeando la carretera de Sevilla a Morón, donde en el kilómetro 35, se encuentra la entrada al Cortijo "Los Arenales", que linda a través de varios kilómetros con el borde este del campo. El aeródromo se estableció sobre terrenos que pertenecían a D. Epifanio Sánchez Pastor, siendo expropiados en su momento sobre un pretendido regadío, pero que eran en realidad tierras de labor y palmito de palma baja. La base podría haberse llamado B.A. de El Arahál, pero los oficiales y suboficiales siempre tuvieron mucha más relación con Morón de la Frontera. El primer contacto con los aviadores lo tuvo el actual Conde de la Maza cuando un Junker 52 se estrelló en su finca, pereciendo todos sus ocupantes. Vinieron de la Base Gerardo Herrero y Lucio Recio, con los cuales estableció una buena amistad, también facilitada por su pertenencia al ejército: Oficial de Infantería de la 5ª Promoción —contemporánea de la 2ª de la AGA— Sainz de la Maza estuvo en el Ejército hasta el año 1956. Siendo Capitán le estalló una bomba de mano que lo dejó sin un ojo, pasando a retirarse como Comandante de Complemento y dedicándose desde entonces a trabajar la finca con intensidad.

De la finca se escapaban —en los años cuarenta— las vacas por los linderos, ya que las cercas eran muy malas entonces. Algunos centinelas mataron algunas vacas al traspasar los lindes de la base. Simultáneamente, sin duda por la penuria de aquellos años y la escasa comida disponible, muchos oficiales y suboficiales entraban a cazar como furtivos a la finca. La guerra entre un lado y otro estallaba cada día: unos decían que tenían derecho de paso a través del río Guadaira, los otros que "derecho de paso sí, pero de caza no". Con Gerardo Herrero y Lucio Recio estableció entonces una buena relación que suavizó muchas cosas. También conoció a Ramón Senra y a Rafael Lorenzo Bellido. Hay una fotografía publicada por los "Veteranos de Morón" en la que están todos ellos en un tentadero, toreando unas vaquillas. Los del cortijo han participado varias veces en los festejos que los Veteranos organizan cada año.

Cuando llegaron los americanos, quitaron del campo tierra de bujeo, negra y arcillosa, buena para cultivar si hay agua y cambiaron las palmas poniendo tierra de tipo "albero", arenosa, mala para cultivar, pero buena para la pista. Compraron más terrenos a varios propietarios para agrandar el campo y hacer la pista. El encharcamiento que se producía en los primeros años era por las lluvias y el mal drenaje, pero no por el río Guadaira, que bordea el límite noreste del campo. Leopoldo fue Alcalde de Morón entre 1976 y 1982, cuando la Base era mandada por el Coronel Antonio Galbe Pueyo, su mejor amigo entre los aviadores y con el que compartió la época de oro de las relaciones con la base. Poco después, su esposa Victoria Ibarra fue también Alcaldesa, continuando las buenas relaciones con el aeródromo.

Con los americanos sus relaciones fueron siempre buenas, no en balde hablan un inglés fluido y tienen una hija casada en EE.UU. Durante muchos años, el Conde de la Maza ha sido Militar, Alcalde y Buen Vecino de la Base Aérea de Morón, como su padre Don Leopoldo de la Maza lo fue de la Escuela de Caza.

Fiat CR-32 "Chirri" Doblemando, de los construidos y luego modificados por la Hispano Aviación, el instrumento principal del entrenamiento y los combates simulados en la Escuela



Entre septiembre, octubre y noviembre de 1946 pasaron por la EC para efectuar CR o suelta en Fiat dos tenientes, siete alféreces y un brigada. En noviembre y diciembre para una actividad similar, totalizando entre cinco y veinte horas, volaron en la escuela como alumnos un capitán, cuatro tenientes y nueve alféreces, que en diciembre de ese año terminaron, quedando sólo tres alféreces en enero de 1947.

A uno de enero de 1947 la plantilla de profesores de la EC la encabezaba el Teniente Coronel J. Salvador con los Comandantes R. Senra y J. Carbó seguido de los Capitanes R. Lorenzo, C. Lacruz y A. Galiana y por los Tenientes A. Cuadra, Fdo. Ruiz Larrea, Fdo. Bengoa, R. Hernández Sánchez, A. Fariñas, A. San Gil y M. Entrena y el Alférez Campoy. Entre los incansables mecánicos figuraban el Alférez M. Migens, los Brigadas J. A. Arroyo y F. Baquero y los Sargentos Mengual, G. Fabrè y Gutiérrez Triviño, así como los armeros Alférez J. Aguirre y Sargentos R. Servio, V. Delgado y F. Mateos. Así mismo entre agosto y diciembre de 1946 se contaba en Morón con los siguientes aviones: Dos Ratas (los C-8 números 38 y 16), dos Messer (el C-10-141, un ME-109 F "Zacuto" y el C-4-19, un viejo superviviente ME-109 B o C), un Apio, un RO-41 y 11 Bucker. Fiat había 8 D-Ms y 10 cazas que podían oscilar con los reparados en

Tablada, entre los 12 y 14 respectivamente. En San Pablo había en reparación 4 C-7 (RO-41).

LA FORZOSA INACTIVIDAD

MAYO de 1947 contempla la incorporación como PV del Teniente Fernando de Juan Valiente, que desempeñaría brillantemente ese puesto durante siete años y medio. Según "Canario" Azaola, "el 18 de agosto de 1953, tras volar en el Rata C-8-25, Valiente anotó en su cartilla un dato para la historia: último avión en vuelo de todos los Ratas habidos en España". Sin duda se refería a que ya no había ninguno de los Ratas capturados, clasificados 1 W, ni de los fabricados en Jerez, con designación C-8. Por esas fechas de marzo de 1947 asciende a Capitán Alfonso Cuadra, permaneciendo en la EC y se incorpora como PV el Teniente Juan Linares Maza, que había sido profesor recién terminada la guerra. El Comandante Salvador, en su momento, había informado muy positivamente sobre este Teniente de Infantería, que contra su voluntad había tenido que dejar la escuela y el Ejército del Aire durante unos años. En agosto del mismo año cesó como profesor el Teniente Hernández Sánchez y hacia el trimestre final del año fueron confirmados como PV los Tenientes M. G^a Benavides y J. Linares, siendo destinados igualmente los Tenientes Rafael Alonso Escuer y Santiago Reig Botella.

Hay un informe que emite el jefe de la escuela el 21 de julio de 1947 por el cual sabemos que no se daban CC en esa época. En el detallado escrito explica el accidente mortal sufrido por un Cabo armero y otros dos cabos que despegaron de Morón abordo de un Caproni AP-1, el día 17 de ese mes y se estrellaron a 12 kilómetros de Pruna: "A pesar de su gran experiencia, debido a la dificultad del avión, tan sólo los profesores mas expertos, tres de entre doce, están autorizados a volar el Apio", según Salvador. Los protagonistas fueron el Cabo 2^a Mecánico Montador Antonio Mendizábal y el Cabo 2^a Armero Pedro Alonso Cimiano, acompañados de otro Cabo de tropa. Durante los días y semanas que precedieron al de los hechos, Miguel Entrena recuerda que el Cabo Mendizábal volaba de paquete continuamente en el Apio, con todos los profesores que lo volaban. El día antes del accidente Entrena voló el Apio y el cabo citado se subió con él. Salvador aclara que indudablemente el instigador



había sido Cimiano, armero en la 5ª EE en Rusia, regresado a mediados de 1944. **“En el pasado Referéndum (el de 1947), habían aparecido 14 votos negativos en la votación en la EC, nueve de ellos escritos con la misma letra”**, comenta Salvador, tratando de aclarar la conducta del cabo.

A comienzos de 1948 continúan en la EC como PV los recién ascendidos Cap. Ruiz Larrea y Cte. R. Lorenzo Bellido, así como el también ascendido en mayo de 1948 Cap. Bengoa. Durante el resto de 1948 ascienden a Cap. y son confirmados como profesores Fdo. de Juan Valiente y A. Fariñas siendo destinado el Tte. Matías Lozano Tejeda en octubre.

LA REACTIVACIÓN DE 1949

EN marzo de 1949 asciende a Teniente Coronel R. Senra continuando en la escuela. El 19 de abril, el Estado Mayor del Aire convoca el 23º CC, citando a 4 capitanes y 4 tenientes para dar comienzo el 20 del mismo mes, siendo este el primer curso que se convocaba en Boletín Oficial desde 1944. Realmente comenzó el 29 de abril y terminó el 28 de junio. Se dio de baja a tres alumnos y salieron titulados cuatro capitanes y un teniente. No se hizo tiro real por no haber munición. Sólo se volaba los lunes, miércoles y viernes y cada día quedaban en vuelo, al término de las clases, 3 ó 4 aviones. Entre mayo 7 y junio 25 se dieron 20 conferencias y se realizó un examen final escrito.

El CC Nº 24 sería convocado el 22 de octubre de 1949, formado por ocho tenientes de la Primera Promoción de la AGA y 12 sargentos de Complemento, para dar comienzo el 24 del mismo mes. En diciembre del mismo año abandona la EC el Capitán C. Lacruz que había sido PV durante muchos años. El Curso 24 sin duda proporcionó a Don Julio grandes satisfacciones, después de muchos años de penurias y de falta de combustible y material. No es que la escuela nadara en la abundancia, pero volvía a tener bastantes aviones, gasolina y un grupo de profesores y alumnos muy



El Capitán Gerardo Herrero Olivares, profesor de la Escuela de 1950 a 1953

aceptable. Además de los citados, se agregaron al curso otros tres tenientes y un sargento, dos de los tenientes para sustituir a dos de los nombrados. Durante el curso se dió la baja a un teniente y a tres sargentos y por en medio del mismo se soltó en Fiat a 14 oficiales de unidades con ese material, recién salidos de la AGA. Se sigue volando los lunes, miércoles y viernes por la mañana y se reparan los aviones en los días intermedios y tardes correspondientes. **“El estado de pilotaje de los oficiales al llegar a la escuela era excelente, pudiendo compararse con ventaja a las mejores promociones llegadas desde su creación ...cerebros preparados para asimilar cualquier enseñanza aérea.”**

Nada menos que ese comentario le suscita a Salvador la presencia de los primeros oficia-

les salidos de la Academia General del Aire que él conocía. A pesar de todo no se pudo realizar tiro real y muy poco fotográfico, lo cual el jefe deplora muchísimo. El campo de tiro que se usaba en las Marismas del Guadalquivir hasta 1944, estaba situado en el “Brazo de la Torre”, encharcado la mayor parte del año y donde “sólo con arrojar unas octavillas anunciando el período de tiro, se retiraba el ganado, si era época de pastos”. El blanco consistía en la silueta de tres aviones, “un blanco fijo de la propia escuela en el que no era necesario parchear, pues se veían claramente los impactos en el barro”. Se conservó hasta el año 1947. El curso 24 se extendió desde el 2 de noviembre de 1949 al 18 de marzo de 1950. Simultáneamente, desde el 28 de enero al 6 de marzo se impartió un CR para 8 tenientes de los Regimientos 32, 2 y 3.

JÓVENES Y ENTUSIASTAS PROFESORES DE LA 1ª DE LA AGA

EN enero de 1950 asciende a Capitán Miguel Entrena y es confirmado como PV. Se convocan numerosas vacantes de profesores para tenientes y capitanes, pero se cubren con dificultad. En febrero son destinados voluntarios los Tenientes Felipe Sequeiros, Juan Mesa y Gerardo Herrero de la 1ª de la AGA, que pronto comienzan a ejercer como profesores de los alumnos de complemento que venían a soltarse en los Fiat. Estos cursillos de reentrenamiento no se convocaban por boletín. Los tres tenientes recién llegados como AP al término del 24º CC, durante los primeros meses de 1950 desarrollan una actividad frenética, volando todos los tipos de aviones de la escuela y algunos del 22 Regimiento de Tablada o de la



I-16 de los construidos en Jerez, último de los volados en la Escuela de Caza, matriculado como C-8 25

Avión Caproni AP-1, llamado en la Escuela "Apio", difícil de volar, lo cual sólo se les permitía a algunos profesores, según frase de J. Salvador, al comentar una fuga famosa que terminó en tragedia

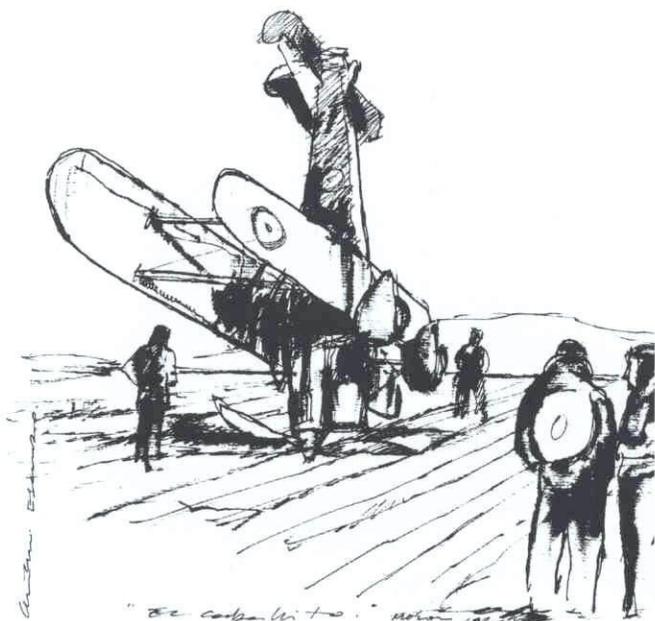


Escuela de Jerez. En la cartilla de vuelos del Teniente G. Herrero son frecuentes 44 horas de vuelo como en mayo del 50 ó 57 horas 50 minutos en octubre y 54 horas de nuevo en noviembre. Se vuelan los Fiat monoplazas y D-Ms y todavía algunos RO-41, además de todos los tipos de Buc-ker, tanto la Jungmeister Radial, como la monoplaza de motor en línea y las Jungman biplazas, además de los HS-42 y la Taifun. Como Ayudantes de Profesor los mas jóvenes vuelan ahora con los pilotos de la 2ª Promoción de Complemento (2ª época), que integran los CR y algunos oficiales de los CC 26º y 27º. El Teniente Herrero imparte vuelos de D-M en distintos tipos de aviones a los Tenientes Aliága, Canales, Campuzano, Fillol y Martín y al Capitán Galán. A continuación en CR paralelo al CC nº 27, a los sargentos Tomás, Atienza, Escribá, Gran y Merino. Por esta época se volaban todavía en Morón 31 aviones Fiat D-M con código ES-5, cuyo número más alto de matrícula es el ES-5/ 337. De los monoplazas se conservaban unos 17, cuyo código mas elevado era el C-1 / 393. Si en 1949 todavía volaba el Rata C-8 / 12, en abril y mayo de 1953 todavía se vuela el C-8 / 25, quizás el último Rata en vuelo en la escuela y probablemente en el Ejército del Aire.

El 6 de abril de 1950 se convoca el 25º CC para comenzar el día 10, formado por un capitán y 11 tenientes, estos últimos de la 1ª Promoción de la AGA . En junio del mismo año es confirmado como PV de nuevo el Comandante R. Lorenzo y se destina a la EC al Capitán Manuel Bueno Sánchez.

Al término de este curso el 25 de junio, se confirmaba como Aptos a 10 tenientes y un capitán y era la primera vez en la historia de la EC, que se publicaba en B.O.A. el número de los Títulos de Piloto de Caza asignados hasta entonces. En este caso eran del 425 al 435. El 6 de junio, mientras efectuaba tiro real sobre blanco en el mar con el C-1 / 57, el Teniente Alumno Salvador Postigo Ranca, se le desprendió la hélice y el motor completo del Fiat, cayendo al mar con el avión y perdiendo el conocimiento momentáneamente. Tras recuperar la consciencia y despojado de la ropa pudo llegar a la costa a nado, con sólo ligeros rasguños. Lo recogieron en la playa con un Gotha y lo llevaron primero a Jerez y luego a Morón. Se estaba haciendo tiro con la ametralladora de capot de calibre 12,7 y la fecha de fabricación de la munición era junio de 1949. Se aconsejó desde este momento volver a usar para el tiro la munición de 7,7, más ligera, e incluso ponerle a los aviones las ametralladoras laterales bajo los planos, que se habían quitado para mejorar la maniobrabilidad.

El 14 de septiembre de ese mismo año se convoca el 26º CC, siendo el primer curso desde el comienzo de la escuela en que aparece reflejado en el BOA el número correlativo de la convocatoria. Daría comienzo el 25 de septiembre para un capitán, ocho tenientes de la 2ª Promoción de la AGA y seis sargentos de la 2ª Promoción de Complemento de la 2ª época. El día 19 de septiembre salió añadido al 26º curso el Teniente Alfonso Sebares, hermano del Teniente Miguel Ángel Sebares Caso, también componente del mismo curso.



UN CURSO TÍPICO HACIA 1950

EL Sargento Eduardo Jiménez-Carlés Pérez-Piñal, de la 2ª de Complemento, comenzó el 26º curso el 22 de septiembre. Su promoción de la 2ª época había comenzado la Elemental en septiembre del año anterior, divididos en tres tandas que fueron a Bardocas, Jerez y El

Copero, a razón de 30 pilotos por tanda. El 20 de diciembre de 1949 terminaron la Elemental y fueron ascendidos a Cabos. Durante enero, febrero y marzo de 1950 hicieron Transformación en Jerez y Copero, volando el HS-42 A, "con la cabina que se abría hacia un costado y el motor de tres palancas", y a continuación el HS-42 B, de cabina corrediza, dos palancas en el motor que era el Cheeta 25. Fueron nombrados Sargentos de Complemento el 15 de julio. De los 40 que quedaron en Transformación, fueron al curso de caza tan sólo seis, dos únicamente de su tanda inicial. Voló durante el curso 31 horas y 31 minutos, distribuidos en 110 vuelos, empezando con las Bucker EE-3, ES-1 y EE-1 y pasando por el HS-42 (ES-6), el Fiat D-M (ES-5) y el monoplaça C-1. Vivían en Morón en una nave de tropa, ya que estaba en construcción el Pabellón de Suboficiales. Los trajes de vuelo todavía podían ser heterogéneos: un mono azul de vuelo de suboficial, distinto al de oficial, que le duró hasta 3º curso de la AGA y con el cual volaban en combinado conjunto con una cazadora de un tipo y el mono de vuelo de verano de otro. De los 17 pilotos que formaban el curso de caza, aprobaron todo el curso los tenientes, el capitán y de los sargentos el único que acabó normal fue Carlés, aunque a Fernando Sopeña también le dieron el título, cuando volvió al campo, pues se había quedado tirado con un HS-42. Moliní se mató en el centro del campo, a la vista de todos el día 21 de octubre de 1950, con un Fiat monoplaça, después de dos barrenas seguidas, una a cada lado. El Teniente Mesa despegaba en un D-M con Güil en ese momento y lo hizo por encima de los restos en llamas del avión.

Venían continuamente a soltarse en el Fiat por las tardes y fuera de curso, tenientes y brigadas antiguos de comple-

mento destinados en el 22 Regimiento y en el 26 de Tablada, donde no se podía volar Fiat ni Rata sin la suelta previa. En ese momento quedaban en Morón unos 20 Fiat monoplaças, 10 D-Ms que sólo tenían una autonomía de una hora y cinco minutos, una Taifun y diferentes Bucker de todos los tipos. Entre estas últimas, las Jungmeister Radiales tenían instalada radio y luces para vuelo nocturno, con un pequeño reflector a la izquierda. Los profesores de esa época eran los Tenientes Coronel Salvador y Senra, el Comandante Lorenzo, los Capitanes M. Entrena, F. Ruiz Larrea y el recién ascendido J. Linares, además de los Tenientes García Benavides, Matías Lozano, F. Sequeiros, J. Mesa y G. Herrero.

CURIOSIDADES DEL FIAT

LA primera explicación del Fiat eran los atalajes: dos tirantes con uno en medio de cuero y un gancho pasador. Se usaba paracaídas de espalda y un cojín en el asiento. El palonier era un tubo redondo con dos pedales y los pies muy críticos y difíciles en el Fiat: el instrumento más importante era el indicador doble de temperatura, ya que los radiadores se volvían porosos. Cuando había una fuga en el radiador, llegaba el Teniente Martínez y le ponía una moneda de 10 céntimos de calamina sobre el poro caliente y el avión podía volar otro período. En el taller del mismo campo se reparaban los aviones; había montadores, enteladores, casi todo tipo de especialistas. Se volaban dos o tres períodos de 50 minutos o una hora. Se hacía tiro fotográfico en combate aéreo y también Instrumentos en HS y en Bucker. Con cuatro horas les daban la suelta; a conti-



Profesores de la Escuela de Caza en Morón hacia 1951. De izq. a dcha. Capitán (S. T.) Jorquera, Capitán Carlos Grandal, Coronel Miguel Guerrero, Capitanes Ramón Gutiérrez y Miguel Entrena, Comandante Rafael Lorenzo, Teniente Alfonso Aliaga, no identificado, Capitán Fernando de Juan Valiente y no identificado

Los aviones de la Escuela de Caza

DEL famoso CR-32 o Caza Rosatelli Nº 32, auténtico protagonista de la EC durante sus 15 años de funcionamiento, se habían enviado a España durante la guerra 377 ejemplares, incluidos aviones de las cuatro versiones que se fabricaron posteriores a 1935: CR-32, CR-32 bis, 32 ter y 32 quater. Datos de origen italiano abalan como más probable la destrucción de 160 de estos aviones durante la campaña, bien en combate o en accidente. La Hispano Aviación de Sevilla construyó bajo licencia y entregó entre 1940 y 1941 un centenar de CR-32 con designación oficial HA-132 L y código aeronáutico C-1, que fueron la mayoría de los que duraron hasta el año 1954 en Regimientos y en la EC. De estos últimos, según J. Velarde, 31 fueron transformados en biplazas a partir de 1942 y fueron empleados exhaustivamente en la escuela hasta el final de su funcionamiento, bajo el código ES-5. Algún biplaza duró hasta 1957. Los Doble-Mandos debieron ser reparados o reconstruidos una y otra vez durante años. Entre abril de 1950 y junio de 1953, los cuatro años en que fue un joven y prolífico volador como PV en la Escuela, Gerardo Herrero voló 31 aviones D-Ms y 17 monoplazas distintos. Por tanto, casi el mismo número de D-Ms que había en 1943. El número más alto de los cazas era por entonces el C-1/393 y de los D-Ms el ES-5/337.

Las Taifun ME-108 volaron con indicativo 44 y posteriormente como L-15 en Reus y Morón, siendo empleadas como enlace y también como D-M previo a la suelta en ME-109, por la velocidad y el tren de vía muy estrecha y retráctil. A pesar de que muchos pilotos de los primeros cursos de caza recuerdan con cariño el CR-30, con planos más grandes y más "padrazo" que el Chirri CR-32, se confirma que sólo hubo dos ejemplares del CR-30 B biplaza en España, llegados en enero y junio de 1938. El primero de ellos el 37-1 —dice Jaime Velarde— voló en Morón hasta 1943 y no se dio de baja hasta 1948. Su código fue el ES-5, el mismo que el posterior CR-32 biplaza D-M.

De los Caproni 307, más conocidos como AP-1 (por Assalto Pallavicino) hubo en España 10, llegados entre octubre y diciembre de 1938 y que conocidos como Apios pasaron a servir como avión escuela avanzado en Villanubla, Reus y Morón. Designados inicialmente con el código 32, luego se denominaron ES-4 y se consideraron avión difícil y peligroso, siendo pilotado sólo por profesores y no todos, según informe de accidente firmado por J. Salvador en 1947.

Los ME-109 son citados frecuentemente en la EC como el avión deseado, el que solo volaban los mejores de cada curso, si había alguno en vuelo. Creemos con Velarde que primero hubo en Reus algunos ME-109 de los tipos primitivos que habían volado en la guerra como los BF-109 B, C y D. Después se identificaron todos ellos con el código C-4 y se usaron algo cuando la escuela aún estaba en Reus, continuando su vida activa con el Regimiento estacionado allí, llegando algunos hasta 1954. De los ME-109 E, llamados "Tripalás" también llegó alguno a la EC, como lo demuestran sus números de cola comprendidos entre el 6-87 al 6-131. Estos últimos se denominaron C4E y luego C-5, hasta finalizar en 1955. Pilotos de la 3ª EE, que los habían volado en Rusia y otros del Grupo 25 de Caza, traje-

ron el 19 de mayo de 1943 catorce ME-109 F4 desde París a Reus y posteriormente a Morón. El que hacia el Nº 15 se quedó en Francia accidentado. Se numeraron del 6-132 al 6-145 y permanecieron muy poco tiempo en la EC, designados como C4F primero y como C-10 más tarde. De allí volvieron a Reus y llamados por los pilotos "Zacutos", debía ser una delicia volarlos —como atestigua Alfonso Sebares— por sus prestaciones y su enorme potencia. Se retiraron en 1955. También se habla de algunos ejemplares del modelo Hispano de ME-109, denominado HA-1109 K-1-L, con siglas militares C4J, presentes en Morón, habiendo podido constatar que lo volaba J. Salvador en julio, octubre y noviembre de 1947 con indicativo ME-109 J1. Otros profesores y algunos alumnos de los últimos cursos los volaron con indicativo C4J hasta finales de 1953.

De todos los Ratas, Moscas o Polikarpov I-16 capturados, recuperados o fabricados en España y que en conjunto pasaron del medio centenar, los últimos monoplazas o D-Ms terminaron su vida en la EC, donde también premiaban el final de un curso brillante para los mejores, con la suelta y un par de vuelos. El último, según J. Velarde, fue dado de baja en septiembre de 1953. Se denominaron como C-8 a partir de 1945 (antes como 1 W) y el último que voló en Morón parece ser el C-8 25, pilotado por los capitanes F. Sequeiros, Ramón Gutiérrez, Gerardo Herrero y Fernando de Juan Valiente.

Las Bucker se usaron desde el comienzo de la escuela en Morón, empleando todos los tipos habidos en España: las Bū-131, 133, Jungman, Jungmeister, monoplazas y biplazas, radiales y motor en línea, con los indicativos posteriores ES-1, E-1, EE-3 y E3 B. Los Romeo RO-41, de los cuales llegó a haber en España unos 28, entre monoplazas y biplazas, se emplearon como D-Ms con profusión en todas las escuelas de caza, desde Gallur hasta Morón, donde volaron hasta los años 50. Su indicativo que era C-7 para los monoplazas, usaba para el D-M el ES-3, como biplaza de escuela superior. Los Breda 28 que son citados por algunos alumnos en Villanubla, fueron seis según J. Velarde, matriculados en el capítulo 34 como biplanos de entrenamiento avanzado, causando baja hacia 1945. Hubo en Morón algunos HS-42 aunque no se puede precisar de qué tipos, pero volaban en escaso número en los años 50 y siguientes, bajo la designación única de ES-6.

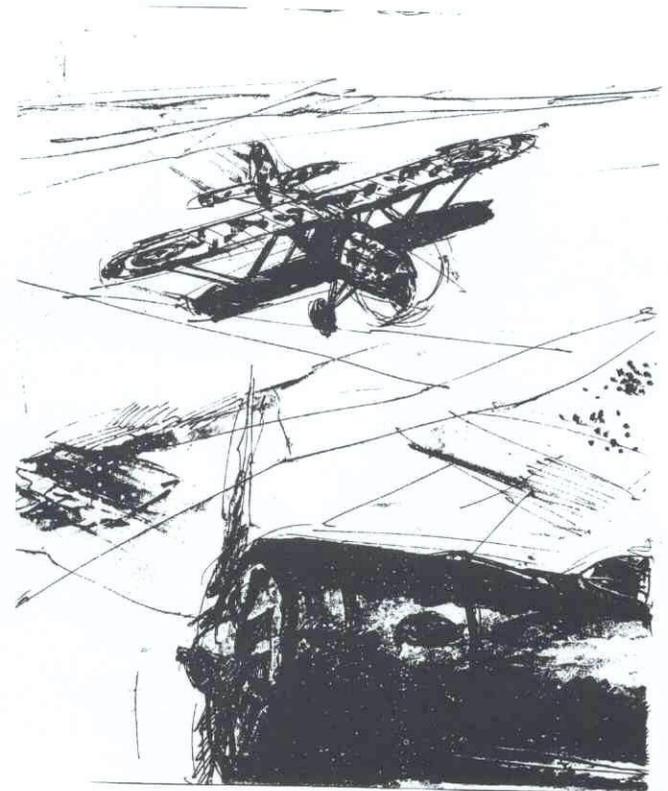
Se habla en varios artículos de que los preciosos aviones de caza alemanes Heinkel HE-112 B que volaron bajo pabellón español en los últimos meses de la guerra y luego en Tauima, pasaron al final de su vida operativa a la EC en Morón. Miguel Entrena, años después de su celebre episodio con el P-38 sobre el Río Muluya en marzo de 1943, recordaba que alguno pudo llegar hasta la Maestranza de Tablada; algunos pilotos como él mismo los volaron en Nador de nuevo en 1947 ó 48, estando ya destinado por segunda vez en la EC, pero le consta que nunca llegaron a pasar destinados ni a considerarse asignados a la escuela. Gerardo Herrero tiene anotados dos vuelos en HE-112 en noviembre de 1950. Según Entrena: "Era un auténtico Rolls-Royce, pero con el motor de un Seat Seiscientos".

nuación Ochos y Virajes en Picado, Caza del Paracaídas y mucha acrobacia, solo y en parejas y patrullas de tres. También se realizaba vuelo nocturno con las Bucker y finalmente la prueba: un combate con Salvador o Lorenzo.

"El día de su despedida de la EC, el Teniente Coronel Salvador dejó en barrena sobre el campo al último alumno que había probado —creo que era Sales Gabande— y tomó tierra a continuación con todo el mundo observando al jefe. Se debió de quedar sin frenos, porque en su típica llegada a la línea con tres virajes cortos y rapidísimos, golpeó sucesivamente su avión contra otros dos de los aparcados, y ese fue su último vuelo en la escuela." Así lo recuerda Carlés. El curso terminó el 7 de diciembre de 1950. No se hizo tiro por no saber las causas exactas del accidente del Teniente Postigo con el C-1 /57 en el curso anterior. Del 9 de octubre al 6 de diciembre de ese mismo año se sucedieron siete tandas de CR para soltar a diferentes pilotos de los Regimientos en los Fiat.

"LOS DE LA GUERRA"

EL Teniente Alfonso Sebares de la 2ª de la AGA, al igual que su hermano Miguel Ángel, se incorporó al 26º CC en Morón, realizando el mismo con una enorme expectación, como todos ellos. Les echaban una mano sus compañeros de la 1ª, que ahora eran flamantes profesores, Sequeiros, Mesa y Herrero. En cambio no podía dejar de considerar a los viejos profesores como personajes un tanto obsoletos, dados a contemplar la veteranía y la experiencia como los únicos valores necesarios para un piloto aguerrido y a despreciar de forma simple y ruda a "aquellos chavales", que no eran capaces ni de lejos, de competir con ellos en los típicos y proverbiales locales de esparcimiento que existían en las cercanías. Los profesores, con el colmillo muy retorcido por los años, la Guerra y la no menos dura Postguerra, impartían sus enseñanzas aeronáuticas de forma poco didáctica, en plan un tanto altanero y evitaban dar muchas explicaciones. La única oportunidad de los novicios





El mismo ejemplar de I-16, C-8 25, conectado a su camión de puesta en marcha

era fijarse mucho y aprender rápido, espabilar cuanto antes, para no tener que afrontar los repasos de los veteranos "cazadores" o sus bromas y socarronerías. Al terminar el curso, Alfonso fue destinado a Reus, donde todavía pudo volar el ME-109 F, al que se llamaba "Zacuto", el único que todavía volaba en 1951. Tenía una enorme potencia y en la cabina, entre las piernas, se cabalgaba casi encima del cañón de 20 milímetros que disparaba a través del buje de la hélice.

En octubre de 1950 habían sido destinados a la escuela como PV los Tenientes Carlos Roa Lineros, hermano del simpático Pepe Roa, y Ramón Gutiérrez Martínez. El 2 de diciembre fué nombrado Agregado Aéreo en Washington el Teniente Coronel Julio Salvador, abandonando la EC que había refundado, dirigido y patrocinado durante once largos años. A 3 de enero de 1951, el Teniente Coronel Jefe Accidental, Ramón Senra, proponía para ese año un CR de 57 pilotos a razón de 8 a 10 horas de DM para su suelta y sin acumularse las tandas. Inicialmente proponía 45 alumnos en tres tandas de 15 entre

1º de febrero y 20 de junio, comenzando a primeros de febrero, marzo y abril. Para ello necesitaba completar los efectivos en vuelo a 20 C-1, 12 D-Ms y cuatro HS-42, ya que avionetas tenía suficientes. La plantilla teórica en ese momento era la siguiente: C-12 (deben ser los ME-109 con motor Hispano) 12, J-52 uno, C-1 treinta, ES-5 quince, ES-6 seis, EE-3 ocho y ES-1 ocho. Los C-1 oscilaban entre los números 161 y el 393 y los D-Ms entre el 112 y el 237. Ya a comienzos del año continuaban como profesores los Capitanes Ruiz Larrea y Linares, abandonándola A. Fariñas y el Teniente Alonso Escuer. En junio de 1951 llega a la escuela el Teniente Lucio Recio de la Serna como PV, ascendiendo en agosto a Capitán F. Sequeiros y quedando confirmado como profesor en la EC al igual que los Tenientes M. A. Sebares y J. M. Lázaro Hoyos. El 10 de septiembre de 1951 comenzó el 27º CC que comprendía a 29 Sargentos del 3º Curso de Pilotos de Complemento. El Teniente Carlos Roa Lineros falleció en Acto de Servicio en un Fiat el día 31 de mayo de ese año. El 26 de octubre se informaba de la suelta en C-1 de tres tenientes y dos sargentos que habían realizado reentrenamiento con una media de 9 horas, 51 minutos y 39 tomas.



El Messerschmitt BF-109 B, con el código C419, un bipala de los primeros que volaron en España, fue curiosamente uno de los supervivientes durante más tiempo. Salvador lo voló a menudo, a veces con intervalos de varios años



Avión Polikarpov I-16, con denominación C-8 25 en Jerez de la Frontera, el día de su baja 14 de abril de 1953. Lo volaron casi todos los profesores de la escuela hasta su baja definitiva y algunos después de ésta, en septiembre del mismo año

LA JEFATURA DE MIGUEL GUERRERO

DURANTE 1952 abandonó la escuela el Teniente Mesa y llegaron como profesores el Comandante C. Grandal y el Teniente Alfonso Aliága Campillo. En junio de 1952 es nombrado nuevo Jefe de la EC el Teniente Coronel Miguel Guerrero García, antiguo piloto de caza del Grupo Morato durante la Guerra Civil, para cubrir el puesto que J. Salvador había dejado a finales de 1950 y que se había venido cubriendo con la jefatura accidental a cargo del Teniente Coronel Senra y de los Comandantes R. Lorenzo y J. Carbó.

Durante los meses de mayo, junio y julio de 1952 efectuaron el CC los componentes de la 1ª Promoción de la Milicia Aérea Universitaria, que habían terminado Elemental y Transformación en mayo, aunque en realidad se consideró como un CR, no figurando con Nº de título. De los 29 sargentos del 27º CC, terminaron 16 con los títulos de Pilotos de Caza comprendidos entre el 450 y el 465, con fecha 13 de agosto de 1952. En julio habían ascendido a capitán permaneciendo en la escuela, los Tenientes L. Recio, G. Herrero y M. Lozano. En el mismo mes, el 22 de julio, los 28 Alféreces de la 1ª Promoción de la MAU, acabado su curso son destinados a diferentes regimientos. Posiblemente el CC que se impartió a estos alféreces, se consideró como el CC que dio comienzo el 29 de abril de ese año y que se anotó como CC Nº 28, dándose por terminado el 10 de julio. El 29 de septiembre se aclaró que el curso siguiente se denominaría 28 bis. Convocado el 18 de septiembre, comenzó finalmente el 2 de octubre 52 para 16 alumnos, nueve capitanes y siete tenientes que finalizaron el 11 de diciembre con 13 Aptos y tres bajas. No se pudieron soltar en Messerschmitt todos, sólo la mitad. Se les asignaron los títulos del Nº 466 al 477. El Teniente Valentín Martínez Vara de Rey ya tenía el CC que había realizado con el 25º CC en 1950. Este curso había sido motivo de un extenso informe de la jefatura de la EC debido al escaso material de que se disponía a finales de 1952. Se proponía una lista de seis ca-

pitanes y diez tenientes, con tres suplentes, para citar al curso, unos para hacer un CC completo y otros para CR. Los citados para el 28 CC bis, figuraban en esa lista.

El 29º CC se convocó el 17 de enero de 1953 para dar comienzo el 15 de febrero, formado por un comandante, dos capitanes, y cinco tenientes del Grupo 21 y un comandante dos capitanes y cinco tenientes del 23 Grupo. En el mismo mes llegaron como profesores los Tenientes Jaime Caballero Echevarria y Antonio López Bravo y algo más tarde en marzo los Capitanes Ricardo Franco Fdez-Reinoso y Antonio Galve Pueyo. El 6 de marzo se produce un desgraciado accidente en el cual el Fiat pilotado por el Teniente Alumno Pedro Aubarede Ayala, roza con la hélice de su avión sobre el fuselaje del Teniente Profesor Miguel García Benavides, el cual falleció en el encuentro. Al recuperarlo en tierra se encontró que la hélice le había seccionado la cabeza.

LA MARCHA DE MIGUEL ENTRENA

A seis de junio de ese mismo año se convoca el 30º CC que había dado comienzo el 25 de mayo, formado por tres capitanes y nueve tenientes. Ese mismo mes de junio de 1953 abandona la EC, pasando al Grupo de Experimentación en Vuelo el Capitán M. Entrena Klett, que durante diez años, en dos etapas distintas, fue uno de los más brillantes profesores y pilotos de caza de la escuela. El Teniente Jose Luis Martorell Guisasola comenzó el 30º CC con enorme entusiasmo a pesar de que se decía que los Fiat ya habían sido dados de baja varias veces. Tu vieron el accidente de César Villalonga, que afortunadamente no fue nada grave. Volaron los Messer "Hispanos", el primer avión que tenía radio a bordo de todos los que habían volado. Los poros en los radiadores de los Fiat aparecían constantemente y la habilidad del Teniente Martínez para reconocer que cilindro fallaba, de cualquier avión que viniera a tomar, era ya legendaria.

En julio de 1953 abandona la escuela el ya Capitán Gerardo Herrero Olivares para pasar a la Compañía Iberia, al



Miembros del 31 Curso, contemplan una prueba final de curso, desde la entrada antigua del Pabellón de Oficiales. De izquierda a derecha, M. López Pascual, M. Abad, I. Gullón y J. López Villaseñor del Nero. Obsérvese la rigurosa uniformidad de la época y los zapatos "los más gastados y suaves, para tener mejor sensibilidad"

igual que lo haría el Capitán Galiana en octubre de ese año. El 13 de agosto se convoca el 31º CC para comenzar el 15 de septiembre, formado por 8 Tenientes a los cuales se agregó uno más —el accidentado Villalonga— el 12 del mismo mes. Ese mismo mes fue destinado como PV el Teniente Enrique Arroyo Guerrero y falleció en accidente aéreo el profesor Teniente Antonio López Bravo. Manuel Abad Burgos, "El Abate", uno de los pilotos con experiencias y curriculum más variados de su época, realizó el 31º CC en septiembre de 1953, unos meses antes de incorporarse al Primer Curso de Profesores en Talavera la Real. Recolectaban perras gordas de calamina para los radiadores de los Fiat. Estando como jefe de pista Ricardo Franco, al "Abate" le entró una barrena invertida con un Fiat al tratar de hacer una imperial y la sacó en el último segundo con una pasada a la "T". Al terminar el curso volaron durante un mes los Messer ME-109 con motores Hispano Suiza. Hicieron entre 30 y 40 horas entre todos, pues tenían nueve aviones, uno por piloto. Se ponía en marcha con un bidón de agua al lado y un soldado con un cubo junto a los radiadores bajo los planos. Ponían en marcha observando las temperaturas de agua y de aceite. Si salía mucho humo, el soldado se liaba a "cubazos" sobre los radiadores, para bajar las temperaturas de cabeza de cilindros. Pero cuando conseguían salir a volar, el avión era una maravilla a pesar de los incidentes. Juanito Pérez Pérez tomó tierra perfectamente con uno de ellos al lado de la "T", pero sin tren. El "Abate" consiguió volar el único período seguido de 45 minutos en el Messer. Después pudo volar

aunque muy poco los otros tipos de Messer en Reus: el bipala, el tripala y el "Zacuto".

Entre el 15 de septiembre y octubre de 1953, también tuvo lugar un CR, al cual acudieron cuatro Ttes. que se soltaron en Fiat y volaron unas 15 horas cada uno. En noviembre es destinado como PV el Capitán Rafael Alonso Escuer "El Insensato", que ya lo había sido en otra época y se confirma como profesor al recién ascendido Capitán Alfonso Aliaga en diciembre.

ÚLTIMOS CURSOS COMPLETOS

FÉLIX Niño Calzada, Brigada Piloto de la 4ª Promoción de Complemento, efectuó el CR entre los cursos 29º y el 30º, finalizando el día 13 de junio de 1953. Habían hecho Transformación en Gothas y HS-42, asistiendo a continuación a este curso intermedio que les parecía el último de la EC, aunque todavía hubo otros dos. Quedaban muy pocos aviones: ocho o diez Fiat, uno o dos D-Ms y dos Ratas. Ya se hablaba de dar de baja los aviones en ese momento, pues los problemas de perforaciones en los cilindros y radiadores eran continuos. Su curso había comenzado en El Coper con 25 componentes, entre ellos algunos que después entraron en la AGA.

El General L. Almodóvar publicó un precioso artículo en RAA de septiembre de 1985 titulado "Porqué volé el Fiat y porqué no volé el Curtis" en el cual cuenta, con el brillante y ameno estilo que le caracteriza, su CR en la EC en sep-



Profesores y alumnos durante el último Curso de Caza, el número 31, con algunos del anterior, en julio y agosto de 1953: De izquierda a derecha de pie, J. Bertrams Argüelles, El Tte. Mecánico Martínez "Martinón", C. Grandal, J. Caballero Echevarría, R. Senra, J. Linares, R. Franco Fernández-Reinoso, E. Arroyo Gerrero, Ildefonso Gullón Vecilla y J. M.º Ordovás. Sentados o agachados, César Villalonga, A. Galbe Pueyo, M. López Pascual, M. Abad Burgos, J. López Villaseñor, A. Aliaga, M. Conca López y J. Pérez Pérez.

tiembre de 1953. Ese si debió ser el último o penúltimo curso organizado como tal en la escuela. Voló con el Capitán A. Galbe su primer D-M en Fiat y con un total de 11 horas 45 minutos dio por terminado su "cursito", habiendo conocido todavía al "viejo Senra", a "Martinón" y a diversos personajes, costumbres y leyendas que aún pervivían por Morón en esos últimos años de la EC y que estaban a punto de desaparecer para siempre.

El Capitán Antonio Galiana Garmilla se fue de la EC en octubre de 1953, pasando a la Compañía Iberia, y a finales de diciembre se confirmaba al también Capitán Fernando de Juan Valiente como PV, llevando en ese momento siete años y medio como profesor en Morón. El 7 de enero se convocaba el 1º Curso de Reactores en Talavera la Real con material T-33 y dicho curso estaba formado por completo por pilotos de caza y de entre ellos un grupo de antiguos PV de la EC, como el Comandante R. Lorenzo Bellido, el Comandante Grandal, los Capitanes Valiente, J. Linares, F. Sequeiros, L. Recio y Matías Lozano, que de esa forma iniciaban una nueva singladura en sus carreras como pilotos de caza. Durante el año 1954 fueron abandonando Morón diferentes profesores, como los Capitanes A. Galbe, R. Alonso Escuer y A. Aliaga que pasaron agregados a la AGA y el Teniente Ramón Gutiérrez. En abril de 1954 es nombrado el Coronel Guerrero Jefe del Ala de Caza 23 y cesa como jefe de la EC. El 20 de mayo de 1954 dejan la escuela definitivamente un numeroso y casi final grupo de profesores. Durante todos estos meses e incluso años finales, ejerce el mando de la Escuela y Base Aérea, el Coronel Ramón Senra Álvarez, que siempre continuó destinado en la misma hasta su disolución. Así el año 1956 comenzó siendo Jefe Accidental el Cor. Senra, puesto en el que siguió hasta junio.

La disolución de la Escuela de Caza tuvo lugar oficial-

mente el 11 de septiembre de 1956, por una Orden en la cual simultáneamente se creaba el Ala de Bombardeo Ligero Nº 27 en Morón de la Frontera.

EPÍLOGO CON NOSTALGIA

LA Escuela de Caza estuvo en funcionamiento durante quince años después de terminar la Guerra Civil, contribuyendo de forma fundamental a impartir y mantener la mejor calidad y la más aguerrida aptitud de pilotaje y de profesionalidad hacia la aviación de combate con los escasos medios a su alcance. A lo largo de estos años, formó y entrenó a más de 500 pilotos en la especialidad que constituye la actividad más hermosa y completa de la Aviación Militar: Piloto de Caza. También proporcionó un reentrenamiento básico a otros 200 pilotos que habían perdido su aptitud o tan sólo se soltaban en Fiat para volarlo en los Regimientos. Cuando llegó la nueva era de los caza-reactores a mediados de los años 50, el Ejército del Aire contaba con un plantel de pilotos de caza, viejos y jóvenes, que fueron capaces de afrontar la dura transformación a los G,s, el oxígeno, el inglés y los procedimientos, todo a la vez, con enorme dignidad y unos resultados muy aceptables. La mayoría de los oficiales antiguos y todos los jefes que volaron en la Escuela de Talavera y en los Escuadrones a partir de 1955, habían sido primero jóvenes pilotos de "Chirri" en Reus y Morón y habían pasado por las expertas manos de Salvador, Senra, Lorenzo, Carbó, Entrena, Valiente y toda esa corta pero enjundiosa nómina de los Profesores de la EC en distintas épocas. Algo más de tres docenas de los mejores pilotos españoles de todos los tiempos, a los cuales se quiere rendir un modesto homenaje con este trabajo.

Cursos de Caza 1939-1953

NOTA: Se han utilizado las siguientes abreviaturas: MA es Muy Apto Caza, AP Apto para Caza; los No Aptos, NA no figuran. En algunos cursos se calificó a los pilotos como Aptos Rata y Aptos Fiat, además de los MA. Hasta 1943 se calificaba también a los NA como Cadenas CA, Asalto AS y R^o, B^o como Reconocimiento y Bombardeo. En cursos de reentrenamiento CR, se calificaba como Aptos para volar Fiat, pero no se les daba por hecho el CC. Se ha consignado en algunos pilotos que volvieron a hacer un nuevo CC, REP y el número del curso anterior si se conoce. No se han consignado los no presentados, ni los que no terminaron por diferentes motivos, ajenos a la aptitud de pilotaje.

SEXTO CURSO DE CAZA

(1 Sep-27 Dic 1939) 35 pilotos AP, 1 R^o y B^o

Caps. Juan Senén Valera, Carlos Ferrándiz Arjonilla, Antonio García Menéndez-Conde, Emilio Lecuona García-Puelles.

Ttes. Álvaro Borrás Marimón, Enrique Pareja Núñez, Francisco Mariscal Martín, Antonio García Carretero, Fernando Sánchez-Arjona Courtoy (Rep 3^o), Javier Arraiza Goñi, Pedro Beca Gutiérrez, Antonio París Granados.

Alfs. Alfonso de Cuadra Medina, Guillermo Palanca Morales, Ramón Gómez Aranalde, Ramón Herrero Ayllón, Antonio Herrero García, José Mateos Recio, Antonio San Gil de Pedro, Ramón Salto Peláez, José Urbistondo Echevarría, Fernando Bianchi Apalategui, José M^o Gómez Trenor, Luis Estébanez Vela, José M^o Olano Emparán, Enrique F. Roel Rodríguez, Pablo García Pérez-Seoane, Antonio González Coiras, Abilio Quemada Ruiz, José A. Nuñez Robres, Ramón Mac-Crohon Jarava, Gumersindo Villar Otero (Rep 4^o), Eurico de la Peña Díaz (Rep 4^o), Eduardo Vega de Seoane (Rep 4^o).
Brigada. José M^o Marrero Ríos.

SÉPTIMO CC (15 Ene-fin Feb 1940)

16 pilotos AP, 4 CA

Tte. Jaime Real Rullán.

Alfs. Juan José Bouza Gómez, José Luis Milá Sagnier, Ramón González de la Fuente, Francisco García Díez, Ricardo Franco Fdez-Reinoso, Manuel Carreño Camacho, Manuel González Martínez, Francisco Valiente Zárraga, Eduardo Rocamora Nieto, Fernando Bengoa Clemares, Miguel Sáez de Buceta, Ignacio Prim Alegría, José Luis García Pascual, José Roa Lineros, Javier Bermúdez de Castro Ozores.

OCTAVO CC (15 Abr-15 Jun 1940)

27 pilotos AP, 7 CA, 2 R^o y B^o

Cap. Alfredo Gutiérrez López.

Ttes. Eduardo Martínez Pasalodos, Juan Carbó Amiguet, Luis Rey Rodríguez, Eduardo Laucirica Charlén, Severiano Peleteiro Álvarez, Rafael del Pozo y de la Piedra, Gustavo Villapalos Morales, Rafael Lorenzo Bellido, Antonio Cadenas Echevarría, Santos de Gazteiz-Gogeoasoa Larrinaga, Lorenzo Lucas Fernández, José Cavanilles Vereterra, Bernardo Meneses Orozco.

Alfs. Manuel de Parada Gómez-Terrones, Ángel Illera García, Carlos Texidor Rodríguez, Francisco J. Beriain Arbilla, Julio Rentería Pérez, Antonio Martínez Moriyon, Juan Ibieta Torremendia, Antonio Bartolomé Fernández, Joaquín de Olano y López de Letona, José Crespo Rivas, Javier M^o Guibert Amor, Vicente Aldecoa Lecanda, Ángel Santos Crisóstomo.

NOVENO CC (11 Agos-31 Oct 1940)

29 pilotos AP, 10 CA, 4 R^o y B^o

Tte. Cor. José Luis Ureta y Zabala.

Cmte. Emilio Jiménez Ugarte, José Ventos Pearce.

Caps. Antonio de Alós Herrero, Joaquín de Puig y de Carcer, José Luis Benavides y Mart. de la Victoria, Antonio Noriega Labat, Felipe Galarza Sanchez, Manuel Bengoechea Menchaca, Andrés Asensi Alvarez-Arenas, Teodoro Pérez de Eulate y Vida, César León Martínez. Ttes. J. Antonio Pellarés Martínez, Gabriel Mart. de la Mata, José Ramón Gavilán Ponce de León, Manuel Sánchez Tabernero, Enrique Sainz Ortueta, José Juega Boudón, Antonio Flores Gallego, César Elvira Pisón, Argerico Guardado Rodríguez, Vicente Aragoneses Sáez, Manuel González Aledo, Daniel León Pajares,

Adolfo González Monasterio.

Alfs. Miguel Mart. Vara de Rey, Eduardo García Amigo, Antonio Navarro Pérez, José Ramón Garro Quiroga, Mario Santacruz Senabre, Tomás Rubio Postigo.

DÉCIMO CC (1 Feb-12 May 1941)

16 pilotos AP, 7 AS, 4 R^o y B^o

Caps. Martín Echevarría Besarain, Anastasio Elia Salinas, Rafael López Herranz, Rafael Ortiz Gracia, Ángel Atanasio Mendoza. Ttes. Juan Roselló Simonet, Fco. Miguel Carmona Carrasco, Marcelo Almoguera Llanos, Rafael Olmedo López, José Vierna Seira, Jesús Calderón Gaztelu, J. Luis Anechina Ruizfernández, Fernando Ruiz Larrea, Justo Sánchez Rojo, Silvino García Alonso. Alfs. Daniel Llaca Álvarez.

UNDÉCIMO CC (12 May-25 Jun 1941)

17 pilotos (2 MA y 15 AP), 7 AS o CA

Capt. Víctor de Felipe Martínez.

Ttes. Juan Linares Maza, Julio Manuel Pérez Muñoz, Miguel Entrena Klett, Salvador Osta Gómez, Leandro Santos Fernández, José M^o Martínez Pérez-Galdós, Carmelo Lacruz Cuervo, Pascual Macía Figueras, Antonio Urquiola Azcune, Gerardo Hernández Galán, Fernando de Juan Valiente, Sebastián Benedet Orduña, Mario Montes Prendes, Antonio Blasco Carbonell, Enrique Alonso Vega, Matías Lozano Tejeda.

DUODÉCIMO CC (15 Sep-18 Dic 1941)

Convocados 50 pilotos, 31 AP, 17 AS

Cte. Miguel Lapuente Miguel.

Caps. Juan José Díaz Arcaya, Ttes. Nemesio Suárez Mendoza, Agustín Massieu Gómez. Alfs. Antonio Anegón Rivera, Álvaro Domínguez Aguado, Ángel Sanz Piñal (Rep 9^o CC), Miguel Tassara Fdez-Barrón, Manuel Romero López-Ayala, Javier Alaminos Peralta, Antonio Fernández Gorordo. Sargentos. José A. Penas Gracia, José Luis Gracia Donado, Cecilio Rodríguez Naveira, Homero Ferrer Puel, Jesús Orúe Puga, Salvador de Ponte Chinchilla, Antonio Goday Pérez-Dávila, Francisco J. de Guínez Gauna, José Ramón Garrido Capa, Rafael de León Gracia Barga, José Javier Arancibia Resines, Eduardo Fernández Vázquez, Jorge Luis Llop Halli, Santiago Reig Botella, Luis Gabaldón de Velasco, Santiago González Carrión, Armando Soto Pérez, Luis Arancibia Resines, Juan Antonio Franco Toimil, Indalecio Corral Fernández

DÉCIMO TERCERO CC (17 Ene-18 Abr 1942)

Convocados Tres Ttes. 16 Alfs. y 5 Sargentos del Grupo Sur y 14 Sgts. del Grupo Levante

Sólo terminaron el 13^o CC los Ttes. Jose Carrasco Morían y Andrés García González y el Alfs. Antonio Galiana Garmilla.

DECIMOCUARTO CC Y DECIMOQUINTO CC

(21 Oct 1942-19 Ene 1943)

14^o CC : 10 AP, 3 Solo Fiat. Tte. Ángel Cuadrillero Cordón, Alfs. Luis Boatella Torres, Julio de la Vega Benayas, Juan J. Avrión Barrenechea, Pedro Santacruz Barceló, Manuel Marqués Labiaga, Arturo de Arcas Albadalejo, Fernando González Montes (Agdo. como profesor en el 16^o CC, fallecido Accidente), Antonio Fariñas López (Agdo al 15^o), Manuel García Benito (Agdo al 16^o), Ramón Gutiérrez Martínez, Manuel Rubio Rubio, Luis Martínez Ramírez. (Todos Reps. del 13^o CC)

15^o CC: 10 pilotos AP. Tte. Cor. Juan Díaz Domínguez.

Cte. Francisco Alonso Pimentel. Cap. Cristóbal Rubio Gutiérrez (Agdo al 16^o CC), Caps. Provisionales Alfonso Chozas Rico, Juan Castañol Pasión (Rep 10^o CC).

Ttes. Pastor Nieto García, Antonio Galo Herrera.

Alfs. Jaime Plá Ureña (Rep 8^o CC), Ricardo González Cienfuegos (Rep 7^o CC), Ramón Hernández Sánchez. Los tres últimos y los Alfs. Fariñas y González Montes quedaron como profesores Agdos en la EC.

DÉCIMO SEXTO CC (23 Ene-5 Mar 1943)

7 pilotos AP, 5 Fiat, 3 AS y resto bajas

Alfs. Jose Luis García Pascual (Rep 7^oCC), Brigadas Luis Chicharro Lamamie de Clairac, Juan Perreau de Pinnik Batiste, José Recasens Garriga, Joaquín López Salas, Francisco Castaño Rodríguez, Alfonso Sánchez Losada, Enrique de Miguel Fournier, José Manovel García, Antonio Gayo Otero (Todos repetidores del 13^o CC) (Mas un Agdo del 14^o y otro del 15^o CC).

DÉCIMO SÉPTIMO CC (15 Mar-29 Abr 1943)

Tres pilotos MA, Ttes. Enrique Villar López, Juan Machuca Ruiz, Brigada Carlos Fernández de Gamboa (Rep 13^o y comienzo en el 16^o), 4 pilotos AP. Capt. Buenaventura Pérez Porro, Brigadas Cayetano Juliá García (Rep 12^o CC), Álvaro Ozores Ochoa (Rep 13^o y comienzo en el 16^o), Luis Castellvi y Trenor (Rep 13^o y comienzo en el 16^o).

DÉCIMO OCTAVO CC (12 Abr-17 Jun 1943)

7 pilotos MA, 4 AP y uno NA

Cte. Carlos Franco Iribarnegaray, Alfs. Felipe Navarro Figueroa, Antonio Pumarola Bueno (del 17^o CC), Eduardo Alvarez Valera (del 17^o CC), José Luis Álvarez Villaverde (del 17^o CC), Fernando Quincoces Morales, Bgda. Ángel Campoy García (Rep 13^o CC y comienzo con el 17^o).

Capt. Joaquín Hidalgo Díaz. Ttes. Sebastián Delgado Palomares (del 17^o CC), Antonio del Río Amado.

Alfs. Juan Prieto Álvarez.

DÉCIMO NOVENO CC (3 Nov-15 Dic 1943)

12 pilotos, más 12 agregados del 17^o y 18^o. 1 MA, 14 AP, 2 NA, 2 bajas

Alfs. Miguel García Benavides, Cmte. Andrés Grima Alvarez, Ttes. Luis Gallego Vega, Emilio Rodríguez Martínez, Vinicio Gutiérrez Gil-Gómez, Félix Rosendo Navarro, Manuel López Manteola, Estanislao Segurolla Guereca, Alfonso Cabello de Mena, Juan Antonio Múgica Martra, Ramón Baldrich Gatell. Alfs. José M^o Senovilla García, José Pizarro Rodríguez, Ignacio Herrero Jabat, Félix Población Población.

VIGÉSIMO CC (18 Ene-24 Jun 1944)

75 pilotos convocados, 25 oficiales, 3 alfs. de Infantería, 24 Cabos 1^o y 23 Cabos 2^o de la 2^a Promoción de Complemento. 9 MA, y 43 AP

MA: Alfs. Luis Cifuéntes López. AP: José Vázquez del Pino, Donato Zarza Parra, Tte. José Rodríguez de Hinojosa.

MA: Ttes. Antonio Pequeño de Fe, Santiago Jiménez González, Rafael Alonso Escuer, Julián Laplaza Pérez, AP: Manuel Cuenca Arroyo, Guillermo Iturrate Unceta, Gonzalo Torres Pérez. MA: Alfs. Dionisio Zamarripa Gamboa, Rafael Lozano Cotarelo, Vicente Machado González, Manuel García Courtoy. AP: Eladio Ramos Gutiérrez, Emilio Herrera Alonso, Ricardo González Pérez del Hoyo.

MA: Tte. José Luis Varela Villar (Herido en el 19^o CC). AP: Cabos 1^o Werner Bader Buertenberger, José Luis Oyagüe García, Francisco Escobar Hernández, Antonio

Galbe Pueyo, José Gracia Ramírez, Teófilo Montero Blánquez, Guillermo Anechina Ruizfernández, Ángel Martínez de la Riva y Martínez, Laureano Pascual Sánchez, Rafael de Miguel Balanzat, César de la Cal Revilla, Fco. Márquez Mateo-Cañero, J. M^º Gómez-Criado Chacón, Eduardo Sánchez López, Ricardo Campos Ercilla, Gerardo García Gutiérrez, Francisco Bernabéu Giner. Cabos 2^º Mauricio García Infiesta, Jesús Teixeira Vacas, Vicente Medina Pérez, Manuel Peláez Fernández, J. M^º Calvo Solís, Antonio Calvo Ugarte, Barsen García López-Rengel, Antonio García-Fontecha Mato, Andrés Carreño Centenero, Trino Torres Marín, Pedro Pol Montaña, Manuel Angulo Álvarez de Lasarte.

VIGÉSIMO PRIMER CC

(Iniciado con 15 Cabos 1^º de la 2^a Promoción Complemento 15 Sep. 1944, suspendido curso) Del 5 Feb. al 10 Mar. 1945, 2 pilotos AP, 1 AS y 1 baja. Tte. Antonio Galiana Garmilla (Rep 13^º CC), Alfz. Francisco Josa Díaz.

VIGÉSIMO SEGUNDO CC

(30 Ene-9 Jul 1946) 32 pilotos AP Capt. Fermín Tordesillas Calventon, Cabos 1^º Francisco Román Villaizan, Ildefonso Gullón Vecilla, Pío Milla Sánchez, J^º M^º Galicia González, Agustín González Ontoria, Santiago Blasco de Maldonado, Francisco Abaigar Nogués, Manuel Pol Montaña, J^º Miguel Gumiel Sierra, J^º Alfonso Villamarín Pérez, Teodoro Mutiloa Irañeta, Ovidio Menéndez Visier, Renato M^º Cortabitarte Hernández, J^º M^º García de la Rasilla, J^º Ramón Alexandre Ramírez, Máximo de Barrio Fernández, Emilio Sala Cuenca, Manuel Escudero Aguado, Juan de la Fuente Arévalo, Isidro Lázaro Baldúz, J^º Antonio Ruiz Vega, Miguel Ángel Sobrino Larain, Millán Miguel Puras, Carlos Galdón Barberán, Luis Albear Soto, Benigno Tomás Fraga, Primo Fernández González, Guillermo García Matia, Javier M^º Zozaya Armendáriz, Manuel Saez de Miera Balbuena, Jesús Ortiz Pérez.

CURSO DE CAZA O CURSO DE

REENTRENAMIENTO (Oct-Nov-Dic 1946)

Cap. Eduardo Egaña Gómez. Ttes. Leopoldo Campuzano Rodríguez, Jesús Rodríguez Sanz. Alfcs. Teodoro Alegría Arrupe, Luis Arana Bengouche, Mariano Lorente Errastu, Pedro Pol Montaña (Rep 20 CC), Joaquín Merino García, Brigada J^º Luis Tojo Sieiro. Ttes. Carlos Gil Villamana, Antonio Fernández García, Luis Gómez Escolar, Luis Sainz Álvarez. Alfcs. Antonio García García, Sebastián López Alfaro, Bernardino Téllez Simón, Luis Álvarez Alonso, J^º Luis Martínez Barona, Jaime Tauler Gelabert, Ildefonso Guevara Eguren, Bartolome Fullana Morey, Ángel Arias Palacios, Alfredo Fañanas Vázquez, José Garay Yeregui. (Total 1 Cap. 6 Ttes. y 17 Alfcs.)

VIGÉSIMO TERCER CC (29 Abr 28 Jun 1949)

Convocados 8 pilotos AP: Caps. Carlos Grandal Segade, J^º M^º González Olmedo, Arturo López-Franco Sanz, Gregorio Garcerán Lavela. Tte. Juan Teixeira Rodríguez.

VIGÉSIMO CUARTO CC (2 Nov 1949-18 Mar 1950)

Convocados 21 pilotos para CC y 14 para CR AP. Ttes. Felipe Sequeiros Bores, Gerardo Herrero Olivares, Juan Mesa Mesa, Eduardo Álvarez de Rementería, Luis Pérez Stocker, Vicente Bernal Mestanza, Ignacio Martínez Eiroa, Javier Bello Orero. Sgts. Jaime Mir Amengual, José Piñán Compadre, Antonio Mora Deutú, Pedro Giralda Febrero, Vicente de la Torre Salvador, Emilio González Vicente.

APTITUD CR

(del 4 Feb al 3 Mar 1950) Ttes. Juan A. Música Martra (19^º CC), J^º Santos Peralba Giráldez, Alberto Briega Rodríguez, Salvador Postigo Ranca, Carlos Roa Lineros, Fernando Infante Galofre, Baltasar Castro Ruiz, Luis Fernández Roca,

Ángel Ortega Galantomini, Manuel Navarro Rocamora, Carlos Fernández Espada, J^º Antonio Saenz de Santamaría Arenas, José García Matres.

VIGÉSIMO QUINTO CC (10 Abr-26 Jun 1950)

Convocados 12 pilotos AP. Ttes. Valentín Martínez Vara de Rey, Lucio Recio de la Serna, Antonio Laseca García, Carlos Roa Lineros (CR), Cap. Antonio del Río Cumbreiras, Ttes. Fernando Infante Galofre (CR), José García Matres (CR), Alberto Briega Rodríguez (CR), Carlos Fernández Espada (CR), Alberto Arizcun Cerecedo, Fernando Alcázar Sotoca. (Con los números de Título correlativos desde el 425 al 435 ambos inclusive y el 436 probablemente asignado al Tte. Salvador Postigo Ranca (CR) convaliente accidente).

VIGÉSIMO SEXTO CC (25 Sep-7 Dic 1950)

Convocados 16 pilotos MA. Cap. J^º M^º Fernández de Córdoba. Tte. Miguel Ángel Sebares Caso. AP. Ttes. Alfonso Aliaga Campillo, Luis Alonso Baquer, José Sales Gabande, Jesús Maestro Cabezas, José M^º Lázaro Hoyo, Pío Wandosel Morales, Francisco Ansaldo y Bernaldo de Quirós, Alfonso Sebares Caso. Sargentos: Eduardo Jiménez-Carlés Pérez-Piñal, Fernando M^º Sopena Iriando. (Títulos del 437 al 448, no correlativos) El 449 pendiente se asignó al Sgto. Francisco Romero Rambaud, herido accidente, terminó CC el 6 Abr 1951.

APTITUD CR (del 9 al 13 Oct 1950)

Cap. Eloy Galán Alonso. Ttes. Juan D'Avrillon B., Carlos Baudot Mansilla, J^º Luis Hidalgo G., Manuel Requena J., Gonzalo Jiménez D., Julio Canales Morales.

CR (del 16 al 25 Oct 1950)

Ttes. Aurelio Moreno Valdés, Juan A. Josa Díaz, J^º Luis López Ayerbe, Rafael Calvo de Mora, Eusebio Reviejo Álvarez, J^º M^º Campuzano Redondo, J^º Luis Fernández Pérez, Luis Merino Rambaud, Ramón Jurado Gómez.

CR (del 25 al 31 Oct 1950)

Ttes. Teodoro Mutiloa Irañeta (Rep 22^º CC), Vicente Alonso Moreno, Luis Fillol Ruiz-León, José García-Fontecha Mato, Florentino Carrero García, Vicente Santidrián Camino, Félix Montañés de las Heras, Francisco Martín García.

CR (del 7 al 29 de Nov 1950)

Cap. Estanislao López Dóriga. Ttes. Pedro Monedo Somocarrera, Santiago Peraita Richard, Fabián Gutiérrez Alcántara, Víctor Castillo Martínez, J^º Miguel Esteban Rodríguez-Sedano. Brigada Tomás Güil Ruiz. Sargentos Daniel Díaz Tascón, Tomas Figueroa Gómez.

CR (del 14 al 30 Nov 1950)

Ttes. Isidoro Martínez Rodríguez, Manuel López Pascual, Rafael García Castellón, Javier González Romero, Antonio Vara de Rey, Antonio Vázquez Figueroa. Sargentos: Emilio Ranz Mariám, José de Siloniz García.

CR (del 21 Nov al 15 Dic 1950)

Ttes. Clodoaldo González Fernández, Víctor Elviro Remedios, Manuel Pasquín Olmos, José M^º Barbosa Villar, Carlos Baudot Mansilla (Rep CR). Sargentos: Floreano Vicente Vicente, José López Caro, Jaime Lacasa Gomar, Francisco Matute Martínez.

CR (del 30 Nov al 20 Dic 1950)

Sargentos: Carlos Escriba de Romany Ubarri, José González Velázquez, Jaime Merino Martínez, Manuel Grau Porras, Antonio Torras Solá, Luis Atienza Ramos.

VIGÉSIMO SÉPTIMO CC (10 Sep 1951-13 Ago 1952)

16 pilotos de la 3^a Promoción de Complemento AP. Sargentos: Valentín Marcos Clavero, Antonio Frontera Mascaró, Julio Olavarrieta Martínez, Ángel

Madrid García, Armando Fernández Guaza, Pedro Cantalejo Martínez, Salvador Muntan Emberg, Juan Dunn Hierro, Ignacio Gil Becerro, Álvaro Ortiz Gavín, Juan Luis López González, Jaime Fernández Ibañez, Julio Sancebrían Saenz, Vicente Fidel Tormes Pérez, Juan Fco. Muñoz de la Torre, Rafael Benítez Aguilar. (Títulos correlativos del 450 al 465 ambos inclusive).

VIGÉSIMO OCTAVO CC (29 Abr-10 Julio 1952)

28 Alféreces Eventuales de Complemento de la MAU

(AP o CC, no figura número de título) Alféreces: Eleuterio Sánchez Bailén, Luis Díaz Gómez, Jesús G^º Malo de Molina Irigoyen, José Martínez-Abarca Revelles, Rafael Santonja Vaño, Jesús Labiano García, Faustino Burgos Arnedo, Ricardo Gil Enciso, Ramón Miñones Vilas, Bartolomé Vanrell Llompart, Aureliano Moret García-Mauriño, J^º Antonio Somalo Jiménez, Eugenio Molini Baena, Gregorio Gallastegui Iturbe, Juan Marañón Cámara, Marcelino Fernández Luis, Joaquín Iglesias del Pueyo, José Collado Selma, Fco. Manuel Dauffi Font, Rafael Sorolla Carbonell, J^º Luis Martínez Candiál, Luis Avendaño Sarmiento, Jorge Ricou Doria, Camilo Vila Masana, Luis Gorina Batista, Julián Rituerto Albizu, Fco. Javier Urquijo Grijalba, José Rubio Sañudo.

VIGÉSIMO OCTAVO BIS CC (2 Oct-11 Dic 1952)

16 pilotos convocados, 13 AP

AP. Cap. Pedro Gómez Esteban, Ttes. Antonio López Bravo, Jaime Caballero Echevarría, Jesús Casas Salmerón, J^º Luis Fernández Pérez. Caps. J^º Antonio López Viciano, Gumersindo de Azcárate Barcón, Gabriel de la Cruz Jiménez. Tte. Alfonso Carrillo Ruiz-Martínez. Caps. Francisco Diaz-Trechuelo de León, Luis González Olmedo. Tte. Fernando Castro de Castro. (Títulos 466 a 477. El 425 al Tte Valentín Martínez Vara de Rey (Rep 25 CC 1950)

VIGÉSIMO NOVENO CC (15 Feb-Mar-Abr 1953)

16 pilotos convocados

Ctes. Cesar Elvira Pisón (Rep 9^º CC), Antonio Soriano Etchecopar. Caps. Eduardo Egaña Gómez, Antonio Campoy Fernández, Luis García Burillo, Juan Mas Margalef. Ttes. Antonio Vázquez-Figueroa González, Carlos Baudot Mansilla (CR), Florentino Carrero García, Vicente Santidrián Camino, Clodoaldo González Hernández, Enrique Batalla Montero de Espinosa, Alfonso Echeagaray Salas, Pedro de Aubaredé Ayala, José Pérez Campaná, Ignacio Taboada Martínez de Irujo.

TRIGÉSIMO CC (25 May-Ago 1953)

Convocados 12 pilotos

Caps. Federico Michavila Palarés, Mariano Pérez Jaraiz, Miguel Carballo Pérez. Ttes. Miguel Escototado Yuguero, J^º Luis Martorell Guisasaola, César Villalonga Alonso, Enrique Arroyo Guerrero, Juan Calvo Manzanedo, Carlos Romero Briasco, Aurelio Felipe Moreno Valdés, Gregorio Martínez Represa, Alfonso Gómez Coll.

CR (May-Jun 1953)

Convocados Brigadas pilotos de la 4^a Promoción de Complemento.

CR (Sep 1953) Convocados 4 pilotos

Ttes. J^º Antonio Salazar Cutoli, José Félix Lasala Balanz, Ignacio Gil- Delgado Crespo, Leocricio Almodóvar Martínez.

TRIGÉSIMO PRIMERO C (15 Sep., Oct., Nov. 1953)

Convocados 8 pilotos, se les agregó el Tte. Villalonga

Ttes. Ildefonso Gullón Vecilla, Manuel López Pascual, José López-Villaseñor del Nero, Juan Bertrams Argüelles, Juan Pérez Pérez, Manuel Conca López, Manuel Abad Burgos, José M^º Ordovás Artieda.

El Capitan D. Mariano Barberán y Trós de Ilarduya, héroe del vuelo del avión "Cuatro Vientos"

ANTONIO GLEZ-BETES

Coronel retirado del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

INTRODUCCIÓN

ESTE trabajo pretende recordar la figura del capitán de ingenieros y aviador D.Mariano Barberán, aprovechando la ocasión de haberse cumplido hace poco tiempo el centenario de su nacimiento. Es un modesto homenaje a tan insigne militar que tanta gloria dió a la aviación española y que desapareció con su compañero el teniente Collar en 1933 en un rutinario vuelo con el avión «Cuatro Vientos» entre Cuba y Méjico.

INFANCIA Y JUVENTUD

MARIANO Barberán y Trós de Ilarduya nació en Guadalajara el 14 de octubre de 1895, hijo de Dolores Trós de Ilarduya y Mariano Barberán Timoneda, entonces comandante de Infantería.

Su infancia transcurre sin nada digno de mención arropada por un hogar donde se vive la vida de guarnición. Juega como los demás crios y comete las mismas pequeñas barbarasadas. De vez en cuando su mirada sube al cielo donde ve cernirse unos globos que proceden del Parque de Aerostación situado al otro lado del río.

En mayo de 1904 -tiene Mariano nueve años- su padre le lleva a los actos que se celebran con ocasión de la visita de S.M. el rey Alfonso XIII a Guadalajara.

A los trece años- 1909- prepara su ingreso en la Academia de Ingenieros. Su hermano Francisco, de 23 años, estudia ya en la misma, donde ha ingresado en 1903, le lleva a visitar la Academia y el Parque de Aerostación, donde puede contemplar los globos y el dirigible «España». Este realizaba, en mayo de 1910, las pruebas de recepción. Este ambiente familiar y militar, por supuesto, influye en Mariano para elegir la carrera militar.

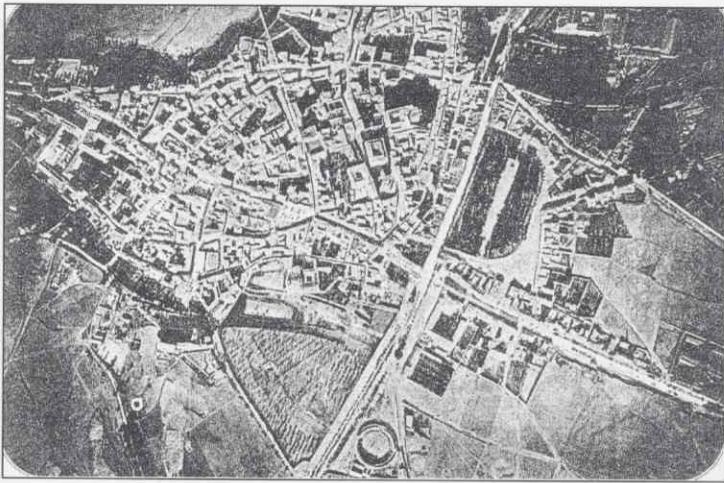
Sin problemas pasa los exámenes de ingreso y el 1 de septiembre de 1910 se incorpora como cadete a la Academia de Ingenieros. El director era el coronel D.José Madrid Ruiz y el Jefe de Estudios, uno de los mas distinguidos aeronáutas, el teniente coronel D.Anselmo Sanchez Tirado y Rubio, autor del libro «Aerostación Militar» publicado en 1889.

Pocos meses después, durante las vacaciones de Navidad, al cadete Barberán le cabe la suerte de ser testigo del primer vuelo de un aeroplano en Guadalajara. Veamos lo que relataba el periódico alcarreño «La Crónica» del 24 de diciembre de 1910. «El sueño que acarició siempre el hombre desde Icaro...hasta Farman con su biplano, es la hermosa realidad que conoce el pueblo de Guadalajara.



D. Mariano Barberán y Trós de Ilarduya, nacido en Guadalajara el 14 de octubre de 1985.

Ayer a las cuatro de la tarde acudió un inmenso gentío a las proximidades del Polígono de Aerostación, Campo de Tiro y Balconcillo. A los pocos minutos, dadas las cuatro de la tarde apareció un punto en el horizonte. Pronto se vió un pájaro de magnífica envergadura que después de evolucionar, hizo un último viraje a unos diez metros sobre el río Henares y se posó en tierra cerca del barracón del dirigible «España».



Vista aérea de Guadalajara en 1895.

La guarnición, a cuyo frente se encontraba el coronel D. Pedro Vives, saludó al piloto Mr. Jean Mauvais por su viaje en aeroplano desde el campo de aviación Ciudad Lineal, el primer aeropuerto de Madrid. Por la noche una cena en el Casino de Guadalajara en homenaje al aviador Sr. Mauvais y su esposa reunió a lo más representativo de la guarnición.

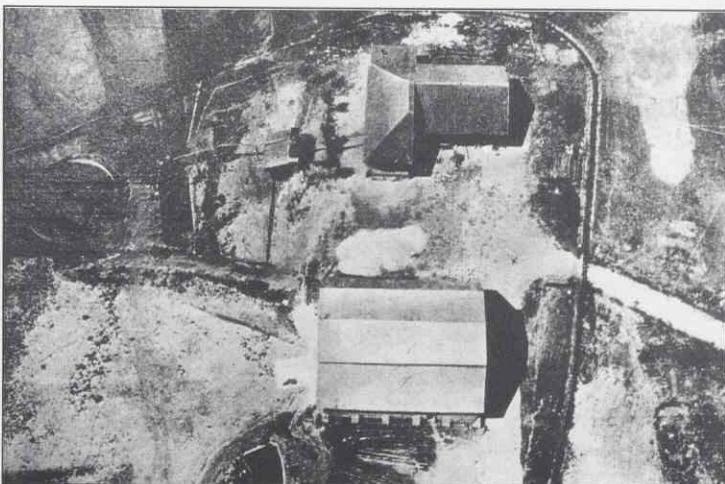
OFICIAL Y OBSERVADOR DE AEROPLANO

EL 14 de setiembre de 1914, Barberán es nombrado 2º teniente alumno por promoción y el 26 de junio de 1917 primer teniente. Ese mismo año efectúa su viaje de prácticas visitando en Madrid, Granada y Algeciras las instalaciones militares.

Un año más tarde -1918- asciende a teniente por reorganización y solicita el curso de Observadores de Aeroplano y en octubre se incorpora al aeródromo de Cuatro Vientos. En mayo de 1919 recibe su título de observador de aeroplano.

Ya tenemos a Mariano Barberán en su elemento, lo que será su meta y su vida. Ha pasado unos memorables meses en Cuatro Vientos, estudiando y volando, donde vuelve varias veces durante su carrera y que será su hogar en algunas ocasiones.

«Barberito» como le llamaban coloquialmente sus compañeros es un muchacho afable, callado, tranquilo y estudioso. Ya se le había despertado su afición por las ciencias y se pasaba más tiempo en la biblioteca y en su habitación estudiando, que de jugar con los compañeros. Su padre ya había fallecido y vivía con su madre Dolores, cuando las cir-



Instalaciones del Parque de Aerostación de Guadalajara en 1900.



Academia de Ingenieros de Guadalajara.



El piloto Jean Mauvais rodeado de jefes y oficiales de la guarnición del Parque de Aerostación y de Guadalajara después de su viaje aéreo desde Madrid.



Aeródromo de Cuatro Vientos en 1920.

cunstancias de la vida militar se lo permitían. No se le conocían devaneos, ni novias.

Un mes después de conseguir su título de observador ya estaba destinado en Tetuán, donde su extraordinario sentido del deber le empuja a participar en cuantas acciones bélicas se desarrollan en Marruecos.

GUERRA DE MARRUECOS

CORRÍA el año 1919 cuando lo encontramos volando, su gran pasión, y encargado de los talleres del aeródromo. Su cartilla de vuelo es impresionante, siempre

dispuesto para ocupar un puesto de observador en cualquier misión de reconocimiento y bombardeo.

En esos momentos se empezaba a interesar por la radiotelegrafía aplicada a la aviación. Después escribiría un libro, «Radiotelegrafía», uno de cuyos escasos ejemplares se encuentra en el magnífico Archivo Histórico del Aire en el castillo de Villaviciosa de Odón.

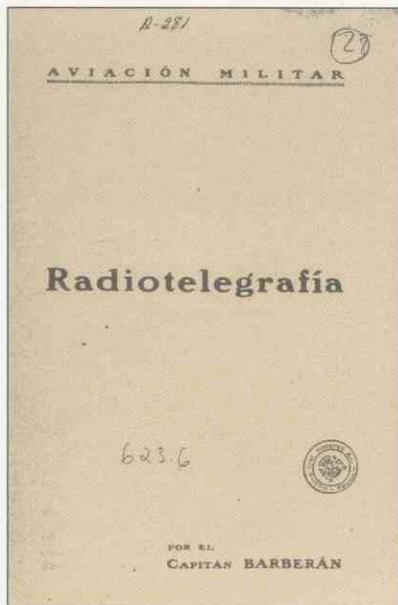
En 1920 le encontramos en el aeródromo de Arcila-Larache- encargado del gabinete fotográfico, otra de sus pasiones, debido a sus aplicaciones en el reconocimiento aéreo. Ascende a capitán y pasa a la situación «B» volviendo a su cuerpo de procedencia. 22 meses se le hacen largos en destinos insulsos, pero el hijo pródigo vuelve al aire y tenemos la suerte de encontrarle otra vez en el servicio de aviación a finales de 1921 y en su «hogar» el aeródromo de Cuatro Vientos.

Se le destina a la escuadrilla «Bristol» de Melilla donde empieza sus operaciones el 29 de marzo de 1922. Las primeras etapas de su vida se van cumpliendo: cadete, oficial de ingenieros militares y observador de aeroplano. Es un ejemplo para sus compañeros por su completa dedicación a su deber.

Ya entonces podemos vislumbrar un poco más de su carácter. Modesto pero tiene necesidad de lo excepcional, tiende a ser protagonista. Le gusta descollar sobre todo en el cumplimiento de su deber, que pone por encima de todo.

Marruecos le excita. Siempre quiere marchar al aire, pero le gusta volver y prepararse de nuevo. Vuela como observador con el capitán aviador D. Rafael Llorente Sola. Este habla de Barberán en los siguientes términos: « Su actuación se hacía destacada por el arrojo y el valor demostrado en todas las operaciones bélicas en las que interviene».

Y relata un caso que demuestra las cualidades que adornaban al capitán Barberán. «En un servicio de guerra para bombardear la cábila de Beni-Ulixek el avión pilotado por el



Portada del libro «Radiotelegrafía», escrito por D. Mariano Barberán.



El capitán Barberán, en el centro, con el capitán Llorente a su izquierda.

Capitán G^a de la Peña llevando de observador al teniente Florencio no regresa. Un impacto de una bala en el motor les hace aterrizar en territorio enemigo. Son hechos prisioneros.

El aeroplano es bombardeado el mismo día 10 de junio, que había sido derribado. Comprobar este extremo es objeto de muchas opiniones, mucha charla de cuartel y muchos los que desean realizar la misión de comprobar la destrucción del aeroplano. El Capitán Llorente se prepara sin avisar a su jefe. Habida cuenta del riesgo de la misión se lo comunica en secreto a un compañero. Una indiscreción alerta a Barberán y cuando Llorente va a despegar se encuentra a su observador en la carlinga.

Le ordena que abandone el aeroplano. Barberán se niega, es su puesto y no partirá sin que él vaya. El Bristol nº 21 despega en la mañana del 10 de junio de 1922.

Aterrizan en campo enemigo a unos cinco metros del avión «Bristol» destruido. Barberán baja de su puesto y Llorente le da la cámara para que fotografíe el avión y sus alrededores. Barberán lo primero que hace es darle la vuelta al avión suyo para poder despegar deprisa si las circunstancias lo exigiese. Toma rápidamente unas fotografías mientras observa a un grupo de jinetes enemigos acercarse al galope. Vuelve rápidamente al avión. Llorente mete motor y Barberán dispara con su ametralladora contra los jinetes moros. Vuelven al aeródromo, felices, pero son arrestados.”

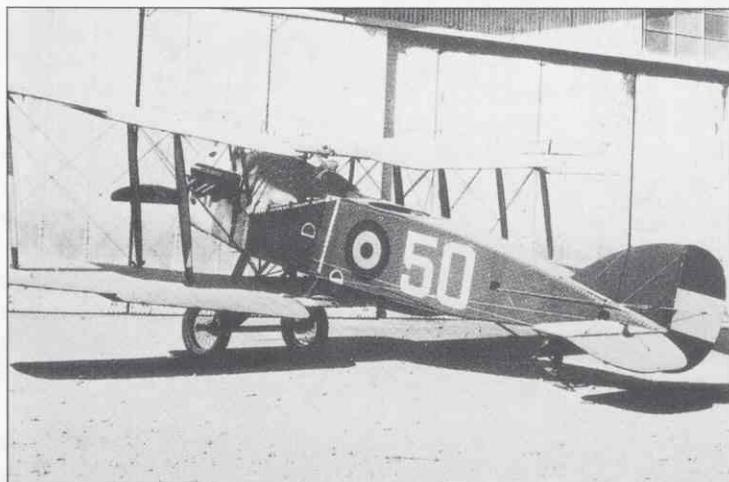
Según manifestó el entonces capitán aviador Acedo Colunga en su libro «El alma de la aviación española», «...» fue un acto de audacia y de confianza profesional. Si llegó a ser útil o nó, allá los que quieran en un empeño exagerado materializar todas las bellezas de la vida... Bién es verdad que se habían jugado la libertad a una carta y habían ganado».

El «Bristol» nº 21 quedó destruido días después al captar violentamente durante un aterrizaje con el depósito de combustible ardiendo. Resultaron ilesos su tripulación, Llorente y Barberán. Hoy se puede contemplar una réplica de este aeroplano en el Museo del Aire.

EL AIRE COMO META

ESTÁNDO destinado Barberán en la escuadrilla «Bristol» en Melilla es nombrado para realizar un curso en la Escuela de Bombardeo y Tiro de los Alcazares y en marzo vuelve a Melilla donde tiene un accidente de aeroplano, saliendo ileso.

El año 1923 sigue en Melilla. Marcha con su escuadrilla a Sevilla, a la inauguración de la Base Aérea de Tablada que



Aeroplano «Bristol» en el que voló Barberán numerosas misiones como observador.

tuvo lugar el 10 de abril de 1923. El recorrido Melilla-Tablada fue heroico debido a las desfavorables condiciones meteorológicas. Participa en el vuelo de demostración de las comunicaciones radio entre aeroplano y tierra, encontrándose en el extremo receptor S.M. el Rey D. Alfonso XIII. Esto le vale pasar destinado a Cuatro Vientos, al servicio radio, donde actúa como profesor. Asiste a una conferencia nacional de TSH (Telegrafía Sin Hilo).

Barberán presta en 1923 servicios en la escuadrilla Havilland «Napier» efectuando como observador de un aeroplano de ese tipo, el vuelo de traslado de estos aviones a Melilla desde Madrid con escala en Granada. Por esas fechas formando tripulación con el capitán Glez Gallarza (Eduardo), participa en el vuelo sin escalas Madrid- Larche con un recorrido de 900 kilómetros, utilizando un « Havilland Napier». Esta marca no pudo ser homologada, pero sí obtienen el premio del RACE. En abril de 1923 vuela como observador en la 1ª Escuadrilla «Bristol» cuyo jefe era el capitán Ortiz.

Siguiendo con su trayectoria profesional y como recompensa a sus desvelos en la rama de radiotelegrafía se le concede una beca para seguir un curso en París que tuvo lugar desde el 19 de noviembre de 1923 hasta mayo de 1924.

PILOTO DE AEROPLANO

ASISTE al curso de pilotos, pasa por la Escuela de Transformación y se le concede el título de piloto el 22 de enero de 1924. Terminada su estancia en París se incorpora a Marruecos, ya como piloto. Interviene en el abastecimiento de la posición de Coba Darse sitiada por el enemigo que impedía el acercamiento de las columnas de rescate.

Se organiza una operación de abastecimiento de una posición que sólo consistía en un rectángulo de 15 metros en su lado mayor.

Uno de los «Breguet» XIX que interviene en la operación va pilotado por el capitán Barberán y de observador lleva al teniente Ruiz de Alda. Mientras unos aviones vuelan en círculo ametrallando los alrededores de la posición, otros van lanzando hielo y alimentos. El aeroplano de Barberán resulta tocado por los impactos. Queda herido de consideración, pero logra llegar al aeródromo y pasa al hospital. Sus graves heridas hacen que se le declare inútil para el vuelo y vuelve al Cuerpo de Ingenieros.

Ya posee la Medalla Militar individual, que le fue impuesta el 29 de marzo de 1922 en Melilla, varias cruces del Mérito Militar con distintivo rojo, el pasador de Melilla y el distintivo



Avión «Breguet XIX» que pilotaba Mariano Barberán.

del servicio de aviación. Ha participado en ocho campañas de operaciones y está considerado como uno de los primeros aviadores.

Según Arturo Barea en su libro «La Forja de un Rebelde» relata que Barberán era diferente de los otros aviadores. Se encerraba en su despacho cada tarde a trabajar, hacer cálculos y estudiar. Estaba obsesionado con el vuelo. Escuchaba con gusto sus disertaciones técnicas. Era pequeño y vivaracho, con ojos febriles tras sus gafas, prematuramente calvo, silencioso y retraído. Sus relaciones con otros compañeros eran restringidas. Nunca tomaba parte en sus juegos y vivía una vida de recluso. Parecía un fraile vestido de uniforme. Me dijo un día: «Claro que se arriega la vida volando, pero al menos se arriega por algo grande. Barberán tenía miedo a la muerte, como todos, pero la desafiaba.»

Y seguimos comentando rasgos de su carácter. Desde la altura piensa en la acción. No es fatalista. Vence y se siente útil. Se siente muy a gusto en la aviación y en Marruecos.

Quizás se podría decir que el Barberán aviador es una persona atípica, carente de hogar. Su hogar es la carlinga ordenada por la técnica y la verticalidad de la tercera dimensión. La vida de este aviador en misiones de guerra es una continua despedida del aeródromo. Es un ir y venir. La Tierra es algo que está abajo. Huye y busca algo. Siempre va en busca de algo. Le gusta la vida rutinaria, pero sobre todo el orden en su normal habitáculo del aeroplano.

La mujer en Barberán es un tema difícil. La consideraba, quizás, el polo opuesto a un mundo organizado por la técnica y las tridimensionalidad. Poco se puede aportar en este orden.

VUELTA E IDA DE LA AVIACIÓN

BARBERÁN cuando es dado por inútil para el vuelo, no se resigna a esa situación y remueve Roma y Santiago, escribe a todos sus jefes, sus cartas casi exigen que le faciliten la vuelta al aire. Por fin lo consigue. En el verano de 1924 se le nombra para realizar el curso de jefe de escuadrilla. Terminado éste se le vuelve a destinar a las escuadrillas «Breguet». Se forman dos grupos y Barberán es nombrado jefe de la tercera escuadrilla. Otra es mandada por el capitán Arias Salgado.

Salen de Madrid las escuadrillas el 1 de julio de 1924 y hacen escala en el aeródromo de Armilla en Granada. El salto líquido hasta Marruecos cuenta con el apoyo de unos hidros con base en Motril. El tiempo es infernal y coincide con las fiestas del Corpus. Arias Salgado marcha a la ciudad. Barberán se queda en el pabellón de oficiales esperando la mejora del tiempo.

La mañana del 2 de julio trajo un tiempo aceptable y Barberán da la orden a su escuadrilla de partir inmediatamente. Alcanzan Melilla sin problemas. Cuando Arias Salgado llega al campo se entera que la escuadrilla de Barberán ha partido. Se enfada, quizás con cierta lógica y desde ese día Barberán y él rompen las relaciones. Según se contaba se entendían con papalitos.

El jefe del Grupo Diaz Sandino, persona de no muy altas cualidades, no ataja a tiempo el problema. Un día Barberán agrede a Arias Salgado y este le reta en duelo. Enterado el jefe de las Fuerzas Aéreas ordena el arresto de ambos. Barberán que entregaba todo lo que podía a la aviación, esfuerzos y alma, y no daba más porque no lo tenía, estima que el asunto no se había resuelto adecuadamente y pide la baja en aviación, o sea, su pase a la situación «C».

La instancia rezaba lo siguiente:

Mariano Barberán y Trós de Ilarduya, capitán de Ingenieros, Observador y piloto de aeroplano con destino en el Servicio de Aeronáutica Militar a V.E. reapepetuosamente expone:

Que desea pasar a la situación «C» de las que señala las disposiciones vigentes para el personal navegante del referido servicio.

Gracia que espera alcanzar de V.E. cuya vida guarde Diós muchos años.

Melilla 29 de agosto de 1925.

Así de escueta la petición.

Mientras llega la respuesta a la solicitud Barberán participa en las operaciones del desembarco de Alhucemas, en septiembre de 1925. Barberán vuela como piloto de los «Breguet» XIX en la primera escuadrilla, del grupo mandado por Diaz Sandino. Se recuerdan los vuelos de su escuadrilla del 9 de septiembre, se efectúan 9 bombardeos y 9 aprovisionamientos en un solo día. El aeroplano de Barberán, llevando como observador al teniente Servet es alcanzado por unos impactos en el motor y tiene que aterrizar cerca de Laucien, sin problemas.

Le conceden lo solicitado en la instancia y vuelve a su cuerpo de procedencia. El asunto no ha podido arreglarse pues con las operaciones bélicas nadie ha podido intervenir. Todos se unen ahora para que «Barberito» no abandone la aviación. Ya es tarde y el hecho está consumado.

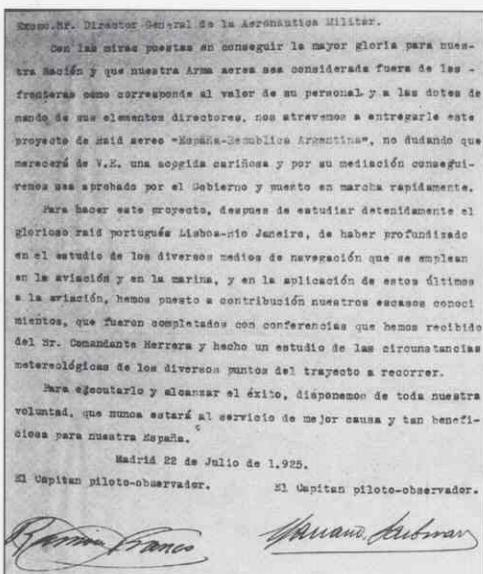
BARBERÁN Y RAMÓN FRANCO

Si algún admirador tenía Barberán, este era el celebre Ramón Franco. Este personaje acababa de casarse «por las buenas» esto es, sin permiso militar. Llega con su esposa Carmen Díaz a Melilla y se incorpora a su destino en la Base Aérea de Atalayón en 1925.

Sus ratos libres los dedica a preparar un vuelo más importante que el que hizo en 1923 cuando acompañó en un hidro a los tres «Breguet XIV» a las islas Canarias. Quiere alcanzar Argentina en un hidro. Adquiere documentación, planos, mapas y cuantos datos considera adecuados al fin propuesto. Ahora bién Ramón Franco era un piloto excepcional uno de los cinco magníficos, pero sus conocimientos técnicos eran limitados.

Según la esposa de Ramón, persona de cierta cultura y que hablaba varios idiomas, nos relata que Franco buscó una de las mejores inteligencias de la aviación: Mariano Barberán. Este era un verdadero experto en navegación aérea, era un notable matemático y un gran investigador que con sus risueños ojillos, observando a través de sus gafas captaba inmediatamente cualquier problema y lo resolvía.

Mariano —sigue relatando— hizo en poco tiempo un trabajo magní-



Las firmas de Barberán y Franco en la «Memoria» que presentaron para el vuelo España-Argentina el 22 de julio de 1925.



Ramón Franco en la carlinga del «Plus Ultra», Ruiz de Alda a la derecha.

fico, completo en todos sus detalles sobre la posibilidad de un vuelo en hidroavión desde España a Sudamérica. Según iba avanzando Barberán en su trabajo, Ramón guardaba todo los papeles en carpetas que iban creciendo por momentos.

Todos los estudios se plasmaron en una Memoria que enviaron con la firma de los dos aviadores al general Soriano que la aprobó inmediatamente.

El 29 de agosto nos enteramos, Ramón y yo, que Barberán había solicitado la baja en aviación. La consternación fue enorme y Ramón se encontró con sus planes rotos. Marcha a Madrid y después de mucho pensarlo eligió a Ruiz de Alda de sustituto de Barberán. Aquél procedía de Artillería y era el número 1 de su promoción.

En enero de 1926 se encuentra Barberán destinado en Canarias donde tiene la oportunidad de reunirse con Ramón Franco que había hecho escala en su vuelo a Argentina. Una de la mayores preocupaciones de Franco había sido la sustitución de Mariano Barberán y por tanto volvió a insistirle que le acompañase como navegante, que él podía arreglarlo, pero las circunstancias no lo permitieron.

Todos los compañeros de Barberán desde entonces labraron por la vuelta de Barberán, explicable si seguimos las palabras que escribe Gomá: « Es difícil conocer un hombre mejor dotado por Dios con tan completas y brillantes cualidades: inteligencia privilegiada, clara, precisa, sin elucubraciones matemáticas, profunda, llena de realidades; carácter serio, callado; en las conversaciones en grupo con sus compañeros no habla y presenta a todos una sonrisa dulce de hombre modesto; es enérgico y hasta duro en los actos



Escuela de Observadores de Cuatro Vientos.



Mariano Barberán con su compañero Gonzalez Gil.

dedicados al cumplimiento del deber; pero siempre afable; no desfallece, tiene una gran voluntad para dar remate a todas las empresas que se propone, tiene gran valor y serenidad para no dar importancia a lo que realiza, como si se tratara de hechos que están al alcance de todos; posee extraordinaria cultura y relevantes dotes para el profesorado. El capitán Barberán es la figura mas completa que tal vez exista en la Historia de la Aviación del Mundo».

A su vuelta a aviación se le encarga la misión de crear una Escuela de Observadores en Cuatro Vientos, extremo que realiza con la profesionalidad ya acreditada y en 1932 le encontramos de director de dicha escuela y profesor de la misma. También imparte clases en la Escuela Superior Aerotécnica en los cursos de navegantes aéreos.

EL VUELO A CUBA Y MÉJICO

EL capitán Mariano Barberán, era un gran preparador de vuelos, que por una u otras circunstancias nunca realizaba. Así ocurrió con la Vuelta a España que preparó con el aviador Jimenez y el viaje directo a Guinea con su compañero Gonzalez Gil.

En octubre de 1932 presentó al Gobierno una «Memoria» relativa al vuelo Sevilla-Cuba-Méjico, que por su trascendencia se convirtió en empresa nacional. La Memoria explicaba con gran sencillez el objeto de la empresa aérea: *El vuelo España-Cuba-Méjico... persigue varias finalidades de extraordinario interés ; proporcionar ventajas de orden general..., constituir un enlace entre España y los países de la América Central...para que las alas españolas lleven un cordial saludo del viejo solar hispano a la República de Méjico....Estudiar una nueva ruta aérea sobre el Atlántico Central...que en un porvenir - no muy lejano- será el camino que seguirán las grandes naves aéreas entre Europa y América.*

Barberán de 37 años de edad, fornido, de faz abierta, con gafas y calvo tenía un estilo de trabajo muy eficaz y ordenado. Su primera tarea fue la elección de un piloto, que recayó en la persona del teniente Joaquín Collar Serra, entonces el mejor y mas hábil piloto militar de la aviación española, número 1 de su promoción. Como complemento para la ayuda técnico-mecánica eligió al sargento Modesto Madariaga, con gran experiencia en la preparación de grandes vuelos.



Teniente D.Joaquín Collar Serra elegido como piloto para el vuelo Sevilla-Cuba-Méjico.

La segunda tarea fue encargar a la Sección de Meteorología del Servicio de Protección de Vuelo de Aviación Militar el estudio de la meteorología de la ruta. Se obtuvieron 11 rutas probables y se decidió que la ruta loxodrómica mas conveniente era la que partiendo de Sevilla, se apoyaba en las islas Maderas, dirigiéndose a Puerto Rico, Santo Domingo y rindiendo vuelo en Cuba.

La tercera tarea fue encargar la fabricación del aeroplano y que según la «Memoria» debía ser de fabricación nacional. Establecido un radio de acción de 8.100 kilómetros, se decidió por el proyecto presentado por CASA de un avión basado en el Breguet XIX «Gran Raid». El presupuesto era de 80.000 pesetas. Este proyecto se le adjudicó a Construcciones Aeronáuticas (CASA). La elección del motor recayó en el Hispano Suiza de 650 CV, que se fabricaba por la empresa Elizalde de Barcelona, al que se le encargaron dos unidades.

El proyecto de CASA era un verdadero reto para la ingeniería aeronáutica, pues los primeros cálculos condujeron a un avión con una carga de combustible de 5.325 litros para un peso de despegue de 6.320 Kilogramos. ¡ Un verdadero depósito volante!

Con el entusiasmo de ingenieros y obreros y la colaboración del Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos el avión se terminó el 15 de abril de 1933. Se le bautizó «Cuatro Vientos». Se le asigna el número 195 de fabricación.

Barberán, Collar y Madariaga empiezan una serie de vuelos de pruebas para comprobar las actuaciones del avión

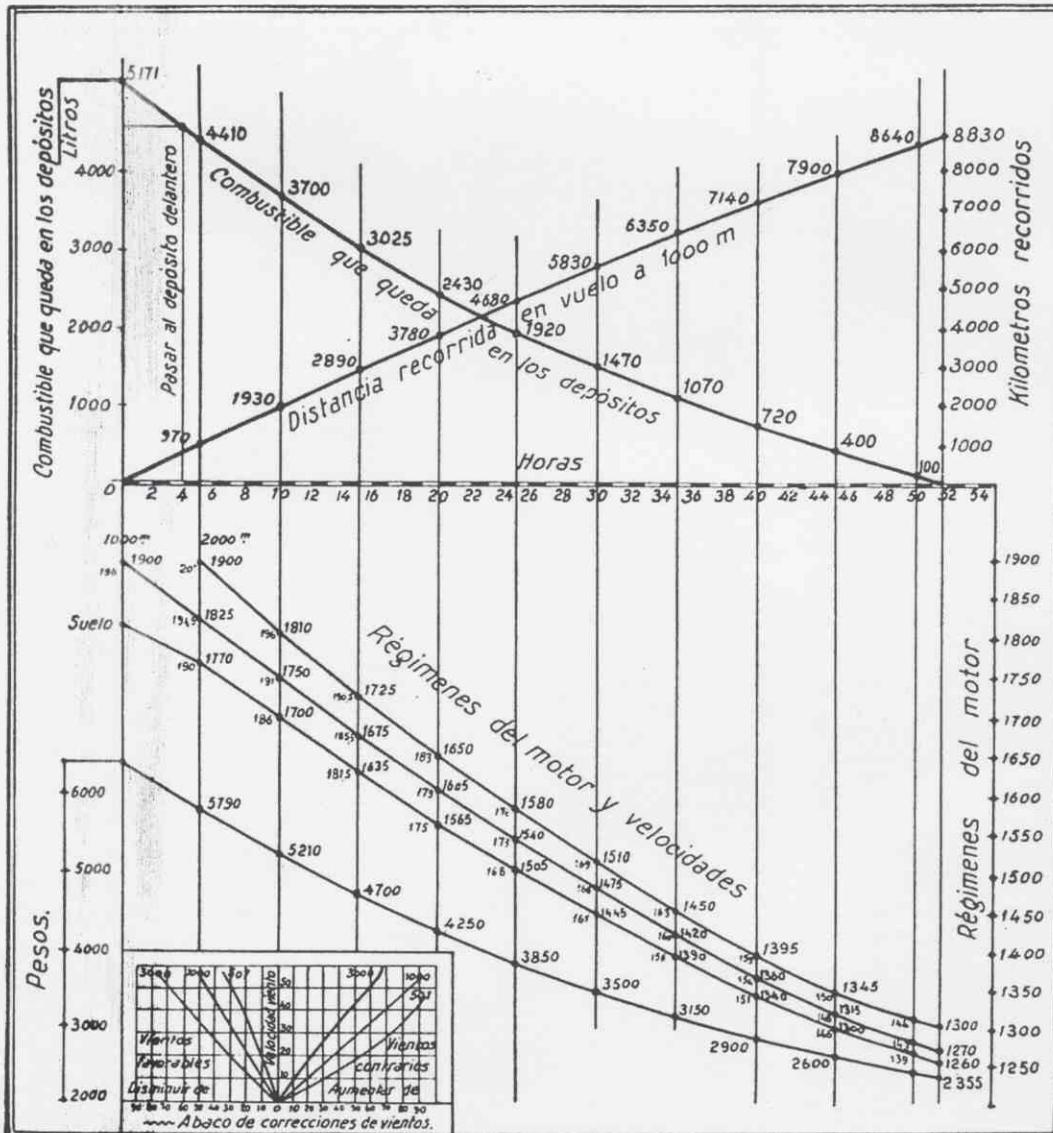


Dos vistas del avión "Cuatro Vientos" recién salido de CASA el 15 de abril de 1933.

según el cuadro de marcha calculado por el equipo de Ge-tafe/Cuatro Vientos.

El avión empieza las pruebas en vuelo el 24 de abril de 1933. Las distancias de despegue se calculan con potencias reducidas para simular la carga máxima del avión y se realizan también varios vuelos de unas quince horas de duración a diferentes altitudes para obtener los datos necesarios.

Es de justicia señalar la valiosa cooperación de ingenie-ros, técnicos y obreros de CASA y del personal de ingenie-ría militar. Se citan, Ortiz de Echague, Sousa, Aguilera y Díaz de Iboleón, como constructores del avión; Larrauri autor de la instalación de refrigeración; Pérez Seoane de la instala-ción eléctrica; Herrera, Olivie, Bada, Servet y Guinea, que se encargaron de las experiencias en el túnel aerodinámico de

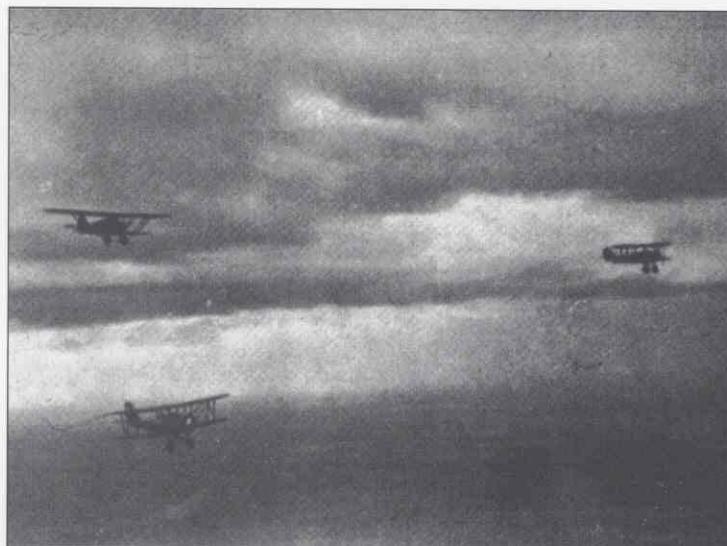


Cuadro de marcha utilizado en el vuelo España-Cuba-Méjico.

Cuatro Vientos y los cálculos del cuadro de marcha y por último Cubillo en la parte meteorológica.

Terminadas las pruebas, el día 3 de junio los aviadores fueron recibidos por el jefe del Gobierno que les deseó «muy buena suerte en la empresa, que había de poner muy alto el nombre glorioso de la Nación hispana». El día 8 de junio Barberán es objeto de un homenaje por habersele concedido la Cruz de Isabel la Católica.

El mismo día parten para Sevilla (Aeródromo de Tablada), donde se prepara el avión por un técnico de la Hispano y dos mecánicos de CASA, instalándole un motor-hélice nuevos. Mientras se iban recibiendo con regularidad la información meteorológica de Cuba y de la ruta y el 9 de junio, al filo de las 10 de la noche, decide Barberán que el momento ha llegado. Incitaciones cariñosas de sus compañeros obligan a descansar a Barberán y Collar. Unas pastillas de Veronal les libra de la vigilia.



Llegada del «Cuatro Vientos» a la Habana (Cuba).

El vuelo Sevilla-Cuba. El capitán Barberán y el teniente Collar han llegado felizmente al término de su viaje.

El domingo, a las veinte horas y cinco minutos, han aterrizado felizmente en Camaguey (Cuba) el capitán Barberán y el teniente Collar, que el sábado, de madrugada, salieron de Sevilla, a bordo del «Cuatro Vientos». El trayecto recorrido en el vuelo es de 7.015 kilómetros, lo que supone una media horaria de 160. El capitán aviador Walter Hinton, que en 1919 realizó la travesía transatlántica desde América a Europa, pasando por las Azores, ha declarado que este vuelo—proeza marabillosa—es uno de los más notables realizados en los años últimos. Minutos antes de partir, en Sevilla, los soldados de Aviación cargan de aceite el aparato.

El «Cuatro Vientos» está ya preparado, y, ante las personas que han acudido a despedirlos, Barberán y Collar explican las particularidades del aeroplano y sus propósitos para realizar felizmente la gloriosa empresa.

En este momento el aparato sólo espera que suban a él los intrépidos aviadores.

El capitán Barberán, desde el «Cuatro Vientos», se despide de todos.

El teniente Collar. (Fotos Serrano.)

LA PARTIDA PARA CUBA

EN la madrugada del 10 de junio se saca el «Cuatro Vientos» del hangar de bombardeo y se le traslada cerca del Aeroclub para la carga de combustible y después a la pista preparada especialmente. En la cola se le adapta el carrillo de despegue. Collar a las dos ya se encuentra cerca del avión. A poco aparece Barberán. Madariaga ya ha partido en barco para Cuba con los elementos de apoyo al vuelo y ciertos repuestos.

A las 4:15 suben a la cabina y dan el último adiós a los compañeros. Van muy tranquilos. Barberán va cargado de papeles e instrumentos de navegación. La temperatura es de 14 grados. Arranca el motor y la quietud de la noche sevillana queda rota. A las 4:35 empieza el despegue, a los 300 metros se suelta el carrillo, a los 1.200 metros el avión bota un par de veces y a los 1.500 metros pierde contacto con el suelo y penetra en ese mundo donde la vida y la muerte tienen otras dimensiones. Vira y regresa sobre el campo con el rumbo correcto de 256 grados. Varios aeroplanos los acompañan. A los 32 minutos dejan atrás la costa española por el mismo lugar de donde partió Colón para descubrir el Nuevo Mundo.

Antes y después del vuelo Sevilla-Cuba.

Cubillo ha previsto nubes a 200 kilómetros de la costa. La carta de navegación de Barberán enrollable de papel fuerte contiene este dato. Cada 10 minutos lleva trazadas las líneas de posición y figuran los datos de tiempos, gasolina consumida, régimen del motor y velocidad indicada.

En un cuaderno Barberán va anotando los cálculos mientras Collar se ocupa de mantener la actitud del avión y los parámetros de vuelo. A las cinco horas y media de vuelo pasan sobre las islas Maderas que están cubiertas de nubes, pero las reconocen por un pico que sobresale de las mismas.

Como van adelantados veinte minutos en el horario, Barberán le pasa a Collar un papel con las nuevas RPM:1795. Solos en la inmensidad del espacio, Sol arriba y nubes abajo.

A las 9:30 horas de vuelo Barberán abre la cabina y tomando el sextante toma dos alturas del Sol. Comprueba que van clavados en la ruta. A las 14:30 horas de vuelo la Luna les permite comprobar de nuevo la posición. Collar se siente indispuerto y Barberán toma los mandos. Fiebre y escalofríos hacen temer por el vuelo, pero después de cinco horas se recupera.

A las 24:30 horas de vuelo calcula Barberán de nuevo la posición con la ayuda de varias estrellas y comprueban que cruzan el paralelo 20. Barberán pasa a Collar un nuevo rumbo: 270 grados. A las treinta horas de vuelo Barberán le pasa a Collar un mapa de Santo Domingo y le escribe en un papel, » Dentro de tres horas veremos la bahía de Samaná«. El rumbo sigue en 270 grados.

LA LLEGADA A CUBA

EN Cuba avisan el paso del avión sobre Guantánamo a unos 1.200 metros de altitud. Siguen viaje sobrevolando la línea férrea. El tiempo es malo. A las 14:30 hora local cubana del 11 de junio el avión sobrevuela Camaguey. A los veinte minutos regresan y toman tierra en aquel aeródromo, les quedan 100 litros, unos treinta minutos de vuelo.

La prensa y la radio airean por todos los rincones del planeta el triunfo y la gloria de las alas españolas. Lo imposible se ha conseguido. Este vuelo hoy día es difícilmente reproducible. Han efectuado un solo salto líquido de 7.895 kilómetros en 40 horas de vuelo, sin un solo fallo mecánico.

El 12 de junio despegan el «Cuatro Vientos» de Camaguey y se dirige a la Habana. El público sigue por la radio el progreso del avión, que aterriza en el aeródromo de Columbia a las 17:15 horas. De la cabina surge Barberán en uniforme. Collar para el motor y también desciende de la cabina. Mas de 10.000 personas están presentes en el aeródromo -a pesar del calor infernal- y es apoteósico el recibimiento a los héroes. Barberán y Collar aceptan con enorme sencillez estas muestras de cariño.

En La Habana, abundaron los homenajes, festejos, banquetes y actos de concesión de condecoraciones. Los aviadores están abrumados de tanto cariño que les demuestra el pueblo cubano. El día 19 de junio, quizás de una manera súbita, Barberán considera necesario proseguir el viaje a Méjico.

Así lo comunica a las autoridades y encarga al mecánico Madariaga que prepare el avión. Todo el público enterado de la partida se vuelca en convencer a los aviadores que retrasen la salida. Con gran pesar Barberán confirma la partida para el 20 de junio a temprana hora.

La ruta a Méjico es estudiada con sus colegas cubanos y los aviadores reciben completa información sobre la meteorología y los aeródromos utilizables. Les recomiendan que crucen por la península de Yucatán y sin abandonar la cos-

ta proseguir hasta Veracruz, donde unos paneles les darían información sobre si era posible continuar el vuelo.

LA GLORIA Y LA TRAGEDIA

EL 20 de junio ha llovido ligeramente y Barberán está molesto con un inoportuno furúnculo. Collar sufre de acidez de estómago. Ninguna de estas cosas son de importancia como para retrasar el vuelo. Una vez las viandas y un pequeño equipaje a bordo, se encuentra el avión preparado para despegar. No aceptan la escolta de otros aviones. Barberán viste uniforme y encima un suéter blanco. Collar pantalones de uniforme y una cazadora de cuero. El vuelo a Méjico dura unas doce horas.

A las 5:45 de la mañana se pone en marcha el motor y el avión con una carga de sólo 3.000 litros de combustible, se va al aire 8 minutos mas tarde. El cielo gris y la fina lluvia hacen triste la partida.

El avión sin problemas entra en Méjico por la península de Yucatán según apreció el capitán de un barco. Diversas poblaciones dieron el paso del avión, la última Villa Hermosa. A las 11:35 se cruza con el avión comercial de la compañía Mejicana que vuela de Mérida a Tejería.

A las 13:30 aviones mejicanos salen del aeródromo Balbuena de la capital mejicana al encuentro del «Cuatro Vientos». Regresan a las 6 de la tarde en medio de una fuerte tormenta. El avión no aparece. A las ocho de la tarde, tres horas pasada la ETA, el gobierno mejicano da la orden de búsqueda. Se monta una operación increíble, tal era el cariño que se tiene a los aviadores que traen un abrazo fraternal del otro lado del Atlántico.

Todo es inútil. Ramón Franco es encargado por el gobierno español de investigar la desaparición del «Cuatro Vientos». Aventura la hipótesis de que hubiese caído al mar.

EPÍLOGO

SE abren paréntesis de esperanza que se van cerrando. Lo inevitable, lo increíble, ha ocurrido en un vuelo sencillo y corto. Hasta hoy no ha podido encontrarse el avión y sus tripulantes. El misterio continua a pesar de los esfuerzos de muchas personas. Quede constancia que la aviación española ha dedicado y dedicará todos los esfuerzos necesarios para encontrar el avión «Cuatro Vientos» y a sus héroes. Hasta ahora todos los esfuerzos han sido inútiles.

Así desapareció el capitán de ingenieros D. Mariano Barberán, un militar, aviador e ingeniero que encontró la muerte junto con su compañero Collar en un vuelo sin importancia de Cuba a Méjico después de haber realizado ambos el irrepentible vuelo sin escalas de Sevilla a Cuba en un biplano monomotor.

Como recompensa por su vuelo le es concedida la Medalla Aérea (Gaceta del 20 de febrero de 1934) a los dos héroes.

España tiene una deuda de gratitud pendiente con este aviador militar que tan alto puso el pabellón español. Quizás esa deuda se podría saldar con el monumento que se promocionó por la Federación Aeronáutica Española en 1935, que contó con numerosas aportaciones del personal de aviación, pero que nunca se ha construido. Hora es que ese monumento perpetúe para la posteridad la hazaña y también la heroica muerte que encontraron Barberán y Collar.

Mientras sólo nos queda una oración.

Madrid marzo de 1997. ■



En las instalaciones de la «Caproni» en Taliedo vemos (de izquierda a derecha) al capitán Micheo, Italiano, teniente Fernández Liendres, capitán Jiménez Benamu (Enrique), capitán Alonso Pimentel, capitán Reixa, italiano, comandante Bazán, italiano, Director de la Caproni, capitán Larrauri, capitán Lapuente, comandante Martínez de Pisón (Rafael), capitán Montesinos, teniente Kindelán (Ultano) y dos pilotos de la Empresa.

Capronis en el cielo

“CANARIO” AZAOLA

En 1938, en plena guerra civil, la aviación nacionalista, con el fin de incrementar el potencial de sus grupos de asalto, y cooperación, adquirió en Italia, al precio de 1.020.000 pts. cada uno, dieciséis Caproni Ca-310 “Libeccio”. Se trataba de un bimotor (Piaggio P-VII. Cl6 de 430 cv) de construcción mixta -madera, tela y metal- dotado de tren retráctil, diseñado para servicios de vigilancia y uso general, en los territorios italianos de ultramar.

Armado con dos ametralladoras de 7,7 mm implantadas en el borde de ataque -justamente en el entronque de los planos con el fuselaje- y una dorsal móvil del mismo calibre; su carga ofensiva, compuesta por bombas de

10 y 50 kg hasta un total de 400, se situaba, en distintas combinaciones, tanto en soportes bajo el fuselaje como en el interior del mismo.

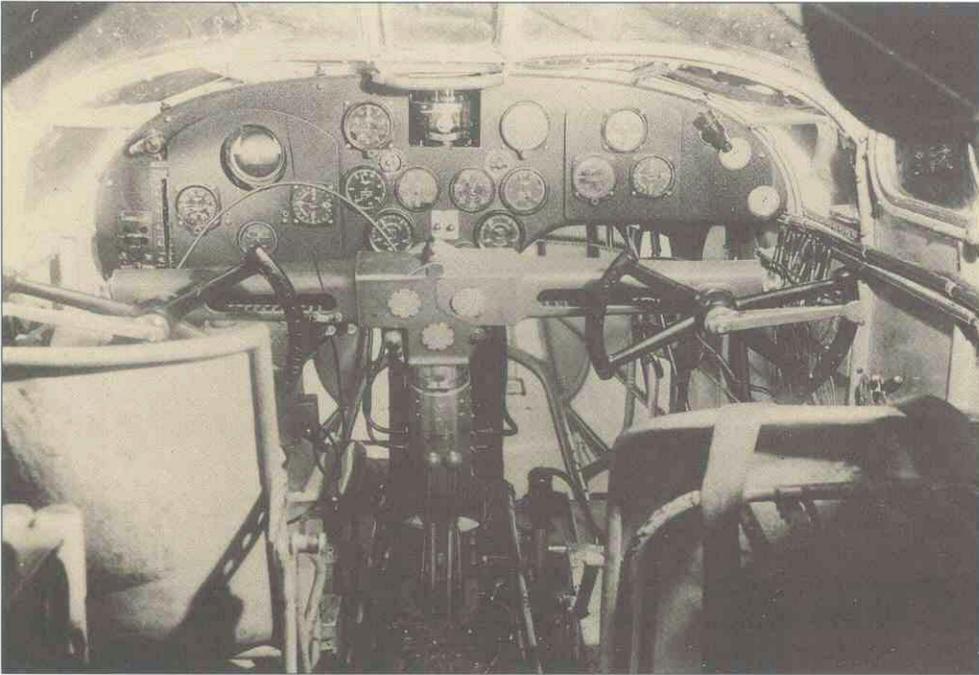
Ya en el primer contacto de los pilotos españoles con el avión, en las instalaciones de la Caproni en Taliedo (Milán), pudieron percatarse -a juzgar por los comentarios de uno de ellos- del “embolado” que les habían metido los “expertos” de la Embajada española en Roma, adquiriendo para la guerra, un aparato deficiente, más propio para entrenamiento o enlace.

Quienes habían volado el “settantanove” o el Romeo 37, comprobaron que el nerviosismo típico de los aviones italianos en el suelo, nada tenía que ver con los “gestos” del que pronto sería conocido como el “capronchino”.

Según el entonces capitán piloto e ingeniero Larrauri, “tenía un par motor tan acentuado, que con viento fuerte se despegaba con motor y medio, para compensarlo. Por ello, al embalar el avión, sobre todo en manos de pilotos inexpertos, los “caballitos” estuvieron a la



Presos hasta mediados de 1937, los comandantes Félix Bermúdez de Castro (izquierda) y Rafael Martínez de Pisón (centro), antes de incorporarse al frente, hubieron de realizar un período de reentrenamiento en Tablada, donde aparecen junto al capitán Miguel Orduna.



Bastante elemental de instrumentación, la cabina del «Capronchino», obsérvese tras el medio volante del 2º piloto, la «ratonera» en la que se acomodaba el observador.

orden del día. Sin embargo, en el aire era como una avioneta".

Después de aproximadamente siete horas de entrenamiento para la "suelta", los aviones por patrullas, despegaban para España. Primero lo harían los del 8-G-18, eventualmente al mando del capitán Larrauri, por ausencia del comandante Felix Bermúdez de Castro, el bravo "Chilin" de la "cadena" de "Pavos", convaliente de sus heridas en acción de guerra. Más tarde, el 23 de Noviembre, los del 9-G-18 al mando del comandante Rafael Martínez de Pisón, ex jefe de la "cadena" de Romeo-37, con los capitanes Joaquín Reixa y Enrique Jiménez Benamú, como jefes de sus escuadrillas.

Por el Cuaderno de Navegación de Pisón, vemos que partiendo de Taliedo, en saltos de poco más de dos horas, alcanzaban Guidonia (Roma), Alghero en Cerdeña y Alcudia en Baleares, aterrizando por fin el día 28 en el campo aragonés de Alfacén, desde donde, al día siguiente volaban a Logroño para la puesta a pun-



El comandante laureado Juan Antonio Ansaldo Bejarano (izquierda), futuro jefe de la 6ª Escuadra, aparece junto al comandante García Morato, tras la imposición a éste de la Cruz Laureada de San Fernando (Castejón, 18 de marzo de 1938).



El Alférez Mariscal Martín, en el puesto de segundo, transmite una orden al también alférez Pareja Núñez.

to de los aparatos, que incluía la apertura de una salida de emergencia para el observador, a base de que cediera el suelo sobre el que se acostaba. Proyectada por Larrauri, éste dedujo que en caso de apuro, era del todo impracticable su salida del morro en espacio tan reducido.

"Imagínate - me explicaba el ingeniero- que si el copiloto en ese momento llevaba los mandos, primero había de girar los "cuernos" hacia el puesto de comandante, levantarse y abatir su asiento, para dar paso a un angustiado observador que sin duda habría de sentirse atrapado."

La batalla del Ebro acababa de concluir, por ello los "Caproni" del 8-G-18, mandado ya por el comandante Bermúdez de Castro con los capitanes Larrauri y Lapuente de Miguel como jefes de escuadrilla, fueron destacados a la zona centro y el día 24 de noviembre desde Logroño volaban hasta

el aeródromo Delta en Casavieja (Ávila) donde luego de unos vuelos de prueba, el día 30, el jefe del Grupo, ante la perplejidad del capitán Tornos, su observador, dijo: "Vamos a entrenarnos a zona roja", y en plan de bombardeo estratégico, tomaron como objetivo Radio Aranjuez. Pero las bombas de 50 kg. que cargaban,

no sólo no cayeron, sino que una quedó ¡colgando! Tras regresar al objetivo, después de dos o tres pasadas, al fin pudieron cumplir la misión.

Puestas de manifiesto una vez más, las deficiencias del "Caproni" y aplazado por el Mando, el proyectado ataque a Madrid, determinaron que el 8-G-18 regresara a Logroño, con el fin de participar en la campaña de Cataluña. Aquel vuelo a la capital riojana llevado a cabo el 7 de diciembre, sería recordado por el capitán Juan Tornos hasta el fin de sus días.

"Después de esperar y esperar a ver si mejoraba la meteo, despegamos de Casavieja a primera hora de la tarde; mandaba la formación el teniente coronel laureado Juan Antonio Ansaldo, jefe de la recién creada Escuadra nº 6,



En el transcurso de una de las visitas a Logroño-Agoncillo, en cuya Maestranza se les atendía, contabilizamos diez «Capronchinos».

que comprendía los dos Grupos de Caproni. Las nubes cada vez más bajas condicionaron el techo y los aviones con una espectacularidad no exenta de riesgo, acabaron discurrendo entre montañas por las sierras del Valle, Gredos y Guadarrama. Gracias a la pericia de Ansaldo y muy atentos los pilotos para no despistarse, ni dejarse los planos en las laderas, pudimos salir a la meseta y tomar tierra en Burgos, tras 1,40 horas de vuelo."

Dos días después, en 35 minutos los "Capronchinos" alcanzaban por fin Logroño, donde más de un avión hubo de ser revisado, al detectarse que pasaba aceite a la gasolina de sus motores y el día 20 los dos Grupos partían para asentarse en el campo de Candanos (Huesca).

El 22 con el bombardeo de un campamento situado al SE de Cap de la Sierra (Lérida) iniciaba sus operaciones la 6ª Escuadra. Las misiones se suceden y allí, en Candanos, el comandante Bermúdez de Castro -buen piloto aunque algo brusco, según su observador- hace un "caballito" sin consecuencias, consiguiendo detener el avión a 5 metros tan sólo, del único edificio que existía en el campo. Los comentarios jocosos y el cachondeo irónico, que lógicamente se producen en estas situaciones, brillarían en esta ocasión por su ausencia; no en vano el "Chilín", del que se cuentan mil historias, se había ganado el respeto, admiración y cariño de sus jóvenes pilotos.

Los servicios de bombardeo -las más de las veces en picado- continúan y al regreso de los mismos, se hace habitual lo de: Ahí viene el Caproni de... tal, por lo que a fin de aclarar dudas, el 8-G-18 toma por lema

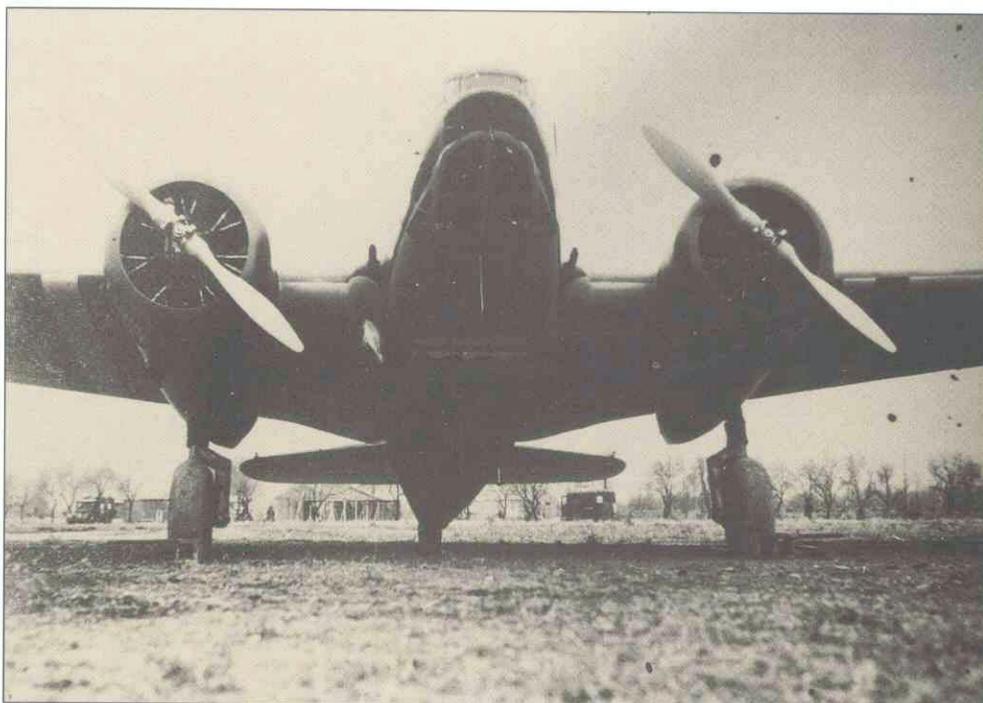
"Ni son ... ni están", al tiempo que sus compañeros del 9º pensando en lo mismo, inscriben en su emblema "Ni aquí tampoco". Diseñados ambos por el teniente Eduardo González Valverde, muestran sendos machos cabríos lanza en ristre; el primero, montado sobre una bomba y el segundo, a dos patas, portándola "bajo el brazo".

La guerra no se detiene y la víspera de Navidad, la 6ª Escuadra bombardea y ametralla fortificaciones en las inmediaciones de Cap de la Sierra, mereciendo su actuación, una felicitación del General Jefe del Cuerpo de Ejército de Urgel.

Centrales eléctricas, trincheras, carros blindados o columnas de camiones, son los objetivos de los "Caproni", en las inmediaciones de Artesa de Segre, Granadella, Camarasa, Villanova de Mella o Juncosa.

El 2 de enero, se había incorporado al 9-G-18, el teniente Federico Vallés Gil-Dolz del Castellar, marqués de San Joaquín. Fino piloto privado del Aero Club de Valencia, al iniciarse el conflicto, como profesor de vuelo desempeñó una fatigosa e importante labor en las escuelas de Tablada, El Copeiro y Jerez. Luego, buscando generosamente un mayor riesgo, tras cursar numerosas solicitudes para su integración en una unidad de combate, fue destinado a los "Caproni".

El 13 de enero, para cumplir un servicio de bombardeo y ametrallamiento al vértice OE de Pons, despegó una escuadrilla al mando del comandante Martínez de Pisón, le acompaña en el avión "18-6" como observador-navegante, el teniente Vallés que ilusionado, va a cumplir su segunda acción de guerra. Pocos minutos después, si-

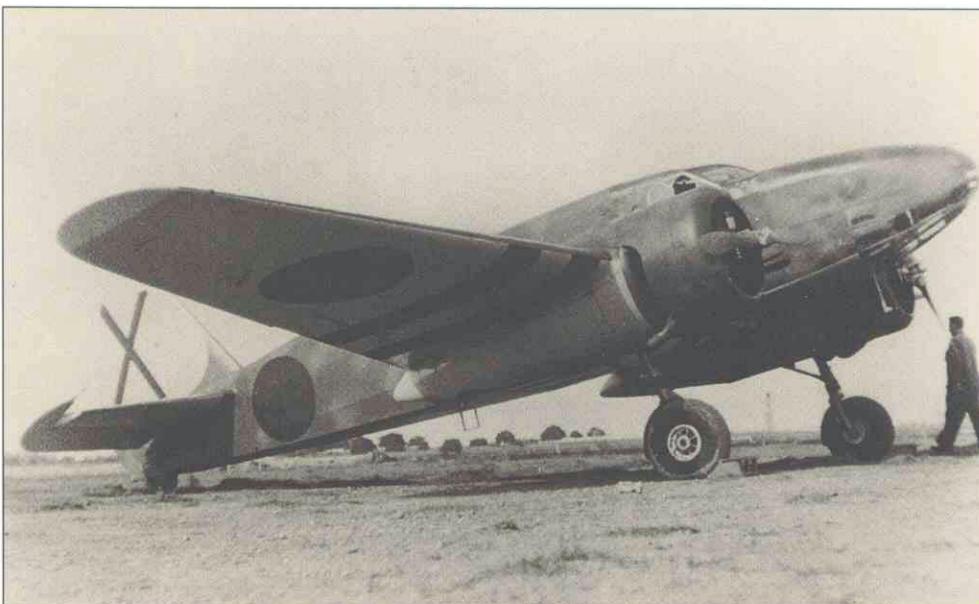
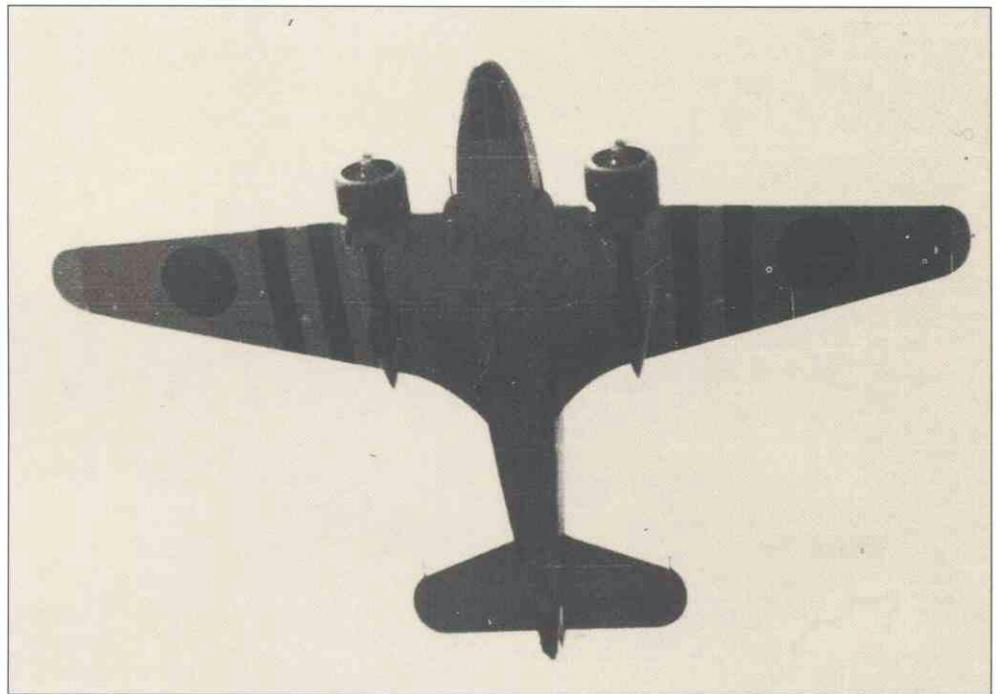




El «Capronchino» (18-11) ostentando el nombre de «Teniente Vallés», forma en Barajas el 12 de mayo de 1939, al frente de la onceava columna, con motivo de la Revista Aérea de la Victoria.

tados los aviones sobre el objetivo, inician sus pasadas de ametrallamiento al tiempo que arrojan las pequeñas bombas que portan. En uno de los picados, un disparo desde tierra, alcanza a Vallés. Percatado Pisón de la gravedad de la herida, aterriza en Balaguer a fin de trasladarlo al hospital de primera línea, a donde por desgracia llegó cadáver. A partir de entonces, siguiendo una costumbre que databa ya de la campaña de Marruecos, el "Caproni" (18- 11) ostentaría tras su cabina la inscripción Teniente Vallés !!Presente!!, en recuerdo de aquél pequeño -de estatura- pero gran aviador.

Los servicios, muchas veces con dos salidas diarias, se suceden; sus objetivos son camiones y tanques en la carretera Cervera - Calaf, la estación de ferrocarril de esta población, la zona industrial de Igualada, un sec-

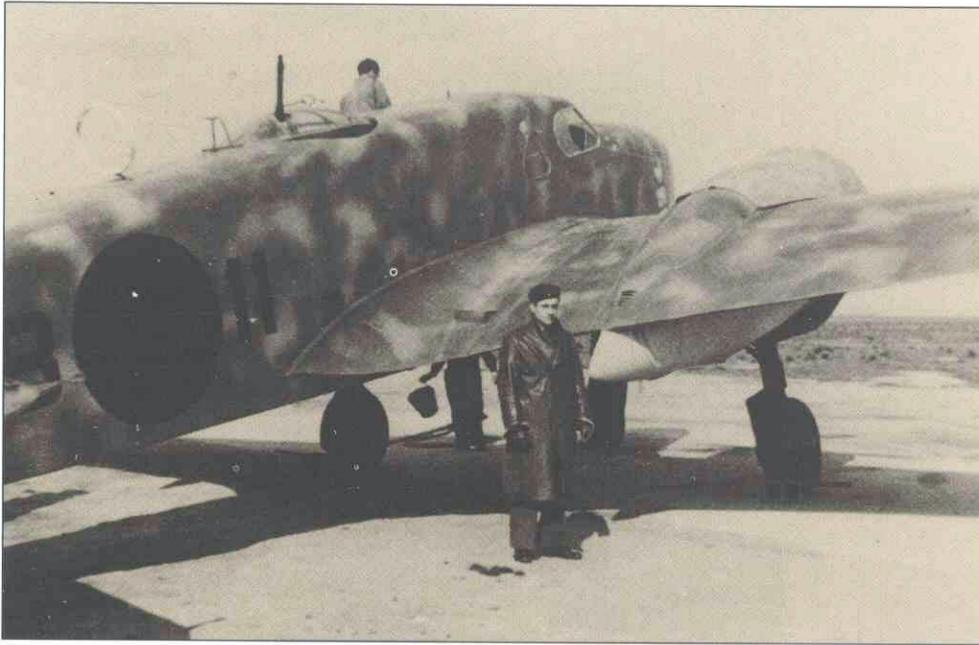


Distintos aspectos del avión.

tor entre Tortosa y Solsona o... la Ermita de los Apóstoles. En una de estas misiones debió de ser, cuando el Infante D. Alfonso de Orleans como jefe de la II Brigada del Aire, a título de inspección, se agregó al avión que pilotaba el teniente "Pablito" Atienza; y como no era raro que aconteciese, con incidente incluido, ya que al lanzar las bombas, una quedó enganchada con el consiguiente peligro de explosión; pero la reacción del Infante no pudo ser más rápida, rompió un paracaídas y con la seda le hizo un improvisado "vendaje" consiguiendo parar la ya activada espoleta. Con estos apuros, "Pablito" se despistó, adentrándose mucho en las líneas enemigas, hasta que al darse cuenta, en vuelo rasante con el fin de evitar la caza, regresó a su base. Tan pronto

como tomó tierra, el Infante -quien le apreciaba de veras- le preguntó: "Y en caso de haberse visto obligado a aterrizar en territorio enemigo ¿Qué hubiera hecho?". Atienza, haciendo honor a su indiscutible gracejo andaluz, le contestó rápido, "Yo, venderlo mi coronel. Decirles, ¡aquí traigo un Infante de España...! ¡Me he pasao...! Tan sorprendente réplica, viniendo de quien venía, motivó sonoras carcajadas del Infante.

A finales de enero, la 6ª Escuadra se traslada a Bellpuig; el día 29, en un vuelo de 45 minutos lo hace el avión (18-5) con los alféreces Javier Arraiza y Jorge Cabot. La guerra ya está prácticamente liquidada y en los cuadernos de navegación dejan de consignarse ataques; en su lugar, tras una pausa, aprovechada por los pilotos



Tocado de la típica boina, usual en una época de muchos aviadores, el teniente Echeveste, se retrata ante el 18-11.

catalanes para ver a los suyos una vez conquistada Barcelona, el 14 de febrero toda la Escuadra participa en un vuelo de entrenamiento sobre Lérida, que se repite cinco días después pero desde el campo de Tárrega, donde ahora se despliegan y el 20 participan en el desfile sobre la Ciudad Condal y el 22 en la espectacular parada aeronaval de Tarragona.

Terminados los actos de Cataluña, el día 23 la Escuadra vuela a Logroño con escala en Bellpuig y en el Cuaderno de Arraiza leemos algo consustancial con los "Caproni": "Caballito de salida, gran susto"; el 28 todos los aviones regresan al campo inicial de Alfamén donde celebran la victoria.

El 2 de Abril vuelan a la capital de España; ya en la aproximación al aeropuerto de Barajas, les sorprende el importante despliegue aéreo que en largas hileras se aprecia en tierra. Se trata de los "Katuska", "Natachas" y "Chatos" de la Aviación Republicana que, de acuerdo con las condiciones impuestas para el

fin de las hostilidades, habíanse entregado.

Los siguientes días transcurren entre vuelos de instrucción y "turismo"; el 22, al menos dos aviones, pilotados por el comandante Bermúdez de Castro y el alférez Arraiza, hacen el recorrido Barajas, Bilbao, Burgos y desde este aeródromo, regresan al aeropuerto madrileño. Tres días después, Arraiza recoge el avión 18-1 en Logroño y aprovechando la prueba de aparato, sobrevuela su pueblo navarro de Pitillas, hace una visita a sus parientes y amigos en Pamplona y lo entrega el día 27 en Barajas.

El 12 de mayo, la 6ª Escuadra participa en la grandiosa Revista Aérea (449 aviones) celebrada en Barajas, aportando 14 aparatos, que siete días después sobrevuelan Madrid en el brillantísimo Desfile de la Victoria.

Reorganizada la Aviación, la II Brigada del Aire ahora comprendiendo la 2ª y 3ª Escuadra, Grupo de Caza, Escuadrilla de Hs-123 y Plana Mayor, pasó a guar-

nercer la Región Aérea nº 2 con base en Tablada; en consecuencia, dejaba de pertenecer a ella la 6ª Escuadra (como hemos visto, Grupos 8 y 9 -G-18), con tal motivo, en la Orden General nº 1, el Infante de Orleans y Borbon, coronel jefe de la II Brigada, se despedía de ella en los siguientes térmi-

nos: ... "En estos momentos dolorosos de separación, quiero hacer constar la pena que me causa, así como la satisfacción y orgullo que sentiré siempre al recordar que tuve tan brillante Unidad a mis órdenes desde su creación hasta el final glorioso de la Guerra. No necesito felicitar a su heroico Jefe ni a los Jefes, Oficiales, Clases y Tropa que la componen, puesto que han sido ya premiados con las felicitaciones del General Jefe del Aire por su actuación y de los Generales de C.E. por su eficaz cooperación en el avance por terreno difícil. En estos duros servicios, bombardeando en picado y ametrallando en vuelo rasante, demostraron su celo, abnegación y alegre acometividad despreciando todo peligro. Pero no sólo en el aire demostraron su entusiasmo, sino en los penosos trabajos de tierra, en Aeródromos de primera línea rápidamente preparados, en



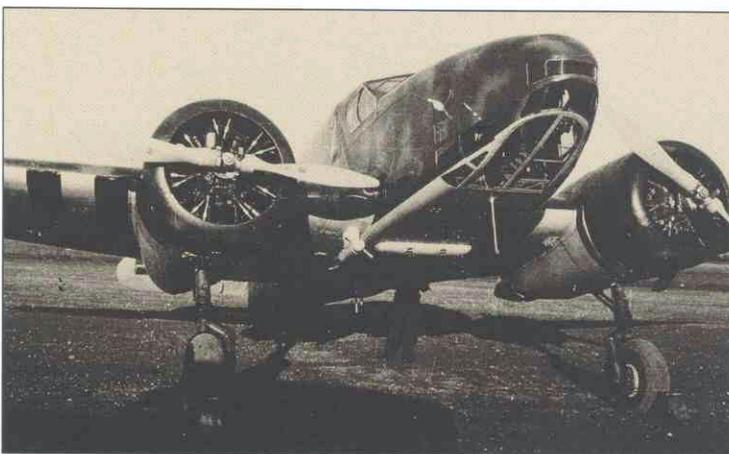
En el centro del grupo, vestido con su habitual mono blanco de anteguerra, aparece el capitán Buenaventura Pérez Porro.

alojamientos de fortuna, supieron vencer todas las dificultades y estar siempre preparados para ejecutar puntualmente todas las órdenes recibidas.

Con un personal dotado de tan altas virtudes militares y espíritu, guiados por nuestro Caudillo, seremos siempre invencibles, podremos hacer una Aviación respetada y temida por todos y, amparada por el escudo seguro de sus alas, forjará de nuevo nuestra Patria un gran Imperio".

Siempre en primera línea, con unos aviones inadecuados, la Escuadra, si exceptuamos el caso de Vallés, milagrosamente no había tenido bajas, sin embargo, ya en la inmediata postguerra distintos accidentes habrían de ensombrecer su trayectoria.

El 25 de mayo de 1939 dando unas "pasadas" de saludo, a los millares de chicas, que con motivo de la I Concentración Nacional de la Sección Femenina, se habían reunido a la sombra del Castillo de la Mota, en Medina del Campo (Valladolid), un "Caproni" pilotado por los alféreces Ricardo Alonso Villalon "El niñato" (19) y Gabriel Bourdette Bourdette (24) roza con unos cables y tras es-



Distintos aspectos del avión.



En esta fotografía tomada en el aeródromo burgalés de Villafria, reconocemos (de izq. a dcha.) agachados: los tenientes Moreno Zaracain, García Aixa, médico no identificado, y Echeveste. De pie: capitán ingeniero no identificado, el cura, capitán Atauri, capitán no identificado y los tenientes Martínez y Torrens.

trellarse, explota en las proximidades. Además de los citados, pierden también la vida el alférez de Infantería Manuel Bermúdez de Castro Carnicero, sobrino del "Chilin" y apasionado desde niño por la aviación, así como el cabo mecánico Emilio Rivas Parga y el soldado Manuel Vázquez Fernández.

El 10 de Junio los "Caproni" participan en el Desfile y Revista Aérea de Granada y justamente un mes después, el exagerado par motor, el "gesto" al que repetidamente nos hemos referido, habría de producir un gravísimo accidente. El avión (18-12) había llegado a la mañana a Tablada procedente de Tetuán y a las 18,12 horas (curiosa coincidencia con su matricula), se disponía a volar a Madrid. Pero, dejemos que sea uno de los testigos presenciales quien nos lo cuente.

"Al efectuar el despegue en la dirección norte-sur, como iniciara con los motores a fondo un desvío hacia la derecha bastante pronunciado, en condiciones claramente defectuosas, para franquear



Durante la breve existencia del 42 Grupo de Reconocimiento, vemos a algunos de los aviadores destinados en él. De izquierda a derecha: Luis mº Echeveste, Olegario Barreiro, Martínez (Tropas y Servicios), Juan Antonio García López «Chicharito», Eduardo Moreno Zaracain y Fermín Yurre (Intendencia).

el arbolado que inmediato al río limita el aeródromo, tuvo necesidad el piloto de hacer una maniobra brusca, sobreviniendo una pérdida de velocidad que hizo dar con el avión en tierra, cayendo en la orilla opuesta del río, en terrenos de la S.A. de Productos Químicos Cros, en el término de San Juan de Aznalfarache".

Totalmente destrozado por la explosión, con la cola empotrada en un montículo de productos minerales, un motor despedido a una decena de metros y ardiendo en pompa, las asistencias, ni siquiera pudieron acercarse a él.

En el lamentable suceso, perdían la vida el teniente José Mº Fernández Cañedo (22), el alférez Gregorio Casas Altemir (23), el sargento Ángel Senén Pardo y el cabo Felix López Otazu, además de tres militares del Ejército de Tierra que, como pasajeros, viajaban en el avión.

En julio, con los dos Grupos de "Caproni" se constituye el 42 Grupo de Reconocimiento con base en Burgos y el día 13 el comandante Bermúdez de Castro vuela a Gamonal.

Pronto la Unidad cambiaría de aeródromo, trasladándose al cercano Villafria, entre las carreteras de Logroño y Vitoria, donde los vuelos de instrucción se suceden y el 17 de octubre, por unos meses tan sólo, toma el mando de la Unidad el capitán "Perico" Atauri Manchola.

El 13 de febrero de 1940 el "Caproni" (18-30) que había despegado para un vuelo de prácticas, al regresar a mediodía al aeródromo, antes de aterrizar, efectúa una pasada rasante; tan es así, que uno de sus planos choca con uno

de los hangares, precipitándose contra la tapia que linda con la carretera de Vitoria, se parte en dos y uno de los trozos cae al exterior. En tan dramático accidente, presenciado por numeroso personal del aeródromo, perdían la vida los tenientes Felipe García Aixa (24) y Antonio García López (de la misma edad que el anterior), los cabos mecánico y radio Julio Fernández Cordón (25) y Antonio Canals Solá (23), así como el alférez de Infantería, Jacobo Campuzano Rodríguez, hermano de un piloto de los "Pedros" (He-111) del 10-G-25.

¿Fue este accidente la gota que colmó el vaso? no lo sé, pero acto seguido se disolvía el 42 Grupo repartiéndose sus aviones por algún Regimiento y las Escuelas de Transformación de los Grupos "Sur" (Jerez) y "Levante" (San Javier). En la Cartilla de Vuelos de Luis Mº Echeveste, comprobamos el 1 de marzo un intento de viaje Burgos-San Javier, con escala en Barajas, que no pudo llevar a cabo hasta tres días después; y el 16, otro de Burgos a León, para entrega del avión en Maestranza.

Un escrito del Estado Mayor, de fecha 7 de noviembre de 1940, disponía, que uno de los "Caproni" destinado en San Javier, se desplazara a la Academia de Aviación de León, con el fin de ser evaluado con vistas al empleo en el referido centro, de todos los aviones del citado tipo; pero tras ser probado por distintos profesores, el aparato regresó a su destino inicial.

Temporalmente en el 13 Regimiento, hubo uno, en el que a los pilotos recién incorporados, se les daba algún vuelo preparatorio para la "suelta" en el Ju-88. Como es de suponer, tratándose de aviones tan opuestos, de nada servía el entrenamiento. Dicho avión, por cierto, terminó "tumbado a la Bartola" en manos del teniente Pío Tejada, experto sin embargo, en el bombardero alemán. Otro, el (18-10) sucumbiría en Tablada el 10 de junio de 1941. Acababa de tomar tierra y dándose cuenta el piloto de que los frenos no mandaban, prefirió dejarlo camino del aparcamiento y que fuera el tractor quien lo remolcara hasta allí; pero antes de que la operación se realizara, se lo "tragó" el Fiat CR-32 (3-136) cuyo piloto, el capitán León Pajares, no lo vio.

A finales de 1945 los pocos que aún quedaban en vuelo, adoptaron el nuevo código A.3, o lo que es lo mismo, tercer tipo de avión de asalto. No mucho más tarde, se daba de baja al último "Capronchino", un avión al que Juan Antonio Ansaldo, jefe de la 6ª Escuadra y prolífico autor de encendidos himnos y romances, dedicó uno, que con mucha sorna comenzaba: "Soy gran bombardero de caza y cadena".■



Derribado

JORGE FERNÁNDEZ COPPEL

14 de julio de 1943, sector de Kursk, vieja Rusia. Un joven oficial español, agazapado en el cauce seco de un río, consulta no sin cierta preocupación su brújula de bolsillo; la marcación es rumbo SW, parece ser la correcta, con un poco de suerte conseguirá llegar sano y salvo a las líneas alemanas, su gran objetivo. Atrás queda su fiel Fw-190 totalmente acribillado por las balas enemigas, no hace ni media hora que ha sido derribado sobre tierra de nadie. Mientras avanza con precaución un sinfín de preguntas se entremezclan en su cabeza. ¿Seré hecho prisionero?, ¿me fusilarán?, ¿y si me cogen?, ¿me mandarán a un campo de prisioneros? Para aliviar un poco la tensión su mente vuela hacia su natal Salamanca, sus campos y sus toros. No en vano su nombre es Manuel Sánchez Tabernero de Prada, uno de los apellidos más ilustres de la hermosa tierra castellana.

—Mi general, la verdad es que cualquiera que le viera en su finca tratando el ganado, lo que menos pensaría es que usted ha sido un piloto de combate.

—Pues sí, es cierto, pero todo se debió a las circunstancias políticas de aquella época que desembocaron en la tragedia de la guerra civil, y que llevó a muchos jóvenes como yo por caminos insospechados. Donde yo nací, en Llen (Salamanca), un 2 de agosto de 1916, te puedo asegurar que la aviación no era precisamente el tema de conversación principal. Jamás apareció por allí un avión y creo que tampoco un aviador, ni vestido de paisano, por lo que tenía pocas o ninguna probabilidad de pensar algún día en alcanzar esta profesión.

—Entonces todo se debió al alzamiento militar del 18 de julio.

—La providencia quiso que aquel día cambiara mi vida. Me dirigía precisamente hacia Santander con mi madre para visitar a mi abuela cuando al pasar por Salamanca, notamos un gran movimiento de gente, rápidamente nos enteramos de lo sucedido. Una sección del regimiento de infantería de La Victoria mandada por el teniente Marcelino Velasco Grande, con orden de hacerse cargo del Gobierno Civil, al llegar a la plaza mayor oyeron gritos de viva la República y algunos disparos. El teniente Velasco ordenó rodilla en tierra y mandó fuego, muriendo algunas personas. No se produjeron más incidentes en Salamanca y ésta quedó en zona nacional.

—¿Cómo reaccionó usted? ¿Se alistó inmediatamente?

—Bueno, yo como cualquier joven de ambos bandos lo que quería era combatir. Pero regresé a Llen donde con mi padre me presenté en el cuartel de la Guardia Civil ofreciendo nuestro coche. Nos proporcionaron un fusil, munición y con un sargento y un número nos dedicamos a destituir gestoras nombradas por el frente popular en los pueblos de las cercanías, Sierra de Gata y Peña de Francia.

—Tras estos primeros servicios “no de guerra” al joven Sánchez Tabernero le llegan las noticias de que se están formando columnas de falangistas para salir al frente y poco tarda en presentarse.

—Llegué al cuartel de La Victoria y me alisté en una columna que se estaba formando al mando de un comandante de la Guardia Civil llamado Doval, contando como único apoyo de una sección de ametralladoras. Debíamos partir rápido hacia la provincia de Avila, donde al parecer se estaban concentrando milicias enemigas de Madrid, por los pueblos de Cebreros, Navalperal de Pinares y las Navas del Marqués con objetivo la ciudad de Avila, para desde allí tomar por la espalda el puerto de Los Leones y Somosierra



El cabo Manuel Sánchez Tabernero en una trinchera, frente de Santander, noviembre 1936.



Durante el curso de observadores, izq. Curro, Tabernero y Jorge Molina (1938).

donde se habían hecho fuertes voluntarios del Requeté y Renovación, junto con algunas unidades del Ejército.

Paseando entre los encinares de Llen el general Tabernero mueve las manos sobre unas lomas imaginarias explicando cómo se desplegaron las tropas, se nota en su semblante que aquella primera etapa de la guerra le marcó en profundidad.

—Lo tienes que entender. Yo tenía diecinueve años y era la primera vez que salía de mi casa. Era como una aventura en la que nadie pensaba que podía morir. Pero bueno, como te iba diciendo, llevábamos un fusil con cien o ciento cincuenta cartuchos de dotación, un gorro, un mono, unas alpargatas y una manta. Nos mandaba un teniente de Infantería y un capitán de Regulares y en camiones nos dirigimos por la carretera de Avila a Madrid. Tomamos el desvío a Navalperal, todavía de noche, descendimos desplazándonos en columna de paseo hasta que empezó a amanecer justo cuando divisamos el pueblo. En ese momento nos frieron a tiros que nos hizo desplegar más que deprisa y como pudimos nos parapetamos tras unas cercas de piedras de las que hay en los campos para guardar el ganado y que de momento fue nuestra salvación. Siguieron tiroteándonos hasta cerca del mediodía y desde nuestra posición vimos llegar varios trenes con refuerzos a la estación



La Escuadrilla 6 G-28 pasando frío en Alfaman (1938). Elvira, Olivera, López de Haro, Machín, Lauciriuca, Vives, Castro, A. Kindelán, Pombo, ? Goizueta, Peña. Sentados: "El machote", Gutiérrez Albertos, San Román, Retuerto, "El Burreño", Tabernero.



El teniente observador Manuel Sánchez Tabernero junto a su Savoia SM-79 (28-54) del 6 G-28 con el que realizó la mayoría de sus 121 servicios de guerra.

de Navalperal, comprendiendo los que nos mandaban que acabarían machacándonos si no nos replegábamos.

Este fue el primer contacto real en la guerra del joven Sánchez Tabernero, en él vio los primeros muertos y tuvo que ayudar a algún compañero herido que apenas podía moverse. Tras disolverse la columna del comandante Doval, se incorporó a la falange de Ávila tomando parte en el avance hasta el puerto del Pico, ocupando sin resistencia la Venta Pasquilla y la Venta del Obispo. Esta zona quedó parada y como voluntario que era y por tener en Santander parte de su familia pidió la centuria de esta provincia que mandaba un hombre llamado Goya, más tarde fue asesinado en Salamanca.

—Mi general, ¿cómo se le ocurrió ingresar en aviación?

—Estando en la centuria de Santander un amigo mío llamado Luis Gómez del Barco que tenía un hermano aviador, laureado de la guerra de África, me contó que había pedido el curso de tripulante de avión de guerra; así que yo me animé y pedí el siguiente. Si he de ser sincero, realmente la aviación no me decía nada (porque no la conocía), pero estaba harto de pasar frío y de estar siempre empapado. Por todo ello recibí con ilusión un comunicado de la jefatura de Aviación para realizar el curso de oficial de aeródromo en Salamanca. Aunque no era lo que había pedido, decidí enterarme de qué se trataba. Por lo menos de momento salía de allí y con el correspondiente permiso me trasladé a Salamanca y me presenté en la jefatura del Aire, que estaba en lo que había sido el convento de los jesuitas. En un despacho me recibieron dos capitanes; más tarde me enteré que a uno le llamaban "El pontón" y el otro que era muy bajito, Cipriano Rodríguez "Cucufate". Me pusieron al corriente, era un curso con duración aproximadamente de un mes y que si lo superaba me concederían el grado de alférez provisional de Aviación, siendo mis cometidos el cuidado y funcionamiento de los servicios en los aeródromos. Como yo había quedado en puertas para ser admitido en el curso de tripulante y estudiaba químicas, estos cursos podían convenirme y encajar muy bien.

—¿Entonces usted no sabía en lo más remoto qué era aquél curso?

—Mira, yo no tenía ni idea de lo que era volar y prácticamente no había pensado en ello, si bien comprendí que era un buen enchufe; me avergüenza aceptarlo a mis años pero he de ser sincero por la profesión que me haría el hombre más feliz del mundo. Les dije a los capitanes que prefería esperar al siguiente curso de vuelo, a lo que me contesta-



Fotografía realizada por el teniente Sánchez Tabernero el mismo día de la entrada en Barcelona.

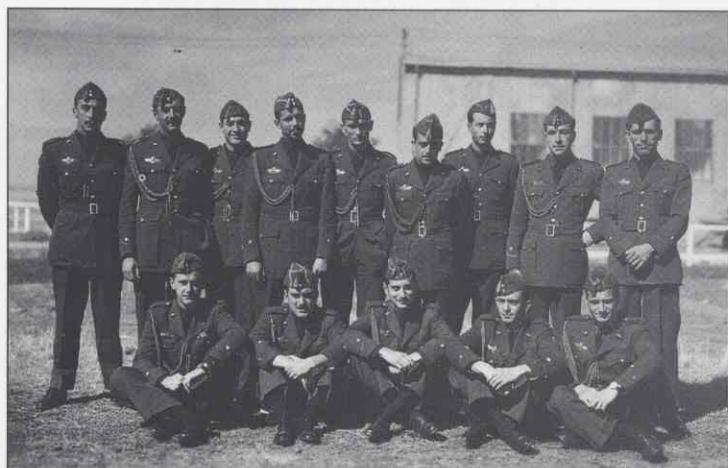
ron que no podía ser porque se había decidido que el que renunciara a un curso convocado por la Aviación no se le volvería a llamar a otro y me aseguraban que si quería volar, una vez ingresado y siendo oficial tendría oportunidad de acceder a un curso de vuelo.

Así fue, y el hoy general Sánchez Tabernero se incorporó al curso de oficiales de aeródromo en marzo de 1937, siendo promovido al empleo de alférez y destinado al mando de la unidad de automóviles de la Primera Región Aérea en Talavera de la Reina y posteriormente a Avila a las órdenes del capitán Abellán.

Por fin es convocado a un curso de tripulantes en el aeródromo de Málaga incorporándose el 20 de marzo de 1938. Allí mismo asciende a teniente con fecha 5 de julio finalizando el entrenamiento el 13 de julio.

—¿Cuál fue su primera unidad de combate?

—Me destinaron al 6G28, al mando del comandante Vives, en el aeródromo de Alfamén. La unidad estaba equipada con Savoia SM-79. Yo quedé encuadrado en la primera escuadrilla mandada por el capitán López de Haro, pero al poco tiempo ascendió a capitán Alfredo Kindelán y se hizo cargo de la misma. Haro se marchó y yo seguí volando con Zúñiga que había sido piloto civil. El avión era fantástico, muy rápido, 360 kilómetros hora en crucero, lo que casi nos hacía inalcanzables para los cazas del momento. Volábamos normalmente 5 tripulantes, el piloto y el copiloto, situados lado a lado y con mandos completos cada uno. Por detrás y en un compartimento separados se alojaba el radio (aunque casi nunca llevábamos) y el mecánico de vuelo. El



Academia de Aviación, León, 20 de diciembre de 1942. ? Aledo, Palencia, ?, Equiza, Sánchez Tabernero, Santos, Fuentes. Sentados de izquierda a derecha: Pagala, ?, Escalante, Valiente.

puesto de bombardero estaba en la parte central del fuselaje, justo delante de las bodegas de las bombas. Teníamos un buen armamento defensivo: tres ametralladoras Breda Safat de 12,7 mm y una Lewis de 7,7 mm para tiro por las ventanas laterales. Dos Bredas estaban situadas en la típica joroba, una fija apuntando hacia delante era operada a distancia por el piloto, mientras que la otra dirigida hacia atrás era accionada por el ametrallador. La tercera estaba situada en el puesto ventral e iba hacia atrás; era la mía.

—¿Tuvo algún incidente durante la guerra?

—Pues no, únicamente los sustillos de antiaérea y en una ocasión la suerte de dar con un piloto de caza republicano no muy experto. Nos encontrábamos en bombardeo sobre el aeródromo de Vendrel, justo al salir del ataque se nos paró un motor y comenzamos a quedarnos rezagados cuando miré hacia atrás y vi un caza que se aproximaba hacia nosotros (era un I-16) y nos ametrallaba en una única pasada muy mal hecha, aterrizamos sin novedad en Alfamen.

El 1 de abril de 1939 finaliza la guerra donde el teniente Sánchez Tabernero totaliza 121 servicios de guerra con 316 horas de vuelo, siendo destinado al aeródromo de Granada, donde realmente empiezan sus peripecias en Aviación. La suerte a partir de ese momento nunca le abandonaría.



El teniente coronel Noromann, jefe de la Escuadra Mölders, condecora al teniente Sánchez Tabernero con la Cruz de Hierro por su primer derribo.

—Pues realmente así fue, la verdad es que no me puedo quejar, nos destinaron al 5º y 6º Grupo al aeródromo de Granada. Frecuentemente salía un avión con destino a Madrid para que el personal pudiera visitar a sus familiares y hacer un poco de estafeta. Yo me apuntaba siempre que podía y un día le pedí a Peña, que era piloto, que me llevara junto a otro observador el teniente Ramírez, su apodo era el "Burreño", llegamos a Madrid sin novedad y a última hora nos reunimos para el regreso. La mayoría de los observadores habíamos echado la instancia para pilotos y aprovechándonos de ello le pedimos a Peña que nos dejara volar. Primero se puso Ramírez y en la vertical de Jaén le hice el relevo. Nos distrajimos, esa es la verdad, yo ya tenía suficiente con controlar aquel "bicharraco" y Peña que estaba distraído, cuando se dio cuenta tampoco podía orientarse. La situación empezaba a ser un poco embarazosa y comenzaba a escasear la luz, miré hacia abajo y vi un sembrado que parecía estar en buenas condiciones, tenía la ventaja añadida de estar al lado de un pueblo con lo que podrían ayudarnos si algo ocurría, poco después supe que se llamaba Villanueva de Tapias, en la sierra de Loja. Peña decidió que era



Una patrulla de Fiat CR-32 mandada por el teniente Sánchez Tabernero despegando desde el aeródromo de Son San Juan (Mallorca).

el mejor, así que realizó una pequeña espiral y enfiló hacia una loma, sacó las ruedas, porque en aquella época (no como luego aprendimos de los alemanes) los pilotos estaban obsesionados con no romper el avión. Me dí cuenta que entrábamos largos y Peña que era un buen piloto también, metió gases a fondo y el Saboya respondió noblemente saliendo por derecho al aire. Otro nuevo intento y el avión se posó sin ningún desperfecto. Al día siguiente sacaron en vuelo el avión llevando como observador a mi buen amigo Pepín Cavanilles.

—Bueno, mi General, después de estas peripecias supongo que le admitirían en el curso de pilotos.

—Pues sí y no, me pasó una cosa muy rara. Me admitieron al curso de pilotos aunque estuve a punto de no acudir por un incidente que todavía me ocurrió con los Saboyas. Tenía una novia en Madrid y como vivía en la Castellana me dedicaba a dar pasadas con el avión, sé que para cualquiera que lea esto le parecerá imposible pero entonces era así. Un día iba con el Flecha (Recio de la Serna), cuando al dar la pasada noté un golpe y vi que el mecánico se quedaba pálido mientras nos decía, "mi Teniente, llevamos un cable de tender la ropa enganchado en la cola", en fin, barbaridades de entonces.

Bueno, pues como te decía me llamaron al curso de pilotos, pero cuando estaba terminando la elemental (tenía de profesor al teniente Imaz), llegó una orden que me desmoralizó por completo; como Italia había entrado en guerra, el mando había decidido mandar los Saboyas para patrullas



Aeródromo de Star-Bichon (Rusia) noviembre de 1943. El teniente Sánchez Tabernero junto a uno de sus mejores amigos, el malogrado teniente Sánchez Arjona, muerto en accidente el 19 de noviembre.

marítimas desde Palma y como no tenían las tripulaciones completas nos volvieron a llamar.

—Sí, creo recordar que en una de esas misiones lo ingleses derribaron un avión con toda su tripulación.

—Sí, así fue, hacíamos los servicios a última hora de la tarde, llegando a Palma al anochecer con una duración de unas tres horas, porque las misiones de la mañana las realizaban los hidros de Pollensa. Teníamos que dar reportes de los barcos que veíamos, los ingleses lo sabían y no les hacía mucha gracia porque intuían que esos movimientos se les comunicaría a los italianos. A los pobres que les derribaron tuvieron la mala suerte de descubrir una escuadra importante inglesa, salió un avión de un portaaviones y se lo cepilló. Nosotros no éramos conscientes de este peligro y teníamos más miedo a perdernos por desorientación en el mar. Allí realicé unos diez servicios hasta que volví al curso de pilotos en Alcantarilla.

Una vez finalizado el curso elemental el joven teniente Tabernero realiza el curso de transformación siendo seleccionado para el curso de caza; sus profesores no se equivocarían y poco después verían con agrado como su discípulo llegaría a ser uno de los mejores pilotos de caza en el frente del este con seis victorias.

—Cuando terminé el curso de caza me destinaron a los Messer que estaban en el Prat de Barcelona pero no llegué a volarlos pues me agregaron al Regimiento de Fiat en Palma. Allí mandaba la primera patrulla, bueno en realidad la mandaba Gavilán, pero pronto marchó para el Estado Mayor quedándome yo al cargo de ella. Allí de nuevo vino a protegerme mi Virgen de Loreto particular, que ya no me abandonó a lo largo de mi vida. Una mañana despegábamos una patrulla de tres Fiat. Recuerdo muy bien a mi punto izquierdo, uno de los mejores pilotos que he conocido, mi gran y malogrado amigo el teniente Sánchez Arjona. Aquel día tuvieron la mala suerte de que su jefe de patrulla fuera yo y casi les ocasiono un serio accidente. Cuando comenzábamos el despegue en formación cerrada y al levantar el morro noté algo extraño, esa dirección de pista no era la normal, bueno en realidad no había pista propiamente dicha y la visibilidad en el Fiat era bastante mala, en fin, excusas; el caso es que enfilé mal el campo y cuando comencé a darme cuenta estábamos dirigiéndonos hacia los pinos, pensé en el pobre Arjona y con un rápido movimiento de cabeza ví que me seguía, totalmente pegado como era normal en él. En esos segundos pensé, "Dios mío, me lo dejo en un pino", tiré lo más posible de la palanca y noté un golpe seco en el avión; un vistazo a ambos lados y suspiré con alivio. Allí estaban mis dos puntos. Al aterrizar se acercó corriendo el Comandante Murcia que mandaba el Regimiento y que había visto todo, le temblaban más las piernas que a mí; me señaló hacia un extremo del campo y ahí estaba el motivo del golpe seco que noté en mi avión: había arrancado la bandera de España del mástil.

No es el único mástil que me he llevado por delante. Estando en Palma compaginaba las labores de la Escuadrilla con las de profesor en el aeródromo de Son Bonet donde daba clases en una GP. Despegaba con un Fiat de Son San Juan, daba clases y después me volvía. En una de ellas empecé a dar pasadas a la playa y en una de las que dí contra tierra no vi un mástil, esta vez por lo menos sin bandera, salí a un metro sin haberlo visto, si le hubiera dado me habría cortado el plano como a un queso.

Tras el paso obligado por la Academia de oficiales de León se le entregó el despacho de Teniente profesional de aviación en las navidades del año 1942, siendo destinado poste-



Explicando un combate de Seschintsilaja. De izquierda a derecha Arjona, Aldecoa (al fondo), Guibert, Lorenzo Lucias, Tabernero, Llaca, Cuadra, Escalante.

riormente al 21 regimiento de Sevilla donde continuaría volando el Fiat CR-32.

—La 1ª escuadrilla la mandaba el Capitán Gonzalo Queipo de Llano. Volábamos muy poco, aproximadamente treinta minutos diarios, por la escasez de combustible. Allí de nuevo me pegué un buen coscorrón con el Fiat, pero como siempre a lo largo de mi vida aeronáutica sin consecuencias graves.

Aprovechábamos el tiempo al máximo volando un rato en patrulla y después hacíamos un poco de combate para mantenernos entrenados. Cuando me encontraba en formación con Queipo, comenzó a ratearme el motor, pensé aterrizar de inmediato en el Copero, pero cuando había iniciado el descenso enganchó de nuevo lo suficiente para llegar a Tablada. Cuando llegué a la línea se lo comuniqué al mecánico y me fui a descansar; al día siguiente pregunté sobre la causa del mal funcionamiento: "No se preocupe mi Teniente todo arreglado" fue su contestación. Menos mal que todo arreglado por que nada más despegar aquello se paró casi de salida, estaba sobre la finca de Gamboaz a muy poca altura, así que sin maltratar al avión me dirigí por derecho al sembrado más cercano, sin darme cuenta que estaba lleno de barro, en cuanto puse las ruedas en el suelo el Fiat capotó y quedé colgado del atalaje, me solté por miedo a que se incendiara y por estar incómodo en tan extraña posición, pegándome el reglamentario golpe contra el suelo.

El 1 de abril de 1943, quedaba constituida la 4ª Escuadrilla expedicionaria que debía partir hacia el frente del este. Se convertiría en la más laureada de todas las que acudirían a Rusia pero también tendría el desagradable honor de ser la que más bajas sufriría en combate; cuatro morirían en acción de guerra, tres desaparecerían para siempre y otro tres sufrirían graves heridas que les impedirían volver a combatir, mas de un 50% de bajas.

Entre los supervivientes se encontraba el Teniente Sánchez Tabernero, su actuación y valentía le llevarían a ganar la Medalla Militar Individual y un gran prestigio entre sus compañeros de armas.

—Mi General habiendo hablado con usted de su actuación en Rusia uno se da cuenta de inmediato que entre su equipaje se encontraba su particular ángel de la guarda; si no es difícil de entender cómo pudo salir sin ningún rasguño de sus múltiples incidentes.

—Pues la verdad es que no me puedo quejar de mi suerte, ya durante el período de entrenamiento en Alcalá tuve algún sustillo sin consecuencias, pero donde realmente em-

pecé a pasarlas canutas fue a la llegada al frente. Los servicios eran constantes pues nos encontrábamos en plena Batalla de Kursk.

Mi primer combate tuvo lugar el día 13 por la mañana, realizábamos un servicio de caza libre que duró una hora y diez minutos siendo mi pareja el Alférez Aldecoa, cuando avistamos cuatro Lagg 3 que volaban en formación a nuestra altura, bastante bajos, a unos cuatrocientos metros del suelo, debido al techo de nubes; pusimos rumbo a ellos y nos ocurrió lo que nunca más vi durante mi estancia en Rusia. Tres de los aviones viraron ciento ochenta grados y el cuarto sólo continuó rumbo a nosotros.

Ante esa maniobra me llevé una gran alegría, pues veía el inicio de mi primer combate que serviría para apuntarme mi primera victoria. Nos cruzamos de morro y antes de terminar el primer virage estaba en su cola seguro de que acabaría con él empecé a disparar con las ametralladoras y los dos cañones sincronizados viendo como las trazadoras me indicaban que lo estaba alcanzando comprendiendo que de un momento a otro aquel avión recibiría algún impacto que daría con él en el suelo. Seguimos virando y yo tan tranquilo y seguro en su cola con la protección de Aldecoa al que veía siempre a mi costado y cada vez más convencido de que le derribaría porque realmente estaba jugando con él. Me acercaba lo que quería y creyendo que sería más fácil le ponía el morro delante del suyo y disparando dejaba que avanzara y se metiera en el haz de mis disparos, en la seguridad que lo estaba acribillando, pero aquel "pajarraco" parecía blindado o que no le acertaba en algún punto vital. Llegué a dispararle, según me dijeron, al recargar el armamento, más de setecientos cincuenta proyectiles y no pude con él, gracias que Aldecoa, seguramente aburrido de virar protegiéndome se decidió a pasar sobre mí y le lanzó una sola ráfaga que le segó la punta del plano y en viraje de barrena se estrelló contra el suelo sin darle tiempo al piloto a saltar en paracaídas, estábamos muy bajos. Para mí fue un combate inolvidable pero me quedé bastante chafado y todavía no he digerido el por qué no dí con aquel avión en tierra.

—Y por poco, mi general, no se queda sin derribar algún avión enemigo porque el día 14 se convirtió usted en la presa.

—A mediodía se recibió una alarma de setenta y dos aviones rusos sobre el frente. Despegamos una patrulla, el comandante Cuadra con García Amigo de pareja y Aldecoa conmigo. Estábamos jugando al estopín y yo en las prisas me puse la cazadora de Escalante. Cuando llegamos al frente entraban a bombardear varias formaciones de He-111 y Cuadra ordenó seguirlos, cosa que hicimos y al poco de cruzar las líneas nos encontramos con la gran masa de ca-



Fw-190 sobre los cielos de Rusia, avión con el que consiguió todas sus victorias el general Tabernero.



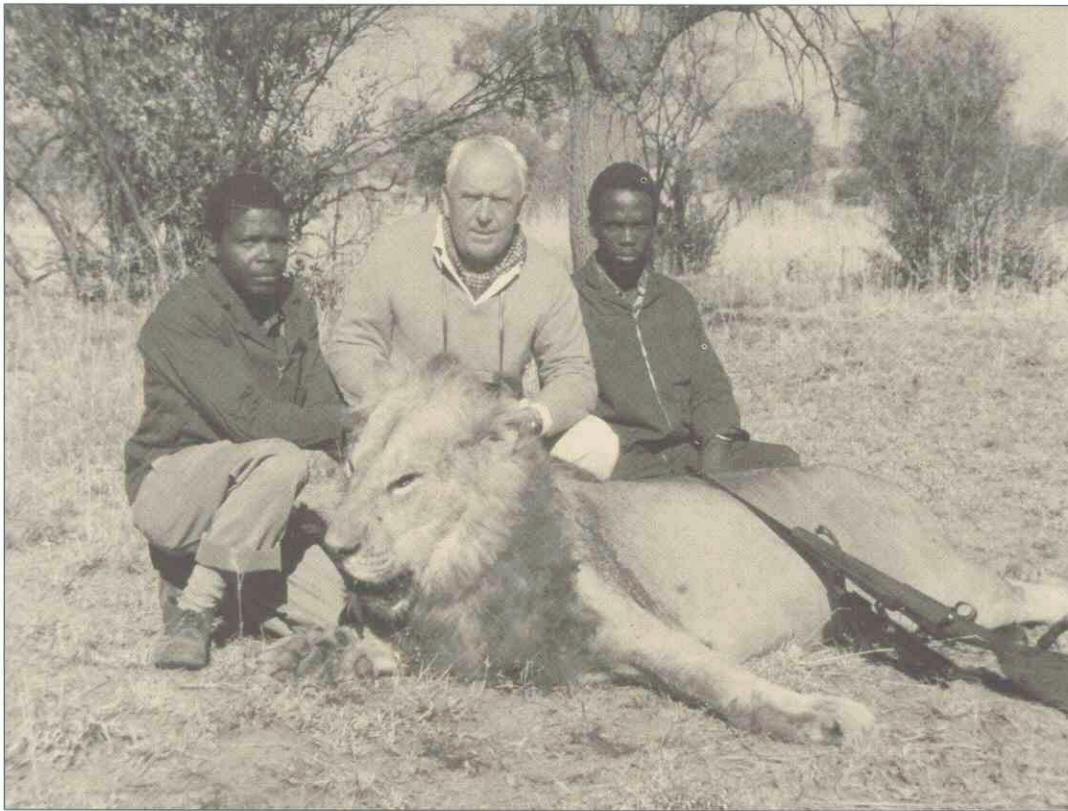
Sánchez Tabernero fotografiado tras su ascenso a general de brigada.

zas rusos pasando por delante en fila india a nuestra altura y, sin pensar ya en Cuadra ni en nada, le di la orden a Aldecoa que atacara como pudiera. En segundos estábamos encima del más cercano, un Lagg 5, al que disparé con todo el armamento según me acercaba a él, que era muy deprisa, y viéndole cada vez más grande en mi colimador, empezando a salir trozos de avión por todas partes que me dejaron asombrado, volviéndome a la realidad una explosión en mi propio avión que me llenó la cabina de humo y polvo y me quitó la palanca de las manos, miré hacia atrás encontrándome con un morrazo en la misma cola, volví a sujetar la palanca y pegué un tornillazo como no había pegado nunca, aguanté picando y virando lo que me pareció suficiente para verme zafado de aquel monstruo y recogí bruscamente, perdiendo por unos instantes la noción de todo lo que tuviera que perder. Cuando me encontré arriba recuperado y no ví a nadie por mis alrededores, quise enterarme enseguida en qué circunstancias me encontraba. Puse el avión en línea de vuelo, estaba a cinco mil metros y no pude dejar de observar que el motor rateaba, que tenía un agujero en la cabina con entrada por el costado izquierdo, cerca de la bomba de gasolina, y salía como sesgado por el panel de instrumentos, un gran boquete en el alerón izquierdo y no podía mantener el avión en línea de vuelo. Perdió el motor unas mil quinientas revoluciones. Como se comprende no estaba en condiciones perfectas, pero después del follón que se me armó en la cabina pensé que si podía tirarme en paracaídas sería todo lo mejor que podría esperar, respiré al ver que mi situación no era tan desesperada. Me urgía quitarme de en medio, porque me figuraba que la balumba no estaría muy lejos, así que desde mi bue-

na altura tomé rumbo SW y manteniendo el aparato lo más cerca que podía de la línea de vuelo, para estirar el planeo, intenté volver a casa.

Me preocupaba y mucho, que algún enemigo me viera porque en mis condiciones no me podía defender pero no me quedaba otra opción. Había ganado bastante en mi progresión hacia nuestros dominios. Sabía perfectamente que el combate tuvo lugar sobre zona enemiga y estaba escogiendo un lugar por delante para tomar sin tren, cuando sentí otra escandalera de tablequeo de ametralladoras y un Lagg pasó sobre mí rozándome, no me quedaba más que irme al suelo y me dispuse a tomar por derecho (gracias a Dios no había árboles), aunque estaba ya muy cerca de tierra le dio tiempo al "cabrito" a darme otra pasada de costado que afortunadamente falló. Forzé lo que pude y tomé tierra sobre una pequeña loma, nada más tomar con la panza lancé la cabina y salté del aparato como un cohete, pensando que a lo mejor evitaba su andanada, pero naranjas, el "cabrito" había pasado a ser un "cabronazo" y según corría yo para alejarme del trasto, ví que me enfilaba y sacudía metralla con todo lo que llevaba, me tiré al suelo en posición a su marcha en el momento que se hundía en la tierra sus tres ráfagas como a un metro de mí, me levanté y seguí corriendo por aquel descampado un poco a lo loco y como el Altísimo no tenía dispuesto que terminara allí de una manera tan tonta, me envió un hoyo donde me refugié. Al terminar su viraje volvió a por mí y al no verme dio un par de círculos y me dejó en paz. Un nuevo suspiro y otra vez a estudiar mi triste posición. Dentro del hoyo estaba bien, de momento, mas no podría ser la solución definitiva, como cualquiera comprende. La pequeña loma en la que estaba me tapaba de un pueblo que castigaba la artillería (luego supe que era Chatkovo) como a medio kilómetro, en la que veía había muchos soldados en plena actividad, no sé si evacuando o tomándolo, la ofensiva de Orel estaba en pleno auge, en cualquier caso yo quería huir de él como de la peste. Por el lado contrario al pueblo y alejándose de él transcurría el cauce seco de un río donde podría encontrar algún refugio, pero había que llegar a él que desde mi escondite distaba no menos de cien metros, si lo hacía corriendo iba a escamar a los del pueblo y decidí hacerlo al paso, como quien va a un mandado, tuve suerte de nuevo, nadie se metió conmigo. Volví a sosegarme en mi nuevo escondite y otra vez a darle gracias a Dios, el cauce del río por el momento seguía más o menos el rumbo SW. Seguí al cabo de un tiempo que me pareció interminable la hondonada del cauce, que me defendía de miradas molestas, se acabó y me encontré a poco más de tiro de piedra de unos bloques de infantería. Nuevas cavilaciones, eran las diez de la noche, no faltaba mucho para el crepúsculo y habíamos despegado a primeras horas de la tarde. En los primeros momentos pensé esperar a que se hiciera de noche para rodear el bloqueo y seguir mi camino, me aterraba que me hicieran prisioneros los rusos, en aquellos momentos empezaron a hablar en alto de unas trincheras a otras y aunque mi alemán pasaba de unas decenas de palabras y no digamos el ruso, con el ansia de coger alguna frase me incorporé un poco, lo suficiente para que me vieran y salieran con los fusiles a por mí. No tuve más remedio que salir y dirigirme a ellos con las manos en alto. ¡Eran alemanes!

Pasé la noche en un bunker, vigilado por un centinela y cosa rara en los alemanes no me pidieron la documentación, que como dije me había llevado la de Escalante. Aguanté a la artillería, que no cesó, y me evacuaron de madrugada en un camión de heridos entre disparos de cañón y de morteros a un lazareto de campaña. Desde donde pasando mu-



Su otra gran pasión tras el vuelo, la caza, a lo largo de su vida ha cazado casi 1.000 piezas de caza mayor.

chos apuros con el idioma, pude avisar a mi base para que supieran de mi paradero y me echaran una mano. Afortunadamente lo supieron antes de dar publicidad a mi baja.

Seguramente llenaríamos toda la revista *Aeroplano* contando todas las vivencias y combates del General Tabernero, que por cierto recuerda a la perfección pero por motivos de espacio las reservamos para el libro sobre las escuadrillas, próximo a publicarse.

Tras disolverse la 4ª escuadrilla en Bobruisk el 23-02-1944 el ya Capitán Tabernero realizó tres servicios con el nuevo Me-109G hasta su definitiva repatriación. El Capitán Tabernero había permanecido 8 meses en el Frente Ruso, volado 192 horas 50 minutos, realizando 130 servicios de guerra (cifra sólo superada por otros tres pilotos de las escuadrillas), 14 alarmas, 19 combates aéreos y derribado 6 aviones enemigos. Su valor fue recompensado con la Medalla Militar Individual.

A la vuelta de Rusia y tras dos meses de merecido descanso fue seleccionado entre el cuadro inicial de profesores que debía formar la nueva Academia General del Aire en San Javier, donde podría enseñar sus experiencias de combate a los futuros pilotos del Ejército del Aire.

—Así fue, primero durante un corto tiempo destinado en la 5ª Sección del Estado Mayor en Cuatro Vientos. Debía incorporarme a la Academia que aún estaba sin inaugurar. Cuando entraron los nuevos cadetes formé parte de los tribunales en los exámenes de ingreso en Madrid y en la Academia me destinaron a la Primera Escuadrilla de Vuelo que mandaba el comandante Gavilán, el que pronto fue destinado al Estado Mayor del Ministerio en Madrid quedando yo al mando de la misma como capitán más antiguo. Al empezar los vuelos me asignaron tres alumnos en vez de los seis normales, por el resto de trabajos que tenía al mando de la misma, siendo uno de estos cadetes Gonzalo Puigcerber que posteriormente alcanzaría el más alto cargo como General Jefe de los tres Ejércitos. Pensé que debía cambiar de destino tras más de dos años en la Academia y volver a una unidad de caza. Me mandaron a Getafe pero no llegué a in-

corporarme al tener que iniciar el curso de vuelo sin visibilidad en Salamanca al que fui llamado.

Al poco tiempo se mató Reixa y le sustituyó Carlos Pombo que estuvo de jefe desde marzo del 1947 a julio del 1952. Yo ya había ascendido a Comandante y me quedé de profesor volando los Dc-3, Ju-52 y He-111.

Los numerosos asuntos privados que debía atender llevaron al Comandante Tabernero a pedir el pase a Supernumerario del año 1950 al 56. Al ascender a Teniente Coronel regresa a su puesto cerca de su natal Llen al aeródromo de Salamanca.

—El coronel Ordovas que acababa de llegar murió en accidente de automovil sustituyéndole el coronel José Sanchís y Alvarez de Quindos. Me destinaron a la Escuela como jefe de instrucción durante tres años volando los T-6. El curso de Estado Mayor me obligó a abandonar mi Salamanca natal, pues no quise perder la oportunidad por ser el primero en que

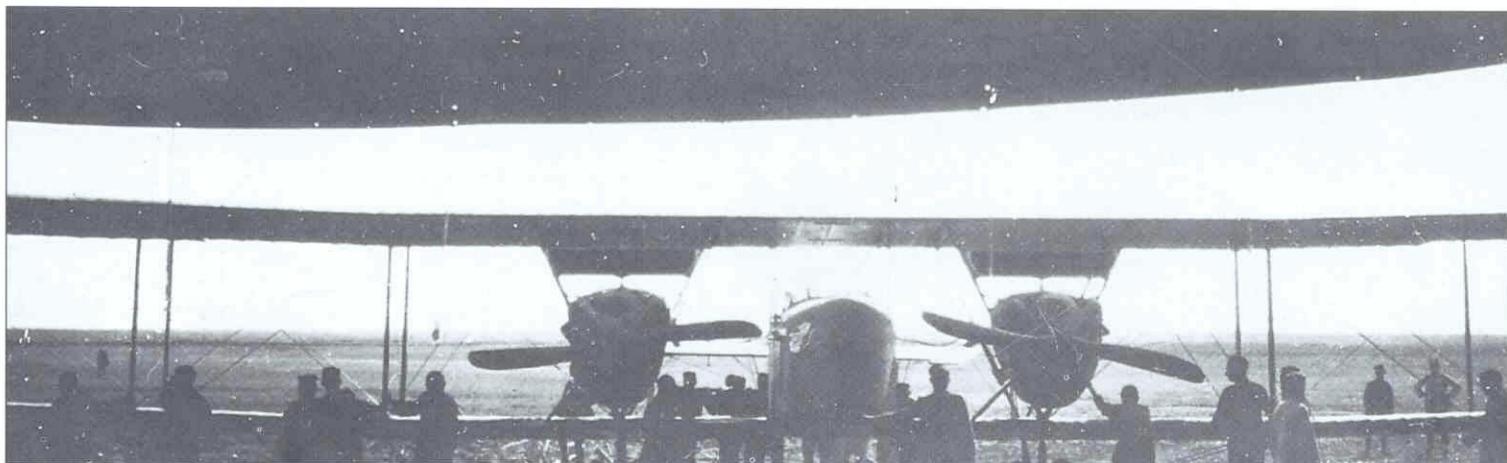
admitían a tenientes coroneles y pensé que podía ser el último.

—Mi General después de estar volando desde los 21 años le resultaría un poco extraña su nueva actividad.

—Realmente sí, sobre todo abandonar Salamanca donde podía disfrutar de mis dos grandes pasiones el campo y volar. Muchas veces cuando acudía a la línea de T-6 creía encontrarme en la base de Orel junto a los Fw-190 quince años antes. Pero tengo que decirte que aún a mi antigua escuadrilla se le uniría un nombre más a su larga lista de caídos. Cuando nos encontrábamos haciendo el curso de Estado Mayor, uno de los mejores pilotos con que contaba el Ejército del Aire el Teniente Coronel Lucas Fernández Peña que había salido indemne de tantos combates murió al estrellarse su F-86 "Sabre" que volaba como probador en Getafe.

Tras finalizar el curso fue comisionado al curso de Estado Mayor de la Armada, ascendiendo a Coronel antes de finalizarlo siendo destinado como Jefe del Estado Mayor de la táctica en Alcalá de Henares. Poco después se traslada a Jerez como Jefe de la base donde tiene la oportunidad de volar los Grumann Albatros. Tras su regreso a Madrid y ejercer durante cuatro largos años como Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento, donde realiza alrededor de 300 horas de helicóptero, asciende a General en año 1974 siendo jefe de la Escuela de Formación de Mandos y posteriormente de la Escuela Superior del Aire. Es en esta escuela cuando es nombrado un general de división para mandarla. Pasando a la Dirección General de Instrucción, desde donde siendo jefe de esta dirección es clasificado en el grupo B al cumplir la edad reglamentaria. Siendo destinado al Consejo Supremo de Justicia Militar como teniente fiscal, hasta su pase a la reserva el día en que es ascendido a general de división del Ejército del Aire.

En el año 1980 vestía por última vez el uniforme uno de los mejores pilotos de caza con que contó el Ejército del Aire. El general Sánchez Tabernero se retiró a su finca de Llen donde ha podido continuar con su otra gran afición: la caza. ■



Farman F.50 en un hangar Bessoneaux (Foto IHCA).

Las primeras acciones nocturnas de la aviación militar española (1919-1924)

CARLOS LÁZARO ÁVILA

EN el conjunto de la Historia Aeronáutica Española se considera que la Guerra Civil fue el escenario bélico en el que se llevaron a cabo los primeros vuelos nocturnos protagonizados por tripulaciones españolas de caza y bombarderos. A esta creencia generalizada también se ha asociado el hecho de que, independientemente de las experiencias realizadas sobre vuelos de noche y sin visibilidad durante la década de los años treinta, la llegada de material aéreo foráneo (Polikarpov I-15, Junkers Ju-52, Marcel Bloch 200 y 210, Potez 540, Kolhooven Fk-51, etc.) así como un idóneo asesoramiento recibido por parte de instructores extranjeros permitió realizar destacadas intervenciones nocturnas a ambas Aviaciones a lo largo de la contienda. Aunque aún quedan por investigar las fases previas de instrucción realizadas antes de la guerra -cuestión que no se va a tratar ahora- en este artículo queremos mostrar que ambas experiencias tuvieron como precedente las acciones realizadas entre los años 1919 y 1925 en la Campaña de Marruecos, excelente campo de adiestramiento de nuestros aviadores, en la que los pilotos españoles iniciaron los primeros vuelos de transporte y ataque nocturno de nuestra Historia Aeronáutica y sobre los que a continuación exponemos un avance de una investigación más amplia¹.

¹ El autor desea agradecer la labor del historiador aeronáutico D. Eduardo Álvarez Valera, que está recopilando y transcribiendo todas las acciones de la Aviación en Marruecos de los fondos del Servicio Histórico Militar en los expedientes *Intervención de la Aviación Militar Española en Marruecos*, depositados en el Archivo Histórico. Ejército del Aire (Expediente 13.650 y siguientes. En adelante se cita como AHA-IAME indicando la correspondencia con el Servicio Histórico Militar). Parte de la información de este artículo se ha obtenido de ese fondo documental.

LA PACIFICACIÓN DEL PROTECTORADO Y LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS (1919)

LA actuación de España en África había sufrido un breve paréntesis debido, entre otras circunstancias, al estallido de la Primera Guerra Mundial. Para la industria aeronáutica española, los cuatro años de guerra que asolaron gran parte de Europa, dieron lugar a la conocida restricción en la recepción del material aéreo y la dependencia de los modelos de producción nacional. Durante este periodo, el Protectorado de Marruecos vivió una etapa de relativa calma aprovechada para la consolidación de las posiciones obtenidas en la campaña anterior y la fundación de nuevos aerodromos (Arcila y Zeluán) cuyos aparatos realizaron numerosas acciones de reconocimiento del territorio que posteriormente se iba a ocupar.

El fin de la Primera Guerra Mundial dio lugar a una situación paradójica en nuestro país; por un lado, la firma de la paz condujo a que el excedente de material aéreo cuya venta en los mercados provocó un desinterés en la incipiente industria aeronáutica nacional. Por el otro, la nueva situación política no sólo proporcionó a los militares españoles la facilidad de adquirir una gran variedad de material cuya eficacia había sido sobradamente probada en el campo de batalla, sino también la posibilidad de utilizarlo en las nuevas acciones que les brindaban el reinicio de la pacificación del protectorado marroquí llevado a cabo en 1919, y cuyo objetivo era la unificación del sector oriental y occidental del territorio. Para esta misión la Aviación Militar había adquirido un variado número de aparatos entre los que cabe destacar los Breguet XIV y los De Havilland DH-4; pero, entre el variado conjunto de aparatos comprados en el extranjero, que-



El DH-4, avión polivalente de la campaña de Marruecos, también sería empleado en misiones nocturnas (Foto IHCA).

remos llamar la atención sobre la presencia de un ejemplar del bimotor de bombardeo nocturno Farman F.50, el primer polimotor de la Aviación Militar Española.

El Farman F.50 era un avión que se incorporó al final de la contienda con algún retraso; sin embargo, este aparato fue un claro producto de los intentos de la aeronáutica francesa por dotar a sus unidades de aeronaves con la suficiente autonomía y efectividad como para incorporarse a la nueva estrategia nacida a mediados de la guerra: el bombardeo nocturno. Realizado al principio de la Gran Guerra por los enormes y costosos dirigibles gigantes, entre los que destacaron los famosos *Zeppelines* alemanes, a partir de 1916 las acciones de bombardeo nocturno fueron encomendadas a los aeroplanos convencionales cuya industria, acuciada por las necesidades de evolución técnica de la guerra, había alcanzado altas cotas de evolución y era capaz de producir grandes bombarderos como los Caproni Ca.3, 4 y 5 italianos, Handley Page O/400 o V/1500 británicos, Ilya Murometz rusos o los Gotha y Zeppelin Staaken alemanes. Todos estos aviones gigantes podían transportar una considerable cantidad de bombas de alto poder explosivo y lanzarlas a gran distancia de sus respectivas bases bajo la cobertura de la oscuridad nocturna, rasgada tan sólo por los haces de los reflectores y las explosiones de la no muy numerosa artillería antiaérea. Por ello, ¿cuáles fueron las razones que indujeron a comprar el Farman F.50?

Desde el punto de vista comparativo, el conflicto de Marruecos presentaba unas características muy diferentes a las de la Gran Guerra; en principio, a la escasa reacción nocturna que se esperaba por parte de los cabileños se le unía el hecho de que sus asentamientos no eran lo suficientemente grandes como para justificar la adquisición y el empleo de una escuadrilla completa de bombarderos pesados. Es muy probable que la adquisición del Farman F.50 en mayo de 1919 fuera determinada por el intento de realizar acciones nocturnas bélicas tentativas con un aparato polivalente que también realizara acciones de reconocimiento fotográfico y bombardeo diurno y, sobre todo, que se pudiese adaptar a las duras condiciones geográficas y climatológicas del teatro africano; por otro lado, también debió de tenerse en cuenta que la presencia del gran bombardero no tenía que alterar demasiado las posibilidades técnicas y logísticas de la infraestructura africana de la Aviación Militar. Por último, también cabe señalar que en la compra del Farman de bombardeo nocturno influyeron los informes de los observadores militares españoles destacados en los Estados Mayores de los ejércitos beligerantes, quienes debieron

de haber tomado buena nota de los efectos de este tipo de acciones, tal y como se registra en un artículo especializado de la prensa militar de posguerra².

El primer bombardero francés de este tipo fue un buen banco de pruebas para nuestros aviadores en Marruecos; el F.50 fue trasladado en agosto a Tetuán, donde se unió a los Barrón W. A lo largo de 1919, este aparato fue pilotado por el capitán Apolinar Sáez de Buruaga realizando numerosos servicios de bombardeo diurno, reconocimiento fotográfico y lanzamiento de proclamas; según un informe del coronel Soriano fechado en 1920³ no debió de haber actuado en misiones nocturnas hasta este año en que, en unión de otro Farman adquirido en octubre de 1919, combinaron las operaciones nocturnas y los bombardeos pesados diurnos junto a un último aparato comprado en 1921. Casualmente, el inicio de los bombardeos nocturnos coincidió con el primer vuelo de noche sobre Madrid realizado por el teniente Carmelo de las Morenas⁴.

El escaso número de este tipo de aviones y su tardía intervención en cometidos nocturnos nos inducen a pensar que los pilotos españoles debieron de tener grandes dificultades para la realización de los primeros vuelos de noche. Es muy probable que las misiones se realizaran en noches de luna llena y tanto la navegación hacia el objetivo como la vuelta al aerodromo se hiciera instrumental; la realización de este tipo de vuelos tuvo que ádua y no exenta de algunos sustos para las valientes tripulaciones que se aventuraban en la noche con la exclusiva experiencia de sus vuelos diurnos, ya que no hay constancia de que hubiera algún instructor de vuelo nocturno. Por último, y desde el punto de vista de los resultados, si bien la realización de bombardeos pesados por los Farman F.50 debió de haber provocado el esperado efecto sorpresa entre los cabileños, exceptuando a los antiguos núcleos de población este tipo de misiones también generó una mayor dispersión por el territorio de los asentamientos indígenas, reduciendo la formación de zocos y concentraciones de población indígena aunados días y lugares previamente acordados difíciles de averiguar para los espías de los españoles, todo lo cual daría lugar a una disminución del uso de los polimotores en favor del resto de material aeronáutico.

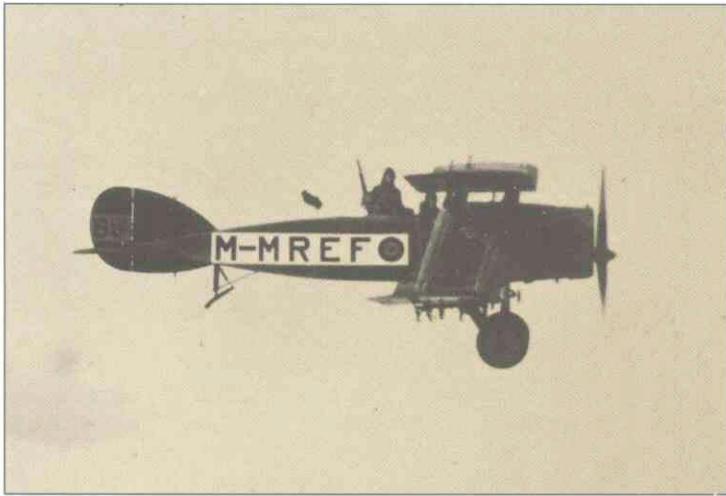
LA INTENSIFICACIÓN DEL VUELO NOCTURNO (1921-1924)

LAS referencias más numerosas que hemos encontrado sobre el uso de aparatos en misiones de bombardeos y transporte nocturno corresponden a la etapa de reconquista del territorio perdido después de los trágicos sucesos de Annual (1921) que condujeron a un repliegue de las tropas del sector oriental hasta las puertas de Melilla. El Ejército y la Aviación, ayudados por la recepción de moderno material aéreo y terrestre pusieron notable empeño en las acciones de ocupación y consolidación del territorio tomado por las harkas de Abd-el-Krim. En esta campaña se debió de tener en cuenta las buenas experiencias extraídas de las acciones realizadas en Tetuán por los Farman F.50, como lo demuestra una nota del Coronel Jefe de Estado Mayor:

² Luis Manzaneque *La Aviación de bombardeo nocturno. Anuario de Ingenieros Militares*. Revista XXXVII, pp. 27-39; 1920.

³ *Aviones Militares Españoles (1911-1986)*. IHCA. Madrid, 1986. p.66.

⁴ José Gomá Orduña *Historia de la Aeronáutica Española*. Imprenta Prensa Española. Madrid, 1946. Tomo I, pág. 537.



El Bristol F.2b también sería protagonista de las acciones a la luz de la luna (Foto IHCA).

Se ha pedido a la Superioridad medio para efectuar vuelos de noche y bombardear los sitios en que haya concentraciones enemigas. También se dispondrá en breve de proyectiles cargados de gases que convendrá lanzar poco antes de amanecer.

A fin de que la eficacia de uno y otro sea máxima, conviene que el servicio de información precise, si es posible, el lugar en que duermen los enemigos reunidos en harkas, detallando si es el mismo que ocupan durante el día o se reparten por los aduares más próximos a los campamentos de la harka.

Melilla, 16 de Mayo de 1922⁵

Como se puede apreciar, las tropas coloniales españolas estaban usando todos los medios a su alcance para contrarrestar los avances políticos y militares de Abd-el-Krim y para ello no dudaron en reiniciar los grandes efectos sorpresivos que tenía el bombardeo nocturno ni de experimentar el lanzamiento de gases vesicantes. La relación existente entre la utilización de la iperita con las acciones nocturnas radica en que, para que este bombardeo fuera eficaz y los efectos del gas no se diluyeran con las altas temperaturas africanas, los aparatos debían despegar antes de salir el sol. Por otro lado, esta nota del Estado Mayor de Melilla nos demuestra el grado de cooperación que habían alcanzado el Ejército y la Aviación a la hora de coordinar este tipo de misiones; otro buen ejemplo es la solicitud de Melilla de conocer la ubicación exacta en Imeldan y Drius de la 8ª y 10ª Compañía para evitar ser alcanzados por los nuevos ataques nocturnos de la Aviación⁶, y en las que intervinieron destacados personajes de nuestra historia aeronáutica como en el bombardeo nocturno de la loma de Tililit en mayo de ese mismo año en el que participó Arturo González Gil⁷.

Aunque por el momento no hemos encontrado información sobre nuevas acciones protagonizadas por los Farman F.50, podemos afirmar con seguridad que, a partir de 1922, los ataques y transportes nocturnos fueron desempeñados por los infatigables De Havilland DH-4, cuyas tripulaciones tuvieron que afrontar valientemente su inexperiencia en la toma de tierra sin visibilidad. A veces la imposibilidad de aterrizar en un aerodromo por causas meteorológicas, falta de gasolina, averías o heridos obligaba a los pilotos a hacer sus «pinitos» en aterrizajes nocturnos como le ocurrió a los capitanes Acedo y Ureta que, en

vuelo procedente de Larache, tuvieron averías al aterrizar en Batel porque el aerodromo de Tauima estaba cubierto⁸.

Sin embargo, no todos los vuelos nocturnos que se realizaron en esta campaña tenían objetivos bélicos. En otras ocasiones se hicieron servicios de carácter humanitario como el llevado a cabo en la noche del 2 de noviembre de 1922, en la que un DH-4 «Rolls» de la 3ª Escuadrilla pilotado por el Capitán Pedro García Orcasitas despegó de Drius en dirección a Nador para recoger en aquella localidad al Comandante médico Víctor Nogueras, regresando una hora después acompañado de otro avión de Nador pilotado por Abelardo Moreno Miró llevando de copiloto a un teniente médico. El parte de esta acción⁹ señala que era el primer vuelo nocturno de Orcasitas y lo realizó sin novedad. La razón de este traslado nocturno del personal de Sanidad a Drius radicaba en la necesidad de atender a los numerosos heridos del duro combate que se había mantenido por la mañana; por este servicio Orcasitas y Moreno Miró recibieron la felicitación de la Comandancia General de Melilla¹⁰.

Los informes que hemos consultado nos permiten afirmar que a finales de 1922 hubo una progresiva adaptación de las tripulaciones bisoñas a este tipo de misiones nocturnas, llegando incluso a despegar con mal tiempo para cumplir su objetivo¹¹. Por el contrario, son muy escasas las noticias de los primeros métodos utilizados para orientar y ayudar a los aviones en su aterrizaje; tampoco sabemos si con anterioridad se había utilizado el aparato de señales Aga para la ayuda a la navegación nocturna adquirido en 1915¹². El historiador aeronáutico Emilio Herrera comenta que los aviones estacionados en Nador pertenecientes al Grupo 3º y 4º (DH-4, Bristol y DH-9A) que socorrieron el 23 de noviembre a los defensores de Afrau hasta altas horas de la noche fueron los que estrenaron el tren de iluminación del aeródromo, pero desconocemos cuál era la composición del mismo¹³. Encontramos más información sobre los trenes de iluminación en la acción protagonizada por aparatos del Grupo Havilland que en la noche del 18 de diciembre habían realizado un bombardeo de protección vespertino como apoyo a un convoy de municiones destinado a Tizzi Azza y Tizzi Alma:

Dada la carencia de luz, se observa que los aviones fueron muy hostilizados con fuego de fusil, a juzgar por los resplandores que veían a su paso.

Pongo en su conocimiento que el vuelo de los tres últimos equipos lo incluyo entre los vuelos distinguidos; se realizó en noche sin luna y tomaron tierra sin novedad, sin más auxilio que lo poco que iluminaban los faros de 4 coches Ford parados.¹⁴

Esta práctica nos recuerda mucho a las experiencias realizadas por la caza y el bombardeo nocturno durante la Guerra Civil -sobre todo la del bando republicano-, pero hemos de imaginar que los ataques nocturnos debieron de proyectarse para noches con luna y en caso de circunstancias adversas se debió de recurrir a los faros del tren móvil del aerodromo o fogatas. Por otro lado, el parte del día muestra el creciente hostigamiento enemigo que también empezaban a recibir los aparatos que desempeñaban misiones nocturnas y cuya potencia frecuencia se incrementarían a partir de ahora.

En el año 1923 continuaron los vuelos y bombardeos¹⁵ pero es importante señalar que, dada la importancia que habían adquirido estas acciones nocturnas, el mando incrementó la paulatina

⁸ A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M. Legajo 295, Carpeta 1)

⁹ A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M., Legajo 295, Carpeta 1)

¹⁰ A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M. Legajo 302, Carpeta 2)

¹¹ S.H.M. Legajo 295, Carpeta 1.

¹² Archivo General Militar. (Segovia) Sección 2ª, División 10ª. Legajo 42.

¹³ Emilio Herrera Alonso. *El cerco de Afrau, decisiva intervención de la Aviación. AEROPLANO* Nº 2, pp.142-149. IHCA. Madrid, 1984.

¹⁴ A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M. Legajo 295, Carpeta 1)

¹⁵ S.H.M. Legajo 361, Subcarpeta 6-4. Bombardeo de grupos de moros en Tizzi-Azza el 27-V-1923.

⁵ Servicio Histórico Militar. Legajo 316, Carpeta 7. En adelante S.H.M.

⁶ S.H.M., Legajo 316, Carpeta 14.

⁷ Archivo Histórico. Ejército del Aire. Expediente personal de Arturo González Gil nº 32.903.

incorporación de los trenes de iluminación a los diferentes aeródromos para facilitar el aterrizaje de los aparatos; pero estas medidas no impidieron que se produjeran algunos accidentes como el ocurrido al Bristol tripulado por el Capitán Juan Ortiz Muñoz y el mecánico Vizcaíno que capotó cuando chocó con el hilo telegráfico cuando probaban la iluminación del campo¹⁶.

Los buenos resultados que estaban arrojando los vuelos nocturnos dieron lugar a que estas misiones fueran desempeñadas por otro tipo de aparatos. A mediados de año los hidros de la base del Atalayón también se unieron a los bombardeos a la luz de la luna: el 26 de agosto los hidroaviones arrojan bombas incendiarias y de trillita sobre los poblados de Axdir y Ait-Kámara¹⁷. AL día siguiente se realiza una nueva acción sobre Alhucemas entre las 20:00 y 22:00 horas arrojando bombas de 100 kilogramos y siendo hostilizados por nutrido fuego de fusil y cañón. Sin embargo, al volver al Atalayón, como los dos hidros que han realizado el servicio no cuentan con referencias luminosas para amarar, capotan en el Mar Chica sin que sus tripulaciones resulten dañadas¹⁸.

A pesar del accidente de los hidroaviones, la Jefatura de Aviación del territorio de Melilla estaba muy interesada en la continuación de los ataques nocturnos, tal y como lo demuestra el siguiente escrito:

*Comandancia General de Melilla
Estado Mayor. Sección Operaciones.
Al Excmo. Sr. Alto Comisario y General en Jefe
Excmo. Sr:
El Jefe del Servicio de Aviación de este Territorio
me manifiesta la posibilidad de efectuar bombardeos
nocturnos y vuelos de costa a favor de la luna,
cuya eficacia sería grande contra los poblados inso-
metidos y concentraciones enemigas.
Melilla, 24 de octubre de 1923.¹⁹*

A pesar del evidente interés de las autoridades aeronáuticas en la realización de estos vuelos, desde la fecha de este escrito, no hemos encontrado referencias sobre la participación de los aparatos de la Aviación Militar en acciones nocturnas hasta ocho meses después. Por un telegrama fechado el 24 de mayo de 1924 dirigido al Comandante General en Tetuán conocemos el vivo interés del alto mando español por la reanudación de estos vuelos:

Hoy digo al General Jefe de la Aeronáutica lo siguiente:

«No es posible desconocer la conveniencia de aumentar la eficacia de la actuación de las Escuadrillas ampliándolas con bombardeos nocturnos que mantendrían así la intranquilidad de las kábilas, cuyo castigo constituye el propósito de aquella actuación. Lo someto a la consideración de V.E. para que estudie el asunto con toda urgencia con sus detalles recabando del Comandante General aquellos elementos que V.E. necesite y pudieran facilitárselos.»²⁰

Aunque se hace patente las evidentes facilidades logísticas que se ponían a disposición de la Aviación para reemprender las incursiones nocturnas, constatamos que a lo largo del año 1924 su número decreció ostensiblemente y se circunscribieron a la realización de bombardeos de madrugada, como los llevados a cabo tanto en junio sobre la cábila Beni-Urriaguel y los poblados entre el Neckor y el Guis²¹ como en julio sobre los poblados de Alhucemas entre las cinco y las nueve de la mañana. En esta acción, el Jefe del aeródromo de Nador solicitó la colaboración del

Jefe de las Fuerzas Navales destacadas en la bahía para socorrer a los aparatos y tripulaciones que pudieran ser alcanzados por el cada vez más numeroso fuego de los cabileños²². En el segundo semestre del año tan sólo hemos constatado la realización de madrugada de dos exitosos ataques sobre los poblados de Beni-Urriaguel y Bocoya próximos a Morro Nuevo, así como los poblados de Zavía de Daz-Mizzian, Monte Uddia y casas de Imelata²³.

EL RESULTADO DE LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS NOCTURNAS

DEL análisis de estos primeros cinco años de vuelos nocturnos realizados por la Aviación Militar en Marruecos se pueden extraer algunas conclusiones interesantes. La primera de ellas se refiere al capítulo del material y la infraestructura técnica utilizada; ya hemos mencionado que las primeras misiones debieron de haberse efectuado en noches de luna llena para facilitar la visibilidad del objetivo y el aeródromo de vuelta. Imaginamos que la brújula y el cronómetro, junto los planos que se iban trazando tras las misiones de reconocimiento, fueron elementos imprescindibles para la navegación nocturna de las tripulaciones pero también suponemos que todo se supeditaba al asesoramiento que proporcionaba la arriesgada y valerosa experiencia personal de los pilotos. De hecho, la introducción de trenes de iluminación se hizo tres años después de que se iniciaran los vuelos de noche, y ello constituye un indicativo de hasta qué punto la importante evolución de la técnica aeronáutica que se experimentaba en Marruecos tenía que arrastrar a la dotación de material, aunque la inventiva e imaginación la suplieran a veces.

Aunque la compra de los Farman F.50 respondió a una mejora de la cualificación técnica de la Aviación Militar Española, las particulares características de la campaña de Marruecos demostraron que no era el avión idóneo para este tipo de misiones. Los objetivos fijos de los grandes bombarderos de la Primera Guerra Mundial diferían enormemente de los dispersos adueros cabileños; aunque los F.50 constituyeron excelentes plataformas de observación, fotografía aérea y bombardeo pesado, las acciones aéreas del Protectorado requerían aviones como los Breguet XIV, DH-4 o DH9 que pudieran batir los diseminados asentamientos rifeños sin la necesidad de emplear un elevado número de bombas. No obstante, tanto el F.50 como el resto de los monomotores e hidroaviones encuadrados en la Aviación cumplieron fielmente el objetivo asignado a los vuelos nocturnos: la sorpresa y el desconcierto del enemigo. Aunque la realización de este tipo de vuelos decreció numéricamente en 1924, sí constatamos una mayor especialización técnica -pronto se incorporarían las bombas de iluminación- y una gran coordinación entre el Ejército, la Aviación y la Marina, antecedente del proceso de profesionalización que estaban experimentando nuestras fuerzas armadas antes del desembarco de Alhucemas.

Por último, no queremos finalizar esta aportación al conocimiento de los vuelos nocturnos de la Aviación Militar sin habernos referido al papel jugado por el elemento humano; no podemos dejar de comentar que los cabileños, pese a recibir un hostigamiento continuo por parte de la Aviación, no se arredraron ante los ataques nocturnos y con la ayuda de su sistema de vigías o «fonolocalizadores humanos» repelieron la acción de los aviones con fusiles, ametralladoras y hasta con cañones, e invalidaron la creencia de que los vuelos nocturnos en Marruecos estarían libres de peligro. Por último, mencionar que la valerosa actuación y determinación de las tripulaciones españolas en Marruecos fue el origen de este tipo de vuelos cuyo aprendizaje se realizaba sobre el campo de batalla y cuyos errores les podrían deparar consecuencias fatales.■

¹⁶ S.H.M. Legajo 361, Carpeta 1. 1-V-1923.

¹⁷ S.H.M. Legajo 346, Carpeta 9.

¹⁸ S.H.M. Legajo 361, Carpeta 1.

¹⁹ S.H.M. Legajo 361, Carpeta 6.

²⁰ S.H.M. Legajo 382, Carpeta 2.

²¹ Idem. 29-VI-1924.

²² S.H.M. Legajo 382, Carpeta 2. 2-VII-1924.

²³ S.H.M. Legajo 382, Carpeta 2. 8-IX-1924 y 16-XI-1924 respectivamente.

El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire 1927-1997

LEOCRICIO ALMODÓVAR MARTÍNEZ
General de División del Ejército del Aire

A los que han hecho la Historia
A los que la investigan
A los que la reconstruyen
A los que la custodian
A los que la escriben
A los que la muestran
A los que la hacen y la harán

Pedro Vives Vich, Emilio Herrera Linares y Alfredo Kinde-lán Duany, padres del Arma Aérea. Escuadrillas de Marruecos que en cumplimiento del compromiso político del Gobierno español con el Protectorado, supieron actuar y morir heroicamente. Grandes Raids, casi siempre con aviones fabricados por nuestra propia industria, en los que España aportó nombres y hechos que entraron para siempre en la Historia Aeronáutica Universal. Inventores de la talla de la Cierva y Torres Quevedo. Guerra en el Aire durante la Guerra Civil que tantas tácticas, experiencias y procedimientos dejaron para el empleo del avión en el futuro. Escuadrillas expedicionarias en Rusia durante la Segunda Guerra Mundial que, si no representaron un gran contingente, sí fueron consideradas por la Luftwaffe como unidades de elite. Creación en 1939 del Ejército del Aire como Arma independiente. Llegada de los aviones a reacción que supuso una revolución de la mentalidad aeronáutica y un gran aumento cuantitativo y cualitativo del poder aéreo. Intervención de nuestros medios aéreos de transporte para la prestación de ayuda humanitaria y de otro tipo, así como la de éstos y los de combate para velar por la paz o imponerla en aquellos lugares donde se han producido conflictos. Y mucha más Historia Aeronáutica que podría recordarse por disponer de efectos y documentos escritos, gráficos, fotográficos, cinematográficos y audiovisuales que se han ido recopilando y conservando.

Cuando la inclusión u omisión de nombres y hechos obedece a la voluntad de quien escribe, la cosa no tiene importancia; el drama surge cuando se tiene idea de que ha sucedido algo, pero se carece de cualquier dato que lo demuestre y lo refrende. El maestro de historiadores, D. Claudio Sánchez-Albornoz, advirtiendo este peligro, escribió repetidas veces: «La Historia no es el documento, pero no es sin el documento».

Sucede normalmente que el héroe se siente satisfecho con lo realizado y, por humildad, desidia o falsa modestia, no se preocupa de contar su historia, prefiriendo que el pánegírico sea hecho por otros. Si no hay nadie que lo haga, lo realizado se pierde cuando dejan de existir los testigos.

Los aviadores en general -y al decir aviadores se incluye a cualquiera que tenga alguna relación con la Aviación militar, deportiva o comercial y sea su misión en el aire o en tierra- en vez de mamar la tradición y recordar los acontecimientos como hacen los miembros de otros Ejércitos mucho

más antiguos, se dedican a pensar en el futuro y en volar más lejos, más rápido y más alto. Quizá esta circunstancia se deba a que la Aviación es muy joven y hace que sus hombres no vigilen la cola del pasado sino que apunten la proa al futuro, perdiendo así el gran caudal de enseñanzas que la Historia reporta.

Por esta circunstancia, es necesario contar con un organismo que se responsabilice de cuidar nuestra historia y cultura aeronáutica, haciendo además que no sean unos pocos los que se dediquen a esta tarea, sino también, todos los que forman parte de la organización. Preocuparse por esto no está reservado únicamente a los grandes pensadores y a los licenciados; conquie una Unidad Aérea hiciera una buena Memoria Anual, adjuntando documentación fidedigna, la Historia estaría desde estos momentos enlatada, esperando que con el paso de los años, alguien la destape para conocerla y, si es su voluntad y procede, escribirla y publicarla para que todos puedan participar fácilmente de ella.

El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire es ese organismo. Es relativamente moderno, pues fue creado el 1 de junio de 1983, cuarenta y cuatro años después de que lo fuera el Ejército del Aire como tal. Además, fue el último organismo de todos los que lo componen en la actualidad y que, si bien nació a la vez que el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, éste existía de hecho año y medio antes, al fundarse el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos del que heredó las funciones.

Tras algunos cambios orgánicos y legislativos, el Servicio hoy, doce años después, es el que establece la Orden Ministerial 83/1995 de 29 de junio.

Pero para llegar hasta aquí hubo de transcurrir mucho tiempo, exactamente sesenta y ocho años, un mes y veintiocho días desde que fue creado en 1928 el primer organismo que al paso del tiempo entraría a formar parte del Servicio Histórico y Cultural como Biblioteca Central del Cuartel General del Ejército del Aire. Le siguieron después el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, el Archivo Histórico del Aire, el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos y el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, al alimón con el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Esta circunstancia, más o menos justificable, ha hecho que se haya perdido de forma irreversible, disuelto como un azucarillo en el negro y amargo café de la falta de previsión y poca mentalidad histórica, gran parte de los documentos y efectos que hubieran corrido mejor suerte de haber habido un organismo responsable desde el principio.

Pero lo mejor y sin más dilación, será contar su Historia en el mismo orden que ocurrieron su gestación y alumbramiento, aunque bien pensado, quizá pudo ocurrir que no hubiese gestación, sino alumbramiento nada más, por obra y gracia del impulso personal de algunos hombres que cons-

cientes de la trascendencia de la Historia y sus enseñanzas, pusieron los medios para que no se perdiera la mucha que aún queda por investigar.

Y como el historiador también puede ser sujeto historiable, ésta es la del organismo responsable principal de velar por la Historia y Cultura Aeronáuticas.

BIBLIOTECA CENTRAL DEL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE

Orígenes y primera instalación

La actual Biblioteca Central situada en la primera planta del Cuartel General del Ejército del Aire, tiene su origen en la Biblioteca del Consejo Superior de Aeronáutica creado por Real Decreto de 9 de abril de 1927 que lo situaba orgánicamente bajo la dependencia del Consejo de Ministros. Anteriormente, en marzo de 1927, se había reorganizado la Biblioteca del Aeródromo de Cuatro Vientos, ampliándola, con vistas a crear una Biblioteca Central de Aeronáutica.

La primera instalación en el edificio de la Presidencia del Consejo de Ministros, en el Paseo de la Castellana nº 3, tuvo carácter provisional y era muy modesta; sólo disponía de una habitación con una estantería. Además, albergaba el Archivo y otros Servicios de la Secretaría Técnica a la que estaba adscrita.

El primer bibliotecario fue D. Luis de la Cuadra Escrivá de Romaní que pertenecía al Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos. Estuvo en este puesto hasta 1966. Al paso de los años, le sucedió el personal que figura en el Cuadro 1.

Cuadro 1. Facultativos del Cuerpo de Archiveros-bibliotecarios directores técnicos de la Biblioteca Central del CGEA desde su creación por R.O. de 16.09.27

D. Luis DE LA CUADRA ESCRIVA DE ROMANI	De 1927 al 13.09.66
D. Luis PLAZA ESCUDERO	Del 19.06.70 al 20.03.73
D ^a M ^a Teresa MUNARRIZ ZORZANO	Del 19.06.70 al 20.06.72
D. Lorenzo RUIZ FIDALGO	Del 18.08.72 al 06.06.83
D ^a M ^a Carmen LAZARO CORTHAY	Del 08.06.83 al 11.06.88

Fondos

Libros:	Revistas:
Obras: 13.466	Catalogadas: 450
Volúmenes : 18.250	Suscripciones y Boletines: 47

En sus comienzos, la Biblioteca no dispuso de presupuesto fijo para adquirir fondos. Por otro lado, el continuo cambio de la Aviación, hacía muy difícil obtener libros que tuviesen un interés o valor permanente; lo que se escribía un día, perdía su actualidad el siguiente, pasando a tener valor solamente desde el punto de vista histórico. Por esta razón, se adoptó desde el principio el criterio de no circunscribirse solamente a los libros que se editaban, sino también a los publicados con anterioridad.

Cuadro 2. Fondos de la Biblioteca Central CGEA

Libros:	Revistas:
Obras: 13.466	Catalogadas: 450
Volúmenes : 18.250	Suscripciones y Boletines: 47

En 1928, aquella incipiente y mínima Biblioteca reunió unos doscientos volúmenes entre libros y folletos, de los que setenta y cuatro eran revistas, en su mayoría de carácter aeronáutico y técnico. Los fondos en la actualidad son los que figuran en el Cuadro 2.

En 1929 se editaron las «Normas para el Régimen Interior del Archivo-Biblioteca del Consejo Superior de Aeronáutica y Dirección General de Navegación y Transporte Aéreo», título tan largo porque al Consejo se le había unido el año anterior la Sección de Aeronáutica que existía en el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, antes Fomento, pasando a ser una Dirección General.

En mayo de 1931, después de proclamada la II República, el Consejo Superior y la Dirección General pasaron a depender del Ministerio de Comunicaciones.

En 1933 se creó la Dirección General de Aeronáutica con adscripción a la Presidencia del Gobierno, aunque fue en 1934 cuando empezó a funcionar de hecho, dando entrada en el Consejo Superior de Aeronáutica a Jefes de la Aviación Militar y Naval.

Segunda instalación

En 1935, la Dirección General de Aeronáutica pasó al Ministerio de la Guerra; la Biblioteca fue trasladada entonces a su segundo asentamiento en la calle de la Magdalena nº 12, al antiguo Palacio del Marqués de Perales que hoy es la Hemeroteca Nacional; sin embargo, no se incorporaron con ella los fondos de las otras ramas que formaban parte de la Dirección General de Aeronáutica.

En 1936, al estallar la Guerra Civil, el Palacio se convirtió en un centro de guerra político-militar Republicano.

En 1939, finalizada la Contienda, el General Kindelán, Jefe de la Aviación, encomendó al Sr. de la Cuadra la recuperación del Archivo y Biblioteca, tarea muy difícil porque los libros y enseres se encontraban desperdigados en diferentes lugares y el catálogo estaba inservible.

En 1939, al instituirse el Ministerio del Aire, la Biblioteca y Archivo dependieron sucesivamente de la 2ª Sección del Estado Mayor del Aire, de la Sección Civil y Tráfico Aéreo de la Jefatura del Aire, y de la Secretaría General.



Fotografía 1. Inauguración de la Biblioteca Central del Cuartel General del Aire, en su emplazamiento de Princesa nº 19, el día 28 de abril de 1943. En la imagen aparece el General Vigón, Ministro del Aire, atendiendo las explicaciones del Director, D. Luis de la Cuadra.

Biblioteca Central del Ministerio del Aire.

En un próximo número se iniciará una sección bibliográfica en la que se darán a conocer las últimas adquisiciones de obras en la Biblioteca Central del Ministerio del Aire, que serán el complemento de los catálogos ya existentes en la misma a disposición de los lectores, y del apéndice de 1942, que se halla en prensa.

Podrán consultarse sus obras en la misma biblioteca, calle de la Princesa, número 19, de 9 a 13,45 y de 16 a 20 horas, todos los días laborables. También hay establecido el servicio de préstamo a domicilio, con las condiciones que determina el Reglamento, y el "préstamo urgente de Ministerio", bastando que los Jefes de las Secciones hagan las peticiones telefónicamente a los números 42320 ó 42329.

Fotografía 2. Información acerca de la Biblioteca Central aparecida en la sección «Noticario» de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica de noviembre de 1943.

En 1940 se fundó el Archivo General del Ministerio del Aire que quedaría a cargo del Cuerpo de Oficinas Militares, separándose de la Biblioteca que pasó a ser Biblioteca Central del Ministerio del Aire.

Tercera instalación

En 1942, al depender de la Dirección General de Instrucción, empezó a tomar mayor importancia a pesar de que la sala de lectura estaba constituida únicamente por una mesa central capaz para ocho lectores. Se buscó nuevo alojamiento en un chaletito situado en la calle de la Princesa nº 19, donde ahora está situado el Hotel Meliá Princesa. Reconstruido en parte por el Servicio de Obras, se efectuó el traslado y el 28 de abril de 1943, fue inaugurada por el General Vigón, Ministro del Aire, según muestra la Fotografía 1. Unos días antes, concretamente el 6 de abril, se había publicado el Reglamento para el Régimen y Servicios de Bibliotecas del Ejército del Aire que continúa vigente en parte hasta la actualidad. También la Revista de Aeronáutica de noviembre de 1943 aportó su colaboración propagandística de la forma tan curiosa como se aprecia en la Fotografía 2.

Cuarta instalación

En 1951, por amenazar ruina el edificio, se trasladó con carácter provisional a la tercera planta del novísimo Ministerio del Aire, hoy Cuartel General, hasta que se terminaron las obras de los locales destinados para ella en el lugar que ocupa actualmente. Durante este período de provisionalidad, el servicio de lectura fue casi nulo porque el local no reunía condiciones, si bien el de préstamos se mantuvo en los mismos niveles que antes.

Quinta y definitiva instalación

Por fin, en octubre de 1956 se realizó el traslado definitivo a su ubicación actual, pasando a depender de la Secretaría General del Estado Mayor. A partir de este momento, se asignaron créditos fijos para la adquisición de fondos que llegaron a alcanzar la cantidad de 5 millones de pesetas en 1990, disminuyendo hasta los 2 millones de 1997 por causa de los recortes presupuestarios de todo el Ministerio de Defensa.

Se hizo una galería volada sobre parte de la sala que aumentó el espacio disponible, pero por no contar con un depósito, se utilizó una habitación de uno de los torreones. También se puso en marcha un servicio de préstamo a las Unidades del Ejército del Aire mediante el envío de un armario-biblioteca portátil que hubo de ser suprimido poco después porque nadie quería responsabilizarse de la recepción y financiación, salvo en aquellos sitios en los que se hacían cargo el Capellán o el Meteorólogo.

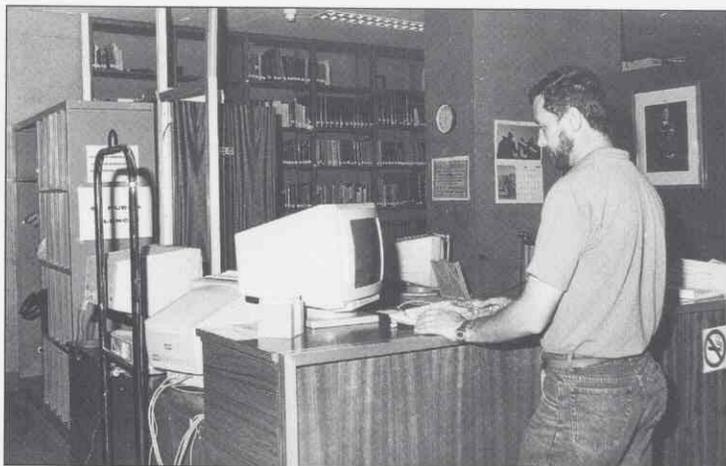
A partir de 1962 se nombraron Jefes militares como Directores de la Biblioteca en el orden que aparece en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Relación de Sres. Coroneles directores de la biblioteca central del CGEA

D. Ramiro Jofre Jáudenes	Del 26.01.62 al 30.03.64
D. Alvaro Gil-Delgado Armada	Del 01.12.65 al 03.07.66
D. Fernando Villalba Rubio	Del 12.07.66 al 28.01.67
D. Pedro Barrio Martín	Del 11.02.67 al 25.01.73
D. David Iváñez Luna (CTE.)	Del 26.01.73 al 30.06.73
D. Enrique Guaza Kopp	Del 01.07.73 al 30.04.84
D. Manuel Martínez Rodríguez	Del 01.05.84 al 29.05.85
D. Leoncio Gómez Reina	Del 30.05.85 a 21.03.86
D. José Ramón Sánchez Carmona	Del 20.06.88 a 31.12.91
D. Alfonso Texidor y Nachón (TTE.) (Interino)	Del 01.01.92 al 31.01.92
D. Vicente GARCIA DOLZ	Del 01.02.92 al 31.03.95
D. Alfonso Texidor y Nachón (CAP.) (Interino)	Del 01.04.95 al 08.08.96
D. Adolfo Roldán Villén	Del 09.08.96 a la actualidad

En 1964, el Gobierno de los EE. UU. hizo una donación de libros de Aviación Militar y de la Aeronáutica en general. También fueron teniendo entrada importantes lotes procedentes de las Bases y Aeródromos que fueron cerrados en diferentes épocas, así como ocho mil volúmenes de la extinguida Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos. Al duplicarse algunas obras, se remitieron a otras Bibliotecas del Ejército del Aire, de acuerdo con las peticiones que se recibían.

En 1965, los usuarios se cifraron en unos seis mil, realizándose unos dos mil préstamos domiciliarios; en la actualidad, estas cifras están en los diez mil, manteniéndose en igual medida los préstamos a domicilio. Se fueron cambiando los enormes y anticuados ficheros de madera por otros metálicos y normalizados. Las primitivas fichas fueron sustituidas por otras más sencillas. Y en 1970 ya pudo disponerse de ciento veinte ficheros con numeración decimal. También se aprovecharon todos los huecos y espacios libres por inverosímiles que pareciesen. Por estar los libros de la planta baja al alcance de los lectores, sucedía que a pesar de la prohibición, acudían directamente al estante; por esta razón y por los préstamos, quedaban desordenados y desaparecieron algunas obras; ésto obligó a poner en marcha un sistema por el que el lector tenía que depositar una fianza por el valor del libro que se llevaba. Este proce-



Fotografía 3. Lector consultando la base de datos bibliográfica.

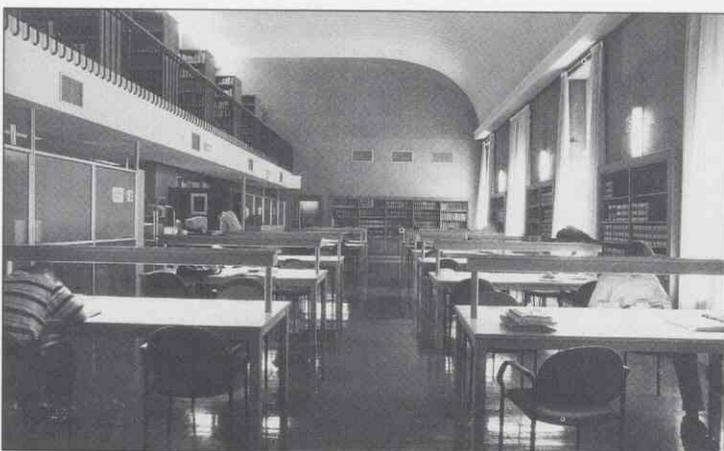
dimiento desapareció en 1979 al instalar unas mamparas que aislaron las estanterías de la sala de lectura. En 1980 se adquirió una colección del *BOE* (Gaceta de Madrid) desde 1722 y se compraron dos máquinas lectoras.

La Orden Ministerial 32/1984 de 25 de mayo que desarrollaba el Decreto fundacional del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, adscribió la Biblioteca al Centro de Documentación del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y le asignó el nombre de Biblioteca del Cuartel General del Aire.

En 1986 hubo unas importantes donaciones particulares y se comenzó la modernización de los catálogos aplicando las «Nuevas reglas de Catalogación» del Ministerio de Cultura que con la automatización iniciada en 1992, ha hecho que en la actualidad los propios lectores dispongan de pantallas para localizar lo que buscan por múltiples entradas, (Fotografía 3) estando previsto para 1997 que las consultas puedan ser realizadas desde monitores instalados en cada una de las Secretarías de los Mandos y Organismos situados en el Cuartel General.

La Orden Ministerial número 83/1995 de 26 de junio por la que se estableció la nueva organización y funciones del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, introdujo dos matices: la Biblioteca continuó adscrita al Centro de Documentación, pero como órgano complementario del mismo, y le restituyó su antiguo nombre de Biblioteca Central del Cuartel General del Ejército del Aire.

Y hasta aquí, la movida y azarosa historia del primer organismo, que al paso del tiempo ha entrado a formar parte del Servicio Histórico y Cultural, y que guarda en sus estanterías gran documentación para investigación histórica, for-



Fotografía 4. Vista actual de la Sala de Lectura.

mación y deleite de quien acuda a beber en tan generosa fuente (Fotografía 4).

MUSEO DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Nacimiento

Fue creado por Decreto nº 1437/1966 de 16 de junio. La razón se basó en que la Aviación Española, rica en gestas gloriosas, vuelos y viajes de relevante mérito, tenían que tener la debida representación, tanto desde el punto de vista humano como material.

En cuanto a su naturaleza jurídica, se configuró como un Servicio público centralizado, dependiendo del Ministro del Aire y estaría dirigido por un Patronato cuya presidencia recaía en el propio Ministro.

Como recursos financieros, dispondría de las subvenciones que se le asignasen en los Presupuestos del Estado y de los donativos y legados en metálico que se le hicieran.

Los fondos iniciales del Museo provendrían de objetos y documentos que se hallaban en las dependencias o Servicios del Ministerio del Aire o de otros Ministerios y que pudieran interesar. Más tarde, se fueron incrementando con los procedentes de legados, donativos y adquisiciones.

Posteriormente, Reales Decretos de 1977 y 1978 que reestructuraron el Ejército del Aire, mantuvieron el Museo como organismo único y dependiente directamente del Ministro y del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, respectivamente. Y una Orden Ministerial de 1978, desarrolló la estructura orgánica y las funciones, asignándole el Archivo General e Histórico que había sido creado en 1972 bajo la dependencia inicial de la Subsecretaría del Aire.

La creación del Museo fue un acierto aunque naciera bastante más tarde que el Ejército del Aire. Sin exageración, se puede afirmar que ahora sería el más dotado del mundo, dada la gran diversidad de aviones y material que ha estado en servicio en nuestra Aviación. Hubo inquietudes y conatos y hasta se llegó a nombrar en 1939 al Coronel Társilo de Ugarte como Director, aunque sin silla que ocupar, porque el supuesto organismo que iba a dirigir, no existía. Es más, desde la creación en 1966 hasta su inauguración en 1981, tuvieron que pasar quince años para que fuera una realidad esta institución tan largamente esperada y reclamada por los amantes de nuestra Historia Aeronáutica.

Cuadro 4. Relación de generales directores del Museo de Aeronáutica y Astronáutica

Proyecto y organización

Tte. General D. Andrés Grima Alvarez	04-06-66 al 03-12-69
Tte. General D. Francisco Fernandez Longoria	06-04-70 al 14-05-74
Tte. General D. Carlos Rute Vilanova	14-05-74 al 08-11-74
Tte. General D. Luis Bengoechea Bahamonde	08-11-74 al 25-04-77
General de División D. Carlos Dolz de Espejo	25-04-77 al 29-06-77
Tte. General D. Arturo Montel Touzet	29-06-77 al 08-11-78

Inauguración del museo en Cuatro Vientos, 24-mayo-1981

Tte. General D. Antonio de Alós Herreros	27-11-78 al 27-11-82
General de División D. Antonio Chaos Iglesias	28-11-82 al 24-02-84
Gral. de Brigada D. Juan Antonio Lázaro Benítez	24-02-84 al 11-04-84
Gral. de Brigada D. José Tomás Mora Sánchez	08-06-84 al 27-10-93
General de Brigada D. Angel Conejero Lillo	27-10-93 al 01-02-96
General de Brigada D. Miguel Ruiz Nicolau	01-02-96 a la actualidad

Cuatro días después de crearse el Museo fue nombrado Director el Teniente General D. Andrés Grima Álvarez al que siguieron los que figuran en el Cuadro 4. Sin embargo, pasó casi un año para que se publicase la Orden Ministerial 1.346/67 de 6 de junio, por la que se aprobó el Reglamento en cuyo Artículo 3º determinaba las Secciones en las que se dividiría la exposición.

En 1970, el nuevo Director, el Teniente General D. Francisco Fernandez Longoria, pretendió infructuosamente crear una magna institución cultural que no pudo realizarse, quizá por ambiciosa. Sucesivos intentos fueron olvidados, entre otras cosas, porque aún no se había decidido el enclave que hoy ocupa en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, lugar histórico de la Aviación Española. Esta decisión se tomó a mediados de los setenta, siendo Director el Teniente General D. Luis Bengoechea.

La labor realizada en esta fase de proyecto y organización permitió descubrir e incorporar todos los fondos que se encontraron en los Departamentos ministeriales y que fueron almacenándose en el hangar de la actual Escuela de Transmisiones, Premio Nacional de Arquitectura en Alemania el año 1930 y que aquella nación, haciéndose eco de la petición lanzada por el ya prestigioso aeronauta e ingeniero español, el Coronel D. Emilio Herrera Linares, lo obsequió para su recién creada Escuela Superior de Aerotécnica, con objeto de cobijar en él los aeroplanos con los que habrían de obtener su titulación de pilotos los Ingenieros Superiores Aeronáuticos que allí se formarían. Este almacén provisional en el que el material estaba mal colocado y cubierto por lonas, semejando un campo de chatarra y no un Museo, era el paso provisional para la posterior colocación expositiva de los fondos en tan venerable edificio que, por sí mismo, es también una pieza de museo.

Apertura

El punto crucial de partida tuvo lugar a partir de 1980 siendo Director el Teniente General D. Antonio de Alós Herrero y Subdirector el Coronel D. Antonio Linares Mohedano más el equipo del Cuadro 5 que lograron abrir las puertas el día 24 de mayo de 1981 con la presencia del Jefe del Estado Mayor del Aire, el Teniente General D. Emiliano José Alfaro Arregui que lo inauguró. Desde la creación en 1966

Cuadro 5. Relación de personal del museo en su inauguración

Director: Tte. Gral. D. Antonio DE ALÓS HERRERO
Subdirector: Cnel. D. Antonio LINARES MOHEDANO
Jefe Secc. Hco.-Técnica: Cnel. D. Vicente ALAMÁ MARTI
Jefe Secc. Ejecutiva: Cnel. D. Manuel MUÑOZ DE RIVERA
Jefe Secretaria: Cnel. D. Victoriano SÁEZ ESTEBAN
Historiador: Tte. D. Angel FLORES ALONSO
Arquitecto: Tte. D. Javier MADERA SÁNCHEZ
Ingeniero: Tte. D. Jose M^a SÁNCHEZ CABANA
Mecánico: Bgda. D. Santiago CHAMORRO GARCÍA
Oficinas Militares: Bgda. D. Antolín CACHO HERNÁIZ
Administrativos: Sr. MELERO
 Sr. VALERO
 Sra. Pilar GAMIR
 Sra. GELES
Delineante: Sr. ARJONA
Escribiente: Cabo 1º Luis Alfonso VICENTE FERNÁNDEZ
Pintor: Francisco FLORES PARRAS
Limpiadora: Ana Isabel ÁLVAREZ GALLEGO



Fotografía 5. Zona exterior del Museo en la época de su inauguración.

hasta este momento, hubo muchos intentos que se frustraron por desaliento, imprevisión, ignorancia o excesiva ambición. Sin embargo, el Coronel D. Antonio Linares Mohedano, hombre de gran sensibilidad artística y muy amante de la Historia, supo trasladar al mando el sentido práctico necesario para arrancar. En el hangar de 1930, debidamente remozado y adaptado para su función, se dispusieron las aeronaves de menor tamaño y más delicada estructura, alineadas por orden cronológico, buscando la estética y una pedagogía simple. Las paredes se adornaron con distintivos de las Unidades que intervinieron en la Guerra Civil en ambos bandos. Se colocaron motivos anteriores al año 30 de algunas Unidades alemanas e italianas. Se completó la ornamentación con fotografías de aviones antiguos y actuales y de la historia del paracaidismo, y con una colección filatélica de motivos aeronáuticos. Se montó la Sala de Laureados y la de Banderas. Se ajardinó el exterior dejando pequeñas glorietas para exposición de los aviones de estructura metálica resistente que se dispusieron entre una vegetación artificial en la que se incluyeron dos estanques intercomunicados por un canal, para la ubicación de los dos hidroaviones (Fotografía 5). El mantenimiento del hangar y de la zona ajardinada recayó en los suboficiales especialistas mecánicos D. Antonio García y D. Santiago Chamorro que junto a los trabajos de reparación, hicieron también labores de jardinería.

Primeras líneas de actuación

Un hecho puso en alerta a los hombres del Museo sobre cual tendría que ser una de sus líneas de actuación. Un día del Otoño de 1981 apareció un joven suizo residente en España ofreciendo a elevado precio un motor Stvetsov M-100 que había equipado a varios aviones de origen soviético participantes en nuestra Guerra Civil. Al preguntarle el origen de tan valiosa pieza, respondió que la había adquirido dos años antes en una subasta del Ejército del Aire a precio de chatarra. Ante tal descubrimiento, se solicitó al Estado Mayor del Aire autorización y apoyo para visitar las Maestranzas Aéreas de Albacete, Sevilla y Cuatro Vientos, así como las que lo habían sido en León y Logroño. También se consiguió una norma por la que la Junta Secundaria Enajenadora y Liquidadora de Material informaría al Museo sobre el material dado de baja que se destinaba a la subasta.

Fruto de esta actividad fue la recuperación de varios aviones, numerosos motores, sobre todo de la Maestranza de Cuatro Vientos que colaboró en gran medida, hélices, materiales menores y otros fondos tales como fotografías, documentos y publicaciones de todo tipo, que en su mayoría fueron a parar al Archivo General e Histórico que, como se sabe, dependía entonces del Museo.

Con tanto movimiento y tanta búsqueda, empezó a darse a conocer y a mentalizar al personal del Ejército del Aire de lo importante que resultaba su colaboración para evitar que se perdieran las piezas históricas. Pero este despertar, aún siendo muy positivo desde el punto de vista general, resultó negativo en ocasiones para el Museo, porque algunos tomaban conciencia de las joyas históricas que poseían y las ocultaban para montar colecciones representativas del historial de sus propias Unidades.

Otro procedimiento muy eficaz y rentable fue la puesta en marcha de una política de intercambios que permitiera incrementar los fondos a pesar de la escasa dotación económica -entre 1981 y 1985, la cantidad anual era de unos 5 millones de pesetas- comparada con el alto costo de un avión o efecto del mismo precio. Para ello, se solicitó la entrega al Museo de varios aviones tan carismáticos como los T-6 «Texan» y los CASA 1131 «Bücker» que se estaban dando de baja para el servicio en el Ejército del Aire y que para los coleccionistas y entidades eran piezas muy apetecidas por la facilidad de mantenerlos en vuelo. Pronto surgieron contactos con Asociaciones francesas y con Museos alemanes, firmándose los primeros convenios a partir de 1982. Y gracias a ellos, fueron llegando a Cuatro Vientos reliquias tan importantes como el Fieseler Fi-156 «Storch», el Me-108 «Taifun» y el De Havilland DH-82 «Tiger Moth». Por este procedimiento se obtuvo también una réplica en vuelo del legendario Fokker DR-1 «Dreidecker» que se hizo famoso con Von Richthoffen, «El Barón Rojo», en la I Guerra Mundial. Lo acordado era traerlo en vuelo por etapas desde Alemania hasta Barcelona; en esta capital realizaría una demostración dentro de los actos del Salón «Cosmos 84» en el que el Museo participaba también con una importante exhibición estática; después continuaría hasta Madrid con escala en el Aeródromo de Calamocha. Todo resultó según lo previsto hasta que al tomar tierra aquí, se blocó una rueda del tren de aterrizaje, provocando un «caballito» y terminando en posición casi vertical con el motor empotrado en tierra; el único testigo del accidente, un guarda que esperaba para ayudar a repostar de combustible, corrió asustado hacia el lugar y al ver al piloto gesticulando y profiriendo unas exclamaciones en alemán que resultaban ininteligibles para él, creyó que se había desnucado y no podía modular las palabras.

También se adoptó el sistema de construcción de réplicas para suplir la falta de modelos reales. Entre estos artesanos se encontraron el Sr. Palomino que restauró un avión Stinson donado por el Aeroclub de Cuatro Vientos, reprodujo el Villanova-Acedo y un Avro 504. Abellán Modelismo fabricó una reproducción del mítico I-16 «Mosca/Rata» al que siguió un no menos carismático I-15 «Chato/Curtiss», obra de Manuel Sánchez Damián Arcadi Dunjó, montador que fue de estos aviones durante la guerra. El mismo Sr. Sánchez Damián, con la colaboración esta vez de Pablo Morillón, hizo el «Plus Ultra», el «Cuatro Vientos» y la «Santander», como contribución aeronáutica de nuestro Museo a los fastos que se programaron en Sevilla para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América. En Sevilla trabajó también para el Museo la Maestranza Aérea con un equipo dirigido por el Maestro D. José Trillo que recuperó el Mitchel donado por la Compañía Norteamericana M.A.R.C.

El personal del E.V.A. nº 9 de Motril colaboró en la realización de algunos trabajos. Y también especializados maquettistas como los Sres. Luengo Blanco, su discípulo el Sr. Sánchez Henares, el Sr. Sacristán, los Sres. Abellán -José Luis, Juan y Jesús-, y el Sr. Sandoval.

Otro procedimiento adoptado en aquellos años fue la progresiva proyección del Museo hacia el exterior ante la creciente demanda para que mostrara parte de sus fondos en exposiciones de carácter temporal. Desde la primera «Aviación y Espacio» en 1980 hasta las siete de 1984, se tuvo que improvisar al principio y crear posteriormente una Sección Móvil para atender esta actividad. Y si bien es verdad que todo ésto redundó en obtener el beneficio que se perseguía de difusión y divulgación, más el agradecimiento de los beneficiarios, no es menos cierto que resultaba una pesada carga que restaba velocidad al desarrollo propio, máxime, cuando la plantilla de personal era tan escasa. Desde entonces hasta ahora, las exposiciones móviles han sido del orden de setenta en diferentes certámenes.

Primera gran reforma

Se iba a cumplir el primer lustro desde que el Museo abriera sus puertas cuando empezaba a sentirse la necesidad de reestructurarlo. Habían aparecido otras organizaciones de tipo histórico y cultural como el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos y el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica; el incremento de fondos comenzaba a saturar el espacio de la exposición; los presupuestos se desfasaban cada vez más de las necesidades. Y, sobre todo, parecía que se estaba perdiendo el rumbo por el esfuerzo exigido a la Sección Móvil que se agravaba por la falta de personal subalterno para los puestos de ejecución. En 1984 se hizo cargo el General Lázaro Benitez que estuvo apenas dos meses; su gestión fue muy intensa y entusiasta pero, por desgracia, fue cortada en seco: un día, después de estar reunido en Junta con el personal del Museo, sufrió un infarto en el momento de ir al despacho del Jefe del Estado Mayor del Aire en busca de respuesta a una importante solicitud de apoyo al Museo. Repuesto inicialmente, quedó hospitalizado y falleció al poco tiempo.

Dos meses después, fue nombrado Director el General de Brigada D. José Tomás Mora Sánchez que imprimió un gran dinamismo y exigencia a su gestión que enfocó en tres frentes: aumento y especialización de la plantilla de personal, captación de otros recursos por vía extrapresupuestaria y construcción de nuevas edificaciones. En el primero, las



Fotografía 6. Construcción de nuevos hangares (1991).



Fotografía 7. Cafetería inaugurada en 1989.

plantillas no sólo no aumentaron, sino que se redujeron por la disminución del personal de Tropa en todo el Ejército del Aire; servicios tan necesarios como la vigilancia del público visitante o la limpieza hubieron de contratarse con empresas civiles; pero gracias a ser el Museo destino opcional para el personal en situación de Reserva, se pudo reforzar el especialista. En el campo económico, tampoco se progresó como se deseaba, pues el Estado Mayor tenía otras prioridades establecidas para mantener la operatividad; no obstante se obtuvieron mejoras en algunos conceptos, sobre todo, los provenientes del Fondo de Atenciones Generales al que el propio Museo contribuía aportando para subasta alguno de los aviones asignados como reserva, y se construyó un almacén en 1986, dos hangares entre 1987 y 1990, una cafetería en 1989, una tienda para venta de recuerdos en 1991 y también se modificó la extensa zona exterior, suprimiendo gran parte del jardín que entorpecía la visión y las maniobras de las aeronaves, y se trazaron calles de servicio (Fotografías 6 y 7).

Los fondos de aviones y efectos reales siguieron aumentando por los procedimientos descritos. Se continuó con el sistema de reconstrucción de réplicas entre las que, además de las citadas, se cuentan el autogiro C-6, la Puesta en Marcha Ford-T y el planeador «Lilienthal». La Aviación Civil también aportó los veleros «Kranich II», «Sky», «Grunau Baby» y «Schleicher 205».

Cierre temporal y reapertura

La necesaria remodelación aconsejó el cierre temporal al público a partir de febrero de 1992 que se alargó por espacio de año y medio hasta el 18 de octubre de 1993 en que abrió sus puertas nuevamente con la presencia del Ministro de Defensa y del Consejo Superior Aeronáutico. Ahora disponía el Museo de mayor superficie exterior y cubierta, y las aeronaves, como objeto más representativo, habían aumentado hasta casi un 200%. La exposición quedó organizada en cuatro grandes áreas según criterios temáticos y en función de tamaño y espacio disponible. El General Mora y su equipo, había sentado las bases de lo que hoy es uno de los Museos Aeronáuticos más importantes de Europa.

Segunda gran reforma

En 1993 se hizo cargo el General de Brigada D. Angel Conejero Lillo. En su etapa, se pudo afrontar otras mejoras y



Fotografía 8. En esta vista parcial del Hangar nº 1 se puede apreciar la nueva entreplanta construida para albergar las oficinas, biblioteca y salón de actos.

reformas en infraestructura y material, gracias al dinero que entró procedente del Fondo de Atenciones Generales al poco de hacerse cargo y que se había gestionado por la Dirección anterior.

Se dotó al hangar 1 de una entreplanta en el lateral noroeste, y se reedificó el antiguo anexo a esa misma fachada; de ese modo, se consiguió disponer de espacio suficiente para oficinas e instalaciones auxiliares como la Biblioteca y el Salón de Actos (Fotografía 8), a la vez que se agrandaba y mejoraba la Sala de Laureados.

Se urbanizó la zona exterior con calles de servicio y amplias plataformas para exhibición de las aeronaves de mayor tamaño. Se hizo un proyecto para dotarlas con cubiertas de protección y que está en espera de obtener financiación, así como el de que el público realice la visita sin volver atrás y bajo techado.

En los espacios existentes detrás de los hangares 2 y 3 se edificaron nuevos almacenes para dar cobijo al mucho material que sigue llegando.

Se renovó la instalación de agua, adaptando también la red de saneamiento al crecimiento que ha experimentado el Museo, y se cambió el piso del hangar número 1.

Desde el punto de vista orgánico, se empezó la redacción del proyecto de Reglamento de Museos bajo la dirección de la Subdirección de Acción y Difusión Cultural del Ministerio de Defensa.

En cuanto a las mejoras de tipo expositivo, el esfuerzo se dirigió a completar y racionalizar la exposición con un gran número de carteles informativos (Fotografía 9) y a disponer



Fotografía 9. Sala de Maquetas, en cuyas vitrinas se pueden apreciar carteles informativos.



Fotografía 10. Vista de la parte central del Hangar nº 1.

la colocación de los fondos de acuerdo a criterios museográficos avanzados, dando la impresión de que se está en el Santuario de la Aviación Española (Fotografía 10).

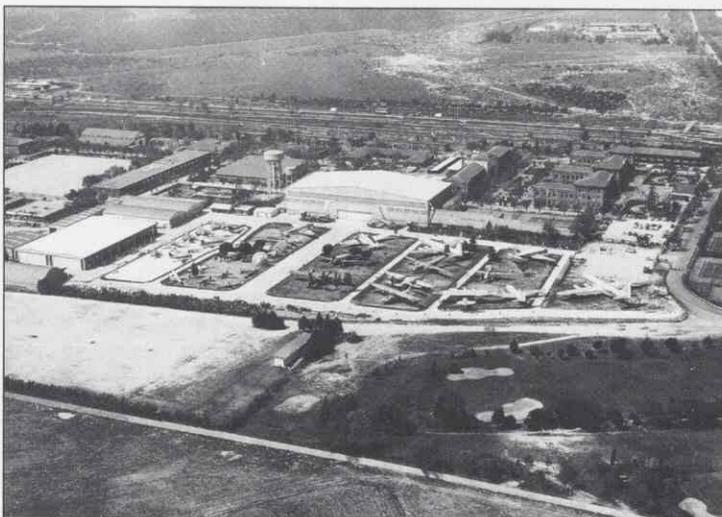
Momento actual

En abril de 1996 se nombró Director al General de Brigada D. Miguel Ruiz Nicolau. Lo más importante de su gestión hasta este momento ha sido las ayudas recibidas del Ministerio de Defensa a través de la Subdirección de Acción Cultural y Patrimonio Histórico, para contratar expertos que están llevando a cabo un plan de actualización e informatización del Inventario General de Fondos de Colección, dentro de un proyecto general para todos los Museos Militares. Se cambió la instalación eléctrica y se asfaltaron las plataformas exteriores.

El último paso de la andadura del Museo ha sido el traslado de la Dirección y Oficinas situadas hasta marzo de 1997 en la quinta planta de la torre noroeste del Cuartel General del Aire, a las renovadas instalaciones de Cuatro Vientos, con las ventajas de todo orden que esta decisión conlleva. También se ha finalizado la zona exterior que ha quedado como muestra la Fotografía 11.

Aviones notables

Sin excluir nada de lo que guarda el Museo, quizá lo más curioso de reseñar sean los aviones más emblemáticos:

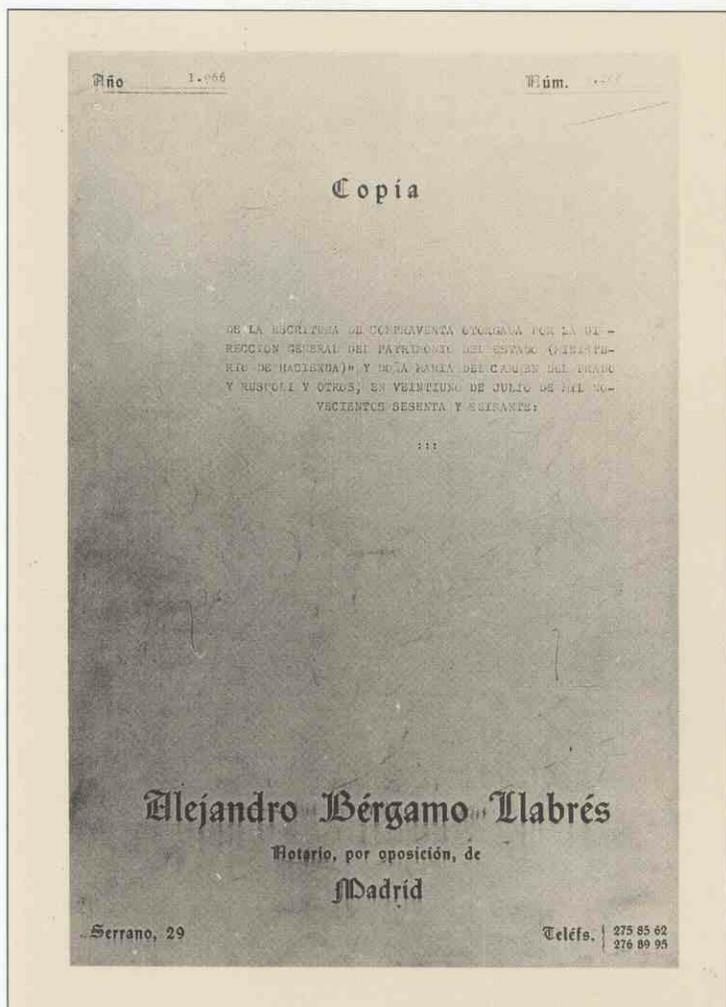


Fotografía 11. Zona exterior en la actualidad.

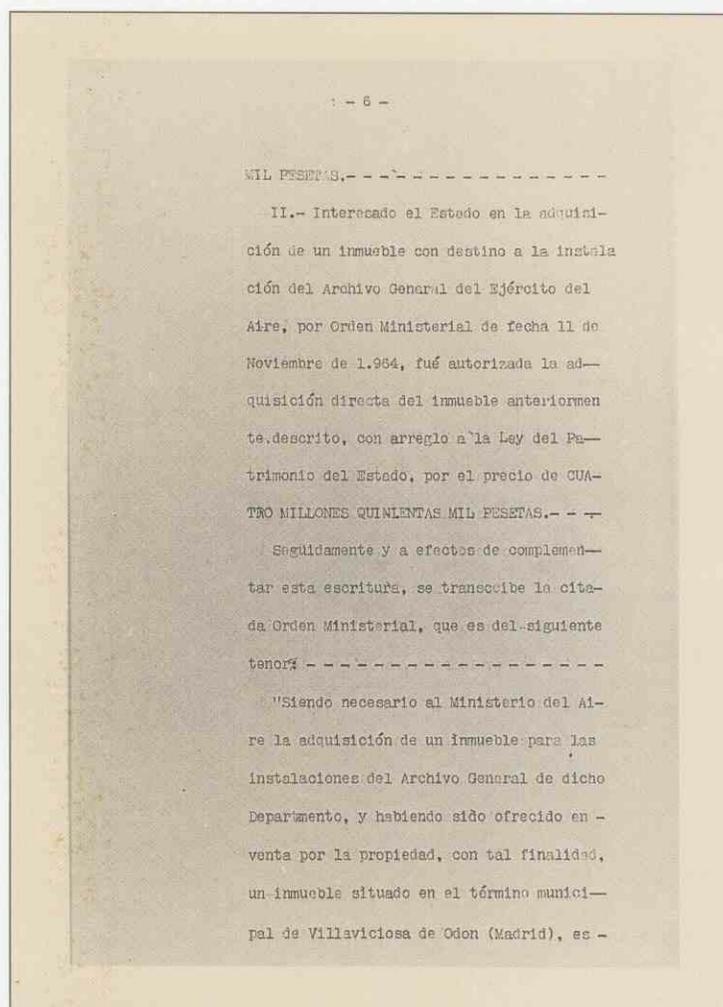
El más antiguo es un Vilanova-Acedo del que afortunadamente se hizo una réplica para llevarlo al Pabellón de los Descubrimientos de la Exposición de Sevilla en 1992; el fuego que se originó acabó con él. De los históricos están: el «Jesús del Gran Poder», un Breguet XIX construido por CASA con el que cruzaron el Atlántico Jimenez e Iglesias en 1929; el autogiro C-19 La Cierva; el De Havilland «Dragón Rapide» en el que viajó de Canarias a Tetuán el General Francisco Franco en 1936 para incorporarse al alzamiento militar; el Jünkers JU 52 que protagonizó el primer puente aéreo de la historia al cruzar el Estrecho de Gibraltar incorporando las tropas a la Península en 1936; parte del empenaje de cola del hidroavión Cant Z 506 en el que halló la muerte el Comandante Ramón Franco en 1938 y que fue rescatada por unos pescadores menorquines enganchada en una red y conservada anteriormente en el Museo Militar de Mahón; el Fiat CR-32 «Chirri» que lleva la cola del que tripuló García Morato durante la Guerra Civil y con el que se mató nada más acabar la contienda; el único modelo real en todo el mundo de Heinkel 111-B fabricado en Alemania que dotó nuestras Unidades durante y después de la Guerra Civil, y hermano mayor de los que participaron en la Batalla de Inglaterra; la «Bücker» Bü 131, escuela elemental de tantos pilotos españoles; el T-33, primer avión que dotó la Escuela de Reactores; el F-86F «Sabre», primer interceptor a reacción de la Aviación española y que marcó una época; el F-104G «Starfighter» que tras realizar en España cerca de veinte mil horas, recibió tres premios de Seguridad en Vuelo al no perderse ningún avión a pesar de la mala fama que tenía, ganada a pulso por su alta tasa de siniestralidad y al que se le conocía negativamente como el «hacedor de viudas»; el KC-97 «Stratotanker» y el F-4C «Phantom» autores del reabastecimiento en vuelo por primera vez en el Ejército del Aire; el helicóptero Augusta Bell 47G2 HE.7-13, en el que se soltó su S.M. el Rey D. Juan Carlos I; la Zlin-326 «Trenor Master» con la que el Capitán Tomás Castaño se proclamó campeón del Mundo de vuelo acrobático en Bilbao en 1964; el avión E.17-16 «Mentor» en el que realizó su primer vuelo sólo S.A.R. el Príncipe D. Felipe cuando era alumno de la Academia General del Aire. Y una larga relación que se ha logrado por el desvelo, el ingenio y la entrega de todo el personal que ha pasado por el Museo y por supuesto, por el apoyo incondicional del Mando, convencido de que no se podía dejar perder la gloriosa Historia de la Aviación Española, tan rica en gestas y hechos heroicos, y pionera en tantas facetas del empleo de este Arma que han estado y algunas aún siguen vigentes en el resto de las Aviones del Mundo (Fotografía 12).



Fotografía 12. Vista del interior del Hangar nº 3.



Fotografía 13. Portada de la escritura de compraventa del Castillo de Villaviciosa de Odón.



Fotografía 14. Página 6 de la escritura de compraventa donde figura el precio pactado.

ARCHIVO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Creación y vicisitudes orgánicas

Seis años después que el Museo se creó el Archivo Histórico del Ejército del Aire por Decreto 2396/1972; su primera denominación fue «Archivo General e Histórico del Ejército del Aire».

Esta decisión se tomó para asegurar la conservación y clasificación que facilitara e hiciera posible el estudio del desarrollo de los medios aéreos, tanto en su aspecto de arma de guerra como de transporte y, al mismo tiempo, ensalzar las virtudes de los que, por su trabajo y heroísmo, pudieran considerarse como precursores y ejemplo para la posteridad; para ello, era necesario custodiar la documentación que por su importancia y antigüedad hubiera de ser clasificada.

El Archivo dependió en un principio directamente de la Subsecretaría del Aire y la documentación a archivar tendría que tener una antigüedad de más de treinta años. Se instalaría en el Castillo de Villaviciosa de Odón que había sido adquirido prácticamente en ruinas para esta finalidad, el 21 de julio de 1966 por el precio de 4.500.000 pesetas como lo atestigua la documentación que figura en las Fotografías 13 y 14.

En 1973 se nombró primer Director al Coronel D. Ignacio Puig de Carcer.

El Decreto 958/1974 fijaría que la documentación habría de tener una antigüedad de más de veinte años, con lo que se normalizaba y se hacía coincidir con lo que determinaba

para los Archivos Generales el Reglamento provisional para el régimen y servicio de los Archivos Militares.

En el Real Decreto 1108/1978 por el que se establecía la nueva estructura orgánica del Ejército del Aire, desapareció la Subsecretaría y nada citó sobre la situación en que quedaba el Archivo General e Histórico. Para cubrir esta laguna, dos meses y medio después, la Orden Ministerial 2.206/78 hizo que el Archivo entrara a formar parte del Museo como una Subdirección del mismo. La decisión era correcta porque agrupaba los dos únicos organismos existentes dedicados a la custodia de los objetos y documentos



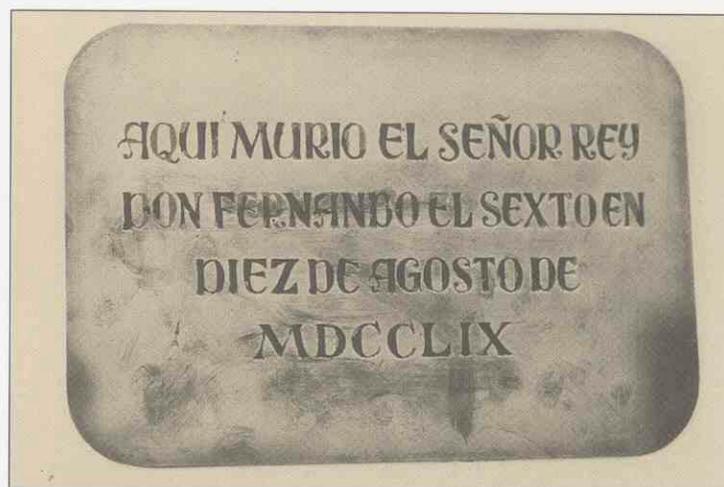
Fotografía 15. Vista fotográfica más antigua que se conserva del castillo, fechada en la década de los 20.

de valor histórico, pues el Centro Cartográfico y Fotográfico, siendo poseedor de mucha información de interés histórico, tenía otra misión; sin embargo, no resultó muy adecuado funcionalmente porque el Museo muestra la Historia y el Archivo posibilita su investigación. Y si esta medida no tuvo efectos negativos en un principio porque todo estaba en la única mano del Director del Museo, se crearon posteriormente problemas de competencia al fundarse el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas en 1983 que, con el único aval que le confería la misión encomendada, reclamaría para su propia organización el Archivo con la documentación y efectos que no tuvieran finalidad expositiva, sino investigadora.

Y puesto que de Historia se habla, quizá resulte interesante incluir la del propio Castillo de Villaviciosa de Odón aunque sea en forma resumida (Fotografía 15).

Breve reseña histórica

- 1496 Construcción por los Marqueses de Moya Don Andrés de Cabrera y Doña Beatriz Fernandez de Bobadilla. Se proyectó como un trincherón defensivo de planta triangular con un cubo circular en cada arista. Los muros tenían y siguen teniendo un espesor de unos cuatro metros.
- 1511 A la muerte de los Marqueses de Moya, su tercer hijo y primer Conde de Chinchón, Don Fernando, pasó a ser Señor del Castillo de Odón.
- 1521 Fiel al Rey Carlos I en la Guerra de las Comunidades, participó en la Batalla de Villalar. Debido a su larga ausencia que lo dejó indefenso, fue saqueado e incendiado por Padilla y sus huestes.
- 1583 Don Diego de Cabrera, tercer Conde de Chinchón encomendó a Juan de Herrera la restauración. El constructor del Monasterio de El Escorial añadió una torre de planta cuadrangular, ennobleció el interior con una escalera de cuatro tramos y un patio cuadrado con claustro de arquería; se abrieron ventanas y balcones dándole un aspecto habitable.
- 1738 El undécimo Conde de Chinchón vendió el Condado con todos sus estados, bienes, dominios y fortalezas al Infante Don Felipe de Borbón, hijo del segundo matrimonio del Rey Felipe V con Isabel de Farnesio. Se reformó el interior por el arquitecto Ventura Rodríguez.
- 1754 El Rey Fernando VI agregó el nombre de Villaviciosa al de Odón y le concedió el título de Real Sitio. Encargó a Ventura Rodríguez otra restauración y la construcción de la bella fuente de los caños situada en el exterior frente a él.
- 1758 Falleció en Aranjuez la Reina Doña Bárbara de Braganza el 27 de agosto. El Rey Fernando VI no pudo soportar esta soledad, agravada por no haber tenido descendencia, y se retiró al Castillo de Villaviciosa de Odón, cayendo en una profunda depresión que le llevó a cometer muchas extravagancias.
- 1759 Murió el Rey Fernando VI en 10 de agosto, siendo el único Monarca que habitó y falleció en él. En la habitación donde sucedió el óbito hay la placa conmemorativa que nos muestra la Fotografía 16.
- 1761 El Infante Don Felipe fue nombrado Duque Soberano de Parma y lo vendió a su hermano el Infante Don Luis Antonio de Borbón, Cardenal Arzobispo de Toledo.
- 1808 Después del Motín de Aranjuez, Don Manuel Godoy, herido y maltratado por los amotinados, fue internado como prisionero en lo que era su propiedad por el



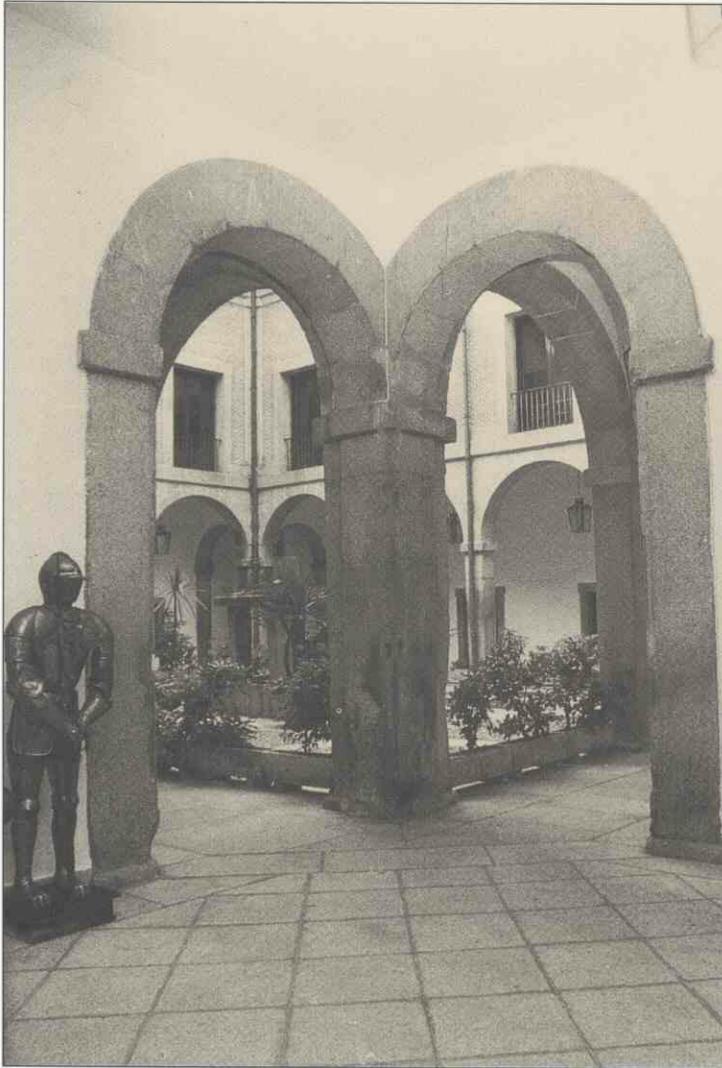
Fotografía 16. Placa conmemorativa de la muerte de D. Fernando VI.

matrimonio con Doña Teresa de Borbón y Villabriga que había heredado el Condado de Chinchón. Permaneció diez y ocho días en la Capilla hasta que salió con todos los honores rendidos por tropas francesas y fue trasladado con escolta a Bayona.

- 1848 Se estableció la Escuela de Ingenieros de Montes hasta su traslado a El Escorial en 1871.
- 1886 Se instaló el Colegio de Educandos del Cuerpo de Carabineros que también fue llevado a El Escorial a principios del siglo XX.
- 1936-39 Al iniciarse la Guerra Civil, fue invadido y saqueado. Sirvió como puesto de mando y alojamiento al bando Republicano, hasta que el 2 de noviembre de 1936, las vanguardias del General Yagüe llegaron allí y el Teniente Coronel Bertomeu estableció su Cuartel General. Después de la Guerra fue ocupado por unos cuantos inquilinos o arrendatarios que lo emplearon como casa de labranza.
- 1966 La Dirección General del Patrimonio del Estado (Ministerio de Hacienda) lo compró para instalar el Archivo General e Histórico del Ejército del Aire.
- 1967 Se iniciaron las obras de reconstrucción por la Dirección General de Infraestructura del Ejército del Aire que conservó toda la estructura, dotándolo de un nuevo tejado más sólido que el original, pues en el momento de la compra, la techumbre se encontraba derruida en su mayor parte, Fotografía 17, pero aún se pudieron encontrar tejas en las que figuraban la fecha y la firma de Juan de Herrera.



Fotografía 17. Estado del castillo en el momento en que se adquiere para sede del Archivo.



Fotografía 18. Vista del patio porticado desde el recibidor.

- 1972 Se creó el Archivo General e Histórico del Ejército del Aire.
- 1973 Empezó a funcionar como tal, bajo la dirección del Coronel Don Ignacio Puig de Carcer. La dedicación y el buen gusto permitió decorar el Castillo con piezas de cierta antigüedad y otras encargadas expresamente a artesanos de Toledo y de otras localidades, dando al recinto un ambiente evocador, agradable y plácido y creando un marco muy adecuado para la investigación histórica porque el visitante se siente transportado al pasado nada más traspasar la puerta de entrada que, con otras, había servido de leña para el fuego y tuvieron que ser construidas de nuevo, aprovechando la madera de roble que se pudo recuperar de las vigas y colañas que soportaban la techumbre y que resistieron los embates del tiempo y de los hombres (Fotografía 18).

Dependencia orgánica

Desde la publicación de la O.M. 2.206/78 que metió al Archivo de nuevo en la organización del Ejército del Aire como una Subdirección del Museo, sucedieron varios acontecimientos de tipo legislativo que se comentan por considerarlos muy convenientes para contar esta Historia:

- En 1981 se creó el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos, precursor del Instituto de Historia y Cultura

Aeronáuticos: nada modificó al Archivo que siguió dependiendo del Museo.

- En 1983 se fundaron el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y el Instituto; éste y el Museo pasaron a formar parte de la estructura orgánica del Servicio junto al Patronato: el Archivo siguió en el Museo.
- En 1984, se estableció la organización y misiones del Servicio: el Archivo continuó dentro del Museo.
- En 1986, el General Jefe del Estado Mayor del Aire que además era Jefe del Servicio Histórico y Cultural por las razones que luego trataremos, ordenó por escrito que el Archivo pasara a depender del Instituto. Esta decisión, a propuesta del General Director del mismo, dio lugar a ciertos choques entre éste y el Museo hasta el extremo de que la orden no produjera un efecto real durante un tiempo, llegando incluso a revocarse; por un lado, la razón funcional de investigación que aducía el Instituto y, por otro, el derecho que daba al Museo la legislación de orden superior que no permitía aquella solución por muy lógica que fuese. No obstante, la tormenta escampó y dio paso al sol y moscas del entendimiento, y en 1987, el Archivo entró de facto a formar parte del Instituto, en espera de que se regulara oficialmente.
- En 1995, se estableció la nueva organización y funciones del Servicio: en ella apareció por fin el Archivo Histórico como un organismo del Instituto.

Organización del Archivo

Los fondos documentales que han tenido y siguen teniendo entrada han procedido y proceden fundamentalmente de dos fuentes: las transferencias y las donaciones, siendo la primera la forma más habitual cuando la documentación ha cumplido más de veinte años de vida y sale de la estructura funcional del Ejército del Aire para entrar en el campo de la investigación histórica. Para que fuera eficaz, se realizó una evaluación individualizada y un expurgo adecuado atendiendo al valor histórico, administrativo, legal, fiscal e informativo de los documentos. La documentación se ordenó desde el principio en cuatro Secciones, ateniéndose al Reglamento para Régimen y Servicios de los Archivos Militares aprobado por Real Orden Circular de 1 de septiembre de 1898. En cuanto a Instrumentos de Descripción al servicio del investigador y para control interno, se le dotó con ficheros mecanografiados divididos de la siguiente forma:

- Sección de Personal: Índice alfabético de expedientes.
- Sección de Causas: Índice alfabético de causas.
- Sección de Asuntos: Inventario de materias y topográfico.
- Sección de Material: Inventario de materias y topográfico

más las relaciones de entrega y los índices de los expedientes transferidos a cada una de las Secciones por cada uno de los organismos y lugares del Ejército del Aire y de fuera de él.

De esta manera se empezó a recibir la documentación más antigua existente en las Regiones Aéreas y en la Zona de Canarias, así como la del Archivo General del Ministerio del Aire. De éste procedían los fondos de la Aviación Militar de Cuatro Vientos, cuyo documento más antiguo data del año 1911, y otros del período 1936-1939 que fueron recogidos por orden del General Kindelán de varias Unidades al finalizar la Guerra Civil. Posteriormente ingresaron los documentos procedentes de la Segunda y Tercera Regiones, referentes a las operaciones de las Fuerzas Aéreas del Bando Nacional. En cuanto al Republicano, la labor inicial y si-

guientes, ha hecho que se disponga de una documentación muy interesante. Sin embargo, el mayor problema con que se topó y aún hoy perdura, fue recuperar en su totalidad los documentos originales de la Aviación Militar desde su creación en 1911 que, por pertenecer al Ejército de Tierra, ha quedado en otros archivos.

Los fondos de los organismos centrales del Ejército del Aire no presentaron dificultad porque se recogieron a través del Archivo General. No ocurrió lo mismo con los de las Unidades y Bases que, salvo honrosas excepciones, no han remitido documentación. Lo mismo se puede decir de las Regiones que después de las primeras transferencias, no lo han vuelto a hacer. Esta labor hizo que en aquel año de 1973, los expedientes catalogados de personal llegaran casi a los 10.000 y que en 1997 alcanzaran la cifra de 781.000. Pero para dar más idea de lo que realmente alberga el Archivo en su totalidad, toda vez que un expediente puede tener uno o muchos papales, la longitud de las estanterías ocupadas es de más de cuatro kilómetros, siendo la entrada media anual del orden de unos doscientos metros lineales.

A partir de 1992 se comenzó la informatización con la finalidad de facilitar la consulta de los investigadores, poder llevar un control más adecuado de las entradas y facilitar el tratamiento de los fondos. El proceso que se puede considerar concluido, sin perjuicio de futuras actualizaciones y mejoras, permite realizar de forma inmediata, consultas sobre la documentación existente en cualquiera de las Secciones del Archivo; así como incorporar de forma automática la información contenida en las remesas de documentos que tengan entrada por transferencias. En definitiva, la informatización faculta hoy la labor archivística con un número relativamente reducido de funcionarios, desterrando el atasco sistemático de documentación no tratada por falta de medios personales. Este modelo, pionero dentro de las Fuerzas Armadas, se implantará próximamente en otros Archivos del Ejército de Tierra y de la Armada.

Este proceso de informatización obligó a que previamente se hiciera un estudio de las normas existentes sobre archivo de documentos en nuestro Ejército y su grado de cumplimiento. A partir de aquí, surgió la necesidad de modificar la Instrucción General 10-14. La propuesta de modificación, una vez conocida por el Ministerio de Defensa, sirvió de base y acicate para que por parte de la Subdirección de Acción y Difusión Cultural, se iniciase la elaboración de un nuevo proyecto de Reglamento de Archivos Militares que finalmente fue aprobado por la Junta de Archivos Militares en octubre de 1996. En la actualidad este Reglamento -así como el de Museos-, está pendiente de aprobación gubernativa, que se está demorando más de lo conveniente porque si no se organizara la red de archivos con cierta inmediatez, podría dar lugar a que tuviéramos que lamentar otra vez, pérdidas irreparables de documentación valiosísima.

Instalaciones

La ubicación del Archivo en el Castillo presentó algunas dificultades tales como la altura de los techos y la poca resistencia del suelo. Estas razones y otras de tipo funcional y climático condicionaron la colocación de los depósitos y del personal, así como las salas para los investigadores. Se logró que los documentos pudieran tener entrada directa desde el exterior. Se montaron salas de clasificación, expurgo y eliminación que se comunicaron con los depósitos por medio de montacargas. Los depósitos, separados por Secciones, se ubicaron en las tres plantas adoptando el sistema



Fotografía 19. Estanterías móviles (compactos), para la conservación de la documentación.

de estantería móvil, tipo compacto con deslizamiento lateral que dan mayor seguridad en caso de incendio, solidez y comodidad, produciendo además un notable ahorro de espacio, Fotografía 19. Se le dotó con una instalación automática de detección de humos y gases, y extintores de polvo seco y nieve carbónica. También se realizaron y se realizan periódicamente, controles de luz, humedad y temperatura. En 1991 se iniciaron las obras de instalación de un nuevo sistema de calefacción que mitigó la severidad del clima invernal entre esos muros y que el personal soportó con estoicismo, o más bien, friamente. En ese mismo año, se hizo el reforzamiento de la línea de corriente eléctrica para adaptarla a las nuevas necesidades.

Desde el punto de vista de la seguridad militar, en 1989 se instaló en el exterior un sistema perimetral a base de barreras de microondas y, en el interior, se acopló un sistema de puntos y volumétrico, así como cámaras de video en la entrada y en la sala de investigadores (Fotografía 20).

Documentación

Sepamos algunos de los asuntos que se guardan entre los muros del histórico edificio; y conste que lo de histórico es intencionado refiriéndonos al Castillo en sí y a lo que contiene en su Archivo:

- *Hasta 1936:* Estas series, aunque incompletas, permiten conocer la Aviación Militar y Civil en sus primeros años



Fotografía 20. Desde el control de entrada también se vigila la Sala de Investigadores, a través de unos monitores en los que se puede seleccionar las imágenes que recogen diversas cámaras.

así como la organización de las Fuerzas Aéreas y sus Escuadrillas, y el desarrollo técnico de la Aviación y sus Reglamentos; cuestiones de personal, propuestas de destinos, convocatorias y cursos de pilotos, concesiones de títulos a pilotos militares; Aeroclubes y competiciones aéreas; raids y exposiciones; expedientes de matriculación de aviones del Registro de Aviación Civil desde 1921 a 1936. Referente a la actuación de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, existen los Diarios de Operaciones del Aeródromo de Nador en los años 1922-1926 y los partes de novedades y servicios de 1927-1928 de Tetuán, Larache y Atalayón.

- *Guerra Civil*: Misiones realizadas por los aviones y Escuadrillas; cooperación con el Ejército de Tierra y la Armada; resumen de la Aviación Nacional, Legionaria y Legión Condor; Boletines del Cuerpo de Tropas Voluntarias referentes a las operaciones en los diferentes frentes; partes de operaciones; caídos en acción de guerra; accidentes; repatriaciones de voluntarios; canjes de prisioneros; telegramas con las órdenes de operaciones del General Jefe del Aire a las Brigadas Aéreas Republicanas así como Boletines de información de actividades en las que se narra la marcha de la Guerra conteniendo noticias sobre la Aviación, defensa de costas y muchos más detalles.
- *Desde 1939*: La organización de los servicios relacionados con la Aviación como Ministerio independiente y la creación del Archivo General han permitido la conservación de abundante documentación relativa a las ramas Civil y Militar por proceder de la Dirección General de Aeropuertos, de la Subsecretaría de Aviación Civil, de la Dirección General de Protección de Vuelo y de la Sección de Meteorología que a partir de 1939 dependían del Ministerio del Aire y que con el tiempo habrían de pasar a otros Ministerios civiles. De aquí el gran valor de documentos referentes a la organización de los servicios, destinos y cursos del personal, creación de aeródromos y aeropuertos, política de adquisición de material e informes periciales sobre accidentes.

Ya en época más reciente y por la importancia de las Fuerzas Aéreas en la defensa, destacan los informes de Operaciones y Maniobras de la Tercera Sección del Estado Mayor del Aire; los informes de los Agregados Aéreos; los expedientes de violaciones del espacio aéreo; de compras y ventas de material aeronáutico a través de las representaciones en el extranjero; y otro gran etcétera que llega hasta este momento y que nos permite sentirnos orgullosos de la labor llevada a cabo por el Archivo Histórico y por los hom-

Cuadro 7. Fondos del Archivo Histórico

Sección de personal:	649.157 expedientes.
Sección de Asuntos y Material:	300.000 expedientes.
Sección de Causas:	22.000 expedientes.
Biblioteca Auxiliar:	2.200 obras.

bres y mujeres que han llevado a cabo esta ingente y por desgracia, desconocida labor. En el Cuadro 6 se expone la relación de los Directores y Archiveros que han ocupado estos puestos (Cuadro 7).

SEMINARIO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AERONÁUTICOS

Creación

A pesar de existir el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, el Archivo General e Histórico del Aire, la Biblioteca Central y el Archivo Fotográfico del Centro Cartográfico y Fotográfico, cuyas actividades estaban relacionadas con los trabajos de carácter histórico, no se contaba con un órgano de estudio capaz de señalar objetivos de investigación, coordinar esfuerzos, impulsar trabajos y publicar monografías que recogieran, fijasen y difundieran la Historia de nuestra Aviación.

De aquí surgió la idea del Seminario creado oficialmente por Orden Ministerial 3/1981 que la adscribió a la Secretaría Militar del Aire donde se estableció la Secretaría Permanente que aunaría las actividades, tanto de los investigadores civiles como las de los militares.

La Presidencia del Seminario recayó en el Secretario Militar del Aire que en aquellos momentos era el General Don Abundio Cesteros, hombre que además de sus grandes cualidades humanas y profesionales, reunía la condición de histórico por haber participado en la Guerra Civil en el Grupo de Morato, ser testigo de la creación del Ejército del Aire, y miembro de las Escuadrillas que actuaron en Rusia durante la Segunda Guerra Mundial. Los vocales serían nombrados por el Jefe del Estado Mayor del Aire entre las personalidades tanto civiles como militares de reconocida dedicación a los estudios históricos aeronáuticos, siendo vocales natos los Subdirectores del Museo y del Archivo, así como el Director de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica; como Secretario, el Jefe que estuviera destinado en cada momento en la Secretaría Permanente. A efectos administrativos, quedaría integrado en la Sección Económica Administrativa de la Agrupación del Cuartel General del Aire.

Cuadro 6. Relación de Sres. Coroneles directores del AHEA

D. Ignacio Puig de Carcer	Del 06-11-73 al 11-07-78
D. Edmundo Díez SanBlas	Del 01-08-78 al 08-05-82
D. Emilio Herrera Alonso	Del 09-05-82 al 22-03-83
D. Luís Fernández-Llebrez Muñoz	Del 12-04-83 al 31-10-84
D. Vicente Santidrián Camino	Del 30-11-84 al 10-02-86
D. Fernando Fernández-Monzón Altolaquirre	Del 05-06-86 al 19-08-90
D. Plácido Gómez Cuevas	Del 20-08-90 al 12-03-92
D. Vicente García Dolz (Director Interino)	Del 27-03-92 al 30-05-93
D. Eugenio de Mazarredo Iriarte	Del 10-06-93 al 26-01-95
D. Fernando Raimundo Corredor	Del 01-01-95 a la actualidad.

Archivera facultativa

Dña. M^a Teresa Hermoso de Mendoza y Baztán Del 03-01-87 a la actualidad.

Cuadro 8. Fundadores del Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos

En orden de aparición, de izq. a dcha., en la fotografía 22)

Capitán D. Andrés Murillo Santana
Comandante D. José Clemente Esquerdo
Coronel Ingeniero D. José Warleta Carrillo
Doctor Ingeniero D. José Delgado Vallina
Coronel Ingeniero D. Antonio González-Betes Fierro
Coronel Ingeniero D. Jesús Salas Larrazabal
General D. Abundio Cesteros García
Coronel D. Emilio Dáneo Palacios
Historiador D. Carlos Pérez San Emeterio
Coronel D. Emilio Herrera Alonso
Coronel D. Jaime Aguilar Hornos

Gestación

Pero hasta llegar a este momento, habían ocurrido antes ciertos acontecimientos que hicieron más patente la necesidad de disponer de este organismo. Creada la Comisión Nacional de Historia Militar que se encargaría de coordinar los Servicios Históricos de los tres Ejércitos bajo la presidencia del Director del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, faltaba el detallito de que el Ejército del Aire aún no disponía de un Servicio Histórico. Por otro lado, en 1980 se publicó un libro sobre Ramón Franco que criticaba abiertamente su figura histórica y se hacía un juicio demoledor e impreciso sobre el vuelo del «Plus Ultra».

Surgió entonces en la Secretaría Militar la idea de fundar un organismo que permitiera al Ejército del Aire estar presente en la Comisión Nacional de Historia Militar e intentar que no se nos escapara la nuestra que comenzó hacía unos setenta años y que por fortuna para su reconstrucción, aún vivían muchos de los protagonistas o descendientes directos; dejar pasar más tiempo podría dar lugar a correr el riesgo de que se perdiesen datos y documentos de incalculable valor.

Para ir rápidamente al asunto y no perderse en la tormenta de ideas complejas que hiciesen olvidar las dos principales razones, se empezó de forma modesta y práctica, reuniendo a personas interesadas en el tema, cuyos nombres son los que figuran en el Cuadro 8 y que comenzaron su actividad fuera de las horas de trabajo; de esta manera, lograron dar forma al Seminario que tuvo su sanción oficial en 1981 como se ha dicho al principio.

Logros

El Presidente del Seminario empezó a asistir a las reuniones de la Comisión Nacional de Historia Militar. Se crearon Comisiones especializadas para tratar un sólo asunto histórico, siendo la primera la dedicada al estudio de los grandes vuelos que, como estudios monográficos, se pensó en un principio fueran difundidos por la Revista de Aeronáutica y Astronáutica; sin embargo, el proyecto desembocó en otro más

Cuadro 9. Ciclo de conferencias en la celebración del cincuentenario del "Cuatro Vientos"

Consejero Togado D. José María García Escudero: "El mundo en 1933"
Coronel Ingeniero D. Jesús Salas Larrazabal: "La época de los grandes vuelos"
Coronel Ingeniero D Antonio González-Betes Fierro: "El vuelo del Cuatro Vientos"

Cuadro 10. Exposición "Historia de la Aviación"

Cinco grandes temas:

1. Aerostación.
2. Nacimiento de la Aviación Española.
3. La Aviación en la Guerra de Marruecos.
4. Grandes Raids de la Aviación Española.
5. La Industria Aeronáutica Española hasta 1936.

Abarcaba una completa colección de fotografías, documentos, dibujos, motores, uniformes y maquetas, así como la proyección ininterrumpida de tres programas de video específicamente realizados para la ocasión, cuyos títulos eran los siguientes:

- 1) "Así empezamos a volar"
- 2) "Grandes Vuelos de la Aviación Española"
- 3) "El Misterio del Cuatro Vientos"



Fotografía 21. Exposición del 75 aniversario de la Aviación Militar Española en el Cuartel del Conde Duque, 1983. En primer plano, el Tte General D. Eduardo González Gallarza; a la derecha del mismo, el Tte. Gral. García Conde, entonces Jefe de Estado Mayor; a su izquierda el Coronel Salas Larrazábal.



Fotografía 22. Los miembros fundadores del Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos posan ante el Vilanova-Acedo, en la exposición del Cuartel del Conde Duque. 1983. Sus nombres están relacionados en el cuadro 8

ambicioso y de esta manera, en 1983, coincidiendo con el cincuenta aniversario del vuelo de Barberán y Collar, se publicó el libro «Grandes Vuelos de la Aviación Española» en una edición conjunta con Espasa Calpe que en el tiempo récord de apenas dos meses, logró se pudiera disponer de unos ejemplares para ser presentados oficialmente en el ciclo de conferencias que, con motivo del cincuentenario, se organizaron en el Centro Cultural Conde Duque, amén de otras actividades. Los títulos y conferenciantes se encuentran en el Cuadro 9.

También en el Centro Cultural se montó una exposición sobre la Historia de la Aviación Española que duró una semana y comprendía lo que figura en el Cuadro 10, y en las Fotografías 22 y 23 se recogen algunos momentos de la exposición. Al finalizar el citado ciclo de conferencias tuvo lugar un coloquio en el que participaron en nutrido grupo de supervivientes de la época, entre los que se encontraban los Tenientes Generales González Gallarza, Fernández Longoria, Rubio y Vives, el General Laviña, los aviadores Ernesto Navarro y Juan Ignacio Pombo, y el ingeniero Aguilera.

En Sevilla se celebró un festival aéreo en junio de 1983 para conmemorar la partida y se descubrió un monolito en recuerdo de los aviadores; el día siguiente, el General Serrano de Pablo pronunció una conferencia en el Círculo de Labradores.

El último acto tuvo lugar en el Aeródromo de Cuatro Vientos donde se celebró otro festival aéreo al que asistieron como invitados de honor los citados protagonistas (Fotografía 24). Se celebró un almuerzo en el histórico Pabellón de Oficiales a cuyo término se presentó el primer número de la Revista «Aeroplano» y se emitió por TVE un programa para difusión nacional en el espacio «Vísperas de nuestro tiempo» en el que participaron el Teniente General Vives y varios miembros del Seminario.



Fotografía 25. Festival Aéreo en Cuatro Vientos, 1983. Ante la Torre de Control, el Tte. Gral González Gallarza.

Otra Comisión fue la de estudios históricos de las Bases Aéreas que, sin olvidar el estudio del pasado, se preocupó de resolver la investigación histórica en el futuro; los documentos que existen del pasado son los que son y nada se puede hacer salvo investigarlos; sin embargo, si no se pusieran los medios adecuados para constancia de cada acto del presente, nada quedaría para conocerlos en el futuro. Con esta filosofía, se redactó un modelo de Memoria anual que fue aprobado por el Jefe del Estado Mayor del Aire y difundido a las Unidades en 1984; y también se publicaron los estudios históricos de la Base Aérea de Albacete y del Aeródromo de Los Alcázares.

La otra Comisión era la de Cinematografía y Fotografía, tan fundamental, dado que la historia de la aviación ha transcurrido toda ella dentro de la era de estos medios que plasmaron los acontecimientos más importantes. De aquí nació lo que hoy es el Centro de Documentación que se encuentra ubicado en el Castillo de Villaviciosa de Odón; pero no anticipemos nada de este organismo que aparece por primera vez en la legislación en 1984 y ocupémonos del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas que nació gracias al ingenio y la iniciativa de aquellos pocos hombres inquietos que inventaron el Seminario que sólo tuvo una duración de dos años en el tiempo, pero que en los efectos, ha dejado una huella indeleble.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICAS

Creación

El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas fue creado por el Real Decreto 1632/1983 que modificaba en parte la estructura del Ejército del Aire fijada en 1978. Lo más notable de este cambio fue que desaparecía el Museo como organismo dependiente directamente del Jefe del Estado Mayor del Aire

y aparecía en su lugar el Servicio Histórico y Cultural en cuya estructura orgánica entraban al mismo nivel un Patronato presidido por el Jefe del Estado Mayor del Aire, el recién creado Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas y el Museo, con lo que todos los organismos de mayor responsabilidad sobre los trabajos históricos, quedaban en una sola mano. Y desapareció el Seminario cuyas funciones y trabajos en marcha fueron heredados por el Instituto.

La misión que se le asignó fue la de estimular, facilitar y llevar a cabo la investigación histórica, difundir y divulgar los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos y la historia de la aviación española.

Un año después se publicó la Orden Ministerial 32/1984 que desarrolló el Real Decreto de creación del Servicio Histórico y Cultural. Al Instituto se le integraron en su estructura orgánica las Subdirecciones de Historia, la de Cultura y el Centro de Documentación. Las revistas de «Aeronáutica y Astronáutica», y «Aeroplano» quedaron adscritas a la Subdirección de Cultura; y la Biblioteca del Cuartel General del Aire, al Centro de Documentación. Sin embargo, y como ya se sabe, el Archivo General e Histórico del Aire quedó sujeto al Museo como una Subdirección del mismo.

Durante el año que medió entre la publicación del Decreto y la Orden Ministerial se continuó funcionando de la misma manera que con el Seminario. Y aunque el Instituto aún no tenía fijada plantilla ni locales donde ubicarse, pudo publicar en ese año el libro «Fuerza Aérea Española» e inaugurar las instalaciones del Centro de Documentación en la tercera planta del Castillo de Villaviciosa de Odón.

Ubicaciones

Al crearse el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, se hizo necesario sacarlo de la Secretaría Militar, por lo que la Dirección, su Secretaría General y las Subdirecciones de Historia y de Cultura que existieron más en el papel que por dotación de medios y personal, se organizaron en uno de los despachos en la parte alta de la Biblioteca Central para, más tarde, ocupar las dependencias que existen frente a la Biblioteca. Cuando la Junta Liquidadora y Enajenadora de Material dejó su sitio de la calle de la Princesa número 88, donde estaban y están las redacciones de las Revistas de Aeronáutica y Astronáutica y Aeroplano, el Instituto se trasladó allí en 1993, última ubicación donde el Coronel Sergio Rubiano, Secretario del Servicio Histórico que también fue trasladado aquí al ser nombrado en 1995 Jefe del mismo el primer General que no ostentara el cargo de Jefe del Estado Mayor del Aire, demostró su ingenio organizativo transformando estas instalaciones a las que dio una presencia digna y aprovechó los espacios para que fueran capaces de absorber la Jefatura del Servicio, la Dirección del Instituto y las Revistas.

Centro de Documentación

Como el Archivo seguía dependiendo del Museo, se hizo necesario dotar al Instituto de un archivo que permitiera la investigación histórica, por ser una de las misiones asignadas a este organismo. Por otro lado, el Archivo General e Histórico no tenía la de recuperar los documentos fotográficos o cinematográficos que permanecieron en sus lugares de origen, creando una laguna documental en este campo dentro del Servicio Histórico. Así surgió el Centro de Documentación que se dotó con archivos para documentos, y con laboratorios y archivos adaptados al material especialmente delicado que habría de cuidar; se montó también una sala de proyección con ordenador, proyectores de películas de 16 y 35 mm., diapositivas, televisión y video (Fotografía 25).



Fotografía 24. Sala de proyección del Centro de Documentación, situada en uno de los torreones del Castillo de Villaviciosa.

Al principio se recogió un importante fondo de fotografías provenientes en su mayoría del Centro Fotográfico y Cartográfico y de las donaciones altruistas de destacadas personalidades. En cuanto a películas, se heredó en su totalidad las depositadas en la antigua Sección de Cinematografía del Centro Fotográfico y Cartográfico, así como aquellas de tipo histórico en las que se incluía gran parte de los Noticiarios NO-DO que conservaba la Sección de Audiovisuales de la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General del Aire. Posteriormente, y a través de los Servicios Históricos del Ejército de Tierra y de la Armada, se ha depositado otro gran número de películas de contenido histórico.

Más adelante, se adquiriría un telecine digital para transformar en cintas de video las inestables y viejas películas de nitrocelulosa que de no ser por este sistema, se habrían perdido deshechas en polvo o transformadas en cenizas por la facilidad de autocombustión (Fotografía 25). Este equipo también se dedicó desde 1994 a realizar la misma labor con el material fotográfico del Ejército de Tierra y de la Armada, así como de cuantas películas de interés Aeronáutico han pasado por este Centro, incluidos algunos de los fondos de la Filmoteca Nacional. Otra de las actividades que llevó a cabo y que continúa realizándose, es la de pasar de forma periódica a cintas vírgenes los videos existentes para asegurar la existencia y calidad de la documentación al paso de los años (Cuadro 11).

Líneas de actuación del Instituto

Al principio, el Instituto se propuso lo siguiente:



Fotografía 25. Telecine digital con el que se transforman toda clase de películas cinematográficas a soporte videográfico para su posterior archivo o distribución.

Cuadro 11. Relación de los sres. Jefes del Centro de Documentación del IHCA

CMDTE. D. Andrés Murillo Santana	Del 05-11-83 al 05-07-84
CAP. D. Diego Alonso Fernández (Destinado en plaza de superior categoría. Ascendió a Cmdte. el 14-11-84.)	Del 11-09-84 al 24-05-86
TTE. D. Alfonso Texidor y Nachón (Jefe Interino)	Del 25-05-86 al 12-01-88
COL. D. José Ramón Sanchez Carmona	Del 13-05-88 al 31-12-91
TTE. D. Alfonso Texidor y Nachón (Jefe Interino)	Del 01-01-92 al 31-01-92
COL.D. Vicente García Dolz	Del 01-02-92 al 31-03-95
CAP. D. Alfonso Texidor y Nachón (Jefe Interino)	Del 01-04-95 al 08-08-96
COL. D. Adolfo Roldán Villén	Del 08-08-96 a la actualidad

Documentos existentes en los depósitos del centro

Negativos fotográficos:	40.000
Películas :	1.500
Video:	200 horas.

- Reorganizar y mantener las fuentes de investigación histórica aeronáutica, dedicando una atención preferente a los archivos.
- Tratar de reconstruir la Historia de nuestra Aviación rescatando todo tipo de documentación.
- Establecer un sistema para garantizar la conservación de los documentos pasados y actuales.
- Completarlos mediante la confección de Memorias anuales, publicación de informaciones y noticias en las revistas «Aeronáutica y Astronáutica» y «Aeroplano», y fomentar trabajos monográficos de la actividad aeronáutica presente.
- Continuar la publicación de libros y revistas.
- Promover la concesión de becas para investigación histórica a colaboradores civiles y militares que paliasen la falta de personal destinado en el Instituto.
- Impulsar, mejorar y extender las relaciones con otros organismos civiles y militares interesados en la investigación histórica.

Esta filosofía fue seguida con las nuevas ideas que surgían en función del momento y, en 1994, como consecuencia de la Directiva 1/90 del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire para determinar Objetivos y Líneas de actuación en todo su ámbito, se redactaron y sancionaron las del Instituto en un documento que, recogiendo las ideas iniciales, se conformó en los siguientes Objetivos, ya adecuados a la normativa en vigor en aquel momento y cuyo enunciado, sin definir cada uno por no extendernos, es el siguiente:

- Objetivo 1: Investigación histórica.
- Objetivo 2: Difusión y Divulgación.
- Objetivo 3: Relaciones con otros Organismos.
- Objetivo 4: Recopilación, mantenimiento y reconstrucción de documentos.
- Objetivo 5: Custodia de documentos y expedientes.
- Objetivo 6: Promoción de documentación actual.
- Objetivo 7: Normativa.

Estos grandes Objetivos se desarrollaron en las Líneas de Actuación correspondientes, llegando a sumar hasta un total de cuarenta y dos.

Actividades

Desde su creación hasta hoy, el Instituto ha procurado seguir sus propios planteamientos traduciéndolos en hechos. Ahí han quedado sus ciclos de conferencias dentro y fuera del ámbito del Ejército del Aire y en lugares de Madrid y res-

Cuadro 12. Relación de publicaciones del IHCA

- HISTORIA DE LA AVIACION EN ALBACETE (1911-1982)
Año 1983. Domingo Henares
- FUERZA AEREA ESPAÑOLA
Año 1983. Varios autores
- GRANDES VUELOS DE LA AVIACION ESPAÑOLA
Año 1983. Varios autores
Año 1992. 2ª Edición
- AVIONES MILITARES ESPAÑOLES 1911-1986
Año 1986. Varios autores
- EL COMBATE AEREO
Año 1986. Robert L. Shaw (Traducción IHCA)
- I CICLO DE CONFERENCIAS LA INVESTIGACION HISTORICA DE LA AERONAUTICA
Año 1986.
- LA MEDICINA AERONAUTICA
Año 1987. Pedro Gómez Cabezas
- EL DOMINIO DEL AIRE
Año 1987. Giulio Donet (Traducción IHCA)
- ENTRE EL AÑIL Y EL COBALTO
Año 1987. Emilio Herrera Alonso
Año 1991. 2ª Edición
- HISTORIA DE LA AVIACION ESPAÑOLA
Año 1988. Varios autores
- EL PODER AEREO. CLAVE DE LA SUPERVIVENCIA
Año 1988. Alexander P. de Seversky
- DISCURSO DEL EXCMO. SR. GENERAL DON RAMON SALAS LARRAZA-BAL CON MOTIVO DEL INGRESO EN LA ACADEMIA DE CIENCIAS MORALES Y POLITICAS.
Año 1988. Ramón Salas Larrazábal
- EL ARCHIVO GENERAL E HISTORICO DEL AIRE CASTILLO DE VILLAVICIOSA
Año 1989. Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre
- SABRE: COMIENZO DE UNA EPOCA
Año 1989. G. Avila Cruz-J.L. González Serrano
- ANECDOTARIO HISTORICO DE CUATRO VIENTOS
Año 1989. José Ramón Sánchez Carmona
- DESDE LA DEHESA DE SANTA QUITERIA A LA BASE AEREA DE GETAFE
Año 1989. José Ramón Sánchez Carmona
- ARCHIVO GENERAL E HISTORICO DEL AIRE (RESUMIDO)
Año 1989. Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre
- EL INFANTE D. ALFONSO DE ORLEANS
Año 1991. José Ramón Sánchez Carmona
- EL MIRAGE III EN ESPAÑA
Año 1992. Salvador Mafé Huertas
- LOS PRECURSORES
Año 1993. Jaime de Montoto y de Simón
- CRONICAS AERONAUTICAS. TOMO I
Año 1993. Rafael González-Granda Aguadé
- CRONICAS AERONAUTICAS. TOMO II
Año 1994. Rafael González-Granda Aguadé
- UNA BAHIA CON ALAS
Año 1995. Emilio Herrera Alonso
- GALERIA DE AVIONES DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA 1936-1939
Año 1996. Juan Abellán-García Muñoz
- HISTORIA DEL VUELO SIN MOTOR ESPAÑOL
Año 1996. Miguel Tauler Gelabert
- PUBLICACION AEROPLANO (ANUAL)
- REVISTA AERONAUTICA (MENSUAL)

to de España; sus relaciones con la Universidad y otros organismos que asesoraron y apoyaron económicamente los trabajos de investigación histórica; su presencia en la Comisión de Estudios Históricos Militares; su labor de recogida de documentación; sus publicaciones; sus actividades en las Comisiones de la Dirección de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa; y también las relaciones con la Secretaría General Técnica del Ministerio para obtener financiación con objeto de seguir la tarea editorial cuando en 1994, las dotaciones presupuestarias para este fin dejaron de ser asignadas al Ejército del Aire. Y muchas más cosas.

Toda esta labor ha permitido que desde 1983 en que vio la luz el libro «Grandes Vuelos de la Aviación Española» y la primera Revista Aeroplano con carácter anual, su labor editorial para difundir nuestra Historia y Cultura haya sido la que figura en el Cuadro 12.

Pero hagamos una mención particular a las Revistas.

Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Esta Revista existía desde abril de 1932, pero es en 1981, al crearse el Seminario, cuando entra a formar parte de esta organización. Su filosofía es el tratamiento de la actualidad para informar y dejar constancia en el futuro. El primer Director en esta época fue el Coronel D. Emilio Dáneo Palacios, ayudado por un Consejo de redacción que la transformaron de ser una publicación pasiva en función de los artículos que se recibían, a ser dirigida según un criterio y un programa. Se organizaron concursos para disponer de una colección de fotografías que, en función de la calidad y oportunidad, se irían publicando para documentar los artículos, y se continuó con los Dossiers que han ido exponiendo temas monográficos. Los Directores a partir de la creación del Seminario aparecen en el Cuadro 13.

Revista Aeroplano

La Revista Aeroplano fue una creación del Seminario para difundir aquellos trabajos de investigación histórica que no tuvieran extensión ni entidad para componer un libro. El Coronel Dáneo, uno de sus impulsores principales y primer Director, le dio un aire añejo para que fuera concordante con el contenido. El primer número apareció según se ha dicho ya, en 1983 y en él se presentó toda la epopeya del vuelo de Barberán y Collar. Llegó a los miembros del Ejército del Aire de forma gratuita para darlo a conocer. Pero la verdad es que no fueron muchos los que se suscribieron a esta magnífica publicación y aún hoy día, continúa esta situación, a pesar del gran impacto que tuvo y aún sigue teniendo a nivel nacional e internacional y de los esfuerzos realizados posteriormente para captar voluntades. Ya han salido catorce números anuales hasta 1996. Sus Directores han sido los que figuran en el Cuadro 14.

Cuadro 13. Directores de la revista de Aeronáutica y Astronáutica (desde 1981, fecha de creación del Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos)

Coronel D. Emilio Dáneo Palacios	1981-1988
Coronel D. Luis Suarez Díaz	1988-1992
General D. Rafael González-Granda Aguadé	1992-1994
Coronel D. Sergio Rubiano Gómez	1994-1996
General D. José Sanchez Méndez	1996 a la actualidad

Cuadro 14. Directores de la revista *Aeroplano*

Coronel D. Emilio Dáneo Palacios	1983-1988
General D. José Luis Martorell Guisasola	1989-1991
General D. Rafael González-Granda Aguadé	1992-1993
General D. Leocricio Almodóvar Martínez	1994-1995
General D. Alfonso del Río y Sánchez del Villar	1995 a la actualidad

Miembros de número del Instituto

En toda la labor investigadora y editorial, así como en la de difusión y divulgación de la Historia Aeronáutica, tuvieron y siguen teniendo gran participación los denominados Miembros de número del Instituto. Sin embargo, el criterio para la obtención de tal título no obedeció a ninguna regla; el hecho de pertenecer al Instituto como personal del mismo y sin que se hubiera llevado a cabo ningún trabajo con finalidad histórica, daba derecho a ello; el cargo que se ostentaba, también era suficiente para ser miembro; la petición más o menos razonada de cualquier investigador que quisiera andar por el Archivo Histórico sin tener que solicitar los correspondientes permisos de entrada, también. Por esta razón, desde la creación del Instituto hasta ahora, el número de miembros que obtuvieron tal distinción fue de setenta y seis, sin que las actividades de la mayoría se tradujeran en acciones encaminadas a los logros de los objetivos del Instituto. Y aunque no vamos a juzgar las causas de tal proliferación, es fácil suponer que en un principio, formara parte de la política de captación para dar a conocer la existencia del Instituto y que posteriormente, los sucesivos Directores aplicaran el criterio de «quien hace uno, hace ciento». Por eso, en 1994, por iniciativa de la Dirección del Instituto que había detectado este problema, se celebró una reunión con los Miembros de número más afines al Instituto y que tuvo lugar en la Sala de Juntas del Castillo de Villaviciosa de Odón, donde se puso en marcha un estudio con objeto de redactar unas Normas por las que se fijara las diferentes modalidades de Miembro, cómo se podría obtener cada una de ellas, como se mantendría el estatus y por qué razones se perdería. En la actualidad, estas Normas están pendientes de ser aprobadas.

Para finalizar con esta parte de la Historia, digamos que los Directores del Instituto son los que figuran en el Cuadro 15.

SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Legamos al último organismo de esta historia que en vez de haberla contado de arriba abajo en el orden orgánico, se ha hecho de abajo arriba en el cronológico. La intención de hacerlo así es porque ha resultado más gráfica ir según fueron naciendo los organismos, que retrotrayéndonos en el tiempo a

Cuadro 15. Directores del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas

GRAL. DIV. D. Abundio Cesteros García	Del 09-07-83 al 04-10-84
TTE.GRAL. D. Fernando de Querol Müller	Del 04-10-84 al 15-01-86
TTE.GRAL.D. Jesús Bengoechea Baamonde	Del 28-01-86 al 08-01-87
GRAL. BRIG. D. José Luis Martorell Guisasola (Director Interino)	Del 08-01-87 al 11-08-87
GRAL. DIV. D. José Antonio López Viciano	Del 11-08-87 al 03-02-88
GRAL. BRIG. D. José Luis Martorell Guisasola (Director Interino)	Del 03-02-88 al 10-03-89
GRAL. DIV. D. Luis Fernandez-Roca Teigell	Del 10-03-89 al 18-11-93
GRAL. DIV. D. Leocricio Almodovar Martínez	Del 18-11-93 al 15-09-95
GRAL.DIV. D. Alfonso Del Río Sanchez del Villar	Del 15-09-95 a la actualidad

cada momento. Y también porque la historia se suele contar de esta manera. Lo bueno es que a estas alturas, lo que queda ya es poco.

Creación y vicisitudes orgánicas

Como ya se ha dicho, el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire nació por Real Decreto 1632/1983. Quedó encuadrado como un organismo de los que componían el Cuartel General del Ejército del Aire y bajo la dependencia directa del General Jefe del Estado Mayor del Aire.

Su misión tenía como finalidad la investigación histórica aeronáutica y espacial, la difusión y divulgación de los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos y de la historia de la Aviación española, así como la exaltación de las más relevantes gestas aeronáuticas.

La estructura orgánica fue:

- Un Patronato como órgano supremo del Servicio y cuya presidencia recaería en el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.
- El Instituto de Historia y Cultura con un Director que sería un General en cualquier situación.
- El Museo de Aeronáutica y Astronáutica con el mismo tipo de Dirección.

Y cosa curiosa, no designaba Jefe del Servicio a nadie.

Cuando casi un año después se publicó la Orden Ministerial 32/1984 que desarrollaba el Real Decreto, descendía hasta el fondo de la organización, pero, como es lógico, tampoco nombró Jefe del Servicio. La razón de esta anomalía no se debió a un olvido, sino para evitar obstáculos que hiciesen imposible su creación; se tuvo en cuenta la personalidad y destinos que ocupaban los posibles candidatos, y se procuró no alterar otros organismos ya existentes; algo así como que el Servicio entraba sin que se le notase mucho. De esta forma, resultó que el Jefe del Estado Mayor del Aire, por ser Presidente del Patronato que estaba en la estructura orgánica del Servicio, tuvo que ser su Jefe, con lo que curiosamente, pasó a depender de sí mismo y a tener que tratar los asuntos directamente con los Directores del Instituto y del Museo por separado, descendiendo a detalles de ejecución que, de haber habido un Jefe nato del Servicio como los que hay en el Mando de Personal, o en el Logístico, o en las Regiones Aéreas, se habría evitado. Este fue el precio que hubo de pagarse para que el Servicio fuese una realidad y aglutinase por fin a todos los organismos competentes en los trabajos de orden histórico y cultural del Ejército del Aire.

Más adelante, con la publicación del Real Decreto 1207/1989 que desarrollaba la estructura básica de los Ejércitos, establecía en la Segunda Disposición Adicional que los órganos de los Cuarteles Generales que realizaran cometidos en materia cultural y de protocolo, dependerían funcionalmente de la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa.

La Orden Ministerial 23/1991 que desarrollaba el Real Decreto anterior, añadía un matiz al Servicio Histórico en relación con su dependencia fijada en el Real Decreto 1632/1983: en vez de ser un organismo de los que formaban parte del Cuartel General del Ejército del Aire, quedaba adscrito a él, con lo que su nivel orgánico bajó aunque no se notase porque por contradicción, se permitía el lujo de que su Jefe fuera la máxima Autoridad del Ejército del Aire.

Y así funcionó hasta que en 1995, la Orden Ministerial número 83 ponía las cosas en su sitio devolviendo la dependencia directamente del Jefe del Estado Mayor del Aire, desapareciendo el Patronato que pasó a ser Consejo Rector y situado fuera de la estructura orgánica del Servicio, y nombrando como Jefe a un Oficial General de cualquiera de los

Cuadro 16. Generales Jefes del Servicio Histórico y Cultural

TTE. GRAL. D. Emilio García-Conde Ceñal	Del 00-00-83 al 11-01-84
TTE. GRAL. D. José-Santos Peralba Giráldez	Del 11-01-84 al 31-10-86
TTE. GRAL. D. Federico Michavilla Pallarés	Del 31-10-86 al 18-05-90
TTE. GRAL. D. Ramón Fernández Sequeiros	Del 18-05-90 al 14-02-94
TTE. GRAL. D. Ignacio Quintana Arévalo	Del 14-02-94 al 15-09-95
GRAL. DIV. D. Leocricio Almodovar Martínez	Del 15-09-95 al 30-05-96
GRAL. DIV. D. Carlos Hidalgo García	Del 30-05-96 a la actualidad

Cuerpos del Ejército del Aire. Este honor recayó, por razón de su antigüedad, en el que entonces fuera Director del Instituto y cuya situación era en Primera Reserva. La relación de todos los Jefes del Servicio figuran en el Cuadro 16.

También matizó la misión separándola en dos párrafos en referencia clara a las funciones de investigación y exposición asignadas al Instituto y al Museo respectivamente; textualmente decía así:

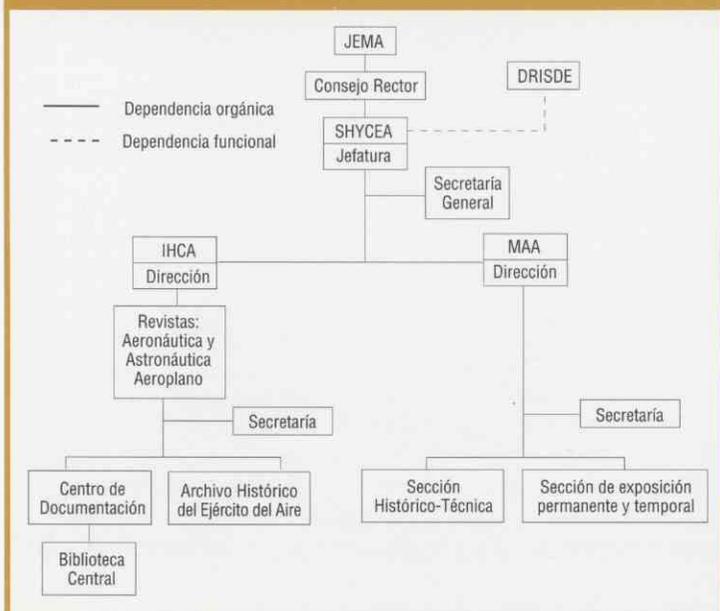
«El Servicio Histórico y Cultural, bajo la dependencia directa del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, tiene como finalidad la investigación histórica, aeronáutica y espacial, la divulgación y difusión de los conocimientos aeronáuticos y de la historia de la Aviación Española, destacando sus principales gestas.

Asimismo, serán funciones del Servicio, la adquisición, catalogación, custodia, conservación, restauración y exposición de los bienes que sean merecedores de conservarse por su valor histórico para general conocimiento del pasado de la Aviación Española».

Además, con esta O.M. se terminó de clarificar muchas más cosas:

- Al Instituto de Historia y Cultura se le agregó el adjetivo de Aeronáuticas.
- Reiteró la dependencia funcional de la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa.
- Estableció oficialmente la relación colateral que ya se mantenía de hecho con los homólogos de Tierra y Armada y con aquellos organismos públicos y privados cuyas actividades pudieran serle de utilidad.
- El Archivo Histórico y el Centro de Documentación pasaron por fin a depender del Instituto por legislación.

Cuadro 17. Estructura actual



Cuadro 18. Disposiciones normativas

- REAL DECRETO de 6 de abril de 1927. **Se crea la Biblioteca del Consejo Superior de Aeronáutica.**
- REGLAMENTO PARA EL RÉGIMEN Y SERVICIOS DE BIBLIOTECAS DEL EJÉRCITO DEL AIRE. (Anexo al B.O.A. nº 41, de 06-04-43)
- DECRETO nº 1437/66 (B.O.A. nº 78, de 30-06-66). **Se crea el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 1.346/67 (B.O.A. nº 73, de 20-06-67). **Reglamento del Museo.**
- DECRETO 2.396/72. **Se crea el Archivo General e Histórico del Aire.**
- DECRETO 958/74. **Nueva redacción del artículo 1º del Decreto 2.396/72.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 776/77. **Composición del Patronato Rector del Museo.**
- REAL DECRETO nº 1.293/77 (B.O.E. nº 135, de 07-06-77). **Reorganización del Ejército del Aire.**
- REAL DECRETO nº 1.108/78 (B.O.E. nº 128, de 30-05-78). **Funciones y estructuras del Ejército del Aire. Deroga el R.D. 1.293/77.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 2.206/78 (B.O.D. nº 87, de 22-07-78). **Establece la estructura orgánica y funciones del Museo de Aeronáutica y Astronáutica.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 3/81 (B.O.D. nº 8, de 17-01-81). **Se crea el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos.**
- REAL DECRETO nº 1.632/83 (B.O.D. nº 74, de 21-06-83). **Se crea el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. Modifica los artículos 4º y 13º del R.D. 1.108/78. Deroga las O.M. 2.206/78 y 3/83.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 32/84 (B.O.D. nº 67, de 05-06-84). **Organización y Funciones del Servicio Histórico y Cultural E.A.**
- LEY 13/1985 del Patrimonio Histórico Español. **Afecta al funcionamiento de los Archivos y Museos militares.**
- REAL DECRETO nº 1.207/89 (B.O.D. nº 198, de 16-10-89). **Se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos. Se establece que todos los órganos de los Cuarteles Generales que tengan cometidos culturales, pasen a depender funcionalmente de la DRISDE. Deroga el R.D. 1.108/78.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 23/91 (B.O.D. nº 58, de 22-03-91). **Se desarrolla la estructura del Ejército del Aire, especificándose en su punto 1.5, que el Servicio Histórico y Cultural queda adscrito al Cuartel General E.A., con la organización y funciones previstas en la O.M. 32/84.**
- ORDEN MINISTERIAL nº 83/95 (B.O.D. nº , de 07-06-95). **Se establece la nueva organización y funciones del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. Deroga las O.M. 1.346/67 y 32/84 y modifica el segundo párrafo del punto 1.5 de la O.M. 23/91.**

La estructura actual es la del Cuadro 17. La colección legislativa es la del Cuadro 18.

FINAL

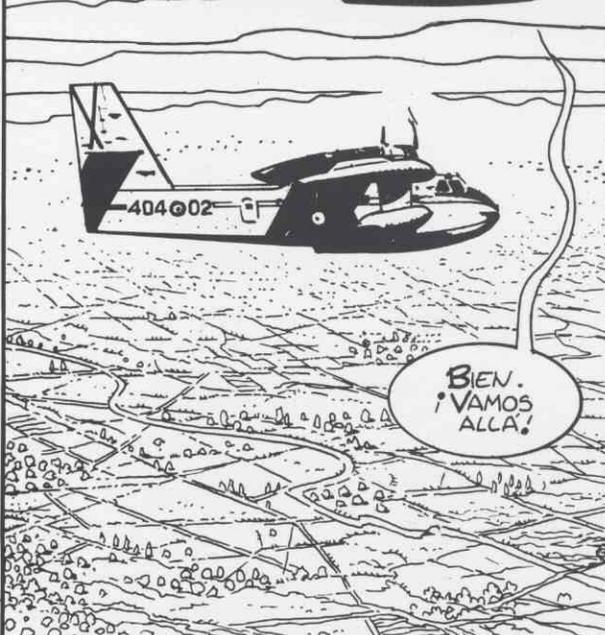
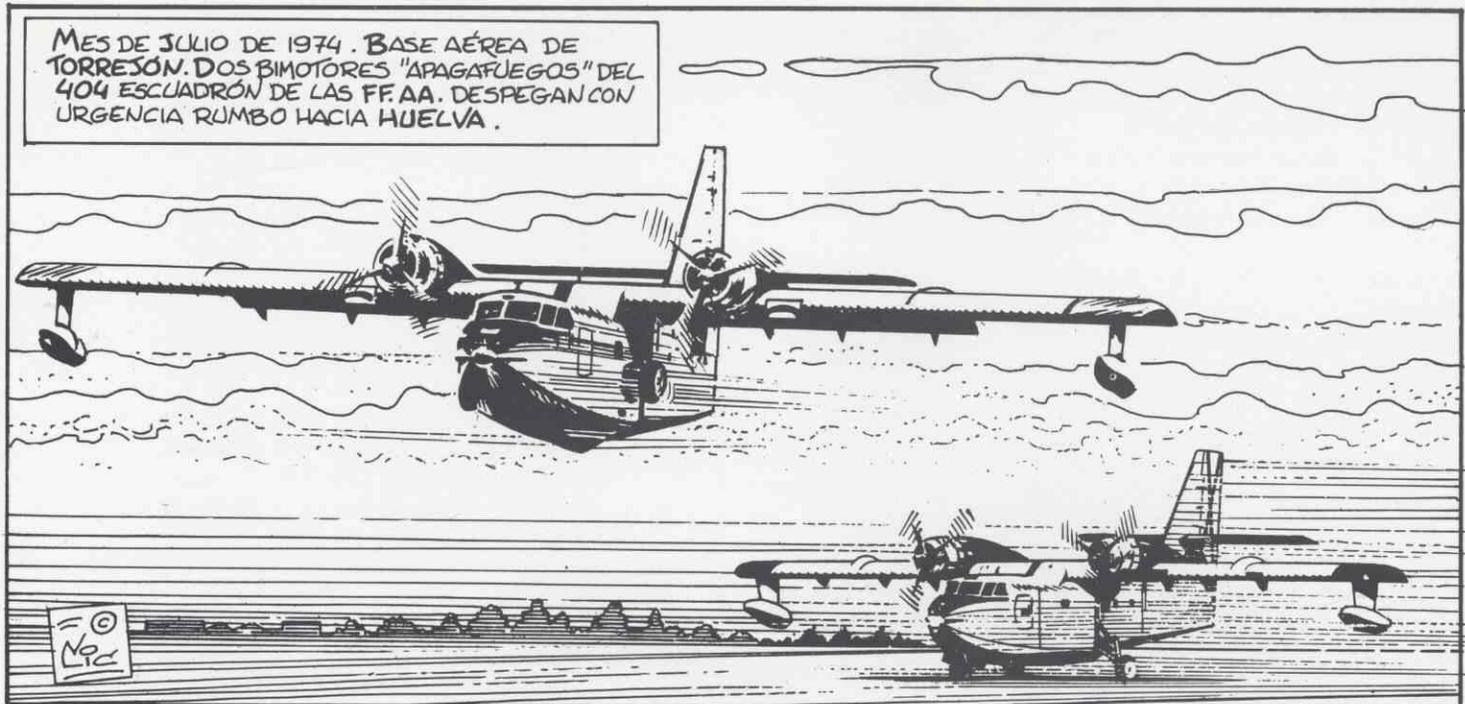
A pesar de todas estas vicisitudes, la labor realizada en investigación, conservación, exhibición y difusión de la Historia de la Aviación ha sido enorme. La tarea para propiciar la disponibilidad documental de cada momento, permitirá que las generaciones futuras puedan reconstruir toda la Historia Aeronáutica, y tomen el testigo que se les entrega hoy. Esta es la del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire que pretendió explicarse de forma rigurosa y breve, pero que por lo apasionante que ha resultado investigarla y escribirla, se nos antoja ha podido ser apasionada en algún momento y nos asalta la duda de si nos habremos salido de la pista que soporta tanta letra escrita por no haber sabido frenar a tiempo.

Con la esperanza de que los lectores concedan el perdón a estos pecados, decimos Amén.■

“Cazadores regados”

GUION: ANTONIO PERERA

DIBUJOS: CIC



Basado en una historia real, a cuyo protagonista, Emilio Herrera Alonso, va dedicado este cómic





ERRATAS

En AEROPLANO n.º 14 se inició una sección ERRATAS que parece ser está dando buenos resultados. Por ello seguimos instando a todos los lectores e historiadores que cuando detecten una errata de tipo histórico (nombres, fechas, hechos, etc., etc.), en todas y cada una de las publicaciones, nos lo comuniquen debidamente documentada para su inclusión en esta sección. Gracias a los que ya lo han hecho.

Nº 11

Pág. 128: Pie de fotografía inferior. No es un Late 28, es un Late 26-6.

Pág. 130: Pie de fotografía superior. No es un Late 28, es un Late 26-6.

Nº 12

Pág. 65: El pie de la fotografía del Fiat, corresponde al Chato de la pág. 67.

Pág. 67: El pie de la fotografía del Chato, corresponde al Fiat de la pág. 65.

Pág. 73: El piloto junto al Fiat es el sargento Maestro Romeales.

Pág. 82: Los pilotos de la 2ª Escuadrilla de Chatos (fotografía superior izquierda) son el sargento Francisco Sagasti, teniente Brufan y teniente Mora.

Pág. 83: Los pilotos de la fotografía son el teniente Álvaro Muñoz y el capitán Miguel Zambudio, de la 3ª Escuadrilla de Chatos.

Pág. 85: Grupo de pilotos (en la fotografía), de la 2ª Escuadrilla de Chatos. De pie, de izquierda a derecha: sargento Llorens, sargento Fernández Montes, Capitán Morquillas (jefe de la Escuadrilla), teniente Viñals, capitán Barbero, teniente Mora y teniente Montoro. En cuclillas: sargento Calvo Diago, sargento Aguilar, sargento Sagasti, sargento Díaz Labella. En el suelo: teniente Brufan.

Pág. 87: El piloto que aparece en la fotografía superior, junto al Nieuport 52, es el teniente Francisco Viñals, no es Leopoldo Morquillas.

Pág. 113: Los pies de las dos fotos están cambiados entre sí. Los lectores habrán notado que el Voisin es el de arriba y el Aviatik el de abajo.

Pág. 113: Columna derecha, tercera línea por debajo. Donde dice 1912 debe decir 1923. La Hispano-Suiza francesa siguió perteneciendo a la sociedad española hasta ese año, como veremos.

Pág. 115: Columna derecha, 16ª línea por debajo. Donde dice Airtio debe decir Aritio. Línea 4 por debajo. Donde dice marcó debe decir marchó.

Nº 14

Pág. 19: Línea 30, dice «que todavía, en 1955...», debe decir 1996.

Pág. 28: (pie de foto) CA-38. Paco Guzmán, Miguel Mena, Joaquín Losas, Julián García, Agapito del Peso y Luis Torres.

Pág. 87: Tercera columna, párrafo cuarto, línea 3, dice «Prado», debe decir Pardo.

Pág. 89: Pie de fotografía inferior, dice «Prado», debe decir Pardo.

Pág. 91: Primera columna, párrafo cuarto, línea 12, dice (C5-58), debe decir (C5-48).

Tercera columna, primer párrafo, línea 6, dice «Carraquilla», debe decir Carrasquilla.

Pág. 99: Primera columna, párrafo segundo, línea 20, hay un «guión» detrás de Pérez Pérez, debe haber una «coma», para diferenciar el apellido siguiente (Vázquez-Figueroa).

Pág. 104: Primera columna, párrafo tercero, línea 4, dice «Gamboa», debe decir Gabandé.

Pág. 107: Tercera columna, párrafo tercero, línea 1, dice «1956-1957», debe decir 1956-1972.

Pág. 113: En el número 23 del pie de la fotografía dice «Girado», debe decir Giraldo.

Pág. 114: Cuadro número 10, dice «Hernández Otero, Pedro», debe decir Hernando Otero, Pedro.

Cuadro número 10, dice «Martínez-Vara del Rey», debe decir Martínez-Vara de Rey.

Pág. 115: Pie de la fotografía inferior, dice «Carraquilla», debe decir Carrasquilla. Dice «Raimundo», debe decir Raymundo.