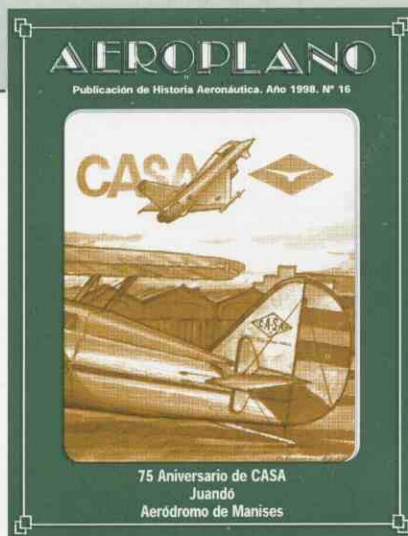


AERODPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica. Año 1998. N° 16



75 Aniversario de CASA
Juandó
Aeródromo de Manises



PRESENTACIÓN 3

75 ANIVERSARIO DE CASA. Por José Luis Tejo González y José Antonio Martínez Cabeza 4

JUANDÓ. Por María del Carmen Díaz Garrido 32

CIERVA Y FARMAN. Por Carlos Lázaro Ávila 39

SARIÑENA, ALAS ROJAS. Por Antonio Ráfeles Gil 46

VOLUNTARIOS EXTRANJEROS. Por José Luis de Mesa Gutiérrez 59

AERÓDROMO DE MANISES. Por José Miguel Sales Lluch 71

EL F-86 SABRE EN LA ESCUELA DE REACTORES. Por Jorge Mora Baño 81

EL PRIMER VUELO DE UN AEROPLANO EN CANARIAS. Por Ricardo García de Celis Borrell 93

LAS MARCAS DE AEROMODELISMO. Por José Gogorcena Azategui 98

MEMORIA DE LA PRIMERA BANDERA PARACAIDISTA. Por Mariano Gómez Muñoz 103

CREACIÓN DEL CUERPO DE SANIDAD DEL EJÉRCITO DEL AIRE. Por Manuel Martínez Cerro 129

LOS SABRES DEL GALLO Y LA ESPADA. Por Rafael de Madariaga Fernández 131

SUCESOS AERONÁUTICOS URBANOS. Por "Canario" Azaola 151

COMIC: ÍCARO. Por J. M. Cicuéndez (CIC) y Antonio Perera 156

AEROPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica



Edita: MINISTERIO DE DEFENSA. SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

Princesa, 88 – 28008-MADRID – ESPAÑA

Teléfono: 91 544 40 80

Depósito Legal: M. 20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-98-086-1

Impresión: ALBADALEJO, S.L.

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

Dirección: **José Sánchez Méndez**
Adjunto a la Dirección: **Jesús María Sancho Lázaro**
Portada: **José F. Clemente Esquerdo**

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

PRESENTACIÓN

CON el número que presentamos a continuación, se alcanza la decimosexta edición de AEROPLANO, la publicación histórica anual del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas del Ejército del Aire. Todos los artículos que aparecen en sus páginas son de gran interés cultural e histórico, por lo que esperamos que disfruten con su lectura, pues representan una valiosísima aportación para un mejor conocimiento de la Historia de la Aviación Española.

Debemos resaltar primeramente el dedicado al 75 Aniversario de la creación de Construcciones Aeronáuticas, efemérides que conmemoramos este año. Esta empresa es una de las tres únicas compañías de la industria aeroespacial mundial que han sobrevivido desde 1923 a avatares, dificultades y problemas de todo tipo, económicos, políticos e industriales.

Uno de los artículos viene a marcar un hito en la historia de AEROPLANO por ser el primero cuyo autor es una mujer, la conocida escritora segoviana Carmen Díaz Garrido y porque descubre a nivel nacional la figura de uno de los precursores de la Aviación española, el catalán Juandó.

Igualmente conmemoramos en 1998 el 50 aniversario del primer salto del Paracaidismo en nuestra Patria, para la cual hemos contado con la colaboración especial de una de sus figuras más señeras, el general Mariano Gómez Muñoz. Por otro lado, el próximo cierre de la Base Aérea de Manises hace que sea de plena actualidad el evocar sus orígenes, en la pluma de Sales Lluch. El resto de los artículos son igualmente notables, dos de ellos dedicados a la aviación en nuestra Guerra Civil, otro al primer vuelo de un aeroplano en Canarias y un cuarto a la creación del Cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire. Finalmente debemos mencionar los dedicados a la presencia del F-86 *Sabre* en dos unidades aéreas de prestigio, la Escuela de Reactores de Talavera la Real y el Ala de Caza número 5 de la Base Aérea de Morón, así como el referente a los aviones La Cierva y Farman.

Dentro de las actividades del Instituto, hay que destacar su participación en el IV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, celebrado en Río de Janeiro, al que asistieron representantes de doce países iberoamericanos. El IHCA presentó dos ponencias, una dedicada a *"La Aviación en el Desembarco de Alhucemas. 1925"*, a cargo del general Sánchez Méndez, director del Instituto y la segunda por el ingeniero González Guimerá, con el artículo *"Construcciones Aeronáuticas. 75 años en el mundo aeronáutico"*.

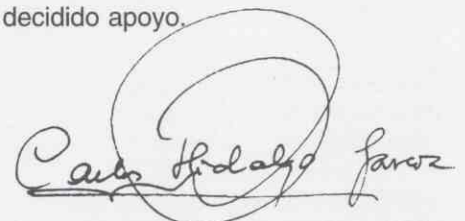
En este año ha desaparecido uno de los aviadores más notables de las Fuerzas Aéreas de la República Española (FARE), Leocadio Mendiola Núñez, militar ejemplar y extraordinario piloto y el único que fue propuesto para la Laureada de Madrid por su comportamiento excepcional durante la Guerra Civil.

A finales de 1997 pasó a la Segunda Reserva el general Alfonso del Río, que hasta esa fecha era el director del IHCA. Desde estas páginas de AEROPLANO, le enviamos un cariñoso saludo.

A mediados de 1998 ha dejado el Servicio Histórico y Cultural el coronel Sergio Rubiano Gómez, donde desempeñaba el cargo de Secretario General. Sergio fue un gran colaborador de la jefatura del SHYCEA, por su bien hacer y su gran dedicación. Gracias por ello.

El Coronel Adolfo Roldán Villén ha ocupado el cargo de Secretario General del SHYCEA, mientras que el Coronel Juan Pino Alda, se ha hecho cargo del Centro de Documentación.

Por último queremos agradecer al Banco de Bilbao Vizcaya (BBV) y a Construcciones Aeronáuticas (CASA) sus apoyos económicos en la tarea de investigación del Instituto, pues sin sus ayudas la edición de AEROPLANO sería imposible. Esperamos seguir contando en el futuro con su decidido apoyo.



EL GENERAL JEFE DEL SHYCEA
CARLOS HIDALGO GARCÍA
Madrid. Octubre 98

75 Aniversario de CASA

Hechos e hitos de un largo camino

JOSÉ LUIS TEJO GONZÁLEZ

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA

Ingenieros aeronáuticos de la Dirección de Proyectos y Sistemas de CASA

INICIO DE UNA OBRA INGENTE: LOS PRIMEROS PASOS

CONSTRUCCIONES Aeronáuticas S.A. se fundó el 3 de marzo de 1923. Los artífices de esta sociedad fueron José Ortiz Echagüe y José Tartiere, Conde de Santa Bárbara de Lugones, su primer presidente. Ambas personalidades mostraron entusiasmo y decisión para emprender una aventura audaz, ya que en aquella época montar una industria para la fabricación de aviones metálicos era algo de un riesgo y de una osadía evidentes. El alma de la

empresa sería "Don José" que gracias a su tesón, su constancia y su ánimo, venciendo adversidades, como fueron la Guerra Civil, la Segunda Guerra Mundial y el aislamiento que sufrió España, consiguió hacer de Construcciones Aeronáuticas la empresa más importante de material aeronáutico de nuestro país. José Ortiz Echagüe fue director-gerente, consejero-delegado y presidente, y en 1970 –con 84 años de edad– cesó como presidente efectivo y quedó nombrado Presidente de Honor hasta su fallecimiento.

La constitución del primer Consejo de Administración se llevó a cabo en Madrid el 10 de marzo de 1923. Se ad-

quirieron unos terrenos en Getafe, entre el ferrocarril Madrid-Cádiz y el aeródromo militar, próximos a la carretera de Andalucía. En ellos se construyó una nave de montaje para la fabricación, con licencia, del sesquiplano Breguet XIX de estructura metálica y recubrimiento de tela, destinado a la Aviación Militar Española. El origen de esa primera producción estuvo en el programa de racionalización de la flota de aeronaves, concebido en 1922 por el Servicio de Aviación Militar para limitar la cantidad de aeronaves diferentes, fruto aparente de la reflexión tras el desastre de Annual. Para llevarlo a efecto se estableció un concurso



Líneas de producción de alas del Breguet XIX en la Factoría de Getafe. (CASA)



Breguet XIX sin identificación en la línea de vuelo de la Factoría de Getafe. (CASA)

abierto a constructores nacionales y extranjeros en tres categorías, cazas, bombarderos y aviones de reconocimiento, mediante Real Decreto del 3 de diciembre de 1922. Uno de los elegidos fue el Breguet XIX y fue Cons-

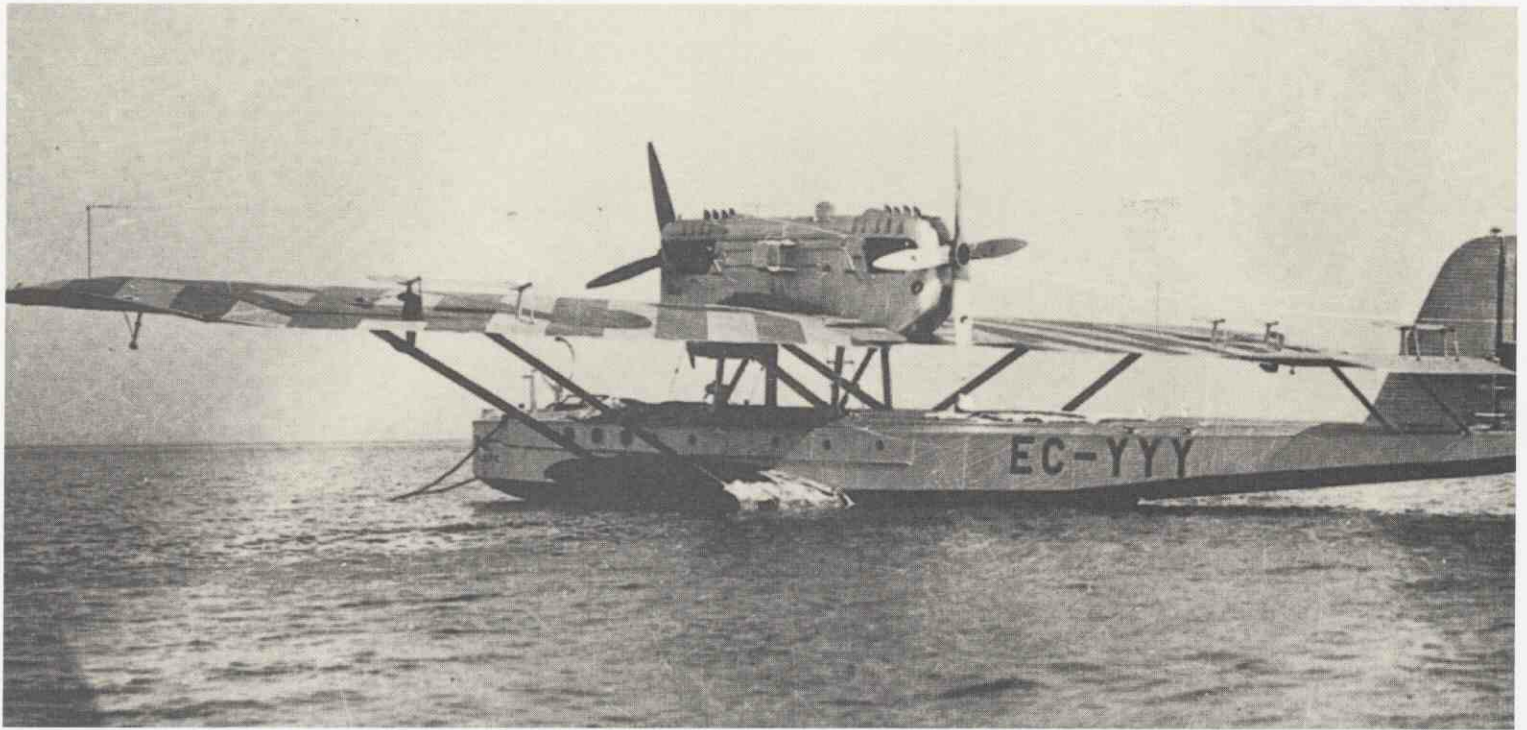
trucciones Aeronáuticas, S.A., la encargada de su producción.

El primer avión Breguet XIX fruto del acuerdo de licencia realizó su vuelo inaugural en noviembre de 1926. Al mismo tiempo se fueron edificando

nuevas naves y un edificio para oficinas. Ya en 1926 se había montado, en los mismos terrenos de la factoría, un taller de fundición para piezas de aleación ligera de aluminio, que más tarde se amplió a aleaciones ultraligeras de



El Dornier Super Wal "Numancia" durante su botadura en Cádiz el 2 de julio de 1928. (CASA)



Uno de los Dornier Wal contruidos en la Factoría de Cádiz para las Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE). (CASA)

Elektrón. En este año se nombra nuevo presidente, cargo que recae en la persona de José María Chávarri Aldecoa.

En 1927 se establece la Factoría de Cádiz, en Puntales, respondiendo a la necesidad de construir hidroaviones metálicos para la Aviación Militar Española, que desde 1923 estaba utilizando éste tipo de avión con excelen-

tes resultados. El Gobierno Español los había comprado a Italia, que los construía con licencia alemana. El Consejo de Administración de CASA tomó dos resoluciones importantes. Decidió en primer lugar construir un avión Dornier Do R Super Wal, denominado "Numancia" para que el comandante Ramón Franco pudiera realizar la vuelta al

mundo que tenía proyectada, después de su gran éxito con el Dornier Wal "Plus Ultra". Luego acordó fabricar una serie de 17 unidades Dornier Do J Wal para la Aviación Militar. Estos contratos los consiguió la gestión personal de "Don José", entonces director-gerente. El "Numancia" era un hidroavión, versión mejorada del Dornier Wal, con



El Breguet XIX TR "Jesús del Gran Poder". (CASA)

cuatro motores en lugar de dos, con mayor superficie alar y con bastante más peso de despegue, pues pasó de 6.200 kg. a 14.900 kg. Nunca dio la vuelta al mundo por culpa de los motores y terminó sus días en Los Alcázares. Se construyeron al parecer un total de 9 unidades del Dornier Wal –en algunos lugares se habla de 10 e incluso de 12– para la Aviación Naval y 2 unidades comerciales para Las Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE). Todas ellas se acabaron de entregar en el año 1933.

LOS AVIONES GRAN RAID Y SUPER BIDÓN

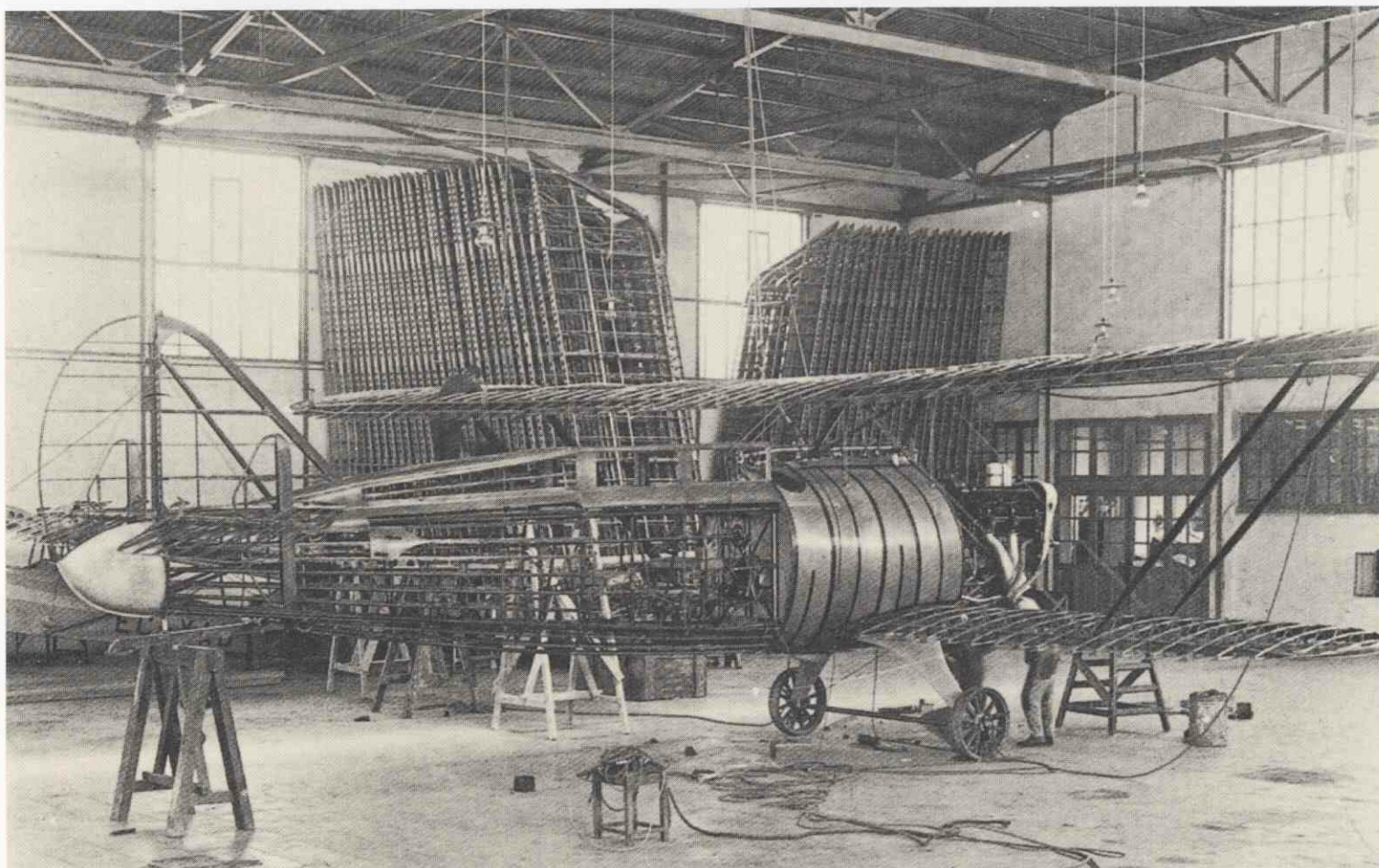
DURANTE los años 1926 a 1932 se construyó en la Factoría de Getafe una serie de aviones Breguet XIX que alcanzó 203 unidades. En el curso de 1927 el Consejo de Administración de CASA acuerda, a instancias de "Don José" y expresando los deseos del Jefe Superior de Aeronáutica, la modificación de 2 aviones Breguet XIX construyéndolos en versión TR (Bidón). Estos aviones, con los números de serie 71 y 72, disponían de un voluminoso depósito de com-

bustible en la parte central del fuselaje para realizar grandes raids. La entrega de estos dos aviones se realizó en marzo de 1928, produciéndose un accidente en el número 71 que fue reparado y mejorado con depósitos de combustible auxiliares situados en el ala superior, cerrándose la cabina del piloto y del navegante para mayor confort. Se entregó de nuevo en octubre de 1929. El 7 de octubre de 1930, los pilotos Carlos Haya y Cipriano Rodríguez batieron con él las marcas de velocidad en circuito cerrado de 2.000 km. (220,4 km/h) y 5.000 km. (198 km/h), que fueron homologadas por la Federación Aeronáutica Internacional. El día 11 de octubre sobrepasaron la marca de velocidad sobre circuito cerrado de 2.000 km. con 500 kg. de carga, estableciéndola en 208 km/h. Son los tres únicos récords que ha tenido España. La misma tripulación, con el mismo avión, realizó en la nochebuena de 1931 el raid Sevilla-Bata, de 4.250 km. de recorrido en un tiempo de 27 h. 45 min.

El Breguet XIX TR (Bidón) número 72 fue bautizado con el nombre de "Jesús del Gran Poder", y realizó sus primeros vuelos de prueba en marzo de 1928. El 29 de mayo del año citado, llevando

como piloto al capitán D. Ignacio Jiménez Martín y como navegante al capitán Francisco Iglesias Brage, despegó de Tablada (Sevilla) en dirección a Mesopotamia, con el fin de conquistar el récord de distancia. Debido a una violenta tormenta tuvieron que aterrizar cerca de Bagdad, habiendo recorrido 5.180 km. sin conseguir su propósito. El 24 de marzo de 1929 realizaron un nuevo intento para batir este récord volando hacia América del Sur. Despegaron nuevamente de Tablada y después de 6.550 km. (43 h. 50 min. de vuelo), con viento desfavorable, tomaron tierra en Bahía (Brasil) sin lograr batir el récord de distancia, pero fueron los primeros que atravesaron el Atlántico Sur sin escalas. Continuaron el raid desde Bahía a Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Arica, Lima, Payta, Colón, Managua, Guatemala y La Habana, con un recorrido total de 19.865 km. y un tiempo de vuelo de 121 h. 11 min. Desde La Habana fue embarcado y trasladado a Cádiz. Hoy día se puede contemplar en el Museo del Aire de Cuatro Vientos (Madrid).

En 1927 CASA emprende la construcción de un derivado del Breguet XIX, el Breguet XXVI. Este era un avión



El Breguet XIX Super TR (Superbidón) "Cuatro Vientos" en proceso de fabricación en Factoría de Getafe en enero de 1933. Se ve claramente el gran depósito de combustible situado en el fuselaje a la altura del ala. (CASA)



El "Cuatro Vientos" en la línea de vuelo de la Factoría de Getafe. (CASA)

con la cabina del piloto abierta y situada por delante del borde de ataque del ala superior, y con una amplia cabina para 6 pasajeros en la parte central del fuselaje. Como medida de prueba se comenzaron a construir dos aviones, uno equipado como ambulancia y el otro para la compañía de líneas aéreas CLASSA, preparado como avión comercial. Se entregaron en julio de 1928, una vez realizadas sus pruebas en vuelo, no construyéndose posteriormente ninguna unidad más.

En septiembre de 1932 la Aviación Militar encargó a CASA la construcción de un avión Breguet XIX "Super Gran Raid" (Superbidón), similar al "Point d'Interrogation" francés, pero que fue modificado por el director de la Factoría de Getafe, Luis Sousa Peco, para instalarle una cabina de pilotos cerrada, similar a la del Breguet XIX "Gran Raid" número 71, añadiendo dos pequeños planos de deriva próximos a los extremos del plano fijo horizontal y un nuevo carenado al tren de aterrizaje principal. La construcción de este avión se llevó a efecto a finales del año 1932 y comienzos de 1933 en la citada factoría. Se trabajó intensamente durante 5 meses para poder entregar-

lo en abril y a continuación realizar las pruebas en vuelo. Se le bautizó con la denominación de "Cuatro Vientos" y su peso de despegue, con tripulación y 5.325 lit. de combustible, fue de 6.320 kg. Estaba dotado de un motor Hispano-Suiza 12 Nb de 650 CV, fabricado en Barcelona. La tripulación estuvo compuesta por el teniente piloto Joaquín Collar y el capitán navegante Mariano Barberán. Ambos despegaron del aeródromo de Tablada el día 10 de junio de 1933, para realizar un vuelo transatlántico desde España a Cuba por la parte más ancha del océano. Alcanzaron el aeródromo de Camagüey (Cuba) el día 11, después de haber cubierto aproximadamente 7.600 km. con una duración del vuelo de 39 h. 50 min. Esta etapa, prácticamente sobre el Océano Atlántico, fue la primera que se realizó sobre esta zona marítima. El 11 de junio despegaron de Camagüey hasta La Habana, donde fueron recibidos de forma apoteósica. El 20 de junio despegaron de La Habana con dirección a Méjico, pero el azar les jugó la mala pasada de no llegar a su destino. Toda búsqueda por parte de Méjico y Guatemala fue inútil, y nunca se volvió a saber nada de ellos.

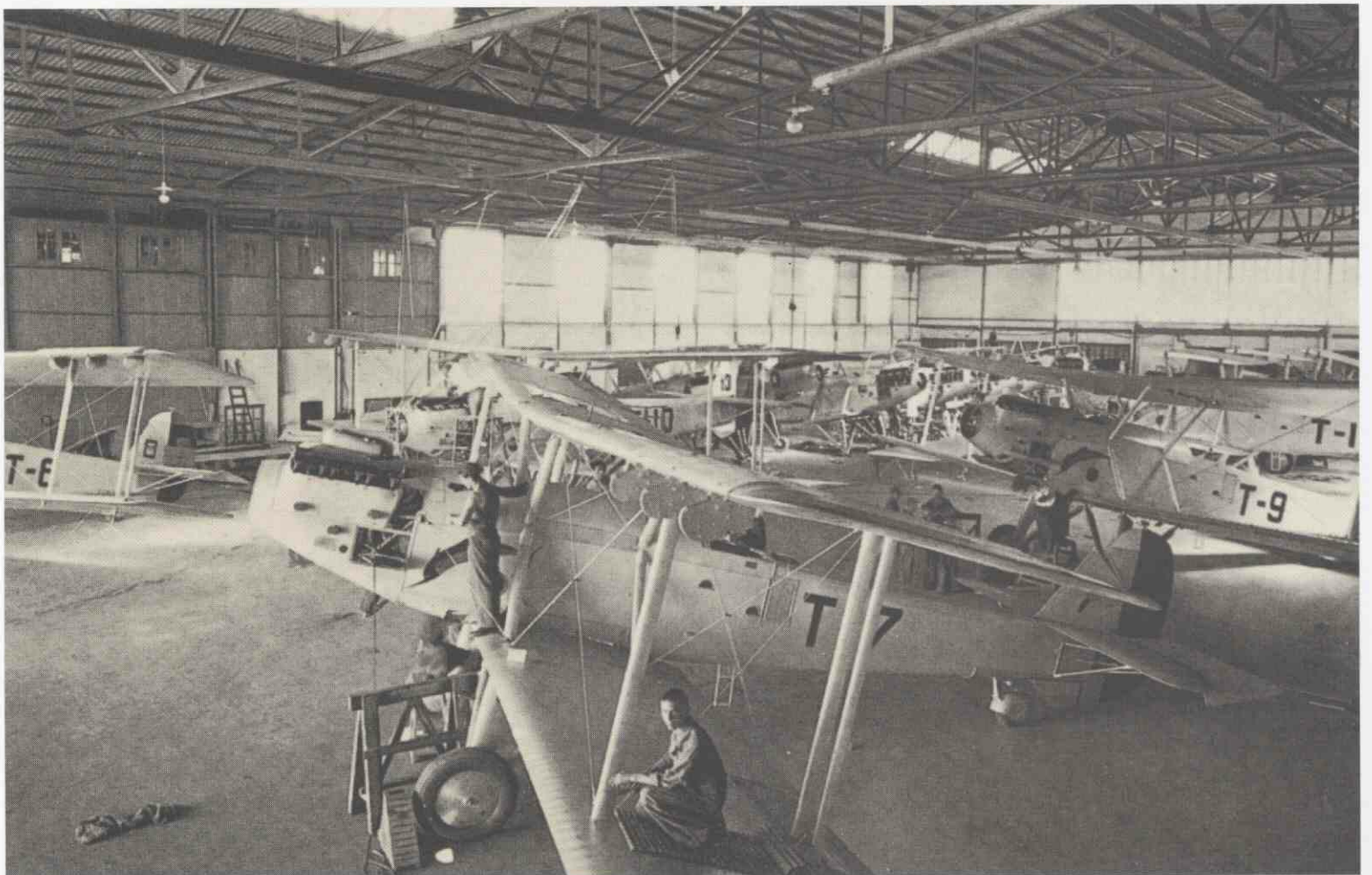
PRELUDIO Y GUERRA CIVIL

EN el año 1928 Luis Sousa Peco, como antes se dijo director de la Factoría de Getafe, diseñó una avioneta monoplano biplaza con el ala en parasol que voló en julio de 1929. El primer prototipo realizó varios vuelos en la península y el primer vuelo a Canarias de un avión ligero. La ruta seguida fue Madrid-Casablanca-Cabo Jubi-Las Palmas-Tenerife, llevando a los mandos a Ernesto Navarro. Se construyeron al parecer entre siete y nueve unidades pero con seis diferentes motores, a saber, Isotta Fraschini 80R, D. H. Gipsy I y III, Cirrus III, Elizalde A.6 y Walter Venus. La última unidad, con motor Gipsy III, voló el año 1935 y fue entregada a la Aviación Naval.

Esta última llevaba cierto tiempo analizando el proyecto de crear una unidad de aviones torpederos, por haber utilizado tres aviones Blackburn, adquiridos en el Reino Unido, para el entrenamiento de sus pilotos en el lanzamiento de torpedos. En el año 1930, el Ministerio de Marina decide conceder a CASA la producción de 27 avio-



Uno de los ejemplares del monoplano biplaza CASA, el matriculado EC-XAC, provisto de motor radial Walter Venus. Fue el primer producto propio, nacido por añadidura en tiempos de crisis. Al parecer pudieron ser nueve las unidades fabricadas. Sí se conoce que se emplearon seis motores diferentes. (CASA)



La línea de montaje del Vickers Vildebeest en Factoría de Getafe en octubre de 1935. (CASA)

nes torpederos, que tras la visita de una comisión de expertos al Reino Unido acabarían siendo del tipo Vickers Vildebeest. Estos aviones se podían convertir en hidroaviones cambiando el tren de aterrizaje por dos flotadores. Los primeros ejemplares producidos por CASA de los 25 finalmente contratados, salieron de la Factoría de Getafe en junio de 1935 y actuaron, de forma activa, al principio de la Guerra Civil en el bando Gubernamental.

Por aquel entonces la Factoría de Cádiz estaba terminando de construir la serie de los Dornier Wal y preparaba el utillaje para la construcción de 14 juegos de flotadores para el Vildebeest. Es probable que en los prolegómenos de la Guerra Civil volasen dos aviones con ellos. En el año 1935 muere el presidente de la sociedad, José María Chávarri Aldecoa, y le sustituye Víctor Chávarri Anduiza, Marqués de Triano, en momentos donde la coyuntura era muy crítica para nuestra nación.

En el año 1936 la industria aeronáutica mundial evoluciona rápidamente en el terreno de la construcción de aviones metálicos. Tanto el Reino Unido como Francia, Alemania y Estados Unidos, compiten en la búsqueda de récords y en proyectar aviones comerciales rápidos y confortables. CASA tiene la inquietud de prepararse para suministrar a la Aviación Militar Española material moderno y eficaz. La dirección de la sociedad gestiona la construcción con licencia del británico Hawker "Osprey" de caza y reconocimiento, cuya compra en número de 10 había sido en principio aprobada por la Aviación Naval. Ya se tiene la licencia para producir el bombardero medio estadounidense Martin B-10, cincuenta unidades del cual se habían contratado. Pero todo quedará en suspenso al estallar la Guerra Civil.

La contienda civil separa ambas factorías. Getafe queda en la zona Gubernamental y Cádiz en la zona Nacional. Ambas siguieron, como es natural, diferentes singladuras. La proximidad de las tropas nacionales a Madrid, en el otoño del año 1936, obligó al Gobierno de la República a desmontar la Factoría de Getafe y trasladarla a Reus bajo la denominación de SAF-3. El Gobierno de la República gestionó y adquirió la licencia de fabricación del caza biplano ruso Polikarpov I-15 "Chato". La preparación para su fabricación en serie se realizó en CASA-Reus (SAF-3) con la colaboración de SAF-16 de Sabadell (Cons-

trucción de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales) para la producción de diferentes elementos.

Los tres primeros aviones se entregaron en agosto de 1937. La ejecución de la serie fue tan perfectamente preparada que en el primer trimestre de 1938 habían conseguido entregar 57 aviones dispuestos para entrar en combate. A mediados de ese mismo año la Subsecretaría de Aviación decide fusionar la SAF-3 con la SAF-16 y trasladar la primera de Reus a Sabadell, con jornadas de trabajo de 24 horas (3 turnos de 8 horas). Con este plan de trabajo intensivo consiguieron entregar a final de agosto un total de 169 aviones ¡Todo un éxito!. Al terminar el año 1938 se totalizaron 235 ejemplares. Hasta el avión número 282, parte de los aviones se entregaron y parte quedó en Sabadell. Desde el número 283 hasta el 300 se fabricaron después de la contienda.

Entre tanto en la zona nacional CASA, representada por la Factoría de Cádiz, se dedicaba a la reparación de los Dornier Wal y al cambio de sus motores Lorraine por los Isotta Fraschini. En las postrimerías del año 1937 el director-gerente de CASA, José Ortiz Echagüe y el Jefe de los Servicios Técnicos Aeronáuticos, se trasladaron a Alemania con el fin de contratar, bajo licencia, la construcción del biplaza de escuela de transformación Gotha Go-145, el transporte Junkers Ju-52, el bombardero Heinkel He-111 y las avionetas de escuela Bücker Bu-131 "Jungmann" y acrobática Bücker Bu-133 "Jungmeister". Para llevar a efecto estos planes, el Consejo de Administración de CASA aprobó un incremento de capital social con el fin de que, cuando acabara la contienda, se pudiera reconstruir y ampliar la Factoría de Getafe, acondicionándola para enfrentarse a los nuevos retos de la construcción de los aviones metálicos, ampliar y modernizar la Factoría de Puntales (Cádiz) y adquirir terrenos en Tablada para construir una nueva factoría de corte moderno.

LOS DIFÍCILES AÑOS DE LA POSTGUERRA

NADA más concluir la guerra en Cataluña, la dirección de CASA se plantea un plan de recuperación de maquinaria, herramental, enseres, etc., de forma que en marzo de 1939 última su transporte a Getafe y en abril establece una planificación de rehabilitación de los edificios antiguos

y creación de otros nuevos. Al mismo tiempo coordina la preparación de los nuevos aviones Gotha Go-145, que se fabricarán en la factoría y que finalmente se habían contratado en Alemania en 1938. En el mes de marzo de 1940 comienza a funcionar la Factoría de Getafe, aún sin haberse terminado de construir los edificios previstos y en agosto de 1941 se consigue entregar los primeros aviones. En febrero de 1942 se realiza la última entrega totalizando los 25 aviones comprometidos. Del plan general para la industria aeronáutica, a CASA le correspondió la fabricación de 100 aviones de transporte Junkers Ju-52, 200 aviones de bombardeo medio Heinkel He-111 y 175 avionetas de escuela Bücker Bu-131. De este plan la parte más sencilla de realizar fue la fabricación de las avionetas Bücker, asignada a la Factoría de Puntales (Cádiz). Su preparación fue rápida y eficaz, pues en marzo de 1941 se estaba entregando la primera unidad y la totalidad de las 175 avionetas se terminó de fabricar en junio de 1945. Esta serie de avionetas estaba equipada con motor alemán Hirth HM-504-A2 de 105 CV. Al mismo tiempo, y emparejadas con las anteriores, se construyeron 25 avionetas Bücker Bu-133 "Jungmeister" acrobáticas dotadas con motor Hirth 506 en estrella de 160 CV. En los años 1948 y 1950 se contratan nuevas series, de tal forma que en el año 1959 se habían entregado un total de 200 avionetas Bu-131 biplazas con motor Hirth, 300 con motor nacional ENMASA Tigre G IVA de 125 CV y 25 Bu-133 acrobáticas. Posteriormente, en el periodo 1960-1963, se transformaron con cambio del motor Hirth por el Tigre 30 avionetas de la primera serie.

A partir de 1942 la Factoría de Getafe tiene una actividad desorbitada. Vuelca su esfuerzo en la preparación de la fabricación de los trimotores de transporte Junkers Ju-52, resolviendo los innumerables problemas que se presentan. Como primera providencia se llevó a cabo la transformación de los medios de producción de la factoría según los nuevos métodos de fabricación, pero la preparación de la fabricación en serie exigía de entrada una colaboración y apoyo eficaz por parte de la casa Junkers, que debido al desarrollo de la Segunda Guerra Mundial no pudo prestar y que los ingenieros de Getafe tuvieron que compensar. Con esfuerzo y tesón se fueron venciendo todos los inconvenientes, incluidos los de ejecución y de fabricación de elementos que deberían haber

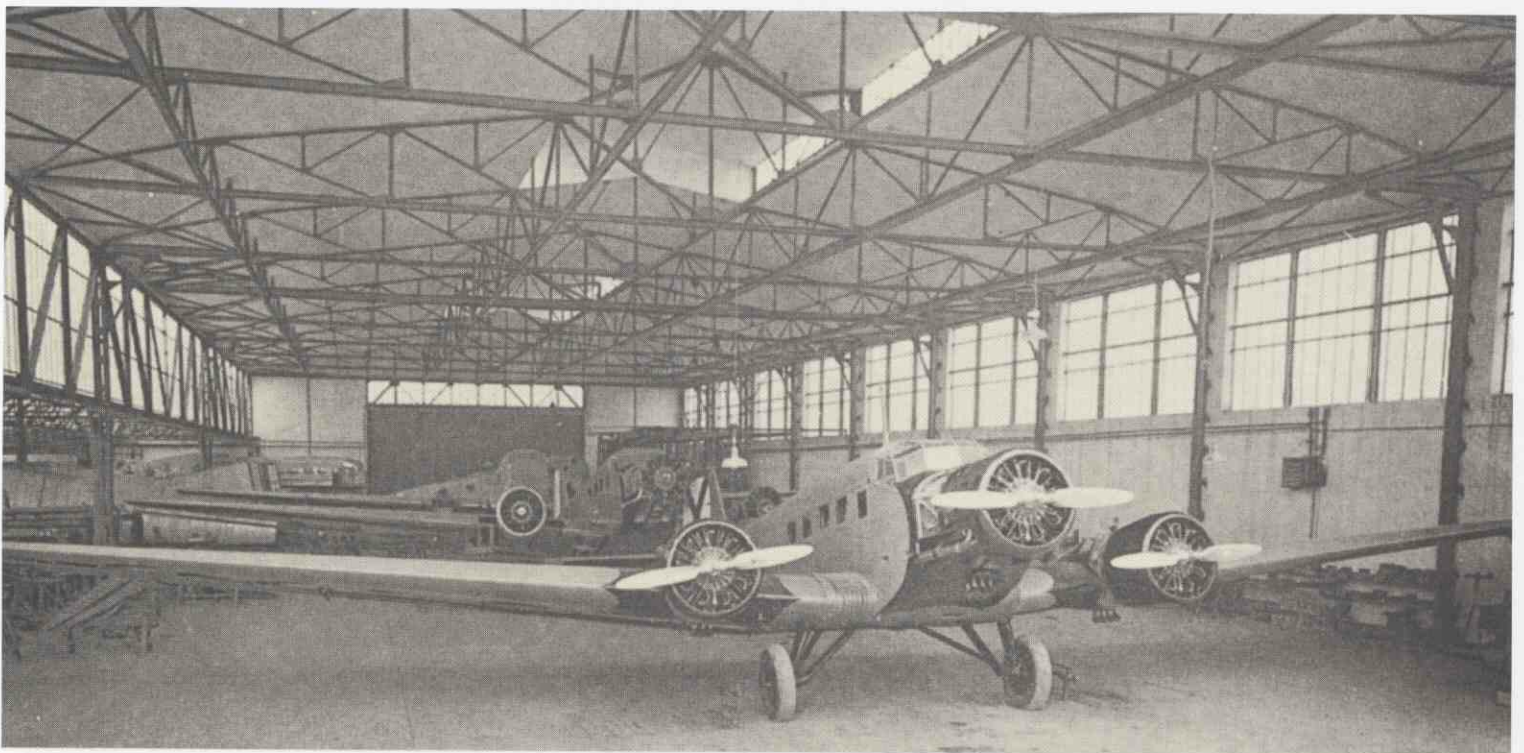


Una de las C-1.131E (Bücker Bü-131) producidas por la Factoría de Cádiz. (CASA)

sido suministrados por la casa Junkers desde Alemania. El personal técnico de la factoría creó normativas para los materiales a utilizar, procesos de control, etc. Después de solucionar innumerables problemas y vencer obstácu-

los, aparentemente irresolubles, se consiguió poner en vuelo el primer avión en junio de 1944. Durante los años siguientes se fueron entregando aviones, ampliándose el contrato inicial de 100 aviones a 170, de los cua-

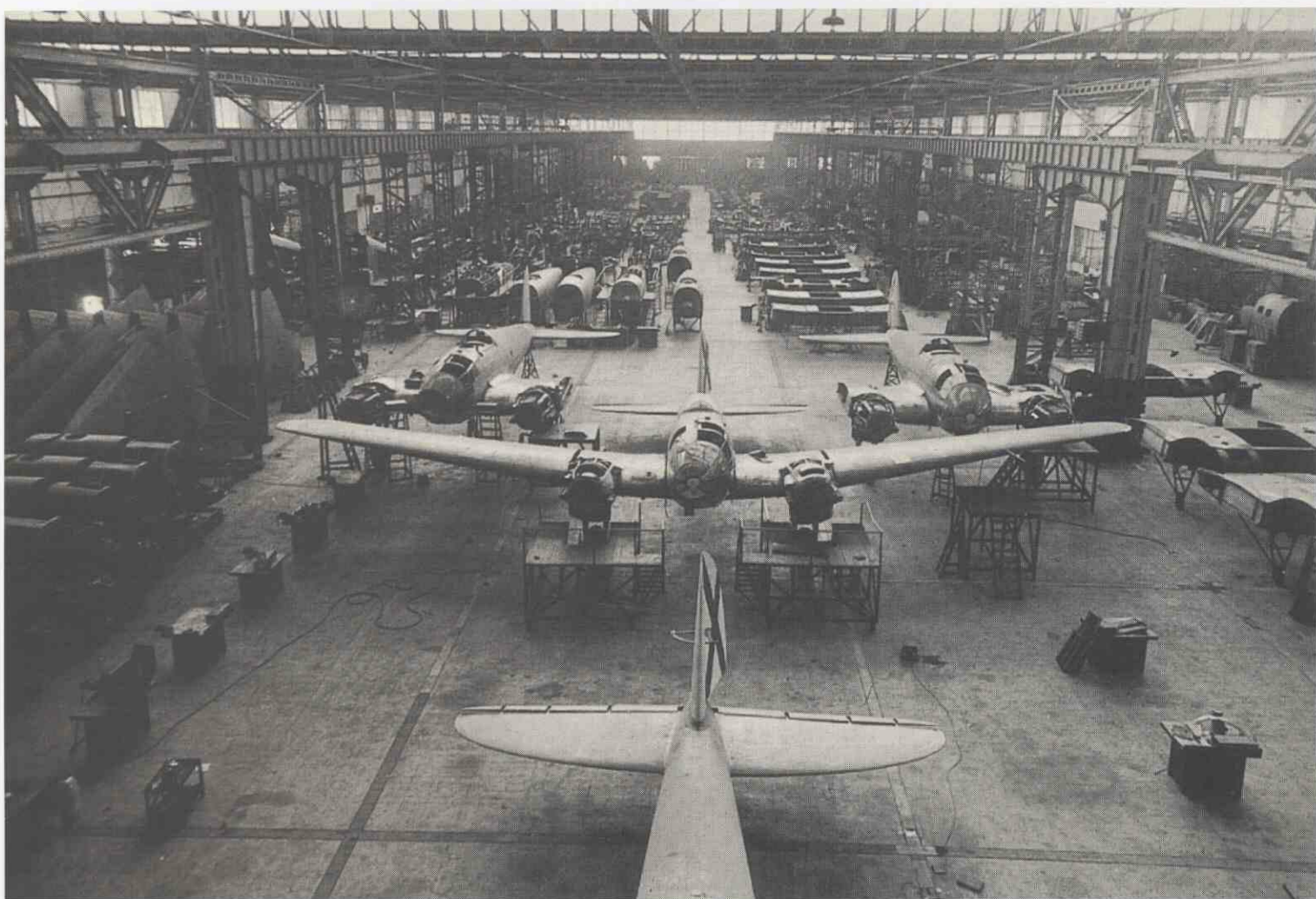
les 106 se entregaron con el motor original BMW 132A y 64 con motores españoles ENMASA B.1A y B.3. La serie de los Ju-52 construidos por CASA, que serían conocidos como C-352, se terminó de entregar durante el año



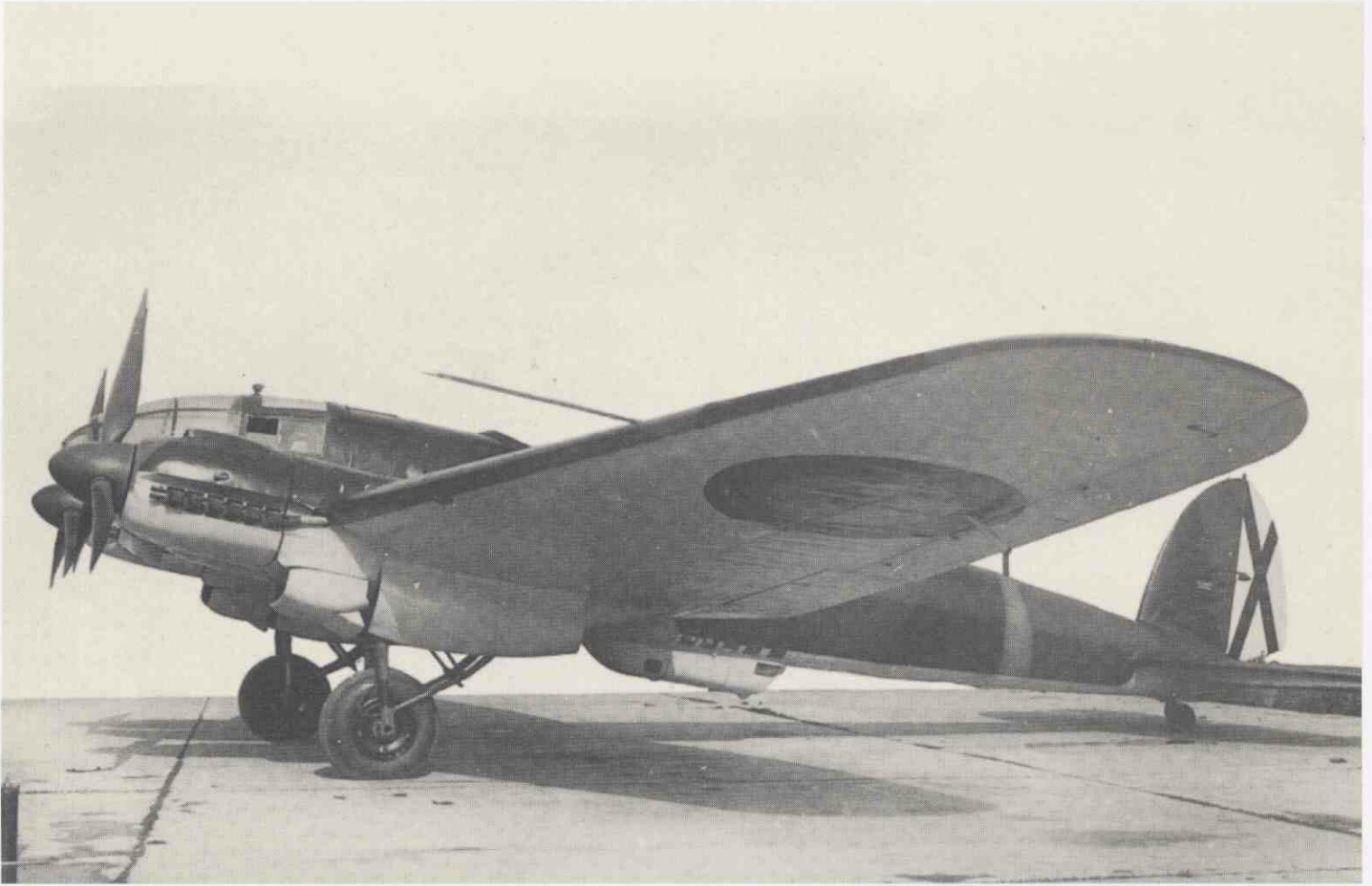
La línea de montaje del C-352 (Junkers Ju-52) en la Factoría de Getafe. (CASA)



El C-352 designado T2-124 en una instantánea tomada en la línea de vuelo de la Factoría de Getafe. (CASA)



La cadena de montaje del C-2.111 (Heinkel He-111) en la Factoría de Tablada. (CASA)

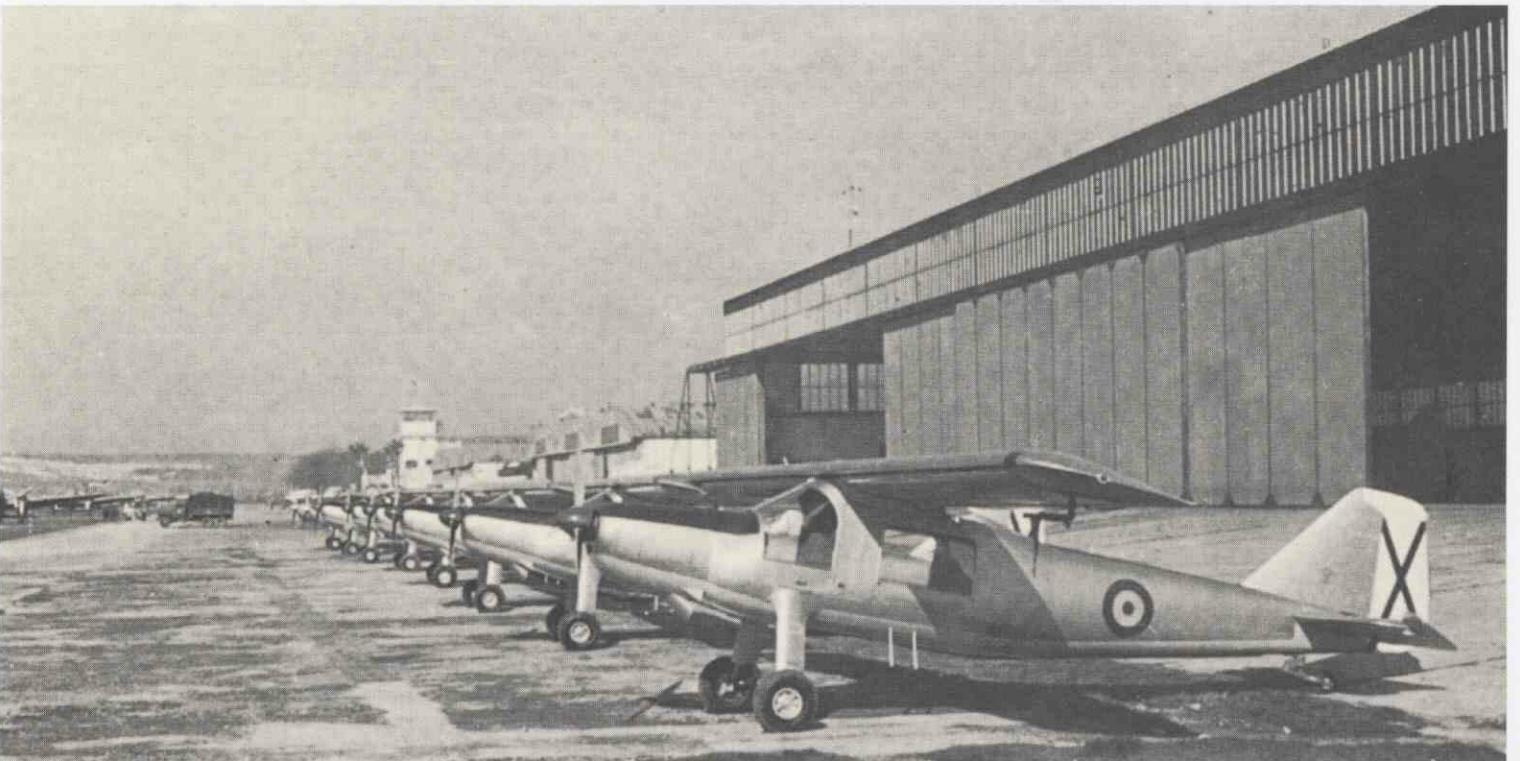


Uno de los dos centenares de aviones C-2.III salidos de la Factoría de Tablada. (CASA)

1954. En este periodo se remotorizaron, con motores nacionales ENMASA Beta, 100 aviones provenientes de la Guerra Civil.

La Factoría de Tablada se construyó a buen ritmo, con un estilo arquitectónico sevillano que permitía en su interior una zona ajardinada, muy bella,

con árboles frutales de naranjas y pomelos que alegraba todo el conjunto. La inauguración de la factoría se realizó en diciembre de 1942. Con celeri-



Línea de aviones C-127 (Dornier Do-27). (CASA)



C-201 sin identificar en la línea de vuelo de Factoría de Getafe. Detrás de él se alinean varios C-352. (CASA)

dad manifiesta, se comienza la preparación de la documentación y el utillaje para la fabricación del bimotor de bombardeo Heinkel He-111 con motores Jumo 211 F de suministro alemán, cuya licencia se había pactado en Alemania. Los mismo obstáculos, problemas e inconvenientes padecidos en Getafe se reprodujeron en Tablada. Con idénticos tesón y esfuerzo por parte del "herramental" humano, se fueron resolviendo para conseguir que el primer avión volara en mayo de 1945. Al finalizar el año 1956 se habían entregado 130 aviones con motor Jumo en diferentes versiones. La carencia de motores Jumo propició que el Ministerio del Aire adquiriera motores Rolls Royce "Merlin" 500.29 para su adaptación al Heinkel, pues el intento de montar los motores Hispano-Suiza 12Z.89 no llegó a buen término. El Ministerio del Aire asignó a CASA una serie de estos motores para acoplarlos a los 70 aviones restantes de la serie contratada. Después de resolverse los consabidos problemas de adaptación, se fueron entregando durante los años 1955 a 1958. De los 130 aviones de la primera serie se transformaron 65 para instalarles el

motor Rolls Royce "Merlin" entre los años 1957 y 1960. Los He-111 producidos por CASA serían conocidos como C-2.111.

A principios de 1950 un grupo de ingenieros alemanes capitaneados por Claudius Dornier, ante la imposibilidad de abordar el desarrollo de productos aeronáuticos en su país, estableció la Oficina Técnica Dornier, cuya sede estuvo en el número 92 de la madrileña calle de Conde de Peñalver. El primer y único producto de esa oficina iba a ser el famoso Do-27.

En 1953 el Ministerio del Aire convocó un concurso para la provisión de un avión de enlace destinado a reemplazar en el Ejército del Aire a las veteranas Fieseler Storch, una de las condiciones del cual era que se empleara un motor nacional. CASA llegó a un acuerdo con la Oficina Técnica Dornier por el cual construyó el prototipo Do-25 en la Factoría de Tablada el cual, equipado con un motor ENMASA Tigre de 150 CV y una hélice bipala ENHASA, efectuó su primer vuelo el 25 de julio de 1954.

El Do-25 podía montar motores de hasta 260 CV, de modo que se puso en vuelo un segundo prototipo Do-25

equipado con un Continental O-470-J de 225 CV, volado por vez primera el 27 de junio de 1955 con matrícula civil española EC-AKY. La versión de serie sería conocida como Do-27 y producida en serie en Alemania con motores Continental de 270 CV, e incorporaría un tren de aterrizaje reforzado y una deriva de mayores dimensiones. Seleccionado finalmente el Do-27, CASA produjo bajo licencia en Tablada entre 1960 y 1961 una serie de 50 unidades, con la designación C-127.

CREACIÓN DE LA OFICINA DE PROYECTOS Y DE LA DIRECCIÓN DE PROYECTOS. LOS PRIMEROS PRODUCTOS PROPIOS

LA instauración del Ministerio del Aire el 1 de septiembre de 1939, tuvo influencia decisiva en las actividades de la industria aeronáutica española. Pasado algún tiempo ese Ministerio iba a poner manos a la obra en la clasificación de las empresas pertenecientes o aspirantes a pertenecer a ese grupo, en una tarea que fue concluida en 1943. La nueva ordenación quedó establecida sobre la base



El primer prototipo C-202 en la pista de la base de Getafe. Su vuelo inaugural tuvo lugar el 13 de mayo de 1952. (CASA)

de unos criterios intervencionistas, como era de esperar por otra parte. En este apartado destacaba el hecho de que las empresas aeronáuticas cuyo objetivo fuera obtener contratos relevantes del Gobierno Español, deberían tener al menos una tercera parte de su capital en manos del Estado. Esa participación llegaría de la mano del Instituto Nacional de Industria (INI), fundado el 25 de septiembre de 1941. En el año 1943 se hizo efectiva la adquisición de un 33% del capital de CASA por el INI.

Como se ha podido ver, en los años siguientes las circunstancias internas de España y la situación internacional, con la Segunda Guerra Mundial en pleno apogeo, habían forzado a la industria aeronáutica española de aquellos días a la producción bajo licencia de aviones, a su actualización y a su remotorización para conseguir que se mantuvieran en estado de vuelo. Posteriormente hubo de aplicarse a paliar hasta donde fue posible los efectos del aislamiento internacional decretado en marzo de 1946 por la ONU. Tantas penalidades hicieron bueno el hispano refrán que reza "no hay mal que por bien no venga". Como consecuencia directa iban a provocar el tímido inicio de una política de desarrollo

de productos propios, cuyos frutos iban a verse relativamente pronto.

CASA tenía una inquietud latente por la creación de aviones propios. En la Sección de Estudios y Experimentación del INTA, entre 1942 y 1946, habían aflorado algunos proyectos de interés, en concreto las avionetas H.M. (Huarte-Mendicoa). Pedro Huarte-Mendicoa Larraga, autor de esos proyectos, inició el diseño de un pequeño bimotor, el INTA 20. La realización material del avión, no la podía ejecutar el INTA al carecer de los recursos necesarios para la fabricación de este tipo de aviones semimonocasco metálicos, ni tampoco AISA, que construía las avionetas H.M. Ante estas circunstancias CASA decidió durante 1946 crear una Oficina de Proyectos. Puso al frente de ella a Pedro Huarte-Mendicoa, a Eugenio Aguirre Castillo como jefe adjunto, a Ricardo Valle Benítez como responsable del cálculo de estructura y realización, a Antonio Población como responsable de los cálculos aerodinámicos y cargas exteriores y con ellos, en íntima colaboración, se incorporó el ayudante de ingeniero Alfonso Méndez Jiménez. Tanto la Oficina de Proyectos como el necesario taller de prototipos se ubicaron en un principio en la Factoría de Madrid (Paseo de las

Acacias-Glorieta de las Pirámides-calle de Toledo).

La recién inaugurada Oficina, con la colaboración de personal del INTA (Pedro Blanco Pedraza, José Fernández Giner y Juan del Campo Aguilera), comenzó el diseño de un bimotor para el transporte de pasajeros inspirado en el INTA 20. Tenía estructura metálica semimonocasco, tren normal retráctil y motores de 500 CV. Las posibles utilidades eran las de transporte de 10 pasajeros, transporte militar y escuela de navegación. El peso de despegue ascendía a 5.500 kg. para 850 kg. de carga de pago y un alcance de 1.000 Km. Se le bautizó C-201 y se le apodó Alcotán.

Este proyecto estaba estrechamente ligado a las actividades de ENMASA (Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A.). El proyecto del motor Sirio S2 destinado al Alcotán estaba retrasado con respecto al diseño del avión, por cuyo motivo hubo que sustituirlo para conseguir que volase el primer prototipo. Por fin el vuelo inaugural se realizó el 11 de febrero de 1949 con motores ingleses Armstrong Siddeley Cheetah XXVII, de menor potencia que el Sirio (de 450 CV), pero al menos disponibles para poder ser montados en el avión. Con esos motores británicos

volaron otro prototipo y 12 unidades de preserie, que utilizó el Ejército del Aire en diversas misiones. Este fue el primer avión de estructura semimonocasco proyectado en España.

Según creció la capacidad de la Oficina de Proyectos, aumentó el nivel de los conceptos evaluados por ella. Así en 1948 se inició su segundo proyecto, el C-202 Halcón. Su planteamiento de partida fue el de un avión con tren de aterrizaje normal, pero durante los trabajos de diseño se transformó en avión con tren triciclo retráctil, que ya era normal en la aviación comercial. Fue pues el primer avión español con ese tipo de tren de aterrizaje. Era otro bimotor, con estructura metálica semimonocasco, motores ENMASA B.4 de 775 CV y capacidad para el transporte de 14 pasajeros. Su peso de despegue era de 7.750 kg.

De este avión se fabricaron dos prototipos, el primero equipado con dos motores ENMASA Beta E.9 y el segundo con los ENMASA B.4. La imposibilidad de poner a punto el sistema de velocidad constante de las hélices propició el abandono de la serie. Sin embargo, en el año 1956 se interesó por el C-202 la compañía estadounidense "Minnesota Airmotive", que propuso modificar su estructura y su aereo-

dinámica para hacerle más rápido. Se adaptaría un grupo motopropulsor muy potente, formado por un par de Wright Cyclone R-1820-56 de 1.300 CV, y se acondicionaría para el transporte de ejecutivos. Por circunstancias ajenas a la aviación —quiebra de la firma estadounidense—, en mayo de 1958 feneció este proyecto que se había denominado de momento C-202-B Halcón.

En 1948 se traslada la Oficina de Proyectos del Paseo de las Acacias a la nueva sede de Oficinas Centrales, sita en la calle del Rey Francisco 4, donde se ubicó en la segunda planta con posibilidad de ocupar la tercera. El taller de prototipos fue trasladado a la Factoría de Getafe.

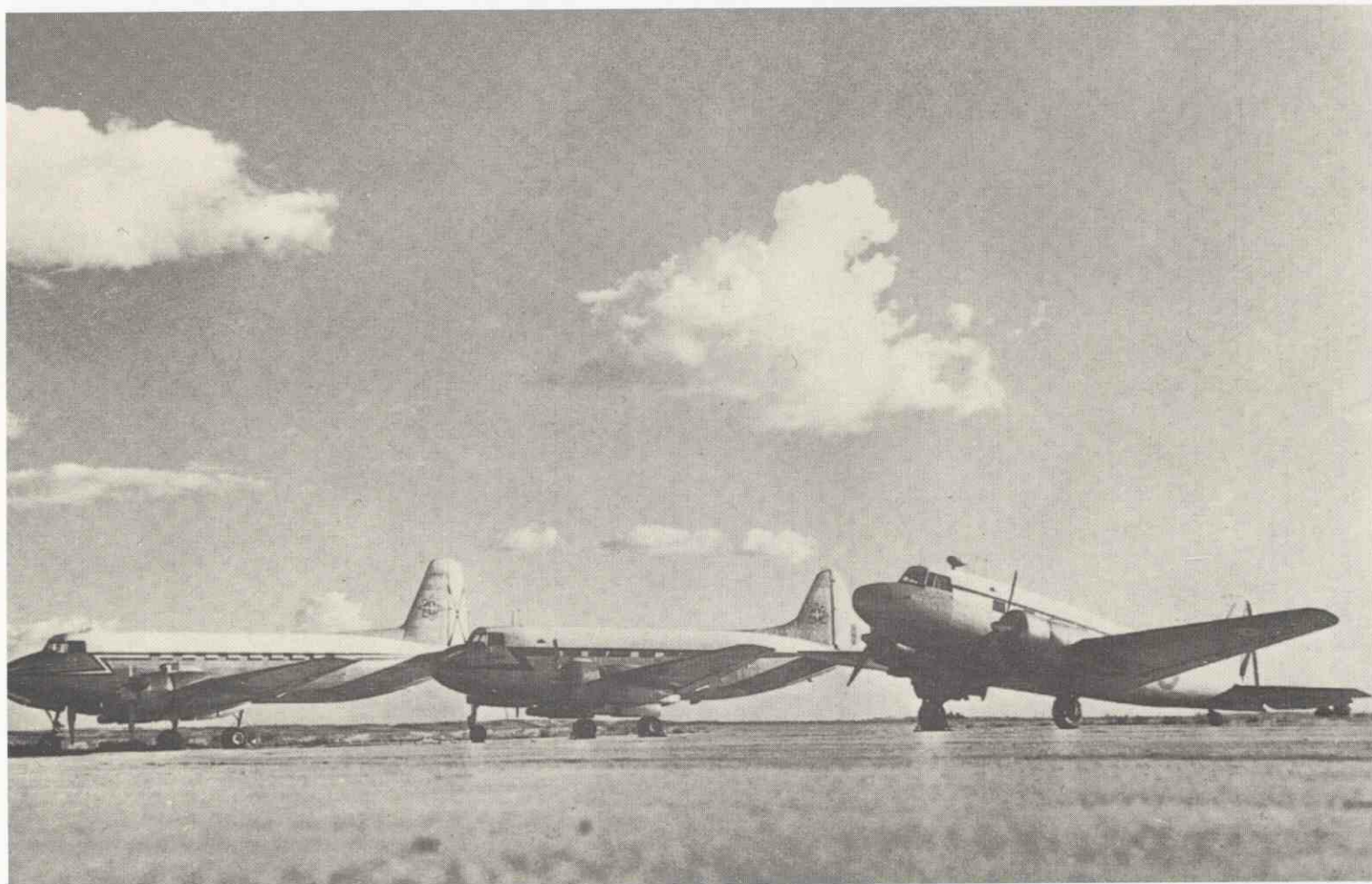
En febrero de 1949 cesó la colaboración del personal del INTA y la oficina incorporó dos nuevos ayudantes de ingeniero, que posteriormente cursaron la Ingeniería Superior, Erardo José Herrera Seco y José Luis Tejo González. Posteriormente llegaron el ingeniero Juan Caballero de Andrés y el ayudante de ingeniero Juan Antonio Mariano Graner, así como cuatro ingenieros alemanes de gran talla y experiencia, los Srs. Polhmann procedente de Blohm und Voss, Töenies de Junkers, Klump de Dornier y Weikart del centro experimental de Peenemünde.

EL C-207 AZOR

EN 1950 se reorganiza la sociedad nombrando a José Ortiz Echagüe consejero-delegado y convirtiendo la Oficina de Proyectos en Dirección, manteniendo al frente de la misma a Pedro Huarte-Mendicoa Larraaga y como subdirector a Ricardo Valle Benítez. La Dirección de Proyectos continúa sumando madurez y experiencia, y en este mismo año acomete el estudio de un avión mayor, en la línea de los aviones comerciales de la época. Se trata de un bimotor para el transporte de 30 pasajeros a distancias de unos 1.000 Km. Inicialmente fue previsto con dos motores Pratt & Whitney R-2800 de 1.600 CV, pero por ciertas dificultades, prontamente fueron sustituidos por dos Bristol Hércules 730 de 2.040 CV que dieron un resultado excelente. En julio de 1951 se estableció un contrato con el Ministerio del Aire para el diseño y construcción de dos prototipos con sus correspondientes ensayos estáticos y ensayos en vuelo. El C-207, fruto de todo ese proceso, fue un avión de estructura totalmente metálica y tren de aterrizaje triciclo retráctil, tenía un peso de despegue de 15.650 kg. para 30 pasaje-



El primer prototipo C-207 Azor. (CASA)



C-201 Alcotán, C-202 Halcón y C-207 Azor posaron juntos por primera y última vez para la toma de esta fotografía. (CASA)

ros ó 3.000 kg. de carga de pago. Su velocidad de crucero era de 425 Km/h (230 kts.) a 11.350 ft. de altura y su alcance máximo ascendía a 3.600 Km. Al C-207 se le bautizó con el nombre de Azor, siguiendo la costumbre de poner nombres de aves de rapiña españolas a los productos propios. Podía volar hasta Canarias con toda la carga de pago.

El primer vuelo del Azor se retrasó bastante, debido a que el personal técnico de que disponía la Dirección de Proyectos era insuficiente para abordar de forma simultánea los ensayos en vuelo de los dos primeros diseños –C-201 y C-202– y la realización de todo el proyecto del C-207. Es preciso señalar que en aquel entonces se diseñaban en el seno de la Dirección de Proyectos ciertos elementos del avión como el tren de aterrizaje completo, la instalación hidráulica completa con su bomba de presión y la instalación de generación de electricidad. Por fin el primer vuelo se llevó a efecto el 28 de septiembre de 1955, llevando a los mandos a Ernesto Nienhuisen, como segundo piloto al propio Pedro Huarte-Mendicoa Larraga y como mecánico a José Flors Meliá. El

avión fue un éxito y el Ministerio del Aire encargó una preserie de 10 unidades. Posteriormente esta preserie se incrementó en 10 unidades más, las cuales incorporaron una amplia puerta lateral de carga en la parte posterior del fuselaje. Esta segunda serie se denominó C-207B y podía transportar 40 pasajeros ó 4.000 kg. de carga, siendo su peso máximo de despegue de 16.500 kg. El INTA certificó el C-207 el 17 de enero de 1958, dándose el caso de que fue el primer avión de CASA certificado según normativa civil y el primer avión proyectado por CASA que prestó pleno servicio en el Ejército del Aire. En el otoño de 1955 se incorporaron a la Dirección de Proyectos dos relevantes ingenieros aeronáuticos, Hilario Mata Cortés y José Luis López Ruiz.

En aquel tiempo la aviación comercial sufrió, como es sabido, una auténtica revolución con la presencia del turboreactor y el turbohélice que, paso a paso, desplazaron al motor alternativo. Esos motores permitían volar a mayor altitud y a más velocidad. La vida del C-207 Azor podría haberse prolongado con la adaptación de un motor turbohélice, pero esto precisaba

de un fuselaje presurizado, de nuevo cuño, que encarecía su transformación.

La Dirección de Proyectos acometió en 1958 la realización de tres proyectos: el C-209 Super-Azor, dotado de cabina presurizada, con dos turbohélices Napier Eland de 3.000 SHP, el C-208 con un fuselaje central para la cabina de pilotos y la carga, y dos pequeños fuselajes laterales, en prolongación de los motores, que soportaban la cola, dotado de dos motores Pratt & Whitney de 1.800 CV y el C-210, un reactor de negocios, con dos motores Bristol Siddeley Viper A.S.V.11 de 2.500 lb. de empuje instalados en la parte posterior de fuselaje, cuyo estudio inicial fue editado internamente en junio de 1960.

Paralelamente, la puesta en marcha durante el año 1959 del Plan de Estabilización y la llegada de abundante material de defensa de procedencia estadounidense, condujo a una importante crisis en las industrias aeronáuticas de España. Víctima relevante iba a ser Aerotécnica, S.A., con la cual colaboró personal de la Dirección de Proyectos de CASA durante un tiempo, que cesaría sus actividades en 1962.

CASA consiguió capear el temporal a través de sus actividades en el terreno del mantenimiento de aeronaves propias y ajenas, que se remontaban hasta 1954. Desde aquel año CASA hizo modernizaciones, mantenimiento en general, reparación e IRAN (Inspect and Repair As Necessary) de las aeronaves de la USAF destacadas en Europa, hasta cubrir una lista en la que figuran los F-86, F-100, F-101, F-102, F-104, F-105, T-28, T-33, C-47, C-54, C-130, Sa-16, Hu-16, H-19B y Bell 47G. Fue una tarea que se extendió a lo largo de décadas y que concluyó con los F-4 y los F-15.

Se negociaron colaboraciones con Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB) para realizar diseños conjuntos del C-209 y del C-210. En lo concerniente al Super-Azor, se llegó a un acuerdo para realizar un proyecto basado en él, con los mismos motores y ligeras variantes en la cola, que se denominó en principio HFB C-209. No puede dejarse de reseñar que el anuario Jane's en su edición de los años 1957-1958, citaba en el apartado correspondiente a HFB que había comenzado el desarrollo de un transporte bimotor llamado HFB-209, básicamente similar al Azor, pero equipado con una pareja de Napier Eland N.El.6 de 3.500 SHP, aunque se mencionaban como alternativas el Allison 501-D13 de 3.750 SHP y el Rolls-Royce Tyne de 4.200 SHP. Hablaba de 4 tripulantes y 48-54 pasajeros, e incluso se incluía un pequeño tren de vistas.

El desinterés del Ejército del Aire español originó que el HFB C-209 resultara abandonado pronto. En el año 1960 Ricardo Valle Benítez es nombrado Director de Proyectos, lo cual aportó un impulso renovador a la oficina para poder emprender nuevos proyectos, cuyo primer logro iba a llegar en marzo de 1961, en forma de acuerdo de colaboración con HFB para el desarrollo de un bimotor de negocios al estilo del C-210: el HFB 320 Hansa. En este proyecto CASA no corre ningún riesgo, ya que se formaliza en condiciones de subcontratación, debido a la relación técnica y amistosa del Director General de HFB Sr. Polhmann con Ricardo Valle Benítez. El proyecto tenía como característica principal el estar dotado de un ala de flecha regresiva y CASA fue responsable del diseño estructural de la parte posterior del fuselaje con la cola en T, la parte posterior del ala (desde el larguero posterior) con el flap, los alerones, los frenos aerodinámicos, el cálculo aerodinámico y de cargas de todas estas partes y la

colaboración en los ensayos en túnel de baja velocidad, que se realizaron en el INTA. También el diseño de los asientos de pasajeros cae del lado de CASA. Es la primera vez que la oficina realiza cálculos aerodinámicos con efectos de compresibilidad.

En el año 1963 se contratan dos destacados ingenieros para incorporarlos a la Dirección de Proyectos, son Carlos Martínez Arnaiz y José Luis Morillo Orellana. La Dirección de Proyectos ha conseguido tener personal técnico eficiente en todas las áreas y está en condiciones de emprender un proyecto competitivo, si encuentra un espacio de mercado adecuado para su realización. A partir de aquí aparecerá un fenómeno singular, el avión C-212 Aviocar, cuyo artífice principal fue Ricardo Valle Benítez que con su impulso y bien hacer dirigió con mano segura su diseño. Ello exige un capítulo aparte que llegará posteriormente.

EL AMPLIO ESPECTRO DE LAS COLABORACIONES

CASA entró muy pronto en el capítulo de las colaboraciones internacionales algo que, como bien es sabido, las circunstancias han acabado convirtiendo en el modo habitual de vivir de la industria aeroespacial. Fue de hecho el HFB 320 Hansa el programa pionero en ese apartado.

Durante 1962 la firma estadounidense Northrop había entrado a formar parte del capital de CASA, lo cual allanó el camino para que el año 1964 fuera testigo de un acontecimiento que de hecho iba a establecer los cimientos de la futura industria aeronáutica española. En el curso del mes de diciembre se firmó el contrato que estipulaba la construcción en España bajo licencia de 70 unidades del avión Northrop F-5, tarea para cuya realización el Gobierno seleccionó a CASA por considerar que sus instalaciones eran las más adecuadas para abordarla. Obviamente la construcción de los Northrop F-5 españoles, el primero de los cuales –un F-5B– voló el 22 de mayo de 1968, supuso para CASA una modernización de sus instalaciones y una ganancia tecnológica de evidente trascendencia.

En el año 1967 había comenzado a tomar relevancia en el seno del Ministerio de Industria la idea de fusionar La Hispano Aviación y CASA, tras estériles intentos por parte de aquella en busca de conseguir nuevos contratos por parte del Ejército del Aire. Era la

punta del iceberg de una idea mucho más amplia en miras, ni más ni menos que la consecución de una gran industria aeronáutica española por el camino de la fusión de empresas. Un primer paso llegó cuando el INI ascendió su participación en La Hispano Aviación hasta un 53% en octubre de ese año, al cual se añadió la adquisición de un 20% de su capital por parte de CASA. Casi cuatro años exactos costó completar el proceso de fusión. En septiembre de 1971 el INI adquirió el 64% del capital de CASA, el 7 de febrero de 1972 se aprobó la incorporación de ENMASA en ella –culminada en junio de 1973– y el 13 de julio de 1972 se incorporó La Hispano Aviación en CASA. Algo más de tres lustros después, durante 1989, ENMASA fue segregada y pasó a formar parte de la firma ITP (Industria de Turbopropulsores, S.A.).

El 10 de julio de 1969 se establecía de manera oficial la primera colaboración con Avions Marcel Dassault –que había adquirido la mayoría del capital de Breguet Aviation el 28 de junio de 1967–. El programa protagonista fue el birreactor Mercure, cuyo diseño fue iniciado por la firma francesa en ese mismo año de 1967, concebido como un programa multinacional donde el Estado Francés tendría participación mayoritaria en la inversión. Así el estado galo se quedó con el 55%, Avions Marcel Dassault con el 15%, Aeritalia con el 10%, CASA con otro 10%, SABCA (Bélgica) con el 6%, F+W (Suiza) con el 2% y Canadair con el resto.

La participación de CASA se centró en tareas de fabricación y acabó abarcando la construcción en sus instalaciones de Sevilla de toda la zona de fuselaje situada por delante del ala, equivalente en términos numéricos a un 13,8% de la estructura equipada del avión. No fue una participación acompañada por la fortuna. El Mercure, birreactor de 124-150 pasajeros de capacidad y 1.850 km. de alcance, no llegó a conocer el éxito esperado, y tan sólo se construyeron dos prototipos y diez unidades. Al Mercure le siguieron otras actividades de colaboración entre CASA y Dassault. CASA construyó en su Factoría de Getafe el ala del birreactor de negocios Falcon 10, según contrato suscrito el 6 de noviembre de 1970, y fabricó en Sevilla una sección del fuselaje central del Mirage F-1.

Iba a ser sin embargo el nacimiento de Airbus Industrie el acontecimiento que iba a marcar una parte importante del futuro de CASA. Ese hito de singu-



Esta imagen del HFB 320 Hansa D-CARO entregado al Gobierno de la República Federal Alemana muestra claramente su inconfundible diseño. (Hamburger Flugzeugbau GmbH, archivo de J. A. Martínez Cabeza)



F-5A en la línea de vuelo de la Factoría de San Pablo. (J. A. Martínez Cabeza)

lar trascendencia para Europa como bien es sabido, empezó a gestarse a mediados de los 60, bajo la denominación genérica de "Air Bus" con la idea de proyectar un avión para rutas europeas de alta densidad, como la etapa Londres- París y una capacidad del orden de los 200 pasajeros.

El programa pasó por diferentes vicisitudes en las que se fue desde el optimismo inicial hasta los confines de la cancelación, cuando el 10 de abril de 1969 el gobierno británico decidió descolgarse del programa y Rolls-Royce, hasta entonces suministradora exclusiva del motor, perdió semejante status. Francia y Alemania por un lado, que acordaron el 28 de mayo de 1969 aumentar su participación en el programa hasta el 50%, y Hawker Siddeley por otro, que optó por no tirar la toalla y firmó en junio de 1969 un acuerdo por el cual diseñaría, desarrollaría y fabricaría a título privado las alas del que entonces era conocido como A-300B, salvaron el programa. En septiembre de 1970, Air France anunció oficialmente su intención de adquirir 6 unidades en firme y 10 opciones del A-300B. La situación dio un giro fundamental, de modo que el 18 de diciembre de 1970 se constituía el *groupe ment d'intérêt économique Airbus Industrie*, inscrito oficialmente en la Cámara de Comercio de París con fecha de 23 de febrero de 1971. CASA quedó ligada al consorcio Airbus Industrie tras decisión adoptada en octubre de 1971, merced a un acuerdo intergubernamental firmado el 16 de noviembre de ese mismo año, el cual estipuló su pertenencia como miembro de pleno derecho con un 4,2% del capital.

La participación de CASA en el A-300B, luego rebautizado A300, se reduciría a la fabricación del estabilizador horizontal completo, mandos de altura incluidos, de todas las compuertas del tren de aterrizaje y de las dos puertas de pasajeros delanteras, porque la incorporación de la empresa española llegó cuando el trabajo de diseño estaba ya hecho. En el A310 CASA tuvo a su cargo la producción de las mismas partes del avión, pero ya con participación directa de la Dirección de Proyectos donde fue preciso. Destacable fue el rediseño del estabilizador horizontal para disponer en su interior un depósito de combustible con destino al A310-300 y la construcción de los mandos de altura con fibra de carbono. En el A320 lanzado el 2 de marzo de 1984 y volado por vez primera el 22 de febrero de 1987,

CASA diseñó y fabricó el estabilizador horizontal completo en material compuesto de fibra de carbono, los mandos de altura, las compuertas del tren principal, los revestimientos del fuselaje posterior y los paneles laterales inferiores del revestimiento interior. El A320 ha sido el primer avión comercial del mundo que ha empleado un estabilizador horizontal construido con fibra de carbono. El 24 de noviembre de 1989 se aprobó el desarrollo del A321, una versión alargada del A320 que voló el 11 de marzo de 1993, versión en la cual CASA mantiene una participación idéntica.

El lanzamiento simultáneo de A330 y A340 el 5 de junio de 1987, aviones ambos de fuselaje ancho que comparten la sección transversal del fuselaje de A300 y A310, supuso un nuevo hito para CASA. Su participación en ese programa consistió en el diseño y producción del estabilizador horizontal completo con mandos de altura, totalmente nuevo en concepto y dimensiones; en él se emplea material compuesto de fibra de carbono, e incluye un depósito de combustible capaz de alojar casi 5 toneladas métricas de combustible. CASA también tiene a su cargo la carena móvil de unión estabilizador horizontal/fuselaje y las dos puertas delanteras de pasajeros.

En el A300-608ST Beluga CASA ha diseñado y fabricado los paneles superiores del fuselaje en un total de 22 m. de longitud y ha tenido también a su cargo, como en todos los casos, el estabilizador horizontal completo.

La adscripción de CASA el 6 de septiembre de 1972 con un 25% de participación al consorcio Europlane, en unión de British Aerospace, MBB y SAAB en idénticos porcentajes, se vio truncada cuando el programa se canceló en 1974. Europlane se formó en abril de 1972 para el desarrollo de un birreactor comercial de 180 pasajeros con reducidos niveles de ruido exterior para el mercado de los años 80, que se bautizó con las siglas QTOL procedentes de la frase Quiet Take-Off Landing.

Otras colaboraciones se han establecido en forma de subcontratos de trabajos, fundamentalmente de producción. En el caso de Boeing, CASA construyó las escaleras ventrales del fuselaje posterior y los compensadores del mando de dirección del modelo 727 y produce los mandos de altura del modelo 737 desde 1992. En 1980 se le subcontrató el diseño y desarrollo del flap exterior del borde de salida

del Boeing 757. Más recientemente, según acuerdo firmado el 15 de marzo de 1991, CASA obtuvo de Boeing un contrato para la realización de flaperones y alerones destinados al más moderno de sus productos, el Boeing 777. Los trabajos de CASA en los Boeing 737, 757 y 777 incluyen el empleo de la fibra de carbono –terreno en el cual ostenta una posición de liderazgo– y de avanzados procesos de producción.

Para la recientemente desaparecida McDonnell-Douglas, CASA ha producido las puertas de emergencia de los DC-9 y la familia MD-80. Para el DC-10 construyó la carena de intradós del ala, las compuertas del tren principal, la puerta de acceso a la APU y el depósito auxiliar de combustible. CASA obtuvo una participación más relevante en el MD-11, consistente en el diseño, certificación y producción del estabilizador horizontal completo y de los mandos de altura, elemento provisto de un depósito de combustible de 7.571 lit. de capacidad en su interior.

En octubre de 1989 CASA fue escogida por SAAB en régimen de riesgos compartidos para el diseño, ensayos y producción del ala del biturbohélice regional SAAB 2000 actividad donde, una vez más, se han utilizado avanzadas tecnologías, tales como el encolado metal-metal de elementos de grandes dimensiones, el conformado superplástico del titanio y, por supuesto, la fibra de carbono.

En el terreno de las aeronaves militares, además de las tradicionales actividades de mantenimiento, CASA participó en el programa F/A-18 del Ejército del Aire y ensambló 40 ENAER T-35C Pillán para éste, operadas como E-26 Tamiz, haciendo estudios, ensayos y todo el trabajo necesario para la certificación por la DGAC y DGAM de España, cuyas entregas comenzaron en 1985. Ha montado también helicópteros Bö.105 y Super Puma, participó en la construcción del Canadair CL-215 y más recientemente ha tenido una destacada actuación en el programa de producción del AV-8B Harrier II Plus para la Marina Española, iniciado en enero de 1995 y cuyas entregas se han realizado entre el 30 de enero de 1996 y el 29 de julio de 1997.

C-212: LOS COMIENZOS

EN 1964 habían quedado asentados los cimientos para la aparición del que años después sería el producto propio más emblemático



El segundo prototipo del C-212 visitó en múltiples ocasiones la Factoría de Getafe volado por el INTA, pero en esta ocasión lo hizo en coincidencia con un acontecimiento, pues era el 11 de noviembre de 1983 y el primer prototipo del CN.235 acababa de cumplimentar su vuelo inaugural. (J. A. Martínez Cabeza)

co y más vendido de CASA. Su Dirección de Proyectos elaboró en aquel año y sometió a la consideración del Ejército del Aire diversas ideas de aeronaves ligeras de transporte, bajo la finalidad común de conseguir un futuro sustituto para los C-352 (Ju-52) y DC-3. Se concibieron variadas configuraciones en los tableros de dibujo y las sucesivas aproximaciones efectuadas fueron paulatinamente tendiendo hacia la característica silueta del Aviocar. En 1967 el concepto denominado C-212 se había revelado como el favorito de cara al fin propuesto. Se trataba de un avión de ala alta cuya misión típica sería transportar 1.000 kg. de carga a una distancia de 1.000 km.

En 1968 el C-212 saltó de manera esporádica a las páginas de la prensa. Aviation Week lo describió sucintamente en su edición del 19 de febrero, mientras el propio "Don José" habló de él durante una visita de periodistas de diversos medios informativos nacionales a las instalaciones de CASA de Sevilla y Getafe. El 24 de septiembre de 1968 el Ejército del Aire concedió a

CASA un contrato que cubría la construcción de dos prototipos de vuelo del C-212 y la de una estructura para ensayos estáticos.

Doce meses más tarde el diseño del C-212 estaba concluido y se habían sobrepasado ya las 500 horas de ensayos en túnel aerodinámico. Un segundo contrato, que cubría la construcción de los útiles de producción correspondientes, se concedió en 1969. Las tradicionales buenas relaciones con MBB, condujeron a que la Oficina de Proyectos de Hamburgo (antigua HFB) participara en el programa en el apartado correspondiente al desarrollo del plano medio, las góndolas de los motores y las secciones de los flaps incluidas en esa zona. El 26 de marzo de 1971 llevaba a efecto su vuelo inaugural el primer prototipo del C-212, designado XT.12-1 por el Ejército del Aire, llevando a los mandos, como primer piloto, a Ernesto Nienhuisen y como segundo piloto al mecánico José Flors Meliá. El 23 de octubre haría lo propio el segundo prototipo, el XT.12-2. Antes de la puesta en vuelo

del primer prototipo, en 1970, se concedió a CASA el contrato para la producción de una preserie de ocho aviones por parte del Ejército del Aire, hito trascendental que sería continuado en 1972 por otro aún más importante, cual fue la adquisición de una primera serie de 32 unidades.

Se decidió que la preserie del C-212 fuera montada en la Factoría de Getafe. La primera unidad efectuó su vuelo inaugural el 17 de noviembre de 1972. Los seis primeros aviones de preserie fueron fotográficos C-212-B, mientras los dos últimos se construyeron en configuración escuela C-212-E. La dirección de CASA resolvió a posteriori fabricar cuatro unidades más, para emplearlas en tareas de promoción y apoyo a ventas. Sólo las dos primeras quedaron finalmente en manos de CASA —con el tiempo fueron vendidas a compañías de Malta y Turquía—, pues las dos últimas pasaron a poder del Ejército del Aire, convertidas en C-212-A1 tras culminar la adquisición del C-212 por parte de la Fuerza Aérea Portuguesa. La construcción del C-212

pasó a las factorías del sur, con el avión número 11 de producción, y la línea de montaje final quedó ubicada en Sevilla, en la Factoría de San Pablo, que había pertenecido a La Hispano Aviación.

Fue Portugal, nuestro país vecino, quien tuvo la responsabilidad histórica de convertir al C-212 en objeto de exportación. La Fuerza Aérea Portuguesa había decidido tiempo atrás, que necesitaba un avión de las características del C-212 para sus operaciones en la conflictiva Angola, dentro del contexto de las guerras coloniales que mantenía desde tiempo atrás.

Las negociaciones entre la firma española y la Fuerza Aérea Portuguesa empezaron el 4 de febrero de 1973, con la visita a CASA de una delegación oficial de esta última. Como es lógico, una condición sine qua non era la capacidad adecuada para operar en ambientes calurosos. Por encima de otros argumentos técnicos que pudieron darse, la solución más inmediata era mostrarla físicamente, y para ello se acordó llevar a efecto una demostración en el aeródromo de Tablada, cuya fecha fue fijada hacia finales de julio de 1973.

La prueba más decisiva vino de la mano del despegue desde un sembrado existente dentro de las instalaciones del aeródromo de Tablada. La impecable operación en tan difícil terreno, con el tórrido ambiente como agravante, fue la clave para que la Fuerza Aérea Portuguesa se decidiera por el C-212. Aunque nadie podía entonces imaginarlo, aquel caluroso día de julio de 1973, el C-212 había dado el primer y decisivo paso para convertirse en el mayor éxito de la industria aeronáutica española.

El 10 de septiembre de 1973 se efectuó una nueva demostración en las instalaciones de la Fuerza Aérea Portuguesa de Alverca. Las negociaciones finales se realizaron en Madrid a partir del 26 de diciembre de 1973, consecuencia de las cuales fue la llegada a CASA de una carta de intento que hablaba de la adquisición de 28 aviones C-212. Las cosas se iban a complicar cuando el 25 de abril de 1974 se produjo en Portugal la Revolución de los Claveles. Desde el primer momento el gobierno provisional instaurado en Portugal tras ese acontecimiento aseguró que procedería rápidamente a una descolonización absoluta, y así lo hizo. Sobre el papel ya no tenía sentido aquella compra de aviones C-212, pero a pesar de la complicada situación por la que atravesaba

Portugal entonces, se firmó el contrato de compra del C-212 durante el mes de mayo de 1974, eso sí, reduciendo el número de unidades a sólo 24 y dedicando el importe de los 4 aviones suprimidos a la adquisición de repuestos. De ellas las 20 primeras serían de la versión de transporte C-212-A2 y las 4 últimas serían de la versión fotográfica C-212-B2.

Ante el interés mostrado por Portugal en incorporar lo antes posible algunos C-212 a su Fuerza Aérea, cuatro de los C-212-A1 destinados al Ejército del Aire de España, fueron cedidos por éste para su entrega a nuestro país vecino. Fue por tanto la Fuerza Aérea Lusa el primer cliente que introdujo en servicio el C-212 al final de 1974, tras aceptar de manera oficial el primero de sus aviones de la versión A1 el 2 de octubre de ese año y los siguientes antes de su conclusión. Por tales circunstancias, como se dijo antes, los dos últimos aviones de preserie propiedad de CASA se convirtieron en C-212-A1 y fueron entregados al Ejército del Aire.

EL FALLIDO C-401

EL paso de CASA a manos del INI no sólo significó una inusitada actividad en el campo de las colaboraciones internacionales, también brindó enseguida la oportunidad de abordar un nuevo producto propio, el CASA C-401, un cuatrimotor STOL presurizado de 6.500 kg. de carga de pago, un peso de despegue de 24.500 kg. y un alcance de 2.740 km., equipado con un gran portalón de carga posterior, al estilo del C-212, y previsto en versiones civiles y militares. Había sido aprobado e incluido en los presupuestos del Tercer Plan de Desarrollo establecido por el Gobierno de España, como uno de sus cinco grandes proyectos, en un claro intento de consolidar la reciente reorganización de la industria aeronáutica nacional.

Los primeros estudios del C-401 se habían efectuado en 1971. Se buscó, de inmediato, la colaboración y la experiencia de Dassault y MBB en terrenos antes no hollados por CASA. Como paso previo se creó una oficina mixta CASA-Dassault en las instalaciones de Burdeos de esta última empresa allá por marzo de 1972, donde se desplazó personal de la Dirección de Proyectos. En noviembre de 1972 se trasladó el grueso de las actividades del programa a Madrid. Con la llegada de 1973 se estableció una oficina de

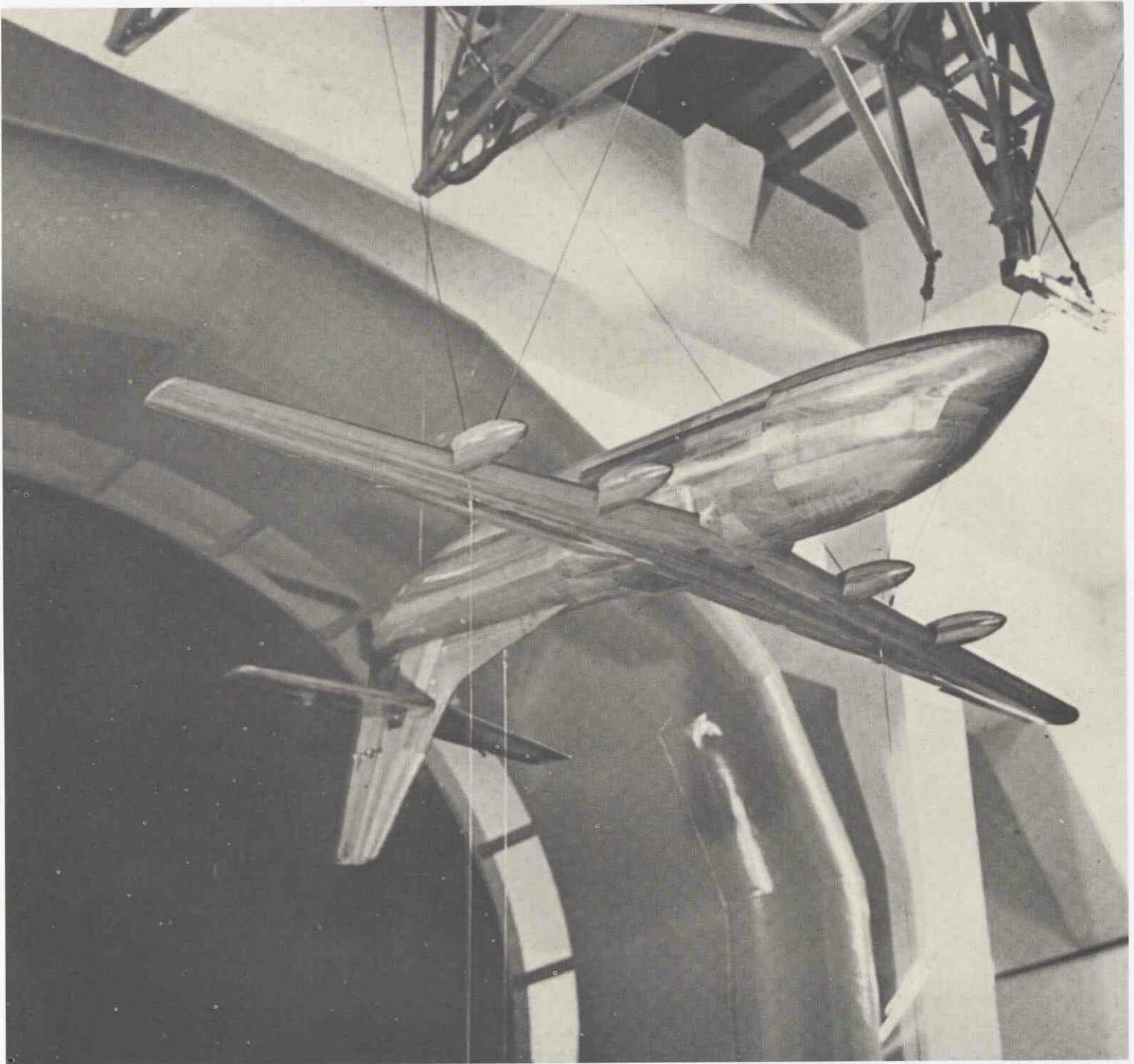
diseño en las Oficinas Centrales de CASA que incorporó de manera permanente tres técnicos franceses y uno alemán. En Burdeos, Dassault continuó trabajando, concretamente en el diseño de la proa, mientras MBB en Hamburgo hacía lo propio con el fuselaje posterior y la deriva.

En aquellos días se confiaba en la posibilidad de efectuar el primer vuelo en el otoño de 1975, desde luego con un importante esfuerzo, aunque ciertamente más realista era la fecha de la primavera de 1976.

Nada de eso llegaría a suceder. Meses de trabajo llevaron al C-401 a un estado de definición muy avanzado, pero los sucesivos retrasos en el lanzamiento de los prototipos eran muestra de que las circunstancias económicas y la crisis energética desencadenada por aquellos días suponían más que una amenaza para el programa. El C-401 fue cancelado a comienzos de 1974.

C-101 Y C-102

LA desaparición del C-401 dejó vía libre al nacimiento de un nuevo producto propio, el C-101. Su lanzamiento fue aprobado en la reunión del Consejo de Ministros del 10 de enero de 1975, con el propósito de cubrir las necesidades de un reactor de entrenamiento básico por parte del Ejército del Aire. En efecto, la configuración decidida por el Ministerio del Aire, ante las dos propuestas de la Dirección de Proyectos, fue un avión fundamentalmente de entrenamiento básico. La Oficina de Madrid propugnaba un avión entrenador puro, ligero, de perfiles alares delgados y flecha en el borde de ataque del ala para alcanzar un Mach de 0,82. Mientras, la Oficina de Sevilla defendía la opción de un entrenador pesado, basado en el Alacrán, con capacidad de ataque al suelo. Una comisión mixta Ejército del Aire-CASA decidió la fórmula monomotor con el motor turbofan Garrett TFE-731-2 de 3.500 lb. Los estudios aerodinámicos se realizaron en Madrid, los ensayos en túnel de baja velocidad en el INTA, los de alta velocidad (transónicos) en el túnel de ARA en Bedford (Reino Unido) y los ensayos de barrera en el túnel vertical de Lille (Francia). Se realizaron ensayos estructurales y se construyeron maquetas a tamaño natural del sistema de combustible, del sistema de mandos, del sistema hidráulico y del sistema eléctrico, estudiando su funcionamiento.



La maqueta del C-401 en el túnel aerodinámico del INTA durante unos ensayos. (INTAI)

to en tiempo real. El 16 de septiembre de 1975, el Ejército del Aire procedió a la adquisición de cuatro prototipos C-101 y dos estructuras para ensayos. El 28 de mayo de 1977 tuvo lugar la salida oficial de fábrica del primer prototipo C-101 en la Factoría de Getafe.

El 27 de junio de 1977 iba al aire en Getafe en su vuelo inaugural el primer prototipo del C-101 con el entonces coronel Gabriel de la Cruz Jiménez a sus mandos. Su Majestad el Rey Juan Carlos I presenció el tercer vuelo de ese prototipo el día 29 de junio siguiente. Se realizaron 1.500 horas de vuelo, cubriéndose toda la envolvente de vuelo y de maniobra, incluido un

amplio programa de barrenas, y obteniéndose su certificación por el INTA el 30 de diciembre de 1978.

El Ejército del Aire recibió su primer C-101-EB el 17 de marzo de 1980. Posteriormente las Fuerzas Aéreas de Chile y Honduras se convertirían en operadoras del C-101-BB con motor TFE-731-3 de 3.700 lb. de empuje. La versión C-101-CC, con motor Garrett TFE-731-5 de 4.700 lb. de empuje, voló por vez primera el 16 de noviembre de 1983 y tuvo sus clientes en las Fuerzas Aéreas de Chile y Jordania. El C-101-DD voló el 23 de mayo de 1985, versión igual a la CC pero con un sistema integrado de navegación-ataque

(SINA). Se han construido 151 aviones C-101 en total y la flota lleva realizadas 350.000 horas de vuelo. A destacar que el Ejército del Aire español utiliza el C-101 en su patrulla acrobática Aguila, que realiza espectaculares actuaciones en todo el mundo.

El Ejército del Aire pidió a CASA en noviembre de 1977 la presentación de una oferta acerca de un avión de escuela elemental para complemento del C-101. Como respuesta CASA presentó el estudio inicial de un biplaza con pilotos lado a lado, equipado con un motor de pistón de 200 CV, el cual fue bautizado con el nombre de C-102.



El segundo prototipo C-101, con matrícula civil EC-ZDZ, en la línea de vuelo de Factoría de Getafe en una fría y despejada mañana de principios de enero de 1980. (J. A. Martínez Cabeza)



El tercero de los aviones C-212-S1, el avión número 260 de producción, posa en terrenos de la Factoría de San Pablo. Ya estaba numerado con el 54 para su comparecencia en Le Bourget'83 pocos días después. (J. A. Martínez Cabeza)

En diciembre de 1978 llegó una nueva petición, esta vez cubriendo un avión selectivo y de enlace. CASA editó como respuesta, durante enero de 1979, la especificación de un avión derivado del C-102 original y bautizado C-102SE, con cabina para cuatro pasajeros en configuración dos pilotos lado a lado más dos pasajeros detrás, también lado a lado, donde el asiento corrido de estos últimos se podía sustituir por carga. Como alternativa se conservaba en la especificación la configuración básica C-102S, equivalente a la primitiva C-102. C-102S y C-102SE, compartían una cola en T y un motor de pistón de 200 CV, pero al final el papel que debería haber cumplido el C-102 fue asignado al ENAER-CASA E-26 Tamiz.

LA CONSOLIDACIÓN DEL ÉXITO DEL C-212

DURANTE el año 1974 se desarrollaron las negociaciones con Jordania e Indonesia acerca del avión C-212. Jordania deseaba

inicialmente una versión militar, en una configuración análoga desde el punto de vista del interior a las A1 y A2 suscritas por el Ejército del Aire de España y la Fuerza Aérea de Portugal, pero el caso de Indonesia era radicalmente distinto. El petróleo estaba llenando de oro las arcas de sus países productores, uno de los cuales era Indonesia. El gobierno de ese país pensó, con indudable buen criterio, que tan boyante coyuntura debía ser aprovechada para elevar el nivel tecnológico nacional y puso manos a la obra. Indonesia acometió la búsqueda de compañías dispuestas a llegar a acuerdos de producción de aeronaves bajo licencia con la empresa aeronáutica nacional, entonces conocida como P.T. Nurtanio y luego como IPTN, y encontró en CASA y en el C-212 la solución deseada. Como prólogo se adquirieron tres C-212-C4, a la sazón primera versión civil del C-212 cuyo destino era la compañía Pelita Air Services, motivo por el cual se decidió presentar ante la FAA estadounidense durante el mes de septiembre de 1974, de manera oficial, la solicitud

de la certificación FAR 25 para el C-212.

No obstante los tres C-212-C4 sólo precisaron un certificado civil del INTA que fue extendido en el curso del mes de junio de 1975. Aquella venta pues, fue el núcleo alrededor del cual se gestó el acuerdo con Indonesia para producir bajo licencia el C-212 en aquel país insular. La primera serie de aviones entregada a Indonesia para su producción en tales condiciones en la Factoría de IPTN de Bandung, estuvo constituida por la versión C-212-A4, y el primer ejemplar de ella fue el avión número 60 de producción, que se entregó desmontado el 25 de mayo de 1976.

El certificado FAA para la versión genérica C-212-CB fue concedido en febrero de 1977. Su consecución obligó a CASA, y muy especialmente a la Dirección de Proyectos, a efectuar un importante despliegue de medios técnicos y económicos, dentro del cual se realizaron ensayos realmente espectaculares, nunca antes llevados a efecto en un avión de diseño español. Fue el caso de los ensayos de vibración, he-



Probablemente el más insólito de los C-212 es este C-212-CC39 de Geoterrex preparado para prospecciones geofísicas. (CASA)

chos sobre el avión número 10 de producción –propiedad de CASA– dentro del hangar de ensayos estructurales del INTA en Torrejón de Ardoz. A cargo de ellos estuvo el laboratorio de ensayos de Villacoublay de la firma francesa SOPEMEA, que los comenzó el 29 de septiembre de 1975 y los concluyó el 13 de octubre de 1975. También entraron dentro de ese mismo apartado los ensayos de impacto de ave sobre los parabrisas, acabados el 17 de mayo de 1976, a los cuales seguirían de inmediato los ensayos también de impacto de ave, pero esta vez sobre el estabilizador horizontal, finalizados el 18 de junio de 1976, todos ellos llevados a efectos en las instalaciones del CEAT de Toulouse.

La primera venta de un C-212 a Estados Unidos llegó en 1977. No era un avión civil en el sentido estricto de la palabra. Se trataba del C-212-CB8, el número 89 de producción, que había volado por vez primera el 5 de marzo de 1977 y sería entregado el 8 de marzo de 1978 a la compañía Air Logistics de Alaska, que lo usaría para transporte de personal y todo tipo de elementos de la industria petrolífera en un entorno helado e inhóspito, el cual acabó convirtiéndose en un excepcional banco de pruebas para el C-212.

CASA y MBB abordaron un programa conjunto para analizar los futuros desarrollos del C-212, en el que entre octubre de 1975 y febrero de 1976 se llevó a efecto un estudio de factibilidad. Se llegó a la conclusión de que el C-212 podía ser el origen de una familia, cuyo primer miembro sería una versión de largo alcance, aludida como C-212 LR, y a posteriori se iría hacia una versión con fuselaje aumentado en sección transversal, la C-212 WB. En cuanto a propulsión había dos opciones, puesto que podrían emplearse motores Garrett TPE-331-10 ó bien motores Pratt & Whitney PT6A-45. Obviamente la primera de ambas era la más simple de adaptar pues el TPE-331 era el motor original del C-212. Tiempo atrás se había evaluado la posibilidad de instalar motores franceses Turbomeca Astazou, pero pronto se renunció a ella.

El C-212 LR, tal y como se concibió en el estudio, era geoméricamente parejo al C-212 original. Precisaba, además de un cambio de motor, más capacidad de combustible y, como consecuencia evidente, sus pesos de diseño serían mayores. El C-212 WB iba bastante más allá, puesto que ade-

más de esos cambios, precisaba un fuselaje nuevo, un aumento de envergadura del orden de los 3 m. y nueva deriva, es decir, desde muchos puntos de vista era un nuevo avión.

El trabajo conjunto entre CASA y MBB no pasó de aquella fase de análisis. Al final CASA optó por una aproximación más prudente. Desarrolló sucesivas mejoras del C-212, centradas en el aumento de la carga de pago y del alcance, en otras palabras, en el incremento de peso máximo de despegue, pero renunció a cambios drásticos de diseño. En febrero de 1978 la FAA introdujo en el certificado de tipo el aumento del peso máximo de despegue del C-212-CB a 6.500 kg. (6.300 kg. era el valor inicial de certificación), pero ya antes, en el año 1977, se había concebido el C-212 serie 200, que iba a sustituir en fabricación al C-212 original, desde entonces conocido como C-212 serie 100. El C-212 serie 200 se fundamentaba en la elevación del peso máximo de despegue hasta los 7.300 kg. y en la instalación de motores TPE-331-10, lo cual no implicaba modificaciones relevantes sobre el diseño básico del avión, excepto en lo referente a ciertos refuerzos de la estructura en ala y fuselaje central y el aumento de la capacidad de absorción de energía del tren de aterrizaje. Se decidió construir una pareja de prototipos C-212 serie 200, y ello se hizo a partir de los aviones números 138 y 139 de producción, los cuales volaron por vez primera respectivamente el 31 de marzo y el 20 de junio de 1978. En consecuencia, el último avión C-212 serie 100 fue el número 158 de producción, un C-212-A4 que fue montado en Indonesia. En marzo de 1979 el C-212 serie 200 era certificado FAR 25 como la versión C-212-CC con un peso máximo de despegue de 7.300 kg. mediante un STC (Supplemental Type Certificate).

Octubre de 1978 fue la fecha elegida por el Civil Aeronautics Board (CAB) para dar el disparo de salida al proceso de liberalización del transporte aéreo estadounidense. Ese hito tuvo unos efectos especialmente notables en el terreno de las compañías "comuter". Tal sector a partir de 1979 vio un espectacular desarrollo que convirtió al C-212 en un avión ideal para ese mercado. Por ello a comienzos de abril de 1979, se decidió establecer un plan de trabajo de cara a introducir las modificaciones precisas para permitir la realización de una versión del C-212

serie 200 de 25 pasajeros de capacidad.

Esa versión implicaba algunas modificaciones importantes. Por ejemplo, hubo de abrirse una salida de emergencia tipo II en la parte delantera derecha de la cabina de pasajeros y el interior hubo de ser alterado en configuración. El 9 de julio de 1979 se lanzaron oficialmente los trabajos de esa versión civil, que acabo ofreciendo la posibilidad de transportar hasta un máximo de 28 pasajeros con asientos de alta densidad que empleaban una disposición de cuatro en fondo.

El acuerdo por el cual se creó American CASA Distributor Inc., facilitó la entrada del C-212 civil en el mercado estadounidense. El primer avión entregado a esa firma fue un C-212-CB20, lo cual sucedió el 10 de enero de 1980. Tras entregarse un segundo avión de esa versión, perteneciente como el anterior a la serie 100, llegó el primer C-212-CC20 de la serie 200 aceptado el 19 de julio de 1980. En los aviones C-212 de American CASA se incorporaba el interior civil AND de nuevo diseño desarrollado por la Dirección de Proyectos de CASA.

El nacimiento de las versiones de patrulla del C-212, llegó por aquellos mismos días. La primera de ellas, cronológicamente hablando, fue la C-212-VF25. Nació cuando el Ministerio de Hacienda de España decidió comprar 3 unidades para el Servicio de Vigilancia Aduanera, destinadas a la vigilancia del contrabando marítimo. Los tres aviones –designados VF por aquello de "Vigilancia Fiscal"–, debían llevar sendas ventanas de burbuja a ambos lados de la cabina, montadas sobre las puertas posteriores, con los correspondientes asientos para observadores, con el fin de que éstos vigilaran desde ellas y fotografiaran a los infractores con una cámara Agiflite, mediante lo cual quedarían perfectamente identificados. El primero de los C-212-VF25 del Servicio de Vigilancia Aduanera, el número 178 de producción, se entregó el 3 de marzo de 1981.

Paralelamente se desarrolló el segundo modelo de patrulla, el C-212-AS28 de la Fuerza Aérea Uruguaya. Esta segunda versión era parecida a la primera, pero incluía un radar de búsqueda de 360° en el morro del avión, tipo AN/APS-128, responsable de la inconfundible silueta en pico de pato que hubo de tomar el radome para que pudiera alojar antena, transmisor y botella de nitrógeno para

presurización de las guías de onda.

La tercera de las versiones de patrulla marítima del C-212 fue la destinada al Ejército del Aire de España, para ser operada por el SAR bajo el nombre de C-212-S1. En esta ocasión se iban a mantener sin variación toda la instalación del radar, pero se añadieron algunos aditamentos más, a saber, una zona de descanso para los vuelos de larga duración, un par de altavoces de ordenes de gran potencia y un depósito interno de combustible, encerrado dentro de un armario sellado y ventilado con aire del exterior, en cuya parte superior se dispuso un pequeño galley y una estantería para transportar las bengalas que deberían ser lanzadas, en su caso, mediante un lanzador ubicado en el piso entre el armario y el asiento de observador del lado derecho. El primer C-212-S1 llevó a efecto su primer vuelo el 8 de julio de 1982, pero no fue entregado hasta el 13 de mayo de 1983.

En 1982 y 1983 se trabajó en una versión ELINT del C-212 promovida por la Fuerza Aérea Portuguesa y empleada por ésta y por el Ejército del Aire, bajo las designaciones respectivas C-212-DE2 y C-212-DE1. Siguieron una versión postal para transporte de correspondencia y otra de calibración de radioayudas para la DGAC. También se desarrolló una instalación para armamento externo.

A partir de 1985 se puso en marcha el C-212 serie 300, cuya definición básica fue aprobada el 23 de noviembre de 1984. En el apartado civil, el C-212 serie 300 buscó ir hasta las máximas capacidades de pasajeros posibles en un C-212, partiendo de la supresión de rampa y portalón para poner en su lugar un gran departamento de equipajes, lavabo, galley y el puesto de la azafata. Además se incorporó otro departamento de equipajes en el morro, con un volumen del orden de 1 m³, el cual obligó a cambiar la forma de éste, en lo que constituyó una nueva modificación de la fisonomía del C-212. En paralelo se diseñó la versión militar del C-212 serie 300, designada C-212-MS03. La serie 300 incorporó unos "winglets" en los extremos del ala.

El 29 de agosto de 1986, dentro del apartado de "restricted category", la Aviación Civil de Canadá certificó el C-212-CC39, preparado para prospección geofísica con una antena en cuadro montada desde los extremos de las alas a la proa y la cola del avión como distintivo externo más especta-

cular, que pasó a manos de la empresa Geoterrex, también canadiense.

En el año 1988 se estudia una versión denominada C-212-DE con motores Pratt & Whitney PT6A-65B de 1.000 SHP en la que se introdujo un cuerno en el extremo del timón de dirección para el cumplimiento de las normas en caso de la parada de motor. Se certifica por parte de la DGAC y DGAM españolas en enero de 1989.

El año 1996 coincidieron dos hitos de la máxima relevancia para el C-212, cuales fueron la celebración de los 25 años de su vuelo inaugural y la llegada a sus 2 millones de horas de vuelo. Un año después se ha puesto en el aire el C-212 serie 400, cuyo prototipo es el avión número 461 de producción. El C-212 serie 400 voló por vez primera el 4 de abril de 1997, realizando el trayecto desde San Pablo (Sevilla) hasta Getafe. El C-212 serie 400 incorpora un nuevo interior, nueva aviónica y está remotorizado con los TPE-331-12JR-701C, pero la modificación externa que le diferencia a simple vista son sus ventanillas cuadradas que sustituyen a las tradicionales de forma circular.

El C-212 serie 400 fue certificado por el INTA el 10 de noviembre de 1997 para operación militar con un peso máximo de despegue de 8.100 kg. Posteriormente, con fecha 30 de marzo de 1998, la DGAC lo ha certificado bajo la designación C-212-EE para un peso máximo de despegue de 7.700 kg.

Así pues, con la serie 400 se ha pasado del C-212 inicial con motores de 715 SHP y capacidad de 19 pasajeros ó 2.000 kg. de carga de pago y peso de despegue de 6.000 kg., a un avión de 925 SHP, 28 pasajeros ó 2.900 kg. de carga de pago y peso de despegue de 7.700 kg. en versión civil y 8100 kg. en versión militar, capaz de operar en aeropuertos de elevada altitud y altas temperaturas, llevando todo el combustible. En el registro del C-212 figuran hoy 460 aviones vendidos, 2.300.000 horas realizadas por la flota y la certificación en 10 países.

CN.235 Y C-295

AUNQUE el antes citado estudio de CASA y MBB con el C-212 como objeto no pasó de la fase preliminar, la posibilidad de abordar el desarrollo de un nuevo avión de mayor tamaño que el C-212, capaz de complementarlo en los apartados de

economía de operación, sencillez de mantenimiento y operatividad desde terrenos escasamente preparados, en otras palabras la idea del C-212 WB, no se olvidó nunca, incluso estuvo presente en ulteriores estudios internos. Se acumularon así ideas y cifras en espera de la llegada de tiempos favorables. Esta coyuntura vino de hecho de la mano de la liberalización del transporte aéreo en Estados Unidos.

Los sucesivos estudios de CASA acabaron confirmando que existía un hueco en el mercado de los primeros años 80 para un avión con una capacidad de 35 pasajeros en un alcance de 500 millas náuticas. El estado del arte de aquellos días hacía de semejante avión un biturbohélice con motores situados entre los 1.500 y los 2.000 SHP de potencia al despegue. Se había llegado, en definitiva, al nacimiento del CN.235.

La colaboración entre CASA y la empresa indonesia IPTN iba a tener su extensión en el desarrollo y producción de ese avión. Tras diversas negociaciones entre ambas, se llegó a la formación de la empresa mixta Airtec (Aircraft Technology Industries) en octubre de 1979, donde CASA e IPTN participaron al 50%, formada con la expresa finalidad de proceder al desarrollo del CN.235. Airtec tuvo como presidente a B. J. Habibie, también presidente de IPTN, y su vicepresidente fue Carlos Marín Jiménez-Ridruejo, a la sazón presidente de CASA.

En enero de 1980 se iniciaron los trabajos preliminares en Madrid, de manera que en diciembre de ese año se tenía ya claro como debería ser el CN.235. Uno de los apartados que se estudió con mayor detalle fue la sección transversal del fuselaje. Una sección de forma sensiblemente rectangular, desarrollada a partir de la que tiene el C-212, era evidentemente óptima de cara al uso mixto carga / pasajeros que se consideraba indispensable para ese avión complementario de éste. Sin embargo, para conseguir la aeronave que requería el mercado, tanto desde el punto de vista de la productividad como en el apartado del consumo de combustible por pasajero - milla, el avión debía ser presurizado, con tren de aterrizaje replegable y capaz de volar a una altura de crucero de 18.000 pies, toda vez que el alcance previsto no necesitaba mayores alturas de vuelo. Por ello el CN.235 sería un avión con presión diferencial moderada, lo cual obligó a disponer un fu-



El primer prototipo del CN.235 ha sido empleado por CASA para multitud de experimentaciones e incluso como demostrador. Esta imagen le muestra como maqueta volante de la versión de patrulla marítima en la exhibición estática de la exposición aeronáutica de Farnborough el 6 de septiembre de 1992. (J. A. Martínez Cabeza)



El C-295 fue presentado internacionalmente en la exposición aeronáutica de Le Bourget correspondiente a 1997. He aquí la maqueta expuesta en el stand de CASA. (J. A. Martínez Cabeza)

selaje de forma sensiblemente circular aunque achatada por su parte inferior. A cambio, presión diferencial moderada y forma, unirían sus efectos para ahorrar en peso estructural. Se decidió también que el ala pasaría por encima del fuselaje, con vistas a mantener una sección transversal constante en la cabina, sin la reducción de altura en la zona de paso de aquella que existía en el C-212.

El CN.235 conservaría el amplio portalón de carga ya presente en el C-212, ahora considerablemente más complejo y pesado por el tamaño del avión y el efecto de la presurización. Los argumentos que aconsejaron mantener semejante configuración en las versiones civiles del C-212, seguían siendo válidos para el CN.235 en sus versiones de pasajeros, al igual que la idea del departamento de equipajes desmontable situado sobre la rampa.

El acuerdo de colaboración con IPTN para la ejecución del proyecto fue al 50% del coste total, pero con una contribución por parte del IPTN del 43% de la parte a aportar por CASA, en compensación por la transferencia de tecnología. En la práctica la aportación por IPTN fue del 71,5% y la de CASA del 28,5%, por la capacidad tecnológica transferida a Indonesia. La cesión de esta tecnología, por parte de CASA, se llevó a cabo formando grupos de trabajo de personal técnico de CASA y de IPTN, tanto en Getafe como en Bandung (Indonesia).

A principios de 1981 dio comienzo el diseño detallado del CN.235 en las instalaciones de la Dirección de Proyectos de CASA con un equipo mixto de ambas compañías. Se acordó producir una pareja de prototipos, el primero construido por CASA y el segundo por IPTN. En el reparto industrial, CASA quedó encargada de la proa, el fuselaje central, el plano medio y los flaps interiores. La salida oficial de fábrica de ambos prototipos tuvo lugar el 10 de septiembre de 1983 en Getafe y Bandung. El vuelo inaugural del primer prototipo tuvo lugar el 11 de noviembre de 1983 en Getafe, llevando a los mandos al jefe de pilotos de CASA, José Murga Ulibarri. El segundo prototipo fue al aire el 30 de diciembre de 1983 en Bandung.

Llegados a este punto, y a modo de indispensable inciso, se debe citar que, junto al CN.235, la llegada de los años 80 trajo diversos cambios impor-

tantes en la estructura organizativa e industrial de CASA. En 1981 CASA inició el camino para desprenderse de su División de Automoción, a la vista de la crisis del sector. Las últimas actividades canceladas fueron la producción de taqués y asientos de válvula, que lo fueron en julio de 1982. El personal de esa división se repartió entre los restantes centros de trabajo. Por otra parte, en la primera mitad de la década de los 80 se produjo un importante incremento en la plantilla, que pasó de tener 7.587 empleados al 31 de diciembre de 1976, hasta un pico máximo de 10.777 empleados al 31 de diciembre de 1987. La Dirección de Proyectos vivió ese proceso de manera aún más espectacular, aproximadamente quintuplicó su plantilla, pues contaba con 1.156 empleados en esta última fecha, de los cuales 877 eran técnicos. En otra decisión de importancia, CASA decidió implantarse en Estados Unidos mediante la creación en marzo de 1984 de CASA Aircraft USA, Inc.

La FAA estadounidense extendió el certificado de tipo al CN.235 el 3 de diciembre de 1986. El 8 de octubre de 1993 las Joint Airworthiness Authorities europeas hicieron lo propio. La versión inicial del CN.235 fue la serie 10, de la cual se construyeron 15 unidades en cada país. El primer CN.235 de esta serie entregado por CASA lo fue el 9 de febrero de 1987 y el destinatario fue la Fuerza Aérea de Arabia Saudí. El Ejército del Aire recibió un par de CN.235-EA01 de la serie 10 en versión VIP el 7 y el 29 de diciembre de 1988.

En ese mismo año de 1988 tomó el relevo la serie 100 y posteriormente se han creado las series 200 y 300. La serie 100 incorporaba una modificación importante, extensiva a estas dos últimas series, cual era el desplazamiento hacia adelante de la puerta delantera derecha y su adaptación al tamaño de una salida de emergencia FAA tipo II, que hubo de combinarse con un cambio de ubicación de los equipos de aviónica y comunicaciones. Semejante modificación permitió un mayor aprovechamiento del espacio disponible de la cabina, de tal cuantía, que hizo posible la definición de la configuración civil para 44 pasajeros.

La evolución del mercado aeronáutico propició que el CN.235 se haya vendido hasta el presente más en su versión militar que en su versión civil. De hecho, en el mercado militar ha

conseguido una posición prominente que le ha supuesto relevantes contratos. El 31 de agosto de 1989, el Ejército de Chile recibía el primero de sus cuatro CN.235-AL03 y el 27 de septiembre de 1990 tomaba posesión de tres CN.235-AL05 la Fuerza Aérea de Marruecos, como primera entrega de un total de siete CN.235, uno de los cuales, bajo la designación CN.235-AL06 fue configurado en versión VIP y entregado en último lugar el 10 de octubre de 1990.

El Ejército del Aire aceptó el primero de sus CN.235-EA02 el 1 de febrero de 1991 y el día 28 de ese mismo mes hizo lo propio la Fuerza Aérea de Francia, que recibió un par de CN.235-FR01 como avanzadilla de una venta que ha tenido continuidad en años siguientes y que resultó enormemente meritoria, pues el CN.235 ganó en buena lid ante las ofertas del grupo ATR (Aérospatiale y Alenia) con el biturbohélice ATR42 en versión militar como protagonista.

También de la máxima relevancia fue la decisión de Turquía, que seleccionó el CN.235 para equipar a su Fuerza Aérea a través de un acuerdo de producción bajo licencia. A tal efecto, CASA llegó a un acuerdo con la empresa turca Tusas Aerospace Industries (TAI), hecho público en enero de 1990. El primer CN.235 montado en Turquía efectuó su vuelo inaugural el 24 de septiembre de 1992. La venta de una docena de CN.235-KR01 a Corea del Sur, el primero de los cuales se entregó el 5 de enero de 1994, fue otro acontecimiento importante en la vida del CN.235, como sucedió con la adquisición de dos CN.235 en versión de patrulla marítima CN.235-IR01 por parte del Irish Air Corps de Irlanda, entregados respectivamente el 17 de diciembre de 1994 y el 30 de enero de 1995.

En versión civil, hasta el momento, han operado u operan aviones CN.235 las compañías Mandala Airlines y Merpati Nusantara de Indonesia, Austral de Argentina, Binter Canarias y Binter Mediterráneo de España y Flight International y East Texas Aircraft Services Corp. de Estados Unidos.

En octubre de 1990 se lanzó de manera oficial la versión civil "Quick Change" CN.235QC, desarrollada en un tiempo récord tal que permitió su presentación en Le Bourget'91. El prototipo fue el CN.235-QC01, el avión 78 de producción perteneciente a la serie 200, cuyo primer vuelo tuvo lugar el 23

de abril de 1991. Esta versión especial recibió su certificado de la DGAC española en mayo de 1992.

Se trabajaba desde el año 1989 acerca de los posibles desarrollos que podrían realizarse a partir del CN.235. En 1994 se llevó a efecto una fase de viabilidad acerca de la versión alargada, a la cual siguió entre 1995 y 1996 una fase de definición, durante la cual tal proyecto fue conocido con el nombre de C-255. Por fin en noviembre de 1996 se lanzó ese avión, más tarde rebautizado con su actual nombre de C-295. Se trata de una evolución lógica del CN.235, basada en una extensión moderada en la longitud del fuselaje, con la finalidad expresa de obtener un nuevo avión con mayor capacidad de carga y con una inversión mantenida dentro de límites razonables. Sucesivos estudios y análisis de mercado mostraron en su día, que un incremento de 3 m. aproximadamente en la longitud de la cabina de carga del CN.235, presentaba unas posibilidades idóneas en lo que se refiere a la relación entre el aprovechamiento de la capacidad disponible y el costo de desarrollo. Ese incremento se ha logrado añadiendo tres cuadernas por delante y otras tantas por detrás del ala. El C-295 tiene turbohélices Pratt & Whitney 127G de 2.920 SHP que permiten un peso de despegue de 23.200 kg. con 52-60 pasajeros ó 9.700 kg. de carga, pudiendo volar a 25.000 ft. de altitud y a 260 kts. de velocidad.

El prototipo C-295 se desarrolló en un tiempo récord partiendo del fuselaje del CN.235 número 27 de producción, perteneciente a la serie 10. Su primer rodaje de motores se hizo el 20 de noviembre de 1997 y su vuelo inaugural tuvo lugar el 28 de noviembre siguiente.

LAS DIVISIONES ESPACIAL Y ELECTRÓNICA

Las actividades espaciales, como prolongación del quehacer aeronáutico, se pusieron en marcha en el año 1965 para permitir a España estar presente en ésta tecnología que se abría a un gran futuro. Inicialmente se constituyeron como una actividad dependiente de la Dirección de Proyectos, pero en el año 1972, se estableció de hecho la División Espacial con autonomía propia.

Los primeros pasos se dieron a través de colaboraciones con empresas

extranjeras como Northrop y Sud Aviation, adquiriéndose así conocimientos para la formación de su personal técnico, que en la actualidad está en posesión de una tecnología activa que le permite realizar trabajos, tanto para la ESRO (Organización Europea de Investigación del Espacio) como para la CONIE (Comisión Nacional de Investigación del Espacio).

El primer contrato con ESRO lo obtuvo CASA, junto con Sud Aviation, en el año 1967, gracias al protocolo que en agosto de 1965 se había firmado con dicha sociedad francesa para asistencia y ayuda mutua en el área espacial. El paquete de trabajo consistió en el estudio y realización de las puntas del cohete de sondeo Centauro. Desde entonces los contratos se han sucedido en diferentes campos. En el área de los lanzadores se han estudiado y realizado partes estructurales y diferentes elementos de los Ariane 1, 2, 3, 4 y 5 y de la carga útil para el cohete Nike-Apache. En el área de los satélites se ha colaborado activamente en distintos elementos (estructuras, antenas, etc.) de los satélites Exocet, L-Sat, ERS-1, Cluster, sonda Cassini, Meteosat, Olympus, Hipparcos, Eutelsat, Helios e Hispasat. Ha participado en experiencias del Spacelab y en el proyecto Columbus. Todos estos trabajos para los programas de ESRO y CONIE han conducido a que ESRO adjudique a CASA uno de los tres puestos de contratistas principales.

En el campo de la energía solar orientada a la tecnología de altas tem-

peraturas, esta división ha realizado trabajos importantes, como el estudio y ejecución de 150 heliostatos de 12 facetas para el programa CESA-1 que se experimenta en la provincia de Almería. También ha trabajado en colectores parabólicos para instalaciones de media y baja temperatura.

En el área de la energía eólica, ha realizado diversas actividades para el CDTI, (Centro de Desarrollo Tecnológico Industrial), como el desarrollo de palas de fibra de vidrio de propulsores para sistemas de energía eléctrica de potencias de 25, 50 y 100 Kw.

La División Espacial se trasladó de Getafe a la zona de Barajas en los años 1986-1987, terminándose las edificaciones para su ubicación en 1988.

Las actividades en el terreno de la electrónica comenzaron, como en el caso de la División Espacial, allá por el año 1965. Se establecieron en terrenos de la Factoría de Getafe y condujeron a la formación de la División Electrónica en coincidencia cronológica con la División Espacial. Cuando se instauró la Dirección de Proyectos y Sistemas en el año 1986, la División Electrónica se integró en ella. Sus actividades fueron muy diversas, centradas alrededor del apoyo a la División Espacial y la Dirección de Proyectos. Para la División Espacial fabricó elementos electrónicos de los lanzadores Ariane, proyectó y construyó consolas de mando para el centro de lanzamiento de Kourou, equipos del satélite Exocet, cargas útiles del N-3, consolas para la base de lanzamiento

Los presidentes de CASA a lo largo de su historia

CASA, como organismo industrial, ha sufrido a lo largo del tiempo un azarosa marcha, desde los primeros presidentes que con su entusiasmo, tesón, entrega y esfuerzo sacaron adelante la empresa hasta que la nacionalización impuso presidentes de su confianza para impulsarla a la modernidad.

De todo este conjunto de presidentes destaca, de forma especial, uno que con su infatigable labor, supo conducir durante 47 años a la pequeña sociedad aeronáutica inicial y transformarla en una gran Industria Aeronáutica de rango mundial: **José Ortiz Echagüe (1886-1980)**, que en 1923 fundó la Sociedad, fue consejero-gerente, consejero-delegado, presidente efectivo de 1966 a 1970 y Presidente de Honor hasta su deceso en septiembre de 1980.

La cronología de los presidentes de CASA se relaciona a continuación:

José Tartiere, Conde de Santa Bárbara de Lugones	1923 - 1926
José María Chávarri Aldecoa	1926 - 1938
Víctor Chávarri Anduiza, Marqués de Triano	1938 - 1966
José Ortiz Echagüe	1966 - 1970
Eugenio Aguirre Castillo	1970 - 1971
Enrique Masó Vázquez	1971 - 1973
Enrique Jiménez Benamú	1973 - 1976
Emilio González García	1976 - 1978
Carlos Marín Jiménez-Ridruejo	1978 - 1980
Enrique Guzmán Ozamiz	1980 - 1983
Fernando de Caralt Cera	1983 - 1987
Javier Alvarez Vara	1987 - 1994
Raúl Herranz de Miguel	1994 - 1997
Alberto Fernández Fernández	1997 -



También el sexto prototipo (DA.6) del EF2000 hizo su debut internacional en Le Bourget'97. (J. A. Martínez Cabeza)

ELA-2 y elementos del satélite L-SAT. Para la Dirección de Proyectos, diseñó y construyó unidades electrónicas del avión C-212 y de los prototipos del avión C-101. Participó activamente en los ensayos en vuelo de los aviones C-212 y C-101.

EL QUE PUDO SER, EL QUE ES Y EL QUE SERÁ

CASA comenzó a principios de los 90 el estudio de un biturbohélice de alta velocidad en la categoría de las 70 plazas denominado CASA 3000. Los estudios de mercado quedaron acabados en septiembre de 1991 y la fase de definición, lanzada el día 1 de ese mismo mes, concluyó en mayo de 1993. Fue concebido sobre la base de un programa con socios compartiendo riesgos. El CASA 3000 compareció a nivel de maqueta en Le Bourget'93, la cual mostraba el avanzado estado de desarrollo que había alcanzado, pero la crisis del transporte aéreo y la evolución del mercado de los aviones regionales aconsejaron finalmente renunciar a su lanzamiento.

CASA estuvo envuelta desde el primer momento en el grupo Eurofighter. En el origen de todo estuvo un documento de definición establecido en diciembre de 1983 por los representantes de las fuerzas aéreas de Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido. Lanzado un estudio inicial de factibilidad en julio de 1984, Francia se retiró del programa un año después, con lo cual se fijó un nuevo reparto de participación, quedando España integrada con un 13%. El 10 de diciembre de 1992 el programa quedó establecido en la configuración actual EF2000. El primer vuelo del prototipo EF2000 DA.1 tuvo lugar el 27 de marzo de 1994. El prototipo DA.6, biplaza, construido por CASA, efectuó su primer vuelo en Getafe el 31 de agosto de 1996.

CASA representa a España actualmente en el programa FLA (Future Large Aircraft), donde su participación en desarrollo y producción será del 13%. Los orígenes de ese programa se remontan a principios de 1982, cuando Aérospatiale, BAe, MBB y Lockheed unieron sus esfuerzos para concebir el FIMA (Future International Military Airlifter), destinado al futuro reemplazo de

los C-130 Hércules y C-160 Transall. En diciembre de 1982 las cuatro compañías firmaron un MoU, por el cual abordarían una primera fase de factibilidad del proyecto. En 1987 se unieron al programa Aeritalia, y CASA. En 1988 se editó el borrador del Outline European Staff Target (OEST). En mayo de 1989 se disolvió el grupo FIMA y los miembros europeos del programa continuaron sus actividades de manera que el 17 de junio de 1991 se estableció oficialmente Euroflag con sede en Roma. El 14 de junio de 1995 se hizo pública de manera también oficial la formación de AMC (Airbus Military Company) para el desarrollo del FLA con sede en Toulouse, en sustitución de Euroflag.

El FLA, un proyecto de futuro, es el epílogo de esta reseña. Resulta muy complejo resumir en la extensión de un artículo una historia tan densa y apasionante como es la de CASA. No obstante creemos haber dejado un testimonio del espíritu que ha llevado a esa sociedad a convertirse en la primera industria aeronáutica española, cuyo ejemplo y continuidad son la garantía de un brillante porvenir. ■

Cristóbal Juandó Rafecas

Inventor de leyenda, adelantado de la aviación actual

M.^A DEL CARMEN DÍAZ GARRIDO

ME "encontré" con *Cristóbal Juandó* hace unos diez años. Había ido a investigar al Archivo General Militar de Segovia cierto tema, y entre los expedientes de uno de los legajos a consultar, "estaba él". Me llamó la atención el enunciado de su carpeta y empecé a leer quedándome prendida en la personalidad de aquel catalán genial que no sólo se había atrevido a soñar con la aviación del futuro, sino que quiso contribuir a hacerla realidad, con un invento prodigioso.

Después en Vendrell donde pasábamos los veranos, encontré en una pequeña y abarrotada librería, una tarjeta con la imagen del *multíptero* y *flugilarilo*, el invento del catalán que no había podido olvidar. Volví a Segovia decidida a escribir sobre él. Mandé mi artículo a la revista "*Tierra, Mar, Aire*", y desde allí por creerlo más apropiado, como me dijo el director de la misma, coronel José María Gárate Córdoba, lo remitió a la revista histórica *Aeroplano* del Ejército del Aire. Pasó el tiempo y no volví a saber nada al respecto. Pensé que el interés que en mí había suscitado, no prendía en los demás.

Mi sorpresa fue hace unos meses, cuando me telefonaron que iban a publicarlo. Resulta que mi admirado soñador estaba en el punto de mira, querían sacarle del cajón del olvido, hacerle justicia. Me puse alegre y orgullosa de haberme adelantado.

EL SUEÑO DE VOLAR

DESDE la más remota antigüedad ha habido hombres ansiosos de emular a las aves en su volar prodigioso, recuérdese la leyenda-tradición de hace 4.000 años que cuenta como el emperador chino Shun "voló" dos veces, una como pájaro y otra como dragón.



Cristóbal Juandó.

Debido a este afán de surcar el espacio, se han sucedido a través de los tiempos la construcción de artilugios voladores, con el resultado final de que la mayoría de los inventos, se quedaron arrumbados en el olvido por fantásticos e irrealizables. No así el que vamos a describir de *Cristóbal Juandó* y *Rafecas*, que si no se llevó a la práctica fue por falta de ayuda económica y sobre todo por incompreensión. Este hombre de imaginación portentosa ideó un aparato basándose primordialmente en el estudio, durante más de veinticinco años, del vuelo de las aves e insectos, que serviría no sólo para la Aviación sino también a la *Avegación*, al que llamó "*Multíptero* o *Flugilarilo*", dándole el nombre de multíptero derivado del griego, que quiere decir muchas alas, y flugilarilo derivado de la lengua universal Esperanto, que descompuesta esta palabra empezando por el final, quiere decir O terminación de sustantivo, IL máquina o aparato, AR reunión o conjunto, IL instrumento,

FLUG radical del verbo volar, y en definitiva máquina compuesta de varios instrumentos u organismos, es decir ALAS para volar.

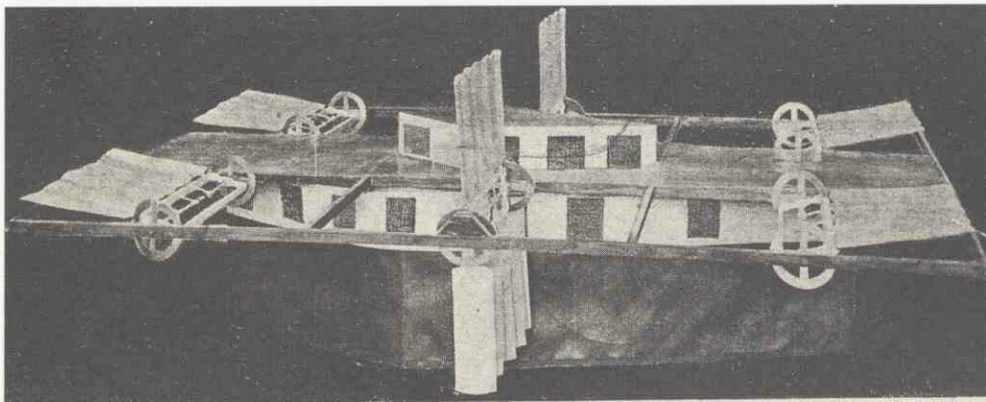
El aparato estuvo expuesto con gran éxito en la 1ª Exposición Aeronáutica de España, durante marzo, abril y mayo de 1910 en Barcelona.

Seis años antes, es decir en 1904, el folleto con la explicación de este invento había sido premiado por el Jurado de la Exposición Universal de Lieja (Bélgica), con la más alta recompensa a la *Avegación*. *Cristóbal Juandó* había obtenido también la medalla de oro y dinero en el concurso de "Cometas Celulares" en el Tibidabo, y en los Estados Unidos, el primer premio de lanzamiento.

La máquina que nos ocupa fue presentada con la denominación que se describe en la fotografía, que corresponde a una postal de la época.

El invento estaba basado en que no se necesitaba encontrar una resistencia igual o superior al peso del cuerpo volante, poniendo de ejemplo a las aves, "tanto las planeadoras como las que no lo son".

"Tenemos de ejemplo a una paloma que pese 320 gramos, no tienen sus alas más que 500 centímetros cuadrados o sea 1,20 de m², nunca dan en su vuelo más que 4 golpes de ala por segundo y como sus alas recorren tanto cuando las suben o cuando las bajan 25 cm. en su punto de acción que está a 1/3 del extremo de las alas, o sea un recorrido de 50 cm. por golpe que multiplicados por 4 son los golpes que dan por segundo, es decir los dos metros recorridos por segundo, estos dos metros se elevan al cuadrado o sea 2 por 2 igual a 4, multiplicando este 4 por 13 cm. que es el coeficiente máximo admitido por la generalidad de



NAVEGACION AEREA POR LO MAS PESADO QUE EL AIRE AVIACION MEJOR DICHO AVEGACION

Multipterio ó Flugilarilo
PATENTADO
SISTEMA JUANDÓ

Postal de la época.

los hombres científicos y resultan 0 kilogramos 520 gramos por metro cuadrado y dividido por 20 que son 500 centímetros cuadrados, da el coeficiente 26 gramos que es el punto de apoyo que encuentran en el aire sus alas y no obstante vuelan la paloma pesando 300 gramos”.

Insistiendo en su teoría exponía lo siguiente:

“Si observamos el vuelo de un díptero, como por ejemplo una mosca, se ve claramente que sus alas simples formadas de una sola membrana, cada una sube de filo o de canto y las baja de plano, que es cuando se apoya por el vacío relativo que forma o tiende a formarse encima de sus alas. Si esta mosca encontrara una resistencia superior a su peso, a la mosca no le quedaría otro medio que subir en un espacio en el aire, igual o aproximado a la cuerda del arco que sus alas describen al bajar y no obstante, la mosca se queda inmóvil en el espacio, como clavada, a pesar de mover sus alas de 14 a 15 veces por segundo”.

Juandó estudió minuciosamente los aeroplanos de su tiempo y vió el mismo fenómeno, es decir que el punto de apoyo o resistencia que resultaba por metro cuadrado siempre era inferior al que por el peso del aparato correspondía, llegando a la conclusión de que los animales y las máquinas voladoras se sostenían según sus principios, es decir:

“Que el volar no es una presión sino que es un trabajo y para este trabajo solo falta un factor, y este factor es la velocidad, y digo que

para sostenerse un cuerpo en el aire, basta que la resistencia o punto de apoyo que encuentran sus alas, sean fijas o móviles, multiplicando por su velocidad sea igual al peso del aparato o cuerpo, y la velocidad por segundo dependerá de la multitud de sus alas”.

También afirmaba:

“Que para sostenerse un cuerpo en el aire basta que la resistencia que sus propulsores encuentran, multiplicada por su velocidad, sea igual al peso del cuerpo”

Todo lo expuesto le llevó a construir el curioso modelo que describiré ahora.

EL APARATO

MODELO reducido al 20% del que debe construirse o sea un quinto de sus dimensiones en todos sentidos.

Consta de tres partes:

- 1.^a Un cuerpo fusiforme lateralmente.
- 2.^a Otro cuerpo fusiforme que sobresale en la parte superior.
- 3.^a Un soporte horizontal entre ambos cuerpos destinados a sostener los propulsores o alas rotativas.

Pasando a estudiar las tres partes nos encontramos con lo siguiente:

Primera parte

Las dimensiones de este cuerpo o casco destinado a llevar a los pasajeros y carga en su fondo, tiene un metro cincuenta centímetros de eslora, cuarenta centímetros de manga a un

tercio de proa y cuarenta centímetros de puntal en toda su longitud, de manera que su base y su cubierta resultan paralelas.

Segunda parte

Tiene sesenta centímetros de eslora, veinte centímetros de manga a un tercio de su proa y cuarenta centímetros de puntal, y está destinado al personal facultativo y a los motores.

Tercera parte

Es de un metro noventa y cinco centímetros de largo por un metro veinticinco de ancho, y está destinado a llevar los propulsores de sostenimiento y los de su dirección.

Advertencias del inventor

Juandó hace constar que cuando se fabriquen aparatos, cinco, diez, veinte, etc. más grandes, debe tenerse en consideración que habrá que aumentar su peso por el cubo y en cambio sus propulsores aumentarán por el cuadrado, aunque mejor sería incrementar su número o sus dimensiones. La misma consideración debe hacerse respecto a la potencia de sus motores.

Recomienda también que cuando se trate de construir un aparato definitivo deberá ser por lo menos, cinco veces mayor que el modelo que presenta.

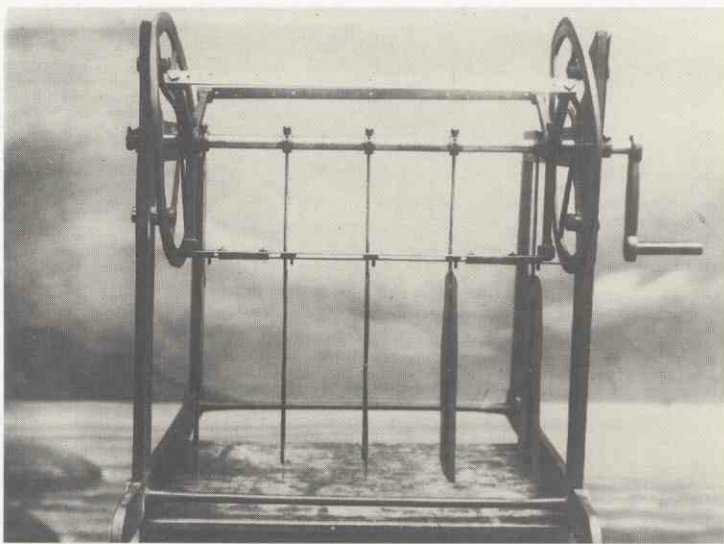
EL CASCO

ESTUDIADO de manera que sólo representa una resistencia a la penetración en el aire igual o inferior al dos por ciento de la que presentaría el plano del aparato cortado por su manga, pues lo puntiagudo de su proa y de doble puntiagudo de su popa hace de cuña en el avance y presenta de tal manera su popa que al juntarse otra vez las capas de aire para llenar el vacío relativo o de presión que en pos de sí deja, el aparato ayuda al avance del mismo.

A los dos tercios de la altura de su casco, está la línea de flotación destinada a indicar que cuando el nivel de agua exterior, si el aparato descansa o está en parte sumergido, llega a confundirse con dicha línea que no sólo tiene completa su carga sino que la tiene convenientemente colocada para que su equilibrio sea perfecto. Esta lí-



Juandó y su hijo en una maqueta de la máquina a escala reducida.



Vista del propulsor de eje rotativo.

nea de flotación indica bien claramente que el peso del aparato es del 66% con 666 milésimas del peso específico del agua.

Las ventanas cerradas herméticamente con cristales, dan luz en el inte-

rior y sirven para la contemplación del paisaje. Las demás ventanillas y agujeros dan paso al aire para la ventilación y en cantidad suficiente para la mezcla de la bencina con el oxígeno del aire, así funcionarán bien los motores.

LOS PROPULSORES

PROPULSOR decía Juandó, "es la rueda para el transporte terrestre", y para el acuático muy bueno, "porque se movía en un medio comprimible".

Constan los propulsores de un eje rotativo, y perpendicular a éste hay varias plumas o palas que siguen el eje en su rotación. Cada una de estas palas o plumas, describen un círculo alrededor del eje rotativo. El funcio-

namiento de cada pala consiste en dar un cuarto de conversión cada vez que produzcan trabajo. Cada pala tiene un mango que viene enroscado en los soportes fijos del eje rotativo, así es imposible el desprendimiento de pala al-

guna por grande que sea la fuerza centrífuga que produzca su rotación.

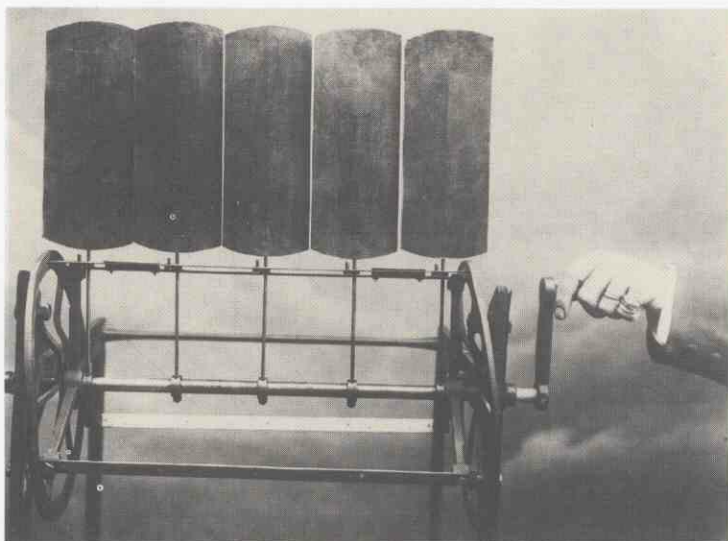
"Todas las palas de cada hilera dan su cuarto de conversión isocrónicamente obligadas por un excéntrico y según éste, trabajarán sus propulsores durante su recorrido, los grados que convengan del círculo que describen".

A Juandó la hélice le parecía deficiente para el transporte aéreo ya que la consideraba como un tornillo que necesitara una velocidad determinada a su paso para que diera el rendimiento requerido siempre en dirección de su eje, fuera este horizontal, inclinado o vertical, mientras que los propulsores de su invento, ejecutaban su trabajo en dirección perpendicular al eje rotativo del propulsor, en todos los casos.

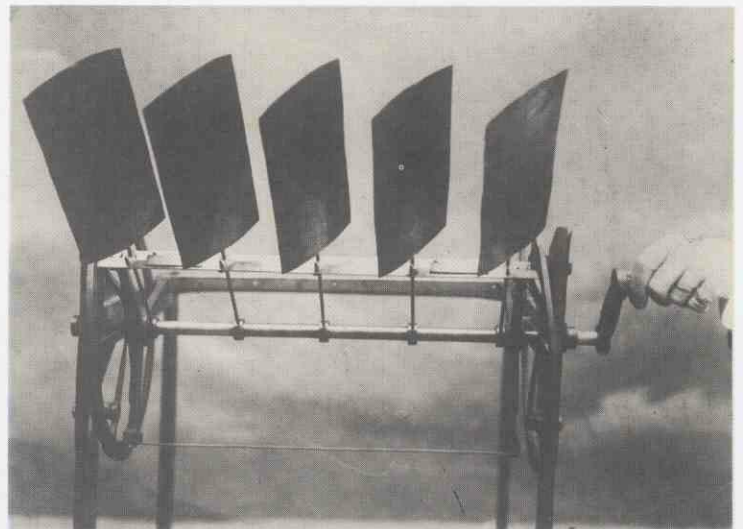
Afirmaba el inventor que sus propulsores serían los únicos que se aplicarían a los aparatos voladores, por considerar que eran insustituibles, *"como lo es la rueda para los transportes terrestres"*, repetía sin cansarse.

En el invento los propulsores de sostenimiento sólo trabajan en el plano horizontal, que forma su eje con los soportes y van colocados en los cuatro ángulos de éstos.

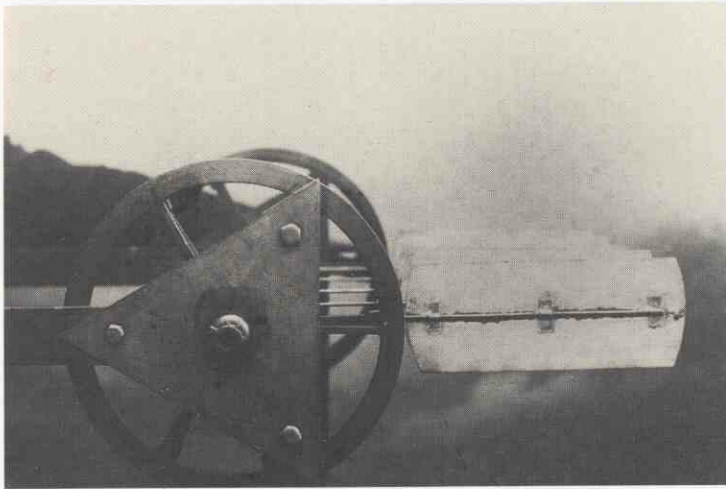
Los propulsores de avance, retroceso, virada y dirección, son iguales a los de sostenimiento con la única diferencia de que trabajan sólo en el plano vertical, siendo indiferente que trabajen encima o debajo a su eje rotativo, con tal que su movimiento tenga por objeto dirigir el aire de proa a popa, para formar la depresión detrás de las palas o plumas, y obliga a la presión atmosférica a empujar hacia proa el "Flugilarilo".



Demostrador del motor de eje rotativo.



La imagen muestra como va cambiando el paso de las palas o plumas del propulsor.



Las palas van cambiando de posición.

DIFERENCIALES

PARA los propulsores de sostenimiento es indispensable que cada ala rotativa tenga un diferencial para su funcionamiento iguales a los que tienen los automóviles.

Los diferenciales son indispensables para las alas rotativas, pues si las dos alas funcionan isócronamente, su marcha

será en línea recta en dirección del eje del aparato o eslora, pero si una de las dos alas rotativas funciona a diferentes velocidades, el aparato volador virará hacia la parte donde el propulsor vaya más despacio.

Indispensable para inmovilizar los propulsores de avance si es conveniente descender o efectuar un retroceso oportuno; para eso no hay más que aplicar a los propulsores un freno y cambio de marcha idénticos a los que usan actualmente los automóviles.

EQUILIBRIO AUTOMÁTICO

EN el sistema *Juandó* no hay timón, este se sustituye por un potente péndulo cuyo régimen natural será colocarse siempre en la vertical y éste será el manipulador automático de los diferenciales de las alas rotativas de sostenimiento, puesto que buscando la vertical se acercará siempre al propulsor que deberá acelerar su marcha, al paso que se distanciará del propulsor que la deberá retardar, restableciéndose el equilibrio automáticamente.

Para la completa movilidad del péndulo, *Juandó* sugería el siguiente sistema. "Se fijará el extremo superior del mismo por medio de un aparato análogo a los que en marina suspenden las brújulas o los mecheros de los comedores de a bordo".

DESPLAZAMIENTO CÚBICO DEL APARATO

CON el modelo presentado, *Juandó* afirmaba que se podía construir cualquier aparato de cabida proporcionada, únicamente debía tenerse en cuenta las superficies

aladas, en las que su peso aumenta por el cubo, mientras que las superficies de los propulsores lo hacen por el cuadrado. "Por esto lo denominó *Multíptero o Flugilarilo*".

PESO DEL APARATO

HABÍA que buscar ante todo los metros cúbicos de desplazamiento del casco.

"Supongamos que es de 15 metros cúbicos, como su peso específico ha de ser los dos tercios del agua, pesará el aparato en conjunto 10 toneladas, o sea de 10.000 kilos será la carga o transporte que pueda llevar, cuidando de que vaya detrás en el fondo del casco, para que el centro del aparato esté siempre por debajo de la línea de flotación que en su casco está marcada. Los restantes 5.000 kg. se dividirán en 1.500 para el peso del aparato y propulsores, 1.500 para los motores, 2.000 para el personal, agua, esencia motriz y aceite".

Estos datos eran aproximados, ya que si conviniera —decía— podría aumentarse una partida en detrimento de otra.

VELOCIDAD

JUANDÓ decía:

"La mayor velocidad que hasta hoy han alcanzado los aviones son de 70 km. por hora término medio y a 88 km. por hora ha llegado *Curtis* a Norteamérica últimamente. Con mis propulsores creo poder alcanzar 360 km. por hora que es la velocidad normal de los vencejos cuando van de pasada".

Es emocionante comprobar que siempre concluye con las experiencias alcanzadas en su observatorio. Los insectos y las aves serán su punto de partida y de término.

RADIO DE ACCIÓN

CUANDO al inventor le preguntaban sobre este punto respondía:

"Tengo la pretensión de que si en vez de llevar las cinco toneladas de carga, la llevamos de esencia de bencina o alcohol, nos permitiría fácilmente un radio de acción

MOTORES

SOBRE los motores *Juandó* afirmaba:

"Sólo hay que preocuparse de su buen funcionamiento. Deben ser acoplados a un eje general de tal manera que cada uno sea autónomo marchando, y en conjunto todos pueden contribuir al trabajo requerido".

Los motores serán tres y cada uno de ellos debe tener la potencia suficiente para levantar el aparato además de sostenerlo. En este concepto al trabajar acoplados con piñones libres cada uno contribuirá al trabajo requerido a un tercio de su potencia a fin de que, si uno parara por cualquier causa su marcha, los otros dos continuarían trabajando a la mitad de su potencia, y si durante el arreglo del que paró, se inmovilizara otro, quedaría el tercero funcionando con su fuerza normal; y en tal caso puede descender el multíptero en tierra o en agua, hasta el completo arreglo de los motores parados, y una vez solucionado el problema volverían a funcionar los tres levantando el aparato del aire o del agua verticalmente.

Hay una segunda clase de motores que son los destinados a los propulsores o alas rotativas. No es necesario que sean triplicados, basta uno o a lo más dos, para que aunque se produjera un paro, sin necesidad de descender pueda ser arreglado a bordo, sin importar que se quede quieto el avión en el aire. "Tal cual lo hace un ave cuando se cierne en el espacio". También puede aprovecharse el exceso de potencia de los motores de sostenimiento para aplicarla a los propulsores de avance.

de poder pasar del Océano a visitar el Polo Norte a las 14 horas 40 minutos de la salida de Barcelona".

Declaraba también que con su sistema, los tripulantes y viajeros estaban fuera de las corrientes atmosféricas.

Que en caso de guerra se podría formar con sus aviones barcos una verdadera escuadra que terminaría destruyendo a todas las demás que se encontrarán reunidas.

Se comprometía a transportar pasajeros, y grandes cargas a velocidades hasta el momento desconocidas. A explorar minas, canteras y bosques donde no existieran vías de comunicación, y todo ello con un capital que no llegaría a un 1% del que se necesitaría

en su momento para la construcción de ferrocarriles.

Y lo que era más importante, su aparato serviría para albergar bajo la bandera blanca de la paz a toda la humanidad"

"Borrando fronteras y razas y haciendo de todo el mundo civilizado un solo Estado, realizando el sueño dorado de la desaparición para siempre de aduanas y fronteras, ya que todos los pueblos de la tierra que quedando por doquier el Esperanto con su moneda universal y que el más hermoso lobre cambio fomenta el trabajo y la riqueza para todos los hombres, cambiando mutuamente sus productos, fianzando una paz universal y verdadera en

perpetuidad para toda la Humanidad".

Cristóbal Juandó, convencido plenamente de las aplicaciones militares que podía tener su aparato, envió al rey Alfonso XIII, el 13 de enero de 1911 una instancia que tituló "Mensaje" donde le exponía sus afanes, desvelos y trabajos, ofreciéndole su invento para el bien de la Patria y solicitando su ayuda. La instancia que iba acompañada de folleto explicativo del "Flugilarilo" fue enviada por el general jefe de la sección de Ingenieros, al Cuerpo de Ingenieros del Ejército, Parque Aerostático de Guadalajara.

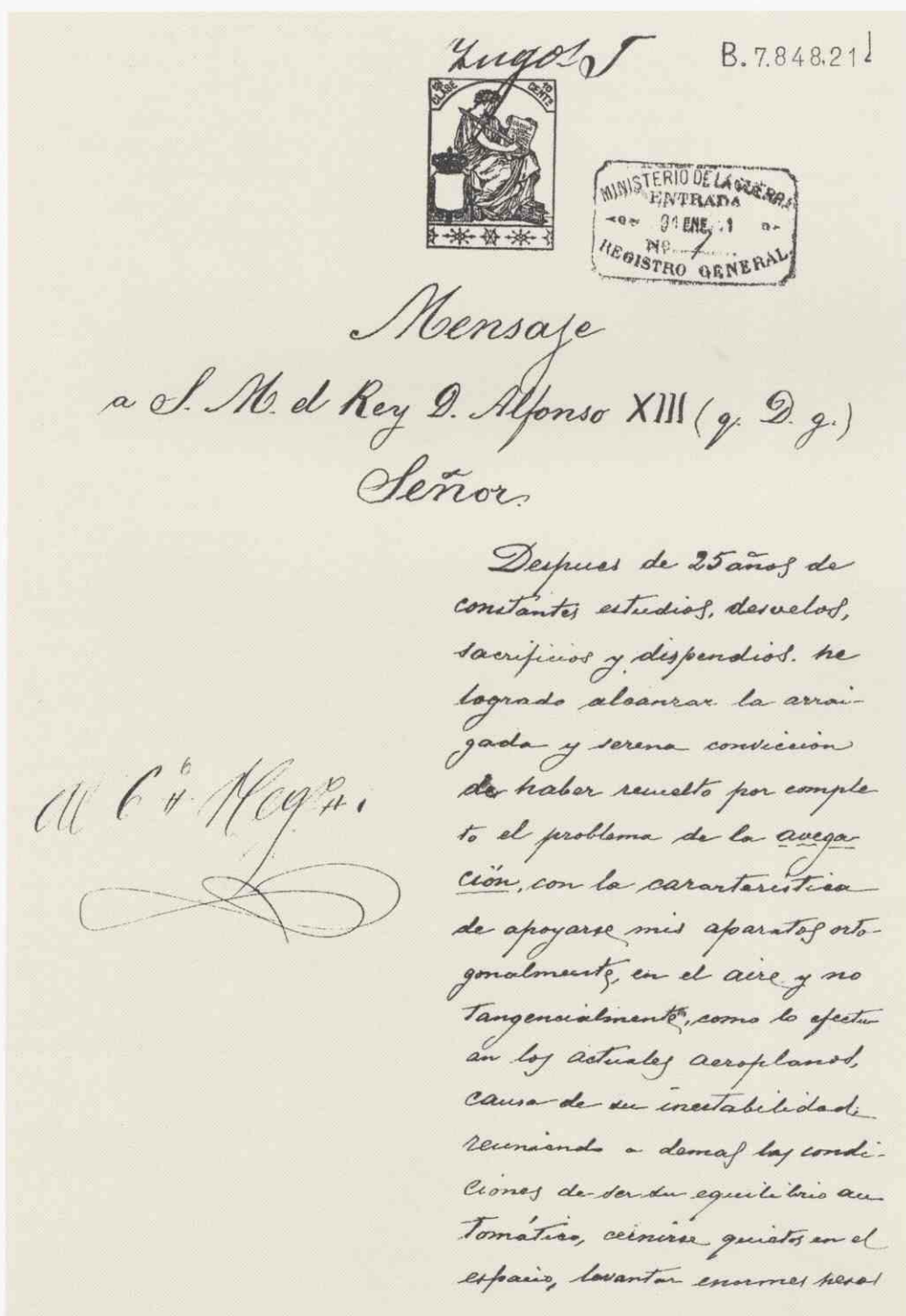
El 4 de marzo de 1911 se reunió la junta técnica del Servicio Aerostático, que estaba formada por los siguientes jefes y oficiales:

Presidente:	Coronel	Pedro Vives y Vich
Vocales:	Tte. Coronel	Vicente García Antúnez
	Capitán	Celestino García Antúnez
	Capitán	Antonio Gordejuela y Casillas
	Capitán	Emilio Herrera Linares
	Teniente	Sixto Pou y Portes
	Teniente	Eduardo Barrón Ramos
	Teniente	José Ortiz Echagüe
Secretario:	Comandante	Francisco de P. Rojas y Rubio.

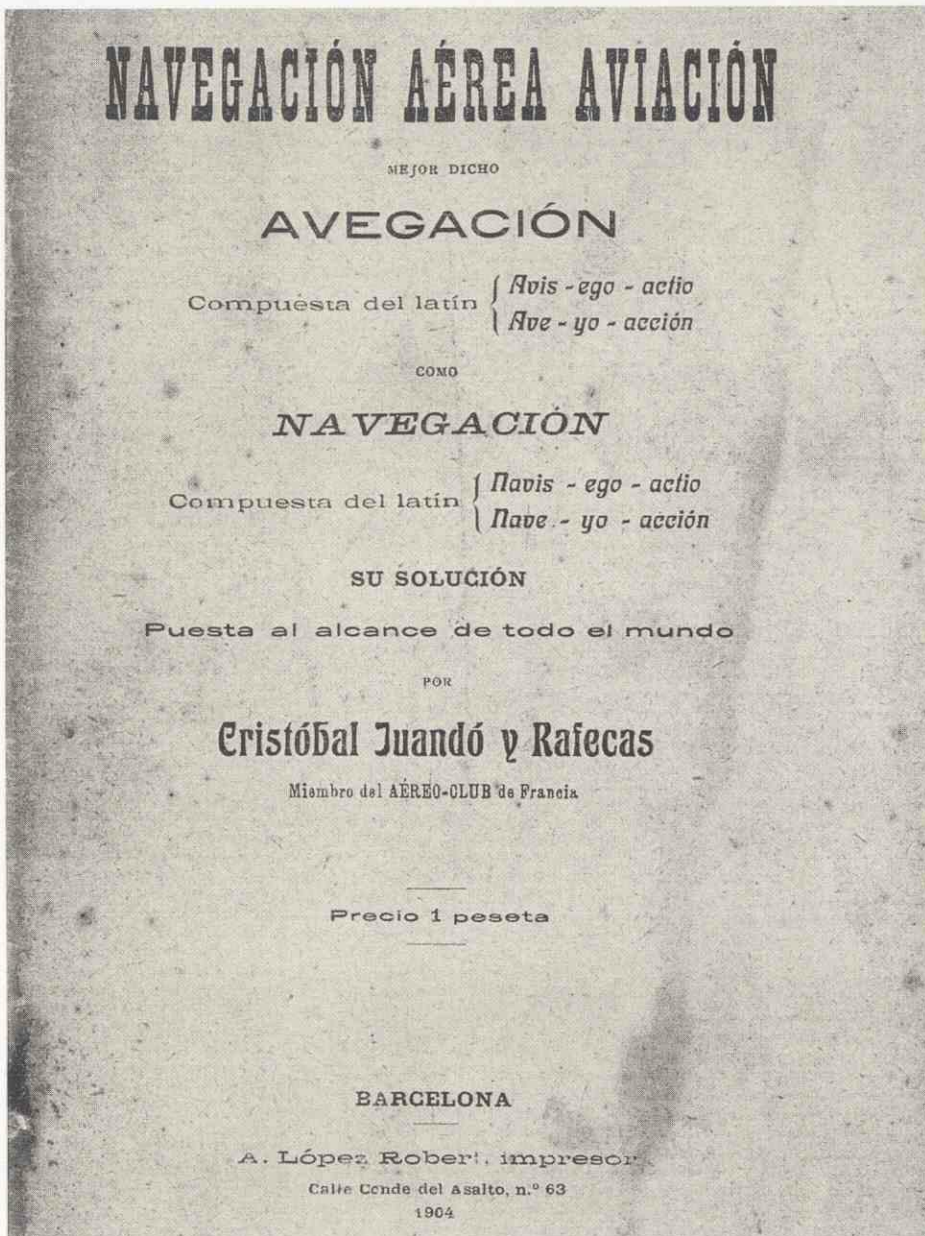
El capitán Celestino García Antúnez fue el encargado de informar, ya que por orden del jefe de servicios había estudiado previamente el asunto y redactado la ponencia correspondiente. El informe no podía ser más desfavorable, incluso entre líneas podía leerse la poca consideración con que había sido tomada la afirmación del inventor de poder llegar al Polo Norte desde Barcelona en 14 horas y 40 minutos y sobre todo aquello de que "empleará solo motor de vapor porque nada importa el peso del motor, pues lo importante es que sea ligero el propulsor" ¿Y qué decir de considerar la hélice inútil en la navegación? ¿Y lo de esperar sustentar 640 kg. por caballo de potencia motriz?

La Junta después de oír a la ponencia acordó que no debía tomarse en cuenta la solicitud del Juandó, a quien calificaron como autor de escasos conocimientos técnicos que no había podido subsistir con los productos de su imaginación, no obstante "reconocían su laboriosidad y grandes desvelos por el bien común".

Fue inútil que el inventor insistiera una y otra vez rebatiendo dichos argumentos y aportando clarificaciones.



Carta de Juandó al Rey Alfonso XIII.



Tropezaba otra vez con la incredulidad, y lo que más le dolía ahora es que no se trataba del vulgo sino de técnicos e ingenieros. El no presumía de estudios, no los tenía, sino de ser "sólo un poco ingenioso".

El caso es que Juandó no se dio por vencido, y siguió pidiendo ayuda al Gobierno. En 1913 escribe al Presidente del Consejo de Ministros, Conde de Romanones, y le resume el estado de sus investigaciones "después de 28 años de luchar contra la indiferencia". Como tampoco obtuvo respuesta, pensó irse con su invento a ofrecerle en el extranjero, aunque no llegó a hacerlo, y según parece tuvo varios ofrecimientos.

Tres años después de que se publicara el libro "Navegación Aérea" (1900) fue el vuelo de los hermanos Wright. Muchos se dieron cuenta de que podía haber sido aquel catalán tildado de visionario, el primero en reali-

zarlo, ya que sus investigaciones iban por camino correcto.

PINCELADAS DE SU VIDA

EN el expediente del Archivo General Militar poco encontré de su faceta íntima, personal. Pero era fácil adivinar bastante de ella, y al tener después en mis manos parte de su biografía, comprobé que no estaba equivocada. Había sido un soñador activo, impresionante.

Cristóbal Juandó nació en Villanueva y Geltrú el 28 de enero de 1848, en la calle del Agua. Era el cuarto hijo del matrimonio formado por Salvador Juandó Casas y de Rosa Rafecas Puig. Ambos de familias acomodadas a fuerza de trabajo, tesón y estudios. Un primo hermano de Cristóbal, Francisco Javier Lluch Rafecas se dedicó a investigar sobre la industria textil y fue

profesor de la Lonja y de la Escuela Industrial de Barcelona, y en 1851 su tío Joan Rafecas fundó la fábrica "Cal Xuriger".

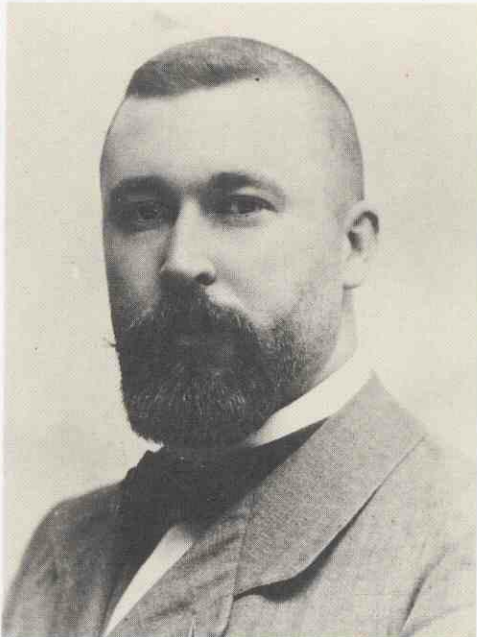
Salvador Juandó a los 33 años ya era un potentado. Su considerable fortuna le había llegado por los caminos de la Bolsa de la que era un gran experto. Se estableció en Barcelona, pero nunca olvidó a su pueblo natal. Fue socio fundador del Banco de Villanueva (1881) y de la Cía del Ferrocarril de Barcelona a Villanueva. Cuando éste llegó a Villanueva, repartió mucho dinero entre los pobres.

Aprovechó aquellos tiempos de prosperidad para vivir a lo grande, dándose los placeres de la buena mesa y de las interminables tertulias. Se convirtió en un auténtico señor de Barcelona. Siempre se mostraba impecable, atildado, le gustaba mostrar su opulencia aunque lo hiciera más que por darse importancia, porque era así un excéntrico. Cuidaba con esmero su hermosa y poblada barba, quizá para desquitarse de no poder hacerlo con su pelo, debido a una calvicie prematura.

De estatura más alta que lo corriente, un poco metido en carnes, estirado y altivo en apariencia, lucía con deleite sus botines blancos o grises y con su sombrero de copa causaba sensación. Pero más que por el aspecto físico, era notorio por las anécdotas que se le atribuían, algunas verídicas como la de usar para combustible billetes de Banco, en una barbacoa ofrecida a personalidades barcelonesas; o la de comprar el carro de un payés cierta noche de San Juan, para que la hoguera no decayera.

Sus constantes paseos por el campo observando las aves e incluso imitándolas, en especial a los vencejos a los que llegó a diseccionar, o su postura estática durante horas contemplando la naturaleza, mientras creaba poesía, un hombre que soñaba con surcar los cielos por fuerza tenía que ser poeta, le hacían aparecer ante los demás como raro e incluso chiflado. El, que era un gran inventor premiado, autor de varias obras, director del diario "Las Noticias", fundador del "Diario Ilustrado de Avisos, Noticias, Anuncios y Telegramas", aunque quizá si no hubiera estado un poco "loco", se habría conformado con ahorrar en los tiempos de bonanza para resistir en los malos.

Juandó no supo ni quiso hacer esto. Cuando vivió en la opulencia derrochó; después pasó a conocer la ruina. Había invertido en empresas fantásticas sin futuro, cuando llegó el crac econó-



Salvador Juandó, hijo y estrecho colaborador de su padre.

mico de los ochenta. No tenía nada. Fue entonces cuando se dedicó exclusivamente a crear. Otro de sus sueños hecho realidad era su empresa llamada "El Genio Mecánico" que debía ser una delicia. Allí inventó y creó soldaditos de plomo, juguetes de estaño, un molino de viento que le valió el premio de la Exposición de 1888, etc. y ¡como no! objetos que remontaran el vuelo, cometas asombrosas, fantásticas como salidas de los cuentos de ensueño, artefactos voladores nunca vistos, y para que nada faltara con folleto explicativo.

En "El Genio Mecánico" se puso a profundizar en la creación de su invento. Ya estaba bien de que sólo los Globos surcaran el aire. Tuvo como colaborador a Ricardo Murrèy Soler, quien terminó por marcharse a la Argentina a establecer una empresa mecánica. Poco antes de fallecer mandó desde allí los planos y documentación técnica del "Flugilarilo" al Museo Balaguer.

Su invento ya estaba terminado, pero él, que había tenido tanto dinero, le faltaba ahora para hacerlo realidad. Acudió a los amigos, a tantos que habían vivido casi a su costa, y le fallaron. En 1901 creó una sociedad "Compañía Universal de Navegación Aérea" considerada hoy como la primera dedicada a la aviación, para recaudar fondos y fue un fracaso.

Tuvo la satisfacción de tener a su lado mientras construía el invento, a su hijo Salvador, y la de ver elevarse al "Flugilarilo" hasta una altura de varios metros en la Plaza de Cataluña barcelonesa, aunque luego cayera a tierra.

Tuvo que sufrir mucho viendo como los hermanos Wright, pilotaban su apa-

Talón n.º 0968

NAVEGACION AÉREA

AVIACION

Suscripción para realizar el invento de D. Cristóbal Juandó y Rafecas

Por pesetas 100 desembolsadas Num. de talones 20.000

El inventor que interviene, dada la índole especial del invento, no cree oportuno su explotación como base de negocio hasta tanto el problema sea una realidad inagotable. Necesita para llegar a este resultado capitales de importancia que le permitan construir el aparato Aviator, cuyo fundamento científico expone en la Memoria que ha publicado, y en la que se contienen todos los detalles como constante la conveniencia de guardar el secreto respecto al principio fundamental del invento.

Con objeto de recoger dicho capital, el inventor suscribió Salvador Juandó y Rafecas, ha decidido abrir una suscripción en las condiciones siguientes:

- 1.º El capital que se conceptúa necesario para la construcción del Aviator, Juandó, es el de un millón de pesetas, y lo constituirá el producto de esta suscripción a la que cada suscriptor contribuirá en la cantidad de cien pesetas.
- 2.º En justificación del desembolso hecho por el suscriptor, se le entregará uno de esos talones a cambio, que serán librados como recibos en número de diez mil.
- 3.º El producto de la suscripción será de propiedad de D. Cristóbal Juandó, y constituirá, según interviene, la obligación de inversión en la fundación de los talleres, adquisición de materiales y pago de trabajos para la construcción del Aviator, corriendo a su cargo la administración de la empresa, y a cargo del inventor su dirección técnica.
- 4.º Al tratarse de estas obligaciones no podrá exigirse por concepto alguno más desembolso que el de cien pesetas ya efectuado, pues si la empresa necesita mayor capital para su realización, los suscriptores vienen obligados a invertir en la misma el producto de los talones librados, de que luego se hablará.
- 5.º En ningún tiempo el titular de este talón tendrá derecho a pedir cuenta de su inversión, ni intervenir por concepto alguno en los trabajos de construcción del Aviator, si cuyos talleres no tendrán acceso otras personas que las especializadas invitadas por el inventor.
- 6.º Tan luego se hayan realizado las pruebas del Aviator Juandó y respondan a la exactitud del fundamento científico del mismo, pudiendo darse por resuelto el problema, el inventor se obliga a pedir privilegio de invención a todas las naciones, con arreglo a la ley de cada una.
- 7.º El inventor, por no haber obtenido el privilegio, se obliga a constituir con los fondos de esta suscripción una Sociedad para la explotación del invento, cediendo a dicha Sociedad todos sus derechos, así en la propiedad, como en las patentes o privilegios que le concedan las sociedades asociadas y extranjeras constituidas para el mismo objeto, como cualquier otro que de sus inventos o privilegios por este invento le correspondan.
- 8.º En premio a los trabajos de los inventores y a fin de que en su día puedan participar en los beneficios que el invento viene obligado a crear a los titulares de estos talones, los suscriptores, otros diez mil talones, para distribuirlos entre sí, completamente liberados como si hubieran hecho el desembolso correspondiente, los cuales tendrán los mismos derechos que los entregados a los suscriptores, pudiendo las industrias disponer libremente de ellos, a los fines indicados en la condición 4.º a 6.º de los que mejor entendieran convenientes.
- 9.º En garantía de las responsabilidades contraídas, suscriben estas obligaciones el inventor y el titular de la suscripción como propietario y administrador de la empresa.

Es la obra emprendida de tal magnitud, que sólo son las únicas condiciones en que puede ser abierta la suscripción. Si desgraciadamente el invento fracasara, el suscriptor habrá perdido la cantidad de cien pesetas, y el inventor sus estudios e importantes trabajos. Si como se espera fundadamente, el éxito corona los esfuerzos del inventor, habrá colmado éste los anhelos de casi toda su vida, y el suscriptor, le cobrará el orgullo de haber contribuido a la realización de tan grande empresa, recibiendo en consecuencia inenarrables beneficios.

Barcelona 10 de Mayo de 1900

El Inventor *Juandó* El Administrador *Juandó*

Suscripción para la financiación del "Multiptero".

rato, tres años después que él inventara el suyo, y que en 1910 se inaugurara la aviación en su amada Cataluña sin contar con él.

Sufrió pero no se desalentó jamás, siguió luchando, escribiendo misivas y hablando a los íntimos "del calvario del inventor".

Muy triste y "pelado como una rata" le encontró la muerte en 1917. No podía imaginar que su biznieta lograría que el nieto del rey al que se dirigió una vez angustiado, es decir Juan Carlos I, ayudase a su reivindicación.

Y que varios de sus paisanos en es-

pecial el infatigable director de la "Fundación Parque Aeronáutico de Cataluña", Manuel Pons, removerían lo indecible para lograr sacar del olvido a su ilustre paisano, para lo cual contó con la ayuda entusiasta y el apoyo del Instituto de Historia y Cultura del Ejército del Aire, que hoy en su revista *Aeroplano* recoge este artículo de esta escritora que un día se encontró con Juandó. Al fin se ha logrado que este personaje de leyenda local, pase a ocupar el puesto de honor que le corresponde en la Aviación no sólo española, sino mundial. ■

01553

Navegación Aérea.- Aviación

Exposición y funcionamiento, por un nuevo principio científico, del

AVIADOR JUANDÓ

El Portador queda suscripto a una centésima parte de un Título de fundador de 100 pesetas.

— Valor: UNA peseta —

Canjeable a la vista { por cada diez, una Décima.
por cada cien, un Título.

Barcelona 23 Septiembre de 1902.

El Inventor *Juandó* El Administrador *Juandó*

Suscripción para la financiación del "Multiptero".

Cierva C.3 y Farman F.50: Polimotores de bombardeo pesado para la aviación militar española

CARLOS LÁZARO ÁVILA

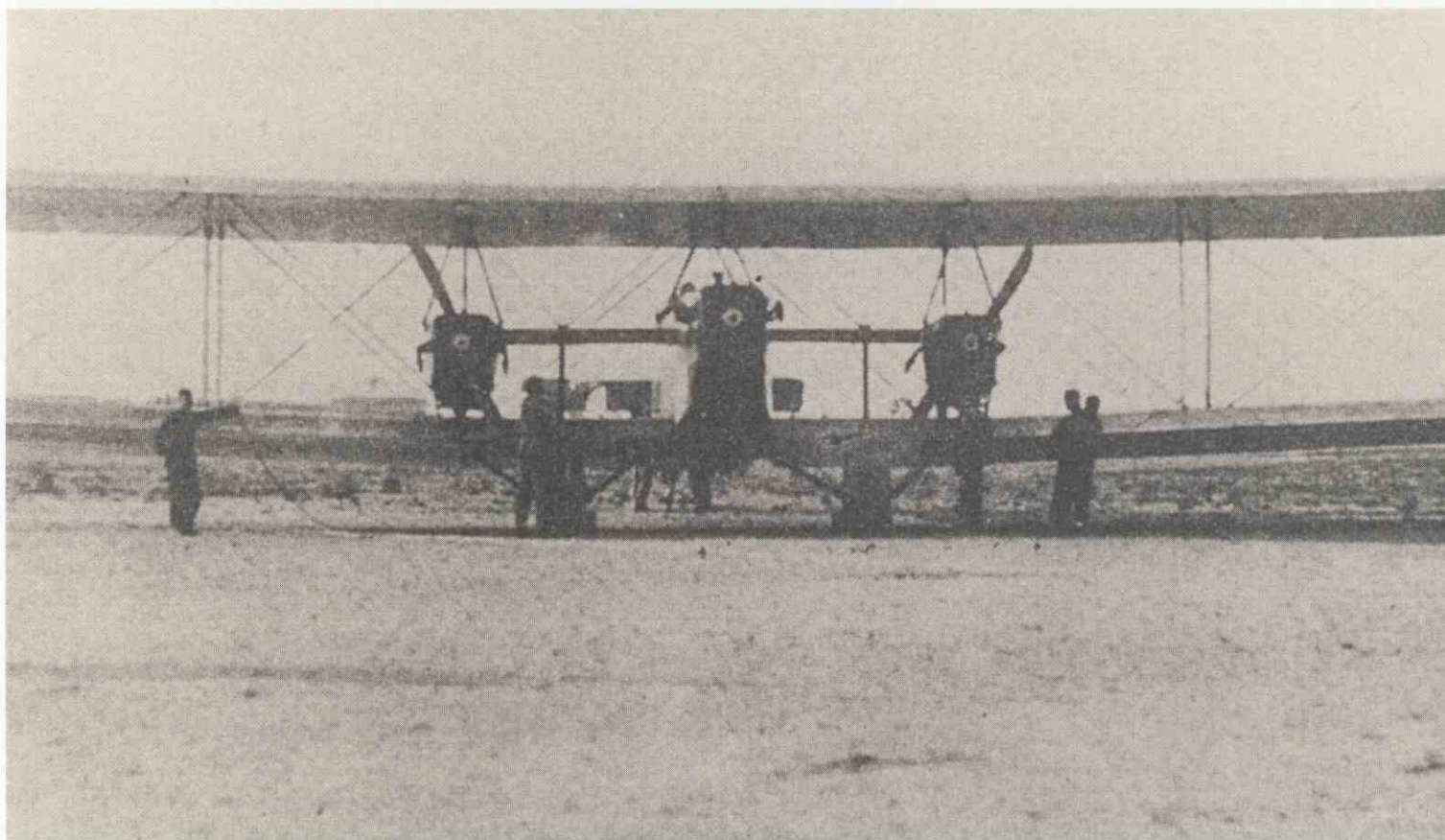
ENTRE el variado conjunto de aparatos encuadrados en la Aviación Militar de preguerra, los polimotores de bombardeo han recibido escasa atención por parte de los historiadores aeronáuticos. Esta falta de interés podría radicar en el hecho de que, desde la construcción del bombardero C.3 por Juan de la Cierva (1919), tuvieron que transcurrir treinta años hasta que la industria aeronáutica nacional realizara un polimotor netamente español, el CASA C-201 *Alcotán*, destinado, entre otras funciones, para escuela de bombarderos. En este lapso de tiempo, y exceptuando los modelos alemanes Junkers Ju-52 y Heinkel He-111 construidos bajo licencia en nuestro país, todos los polimotores de bombardeo que se encuadraron en las fuerzas aéreas fueron exclusivamente extranjeros.

Como la historia de este tipo de aparatos es bien conocida desde la etapa de la Guerra Civil hasta nuestros días,

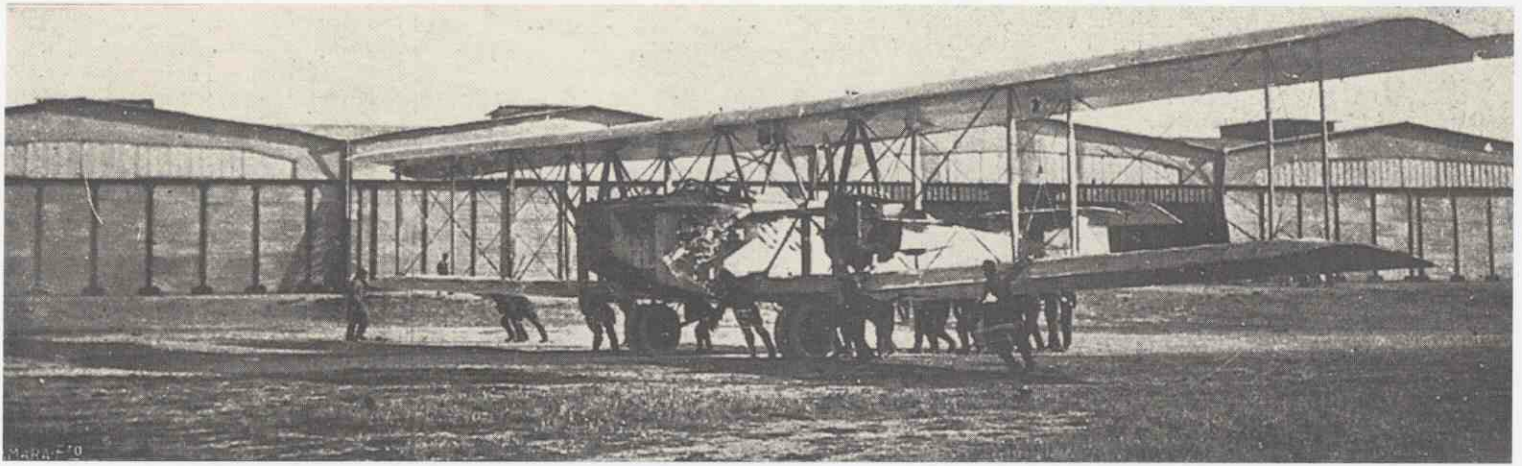
en este trabajo hemos preferido exponer un avance sobre el Cierva C.3 y el Farman F-50¹. Ambos forman parte de un estudio más amplio que estamos realizando sobre todos los polimotores de bombardeo anteriores a la Guerra Civil (Cierva C.3, Farman F-50, Farman F-60, Dornier Wal, Loring B.II, Trimotor Colonial de Loring, Fokker F.VIIb-3m, Macchi M-24, De Havilland Dh.89 Dragon Rapide y el Junkers K.30)².

¹ El autor desea agradecer a D. José Warleta Carrillo los comentarios y precisiones que ha realizado sobre este trabajo.

² Queremos señalar que sobre el Fokker, Dragón Rapide y Dornier Wal ya se han hecho trabajos notables: Jesús Salas Larrazábal, *Fokkers y Dragones en la guerra*. Revista de Aeronáutica, 1972, nº 384 y 1973, nº 387; José Warleta Carrillo, *Historia de un gran hidroavión: el Dornier Wal en España y en el mundo*. Aeroplano nº 2. pp.24-4, 1984



Vista frontal del trimotor Cierva C.3 (Foto IHCA)



El C.3 después de haber abandonado los talleres de Vitorica. (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)

1. EL CONCURSO NACIONAL DE 1919 Y EL TRIMOTOR DE JUAN DE LA CIERVA

LA figura de Juan de la Cierva Codornú es bastante conocida en la historia aeronáutica española; como existe una amplia bibliografía sobre la vida y obra de este Ingeniero de Caminos murciano inventor del autogiro³, nos centraremos directamente en el tema que nos ocupa.

El día 5 de septiembre de 1918 se publica una Real Orden por la que se convocaba un concurso de aviones militares de caza, bombardeo y reconocimiento de fabricación exclusivamente nacional. Este concurso, cuyas pruebas aeronáuticas se realizarían a mediados de 1919, constituyó una ocasión única para el fomento de la industria aeronáutica nacional que, a pesar de sus limitaciones, presentó al certamen una serie de dignos aparatos que pudieron haber sustituido a los maltrechos aviones con los que los aviado-

res españoles habían empezado a formarse. Sin embargo, la convocatoria del concurso de 1919 adoleció de dos graves inconvenientes; según Gomá, el primero de ellos era las reducidas gratificaciones económicas de los premios, 300.000 pesetas para el primer clasificado de cada categoría, más 20.000 pesetas por la adquisición del prototipo sin motor (para los bombarderos la cifra era de 30.000 pesetas y 100 por CV), compensaciones reguladas por unas duras condiciones⁴. Además de las rígidas exigencias, los concursantes tuvieron que enfrentarse también al inconveniente de soportar la "exhibición paralela" que estaban realizando los aparatos extranjeros sobre el cielo de Madrid en los mismos días del Concurso. La aparición de un De Havilland, dotado con un motor Napier de 450 CV, el Bristol F.2b y el gigantesco bombardero Handley Page V/1500 llegados de Inglaterra, los Farman F.50 y Breguet XIV A.2 franceses, el Ansaldo SVA 5 –regalo de la casa constructora al Rey– y los Macchi italianos dieron lugar a una inevitable comparación de prestaciones que arrojaba un balance desfavorable para los aparatos de producción nacional. So-

³ Ver, José Warleta Carrillo *Autogiro. Juan de la Cierva y su obra*. Instituto de España. Madrid, 1977. De este mismo autor *Juan de la Cierva Codornú. Notas biográficas* y José Luis López Ruiz *Historia de los prototipos españoles. El autogiro*. en *AEROPLANO*, Nº 13. IHCA. Madrid, 1995.

⁴ José Gomá Orduña. *Historia de la Aeronáutica Española*. Editora Nacional. Madrid, 1946. p. 482 y ss.



Los restos del avión después del infortunado vuelo de Ríos (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)



El Farman F.50 pilotado por G. Brou en Cuatro Vientos (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)

bre la presencia estos aviones, Gomá también comenta que protagonizaron varios actos de lo que podríamos denominar como "competencia desleal", sobre todo tras las acrobacias del Havilland sobre diferentes actos públicos y deportivos, o el lanzamiento de proclamas con mensajes fraternales que hicieron los pilotos del Farman F.50 sobre Madrid⁵.

Pese a la presencia de estos aparatos cuyas virtudes aeronáuticas se habían contrastado fielmente en los campos de batalla de la Gran Guerra, los concursantes españoles se afanaron en demostrar a la rígida comisión evaluadora las virtudes de sus aviones. En este contexto competitivo se encuentra la realización del bombardero de La Cierva; creemos que se puede afirmar que la realización del diseño y posterior construcción del trimotor de bombardero que hizo Juan de la Cierva puede considerarse como el primer indicio de las geniales dotes inventivas que luego cristalizarían en la aparición del autogiro. Son dos las razones que nos llevan a hacer esta afirmación.

La primera de ellas radica en el hecho de que, en el momento de publicarse el anuncio del Concurso, La Cierva se hallaba completamente absorto en la finalización de sus estudios de ingeniería, habiendo transcurrido seis años desde que, en compañía de Ricardo Barcala y Pablo Díaz, construyera y probara el BCD.1 y BCD.2 (biplano y monoplano, respectivamente). Aunque la realización del proyecto del trimotor de bombardeo coincidió con la redacción del Proyecto de fin de carrera de la Escuela, no debemos dejar de tener en cuenta que había notables diferencias de estructura, envergadura y potencia motriz entre los proyectos previos llevados a cabo con Barcala y Díaz por puro divertimento, y el diseño del aparato de bombardeo para el concurso oficial. Bautizado como C.3, el trimotor presentaba unas líneas muy modernas y poseía unas dimensiones de tamaño medio en relación a los bombarderos que habían participado en la Primera Guerra Mundial. El aparato pesaba 3.000 kilos en vacío y 5.000 a plena carga; medía 25 metros de envergadura y podía llevar dos tripulantes y doce pasajeros. La planta motriz estaba formada por tres motores Hispano-Suiza de 220 ó 250 CV⁶.

La segunda razón por la que aducimos que Juan de la Cierva depositó en su C.3 un rasgo de su genialidad como inventor se encuentra en las propias circunstancias de la fabricación del modelo. De la Cierva, frente a los demás concursantes nacionales, que contaban con una infraestructura y una mayor experiencia en el diseño de aparatos, tuvo que compaginar su nula experiencia en el diseño de bombarderos con los cortos plazos que el concurso otorgaba para la presentación de los prototipos; así, la premura no fue óbice para el diseño y fabricación del avión en los talleres de Carrocería Española de Juan de Vitórica Casuso, conde de los Moriles, que también financiaba el proyecto. El montaje final del aparato se hizo en el aeródromo de Cuatro Vientos y el piloto elegido para tripularlo era un Laureado, el Capitán Julio Ríos Angüeso, Jefe del Aeródromo Militar de Getafe. El Capitán Ríos, que carecía de experiencia en el vuelo de polimotores, realizó con el C.3 una prueba sobre el terreno sin despegar⁷; al realizar la prueba de vuelo, el aparato entró en pérdida cuando giraba a escasa altura estrellándose contra el suelo. Aunque Ríos no sufrió heridas de consideración, el avión quedó completamente deshecho y no se pudo presentar al Concurso. La mayoría de los historiadores aeronáuticos coinciden a la hora de señalar la inexperiencia de Ríos en el pilotaje de este tipo de aviones como causa del accidente, el cual sirvió de estímulo a De la Cierva para el diseño de una aeronave en la que se pudiera evitar la pérdida de estabilidad a baja velocidad y que culminaría con la creación del autogiro⁸.

2. LA ADQUISICIÓN DEL FARMAN F.50

COMO era de prever, las buenas prestaciones que habían demostrado tener los aparatos extranjeros en Madrid no auguraron un buen final a los dignos aparatos españoles que concurrían al Concurso; con la única excepción del aparato de caza diseñado por Barrón, el concurso quedó desierto en su modalidad de reconocimiento y bombardero. De hecho, ni siquiera el Barrón fue incorpora-

⁵ [2] En la página 487 se reproduce el texto del panfleto.

⁶ Datos técnicos obtenidos de Jaime Velarde Silió *Aviones Españoles desde 1.910*. AENA-Fundación Infante de Orleans. Madrid, 1995, y José Warleta *Autogiro...*

⁷ La matización la ha aportado D. José Warleta según una noticia aparecida en el periódico *La Acción* del 8 de julio de 1919.

⁸ Hay que señalar que José Gomá achaca el accidente del C.3 a un defecto de reglaje. p.484.

do al servicio activo de la Aviación, prefiriéndose el material sobrante de los abarrotados almacenes de la industria aeronáutica extranjera.

Tras la fallida experiencia del trimotor construido por Juan de la Cierva, se decidió la adquisición de un ejemplar del bombardero francés Farman F.50. Diseñado durante los últimos años de la guerra, el Farman F.50 era el producto de un urgente requerimiento por parte del gobierno francés para dotar a sus escuadrillas de bombardeo pesado y nocturno. Hasta 1916 la capacidad ofensiva de los Voisin, Breguet 14 B2 y Caproni Ca.3, 4 y 5 que se empleaban en estas unidades era muy baja por el insuficiente número de bombas que eran capaces de transportar en relación con el resto de los aparatos aliados o enemigos. Ello hizo que de los tableros de diseño surgieran aviones más potentes y con más capacidad de carga como el Farman F.50 y F.60 "Goliath", aunque meses antes de la proclamación del Armisticio sólo se había podido equipar a dos escuadrillas de bombardeo nocturno con el modelo Bn2s del F.50. Montando dos motores Lorraine-Dietrich de 250 CV cada uno que propulsaban hélices tractoras, el F. 50 era capaz de transportar unos 400 kilogramos de bombas y estaba armado con un par de ametralladoras que servían sus dos tripulantes.

El aparato que se presentó en Madrid el 9 de mayo durante el Concurso de Aviación venía en vuelo de Francia tripulado por Georges Brou y el mecánico Jovet; previamente había hecho escala en Vitoria –donde fue recibido por el Sr. Abreu, Comisario del RACE– y Guadalajara. Este avión se exhibió cuatro días después en Cuatro Vientos junto al resto de aparatos extranjeros que protagonizaban la fiesta de aviación a la que asistió Alfonso XIII el día 22. Este F.50 fue el protagonista del lanzamiento de las proclamas fraternales entre España y Francia, las cuales cumplieron su objetivo propagandístico porque, poco después, el avión era adquirido por el Servicio por la suma de 150.000 pesetas. José Warleta considera que este era el aparato que el Servicio de Aeronáutica Militar ya había adquirido durante el viaje que hizo Emilio Herrera antes del Concurso⁹. Herrera había actuado como representante del Servicio, ya que el se hallaba en comisión de servicio para analizar en Francia e Inglaterra los dirigibles más idóneos para establecer una línea transatlántica¹⁰.

La primera pregunta que nos podríamos plantear sobre los Farman F.50 es ¿cuáles fueron las razones que motivaron la compra de un avión de estas características por parte del Servicio? La primera de ellas responde al interés que debía tener el mando del Servicio por adquirir y ensayar otros modelos del material aeronáutico que se había fogueado en la Primera Guerra Mundial. Aunque el F.50 no tuvo tanta experiencia bélica como los aparatos ingleses que se adquirieron, tenía a su favor el hecho de ser un avión polivalente capacitado para desempeñar acciones de reconocimiento, bombardeo pesado diurno y nocturno; por otro lado, frente a las exageradas dimensiones y coste de los Handley Page ingleses, la envergadura, precio y diseño del Farman le convertía en el aparato idóneo para ser recibido por las escuadrillas de África sin causar muchos problemas de habilitación e infraestructura. Probablemente, otro de los argumentos que decidieron la compra de un sólo aparato de estas características debió de ser la experiencia extraída del accidente del trimotor de la Cierva. España se encontraba

desprovista de tripulaciones de los aviones polimotores que tan estratégicos habían resultado en la guerra, pero esto no era una necesidad acuciante ya que también conviene recordar que en la Europa de postguerra nuestro país se beneficiaba de su neutralidad y sólo debía hacer frente al conflicto armado provocado por los levantamientos indígenas del Protectorado de Marruecos. Por último, hasta que no se difundieron las teorías de bombardeo estratégico de G. Douhet¹¹, después de la Gran Guerra aún persistía la discusión entre los partidarios de los dirigibles y los aviones, considerando a los primeros como los más idóneos para el bombardeo pesado a larga distancia.

En ese sentido, la adquisición del primer Farman estaba encaminada a sacar el máximo provecho de las facultades de un avión polivalente que se pudiera utilizar tanto para las acciones de bombardeo pesado y nocturno sobre los asentamientos indígenas marroquíes, como de plataforma de entrenamiento de las futuras tripulaciones de polimotores de bombardeo diurno y nocturno.

3. LOS FARMAN F.50 EN LA CAMPAÑA DE MARRUECOS

LA presencia del piloto Georges Brou en España fue aprovechada por el Servicio para que impartiera clases de vuelo en el Farman F. 50 a algunos oficiales españoles. Es muy probable que el primer alumno de Brou fuera el Capitán Angel Martínez Baños, dado que este oficial dominaba el francés y tenía el título de Profesor de Vuelo de Aeroplanos¹². El día 14 de agosto el Farman, al que podemos identificar con el nº 1 por la correlación numérica con la que se cita al resto de estos aparatos en la documentación, parte hacia el aeródromo de Tetuán. La tripulación la componen el piloto, Martínez Baños, el observador Capitán Apolinar Sáenz de Buruaga, el Coronel Soriano, Teniente Chacón y un Sargento mecánico. Hay que comentar que este aparato estaba dotado de un novedoso dispositivo de radio manejado por Chacón¹³.

Debido a una avería, tuvieron que tomar tierra en Valdepeñas; el problema del avión tuvo que ser de consideración porque, según consta en el expediente personal de Sáenz de Buruaga, no volvieron a despegar hasta el día 16 en que salieron rumbo a Sevilla y se incorporaron dos días después a Tetuán junto a los DH-4, Breguet 14 y restantes aparatos de la 1ª Escuadrilla¹⁴. En Tetuán, el F.50 iniciaría una frenética actividad participando en la campaña de operaciones que el General Berenguer había iniciado en junio; el Farman fue tripulado conjuntamente por Sáenz de Buruaga y Martínez Baños hasta finales de agosto, en el que éste último vuelve, por vía marítima y terrestre, a Cuatro Vientos para seguir impartiendo los cursos de vuelo. En el vuelo realizado el día 21 con el fin de bombardear Wad-Ras, Sáenz de Buruaga tuvo que regresar al aeródromo por la parada instantánea de unos de los motores del Farman; reparada la avería, el F.50 intervino activamente en misiones de bombardeo nocturno y diurno, así como reconocimiento fotográfico en la ocupación del Fondak, causándole al enemigo los días 23 y 24 de agosto 8 muertos, 2 heridos y 2 caballos

¹¹ Ver G. Douhet *El dominio del Aire*. IHCA, Madrid, 1987.

¹² Expediente Personal de Angel Martínez de Baños y Ferrer. Archivo General Militar de Segovia. Legajo M-1309.

¹³ *Aviones Militares Españoles (1911-1986)*. IHCA, Madrid, 1986. p.66.

¹⁴ Expediente Personal de Apolinar Sáenz de Buruaga. Archivo Histórico. Ejército del Aire. Asuntos Exp. 148.438.

⁹ José Warleta *El cuarteto De Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier. AEROPLANO* Nº 5. IHCA. Madrid, 1987. p.44-45.

¹⁰ Ver, Carlos Lázaro Ávila *Sociedad Colón Transaérea Española*. Madrid. Avión Revue nº 187, 1998.



Accidente del F.50 que transportaba a Martínez Baños en Casas de Villaseca (Soria) (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)

muertos¹⁵. El 4 de octubre, llevando a cabo una misión de objetivo fotográfico y bombardeo sobre la cuenca alta del río Agrad, el Farman volvió a sufrir una avería en sus motores, obligando a la tripulación a soltar toda su carga de bombas sobre el enemigo y volver inmediatamente a su base.

El 16 de octubre, el capitán Sáenz de Buruaga marcha a la península por mar y tierra para recoger en Cuatro Vientos un nuevo Farman F.50 que había sido adquirido por el Servicio¹⁶. Ocho días después, Sáenz de Buruaga salió a primera hora de la mañana de Cuatro Vientos pilotando el nuevo F.50 (denominado Farman nº 2) llevando como tripulantes a los observadores Capitanes Guzmán e Izquierdo y al mecánico José Pujol; el aparato llegó el mismo día a Tetuán tras haber hecho una escala en Sevilla¹⁷. Sabemos que la continua actividad de Sáenz de Buruaga no sólo como piloto de combate y transporte de polimotores, sino también como piloto de Havilland, obligó a proveer de nuevo personal para tripular los Farman porque, por orden del General Director del Servicio, se manda al Teniente Tomás Barrón y

Ramos de Sotomayor que se traslade a Tetuán para efectuar prácticas como piloto en los dos polimotores, incorporándose el 8 de noviembre¹⁸. A partir de esa fecha ambos pilotos realizaron salidas con los Farman F.50 nº 1 y nº 2 e incorporaron a sus misiones de guerra el lanzamiento sobre los poblados moros de proclamas de adhesión a los españoles.

Hay datos que indican que a fines de noviembre, uno de los F.50 que estaban basados en Tetuán tenía los motores en mal estado¹⁹. Es muy probable que se trate del F.50 nº 1 cuyos Hispano de 300 CV²⁰ no pudieron soportar más el excesivo desgaste de la continua actividad de combate, sesiones de escuela y las duras condiciones climatológicas de Marruecos. Suponemos que, para evitar dar de baja el aparato, el Servicio debió de haber solicitado con antelación la compra de nuevo material que llegó volando de Francia hasta Alfaró (Logroño). La tripulación francesa compuesta por el piloto François Xavier Agostini y los mecánicos Henri L. Resches, George Coudonneau y Marcel Valette fue recibida por el Capitán Martínez Baños, piloto de polimotores, que había sido comisionado por el Jefe del Servicio para evaluar las posibilidades de que la localidad riojana se convirtiera en un aeródromo y para acoger a la Escuadrilla (sic)

¹⁵ Servicio Histórico Militar. Fuerzas Militares de Marruecos. Cuartel General. Diario de Operaciones. Comandancia General. Ceuta-Tetuán. Legajo 23.

¹⁶ Oficio 1324. Alfonso Bayo notifica su llegada el día 20. Expediente personal de Sáenz de Buruaga.

¹⁷ Oficio 1341. Alfonso Bayo notifica la salida del Farman y su tripulación hacia Tetuán. Hoja de servicios del expediente personal de Apolinar Sáenz de Buruaga.

¹⁸ Hoja de servicios de Tomás Barrón y Ramos de Sotomayor. Expediente Personal 9982. Archivo Histórico. Ejército del Aire.

¹⁹ José Warleta Carrillo, *El cuarteto De Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier. AEROPLANO* Nº 5. IHCA. Madrid, 1987. p.52.

²⁰ Según las referencias de la prensa como se cita en *Aviones Militares Españoles (1911-1986)* p.66.



El personal de Aviación carga los féretros de los fallecidos en el accidente para su traslado a Madrid (Foto Francisco Goñi y Soler. Colección C. Lázaro)

francesa, tal y como indica literalmente el expediente de Martínez Baños. Cabe suponer que, al menos, fueron dos los aparatos que llegaron a Alfaro, aportando un interrogante al número de aviones de este tipo que llegaron a España. Sea como fuere, el aparato de Agostini no llegó a su destino a Madrid porque se produjo un accidente en Casas de Villaseca (Soria) en el que pereció toda la tripulación francesa, incluido Martínez Baños que se había incorporado en Alfaro²¹. Las tumbas de toda la tripulación del Farman se pueden contemplar hoy día en el cementerio de Carabanchel Bajo²².

El accidente del Farman y la pérdida del Capitán Martínez Baños debió de ser un duro golpe para los tripulantes de los polimotores que se encontraban en Tetuán. Pese a todo, se repararon las averías de los motores Hispano y continuaron los servicios hasta el momento de adquirir un nuevo avión. Los dos aparatos destinados en Tetuán realizaron numerosos servicios diurnos y comenzaron a hacer salidas nocturnas sobre los poblados indígenas rebeldes; para dar descanso al material y a sus tripulaciones, las salidas con los polimotores se alternaban con vuelos en los Havilland de la 1ª Escuadrilla, tal y como demuestra la hoja de servicios del Capitán Sáenz de Buruaga los meses de octubre, noviembre y diciembre.

A partir de 1920 se complica la manera de determinar el número de Farman F.50 que prestaron servicio en nuestra Aviación. Las fuentes y artículos que hemos podido consultar citan la compra de un cuarto aparato cuyo destino es confuso. En la ficha del libro **Aviones Militares Español-**

les (1911-1986) correspondiente al Farman F.50 se cita un número aproximado de cuatro aparatos para las primeras fechas de 1920. No es desacertado el cálculo si tenemos en cuenta que en el expediente de Martínez Baños se hace referencia a que este oficial fue a recibir a una Escuadrilla, lo que implica que fueran dos aparatos. Cabe la posibilidad de imaginar que el aparato superviviente fuera enviado a Sevilla para turnarse en las operaciones con los aviones de Tetuán, tal y como harían posteriormente los Farman F.60 "Goliath", con lo que quedarían tres aviones de este tipo.

El artículo de M. Sanchís, *Material de la Aviación Militar Española* que publica la revista *Avión*²³ añade confusión al tema cuando dice que un aparato se destroza al tomar tierra en junio de 1920, y se le identifica erróneamente con el Farman nº 1 (Motor Hispano) que se había comprado en agosto de 1919 y que sabemos estaba en Tetuán. La información sobre ese aparato accidentado en junio la corrige Jaime Velarde Silió, quien dice que había tres aviones de esta clase en 1920 y que se pierde uno de ellos en el viaje Tetuán-Sevilla al destrozarse en el aterrizaje²⁴.

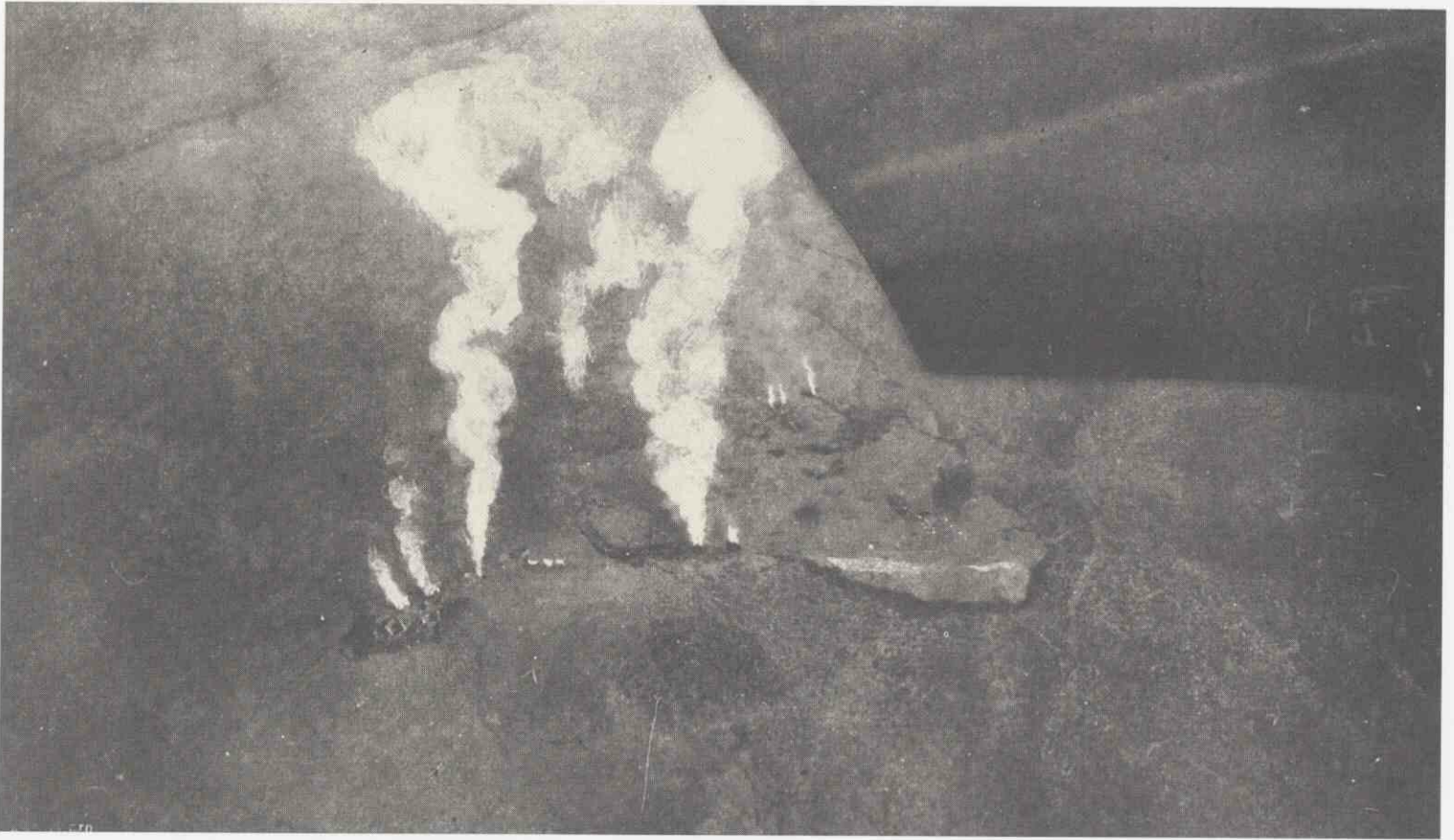
El resultado es que a finales de 1920 sólo habría dos Farman F.50 en servicio pero, hay referencia sobre un tercer polimotor Farman en un informe del Coronel Soriano fechado en 1921 cuyo origen pudiera encontrarse en la cita que se hace en el artículo de *Avión* anteriormente mencionado en el que se dice que en 1921 se compra uno por suscripción popular y es destinado a Sevilla. En ese mismo trabajo se añade que se compró otro F.50 en 1923 –que haría el número cuatro en nuestro cómputo– formando la primera Es-

²¹ Expediente personal de Angel Martínez Baños. Archivo General Militar de Segovia.

²² Este es el verdadero origen de las cuatro tumbas que el Coronel Florentino Carrero García cita en su artículo *El Cementerio de los Aviadores*. *AEROPLANO* nº11. IHCA. Madrid, 1993. Página 154, nota 4. De hecho, en ese mismo camposanto se encuentra la tumba de Angel Martínez Baños.

²³ p.473. Madrid, 1963.

²⁴ *Aviones Españoles desde 1.910*. AENA-Fundación Infante de Orleans. Madrid, 1995. p.45.



Poblados bombardeados durante las operaciones del Fondak. La foto está tomada desde un F.50 tripulado por el Capitán Sáenz de Buruaga y llevando como observador al Capitán Tomas Barrón. (Foto Alonso. Colección C. Lázaro)

cuadrilla Española de Bombardeo Pesado basada en Tablada.

Aún no disponemos de la información necesaria para precisar el número exacto de los Farman 50 en servicio pero tenemos constancia de que al menos uno de estos aparatos tomó parte en una acción realizada el 30-IV-1921 entre las 6.30 y las 11.30 de la mañana junto a otros cuatro aviones y que se vió obligado a regresar por problemas mecánicos²⁵, y que el día 27 de junio de ese mismo año un F.50 intervino en una acción en la que junto a otros cuatro aeroplanos arrojó un total de treinta y seis bombas de 10 kg., cinco de 3,5 kg. y dos incendiarias²⁶. La última noticia sobre este polimotor corresponde al día 14 de julio de 1921 en el que, en una acción en solitario, lanzó 16 bombas sobre el Zoco el Jemis de Beni-Arós²⁷.

4. RESUMEN DE LA ACTUACIÓN DE LOS PRIMEROS POLIMOTORES DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA

COMO se puede apreciar en este primer avance sobre los polimotores que prestaron servicio en nuestra Aviación, el número de los Farman F.50 es muy confuso. De hecho aún no podemos asegurar la existencia de

²⁵ Servicio Histórico Militar. Fuerzas Militares de Marruecos. Cuartel General. Diario de Operaciones. Comandancia General. Ceuta-Tetuán. Legajo 32. Telegrama nº 1 30-IV-1921. Tetuán a Xauen. Jefe Escuadrilla a Alto Comisario.

²⁶ Idem. Legajo 33, Carpeta 8. Telegrama nº 72 (27-VI-1921) Aviación a Tarmut. De 5.30 a 7.30 han volado cuatro aeroplanos y de 10.00 a 11.00 hs el Farman, arrojando en total 36 bombas de 10 kg., 5 de 3,5 kg. y 2 incendiarias.

²⁷ Idem. Carpeta 19.

tres o cuatro aparatos en 1923 porque, a principios de 1922, en la referencia gráfica que poseemos de la escuadrilla de Tetuán sólo aparece un Farman 50 y la mención que se hace en el artículo publicado por *Avión* sobre la compra de un nuevo aparato es más probable que se refiera a la adquisición del nuevo y más evolucionado Farman F.60 "Goliath" realizada tras el Concurso de Aviación celebrado ese mismo año.

Por otro lado, desconocemos cuál fue el indicativo de los Farman F.50 durante su pertenencia al Servicio; pero de lo que sí estamos seguros es que no portaban las matrículas M-MCAA, M-MCAB y M-MCAC que se les ha atribuido y que, como hemos podido comprobar gráficamente, correspondieron inicialmente a los Farman F.60 "Goliath". Parece ser que se acertó en la elección de este aparato; la gran polivalencia que atesoraba el F.50 como avión de bombardeo (nocturno y diurno), de reconocimiento, propaganda y escuela de tripulaciones de polimotores y aviadores de vuelo nocturno se compensó de sobra hasta el agotamiento extremo del material; posiblemente su buena actuación incidió en la compra de los Farman "Goliath", aviones más avanzados con los que se creó la Escuadrilla de Bombardero Pesado de Tablada. La única faceta que ensombreció la actuación de los F.50 fueron las propias características de la campaña de Marruecos en las que el resto de los aparatos empleados (Havilland, Bristol y Breguet) demostraron más versatilidad en el combate que el bombardero francés, puesto que en el momento en el que fallaba uno de sus motores se veía obligado a regresar inmediatamente a su base. Aun así, los numerosos servicios que prestaron estos aparatos y sus tripulaciones bien merecen el honor de figurar como los primeros polimotores de bombardeo de la Historia de la Aviación Española. ■

"Sariñena, Alas Rojas" (1936-Febrero 1937)

ANTONIO RÁFELES GIL

(Sargento Armero de las FARE)

SIEMPRE que en España el Estado entra en crisis —recuérdese la guerra de la Independencia— la iniciativa popular suplente espontáneamente el desmoronamiento de las estructuras estatales. Hombres surgidos de la masa se colocan a la cabeza de los acontecimientos y se convierten en auténticos líderes. Tal sucedió



Como en toda foto aérea de la época, la calidad de esta tampoco es buena. Se trata de uno de los primeros combates aéreos de nuestra guerra civil. Podría afirmarse que esta dramática escena pudo ser captada en los últimos días de la Primera Guerra Mundial. Pero se trata de un **Breguet XIX** de **Alas Rojas**, derribando un avión nacional. En el aparato vencedor, el ametrallador asoma casi medio cuerpo sobre la torreta que sustenta el arma, para seguir disparando al aparato que cae en picado. La foto parece que fue obtenida por el jefe de la Sección de Fotografía, cabo Rafael Ortiz Landazuri, a bordo de otro avión de **Alas Rojas**.



(Foto por cortesía de D. Vicente García Dolz)

El fotógrafo de **Alas Rojas**, Agustín Centelles, captó este documento gráfico en Sariñena, Agosto de 1936. Con uniforme de vuelo tenemos al anarcosindicalista Juan García Oliver, recién nombrado Jefe del Departamento de Guerra, en el Comité de Milicias que se había formado en la Generalidad de Cataluña. El líder libertario va a efectuar un vuelo de reconocimiento de los frentes, acompañado por los aviadores Rodolfo Robles e Inocencio Sánchez (a la izquierda, con monos blancos) y por el comandante Reyes (a la derecha).

en Cataluña, durante los primeros días de la sublevación militar. Fruto directo de estos primeros esfuerzos es la creación de la **Escuadrilla Alas Rojas**, que cumplió doble papel durante los primeros meses de la guerra civil: contener el avance del Ejército sublevado en el frente aragonés y afirmar la superioridad aérea sobre los cielos de Aragón y Cataluña, en beneficio de las tropas republicanas procedentes de Cataluña.

Jamás unos pocos fueron tan eficaces contra muchos, que también disputaban ardorosamente el espacio aéreo. Se comenzó a consagrar la doctrina de que las tropas de superficie poco pueden sin la debida superioridad aérea, general o local. El Arte Militar Aéreo, con medios muy obsoletos todavía, comenzaba a demostrar sus actuales axiomas: el poder aéreo debe basar su estrategia genérica en la destrucción del poder y potencial militar enemigos, más que en el apoyo a superficie.

¡Eso fue demostrado por nosotros desde Sariñena, con aviones anticuados!... si bien es cierto que el material aéreo enemigo todavía no disponía de la ayuda de alemanes e italianos. La llegada del **Heinkel 51**, por ejemplo, inició el

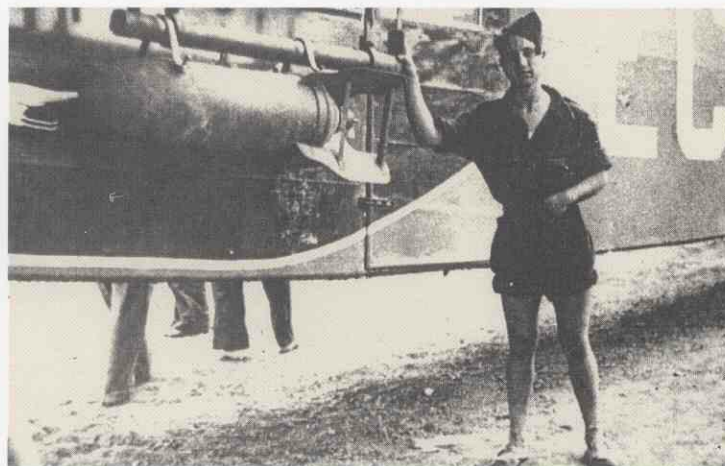
(Foto por cortesía de D. Vicente García Dolz)

declive de nuestra modesta y heroica *Escuadrilla Alas Rojas*, modelo de organización, entusiasmo, disciplina y mentalidad de equipo.

1. ANTECEDENTES DE LA CREACIÓN DE LA ESCUADRILLA

CON un proceso análogo a lo ocurrido en Getafe, el 17 de julio por la noche, al conocerse el alzamiento de Melilla, entraron en el aeródromo de El Prat los milicianos mandados por el comandante retirado Alfonso Reyes González Cárdenas, disponiéndose a la defensa contra los que consideraban sus enemigos internos y externos. El jefe de las Fuerzas Aéreas de Cataluña y jefe del aeródromo de El Prat, comandante Felipe Díaz Sandino, invitó a los comandantes Eugenio Frutos, José Castro Garnica y Capitán Servet para que lo abandonaran, lo cual rehusaron. En la madrugada se tenían noticias de que algunas fuerzas del Ejército habían salido a las calles de Barcelona. Escaparon a Pamplona los capitanes García Pardo y Calderón, pilotando un *Breguet XIX*. Llegó a Barcelona el general Goded, en vuelo desde Mallorca. La confusión era inmensa. El Comandante de Aviación Rafael Botana, uno de los principales organizadores del alzamiento en Barcelona, fue detenido y encarcelado, junto con otros militares rebeldes. Tras muchos tiroteos y bombazos, Barcelona y Cataluña entera vencieron a los sublevados.

Yo tenía entonces quince años e inmensos deseos de ponerme a disposición de la causa republicana. El 12 de agosto de 1936 me presenté en El Prat para alistarme como voluntario. Quisieron enviarme a casa, por ser «demasiado crío». Mentí. Dije que tenía dieciocho años. Se rieron de mí



(Foto del archivo del autor)

El autor del presente artículo, con quince años de edad, en sus tiempos de Auxiliar Armero en Sariñena, en septiembre de 1936, junto a la bomba de 100 Kg. cargada en el Fokker F-VIIB, de las Líneas Aéreas Postales Españolas. El avión, de matrícula EC-PPA, todavía muestra el distintivo civil —la cigüeña—, pues no habíamos tenido tiempo de pintarlo con las bandas rojas en el fuselaje y planos, colores de nuestros aviones militares.

pero logré mi ingreso en aquella embrionaria Fuerza Aérea que trataba de organizar Díaz Sandino, nuestro jefe y ejemplo de lealtad y caballerosidad. Recuerdo perfectamente a aquél hombre. Fulminaba con la mirada pero sus palabras eran siempre afectuosas, al menos las que yo recuerdo.

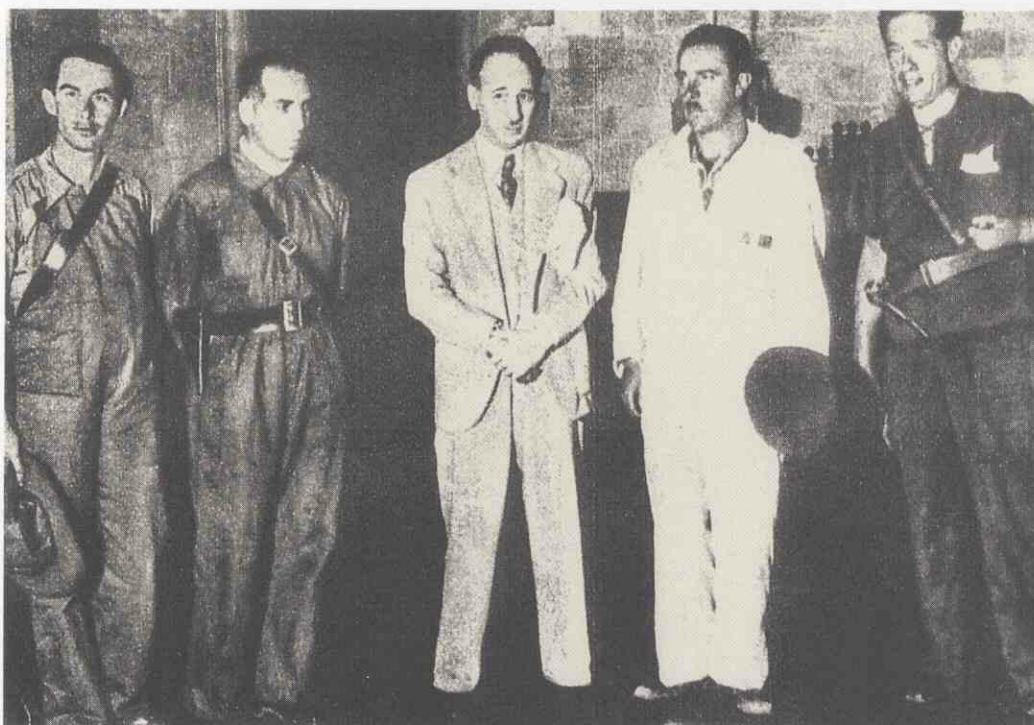
El 20 de julio de 1936 los *Breguet XIX* de los nacionales, basados en Zaragoza y Logroño, habían apoyado las fuerzas propias en torno a Huesca y Zaragoza. El día 20, los republicanos de Cataluña comenzamos a replicar en el aire: un *Breguet* de Barcelona atacaba Zaragoza, bombardeando los puentes sobre el Ebro, aunque infructuosamente. Las

bombas eran pequeñas y la tecnología de bombardeo no había rebasado las artes de los años veinte.

El 22 de julio se intensifica la acción. Tras un reconocimiento aéreo realizado por el teniente Amador Silverio y el sargento Ramón Torres, a bordo de un pequeño *Gil-Pazo*, sobre la zona Lérida/Barbastro/Huesca, la Generalidad de Cataluña reclama la acción de los aviones de la Aeronáutica Naval y en el curso de esta jornada tres *Savoia 62*, al mando de Juan José Armario, lanzan sesenta bombas de 12 kg. sobre los puentes de Zaragoza (1).

Nuestra Aviación fue la primera que emplea el arma psicológica: llovieron miles de octavillas sobre Zaragoza, entre julio y agosto, lanzadas por los aviones de El Prat. El texto decía así:

«¡Soldados de Zaragoza! No disparéis contra vuestros hermanos. Cuando veáis a las milicias catalanas en las calles de Zaragoza, desarmad a vuestros Jefes y pasaos con las armas al lado de los cama-



(Foto por cortesía de D. Vicente García Dolz)

El mismo día 19 de julio, se creó en Barcelona el Comité de Milicias Antifascistas, que se convirtió en el único poder efectivo en Cataluña. El Gobierno de la Generalidad sólo era una entelequia. Del mismo modo que los comités surgidos espontáneamente de la acción revolucionaria desbordaron a los organismos del Estado, los dirigentes políticos y sindicales suplantaron en el mando de las columnas a los militares profesionales, quienes quedaron en su mayor parte, agregados a ellas como asesores técnicos. Pocas semanas después, la situación de los mandos militares republicanos cambiaría radicalmente. En la foto, de izquierda a derecha, Angel Estivill, coronel Villalba, Presidente Companys, comandante Reyes (el futuro jefe del Aeródromo de Alas Rojas) y comandante Pérez Farrás.

(1) Laureau, Patrick; L'Aviation Republicaine Espagnole. París, 1978. Pág. 49.



(Foto por cortesía de D. Vicente García Dolz)

El campo de Sariñena en agosto de 1936. Había de todo un poco: podemos ver en primer plano el ala inferior izquierda y el timón de cola de un Breguet XIX; detrás tenemos un Nieuport 52, un De Havilland, un Laté 28...

radas de la C.N.T. y de la F.A.I... La oficialidad que os manda son los defensores de los latifundistas que matan de hambre al campesino español. Vuestros superiores jerárquicos son los asesinos que en todo tiempo han estado a sueldo del clero y de las finanzas... No dudéis. Volved vuestras armas contra los jefes... Recordad vuestra condición social: sois obreros y campesinos... Prended a Cabanellas y a la oficialidad» (2).

Hasta fin de julio de 1936 hay multitud de bombardeos republicanos en Aragón. El 23, los *Vickers Vildebeest* de Manises, mandados por Carlos Lázaro Casajust, apoyan a las tropas propias en la Sierra de Teruel. El 24, los *Breguet* de El Prat incendian el gasómetro de Zaragoza y después bombardean Caspe, poniendo en retirada a los nacionales. El 25 Caspe es tomado por los republicanos catalanes. Nuestros aviadores no hallaban insuperable oposición aérea por parte del enemigo, es cierto. El 26, los *Breguet* de El Prat y los *Savoia* de la Aeronaval, atacan Quinto, La Zaida, Hijar, Puebla de Hijar, Sastago y Azaila. El 28 el frente de Zaragoza se estabiliza sobre la línea Sariñena/Quinto/Belchite. El 2 de agosto un *Vicker* despegó ocasionalmente del futuro aeródromo de Sariñena y bombardea Tardienta (3).

2. EL BOMBARDEO DEL PILAR

El 3 de agosto, un *Fokker F-VIIB*, pilotado por Gayoso y Villacebayos, bombardean la basílica zaragozana con varias bombas francesas defectuosas (4). La basílica sufrió dos impactos directos, que no explotaron. Los zaragozanos, creyeron en la intervención divina: «Con Dios de nuestro lado, Zaragoza no caerá jamás en manos rojas», decían grandes pintadas y carteles distribuidos por la ciu-

dad (5). Ese mismo 3 de agosto, el teniente coronel Díaz Sandino anuncia que Cieza ha caído en manos republicanas, merced a la intervención de la Aviación catalana.

En la carta publicada en *LA VANGUARDIA* en octubre de 1989, se afirma que el *Fokker F-VIIB* que cometió el error de bombardear la basílica zaragozana no pertenecía a la *Escuadrilla Alas Rojas*. Al carecer de pista iluminada no podíamos volar de noche y nuestro *Fokker F-VIIB* era un viejo y destartado aeroplano de la LAPE (6), que equipaba dos

(5) Crónica de la Guerra Civil. Tomo I, pág. 55.

(6) L.A.P.E.: Líneas Aéreas Postales Españolas. Casi todos sus aparatos permanecieron en aeródromos gubernamentales al principio de la guerra. A las L.A.P.E. también pertenecieron los Douglas DC-2, que prestaron servicio a la República durante toda la guerra. Se perdieron dos: uno fue capturado en Sevilla-Tablada del 20 de julio de 1936 y otro fue destruido en el suelo, en Santander.



(Foto del Centro de Documentación del IHCA)

Un oficial visitante en Sariñena, rodeado por personal de Aviación, examina la "maravilla artesanal" que constituía la bomba de 12 Kgs., tipo «Hispania», fabricada en Barcelona, con la espoleta limada y adaptada al cuerpo explosivo por el autor de este artículo, el por entonces jovencuelo que aparece a la izquierda de la fotografía, con la gorra cuartelera chulescamente echada hacia atrás.

(2) Varios autores; Crónica de la Guerra Civil Española. Tomo I, Buenos Aires, 1966. Tomo I, pág. 344.

(3) Laureau, Patrick; op. cit., pág. 50.

(4) Id., pág. 49.

Cuadro 1. Aeródromo de Sariñena: agosto-diciembre de 1936

Personal de Tropas y Servicios

Comandante en Jefe: Comandante Alfonso Reyes González Cárdenas. Nombrado el 13 de agosto en el Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña, como delegado especial del Gobierno de la Generalidad. Jefe con todas las atribuciones gubernativas militares de Lérida y Aragón.

Jefe del Aeródromo: Capitán José Domingo

Servicios: Capitán Robles y tenientes Giménez, Coruña, Pupareli y Antonio Muñoz; sargentos Castillo, Mateu, Puig, Nogués, Medina y Alonso.

Tropas: veinte (20) cabos y ciento treinta (130) soldados.

Cornetas de Plaza: Juan Asensio Vallmajor y Antonio Otalora.

Dispensario: Capitán Médico Manuel Conde López y seis (6) enfermeros.

Sección Administrativa: José, ex-cura de Albalatillo y cuatro (4) soldados.

Sección de Mecánicos

Jefe de Sección: Teniente Alfonso Castro.

Mecánicos: sargentos Fernando Castells y Pedro Vara (mecánico del Fokker). Seis (6) o siete (7) cabos, cuyos nombres no recuerdo.

Auxiliares Mecánicos: había varios soldados.

Los mecánicos disponían de un gran barracón y un taller móvil en camión con equipo completo de torno, banco de ajuste, yunque, fragua, caballete, grúa para motores, material de repuesto (ruedas, alerones, alas, telas, etc.). Existían los típicos "manitas", encargados de parchear y repintar los agujeros de los disparos enemigos. También disponían de dos camiones, con sendos conductores, para desplazar el material por el Aeródromo y para viajar a Barcelona a buscar repuestos.

Sección de Radiotelegrafía

Estaba a cargo de dos prestigiosos profesionales: Carlos Pestaña y M. Junyent.



(Foto por cortesía de D. Vicente García Dolz)

Uno de los escasos momentos de calma en el aeródromo de Sariñena. Un miliciano descansa sentado en uno de los seis automóviles que disponíamos para desplazamientos urgentes de los oficiales y personal de vuelo. Obsérvense los lemas pintados en el automóvil: "ALAS ROJAS" y "AVIACIÓN DEL PUEBLO".

Sección de Fotografía

Jefe de Sección: cabo Rafael Ortiz de Landazuri y un soldado.

Sección de Plegado de Paracaídas

Jefe de Sección: un sargento y dos cabos. No recuerdo sus nombres.

Sección de Pagaduría

Habilitado Pagador: Capitán Luis Collar y un cabo con seis (6) soldados para confeccionar las nóminas.

Sección de Armería

Jefe de Armería: Teniente J. Galo.

Armeros: sargentos Luis Cáceres y F. García; cabo Luis Bolado.

Auxiliares Armeros: José Almerge Almerge, Antonio Ráfales Gil, José Reñasco Ros, Juan Rodríguez Alonso.

Conductores: cabos Juan Clotet y J. León.

En el artículo hemos expuesto la cantidad y tipos de bombas disponibles, así como los armarios de bombardeo, las ametralladoras *Vickers* y los visores de bombardeo tipo *Warleta*. Disponíamos también de dos (2) camiones para transportar bombas y municiones.

Parque de Automóviles

Jefe de Sección: un sargento, cuyo nombre no recuerdo.

Conductores: unos quince (15) cabos.

Mecánicos: cuatro o cinco (4 ó 5) mecánicos automovilistas con varios soldados.

El parque disponía de: dos (2) automóviles tipos "puesta en marcha" para los aviones; un (1) autocar de 25 plazas; una (1) ambulancia; cuatro (4) camiones con asientos de madera, para transporte de tropas; dos (2) coches cisternas de la CAMPSA; seis (6) automóviles de turismo para los oficiales y el personal volante, para desplazarse por el Aeródromo en caso de urgencia.

Sección de Cocina

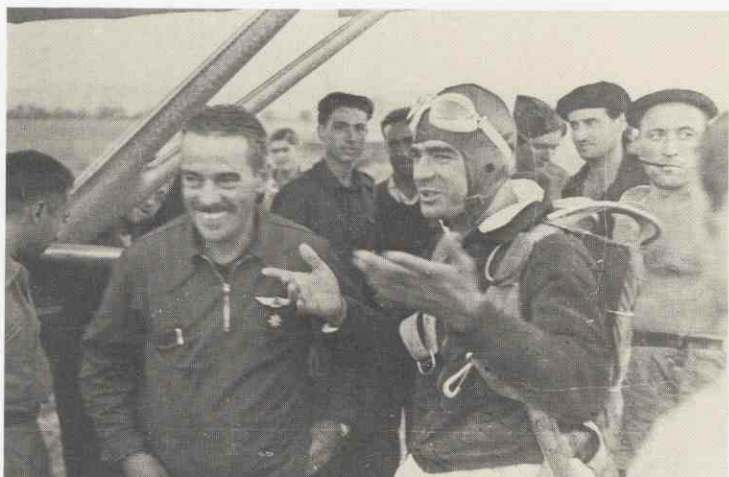
Jefes de cocina: Dos (2) profesionales: Joaquín Puig y Jaime XX.

Ayudantes de cocina: siete u ocho (7 u 8) soldados. Un carnicero civil de Sariñena era maestro en la matanza del ganado y en el corte de la carne.

A primeros de octubre llegan dos (2) barracones de madera, de procedencia noruega: uno se destinará para comedor de tropa, con mesas y bancos. Otro se dedica para los oficiales y personal de vuelo. Los armeros y mecánicos seguiríamos comiendo en nuestros barracones de trabajo.

Sección Política

Comisario Político: Franco Quinza. Durante agosto de 1936, la mayoría del personal de tropa en el Aeródromo eran milicianos de la CNT-FAI y PSUC. Tenían sus Comités en tiendas de campaña, al igual que el resto del personal. En septiembre, al llegar nuevos soldados voluntarios, el Jefe del Aeródromo, capitán D. José Domingo, de acuerdo con el comandante Reyes y el Comisario Franco Quinza, ofrece el ingreso en Aviación a todos los milicianos, como voluntarios por dos años. Quienes no aceptaren tal oferta, deberían abandonar el Aeródromo y regresar a sus unidades de milicias. Casi todos se quedan como voluntarios y desaparecen todos los distintivos políticos del Aeródromo. El Comisario Franco Quinza continuó en el mismo.



(Foto del Centro de Documentación del IHCA)

El 22 de agosto de 1936 regresó a Sariñena Jesús García Herguido, «El Diablo Rojo», procedente del frente de Madrid, a bordo de su *Dewoitine 371*. En la foto, «El Diablo» explica sus recientes hazañas al satisfecho y sonriente comandante Reyes, Jefe del Aeródromo. En noviembre «El Diablo» tuvo que regresar a Madrid, donde halló la muerte, en combate con un *Fiat CR-32*. Muchos grandes "ases" de la aviación solían ser estrellas fugaces, pagando tempranamente la gloria con su vida.

bombas de 100 Kg. (mucho más grandes que las que cayeron sobre El Pilar). También disponíamos de un *Dragon-Rapide*, equipado con el portabombas de cargas lanzables de 12 a 21 Kg., pero las dos bombas que se exhiben en las columnas del Pilar no eran de los tipos de armas disponibles en nuestro polvorín de Sariñena (7).

3. LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA YA OPERA DESDE SARIÑENA: EL PUNTO DE VISTA DE UN ARMERO

EL Teniente Coronel Díaz Sandino decide la construcción de un aeródromo avanzado. El 1 de agosto, Pérez Mur y el comandante Alfonso de los Reyes, a bordo de una pequeña *De Havilland*, reconocen el terreno y aterrizan en un trigal, junto a la carretera entre Sariñena y Albalatillo. El comandante Reyes decide que el lugar es ideal: llano, despejado y grande. Al día siguiente toman tierra en Sariñena el *Nieuport* de Jesús García Herguido, "El Diablo Rojo", y el *Breguet* de Jaime Buye. Con anterioridad habían llegado en camiones, desde Lérida, personal y material para señalizar el terreno.

El comandante Alfonso Reyes González Cárdenas era el responsable de todas las operaciones de vuelo, con absoluta autonomía y bajo su entera responsabilidad. La *Escuadrilla Alas Rojas* no estaba encuadrada en Grupo alguno de la Aviación republicana. Reyes sólo coordinaba con su superior, el teniente coronel D. Felipe Díaz Sandino, que estuvo al frente de la Consejería de Defensa de la Generalidad de Cataluña hasta el 13 de diciembre de 1936.

Se escoge Sariñena, muy cerca del río Alcadre, en el cual gozábamos de placenteros baños. En el mismo campo, al Este, había un claro manantial de agua fresca, que corría hacia las huertas de Albalatillo. Con esta rica agua bebíamos, nos lavábamos y nos afeitábamos. En septiembre, un ingeniero francés nos ayudó a construir un pequeño embalse, con veinte caños que no cesaban de manar. Una acequia recogía el agua sobrante, que alimentaba un gran la-

vadero, donde cada cual hacía su "colada". Encima del embalse se montaron dos bombas *Block*, que absorbían el agua y la distribuían por las distintas dependencias del Aeródromo.

En octubre de 1936 ya teníamos suministro de agua y un gran edificio de acuartelamiento, con aseos y agua corriente. Siguen llegando más especialistas de Lérida, se instalan tiendas de campaña del Ejército, disponemos de oficiales, mecánicos, armeros, personal de vuelo, cocineros, automóviles, camiones, ambulancia, coche cisterna, bombas, municiones y todo cuanto hace a un aeródromo operativo en la guerra (ver CUADRO Nº 1). A finales de octubre ya disponemos de un refugio antiaéreo y de una pista de cemento. También se ha construido una torre de unos 8 metros de altura, dotada de una ametralladora *Vickers T*, con tambor de 96 disparos y una sirena de alarma manual, para vigilar y defender la posible llegada de aviones enemigos. El Ejército de Tierra dispone la defensa del campo con trincheras a la entrada de Sariñena y de Albalatillo. Tienen ametralladoras con suplementos elevatorios para el tiro antiaéreo.

En el polvorín y en el barracón teníamos unas 200 bombas de 100 Kg., de fabricación francesa, sobrantes de la Gran Guerra 1914-18. Había también unas 60 bombas de 50 Kg., de la misma procedencia. Conseguimos que en Barcelona se fabricaran bombas de 12 Kg., tipo «*Hispania*», en la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de las cuales siempre teníamos existencia de unas 1.300.

Disponíamos de unos cuantos armarios de bombardeo, de acero, para transportar las bombas de 12 Kg., que se operaban mediante una batería con disparador, soltándolas de una en una, de cuatro en cuatro o las 24 de golpe. Tales armarios estaban instalados en el lado derecho de los *Breguets*, en el *Fokker* y en el *Dragon-Rapide*. Para el bombardeo disponíamos de viejos visores *Warleta*, montados en el lado derecho de los *Breguet*. Con ellos el ametrallador-bombardero calculaba el momento de la suelta de la bomba sobre el objetivo.

Los aviones tenían ametralladoras *Vickers*. Las delanteras estaban sincronizadas con la hélice y las que manejaban los ametralladores-bombarderos disponían de todos los grados de movimiento. Había dos modelos: las *Vickers T*, con tambor de 96 disparos y las *Vickers K*, de 54 disparos.

Tuvimos que inventar, improvisar, fracasar en nuestros "inventos"... instalamos lanzabombas debajo de los planos de los aviones, accionables mediante el primitivo sistema de cables. Todo nos lo fabricábamos nosotros.

Un día se me acercó el "inventor" de una presunta bomba incendiaria formada por una bombona de gasolina y accionada por unos primitivos fulminantes. Los tripulantes del *Fokker* probaron la nueva bomba y... nada. Sólo dejó un poco de tierra quemada.

Los armeros debíamos cargar las bombas y atender muy en particular el buen funcionamiento de las ametralladoras, operaciones que realizábamos todas las mañanas y al regreso de los aviones. Sabíamos que del buen funcionamiento de estas ametralladoras dependía la seguridad y la confianza de la *Escuadrilla Alas Rojas*.

Yo, como auxiliar armero, tuve que realizar auténticos aparatos para armar las bombas con sus espoletas. Éstas eran de mayor grosor que la oquedad de la bomba y habían sido fabricadas en Barcelona, sin la debida métrica y sin especificaciones. El Jefe de la armería, el teniente Galo, me preguntó si sabía limar «con cuidadito». Con mi poca edad y nulo sentido del peligro, dije que limaría las espoletas «con mucho ojo». Y así, una a una, pasé horas y horas, re-

(7) Artículo del autor, publicado en LA VANGUARDIA de Barcelona el día 30 de octubre de 1989, pág. 30.



(Foto del Centro de Documentación del IHCA)

Nuestro Aeródromo de Sariñena constituía centro de atención de todos los líderes de aquellos primeros meses de la guerra. Los militares profesionales, especialmente, sentían profunda curiosidad por nuestra organización y operatividad. En la foto, de izquierda a derecha, tenemos a los coroneles Trueba y Villalba, al capitán artillero Del Barrio y a nuestro Comandante Reyes, Jefe del Aeródromo. La heterogénea uniformidad del embrionario Ejército de la República contrasta con los emblemas del grado militar que ostentan sus Jefes y Oficiales: todavía emplean las tradicionales estrellas, de ocho o seis puntas, como en el Ejército Nacional.

bajando el grosor de las espoletas para poder acoplarlas a las bombas.

Una tarde apareció por la armería el comandante Reyes, quien sentía una debilidad especial hacia mí, quizás porque yo era "el Benjamín" de la Escuadrilla y siempre me mostraba muy voluntarioso y dispuesto a cualquier servicio. Le expliqué que tenía que limar las espoletas, pues de lo contrario no podríamos bombardear. «¡Estáis locos todos! ¡Un día volaremos todos! ¡todos!», exclamó nuestro querido comandante, echándose las manos a la cabeza y saliendo de allí despavorido. Las bombas yacían apiladas allí mismo, y yo... limando espoletas, más explosivas que las mismas bombas. Cada vez que recuerdo esto, reafirmo mi creencia en el destino humano. Uno muere cuando le llega la hora, no antes.

El 16 de agosto, la **Escuadrilla Alas Rojas** pasó al mando de Isidoro Giménez García, procedente del Grupo 31 de Getafe. En este preciso instante **Alas Rojas** disponía de nueve *Breguet XIX*, cuatro *Nieuport 52*, un *Fokker F-VIIB*, de procedencia civil, y un *Dragon-Rapide*, también entregado por la L.A.P.E.

A mediados de agosto ya teníamos todos los aviones y los pilotos, mecánicos, armeros, etc., etc., de la **Escuadrilla Alas Rojas en Sariñena (CUADRO Nº 2)**. Por las mañanas, cuando calentaban motores, nos sentíamos profundamente orgullosos de nuestra obra: era nuestra Escuadrilla. Los motores rugían y nos parecía que aquella flota aérea era invencible. Se trataba, sin duda, de una poderosa fuerza de combate aéreo, estaba al completo. Los aviones de la línea en tierra alzaban sus morros al cielo, tenían algo de soberbios y mucho de guerreros. Todos ellos vuelan por la mañana y por la tarde. Los armeros y mecánicos no cesamos de reparar y aprovisionar. Cada aparato realiza un mínimo de tres salidas diarias durante septiembre, octubre y noviembre de 1936. Diciembre limitó las operaciones por la mala meteorología... y porque cada vez teníamos menos aviones.

Bombardeábamos Huesca, Jaca, Ziera, Pina, etc., etc., auxiliando a nuestras tropas de tierra y atacando a las nacionales. El 4 de agosto se produce el bautismo de fuego en el aire de la **Escuadrilla Alas Rojas**: el *Nieuport* de Herguido, "El Diablo Rojo", se enzarza contra tres *Breguets* enemigos: derriba al del capitán Eduardo Prado y avería a otro aeroplano nacional. El tercero se retira (8).

El 14 de agosto sufrimos la primera baja. Nos avisaron del puesto avanzado de la Sierra de Alcubierre que son sobrevolados por un avión enemigo. Cabré Planas sale con su *Nieuport*, pero la información no había sido correcta y se encuentra de frente con tres *Breguets* nacionales. No duda en lanzarse como un suicida contra los tres, pero no ha visto un cuarto enemigo, un *Nieuport* que le ataca en picado y le derriba (9). Ese día es de luto para nosotros.

El 27 de agosto nuestros *Breguet* bombardean Barbastro y sus concentraciones de tropas nacionales. El 30 bombardeamos la zona comprendida entre Apiés y Fornillas, apoyando a nuestras tropas.

El 3 de septiembre, por falta de combustible, toma tierra en nuestras líneas un *Breguet* nacional, tripulado por el capitán Vicente Redondo de Castro y el ametrallador-bombardero Jerónimo García Mellado. Nuestro piloto Antonio Salueña se apresura rápidamente a solicitar al comandante

(8) Fue **Jesús García Herguido** uno de los pilotos que tuvo más fama de valiente y arrojado en la improvisada aviación republicana. Le llamaban El Diablo Rojo y todo el frente de Aragón le conocía. Sus adversarios le temían. El periodista barcelonés "Máximo Silvio", seudónimo de Juan M. Soler, cronista de guerra, le dedica este réquiem, cuyo extracto reproducimos:

«Una mañana, paseando bajo el ardoroso sol de agosto que calcinaba las tierras del campo de aviación de Alas Rojas, Jesús Herguido me dijo mostrando su risa franca y la blancura de sus dientes:

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

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

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

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

¡Pobre Jesús Herguido, pobre **Diablo Rojo!**... en agosto marchaste a Sariñena para luchar contra los militares sublevados... en el frente de Madrid un día aterrizaste con una grave herida en la rodilla y apenas convaleciente de la misma volviste a levantar el vuelo en busca de los aviadores extranjeros.

¡Ya nunca más te veremos volar bajo nuestro cielo que se enrojece cuando el sol da en los charcos de sangre que cubren el suelo de Madrid!

Queda en la tierra tu cuerpo carbonizado, pero tu espíritu ha volado en el avión de la eternidad para reunirse con los espíritus de los que fueron tus inseparables compañeros, Fernando Roig y Eduardo Cabré, otros dos héroes del aire que han pagado también su tributo a la guerra...».

(Crónica de la Guerra Española, Tomo III, pág. 141).

(9) Confirmado por Laureau Patrick, op. cit., pág. 397.

Cuadro 2. Aeródromo de Sariñena: agosto-diciembre de 1936.

Aviones y pilotos

1 Fokker F-VII B. Pilotos: José Canudas Busquets y Guillermo Xuclá Nin.

3 Vickers «Vildebeest» de la Aeronáutica Naval. Pilotos: Avertano González, Javier Jover y Antonio Ribera.

1 DH 89 Dragon Rapide. Pilotos: Jaime Camarasa y Luis Aguilera.

1 Latecoere 28. Pilotos: Raoul Delas y Alfredo Dawis, con dos ametralladores, que se alternaban con pilotos sin avión. Este aparato causó baja el 1.º de septiembre, tras llegar a Sariñena muy averiado en combate, con el ametrallador Jaime Picanyol mal herido en una pierna, que le fue amputada en Barcelona.

12 Breguets XIX. Pilotos: capitán Isidoro Giménez García (Jefe de la Escuadrilla Alas Rojas), Antonio Salueña Lucientos, Armando Cabré Rofas, José Canudas Busquets, Ramón Torres Guasch, Adonis López, Luis Bercial, Rodolfo Robles, Jesús Castedo, Manuel Valle, Antonio López Carro, M. Gigo, Antonio Gaztañondo, Pérez Mur, Francisco Piedra Yebenes, José Cabré Planas, J. Roldán, Jean Aron, Juan Caballé y Juan Senén (se pasó a los nacionales).

5 Nieuports 52. Pilotos: Jesús García Herguido "El Diablo Rojo", José Cabré Planas, Jaime Buyé, Fernando Roig Vilalta, Jiménez Brugues, teniente "El Dibujante" (no recuerdo su nombre) y Mariano Foyé. García Herguido fue enviado al frente de Madrid hacia primeros de septiembre y regresó en octubre. En su segundo viaje a Madrid, halló la muerte en combate, pilotando un I-15.

1 Dewoitine 371, que reforzó la Escuadrilla hasta su regreso a Madrid el 5 de noviembre. Su piloto murió allí en combate.

2 De Havilland 87A «Hornet Moth», para servicio de enlace.

Ametralladores-Bombarderos

En diversos aviones: Manuel Bengoa, José Fernández Gallego, Faustino Ferret, J. Lago, Juan Maluquer, Román Busquets, F. Navarro, A. Aguirre, Torres Agut, Jorge Xucla, Ambrós Bartolomé, Eladio Pericas, José Prieto, José Vilanova y Jaime Picanyol.

Sección de la D.E.C.A. (Defensa Especial contra Aeronaves)

Disponía de un cañón de 88 mm., capturado al enemigo en Montearagón. Estuvo operativo hacia finales de octubre a cargo de los artilleros del Ejército de Tierra.

Sección anti-incendios y desinfección

Los populares "bomberos", cuyos nombres no recuerdo, eran un sargento, un cabo conductor y seis (6) soldados. Disponían de un camión-cisterna, de unos 5.000 litros de agua, con mangueras a presión. Disponían de aparatos apagafuegos, palas, latas de zotal y de DDT, etc., etc. El camión cisterna se emplaba también en verano para suministrar agua a los depósitos de la cocina y del barracón de oficiales y pilotos. Cada dos o tres días limpiaban y desinfectaban los retretes, instalados al este del campo.



(Foto del Centro de Documentación del IHCA)

Guillermo Xuclá Nin, conocido piloto de aeroclub, después de proporcionar el bautismo del aire a la Srta. Gaby Rigoberto, miss Cataluña del año 1934. Dos años después, Xuclá tuvo que realizar en Sariñena muchos vuelos menos agradables, pilotando un vetusto Fokker F-VII de las Líneas Aéreas Postales Españolas, armado con bombas pesadas.

Reyes el canje de estos prisioneros por su esposa e hijos, detenidos en Zaragoza. El intercambio fue realizado con éxito en diciembre, mientras Salueña combatía en el frente Norte. Para nosotros tenía idéntica importancia la vida de un militar nacional, dispuesto a volver al frente contra nosotros, que la de un familiar nuestro.

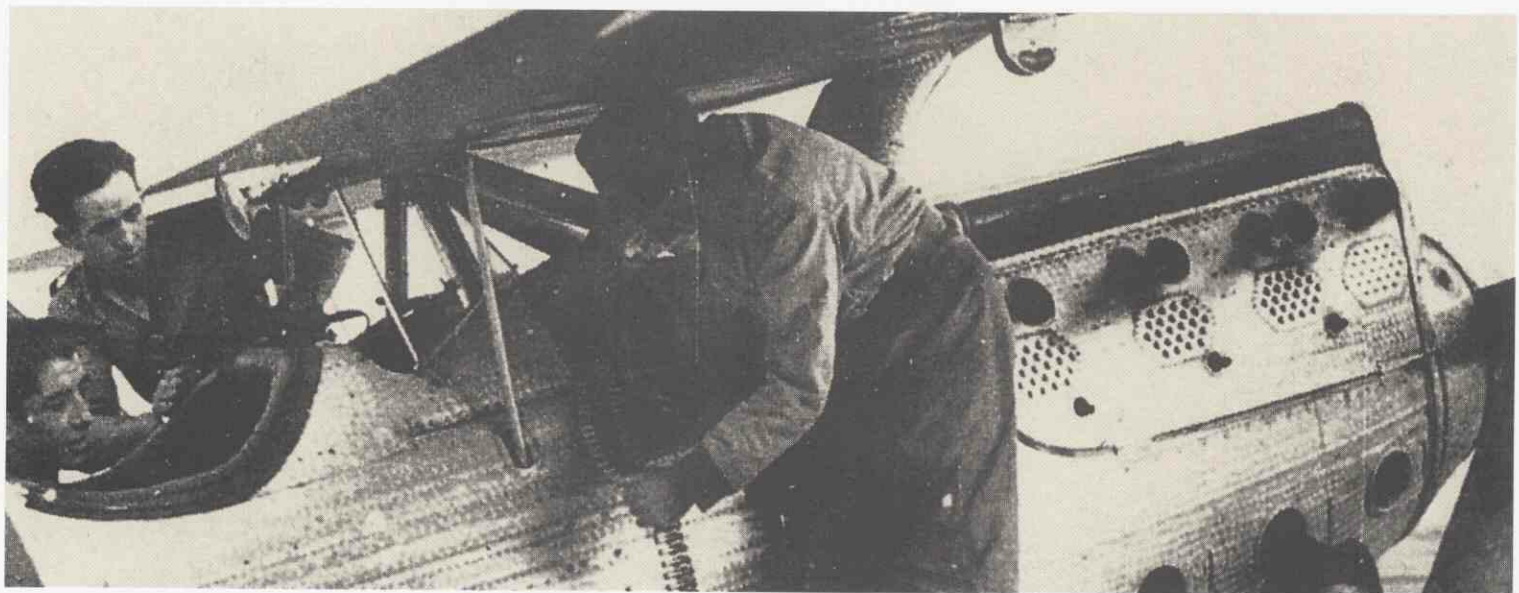
El 9 de septiembre fue sometido a juicio sumario un espía, detenido en Huesca. La vista oral, celebrada en el barracón-comedor, presidida por el comandante Reyes, no constituyó ninguna farsa jurídica. Recuerdo que el fiscal propuso pruebas que, realizadas bajo plenas garantías procesales, demostraron la culpabilidad del reo, sin que la defensa pudiera rebatirlas. Tuvimos que formar y contemplar el macabro espectáculo: a las siete de la mañana, según las disposiciones legales de la época, el sentenciado fue sentado y atado en una silla, de espaldas al pelotón de fusilamiento. Aquella escena nos resultó muy desagradable.

Pero vida y muerte se mezclan inexorablemente en la guerra. El Aeródromo es ejemplo para nuestras Fuerzas Armadas. Es visitado por todo género de autoridades, civiles y militares. Recuerdo al Coronel Villalba, a Durruti, a Juan García Oliver, encomiando nuestra labor.

Allí comíamos bien. En 1936 todavía quedaba de todo en los bares y comercios de Sariñena. Disponíamos hasta de pequeños "lujos castrenses": recuerdo que una mañana me llegó el corneta Asensio, quien me propuso que hablara con el cocinero, amigo mío, para que nos preparara al horno las cabezas de los corderos que se habían despiezado para la comida. Aquél día merendamos cinco o seis compañeros aquellas sabrosas medias cabezas, procurando no tragarnos ningún diente. éramos jóvenes y nos gustaba comer.

El 13 de septiembre se celebró en el Aeródromo un gran festejo al que se invitó a todos los habitantes de Sariñena y Albalatillo. Nuestra banda de música Alas Rojas amenizó la fiesta. Jugamos un partido de fútbol con los lugareños. Volaron la avioneta realizando acrobacias. Pérez Mur saltó en paracaídas dos veces... pero la alegría siempre duraba muy poco y la realidad de la guerra era más fuerte que nuestras vidas y nuestras juveniles ansias de vivir.

El 16 de septiembre salen de Sariñena al frente Norte tres Breguets XIX, con los pilotos Rodolfo Robles, Antonio Salueña y Juan Roldán, formando tripulación, respectivamente,



(Foto del autor)

Municionamiento de las ametralladoras *Vickers MkII* en un *Nieuport 52* de *Alas Rojas*, Sariñena, septiembre de 1936. De izquierda a derecha tenemos al autor de este artículo, a José Reñasco y al sargento F. García, poniendo la cinta. Esta operación requería todo nuestro cuidado y atención, pues éramos conscientes de que las armas no podían fallar en combate.

con los ametralladores-bombarderos Juan Maluquer, Ambrós Bartolomé y Manuel Bengoa; y un *Nieuport 52*, pilotado por "El Dibujante".

El 3 de octubre bombardeamos Siétamo, apoyando las fuerzas del coronel Villalba, quien desde Barbastro intentaba tomar Las Almunias. Siétamo, fue recuperado el 12 de septiembre y perdido pocas semanas después.

El 12 de octubre nos vimos forzados a realizar cuatro salidas por avión, dos por la mañana y dos por la tarde. El Ejército de Franco había ocupado Lecifñena, haciendo sufrir muchas bajas y prisioneros a nuestras milicias. Las *Alas Rojas* frenaron el avance enemigo y nuevamente se estabilizó el frente.

Al igual que el 9 de septiembre, tuvimos que asistir a otro desagradable espectáculo. Un Comandante de las Milicias y su Comisario Político, responsables de la defensa de Lecifñena, fueron juzgados en el barracón-comedor acusados de cobardía frente al enemigo. El Jurado estaba constituido por todo el personal del campo. El defensor no pudo rebatir las pruebas y testigos del fiscal y los dos acusados fueron condenados a fusilamiento; esta vez de pie. El Comisario Político se puso de lado y el Comandante de frente. Antes de morir gritaron con todas sus fuerzas: «¡Viva la libertad!, ¡Viva la República!». Aquél día se nos escaparon lágrimas a muchos de nosotros. Los dos desgraciados fueron enterrados en Sariñena.

Comprendí la gravedad que comporta el mando militar.

4. APARECEN NUEVOS AVIONES ENEMIGOS: COMIENZA EL OCASO DE LA ESCUADRILLA

A mediados de octubre parecía que el adversario carecía de aviones. Pero el 19 de ese mes los aparatos tuvieron que salir por la tarde a Tardienta (Huesca), donde estaba situada la línea de nadie y se libraban duros combates en tierra. El mando ordenó la salida de la Escuadrilla. Volaban el trimotor *Fokker*, el bimotor *Dragon-Rapide* y ocho *Breguet XIX A2*. Los últimos guardianes de tan abigarrada formación eran Fernando Roig y Jaime Buyó, que pilotaban sendos *Nieuport 46*, en misión de protección. La formación, de doce aparatos, estaba al mando de Isidoro Giménez.

Aparecieron tres aviones conocidos por nosotros sólo en teoría: los *Heinkel 51*. ¡Todo había cambiado! ¡Aviones de los años veinte contra aparatos de los años casi cuarenta!.

El combate fue fatal para los nuestros. Luis Aguilera, el piloto del *Dragon-Rapide*, murió por un disparo en la cabeza y su aparato se precipitó en picado contra el suelo, muriendo con él sus ametralladores Faustino Ferret y F. Navarro y quedando mal herido Mariano Foye, quien acabó falleciendo en un hospital de Barcelona el 23 de febrero de 1937. También nos derribaron el *Breguet*, pilotado por el capitán Manuel Valle Molina, quien fue herido en una pierna, resultando muerto su ametrallador-bombardero, José Fernández Gallego. Asimismo, fue derribado Jaime Buyó, que resultó herido y pudo aterrizar con su *Nieuport 46* cerca de Grañín, a 17 Km. de Sariñena. En el CUADRO Nº 3 Jaime Buyó cuenta su versión del combate aunque, erróneamente, hace constar un *De Havilland*.

Los historiadores alemanes narran esta pelea aérea de otra forma. Karl Ries y Hans Ring escriben:

«El 19 de octubre de 1936, media Escuadrilla del J/88 mandada por el capitán Knöppel, con tres aviones *Heinkel 51* operando desde Zaragoza, afirman haber logrado cinco victorias en combate contra doce aviones enemigos. Un *Fokker*, un *Breguet* y un *Nieuport* fueron acreditados al teniente Oskar Henrici, mientras que el teniente Von Houwald y el Suboficial Strömpell, derribaron cada uno un *Nieuport*. Henrici derribó el *Breguet* arrancándole un ala con el tren de aterrizaje» (10).

A partir de aquella desgraciada experiencia el Mando Aéreo republicano no permitió que volara más de un piloto por aparato. Los pilotos eran escasos y difíciles de formar y preparar para el combate. Los de nuestra Escuadrilla, en su mayoría, no eran más que pilotos civiles de aeroclub, que tuvieron que aprender en el mismo frente de guerra, bombardeando, disparando...y muriendo. Se profesionalizaron en muy pocas semanas, mirando cara a cara al adversario y a la muerte, en tierra y en el aire.

(10) Ries, Karl; Ring, Hans. THE LEGION CONDOR. West Chester (USA), 1992, Págs. 29-30. El teniente Oskar Henrici, que moriría también en combate aéreo poco después, el 13 de noviembre de 1936, sobre Alcorcón (Madrid), derribado por un *I-15 "Chato"*.

cuales fueron trasladados y enterrados en Barcelona al día siguiente. El comandante Reyes nos dirigió unas palabras inolvidables en el acto funerario. Sólo recuerdo que dijo, más o menos: «Estos hombres han dado su vida por la Libertad y por la República. Han muerto para no tener que vivir bajo la tiranía. Os exijo a todos el cumplimiento de este deber...».

El 21 de octubre, dos días tras la catástrofe, los aviones que nos quedaban bombardearon Huesca. Prosiguen las operaciones de bombardeo, que se prolongan durante noviembre. La Escuadrilla no vuelve a enfrentarse en el aire con aparatos adversarios.

5. LA ESCUADRILLA "ALAS ROJAS" TAMBIÉN LUCHÓ EN TIERRA

EL 16 de noviembre por la tarde, a toque de generala, formó toda la tropa frente al barracón de los oficiales. Apareció el comandante Reyes y nos dijo que se preparaba una ofensiva terrestre en el frente de Aragón, pidiendo voluntarios para formar una centuria de choque (11). Todos salimos voluntarios y la centuria quedó creada inmediatamente con las primeras filas de la formación. Estaba mandada por el teniente Coruña y los sargentos Mateu y Puig. Creo que aquella urgencia se debía a que Durruti y sus hombres habían partido hacia Madrid el día 13. Debíamos cubrir parte del frente que estos combatientes habían dejado. Aquella misma tarde partimos en camiones hacia Tardienta, en la carretera que une Zaragoza y Huesca. Tardienta había sido tomada en agosto por las Centurias Thölmann, Gastone Sozzi, Ascaso (CNT) y Carlos Marx (UGT), con la Columna Rosselli, organizadas por catalanes y extranjeros en Barcelona. Nosotros, aviadores, debíamos alcanzar idéntico grado de heroísmo, combatiendo en tierra. El desafío moral era muy difícil para nosotros. Debíamos destruir la falsa leyenda de que «los aviadores viven mejor que los terráneos».

(11) Las Centurias, durante aquellos primeros meses de la guerra, constituyeron embrión de las Brigadas. En la capital catalana habían confluído cientos de atletas para participar en la Espartakiada Internacional de Barcelona, que debía formar, en julio de 1936, una poderosa manifestación contra la celebración de la Olimpiada de Berlín. El mismo 19 de julio, muchos de estos atletas, mezclados con los obreros catalanes, reclamaron armas y participaron en el asalto a los cuarteles fasciosos. A finales de julio existía la Centuria Thölmann, formada principalmente por alemanes antifascistas y españoles. Cuando a finales de agosto, la Columna 19 de julio salió de la estación de Barcelona hacia el frente de Aragón, contaba con trece Centurias; el número trece era la Centuria Thölmann, que había sido rápidamente instruida en el cuartel de Pedralbes. Antes de partir hacia Tardienta, dijo Hans Beimler, jefe de la unidad: «Vamos a luchar aquí, en España, contra Hitler y por la libertad de la patria alemana». La realidad es que también luchaban por la libertad de la patria española, porque más de la mitad de aquella Centuria estaba formada por españoles.

«En la lucha por la posesión de «la Ermita», cerca de Tardienta, resonaron en catalán, castellano, alemán, francés, danés, húngaro y polaco, en una sola voz, las palabras de una Internacional que atacaba las posiciones fascistas. En esa acción la Centuria perdió casi la mitad de sus efectivos». (G. London, Arthur; España, España...; Manchester, 1947. p.42).

Teniente **Oskar Henrici**, piloto del **Jagdgruppe J/88**, equipado con **Heinkel 51**, quien acompañado por el teniente **Von Houwald** y el suboficial **Strümpell**, derribaron cinco aparatos de **Alas Rojas** en el combate del día 19 de octubre de 1936. Los historiadores alemanes **Karl Ries** y **Hans Ring** aseguran que **Oskar Henrici** derribó en aquél combate un **Fokker**, un **Nieuport 52** y un **Breguet XIX** (arrancándole un ala con el tren de aterrizaje). Mientras, cada uno de sus compañeros derribó un **Nieuport 52**. Estas cuentas no están claras, desde las certificaciones de los supervivientes españoles (ver el relato de Jaime Buyé). **Oskar Henrici** fue derribado, resultando muerto en el frente de Madrid, en el combate del día 13 de noviembre de 1936. Los **Junkers 52** atacaban Carabanchel y fueron interceptados por los **I-16 "Moscas"** de Alcalá de Henares. Una escuadrilla de **Fiat CR-32** legionarios entabló combate con los **I-16** de «Palancar», sobre el Paseo de Rosales, ofreciendo a los madrileños un espectáculo gratuito. El combate se complica con la llegada de los **Heinkel 51** alemanes. Y acaba con una gran victoria de la Aviación gubernamental: han sido derribados un **Fiat** y dos **Heinkel 51** sobre el mismo Madrid, otro **Fiat** se estrella en Getafe y un tercer **Heinkel 51** es abatido, también sobre Barajas, por un **I-15 "Chato"**. Aquí murió **Henrici**.



(Foto por cortesía de D. Vicente García Doiz)



(Foto por cortesía de D. Vicente García Doiz)

Los seis primeros **Heinkel 51A** llegados a España fueron desembarcados en Cádiz el 7 de agosto de 1936. Procedían de Hamburgo y llegaron a bordo del vapor **Usaramo**. Este caza del **J/88** tenía dos ametralladoras **MG-17** (de calibre 7,9 mm.), con cadencia de 1.200 disparos por minuto. Su motor, un **BMW VI**, de doce cilindros en V, disponía de una potencia de 750 CV. En septiembre fueron reforzados por otros nueve aviones y nuevos pilotos, mandados por el teniente **Strümpell**. En octubre, seis de estos aparatos fueron destacados en Zaragoza. Tres de ellos se enfrentaron con nueve aparatos de la **Escuadrilla Alas Rojas**, el fatídico 19 de octubre de 1936. La formación republicana sólo disponía de dos **Nieuport 52**, capaces de hacerles frente en combate aire-aire, pilotados respectivamente por **Fernando Roig** y **Jaime Buyé**. El desigual combate acabó en catástrofe para los republicanos. Cuando llegaron los **I-15 "Chatos"** e **I-16 "Moscas"** o "**Ratas**", los **Heinkel 51** no podían competir con ellos. Fueron utilizados por los nacionales como aparato de cooperación, en la modalidad llamada "**cadena**". En la foto tenemos dos **Heinkel 51** regresando de una misión. El del primer plano es el pilotado por el capitán **Harro Harder**, quien mandó pintar en el fuselaje una cruz gamada.

Jaime Buyé nos cuenta así este combate (Boletín ÍCARO, de ADAR, nº 33, diciembre de 1993):

«...Se formó una escuadrilla de aparatos, mandada por un trimotor Fokker... que imponía mucho respeto por su envergadura y ruido de sus tres motores, pero desarmado completamente para el combate aire-aire, pues procedía de la aviación civil. A su lado iba "otro que tal", un Dragon-Rapide bimotor, cuyo armamento aéreo consistía en tres fusiles para sus cuatro tripulantes... Todos eran pilotos civiles, que al presentarse voluntariamente para volar lo que fuera, les ascendieron a alféreces; al principio fueron muy generosos en conceder estrellas de seis puntas. Otros componentes de la escuadrilla fueron dos De Havilland y tres Breguet XIX A2 (1). Y los últimos guardianes de tan abigarrada formación, éramos mi compañero Fernando Roig, muerto posteriormente en el frente de Madrid, y yo, ambos con sendos cazas Nieuport 52, lo mejorcito en aquellos momentos... los nueve aparatos (2) eran tripulados por tres militares profesionales, que teníamos un concepto de la disciplina muy diferente del de los demás, quienes a su favor tenían gran entusiasmo...

Por fin llega el día 19 del citado mes de octubre y después de una preparación minuciosa, nos reunimos en el aire, ocupando cada cual el sitio que previamente se le había asignado... antes de llegar a dicho frente, divisamos a una altura superior a la nuestra cuatro (3) cazas facciosos, que iban persiguiéndose para atacarnos en el momento en que creyeran más oportuno...

Al percatarse el Jefe de la escuadrilla, cuyo nombre siento no recordar (4), dio una vuelta como si se tratara de un simple reconocimiento y después de un largo rodeo, enfiló nuevamente su objetivo, pero antes de llegar a él, varios componentes de la formación, rompieron la misma y cada uno se fue por su lado. Este fue el momento que aprovecharon los cazas alemanes Heinkel 51, que se lanzaron como aves de presa sobre los que quedaron indefensos, por no continuar unidos a los demás compañeros.

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

Mientras yo continuaba enzarzado con el alemán, otro paisano suyo me enfiló por detrás, vaciando toda su munición sobre mi aparato y sobre mi persona, aunque sólo hizo blanco con una bala ordinaria que me atravesó el brazo izquierdo sin afectar el codo por escasos centímetros. Esto me obligó a tomar tierra en el pueblo de Grañén y después de hacerlo como pude, el teutón todavía seguía ametrallándome, mientras yo saltaba de mi avión, guareciéndome por instinto detrás de un árbol cuyo tronco no medía más de 15 centímetros de diámetro. A continuación el alemán desapareció de mi vista, por lo que pude respirar profundamente... los periódicos del día siguiente, supongo que para elevar la moral de los combatientes terráqueos, publicaron la noticia de que en el combate aéreo librado el día anterior, el alférez Buyé, a pesar de tener el brazo ametrallado, había derribado a un avión alemán.



José Canudas Busquets, otro famosísimo piloto civil catalán desde los años veinte, acompañó a Xuclá Nin, pilotando el Fokker F-VII de la Escuadrilla Alas Rojas.

(Foto del Centro de Documentación del IHCA)

Entre nosotros, puedo decir sinceramente que yo lo que quería era zafarme del acoso del germano y tomar tierra cuanto antes, aunque hubiera sido en un campo de nabos.

...vinieron a socorrerme unos milicianos y en camilla me llevaron hasta el hospital de sangre... pero debo resaltar que se cobraron el viaje, toda vez que al ingresar en dicho establecimiento, noté a faltar mi pistola, una Walter que era una obra de arte. Y no fue porque se me cayera, pues la llevaba enfundada dentro del correaje.

En cuanto estuve curado, aprovechó el momento en que un tren hospital evacuaba heridos del frente hacia Sariñena, para presentarme al comandante Reyes, donde, después de lo sucedido, en la Escuadrilla, me enteré de que habían derribado también al Dragon-Rapide. También me contaron que al Breguet pilotado por el capitán Del Valle, le mataron a su ametrallador, hiriéndole a él mismo en una pierna.

Este fue el resultado de una escuadrilla compuesta de nueve aviones (2) y doce pilotos (5), cuatro de los cuales perecieron y a partir de esta desgraciada experiencia, ya no dejaron volar a más de un piloto por aparato... El resultado de dicho desastre corroboró aquél refrán que dice: «la unión hace la fuerza». Pero no se pod_a pedir más a aquéllos muchachos que entregaron su vida...

En cuanto a mí, regresé a mi casa de Sariñena, donde mi mujer me esperaba con impaciencia... me dieron permiso hasta que se curara la herida de mi brazo, lo cual se produjo un mes después, incorporándome de nuevo a mi Escuadrilla.

Aquí termina lo ocurrido tan trágicamente aquél fatídico día de 19 de octubre de 1936, del que doy fe sin notario, debido a que fui un protagonista de primera fila».

((1) No formaba en esta escuadrilla ningún De Havilland. En lugar de tres Breguet, había ocho.

(2) Había doce aparatos en lugar de nueve.

(3) Según los historiadores alemanes, atacaban tres Heinkel 51.

(4) Mandaba la escuadrilla en vuelo Isidoro Giménez, pilotando uno de los Breguet.

(5) Volaban en aquella escuadrilla quince pilotos en lugar de doce.

A la mañana siguiente, sin dormir y casi sin comer, entramos en fuego, atacando Almudevar. Por aquellas fechas, en el frente de Aragón la barricada ya había sido sustituida por la alamburada, la trinchera y el fortín. Yo había dejado de ser armero para convertirme en soldado de Infantería.

Combatimos contra el adversario y conseguimos tomar pequeños montículos. Pero los nacionales tenían morteros del 81 y nos inmovilizaron. Quedamos en nuestra posición ocupada, sin ceder terreno, hasta el 1 de diciembre.

La conquista de Siétamo, donde la muerte cobró tan larga cosecha, había llevado a nuestras tropas hasta las puertas de Huesca. Nos trasladaron al frente de Huesca y nos alojaron en el castillo de San Juan Alto, en un pequeño montículo a 2 Km. de la ciudad. Habíamos recibido los nuevos fusiles ametralladores rusos *Maxim*, con tambor de 47 disparos. Me asignaron uno, acompañado por dos servidores que transportaban seis tambores cada uno. El 3 de diciembre recibimos orden de atacar Huesca. Esta capital altoaragonesa había estado varias veces a punto de caer en poder de los nuestros. De hecho, en varias ocasiones las milicias catalanas pusieron pie en el mismísimo casco urbano de la ciudad, pero sus defensores nos rechazaron una y otra vez.

Luchamos en la carretera y campos laterales, pero no pudimos avanzar nada, sufriendo algunas bajas, —sólo heridos— y tuvimos que regresar por la noche al castillo de San Juan Alto.

Huesca estaba ahí, al alcance de la mano. A lo lejos, los monstruosos picos pirenaicos, donde la nieve jamás se derrite, parecían emerger sobre el vacío.

Por la noche, cuando había niebla, se enviaban patrullas a la tierra que mediaba entre nosotros y los nacionales. La tarea no gozaba de popularidad, pues hacía frío y resultaba muy fácil perderse. Algunas balas perdidas volaban sobre nuestras cabezas. Nuestro mando debió considerar que en los planes estratégicos generales, la zona debía pasar a constituir un frente secundario. Dos días después regresábamos al Aeródromo de Sariñena. Habíamos demostrado que también combatíamos en tierra.



(Foto por contesia de D. Vicente García Doiz)

El 3 de diciembre de 1936, la Centuria Alas Rojas —aviadores convertidos en soldados de Infantería— recibimos la orden de atacar una vez más la inexpugnable Huesca. En la foto vemos uno de nuestros parapetos en el sector norte de la casi cercada Huesca, entre piedras pirenaicas, al aire de la montaña. No pudimos avanzar, fuimos rechazados por los nacionales.

6. EL CANTO DE CISNE DE ALAS ROJAS

EL 2 de noviembre, tras una breve pausa aérea, los *Breguet* que todavía podían volar, atacaron el sector Ayerbe/Huesca/Barbastro, con dos salidas diarias por avión. El día 4 despegaron cuatro veces cada uno. Y el día 6, soportaron cinco o seis salidas. Aquel ritmo era de locos. Los mecánicos y armeros no comíamos ni dormíamos. Los pilotos, tampoco.

Pero la batalla de Madrid estaba en su punto culminante y ambos bandos tenían allí a sus mejores pilotos con sus mejores aviones. Pese a todo, el 9 de noviembre las *Alas Rojas* despegan para apoyar a los camaradas del Ejército de Tierra, que se batían desesperadamente en la Sierra de Alcubierre, precisamente en Monte Calvario y Santa Cruz de Magallón. El 13, los *Breguet* atacan la línea de Huesca a Barbastro, misión que se repetirá los días 20 y 21 de noviembre.

Un mal día de dicho mes recibimos la desagradable sorpresa de que Juan Senén se nos había escapado desde El Prat, pilotando una *Stinson Reliant*. Dio el salto al Mediterráneo, aterrizó en Pollensa y se pasó a los nacionales.

Aquello nos dejó un amargo sabor a todos. No lo podíamos creer. Un compañero nos había traicionado. No nos cabía en la cabeza semejante acción.

En esta época, los aeródromos republicanos de Aragón comienzan a recibir tímidamente algunos bombarderos SB2 "Katiuskas", que se concentraron en Sariñena y en Castejón del Puente. Sólo despegaban para atacar en el frente de Madrid. Con estos nuevos bombarderos, comenzaron a llegar nuevos especialistas a Sariñena. El 10 de diciembre se produjo la primera acción de los Katiuskas en Aragón, con un bombardeo por sorpresa sobre concentraciones de material de los nacionales en Azuara. Todos sabíamos que nuestros viejos y amados aviones pasarían a segunda línea. Iban a disolver nuestra Escuadrilla, pero toda la Aviación de la República se estaba convirtiendo en una inmensa Unidad de Alas Rojas.

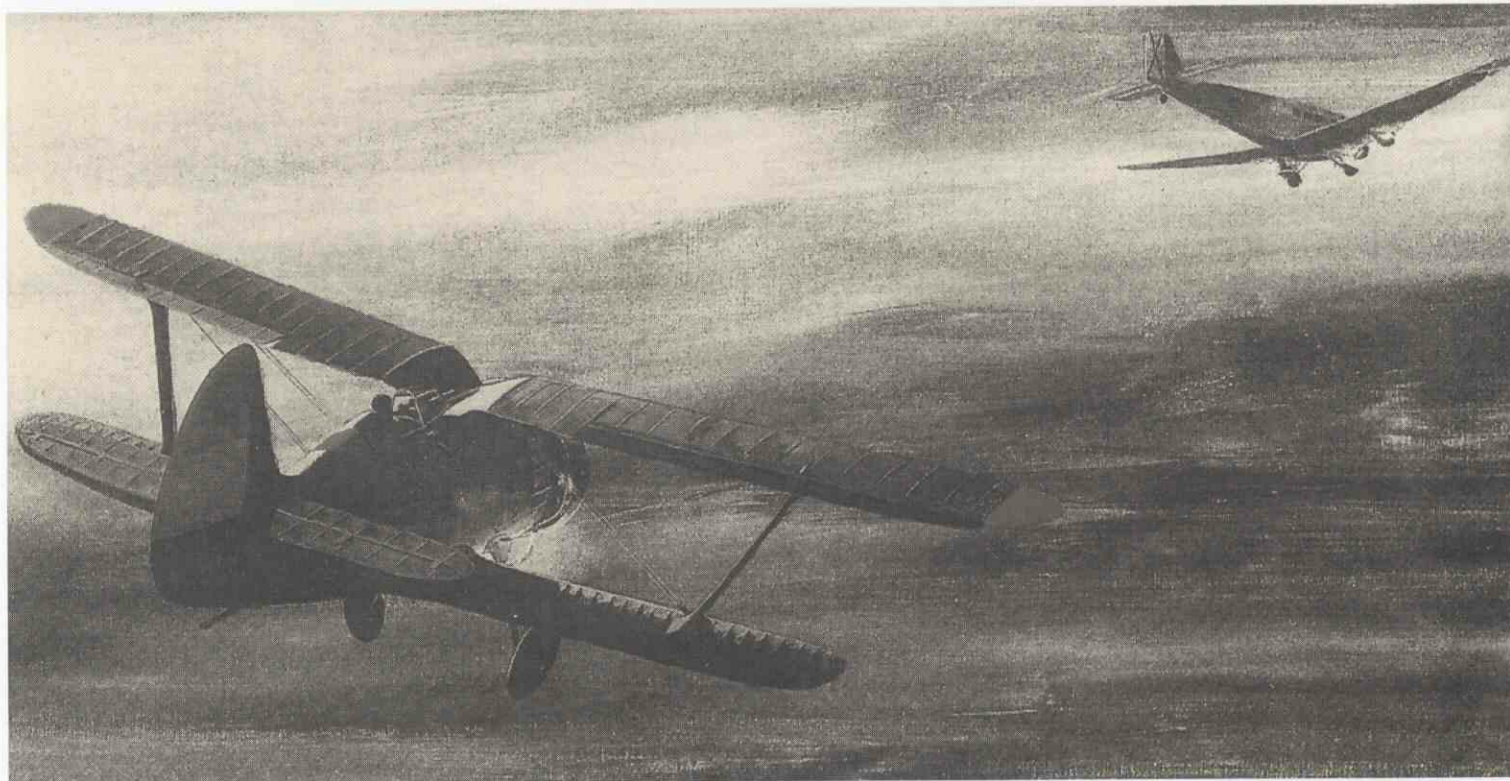
Nuestra Escuadrilla Alas Rojas, así llamada porque hacia finales de julio de 1936 se pintaron en los fuselajes y en las alas de nuestros aviones unas gruesas franjas de color rojo, para distinguirnos en el aire de los nacionales, dio sus colores a toda la Aviación republicana, durante el resto de la guerra. La Escuadrilla había realizado ya su canto de cisne. En diciembre la Unidad comienza a disolverse. El Fokker es enviado a El Prat. Los dos Nieuport que nos quedaban fueron a Barcelona, a cumplir misiones de vigilancia de costa, pues acabábamos de recibir tres I-15 "Chatos", con su personal auxiliar de mantenimiento. Pocos días después, el resto de los Breguet despegaron hacia Barcelona. Creo que fueron destinados al campo de Los Jerónimos, para instruir pilotos. Y nuestras secciones de Armería y Mecánicos fueron trasladados a Castejón del Puente y Lérida.

Todo había cambiado. El mando republicano preparaba aceleradamente unas nuevas Fuerzas Armadas. Para hacer frente a un Ejército profesional no bastaban las milicias ni los bravos pilotos de aeroclub: había que crear otro Ejército, Popular y Republicano, pero Ejército, según los patrones clásicos: férrea disciplina castrense, entrenamiento exhaustivo y fe ciega en la victoria.

Mientras tanto, nuestras Fuerzas Aéreas estaban en plena fase de mayoría de edad. Ya teníamos Grupos de Combate y Escuadrillas de "Chatos", "Katiuskas", "Natachas", etc., etc. Nuestros viejos aviones, nuestro entrañable "Circo Krone", pasaba a la Historia, de la cual soy testigo viviente que desea dejar constancia escrita de lo que vi, hice y sentí.

7. LA PRIMERA ACCION DE CAZA NOCTURNA EN NUESTRA GUERRA CIVIL

RECUERDO que en los inicios de febrero de 1937 sonó la alarma sobre las 22:00 horas. Los armeros, ametralladores y artilleros acudimos a nuestros puestos de combate y el resto del personal se metió en el refugio. Poco después escuchamos el característico ruido del trimotor Ju-52, que pasó sobre nuestra vertical y nos lanzó unas bombas pequeñas de 12 Kg. y muchas incendiarias de modelo desconocido: tenían un pasador superior en grupos de seis, eran de aleación de aluminio y letales sus efectos, pese a su pequeñez. No causaron bajas ni desperfectos en el aeródromo, aunque en el pueblo de Albalatillo incendiaron varias casas, las cuales tuvimos que apagar con ayuda de los lugareños.



Este dibujo es una ilustración de la obra de Fernando Cueva, procedente del *Calendario de la Aviación Española* y nos muestra la imaginaria aproximación del "Chato" del ruso "Mateo" a un Ju-52 alemán, sobre Sariñena. Era una fría noche de principios de febrero de 1.937. De entre los cuatro cadáveres procedentes del avión alemán, sólo se pudo identificar a «Vicente Menchaco», sobrenombre español de un piloto germano que había volado en la compañía Lufthansa durante los años previos a la guerra.

El común de los historiadores, sin embargo, da por bueno el derribo de un Ju-52 por el soviético Serov, alias «Carlos Castejón», el 26 de julio de 1.937, como la primera victoria aérea obtenida de noche en España. El autor de este artículo jura por su honor que el primer derribo nocturno tuvo lugar sobre Sariñena, a principios de febrero de 1937. Todavía vive otro ex-miembro de la *Escuadrilla Alas Rojas*, que certificaría esta verdad.

El comandante Reyes pidió un aparato de vuelo nocturno a la Jefatura de Barcelona. Dos días después, hacia las 16:00 h., aterrizó un I-15 "Chato", pilotado por un ruso, cuyo sobrenombre era el de "Mateo". Repostamos y municionamos el "Chato", bajo la mirada atenta del lacónico piloto soviético. Cuando se ponía el sol, el aparato y su ocupante estaban alineados en cabecera de pista.

A las 22:00 horas, recibimos aviso de nuestro puesto de escucha en Alcubierre. Venía un polimotor hacia nosotros. Tan pronto como se escuchó a lo lejos el zumbido de sus motores, nuestro "Chato" arrancó el suyo y se lanzó a las tinieblas. Yo no comprendía cómo este ruso podría ver en aquella noche tan negra como boca de lobo. Se me pusieron los pelos de punta al pensar en la soledad en la que se sumergía el aviador soviético. Veíamos las llamas de los tubos de escape del "Chato", cada vez más pequeñas, y escuchábamos el rugido de su motor, cada vez más débil.

El "Chato" estaba en la vertical del campo cuando pasaba el Junkers, con tan buena suerte para nuestro aviador que —según nos explicaron al día siguiente— a 3.000 m. sobre el campo, guiado por el fuego de los tubos de escape del trimotor, el cazador se puso debajo del vientre del intruso. El ruso disparó sus cuatro ametralladoras a pocos metros del trimotor. Escuchamos una horrorosa explosión y vimos una enorme bola de fuego que convirtió la noche en día durante un instante. La masa ígnea comenzó a descender en raudos picados. El Ju-52 cayó ardiendo en una riera seca, al Norte del aeródromo, cerca del polvorín. Hacia allí corrimos, guiados por el incendio. Dejamos un retén en el lugar. Pero la noche no había terminado: sobre las 24:00 horas., se recibió una llamada telefónica de un control de carreteras instalado cerca de La Naja. Los soldados de nuestro Ejército nos comunicaron que tenían el cadáver de un aviador enemigo. Lo trasladaron al aeródromo y fue depositado sobre la mesa del depósito del cementerio de Albalatillo. Los soldados nos explicaron que dos paracaidistas habían descendido muy cerca de ellos y que les dieron el alto cuando llegaron a tierra. Uno consiguió escapar hacia la Sierra de Alcubierre, donde encontró el auxilio de un pastor, quien le guió hacia zona nacional, según supimos más tarde. El otro fue abatido a tiros al intentar la feliz suerte de su compañero. Era el que teníamos sobre la mesa. Fue identificado por el teniente mecánico Alfonso Castro, que le había conocido tiempo atrás como piloto comercial de Lufthansa en El Prat. Se trataba de un piloto alemán con el sobrenombre español de "Vicente Menchaco".

Efectuado el reconocimiento por la mañana, hallamos otros tres cadáveres, completamente calcinados, irreconocibles. Sus documentos debían estar tan carbonizados como sus cuerpos. Jamás conocimos su identidad. Eran las primeras víctimas de la caza nocturna en nuestra guerra civil.

Queipo de Llano dijo al día siguiente desde Radio Sevilla: «A esos rojillos que nos han matado a unos valientes aviadores, les prometo un pronto castigo...». En efecto, cuatro días después de tal promesa fuimos bombardeados por tres He-111, desde mucha altura, aunque nos causaron muy poco daño, puesto que no teníamos ningún avión en tierra.

Sariñena fue y sigue siendo para mí el símbolo de la Aviación de la Libertad. Aquellos meses que viví allí cons-

Cuadro 4.

El pagador de Sariñena o jugando a los soldados. (Por Juan J. Maluquer Wahl. Publicado en el Boletín ALAS GLORIOSAS, números 27 y 28, mayo a agosto de 1983; pp. 30, 31)

En el aeródromo de Sariñena, Luis Collar, oficial pagador, casi siempre se hallaba en Barcelona, pero cuando para organizar el pago de haberes convivía con nosotros en el aeródromo, siempre llegaba tarde al dormitorio común y lo hacía muy ruidosamente. Además, una vez dormido sus ronquidos se oían desde todo el aeródromo y no había manera de pegar ojo. Una noche, dice Isidoro Giménez, quisieron darle un susto para ver si dejaba de llegar tarde y de roncar.

Se colocó un cubo de agua encima de la puerta de entrada a la sala dormitorio, dejándola entreabierta para que justo, justo, se aguantase el pozal. Asimismo, bajo su somier se colgó una serie de cencerros. Todos esperaban con ansiedad la llegada del pagador. La luz se había apagado. Se oyen unos pasos que se acercan, la puerta se abre, el cubo cae haciendo gran ruido, que queda superado por un taco de los gruesos. Se enciende la luz y, ¡oh, espanto!... quien había recibido la ducha y un fuerte golpe, empapado hasta los huesos ¡es el comandante Reyes, jefe de todo el frente de Aragón!

El buen hombre, medio atontado por el golpe, se sienta en la cama del pagador. Los cencerros comienzan a sonar. Pero en este momento el humor y la inteligencia de Reyes son más poderosos que su enfado y estalla en sonoras carcajadas a las que todos nos sumamos con un suspiro de alivio... nuestra gamberrada quedaría impune, al menos aquella vez. ¡Vaya recibimiento al Jefe!

El comandante Reyes pasó inmediatamente a explicar el motivo de su visita, que no era otro que el de informar a los pilotos y observadores que teníamos que realizar un servicio de bombardeo con despegues antes del amanecer. Nos recomendó que dejáramos las bromas y que durmiéramos. A continuación nos dijo: «Como veo que os gusta jugar, ya tendrá en cuenta esta afición vuestra».

El comandante Reyes mandó traer de Barcelona una docena de sables, escopetas de pistón y dos trompetas y tambores, todo de juguete. Se organizaron unas milicias de Aviación a base de un grupo de pilotos y observadores, armados con aquellos sables y escopetas. Desfilaron marcialmente al son de las trompetas y tambores.

Un día aquellas milicias organizaron la entrega de una condecoración al jefe de la Escuadrilla, Isidoro Giménez. La condecoración consistía en una Cruz de Malta recortada de la chapa de un bote de conserva. Como bandera se utilizaron unos calzoncillos viejos. Presenció la ceremonia numeroso público, llegado de Albalatillo, invitado especialmente para tal ocasión.

tituyeron los tiempos más importantes de toda mi vida. Mi admiración y mi respeto hacia todos quienes hicieron posible aquella realidad surgida de la nada: al personal volante, a los especialistas, a la tropa... siempre me he sentido orgulloso de haber estado en Sariñena y haber conocido a sus hombres, que lo dieron todo por la República y la Libertad. ■

Voluntarios extranjeros en la Aviación Nacional

(1936-1939)

José Luis de Mesa Gutiérrez

Licenciado en Derecho. Investigador Aeronáutico

INTRODUCCIÓN

ES de todos conocida la intervención en las filas de la Aviación Nacional de voluntarios alemanes, italianos y portugueses. Sin embargo, la presencia de originarios de otros países no ha sido objeto de estudio alguno salvo menciones de carácter esporádico en libros o revistas, relativas a actuaciones muy concretas de alguno de ellos, por lo que son prácticamente unos desconocidos. El propósito de este trabajo es el de rescatar del olvido su presencia en los cielos y tierras de España, o su intento de participar con resultado fallido, y todo ello sin poder garantizar la exhaustividad de los datos.

Su estudio, para mejor comprensión del lector, se hace por afinidades lingüísticas y nacionalidades, intentando seguir un orden cronológico e incluyendo también referencias a algunos casos que no han sido contrastados en su totalidad, pero en los que hay muchos visos de verosimilitud.

LOS ANGLOSAJONES

EMPEZARÉ por ellos porque, aparte de ser los más numerosos, fueron los primeros que en el tiempo, de una forma u otra, ayudaron a los nacionales. Así, ya desde el 11 de julio de 1936, un piloto de nacionalidad británica volaba



Capitán Bebb.

para los futuros sublevados; me refiero al Capitán CECIL BEBB que, a los mandos del "Dragón Rapide" G+ACYR, de la "Olley Air Service" y fletado por Luis Bolín, había despegado en dicho día del aeródromo de Croydon y tras hacer escalas en Burdeos, Biarritz, Lisboa, Casablanca y Cabo Juby se dirigió al aeródromo de Gando, en Las Palmas de Gran Canaria, donde permaneció unos días hasta que en la tarde-noche del 17 de dicho mes transportó hasta Tetuán, con escala nocturna en Casablanca, al General FRANCO para que se pusiera al frente de las tropas sublevadas en el Marruecos Español.

Cumplida esta misión Bolín indica al piloto que se dirija a Lisboa con el fin de recoger al General Sanjurjo para transportarle al aeródromo de Noain, en Pamplona, pero el piloto se niega a hacerlo dado que según él, el punto de destino no reúne condiciones para que en el mismo aterrice con seguridad el "Dragón", por lo que se tuvo que optar por la avioneta de ANSALDO, con las consecuencias de todos conocidas.

No obstante, el aparato siguió prestando servicios a los sublevados, siempre a los mandos de BEBB, con vuelos a Biarritz, Perpignan y otras localidades del país vecino hasta que volvió a Burgos donde, al aterrizar sin permiso, sus tripulantes permanecieron dos días detenidos. Finalmente recibieron orden de volver a su punto de partida, Croydon, donde aterrizaron cinco semanas después de haber salido del mismo. En diversos momentos del viaje fue acompañante de BEBB el mecánico de vuelo BRYERS, si bien otras fuentes mencionan a un tal JHON RICE. El 18 de julio de 1938 el piloto británico fue condecorado con La Gran Cruz de la Orden Imperial de las Flechas Rojas.

Entre tanto, el 21 de julio, otro "Dragón Rapide" pilotado por el Capitán ROBERT Mc INTOSH con el mecánico de vuelo RYWEY, llevó a algunos periodistas a Burgos, pero parece ser que durante su estancia en España el piloto actuó como intermediario en la venta de 4 "Fokker F XII" de la "British Airways" a los nacionales y con toda certeza realizó un vuelo desde la capital castellana a Lisboa, llevando como pasajero a otro importante jefe de los sublevados, el General PONTE. A su vuelta a Burgos, también fue su pasajero el ya mencionado ANSALDO. De allí voló a Biarritz y a mediados de agosto volvieron piloto y avión a Gran Bretaña.

Otro aparato, el De Havilland DH-85 ("Leopard Moth"), pilotada por EDWARD SAINT GEORGE, Marqués de Donegall, y por RUPERT BELVILLE, ambos ingleses, voló para los nacionales en el frente de Somosierra, por poco tiempo, en operaciones de observación. Donegall regresó a su país y BELVILLE se dirigió en la avioneta a Barcelona donde permaneció hasta el 14 de agosto, día en que voló a Perpign-

nan. El rastro de sus andanzas aéreas se pierde hasta que el día 13 de noviembre aterriza en Noain y desde allí se dirige a Gamonal (Burgos), para volver a Noain, con intención de volar a Ávila y Getafe, pero se le ordenó volver a su país porque en su pasaporte figuraba que había salido de Barcelona en la fecha más arriba indicada, sin que constase visado de salida de Francia.

BELVILLE era un decidido partidario de los nacionales y según fuentes inglesas de toda solvencia, en el verano-otoño de 1936, combatió durante tres meses en la falange andaluza, pues estaba ligado por fuertes lazos de amistad con prominentes familias jerezanas desde años antes de nuestra contienda civil. Por ello y con su avioneta, tiempo más tarde, protagonizó en España otro vuelo que estuvo a punto de costarle la vida. En el verano de 1937 se encontraba en San Sebastián cuando erróneamente se le informó que los nacionales habían ocupado Santander, por lo que en unión de RICARDO GONZALEZ GORDON, de la familia GORDON de Jerez de la Frontera, voló hasta Parayas (Santander), donde aterrizaron y salieron del aparato a los gritos de ¡Viva Franco! y ¡Arriba España!. Lógicamente fueron detenidos y conducidos a Gijón; tras diversos intentos por parte de GORDON, que por su educación pudo hacerse pasar por británico, lograron ser canjeados por varios jefes republicanos. Mientras se llevó a cabo la negociación, según declaró más tarde BELVILLE, éste tuvo varias veces la impresión personal que iba a acabar sus días ante un pelotón de ejecución.

Volviendo a los inicios de la guerra, el 1 de agosto llegó también a Burgos el "Dragón Rapide" G-ADCL, comprado para la Aviación Nacional y pilotado por Lord MALCOLM DOUGLAS-HAMILTON, a quién acompañaba como navegante RICHARD L-ESTRANGE MALONE, de Airwork Ltd, y dos días más tarde lo hizo la "Beechcraft B 17", pilotada por OWEN CATHCART-JONES, siendo utilizados tanto el piloto como el avión para el traslado de prominentes partidarios de los nacionales fuera de nuestro país, incluso cumpliendo misiones de enlace con el Rey D. ALFONSO XIII, hasta que en uno de ellos las autoridades austríacas impidieron el despegue del aparato que quedó abandonado en Innsbruck. Como copiloto de la "Beechcraft" actuó durante dichos viajes su propietario, el norteamericano JAMES HAZLIP.

El 13 de agosto de 1936, en vuelo directo de Croydon a Burgos, llegaron 2 "Fokker F VII", los PH-AFS y PH-AGR comprados en Holanda, que fueron pilotados por los Capitanes británicos T. NEVILLE STOCK y DONALD SALISBURY GREEN, los cuales volvieron a su país, una vez entregados los aviones. En fecha no concretada, pero durante dicho mes, una tripulación británica compuesta por TOM CAMPBELL BLACK, L.T.C CASTLEMAIN y el Capitán H.C. Mc PHAIL, llevó desde Heston hasta la capital castellana tantas veces mencionada, una "Monospar ST 12" que con el tiempo figuró en las filas de la "Legión Condor". BLACK ya había estado con anterioridad en España, concretamente el 30 de julio día en que llegó, como no a Burgos, con una "De Havilland D.H.80A Puss Moth", la G-ABYW, con la que realizó vuelos de enlace con Lisboa y el Marruecos Español. En uno a la capital lusa contactó con otro piloto de su país, el Capitán STEEL, el cual le acompañó en varios viajes. En uno de ellos tuvieron que aterrizar en Valladolid, que acababa de ser bombardeado y el recibimiento que se les hizo allí distó de ser agradable. Finalmente fueron puestos en libertad y volvieron a su país.

Del único piloto británico que hay constancia fehaciente que combatiera en las filas nacionales es de PETER HUBERTUS REWLENTON CRIMINIL, Duque de Rewlenton, miembro de la nobleza inglesa por cuyas venas corría tam-

bién sangre alemana. Nacido en Londres el 14 de diciembre de 1910, era Ingeniero aerotécnico y mecánico desde 1930, piloto nocturno desde 1931, piloto militar en 1935, exactamente desde el 1 de noviembre, y especialista en vuelos sin visibilidad y aterrizaje ciego desde el 1 de marzo de 1936. Alistado en el Banderín de Enganche del Tercio en Cáceres el 10 de octubre de 1936, para guardar las apariencias, fue a Sevilla, donde tras realizar un examen fue declarado apto para realizar servicios de vuelo, por lo que se le destinó a la escuadrilla de "Breguet" del Capitán SOLER.

El 1 de noviembre del citado año, pasó al Grupo 1-G-12 de "Romeo RO 37", y el día 1 del siguiente mes a la escuadrilla de caza 1-E-2, dotada con aparatos "Heinkel HE 51", ascendiendo el 4 de diciembre de 1936 al grado de Alférez de Complemento de Aviación. El 9 de abril del siguiente año pasó al Grupo 1-G-70 de hidros "Dornier Wal", con base en Cádiz, en el que permanece hasta el 20 del citado mes, fecha en que es destinado al 2-G-62 de "Cant Z 501", basado en Pollensa, en el que hasta el final del mes de abril del siguiente año realiza 52 servicios de guerra con 180 horas de vuelo. En su Hoja de Servicios no figuran ni horas de vuelo ni servicios hasta llegar a Pollensa.

El 20 de julio de 1937, ascendió a teniente de Complemento. Por razones de salud, en mayo de 1938, pasó a servicios de Tierra y se le nombró jefe del servicio de Automóviles de la base. En Octubre de dicho año, dado que hablaba alemán y español, fue agregado a los "Heinkel HE 59" de la "Cóndor" para servir de profesor de los españoles que había en la misma. Durante el último año mencionado solo efectuó 9 servicios de guerra con 17 horas y 10 minutos de vuelo. Como no se reponía de sus dolencias, pérdidas ligeras de conocimiento y mareos, el 2 de abril de 1939 fue baja en aviación, a petición propia. Pese a su ya lejana adscripción, en agosto de 1938 figuraba como simple legionario en la Plana Mayor del 1er Tercio de la Legión. Por su actuación durante la guerra recibió sendas condecoraciones alemana e italiana, pero no constan en la citada Hoja las españolas.

En 1937 se editó un libro en alemán, titulado "Luftkampf in Spanien", escrito por CONRAD EVERARD, nombre y apellidos simulados (no consta que en Gran Bretaña haya habido nadie llamado así), según el cual su protagonista entró en España en una barca por Ayamonte, procedente de Portugal, dirigiéndose primero a Sevilla y luego a Cáceres; allí el pseudo inglés pilotó una "Levasseur PL 110" con la que socorrió a los sitiados del Alcázar de Toledo, pasando posteriormente a los "Junkers JU 52" con los que toma parte en bombardeos aéreos sobre Málaga, Madrid y Cartagena.

Bridgeman, menciona la fantástica historia de MALCOLM FREDERICK CRAIG STRATHDEE, un curioso Piloto británico muerto durante la II G. M. que, según relataba, volaba en Gibraltar en aquellos años con los "Gloster Gladiator" con uno de los cuales se pasó a la España Nacional y que durante algunas semanas, antes de volver a Gibraltar voló un "Messerschmitt 109" de la "Legión Cóndor".

Envueltos en una nebulosa de misterio y con base en noticias aparecidas en revistas aeronáuticas de la época, la hoy desaparecida española "Avión" publicó hace muchos años un artículo según el cual, en agosto de 1936, un grupo de pilotos ingleses se alistó, en número de 10, en la Aviación Nacional en la que tripularon aviones "Heinkel HE 51", constituyendo una escuadrilla que, creyéndoles alemanes sus oponentes, denominaron "RICHTHOFFEN". El grupo vino al mando del Mayor RAYENAU, antiguo oficial de la R.A.F y combatió durante 2 meses, librando su primer combate aéreo sobre Talavera de la Reina. Hasta el 30 de agosto reali-

zaron varios vuelos de patrulla y se enfrentaron con aparatos enemigos "Breguet XIX", "Potez 54", "Dewoitine" y "Loire 46", derribando 7 aparatos enemigos a cambio de la pérdida de 3 pilotos de los que sólo se da el nombre: TIM, abatido por un "Potez", que a su vez fue derribado; DAVID, que colisionó con un "Dewoitine" y CLAUDE, que desapareció en combate a 80 kms de las líneas nacionales.

El artículo en cuestión dice que su número se redujo a cinco, pero no facilita los nombres de los otros dos y que los supervivientes siguieron haciendo vuelos de patrulla sobre el frente de Madrid, enfrentándose con sus compatriotas alistados en las "Alas Rojas", consiguiendo derribar a dos de éstos. Mientras RAYENAU, que se había ofrecido para ello, llegó a Madrid, vía París, y se alistó en la Aviación Republicana en la que permaneció 15 días, volviendo seguidamente a zona nacional. A finales de septiembre, derribó en combate aéreo un avión enemigo, que cayó tras las líneas nacionales por lo que fue a examinar sus restos. Al hacerlo se encontró con que el piloto derribado y muerto era un íntimo amigo suyo, lo que le hizo abandonar la lucha después de haber intervenido en 24 combates aéreos. En las declaraciones que hizo RAYENAU en 1937 a la prensa inglesa, además de facilitar los datos anteriores, afirmó que tanto él como sus compañeros habían combatido en una compañía del Tercio.

En los archivos españoles no he encontrado ningún documento que avale estas noticias, pero en el periódico de Buenos Aires "La Prensa" de 18 de febrero de 1937, apareció una noticia fechada el día anterior en París, según el cual RAYENAU era francés, nombre completo RAYENAU RENE DE BELVOIR, sargento de la reserva de su país, que se había alistado en la aviación nacional en agosto de 1936 en unión de varios ingleses, muertos casi todos en los primeros meses de la guerra. El resto de la noticia periodística coincidía en lo sustancial con lo publicado en "Avión", pero terminaba afirmando que RAYENAU había sido nombrado "Comandante (sic) de la Orden de San Fernando" y que se le había concedido la ciudadanía española honoraria (con estas afirmaciones del piloto la veracidad de su relato deja bastante que desear y lleva a creer que lo afirmado por el mismo tiene trazas de haber sido una mera invención).

Para embrollar más la noticia, en el libro "The Legion Condor", de los autores alemanes Ries y Ring, publicado hace unos años en inglés, figura entre los pilotos extranjeros que combatieron en el bando republicano, un francés llamado RAYENAU, que consiguió 5 victorias aéreas.

LOS DE HABLA INGLESA

EN la revista "The Aeroplane", de 28 de junio de 1937, se publicó una entrevista con el irlandés WILLIAM DICKSON WINTERBOTTON que, nacido en Dublín en 1911, voló durante varios meses en la aviación nacional, a veces como piloto personal del General FRANCO, en el conocido DC-2. Con motivo de la "No Intervención", se le mandó a Inglaterra en misión especial y al finalizar la misma, en marzo de 1937, se fue a Dublín y ya no volvió a nuestro país. Bridgeman, que también lo menciona en su libro, dice que antes de actuar como piloto, el irlandés había sido intérprete de inglés en la Comandancia Militar de Algeciras y que luego se había alistado en el Tercio.

Pues bien, a su nombre se conserva documentación, aunque escasa, tanto en el Archivo de Villaviciosa como en el de Ávila, siendo complementaria la una de la otra. Según la misma el 4 de enero de 1937, el General KINDELAN solici-

tó del Tercio que el Teniente WILLIAM DIERKSON WINTERBOTTON fuese destinado a Aviación por tener el título de piloto de aeroplano y el siguiente día 7, se ordenó que se incorporase al 4-G-2, en León. Dos días más tarde, se le remitieron los justificantes para pasar la Revista de Comisario de dicho mes, al Gobernador Militar de dicha plaza. Lo curioso del caso es que cuando contestó el Tercio, éste dijo que en sus filas no había nadie alistado ni con ese nombre ni con esa graduación, no existiendo más datos oficiales sobre el irlandés.

En los primeros meses de la guerra, se formó en Zaragoza una unidad que con el tiempo se convertiría en una Bandera de la Legión y que en principio se llamó "Bandera Sanjurjo", en cuyas filas, desde el 16 de agosto de 1936 hasta octubre de dicho año, figuraron los irlandeses JACK COURTNEY y SEAN O'CONNELL, ambos con el grado de Alféreces Honoríficos. El motivo de su marcha fue que como no sabían hablar español y al alistarse uno había manifestado que era Capitán aviador y el otro Aspirante a Piloto, se decidió enviarlos a aviación por si allí podían ser empleados. El 12 de octubre, se ordenó que se incorporasen al aeródromo de Sevilla para que hiciesen el curso de Transformación. El día 17 salieron de Zaragoza para Sevilla, pero tres días después, desde Salamanca se ordenó que se propusiera la baja de los dos por no ser necesarios sus servicios. Finalmente, el 6 del siguiente mes, KINDELAN pidió al General en Jefe del Ejército Nacional que COURTNEY y MAURICE CADDELL, que no eran necesarios en aviación, fuesen pasaportados hasta la frontera.

Curiosamente no se menciona a O'CONNELL y si a un CADELL, con lo que surge la duda si se trata de la misma persona o no. Al menos, el último mencionado perseveró en su estancia en España, pues primero figuró en las filas de la Bandera Irlandesa del Tercio y cuando ésta fué repatriada, se alistó en la única unidad del ejército en la que se podían admitir extranjeros, la Legión.

En febrero de 1937, otros dos irlandeses, JACK COLLEY y HUGH Mc DANIEL, llegaron a Gibraltar con la intención de alistarse en la aviación nacional, pero asimismo fracasaron en su intento. Y otro tanto ocurrió con PETER CAVAGNAH, perteneciente también a la Bandera Irlandesa, que al disolverse ésta pretendió quedarse en aviación alegando que había sido mecánico en la R.A.F. durante 4 años y en la Fuerza Aérea Irlandesa durante otros 3. Su petición fué denegada en mayo de 1937, por estar cubiertas las necesidades de mecánicos.

Cruzando el Atlántico vía Lisboa, un piloto canadiense, WARDE HARRY PHELAM, llegó a Salamanca en octubre de 1936, con el mismo objeto que los anteriormente mencionados, mediando carta de presentación del ya aludido TOM CAMPBELL BLACK, pero no se le aceptó porque no hablaba español y porque se temía fuese un espía republicano, por lo que incluso pasó algún tiempo detenido. Cuando fué puesto en libertad y volvió a Gran Bretaña afirmó que otro canadiense, que se llamaba ROSS y que había llegado a Burgos el 1 de septiembre de 1936, en una "Leopard Moth", había combatido con los nacionales pilotando un "Junker".

A este respecto en los archivos de Ávila se conserva un documento, de fecha 28 de agosto de 1936, por el que se autoriza a W. CARLTON ROSS para que con su avioneta "Leopard Moth", la G-ACSH, realice viajes desde Sevilla a Burgos y viceversa, pero no se especifica el objeto de los mismos.

Según fuentes estadounidenses, también hubo voluntarios norteamericanos en la aviación nacional. Así, Mark Zytner, en un artículo aparecido en 1982 titulado "Yank Merces in

Spanish Skies", dice que en ella voló CHARLES STEHLIN, "As" de la I G.M., con 8 victorias aéreas en dicho conflicto y que también intentó hacerlo HILAIRE du BERRIER, norteamericano pese al nombre y apellido francés, si bien no se aceptaron sus servicios por presiones italianas, ya que había combatido contra ellos en Abisinia y que por ello se alistó en las filas republicanas, donde por destruir algunos aviones en aterrizaje y bombardear sus líneas fue detenido como espía "nacional" y estuvo a punto de ser fusilado. En el citado artículo también se alude a un italo-americano cuya presencia en la aviación nacional está suficientemente contrastada: VINCENZO PATRIARCA.

Este combatió en la denominada "Aviación del Tercio", con el grado de Sargento-piloto, en la 1ª escuadrilla de "Fiat CR 32", con la que participó en el encuentro de 11 de septiembre de 1936, en el que consiguió averiar un aparato enemigo. Dos días después fue derribado al colisionar con el piloto enemigo FELIX URTUBI, que murió a causa del choque; PATRIARCA se lanzó en paracaídas y aunque cayó en territorio enemigo pudo salvar su vida porque llevaba su pasaporte norteamericano; con el tiempo fue objeto de un canje.

LOS FRANCO PARLANTES

DEJANDO a un lado al ya mencionado RAYENAU, sólo se conocen los nombres de dos: el belga HENRICOURT DE GRUNNE y el francés PIERRE LECARAZ, reduciéndose la documentación existente de éste último a un telegrama de fecha 20 de noviembre de 1936, por el que se le admitía como piloto aviador, con la consideración de Alférez Provisional y durante la campaña, en mérito a ser piloto civil en su país. No hay constancia de que llegase a volar en la aviación nacional.

En cuanto a RODOLFO CHARLES GEOFREY, Conde de HENRICOURT DE GRUNNE, más conocido como RODOLFO de HENRICOURT, había nacido el 18 de noviembre de 1911 y era oficial de la reserva de caballería en Bélgica, con el título de piloto civil de aeroplanos desde 1934. En el verano del 36 vino a España y se alistó en Falange, combatiendo con la "Centuria Argentina" en el frente de Santander, en el que fue herido el 19 de noviembre de dicho año. Al ser dado de alta en el hospital de Burgos marchó a Salamanca, donde se entrevistó con KINDELAN y pasó a aviación, si bien se alistó en el Tercio, como simple legionario, para evitar problemas diplomáticos. Tras dos semanas de estancia en la Escuela de Pilotos de Tablada, el 22 de enero de 1937, se le concedió el título de piloto de avión de guerra y el grado de Alférez de Complemento de Aviación.

Fue destinado al Grupo de Reconocimiento 3-G-11, dotado de aviones "Heinkel HE- 46", y formó parte de la Escuadrilla que operaba en el frente aragonés. El 1 de marzo pasó al Grupo 1-G-2, dotado de "Heinkel HE-51", con el que a mediados de mes actuó en Huesca y en abril en Alcubierre, pasando a integrarse con su unidad en la "Cadena", interviniendo en el frente de Vizcaya, durante mayo y junio de 1937, en las operaciones sobre el Sollube, el Bizcargui y los Inchartas. En julio toma parte en la Batalla de Brunete y en los meses siguientes en las campañas de Santander y Asturias.

Asciende a teniente de Complemento el 20 de julio de 1937, y tras haber demostrado sobradamente sus dotes de piloto y haber efectuado los cursos correspondientes, pasa a formar parte en diciembre del citado año del Grupo de caza 2-G-3, con aparatos "Fiat CR 32". Interviene en la ofen-

siva de Aragón y el 12 de marzo obtiene su primera victoria aérea al derribar un "Chato". El 31 de mayo, en Puebla de Valverde, derriba otro "Chato" y el tercero de la misma clase el 19 de junio, en Alcubias. En ese mismo día, al norte de Villar del Arzobispo, derriba a un "Rata" que había estado a punto de derribarle a él. El 14 de agosto, en el frente del Ebro, consigue derribar otro "Rata" que le había alcanzado con su fuego.

A finales del citado mes pasa al frente de Extremadura y el 1 de septiembre derriba un "Grumman Delfin". Vuelta al Ebro, donde el 22 de septiembre derriba en combate aéreo un "Chato"; el 2 de octubre abate un "Rata" y el 12, sobre Serós, cae derribado otro bajo el fuego de sus ametralladoras. Ya en 1939, el 2 de enero, incendia y derriba un "Rata" y el 19 de dicho mes consigue su 10ª victoria aérea y última en nuestra guerra, al abatir otro "Rata". Por Orden de 25 de octubre de dicho año, y a petición propia, causó baja como piloto de aviación y pasó a formar parte de la Escala de Complemento.

Como premio a sus 794 horas de vuelo, 425 misiones de guerra, 27 combates aéreos, 10 derribos seguros y 4 probables, fué condecorado con la Cruz de Guerra, 2 Cruces rojas al Mérito Militar, la Medalla de la campaña y la Cruz Alemana con Espadas de 3.ª clase. Propuesto para ser condecorado con la Medalla Militar Individual, se le instruyó el correspondiente juicio contradictorio en el que se hizo constar, entre otros, los siguientes méritos: "en cuantos servicios tomó parte se comportó con gran arrojo y valentía"; "actúa con gran intensidad en todos los frentes destacándose pronto como un cazador de enorme acometividad, de gran espíritu y muy disciplinado"; "siendo siempre voluntario para aquellos servicios que representaban mayor riesgo, sin dar jamás muestras de fatiga y sin solicitar nunca un descanso". El 5 de junio de 1941 se le concedió la preciada condecoración, que nunca llegaría a lucir sobre su uniforme ya que, al comenzar la II G.M., tras la invasión alemana de Bélgica, huyó de su país a Gran Bretaña alistándose como voluntario en la R.A.F. Derribó varios aviones enemigos durante aquel año, pero desapareció a los mandos de un "Spitfire", en acción de guerra sobre el Canal de la Mancha.

VOLUNTARIOS ESCANDINAVOS

TAMBIÉN de aquellos lejanos países acudió o intentó acudir a combatir en los cielos de España un reducidísimo número de voluntarios en las unidades aéreas nacionales. El primero de ellos fue el noruego ARNULF HOLT BJOHNSEN, piloto naval en su país, el cual, como de costumbre, se alistó en el Tercio, pasando el 28 de agosto de 1936 a la Escuadrilla de hidros de Ceuta, luego a los "Breguet XIX" y a continuación a los "Junker JU 52", hasta que en noviembre de dicho año fué enviado a la Escuela de Pilotos de Sevilla. Durante su estancia en la misma, tras un incidente con un piloto, fué dado de baja porque parece ser que había manifestado a sus compañeros españoles que sólo entraría en combate si se le pagaban 1.000 pesetas diarias.

El 4 de diciembre, KINDELAN puso en conocimiento de FRANCO lo ocurrido y solicitó que se expulsara al noruego de España. La conformidad con la petición figura manuscrita en el documento de solicitud.

El 13 del citado mes, BJOHNSEN envió una carta a KINDELAN negando los hechos y refiriéndose a una carta anterior sobre lo acaecido el 26 de noviembre, sin especificar qué era lo que había pasado. No hay constancia de la fe-

cha en la que el escandinavo fué puesto fuera del país, pero en la documentación consultada hay una certificación de 28 de febrero de 1937 del Comandante Mayor de las Fuerzas Aéreas de África, MANUEL RODRIGUEZ DEL RIVERO, en la que se hace constar que era soldado legionario con la condición de Alférez y que había prestado servicios de guerra con "verdadero entusiasmo por nuestra causa, con gran espíritu militar y a completa satisfacción de sus inmediatos jefes".

En octubre de 1936 JAMES DOUGLAS HAMILTON, sueco pese a su nombre y apellidos, hijo de la Condesa HAMILTON, líder del movimiento nacional-socialista sueco antes de la II G.M. y conocido en su país como DOUGLAS GRAF HAMILTON, Capitán de la Reserva y Director de la Escuela Deportiva de Aviación de Estocolmo, se ofreció por carta con el aeroplano de su propiedad, siendo aceptados ambos ofrecimientos el 20 de noviembre, pero ni uno ni otro pudieron llegar a España, ya que en el viaje se estrelló el avión, logrando salvar su vida el piloto, aunque con graves heridas. Tras reponerse de las mismas, el 3 de enero de 1938, HAMILTON reiteró su oferta, sin avión esta vez, aduciendo que, como el anterior ofrecimiento y subsiguiente aceptación habían tenido lugar antes de la entrada en vigor de los Acuerdos de "No Intervención", no habría problema alguno para hacer el viaje, pero la carta con la traducción no llegó al Cuartel General del Generalísimo hasta el 29 de noviembre.

El 7 de diciembre, KINDELAN mostró su acuerdo y ordenó la incorporación del sueco a su Cuartel General en calidad de invitado, pero en febrero de 1939, como aún no se había incorporado, se le envió un telegrama por el que, dado el estado del conflicto, se le agradecían sus ofrecimientos y se le relevaba del compromiso.

Hubo un tercer voluntario, esta vez finlandés, KARL von HAARTMANN, con título de piloto militar en su país, donde era Capitán de Caballería, que combatió en las filas nacionales pero siempre en unidades de Falange, por lo que sólo hago esta mención de él.

CENTROEUROPEOS Y BALCÁNICOS

POR orden cronológico, los primeros pilotos procedentes de esa parte de Europa que actúan brevemente para los nacionales son 4 polacos, que en el mes de agosto de 1936 intentan traer a España, desde Holanda, otros tantos aparatos "FOKKER FXII que, comprados en aquel país por agentes nacionales sólo, pueden alcanzar su destino por los aires. Se ignora cómo fueron contratados y por quién pero, como veremos a continuación, los resultados obtenidos no pudieron ser peores. Así, el 15 del citado mes el aparato con matrícula G-ADZI, que pilotaba el Conde KAZIMIERZ LASOCKI, se estrella en el viaje de ida en el aeródromo de Biarritz, pereciendo su piloto. El G-ADJZ, que llevaba a sus mandos a KAZIMIERZ LUBINSKI, tiene que aterrizar en Burdeos y resulta tan dañado que ya no pudo proseguir el viaje. El G-ADZK, que pilotaba TADEUSZ CZARKOWSKI-GAJEWSKI, se estrella en las cercanías de La Rochelle, concretamente en el aeródromo de Lagord y solamente el G-ADZL, que pilotaba ADAM SZAREK, logra traspasar los Pirineos y aterriza en zona nacional, pero cuando se le indicó que debía realizar otro vuelo con el aparato que traía, para instruir a los aviadores españoles, desapareció del mapa y éstos tuvieron que aprender por si mismos el manejo del avión.

J. Merino afirma que LUBINSKI se apellidaba ZIEMBINSKI y que durante el mes de agosto de 1.936, en la aviación na-

cional voló un piloto polaco llamado TADEUSZ STRYCHSKI. El 23 de octubre del citado año se presentó en Sevilla un tal TADEUSZ BUJAKOWSKI, piloto-observador, ofreciendo sus servicios pero como no le avalaba nadie ni presentaba garantías, fué pasaportado hasta la frontera portuguesa. Finalmente y como curiosidad, el periódico argentino "La Nueva España", el 21 de enero de 1937, recogió una noticia publicada en el "Daily Herald" de Londres según la cual en la tan citada aviación había combatido un piloto polaco mercenario, llamado KADET, que afirmaba haber llegado a nuestro país en compañía de otro piloto de su misma nacionalidad y de 2 mecánicos alemanes, en un barco de esta nacionalidad que llevaba 2 aviones "Heinkel" y armamento para Badajoz y que desde dicho puerto se había trasladado a Sevilla.

Quienes si estuvieron en España fueron unos mecánicos y montadores con los 15 aviones PWS que, comprados en Polonia por el gobierno nacional, fueron utilizados como aviones de entrenamiento. El autor español citado antes dice que, en noviembre de 1936, un equipo de mecánicos especializados de nacionalidad polaca se trasladó con los aparatos desde aquel país al nuestro para efectuar su montaje. Su presencia está contrastada oficialmente pero en fecha diferente. Así, el 2 de febrero de 1937, el Gobernador Militar de León comunicaba al C. G. G. que en un barco alemán habían llegado a Vigo cinco polacos que a continuación se habían dirigido a la capital leonesa, donde habían manifestado que se les había contratado para montar material de guerra y solicitaba instrucciones acerca de lo que tenía que hacer con ellos.

Se realizaron las averiguaciones correspondientes y el 8 del citado mes se contestó desde Salamanca que eran montadores, ingenieros y armeros contratados para montar en León los aparatos de construcción polaca adquiridos.

JULIO GUNDA GUNDA, húngaro, Teniente retirado de la aviación magyar, llegó a España en octubre del 36, vía Gibraltar y desde Algeciras pasó a Sevilla donde fue admitido en Aviación con el grado de Alférez de Complemento, por la duración de la campaña, el 2 de diciembre de dicho año (B.O.E. del día 3). En la orden de concesión se decía que era piloto civil. Pasó a León sin que conste a qué unidad fue destinado; en junio de 1937 sufrió un accidente del que se repuso en el mismo mes y el día 26 ascendió a Teniente de Complemento (B.O.E. del día 23).

El 5 de diciembre de dicho año fue dado de baja por mala conducta y no servir como piloto, según informes del Teniente Coronel WHITE y del Comandante FERNÁNDEZ PÉREZ. La baja se publicó en el B.O.E. sin especificar causas. En el periódico oficial de 26 de noviembre del siguiente apareció una orden por la que se disponía su procesamiento, sin indicar tampoco el motivo.

Otros dos pilotos húngaros, de los que no se conservan sus nombres, se presentaron el 14 de febrero de 1937 en Sevilla con la intención de alistarse en Aviación, pero por motivos sin especificar no se les concedió el ingreso ni en este cuerpo, ni en el Tercio.

A la Maestranza de Logroño llegó el 29 de octubre de 1938, procedente de Santa Cruz de Tenerife, el mecánico (tornero-fresador) húngaro JUAN SZALAY DIEWALD, nacido en 1911 y que trabajó para Aviación hasta 1947. Por Decreto aparecido en el B.O.E. de 1 de junio de 1949, se le concedió la nacionalidad española por su calidad de excombatiente.

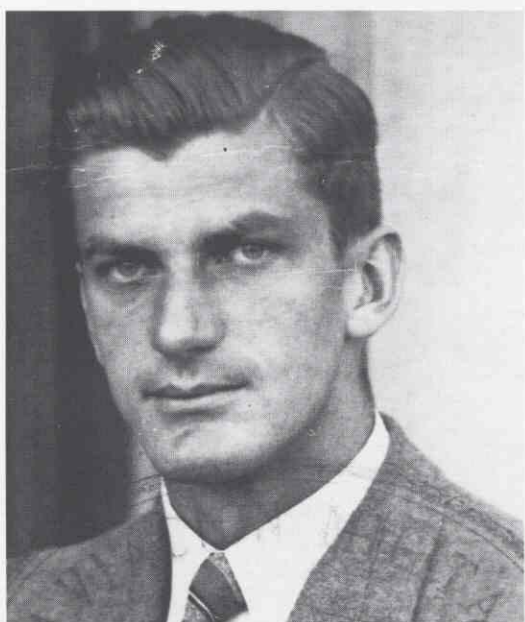
En 1936, desde Viena se ofreció el checoslovaco ANTON CINTRULER, que manifestaba que desde 1931 a 1933 había servido en el 32 Regimiento de la aviación checa con



Jhoan Krug Krug.

base en Pistau, que podía desempeñar misiones de observador, ametrallador o en talleres y que por razones de discreción no acompañaba su historial documentado. Precisamente por no acreditar documentalmente sus manifestaciones, se decidió no aceptar sus servicios.

Algunos voluntarios alemanes y austríacos, sin pertenecer a la "Legión Condor" o antes de pasar a ella, pretendieron servir o sirvieron en la aviación nacional. Así el piloto alemán KARL FRITZ TOPFER, que llegó a La Coruña el 1 de noviembre de 1936 en el crucero de dicha nacionalidad "Koln", procedente de Bilbao y que contaba con el aval del Comandante del buque, partió para Burgos con dicho propósito, pero no hay constancia de que lograra lo que intentaba. En Diciembre, en el Consulado español en Dresde, se presentaron con el mismo propósito los también pilotos RUDOLF WERNER y JOACHIM KLUNEL, pero no se aceptaron sus servicios si bien se les agradeció el ofrecimiento. Otro tanto ocurrió con KARL KAPKE, que lo hizo desde La Línea de la Concepción el 13 de marzo de 1937, o con los mecánicos austríacos ERNST SCHREINER y HANS SGAHIM, que



Harras Mattes.

habían formulado su petición en diciembre del año anterior. Finalmente el Cabo Legionario de nacionalidad alemana, pese al nombre y apellido ruso, ILYA PENEDENDIE, el 11 de agosto de 1937 pidió su pase a Aviación alegando que tenía el título de piloto, obtenido en Francia, pero no consta la contestación que se le dió.

Entre los que efectivamente sirvieron en la Aviación Nacional figura un tal SCHLEICHER, que el 7 de octubre de 1936 sufrió un accidente con el "Fokker F VII" que pilotaba en el frente de Jaca y pereció en el mismo. Su nombre no figura en las listas de muertos de la "Condor". En ese mismo mes llegó procedente de Berlín, alistado por el Agregado Militar Teniente Coronel MARTINEZ MARTINEZ, el piloto militar JOHANNES KRUG KRUG, también conocido como HANNES o JUAN y a quién siempre se le ha confundido con el portugués AUGUSTO KRUG KRUG. Nacido en 1899, era piloto civil desde 1930 y militar con la especialidad de vuelo sin visibilidad desde 1936. Empezó a volar en el frente aragonés en octubre, en un "Heinkel HE-51", y en noviembre se incorporó como piloto al I-G-2. Según su Hoja de Servicios derribó 2 "Potez" enemigos confirmados y recibió 4 felicitaciones por su actuación durante la guerra.

El 19 de febrero de 1917, en el frente de Calamocha choca con el caza de BOFILL, quién muere a consecuencia de ello y el alemán resulta con graves heridas que le valieron la concesión de la Medalla de Sufrimientos por la Patria, cuya concesión apareció en el B.O.E. de 3 de febrero del siguiente año, teniendo el gesto el piloto teutón de renunciar a la pensión aneja en favor del Tesoro Nacional. Tardó bastante en recuperarse de sus heridas y el 5 de noviembre del citado año pasó a la Escuela de Transformación y Caza, como Profesor de Caza y Acrobacia en la que permaneció hasta el fin de la guerra. El 17 de enero de 1938, sufrió otro accidente aéreo al chocar con otro aparato mientras hacían ejercicios de "Cadena", pero pudo saltar en paracaídas. En total efectuó 731 horas y 42 minutos de vuelos y permaneció en nuestra aviación hasta el 15 de junio de 1942; además del alemán y del español, hablaba francés y turco.

Por Orden de 17 de diciembre de 1936 se confirió el empleo de Alférez de Complemento de Aviación por la duración de la campaña, al piloto civil HARRAS MATTA MATTA, según otros documentos MATHES MATHES. En dicha disposición, aparecida en el B.O.E. de 19 de dicho mes y año, no se hacía constar su nacionalidad de origen y por otra Orden, de 30 de enero del siguiente año (B.O.E. de 1 de febrero), se dispuso su baja en aviación por ser conveniente para el servicio, sin más. El motivo de la segunda disposición fué que la Misión Militar Alemana le reclamó, por lo que el 25 de enero del 37, KINDELAN ordenó su baja en la misma y su pase a disposición alemana. No hay constancia de las unidades en las que sirvió ni de las horas de vuelo que pudiese llevar a cabo.

ERNST NIENHUISEN CLEVE se alistó primeramente en el Tercio, pasando con posterioridad al arma aérea, donde realizó el correspondiente curso y el 28 de febrero de 1937, ascendió a Alférez de Complemento de Aviación. En marzo pasó a la 12 escuadrilla de "Heinkel HE-51" y en octubre a los "Junker JU 52" de bombardeo, en los que permaneció hasta el fin de la guerra, obteniendo con ello la Medalla Militar Colectiva. El 12 de agosto de 1938 ascendió al grado de Teniente de Complemento. Tras servir a su patria durante la II Guerra Mundial, volvió a España donde se convirtió en piloto de pruebas de C.A.S.A. y adquirió la nacionalidad española.

Con anterioridad al conflicto civil vivía en nuestro país FRITZ GROLTZ WOLHER, que era ingeniero y piloto. El 11



Ernest Nienhuisen.

de noviembre de 1936, se le promovió al grado de Alférez Piloto de Complemento de Aviación, durante la duración de la campaña, aunque el otorgamiento no apareció en el B.O.E. Al día siguiente se le destinó al aeródromo "Loring" de Madrid, pero cuatro días más tarde se le envió, como ingeniero, al Parque del aeródromo de Sevilla en el que permaneció hasta que el 26 de noviembre de 1937 pidió la baja por tener que incorporarse a la fábrica de fundición y soldadura eléctrica "La Amistad" de Oviedo. El 6 del siguiente mes se accedió a lo solicitado.

JORGE DOETSCH SUNDHEIM, ingeniero de minas que vivía en Vitoria, a partir de diciembre de 1938, prestó servicios en el Taller Experimental de Jerez de la Frontera. En Tablada otros dos ciudadanos alemanes, que vivían en España desde hacía muchos años, prestaron sus servicios como Ingeniero y Ayudante de Ingeniero eventual en la Sección de Infraestructura, siendo sus nombres los de VICTOR SCHITT SCHNEIDER y JUAN HARN TURK, respectivamente. En 1940 fueron propuestos para la concesión de una recompensa de carácter militar, por su actuación durante la con-



Fritz Grolt Wolher.

tienda. Finalmente, JULIO REH CARDONA, de nacionalidad alemana, llegó a España en mayo de 1937, alistándose en Aviación como enlace motorizado; luego fue conductor de camión y al terminar la campaña de Santander pasó a la "Condor", en la que permaneció hasta el término de la guerra.

De nacionalidad yugoeslava, según la documentación oficial, y para unos autores austríaco y para otros belga, en las filas nacionales combatió WILLY WACKONING POIRIER, más conocido como "WILLY", hijo del Cónsul de Austria en Bilbao, que fue fusilado en dicha ciudad durante la guerra acusado de espionaje en favor de los nacionales. "WILLY" empezó actuando en la zona gubernamental en misiones de enlace y en noviembre del 36 se incorporó a una unidad no determinada. Forma parte del 2º Curso de Tripulantes convocado el 26 de febrero del 37 y obtiene el título de Observador Aéreo, saliendo de la Academia el 25 de mayo con el grado de Alférez de Complemento. Es destinado a los "Dornier Wall" con los que actúa hasta julio de 1937, en que pasa a los "Heinkel HE-45" con los que interviene en las campañas de Santander y Asturias, siendo derribado los días 4 y 30 de septiembre.

Durante el siguiente año interviene con la "Cadena", en todas las operaciones llevadas a cabo por esta unidad de asalto aéreo, sobre todo en la batalla del Ebro. El 9 de septiembre su aparato fue alcanzado por el fuego antiaéreo enemigo, pero su piloto, el Capitán JOSE UGARTE, logró salvar a su observador y al aparato, a costa de su vida. Con anterioridad, el 23 de junio de 1938 (B.O.E. de 25), "WILLY" había ascendido a Teniente Provisional. Terminada la guerra y a petición propia, el 25 de octubre del 39 causó baja en el Ejército del Aire, pasando a formar parte de la Escala de Complemento. Como miembro de la "Cadena", entre otras condecoraciones, fue premiado con la Medalla Militar Colectiva.

Aunque no combatió en Aviación, otro piloto alemán sí lo hizo en las filas del Requeté. Me refiero al Teniente RICHARD SCHAFFER, veterano de la I G.M., de las guerras de los Balcanes y de la de Independencia de Lituania. Se alistó en febrero de 1937 en el Tercio "el Alcázar", en el que permaneció hasta su muerte ocurrida en combate en el frente de Aragón, en abril de 1938.

VOLUNTARIOS ITALIANOS

CONOCIDA de sobra es la actuación de la "Aviazione Legionaria", que no es objeto de estudio en este trabajo, pero hay que hacer una breve referencia a su antecesora, la "Aviación del Tercio", en la que se integraron todos los pilotos y mecánicos italianos que estuvieron en España desde julio de 1936 hasta finales de dicho año, en que se constituyó la "Aviazione Legionaria"

La "Aviación del Tercio" recibió esta denominación porque todos los anteriormente mencionados, para evitar problemas diplomáticos, se alistaban en el Tercio en cuanto pisaban suelo español, tal y como relata su primer jefe, RUGGERO BONOMI, en los artículos que publicó en la revista aeronáutica italiana en 1939 y 1940, bajo el título "Viva la Muerte", y aunque también sus actividades sobrepasan los objetivos de este trabajo, me referiré, por diversas causas, a tres de sus componentes.

Uno es el ya mencionado VINCENZO PATRIARCA; otro, el portugués CRISTO PAULO de HOMEN, hijo de un diplomático de dicha nacionalidad destinado en Italia, que se alistó voluntariamente para combatir en España con el grado de

Sargento, y finalmente LUIGI MERIERI, piloto aviador con el grado de Suboficial del Tercio a quien, en 2 de enero de 1937 (B.O.E. 76), se le concedió oficialmente la Medalla Militar Individual a título póstumo con la siguiente Exposición de Motivos: "Mahón (Menorca). El piloto suboficial legionario D. LUIGI MERIERI, recibió orden de bombardear un destructor enemigo. Alcanzado su aparato por disparos de las baterías antiaéreas de Mahón, resultó herido; no obstante descendió más, cumplió su misión y regresó con su aparato a la base de partida falleciendo poco después".



Dino Landini Campra.

En los archivos de Ávila hay constancia del alistamiento en la Aviación Nacional del Teniente VINCENZO FOSSA en 1936, el cual, en 9 de enero del siguiente año pasó destinado a la "Aviación Legionaria".

De ascendencia italo-española llegó de Argentina, siendo ya ciudadano de ese país, DINO LANDINI CAMPRA, que durante la I.G.M. había sido piloto de la Aviación Italiana con la que llegó a volar 194 horas. Al terminar dicho conflicto emigró a Sudamérica, donde como piloto civil realizó 4.745 horas de vuelos y adquirió la nacionalidad argentina. Llegó a España en septiembre de 1936, con una expedición de falangistas de aquel país que habían embarcado en Buenos Aires en el paquebote "General Artigas". De la existencia de la expedición dió noticias el periódico bonaerense "El Diario Español" el 18 de dicho mes, el cual, informaba en primera plana que la misma estaba compuesta por 27 falangistas entre los que figuraban dos aviadores y un antiguo oficial zarista ruso, y que los gastos del viaje los había sufragado por suscripción la colectividad española de la capital argentina.

En principio LANDINI tuvo en el frente de León el mando de la 2.ª centuria de la 5.ª Bandera de Falange, pero sólo durante 31 días, pasando seguidamente a Aviación, donde el 5 de noviembre se le concedió el grado de Alférez de Complemento, que no se publicó oficialmente. Fue destinado a la escuadrilla de "Dornier" de Melilla y el 21 de diciembre juró Bandera en Nador. Tiempo más tarde pasó a Pollensa a la escuadrilla de "Negrillos" de la A.S.88, en la que permaneció hasta el fin de la guerra. Durante la misma totalizó 96 servicios de guerra diurnos y nocturnos, con 496 horas de vuelo, y entre sus logros se encuentran la captura

en febrero de 1937 del buque enemigo "Nuria". Fue objeto de una felicitación del General Jefe del Ejército del Sur porque, durante las operaciones que se efectuaron en el frente de Málaga en dicho mes, amará con su hidro frente a posiciones enemigas batiéndolas con el fuego de sus ametralladoras. También en el mes de junio de 1937 logró derribar un aparato enemigo: el "Dornier" nº 21.

Por su actuación en la guerra fué condecorado con la Cruz de Guerra, Cruz Roja al Mérito Militar, la Medalla de la Campaña y la Medalla del Aguila Alemana de 3.ª con Espadas. Por razones desconocidas no ascendió al empleo inmediato y en 1940 solicitó que se le concediera el de Capitán de la Escala de Complemento, sin que conste en su expediente la resolución, si bien al año siguiente aparece en un documento oficial con el grado de Teniente de Complemento. Se presentó voluntario para encuadrarse en las "Escuadrillas Azules" y en julio de 1941 reiteró documentalmente su petición de nacionalizarse español ya que deseaba seguir formando parte del Ejército del Aire, pero no parece que alcanzase ninguno de dichos deseos. También estaba en posesión de la Medalla Militar Colectiva.

LOS HISPANO PARLANTES

DE origen argentino era el piloto JUAN SCALA ZAMORA, a quien me referiré más extensamente con posterioridad, y de origen dominicano, S. MELIDO MOLTELDO, que pretendía ser Capitán retirado de la aviación de aquel país y alistarse en la nacional con el reconocimiento de dicho grado. La cautelosa respuesta, dada la proclividad de muchos voluntarios a ostentar grados y especialidades de las que carecían, le solicitaba que previamente demostrase documentalmente ambas cosas, para así proceder a estudiar su ofrecimiento.



Juan Scala Zamora.

Caso curioso y al que no puedo dejar de referirme es el de LUIR OMAR PAGE, conocido en España como Luis O'PAGE, piloto de nacionalidad chilena y al que hace años la revista de la fuerza aérea de su país dedicó un artículo, según el cual durante muchos años de su vida había surcado los cielos españoles. Así, se dice que en 1920 fue el primer

piloto que a bordo de un "Breguet" había unido España con África, que el Rey D. ALFONSO XIII le nombró Director de la Escuela de Aviación y Comandante de la base de Cuatro Vientos y ya con relación a nuestra guerra civil, que al estallar la misma vivía en Madrid, donde un hijo suyo fue "asesinado por los comunistas", "que él fue condenado a muerte por la "Cheka" pero que pudo escapar a zona nacional y que ya en ésta, el Generalísimo Francisco Franco le entregó el mando de la famosa "Escuadrilla Blanca", que luchó contra los aviones "Mosca" de los soviéticos". Pero en los archivos no hay ninguna referencia a estos hechos y sí sólo en la revista "Aeroplano", a que en los años 20 fue piloto de pruebas de los "De Havilland".

De nacionalidad mejicana era JOSÉ DÍAZ de RIVERA, nacido en 1914, que llegó a España en noviembre del 37 y que tras alistarse en la Bandera de Falange de Marruecos pasó al año siguiente a ser conductor del Cuartel General del Aire.

De Filipinas, donde vivía y a donde regresó al acabar la guerra, llegó tras una buena peripecia LEOPOLDO MELIAN ZOBEL, de padres españoles, quién desde 1936 quiso venir a combatir, pero como había nacido en 1910, vió como la prioridad de concesión de pasaporte a los más jóvenes truncaba sus deseos una y otra vez. Para conseguir el ansiado documento, obtuvo en aquellas islas el título de piloto civil y pudo entrar en España en febrero del 37. Se alistó en aviación como soldado y tras desempeñar varios cometidos y ser rechazado una vez por su edad, finalmente se le admitió en el 10º Curso de Pilotos. En el transcurso del mismo sufrió un grave accidente al ser golpeado en la cabeza por el tren del autogiro que tripulaba VÁZQUEZ SAGASTIZABAL, pero pudo recuperarse y se integró en la "Cadena" en el Grupo 1-G-2, con el que combatió hasta el final del conflicto civil, licenciándose en agosto de 1939.

UN PERSONAJE MUY ESPECIAL

ANTES del 18 de julio de 1936, en las Fuerzas Aéreas de Marruecos trabajaban como peones algunos marroquíes, la mayoría de los cuales, en octubre de dicho año, se alistaron en los Grupos de Fuerzas Regulares de guarnición en el Protectorado, pero como Oficial Honorario y Observa-



Muley Mohamed El Mehdy.

dor Aéreo en la Aviación Nacional, prestó servicios durante casi 2 años Su Alteza Real MULEY MOHAMED EL MEHDY, hermano de S.A. el Jalifa de la Zona del Protectorado. Integrado primeramente en el Grupo 70 de hidroaviones, llevó a cabo su primer vuelo el 21 de noviembre del 36 en la ruta Ceuta-Cádiz, con el aparato 70-18 y con una duración de 1 hora y 5 minutos, pero hasta el 5 de diciembre no se incorporó oficialmente a la mencionada unidad. En este último mes realizó un total de 3 horas y 44 minutos de vuelos, dos de ellos de protección de convoyes, uno de reconocimiento de la ruta Ceuta-Cádiz, otro de viaje Algeciras-Ceuta y finalmente uno de pruebas de motores.

En el mes de enero del siguiente año voló en los aparatos 70-18, 70-21 y "Heinkel 512", totalizando 6 horas y 49 minutos en 3 vuelos de reconocimiento en el Estrecho y en las rutas Ceuta-Melilla y viceversa y en uno de protección anti-submarina de los barcos nacionales que cooperaron en el avance sobre Málaga. En febrero voló en el aparato 70-4, los días 6 y 11, durante 2 horas y 45 minutos, efectuando vuelos de exploración de la ruta Ceuta-Cádiz y viceversa y el 6 de marzo lleva a efecto un vuelo de reconocimiento de media hora sobre el Estrecho. En su Hoja de Servicios no se contabilizan más horas de vuelo hasta el mes de agosto en el que totalizó 10 horas y 50 minutos entre los días 16, 17, 18, 21 y 25. De ellos, dos vuelos de exploración sobre el Atlántico y dos de prueba de motores, uno en la ruta Cádiz-Ceuta y otro en la ruta Ceuta-Cabo San Vicente-Cádiz. Entre los dos años totalizó 25 horas y 43 minutos de vuelos y 15 servicios de guerra.

En el B.O.E. no se publicó ninguna de sus concesiones de grado militar hasta que el 18 de septiembre de 1937 y de conformidad con el Decreto 314, de 9 de julio, se le confirmó el de Capitán Honorario del Arma de Aviación. En octubre de dicho año pasó destinado al Grupo de hidros de Pollensa y con fecha de 31 de diciembre se le confirió la especialidad de Observador.

Desgraciadamente, de su paso por el Grupo 62 no se conserva en su expediente ninguna mención, si bien y a modo de noticia, en el libro que en aquellos años escribió el francés Pierre Hericourt, titulado "Pourquoi Franco a Vaincu", se menciona el hecho que en la base citada había 30 oficiales aviadores, 4 de los cuales eran extranjeros y uno de ellos el Capitán MOULAY MOHANIED BEN EL MEHDI, hermano del Jalifa del Marruecos Español. En el libro que uno de estos pilotos extranjeros escribió años después de la guerra, me refiero a "Paginas do Diario de un Aviador na Guerra de Espanha", de José Sepúlveda Velloso, se cuenta que a raíz de una visita de periodistas extranjeros se le dijo que se camuflase de "turista", ya que siempre vestía el uniforme de su grado. Pero más adelante se narra que cuando aquella se llevó a cabo, aprovechando que se efectuaban unas voladuras en unas obras, se les gastó una broma haciéndoles creer que se producía un ataque enemigo, para lo que se hicieron sonar momentos antes las sirenas de alarma y a continuación, se dispararon todas las armas antiaéreas. El piloto portugués termina diciendo que a ello se unió alegremente el Capitán MOULEY, disparando hacia el cielo con su pistola-ametralladora como si estuviese "corriendo la pólvora".

La actividad del Príncipe marroquí terminó en el 2-G-62, el 12 de febrero de 1938, fecha en la que fué habilitado para el grado de Comandante, causando baja en Aviación por oficio nº 413 del General Jefe del Aire, dirigido al Jefe R. A. de Baleares.

LOS ESPAÑOLES DE ORIGEN EXTRANJERO

ALGUNOS combatientes del bando nacional que eran españoles en 1936, no lo eran de nacimiento sino que, habiendo sido ciudadanos de otros países, habían adquirido la nacionalidad española con anterioridad a dicha fecha y a ellos me refiero a continuación. Varios habían combatido o formado parte de la aviación militar española durante las denominadas Campañas de Marruecos, pero en estas líneas me limitaré a consignar su actuación en nuestra guerra.

El primero de ellos es el piloto de origen argentino JUAN SCALA ZAMORA, Teniente Honorario de Aviación desde el 14 de septiembre de 1927 en la Escala de Complemento. Destinado en la base aérea de Tablada, en la que era Profesor de Vuelos y Jefe de la Unidad de Automóviles en la Plana Mayor de la Escuadra, coopera con MARTÍNEZ VARA del REY en la sustracción de los cebos de las bombas que se estaban preparando para ser lanzadas sobre Tetuán. Una vez que triunfa el Alzamiento, sigue al frente de la Unidad de Automóviles, pero cesa oficialmente como Profesor de Vuelos, si bien parece ser que extraoficialmente siguió en estos cometidos, ya que entre los alumnos de la Escuela de Sevilla se le conoce, por su origen, con el apodo de "El Poncho". En Noviembre de 1936 fué ascendido al grado de Capitán de Complemento (B.O.E. de 17 con efectividad de 14). Terminada la guerra, se le concedieron la Cruz de Guerra Cruz Roja del Mérito Militar y la Medalla de la Campaña. Ingresado en la Escala Activa del Ejército del Aire en 1943 ascendió a Capitán de la misma.

El ruso blanco NICOLAS RAGOSIN DEJMAN ingresó en el Tercio en 1922, participando como aviador en las campañas de Marruecos en las que ascendió, por méritos y antigüe-

dad, desde legionario hasta Teniente del Tercio en 1930, aunque siempre pilotando aviones. El 18 de julio del 36 estaba destinado en las Fuerzas Aéreas de Marruecos en Larache, donde se unió a la sublevación. El 19 de dicho mes viaja de Larache a Tetuán y bombardea al destructor "Churruca" recibiendo fuego antiaéreo; en fechas posteriores realiza vuelos de vigilancia sobre el estrecho y dirige un curso rápido de Ametralladores -Bombarderos en Tetuán. El 2 de agosto efectúa 9 vuelos con un trimotor "Junkers" y otros 2 transportando tropas a Jerez de la Frontera y en días sucesivos también transporta tropas y material a Jerez, Granada y Sevilla. El 7 bombardea a un submarino y a la flota republicana. Dos días más tarde realiza su primer viaje como observador en un "Savoia Marchetti S.M. 81" y desde ese día hasta el 29 de octubre presta servicios como observador y 2º piloto en el Grupo dotado con dicha clase de aparatos, con los que bombardea buques enemigos; Málaga, Badajoz, Mérida, Trujillo y Andújar, así como Ronda, Espejo, Miajadas, Guadalupe y Don Benito. El 29 de octubre bombardea Orellana y al día siguiente Seseña. El 1 de noviembre bombardeó el campo de Alcalá y al siguiente día, al efectuar la misma operación, un proyectil de la antiaérea enemiga explota dentro del plano del avión perforando los depósitos de gasolina y aceite y produciéndole una serie de impactos, pero pese a ello pudo tomar tierra sin novedad en Talavera de la Reina.

El 3 de noviembre bombardeó una concentración de tanques enemigos en Seseña y tras varios viajes a Salamanca para interrogar enemigos, el 14 voló a Sevilla donde se incorpora como profesor del curso de Observación Aérea en el que continúa hasta final de año, en el que totalizó 45 servicios de guerra y 99 horas y 52 minutos de vuelo. El 14 de diciembre había ascendido al grado de Capitán del Tercio



El número 25 corresponde a Nicolás Ragosin.

(B.O.E. de 17) haciendo constar que era Piloto y Observador Aéreo.

De enero a mayo de 1937 sigue de profesor de la Escuela de Observadores de Sevilla y en el mes últimamente indicado es destinado a la Escuela de Observadores en el aeródromo de Agoncillo (Logroño). En octubre vuelve a Tablada como profesor de la Escuela de Tripulantes, en la que finaliza el año durante el que totalizó 164 horas y 58 minutos de vuelo. En 1938, mes de febrero, la Escuela pasa a Málaga y allí permanece hasta final de año realizando 76 servicios, con un total de 53 horas y 38 minutos de vuelo. En 1939 sigue desempeñando los mismos cometidos hasta que, en agosto, es de nuevo destinado a las Fuerzas Aéreas de Marruecos.

Terminada la guerra, se rectificó por dos veces su antigüedad en el grado de Capitán, señalándosele finalmente la de 1 de julio de 1934; pasó a la Escala de Tierra por edad, ya que había nacido en el mes de julio de 1891, en San Petersburgo, alcanzando el empleo de Teniente Coronel en 1948.

Su amigo y compatriota, WSEVOLOD MARCHENKO LARINOFF, tras su pase por la Aviación militar española durante los años 20 y haberse nacionalizado español en 1927, se integró en la L.A.P.E. siete años más tarde, en la que continuaba en 1936. El 17 de julio estaba en la capital de España después de haber realizado el viaje Madrid-Berlín-Madrid. Por sus antecedentes anticomunistas fue apartado de cometidos de vuelo y, tras diversas peripecias, el 1 de septiembre pudo salir de dicha ciudad con pasaporte checoslovaco, pero por diversas circunstancias de orden familiar no pudo entrar en la España Nacional hasta un mes después, dirigiéndose a Salamanca para ponerse a disposición de sus autoridades aéreas.

El 25 de octubre, por oficio del General Jefe de Aire, se le autoriza a marchar a Zaragoza, donde había sido destinado con el grado de Alférez del Tercio, como piloto de Fokker. Pasó a continuación a la escuadrilla de CARLOS HAYA y con éste participa en vuelos de aprovisionamiento de los sitiados de Santa María de la Cabeza, en los que tiene que descender para arrojar las provisiones hasta una altura de 100 metros. En una ocasión un caza enemigo atacó su aparato, logrando alcanzar su cola con 74 impactos. MAR-



Wsevolod Marchenko.

CHENKO, que desde 1935 era especialista en Vuelos sin Visibilidad, se dirigió hacia una nube y logró despistar a su contrario. Su avión fue el último que sobrevoló el Santuario cuando éste fue ocupado por las unidades enemigas.

Siempre en los "JU 52", después de la Batalla del Jarama es destinado al Grupo Nocturno, equipado con aparatos de dicha clase, con los que empieza a volar el 5 de marzo de 1937, participando en la Batalla de Brunete, bombardeos de Almería y del "Jaime I" y campañas del Norte y de Aragón, donde prestó servicios tanto de día como de noche. El día 10 de marzo del 37 había sido ascendido al empleo de Teniente de Complemento.



Gabriel Bourdette.

El 14 de septiembre, a las 20'30, despegó con su avión para bombardear el aeródromo enemigo de Sariñena y al llegar sobre él arrojó una bengala en paracaídas, con objeto de verlo mejor, siendo descubierto por el enemigo que envió un caza para impedir su acción. Cumplida su misión, lanzó una nueva bengala para observar los efectos del bombardeo, momento este que aprovecha el piloto enemigo para localizarle, atacarle e incendiarle. MARCHENKO vacía los depósitos de gasolina y planeando intenta alcanzar las líneas propias pero al comprender que no puede hacerlo, ordena a la tripulación que se arroje en paracaídas. Al llegar a tierra, pese a las quemaduras en pie y manos y las heridas en la cabeza sufridas, se propone ir caminando hacia las líneas propias y cuando ha recorrido unos 4 kms, al intentar vadear un río, es sorprendido por una de las patrullas enemigas que habían salido en su busca, a la que hace frente con su pistola, pero al final tiene que rendirse al agotar su munición.

Sobre su posterior muerte por sus captores hay dos versiones: una que fué fusilado sobre el terreno en cuanto fué capturado y la otra, la más verosímil, que conducido a Sariñena, fue juzgado sumariamente por un Consejo de Guerra, presidido por el Jefe del aeródromo, Comandante ALFONSO REYES y GONZÁLEZ de CARDENAS, y condenado a muerte, sentencia esta que se cumplió en Albalatillo, pese a la oposición de los rusos que luchaban en el bando contrario. Al ser ocupada la zona por los nacionales se procedió a enterrar sus restos, rindiéndole honores militares. En 1941 fue ascendido por Méritos de Guerra al grado de Capitán de Complemento, con antigüedad de 1 de abril de 1939, la

cual fue rectificada en 1943 por la de 14 de septiembre de 1937, fecha de su muerte.

Tanto RAGOSIN como MARCHENKO tenían cada uno un hijo que, aunque nacidos en Rusia, habían adquirido la nacionalidad española al hacerlo sus padres y los dos sirvieron en la Aviación Nacional durante la guerra, por lo que brevemente me referiré a ellos. ALEJANDRO RAGOSIN RAGOSIN, nacido en Sebastopol, el 17 de julio de 1936 era Cabo en las Fuerza Aéreas de Africa con las cuales se incorporó al Alzamiento, ascendiendo a Sargento el 5 de diciembre de dicho año; fue tripulante de los SM 81 desde agosto del 36 y el 13 de febrero de 1938 obtuvo el título de Ametrallador-Bombardero. Terminada la guerra ascendió a Brigada con antigüedad de 16 de febrero de 1939, y con posterioridad se le concedió otro ascenso por Méritos de guerra. En 1942, con la 2ª "Escuadrilla Azul", estuvo 10 meses en su país de nacimiento.

IGOR LOMIKOWSKI MARCHENKO era hijo de la segunda mujer de VSEVOLOD y fruto de un matrimonio anterior. Había nacido en Tiflis y en marzo de 1937 se incorporó en Málaga como voluntario de aviación, en la que como soldado y Cabo sirvió durante toda la guerra. Nacido en 1917, había trabajado antes de la guerra para la compañía "Phillips" como radio y dicho cometido prestó durante la misma, en la 11ª Unidad-radio.

GABRIEL BOURDETTE BOURDETTE, nacido en San Sebastián el 26 de junio de 1914, hijo de padre y madre franceses, cumplió su servicio militar en Francia obteniendo los títulos de Observador Radiotelegrafista e Instructor de Paracaidistas. Al regresar a España adquirió nuestra ciudadanía y el 18 de julio le sorprendió en Francia, de donde regresó en enero del siguiente año a San Sebastián, alistándose en el tercio del Requeté "Oriamendi" con el que combate en el frente de Mondragón; es herido el 2 de marzo, curándose en el hospital de Oñate. Regresa a su unidad el 28 de marzo y toma parte en diversos combates hasta ser herido de nuevo el 10 de abril en una descubierta, reincorporándose a su Tercio, ya en Bilbao el 25 de junio, siendo baja el 30 por pasar a Radio Requeté de Campaña, con asimilación a Alférez del Ejército. Con dicha unidad toma parte en las campañas de Santander y Asturias, pasando a continuación a Vitoria Gomo instructor de radiotelegrafistas de artillería.

En octubre del año citado se le concedió una Medalla de Sufrimientos por la Patria sin derecho a pensión. En 11 de enero del 38 es llamado para tomar parte en un curso de Piloto de Avión de Guerra, pasando por las Escuelas de Badajoz y Jerez de la Frontera y con antigüedad de 30 de junio, es promovido a Alférez Provisional de Aviación. Seguidamente va a la Escuela de Gallur y el 21 de julio, como Alférez Piloto, es destinado al 2-G-10, incorporándose a la la Escuadrilla en Tetuán, pasando el 2 de agosto al 4-G-12 donde efectúa vuelos de reconocimiento, bombardeo y ametrallamiento, sufriendo, el 26 de octubre, una parada de motor, por avería en la conducción de gasolina provocada por el fuego enemigo, que le oblijo a efectuar un aterrizaje forzoso. En 1939 actúa en el frente de Cataluña y el 13 de febrero su avión es alcanzado nuevamente por la antiaérea enemiga, pero consiguió llegar sin novedad a su aeródromo.

Terminada la guerra, el 25 de mayo de 1939, en las cercanías de Medina del Campo (Valladolid) sufrió un accidente aéreo y como consecuencia del mismo falleció.

Finalmente, he de mencionar a otros tres pilotos, muertos durante la guerra, sobre cuya verdadera nacionalidad hay dudas. El primero de ellos de GABRIEL MARIA de LAFFITTE y BEINIER, que sirvió primero como soldado en carros

de combate, con los que recibió una herida el 10 de noviembre de 1936, por lo que se le concedió una M.S.P. el 6 de diciembre del siguiente año, a cuya pensión renunció en favor del Tesoro Público. Pasó a aviación y con el grado de Alférez murió en combate en el frente de Aragón, el 10 de marzo de 1938. No se conserva su expediente personal en el Archivo de Villaviciosa, pero en el Museo del Aire existe la correspondencia que en 1941 mantuvo su padre desde San Sebastián con el Coronel D. Társilo Ugarte, Director del mismo, de la que se extrae la conclusión de que el padre envió la "Hoja de Servicios" y una fotografía suyas; de los membretes de las cartas resulta que el padre del aviador era "Avocat International" con despacho abierto en París, Rue Blanche, aunque en 1941 vivía en la capital guipuzcoana.

ALFONSO STEFANIAI BENLLUIRE, también nació en San Sebastián en 1917, de padre húngaro y madre española, que había perdido la nacionalidad de origen por dicho matrimonio, con lo que lógicamente el hijo también tenía que ser húngaro, pues la madre solo recobró la española después de la guerra, percibiendo una pensión especial por la muerte de aquél.

Este, falangista de anteguerra, vivía en Madrid donde fué detenido pero pudo escapar, tal vez gracias a ser húngaro, hacia Italia desde donde volvió a España e ingresó en Aviación, realizando el 22 Curso de Tripulantes. En el B.O.E. de 21 de febrero de 1937, se le concedieron los grados de Alférez Provisional y de Complemento de Aviación, con antigüedad del día 19 anterior. Voló en los "Breguet XIX" y "Romeo RO 37" y tripulando unos de éstos fue derribado en Puig-Moreno, falleciendo a causa de las heridas recibidas el 31 de marzo de 1938. A título póstumo, fue ascendido a Teniente Provisional en el B.O.E. de 4 de mayo de dicho año.

Por último, JOSE HORTS ZIMMERMANN, de quien tampoco se conserva historial en Villaviciosa. En "Páginas do Diario de un Aviador na Guerra de Espanha" el portugués Sepúlveda Belloso, que fué compañero suyo en Pollensa, dice que era alemán y refiere la anécdota, que a veces se formaba una tripulación conocida como la "brigada internacional" por ir compuesta por el Teniente Domínguez (gallego), Horts (alemán) y él mismo. Otras fuentes dicen que era hijo de padre español y madre alemana. Fué el nº 2 del 5º Curso de Tripulantes de Avión de Guerra y con el grado de Alférez Provisional sirvió en los hidros de Pollensa. El 25 de marzo de 1938, el "CANT Z 501" en el que volaba cayó al mar desapareciendo toda la tripulación. Terminada la guerra se le condecoró a título póstumo, el 6 de diciembre de 1939, con la Medalla de la Ciudad de Palma y el 23 de febrero de 1940 con la Medalla Militar Individual. ■

Bibliografía

- | | |
|--|----------------------------------|
| Brian Bridgeman | "The Flyers" |
| Peter Kemp | "Legionario en España" |
| Emilio Herrera | "Entre el añil y el cobalto" |
| J. Merino | "Aviones de la Guerra de España" |
| Archivo Histórico del Ejército del Aire. | |
| Archivo General Militar de Ávila. | |
| Archivo General Militar de Segovia. | |
| Revista AEROPLANO. | |
| Revista de Aeronáutica y Astronáutica. | |
| Revista Soldiers of Fortune. | |

Aeródromo de Manises, su primera época

De 1932 a la llegada de los primeros Sabres

José Miguel Sales Lluch

1932. ATERRIZA EL PRIMER AVIÓN

EL 6 de noviembre de 1932, numeroso público se congregaba en el conocido como Llano de Quart y Manises. A pesar de los cordones de seguridad establecidos, las Fuerzas del Orden se veían en serios problemas para contener a la entusiasta multitud. Todos querían observar de cerca el aeroplano que allí aterrizaría. Un punto asomó por la lejanía acompañado por el inconfundible ronroneo del motor. La blanca silueta del DH-60 Gipsy Moth EC-ANN "Valencia", pilotado por Alonso Alarcón Artal y su pasajero como acompañante, el Alcalde de Manises José Carpintero, no tardó en alcanzar la pequeña fran-

ja de terreno despejado sobrevolándolo. Antes de aterrizar, Alarcón tendría que realizar varios intentos, pues la pista, en algunos momentos era invadida por parte del público. Cuando encontró el instante adecuado, las ruedas del Moth se posaron sobre el terreno. Todavía rodando, los cordones fueron sobrepasados y los allí reunidos rodearon el avión felicitando al piloto. Quedaba de esta forma inaugurado el que ya se conocería como Aeródromo de Manises.

Pocas fechas antes del desarrollo del acontecimiento relatado, ese lugar, era uno de los numerosos campos de algarrobos, con algún que otro olivo, existentes en la zona. Alarcón, hasta entonces, operaba con su Moth realizando paseos aéreos e impartiendo clases en la Escuela de Aviación de Valencia junto a Alfonso Casas y Felipe Segovia, desde



Vista aérea del aeródromo, probablemente en 1935. Al fondo, se distingue la ciudad de Manises. Las líneas discontinuas blancas indican el perímetro del aeródromo durante esta época, en el cual se puede apreciar la polvareda levantada por el despegue de un avión.

el Campo de Aviación de la Playa de la Malvarrosa, el cual no era muy adecuado para su uso aeronáutico por su inmediata vecindad con el mar. En esta situación, se aprovechaba cualquier vuelo por las inmediaciones de Valencia para encontrar terrenos propicios donde instalarse definitivamente, tanto la Escuela como el Aeroclub de Valencia fundado en marzo de 1932. En una de las ocasiones Alarcón visitó al Alcalde de Manises, José Carpintero Alpuente, a quien comentó sus expectativas. La idea de la construcción de un aeródromo en su ciudad entusiasmó al alcalde quien, después de entablar conversaciones con los propietarios de los terrenos, publicó un bando en el cual se autorizaba a los vecinos cortar los árboles, y hacer uso particular de toda la leña de este modo obtenida. El llamamiento fue atendido y realizado en 48 horas de forma inmediata...y también efectiva, como relataba la prensa escrita de la época: "Seguramente un pedrisco o langosta en un trigal, no dejó el campo tan limpio, como hombres, mujeres y niños, cual hormiguero humano lo dejaron". Más tarde, en días posteriores, tractores orugas fueron los encargados de extraer los tocones de los árboles y procedieron a nivelar el terreno.

SE INICIAN LAS ACTIVIDADES

AL principio, el Gipsy Moth de Alarcón sería el único avión en utilizar Manises como base de sus habituales vuelos, trasladándose al poco tiempo desde la Playa de la Malvarrosa el pequeño cobertizo, conocido como "La Barraqueta", donde guardaba la avioneta con las alas plegadas. A partir de febrero de 1933, el Aero Popular de Levante, constituido en septiembre de 1932, iniciaría sus actividades de Vuelo sin Motor con un planeador elemental Zögling. A pesar de lo llano del aeródromo, sin ninguna elevación próxima, los miembros del Aero Popular valiéndose de gomas para lanzarlo al aire, se esforzaban cada domingo en conseguir vuelos de mayor duración, aunque el tiempo de permanencia se midiera en segundos. Tendrían que pasar todavía algunos meses antes de poder descansar de tan innumerables carreras, al comenzar en mayo los remolques valiéndose de un automóvil.

La construcción de un pequeño hangar de madera para dos aviones con fondos aportados por los socios del Aeroclub de Valencia; sería una de las primeras instalaciones con que contó el aeródromo. A uno de los lados se añadiría una reducida oficina para su uso por parte de la futura Escuela.

La solitaria Moth pronto se vería acompañada por otro avión. En julio de 1933, Antonio Martínez Carmona con la Klemm L.25 EC-AAO, de la Sociedad de Transportes Aéreos Carmona y Lefort, se asentaría definitivamente en Manises dedicándose principalmente a los vuelos de publicidad, y los habituales viajes sobre Valencia de toda aquella persona deseosa de contemplar "desde lo alto" los alrededores de la ciudad. El avión pintado en plata, a decir de algunos purpurina un tanto desgastada, no tardaría en hacerse familiar en Manises siendo conocido por los lugareños como "El

Abaecho" (Bacalao), este nombre un tanto extraoficial, pues ya tenía el suyo propio que atendía al de "Colilla", un personaje de las páginas dominicales del periódico El Mercantil Valenciano, y cuya simpática silueta figuraba en el fuselaje. Eran numerosas las ocasiones, durante los meses posteriores, poderlo contemplar paseando su silueta, un tanto de velero, por el cielo valenciano anunciando alguna que otra casa comercial por medio de grandes letras pintadas bajo las alas.

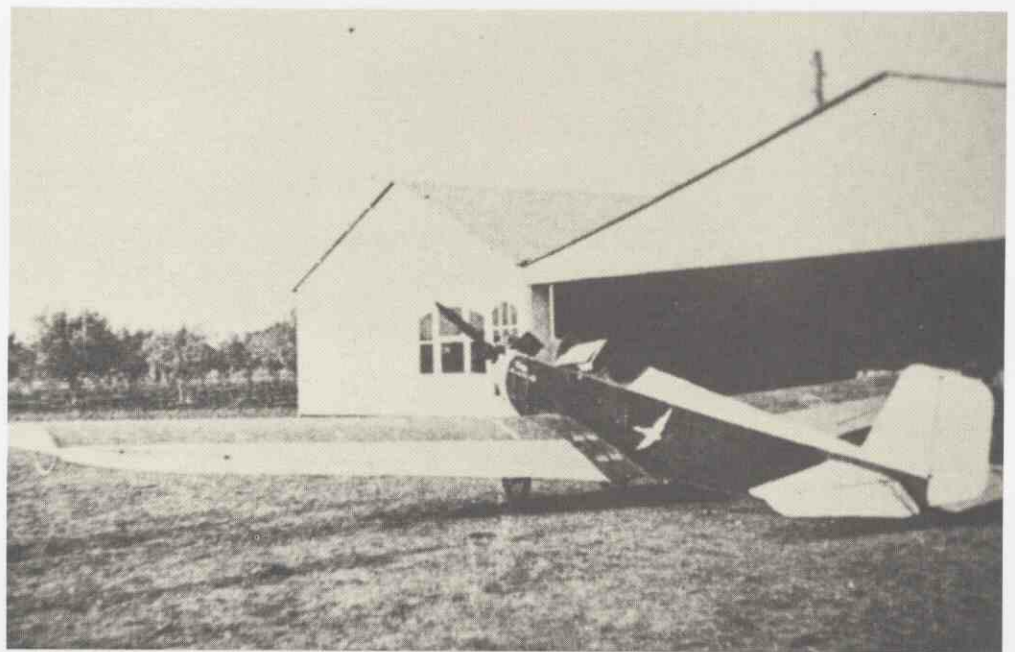
LA INAUGURACIÓN OFICIAL

COMO en la ocasión anterior, numeroso público se reunió un ventoso día de marzo de 1933 en la inauguración oficial del Aeródromo de Manises.

Para el evento se organizó una Fiesta de Aviación donde se dieron cita más de cuarenta aviones, concentración jamás vista hasta el momento en el lugar. Diferentes Escuadrillas de Breguet XIX, Nieuport Ni-52 y de Havilland DH-9 del Servicio de Aviación Militar se trasladaron a Manises, quedando estacionados en dos filas, una frente a otra, algo que verdaderamente impresionaba a los allí asistentes. Después de la bendición de los aviones quedó inaugurado el aeródromo, el cual algunos por aquel entonces comenzaban a denominar, con cierto entusiasmo, aeropuerto.

Durante ese mismo mes, el día siete, las avionetas participantes en la Vuelta Aérea a España concluirían su tercera etapa en el aeródromo procedentes de Alicante. Las avionetas serían el Fiat AS-1 EC-ALA con Gerardo Basterrecha, el Monocoupe 90 EC-MAA de Fernando Flores y el DH-60 G Gipsy Moth EC-APA de Arturo Zúñiga.

Poco a poco, la actividad aeronáutica se asentaba en el aeródromo. El 3 de abril se recibe la visita del primer avión de nacionalidad extranjera, el de Havilland DH-60 G Gipsy Moth G-AAJO, propiedad de Edwin Montagu, pilotado por Rupert Bellville en viaje turístico por tierras españolas. No sería esta la única vez que ambos recalarían en Manises; al año siguiente también lo hacían, aunque en esta ocasión con el DH-85 Leopard Moth G-ACLN, que curiosamente lu-



El Klemm L.20 EC-GGA del Aero Club de Valencia, aparece fotografiado frente al primer hangar de madera y las oficinas usadas por el Aero Club. Detrás de estas instalaciones, se vislumbra uno de los postes del tendido eléctrico, protagonista de más de un incidente.

cía pintado sobre el capó del motor la botella TÍO PEPE y el anagrama de las Bodegas González Byass.

Durante este mes también se recibe la visita del Inspector de Aeropuertos, quien comprueba "in situ" como van desarrollándose los trabajos de ampliación. Por otro lado, los aviones del Servicio de Aviación comienzan a utilizar el aeródromo con asiduidad. El 6 de mayo una escuadrilla de once Nieuport Ni-52 del Grupo 11, de camino a Los Alcázares para practicas de tiro, hace escala en Manises no sin antes ofrecer un improvisado y espectacular vuelo de acrobacia en formación sobre Valencia admirado por un público, que sorprendido, se asoma a los balcones e invade las calles. Al día siguiente, son diecinueve Breguet XIX del Grupo 31 los que aterrizan procedentes de Barcelona con destino a Getafe, esta vez para repostar combustible y efectuar reparaciones. El Jefe de la Escuadrilla, dirigió la atención de los responsables del aeródromo hacia una línea eléctrica, lindante por entonces con el campo de vuelo, muy peligrosa durante la fase de aterrizaje, la cual se convertiría en protagonista de más de un susto como veremos más adelante.

Próximo ya mediados de mes, el día 12, un Breguet XIX especialmente equipado del Grupo 23 pilotado por el Teniente Olaga y como observador al Brigada Barrión, se trasladó para verificar el correcto funcionamiento del radiogoniómetro montado en la Estación de Radio de la cercana localidad de Paterna.

Otra de las nutridas concentraciones de aviones militares en Manises, tuvo lugar el 26 de octubre con motivo del traslado de los restos del escritor Vicente Blasco Ibáñez a Valencia. Desde sus respectivas bases acudieron para participar en el desfile aéreo sobre la ciudad del Turia, fijando el aeródromo como su base y desbordando en gran medida la capacidad de éste.

ÉPOCA DE EXPANSIÓN

L 934, trajo el inicio de las gestiones en la adquisición del resto de los terrenos necesarios para la ampliación del aeródromo, materializándose éstas durante el mes de agosto. Mientras tanto, en marzo, se recibe la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil para iniciar las actividades de la Escuela del Aero Club de Valencia. Para su dirección fue designado Alonso Alarcón y como profesores Rafael Mazarredo y Trenor y Marcelo Naranjo Castaño. Como primer paso de su funcionamiento, el Aero Club adquiere su primer avión propio, el Klemm L.20 EC-GGA, con el cual se comienzan a impartir las clases.

La visita de Juan de la Cierva a Valencia, con motivo de realizar una demostración de las posibilidades de autogiro sobre la cubierta del DÉDALO surto en el puerto, fue uno de los acontecimientos más destacados de ese año. El 7 de marzo, Juan de la Cierva se traslada desde Madrid con el autogiro C.30 G-ACIO acompañado por el Comandante Fernández Mulero, aterrizando en Manises a las 10'45 de la mañana. Como en todos los acontecimientos relevantes, la presencia de público era considerable... "El entusiasmo del público que llenaba el aeródromo y que rodeó el aparato fue tan grandioso, que no cesaba de aplaudir y agitar los pañuelos". Acto seguido, La Cierva volvería a despegar efectuando una serie de evoluciones mostrando las características más destacables del autogiro, para más tarde sobrevolar Valencia y aterrizar nuevamente en Manises. Fue por la tarde cuando se efectuó la demostración sobre la cubierta de popa del DÉDALO, los valencianos deseosos de no

perderse ninguna de las exhibiciones, también estuvieron presentes en el puerto... "La noticia atrajo al puerto a una enorme muchedumbre que ocupó todos los lugares donde el espectáculo podía presenciarse. Numerosas embarcaciones cargadas con público surcaban la dársena. Para trasladarse al puerto se habían utilizado todos los medios de locomoción". A las cinco apareció el C.30 sobre el lugar, y tras sobrevolar la dársena se dirigió hacia el DÉDALO. La experiencia fue un éxito, mostrando ampliamente lo adecuado del uso del autogiro desde el DÉDALO. El cronista allí presente relataba así lo acontecido... "El descenso fue completamente en vertical. El público, entusiasmado prorrumpió en una atronadora salva de aplausos".

El inicio de la época estival trajo consigo un interesante trabajo para Antonio Martínez Carmona y su Klemm. Contratado por el periódico El Mercantil Valenciano, se dedicó junto a un fotógrafo-redactor, a realizar reportajes "a vista de pájaro" de algunos pueblos valencianos que aparecían periódicamente publicados. Pero sin duda una de las noticias más relevantes, fue la inauguración de la línea aérea Madrid-Valencia por LAPE, el primer servicio regular de pasajeros y mercancía instalado en Manises.

La tarde de 1 de septiembre procedente de Barajas, aterrizaba el Ford 4-AT EC-RRA pilotado por Rein Loring con la tripulación Pascual Yagüe, mecánico de vuelo y el radiotelegrafista Hernández. El servicio regular quedó establecido con carácter semanal, no pudiéndonos resistir a reflejar las tarifas que entonces regían: 110 pesetas el billete de pasajero y 1 peseta el kilo de mercancía. Provisionalmente LAPE usó como sede de sus oficinas, en el mismo aeródromo, la pequeña habitación de la Escuela del Aero Club de Valencia, mientras la Dirección General efectuara las obras del edificio destinado a terminal de pasajeros, en terrenos próximos a las instalaciones de Aero Club.

El 30 de octubre Carmona sufriría un accidente con su Klemm EC-AAO, afortunadamente sin consecuencias graves. Después de realizar un vuelo rutinario sobre Valencia con un pasajero, se dirigió hacia Manises; tras realizar unas cuantas pasadas, al parecer con el propósito de aterrizar, remonto el vuelo. Encontrándose ya a pocos kilómetros del aeródromo, entre El Pla y La Cañada, el avión por causas sin explicar, entró en pérdida cayendo en picado, yéndose a estrellar en un campo de algarrobos. Piloto y pasajero salieron con bien del suceso, sólo con algunas magulladuras de consideración, pero el Klemm quedó totalmente destrozado.

Algo más tarde, le tocó ser protagonista de otro incidente al Klemm EC-GGA del Aero Club pilotado por Marcelo Naranjo. Tras un corto vuelo y al disponerse a aterrizar, el patín de cola tropezó con el tendido eléctrico lindante con el aeródromo capotando seguidamente. Después de precipitarse, el Klemm quedó "bebiendo agua" y su piloto, al parecer no sujeto por el cinturón de seguridad, salió despedido dando con el suelo en posición un tanto cómica aunque sin ningún daño, saldándose el percance con solo la rotura de la hélice. Tras este accidente, la línea eléctrica, numerosas veces señalada como un auténtico incordio por los pilotos visitantes y locales, quedaría definitivamente anulada.

Ya en 1935, el 18 de enero, LAPE introduce el de Havilland DH-89 Dragon Rapide en la línea regular Madrid-Valencia, y se adjudica la construcción del ansiado hangar que pronto comienza a materializarse a lo largo de todo el año. Como indicando lo acertado de la decisión, durante el mes de marzo una tormenta acompañada de un fuerte vendaval destroza por completo el hangar de madera, ocasionando daños a dos aviones que allí se encontraban. Uno

de ellos era el Klemm del Aero Club, sobre el otro se tienen algunas dudas; muy probablemente se tratara del Gipsy Moth de Alarcón, aunque desde fechas antes existía en el aeródromo un DH-60 GIII Moth Major del cual todavía se desconoce su identidad con certeza, y al parecer adquirida por Rafael Mazarredo. Ambas avionetas serían reparadas posteriormente en el taller de ebanistería de uno de los socios del Aero Club.

En mayo dos nuevos aviones llegarían al aeródromo, ambos trasladados en vuelo desde Inglaterra por Rafael Mazarredo acompañado, el primero, por su propietario mientras el segundo lo era por Federico Valles. Los dos eran sendos productos de la compañía Miles (entonces Phillips & Powis Aircraft Ltd.) de Woodley; el adquirido por Ricardo Moroder pertenecía al modelo M.2 Hawk el cual, una vez en nuestro país, recibiría la matrícula EC-ZZA, el otro era del modelo M.2H Hawk Major con destino a la Escuela del Aero Club de Valencia, tras lucir la matrícula de traslado EC-W44, recibiría la definitiva EC-DDB.

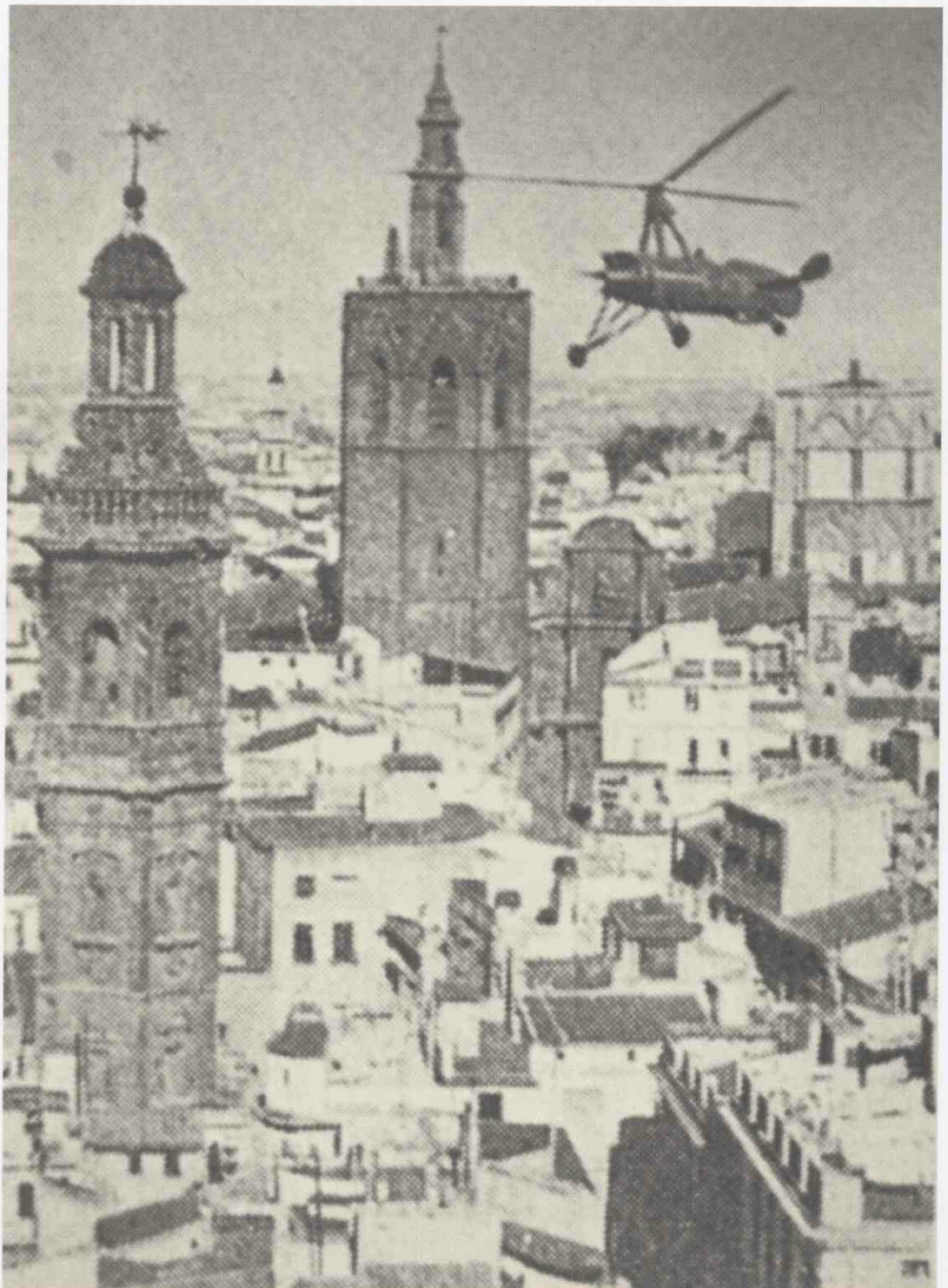
La llegada de los meses veraniegos vendría acompañado de novedades. Una fue la compra en junio de otro producto Miles por Rafael Mazarredo, en esta ocasión se trataba de un M.3A Falcon Major trasladado con la preceptiva matrícula de "ferry" EC-W48, asignandosele más tarde por el Registro la correspondiente EC-BDD. La otra sería la inauguración de dos líneas comerciales por parte de LAPE. El 20 de julio el trayecto Valencia-Barcelona, servido por Fokker F.VIIb.3m, y el 6 de agosto el correspondiente a Valencia-Palma de Mallorca, como prolongación de la línea Madrid-Valencia, también operado con trimotores Fokker. Para los redactores del Mercantil Valenciano no pasó desapercibida esta línea. El vuelo sobre el Mediterráneo parecía algo novedoso y refrescante, con el cual atraer la atención de los lectores; así pues, no tardaron mucho en aparecer impresas las correspondientes crónicas aéreas, escritas, no sabemos si por un periodista en cierto modo receloso al sobrevolar tal extensión de agua a, pesar del entusiasmo mostrado en describir sus impresiones. Poca existencia tendría en el tiempo esta línea, pues en abril del año siguiente el servicio sería suspendido.

El parque de aviones de los socios del Aero Club aumentaba paulatinamente; ese mismo

mes de agosto Vicente Ríos Seguí adquiría el Messerschmitt M.35 EC-BDB, y finalizado el año, en noviembre, era Federico Valles Gil Dolz quien compraba el De Havilland DH-85A Hornet Moth registrado con la matrícula EC-EBE.

Iniciado 1936 el hangar estaba concluido. No se podía decir que pasaba nada desapercibido; sus grandes puertas estaban pintadas con unas llamativas franjas en zig-zag de color rojo. Tal vez como ineludible aviso visual de su existencia para pilotos despistados.

Los socios del Aero Club no demoraron su participación con los nuevos aviones en concursos aeronáuticos. Mazarredo con su M.3A Falcon Major, Moroder con el M.2 Hawk y Valles con el prácticamente estrenado DH-85A Hornet Moth, partían hacia Barcelona en enero a la celebración del



La Cierva con su autogiro C.30 G-ACIO. Después de haber despegado el 7 de marzo de 1934 desde Manises, sobrevuela Valencia ante las conocidas torres de "El Miguelete" y "Santa Catalina".

I Rally Aéreo Internacional. Ocuparon las tres primeras plazas en la prueba denominada "Rally a Barcelona" y sexto Federico Valles, octavo Rafael Mazarredo y décimo Ricardo Moroder en la clasificación general.

Al mes siguiente, se inauguraría la iluminación nocturna del aeródromo, uno de los primeros de España, y abril sería testigo de la presencia de dos aviadoras famosas. En los primeros días fue Amy Johnson quien aterriza con su Percival Gull Six G-ADZO, más tarde, el día 19, sería Jean G. Batten quien lo hacía con el también Gull Six G-ADPR. Ambas permanecerían unos días en la capital valenciana.

GUERRA CIVIL

AL inicio de la Guerra Civil, todos los aviones del Aero Club y de propiedad particular fueron requisados. Pronto comenzaron a realizar misiones de observación y reconocimiento por los alrededores del aeródromo, así como sobre las poblaciones vecinas recabando información en el desarrollo de la situación. Progresivamente algunos de estos aviones fueron desplazándose a otros lugares abandonando el aeródromo, o quedaron fuera de servicio inmediato. Tan solo se tiene constancia de que operaron con regularidad desde Manises durante los meses posteriores, el DH-60 Gipsy Moth EC-ANN, el Miles M.2H Hawk Major EC-DDB y el DH-85A Hornet Moth EC-EBE, efectuando los rutinarios vuelos de observación y enlace con las co-

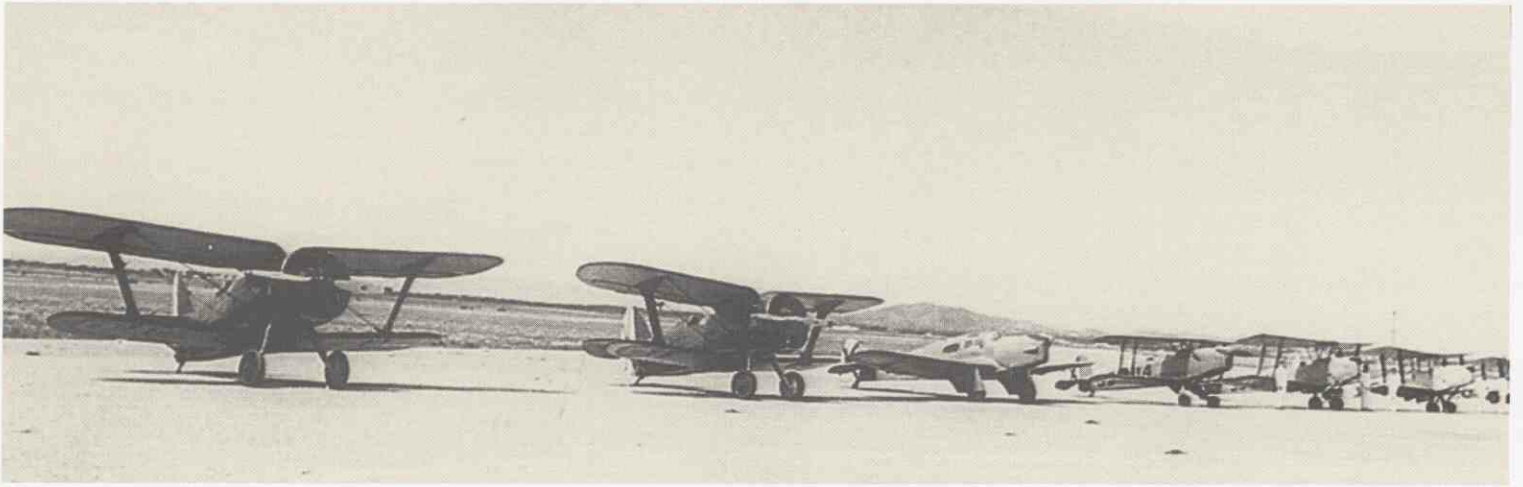
lumnas de milicianos en el sector de Teruel y aeródromos cercanos a Barcelona.

Con un CASA-Vickers Vildebeest de la Aeronáutica Naval, pilotado por el Capitán Carlos Lázaro desplazado desde Los Alcázares dan comienzo los primeros vuelos de reconocimiento sobre el sector de Teruel, que pronto se vería reforzado por otros tres Vildebeest y tres Hispano-Suiza E.30 formando una escuadrilla al mando del Capitán Lázaro, fijando Manises como base de operaciones; a estos se uniría, durante el mes de septiembre, un pequeño grupo de Breguet XIX bajo las ordenes de Juan Vargas. Para su protección fue destacado un solitario Nieuport Ni-52 pilotado inicialmente por Carlos Lázaro, aunque este pronto instruyó en su manejo al piloto civil, y profesor del Aero Club, Marcelo Naranjo, quien a partir de entonces realizaría los servicios con este avión.

Un hecho poco conocido, fue la llegada el 5 de agosto, procedentes de Madrid, de los pilotos filipinos Arnaiz y Calvo con su avión Fairchild 24 C8 "Commonweal of the Philippines", protagonistas en julio del vuelo Manila-Madrid. Sin duda acompañados de muy buena suerte, al existir la posibilidad de ser derribados por error en el transcurso del vuelo, aterrizaron en Manises sin ninguna novedad. En el aeródromo no se tenía noticia del vuelo, cuyo motivo era efectuar una visita a los familiares de Calvo residentes en Valencia. Una vez enterados que se trataba de los pilotos filipinos protagonistas del reciente Raid, no tardaron en ser objeto de un cordial e improvisado recibimiento en el hangar



Tomada desde un Savoia SM-79 de la Aviación Legionaria hacia 1938, en plena Guerra Civil. La foto nos permite apreciar en su parte superior, el cauce del río Turia, la ciudad de Manises y, en la parte inferior izquierda, el aeródromo con su pista principal. (Foto Juan Arréaz)



En la zona de aparcamiento, frente al hangar durante primeros de 1945, Dos I-15, un Bü-131 y el Miles M.3 de Escuadrilla de Región Aérea de Levante, aparecen junto a un Tiger Moth y dos Moth Major del Aero Club de Valencia luciendo matrícula militar.

por parte de los pilotos destacados en Manises. Después de permanecer el resto de la jornada, era intención de ellos partir hacia Barcelona y embarcar rumbo a su país.

En diciembre comenzaron sus misiones desde Manises los Potez 54, sustituyendo a los Vildebeest que dejaron operar en octubre. A finales de ese mismo mes, Marcelo Naranjo a los mandos de un Nieuport Ni-52 sufrió un desafortunado accidente. Cuando se disponía a aterrizar, no se percibió de un Latecoere cargado con municiones que en ese momento iniciaba la carrera de despegue, colisionando con él y produciendo la inevitable explosión de los dos aviones.

A lo largo de todo el conflicto, prácticamente no existiría en Manises ninguna unidad del Arma de Aviación Republicana con base permanente, siendo utilizado como aeródromo de despliegue de muchas Escuadrillas en momentos puntuales de las operaciones. Resultaba escalofriante presenciar, en ocasiones, el despegue de alguna Escuadrilla, principalmente de I-15, cuando se producía una alarma por bombardeo. Desplegados por el perímetro del aeródromo, partían desde sus emplazamientos de dispersión a pleno motor, cruzando sus trayectorias entre la enorme polvareda levantada.

Tan sólo permanecerían de forma más o menos fija, unidades de los Grupos 71 y 72 de Defensas de Costas, encargados los primeros de la protección del puerto y ciudad de Valencia, frente a los ataques de la Aviación Legionaria desde Mallorca esencialmente.

LA POSTGUERRA

FINALIZADA la contienda, poco material aéreo se recuperó en el aeródromo. Entre él se encontraba un Gil-Pazo GP-1 EG-020, un Miles M.3 EN-001 y el Douglas DC-2 de LAPE EC-AAAY, muy probablemente el utilizado por los "Casadistas" durante el último mes de la Guerra.

En este relativamente abandonado, en su actividad aérea, aeródromo tomaron tierra para participar en el desfile sobre Valencia el 3 de mayo, 15 Fiat CR-32 y 9 Heinkel He-112 de la Escuadra de Caza.

La Escuadra de Asalto Curtiss, con Polikarpov I-15 al mando de Fernández Pérez y el Grupo Super-Curtiss, con Polikarpov I-152 en dotación mandado por Manso de Zúñiga, serían las primeras unidades de la todavía Arma de

Aviación en tener Manises como su base. En septiembre cambiarían su denominación, convirtiéndose la primera en la Escuadra 32, con los Grupos 33 y 34, y la segunda en el Grupo 24; los dos tendrían corta existencia en el aeródromo, la Escuadra 32 pronto se trasladaría a La Rabasa, en Alicante, aunque mantendría un destacamento temporal su Grupo 34 en Manises. Por su parte el Grupo 24 prolongaría su estancia durante más tiempo, para posteriormente fijar su base en Reus.

El Aero Club de Valencia intentó reanudar sus actividades, aunque estas fueran tan sólo sobre el papel. En diciembre logró que el Ejército del Aire le cediera, el M.3 EN-001 que se encontraba todavía a falta de tren de aterrizaje, aunque tuvo que entregarlo en febrero del año siguiente a Mercedes de Iriarte, viuda de Rafael Mazarredo.

En vista de no encontrar ningún rastro de otros dos aviones reclamados, el Klemm EC-GGA y el Miles EC-DDB, el Ministerio del Aire entrega durante enero de 1940 al Aero Club, un Miles M.2H Hawk Major procedente de la Aviación Republicana que había sido trasladado a Manises. El Miles se encontraba en un estado verdaderamente lamentable, si su traslado fue realizado en vuelo desde el lugar donde se recuperó, muy bien podía considerarse un verdadero milagro que lograra mantenerse en el aire y no sufriera ningún percance al aterrizar. Se tendría que realizar un importante trabajo de restauración antes de ponerlo en condiciones de vuelo. Sin embargo, a pesar de estas vicisitudes iniciales, en el mes de agosto, el Aero Club recibe sus primeros aviones, los Caudron Aiglou 30-145 y 30-166 de la Dirección de Aviación Civil e inicia su andadura con cierta continuidad.

Las instalaciones del aeródromo progresivamente van creciendo. Junto a los terrenos del hangar se construyen dos barracones destinados al grupo de artillería antiaérea y cinco pabellones, dos de ellos para ser ocupados por el personal del Ejército del Aire. Así mismo son expropiados los terrenos en dirección a la carretera Valencia-Madrid para la construcción de la Base Aérea.

Mientras tanto, en Europa se desarrollan los dramáticos acontecimientos de una contienda destinada a convertirse en la Segunda Guerra Mundial. En algunas ocasiones los aviones de los países beligerantes, unas veces por avería, otras por los graves daños sufridos durante las misiones de combate, tuvieron su vuelo final en Manises. Tal fue el caso del Bloch 220 F-AQNO "Alsace" de Air France, que el 21 de junio de 1940 huía del desastre francés. Ese día había partido desde Marignane, en vuelo no autorizado, con la inten-



Levantando una nube de polvo tras de sí, el He-70 14-33 de la Escuadrilla de la Región Aérea de Levante pone en marcha su motor.

ción de alcanzar Oran. Aparte de su tripulación civil, se encontraban a bordo cuatro oficiales y cinco suboficiales de L'Armee de L'Air. Tras las oportunas gestiones, el Ministerio del Aire autorizaría su partida hacia su destino, sólo con el personal civil, quedando el militar internado.

Los trabajos de reparación del Miles M.2H, a pesar de laboriosos, fueron concluidos satisfactoriamente. Ya en condiciones de vuelo recibiría la matrícula EC-CAS, siendo en esta ocasión su propietario, José Albiñana Ferrer, presidente del Aero Club, y adoptando a efectos legales la identidad del antiguo EC-DDB.

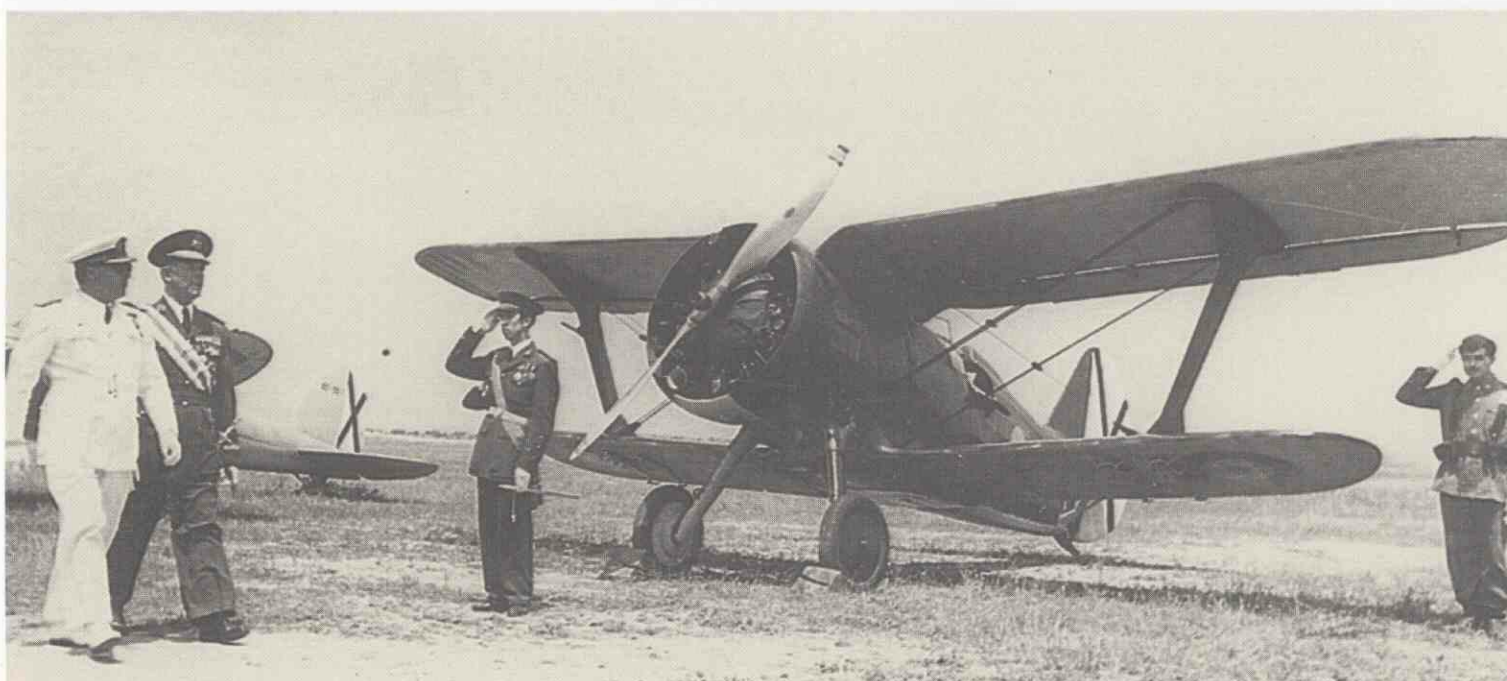
El número de avionetas con destino al Aero Club aumentaba para satisfacción de sus socios. A los Caudron Aiglou pronto se uniría un tercero, el 30-148; los tres cambiarían

sus matrículas militares en 1941 por las correspondientes en el Registro de Aeronaves, EC-CAC (30-145), EC-CAD (30-166) y EC-CAE (30-148), aunque la segunda de ellas tendría corta existencia operativa al sufrir un accidente en Manises el 23 de septiembre de 1941. Durante 1942, la Dirección General de Aviación Civil haría entrega de los de Havilland DH-82 Tiger Moth 30-101, 30-102, 30-162 y 30-169; en realidad eran aviones dados de alta en calidad de cedidos y no tardaron en pasar a otros a Aero Clubs nacionales, produciéndose un continuo "baile" de destinos, fue éste el caso de los 30-102 y 30-162 que fueron devueltos al Ministerio del Aire, aunque en compensación durante 1943 se recibieron el Tiger Moth 30-103, y los DH-60 GIII 30-82 y 30-90.

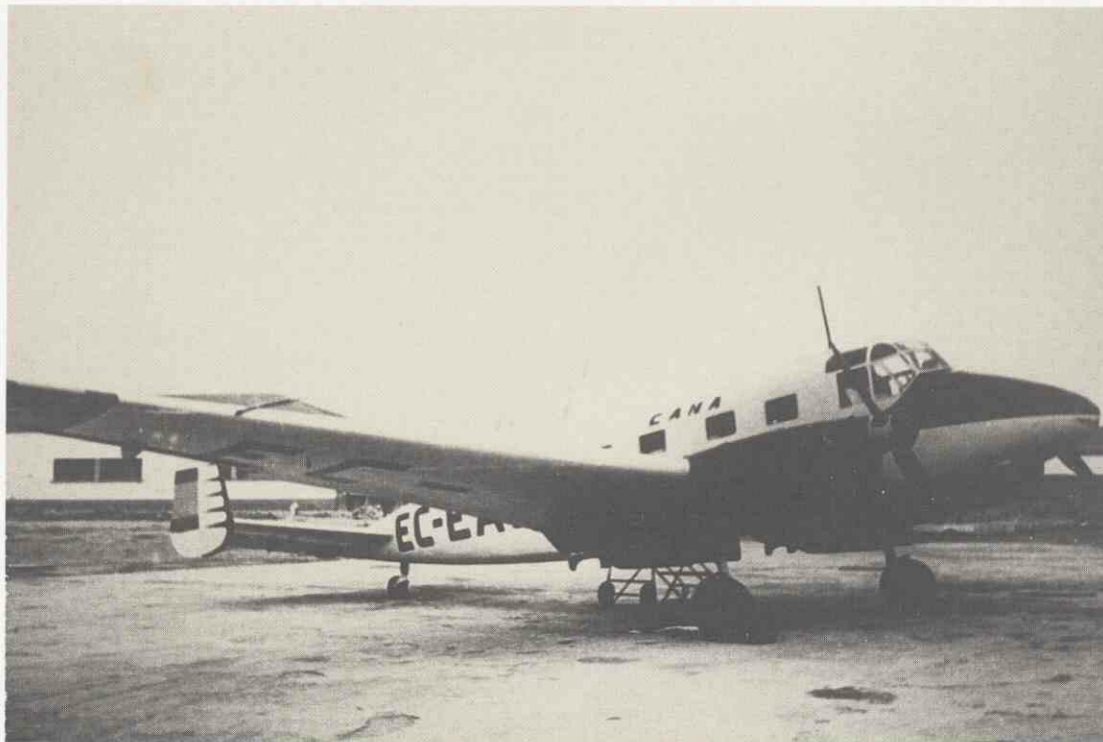
En serios apuros, un Heinkel He-111 de la Luftwaffe tomaría tierra en Manises el 10 de enero de 1944. A causa del fuego antiaéreo, apareció con avería en su motor derecho así como

todo el sistema hidráulico del izquierdo fuera de uso; aparte de estas averías más graves, estaba convertido en un auténtico colador por los impactos recibidos. Como era preceptivo, tanto el bombardero como la tripulación fueron internados y acompañarían al Junkers Ju-88D-1 que había aterrizado averiado en uno de sus motores el 27 de mayo de 1943.

De misterioso podía considerarse el vuelo, también con término en el aeródromo, del Boeing B-17F-75DL perteneciente a la no menos enigmática unidad de la Luftwaffe KG-200. Tocado de igual forma por la antiaérea, el 27 de junio de 1944 regresaba de una misión clandestina sobre Argelia, tras haber lanzado en paracaídas a un grupo de agentes secretos disfrazados de árabes.



Pasando frente a un I-15 de la Escuadrilla de la Región Aérea de Levante, el General González-Gallarza, da revista a los efectivos de la Escuadrilla durante la inspección de las nuevas instalaciones de la Base Aérea en 1945.



El Siebel 204A EC-EAS de CANA, en espera del embarque del pasaje. Tras él pueden observarse los pabellones del Ejército del Aire.

Visitante asiduo durante estos años de neutralidad fue el Beech GB-1 de la US Navy, usado por el Agregado Naval y Aéreo de Embajada de los EE UU. El avión mostraba una inusual actividad realizando continuos vuelos a lo largo de la Península, todos debidamente autorizados bajo el estricto control del Ministerio del Aire, aunque en ciertas ocasiones sufriera algún tipo de "despiste involuntario".

A causa de la escasez de combustible, la década de los cuarenta fueron años difíciles para la aviación comercial y deportiva. Los Aero Clubs suspendieron los vuelos a mediados de 1944 en beneficio de las líneas comerciales, a pesar de todo, a la compañía Iberia no le fue mejor; ya en 1943 tuvo que permanecer en tierra durante ocho meses por la misma causa y una vez solventado este paréntesis algunas de las líneas dejaron de funcionar.

Tan sólo la Escuadrilla de Estado Mayor, de la Región Aérea de Levante existía en 1945 como representante del Ejército del Aire en Manises. Las obras de las instalaciones y hangares de la Base Aérea se habían llevado a término durante ese año, trasladándose la unidad a su nuevo

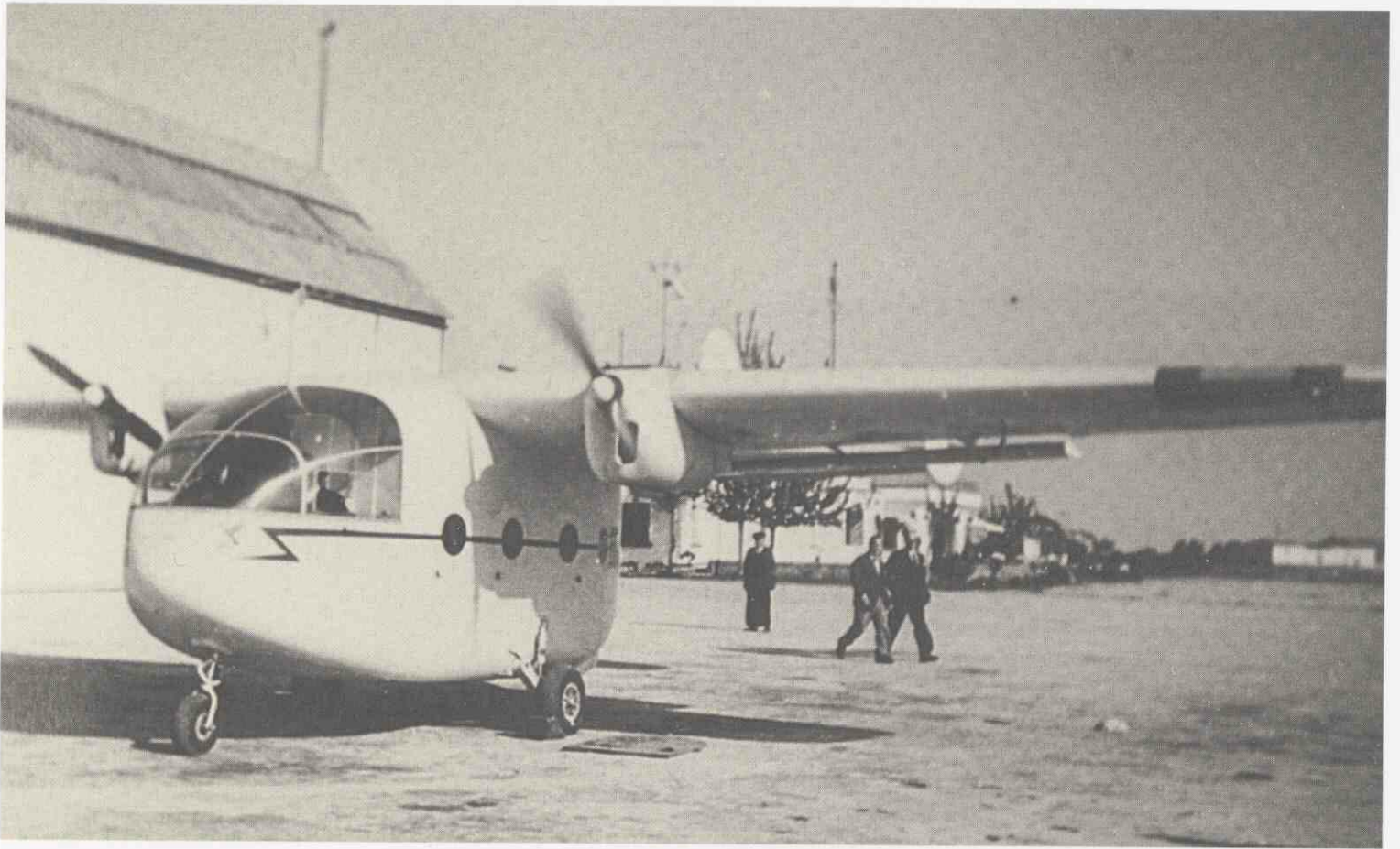
asentamiento. La dotación de la Escuadrilla, que en diciembre cambiaría su denominación a 103 Escuadrilla, era un tanto variopinta; constaba antes de ese mes de dos I-15, uno de ellos el 8-107, una Bücker Bü-131 (33-114), un Fieseler Fi-156 (46-22), un Heinkel He-70 (14-33) y un Percival Gull Six (30-99), permaneciendo durante prolongados periodos de tiempo agregado al servicio de Jefe de la Escuadrilla el Miles M.3 (30-168).

El 29 de abril de 1946, uno de los Heinkel He-111H-16, el MB.2-106/92-6 de la Dirección General de Protección de Vuelo, sufriría un accidente en Manises mientras procedía al despegue pilotado por el Capitán Manuel del Carre Pérez. Este He-111, procedente de internamiento, había sido destinado en junio de 1945 para formar parte de

la denominada Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos dependiente del Servicio Meteorológico Nacional. La unidad, con cinco He-111J y H-16 volados por piloto español y resto de la tripulación alemana, presentaban un aspecto cromático exterior como si de aviones comerciales se tratase, salvo por su visible matrícula militar. Se había dedicado a lo largo de la Segunda Guerra Mundial, además de proporcio-



La instantánea tomada del Miles M.65 Gemini EC-ACT de CANA dirigiéndose hacia el punto de despegue, en el espacio que ahora ocupa la actual terminal del Aeropuerto de Valencia, nos permite observar, al mismo tiempo, el hangar y, un poco más allá, el edificio de la primitiva terminal.



Uno de los Miles M.57 Aerovan de CANA, con su inconfundible silueta un tanto de "huevo volador", pone en marcha sus motores en la plataforma junto al hangar, listo a emprender uno de sus vuelos de Aero Taxi.

nar valiosos y útiles datos puntuales para un acertado pronóstico de las condiciones atmosféricas en el llamado "Frente Meteorológico", a realizar más de una misión, puede llamarse que de "observación", sin ninguna semejanza con la ciencia de la predicción del clima.

Como el resto de los Aero Clubs, el de Valencia reemprendió su actividad en mayo de 1946. Para esa fecha de aquellos aviones "...cien veces parcheados -la panacea inolvidable de la Novavia- y cien veces canibalizados" como escribió Miguel Sanchis en las páginas de AVIÓN, tan sólo restaban los Moth Major 30-82 (ahora EE.1-82), 30-90 (EE.1-90) y los Tiger Moth 30-103 (EE.1-103), 30-169 (EE.1-169), aunque el 90 y 103 hasta el mes de agosto. Una cifra bastante exigua, sin contar con el Miles Hawk Major EC.CAS de José Albiñana que, a pesar de particular, en realidad estaba a disposición del Aero Club.

La compañía Iberia había establecido inicialmente durante los años anteriores, la antigua línea de LAPE Madrid-Valencia utilizando aviones Junkers Ju-52 3m; posteriormente también enlazaría con Barcelona, prolongando estas dos a Madrid-Valencia-Palma de Mallorca y Barcelona-Valencia-Palma de Mallorca, prácticamente, con algunas variaciones, los mismos trayectos existentes antes de 1936.

El tráfico de aviación comercial aumentaba paulatinamente en el aeródromo; principalmente el de transporte de mercancías. Al iniciarse las exportaciones de fruta, las líneas de otros países dedicadas a este menester, recalaban regularmente en mayor número, esta circunstancia motivó que la Dirección General de Aeropuertos, dentro de las actuaciones para la ampliación del aeropuerto, acometiera en 1947 la construcción de una pista con red de acero metálica capaz de soportar las operaciones con aviones más pesados, y resultase más eficaz que la original de tierra compactada,

hasta entonces existente, cuando las condiciones meteorológicas no fuesen favorables.

A la compañía Iberia se uniría durante 1948 en su enlace con Manises, la recientemente constituida Aviación y Comercio. También comenzarían a aparecer los aviones de la Compañía Auxiliar de Aviación (CANA), primero con sus Siebel Si-204A y el solitario Auster, después con los Miles M.65 Gemini y M.57 Aerovan, estos últimos utilizados con relativa frecuencia, aunque sin llegar a establecerse como una línea regular.

Cuando el sistema de matriculación de aviones civiles cambió al actual registro, pocos aviones del Aero Club llegarían a ser matriculados; solamente el DH-60 GIII EE.1-82 lo sería como ES-AIT y el M.2H Hawk Major EC-CAS de Albiñana como EC-ABI. El Miles, después de su enésima modificación, poco se parecía en su aspecto exterior a los M.2H de serie. Una de las reparaciones más importantes, fue la sustitución de prácticamente todo el contrachapado y ya, puestos en el trabajo, se le dotó con una complicada y aerodinámica cabina cerrada que trajo como consecuencia rehacer totalmente el empenaje vertical agrandándolo; si a esto se unía el estar completamente desprovisto de las características carenas del tren de aterrizaje, para el mejor mantenimiento de éste, daba como resultado un "nuevo" avión. Pero lo cierto era que, para quienes volaron el Hawk Major original, este Miles artesanal resultaba un poco "ladrillo".

Por otro lado, la pista recientemente construida sería la actual 12-30, a la cual se uniría algo más tarde la construcción de la 04-22, al tiempo que ambas eran asfaltadas.

A pesar del paulatino crecimiento del aeropuerto de Manises, todavía no había alcanzado, en esta época, el nivel de tráfico aéreo que no permitiera a los aeromodelistas valencianos practicar y desarrollar allí su actividad favorita los fi-



Los aeromodelistas del Club ALA de Valencia, posan junto a sus aeromodelos, sobre la pista del aeródromo en un caluroso día de julio de 1952.

nes de semana. Los aeromodelos de los socios del club ALA (Agrupación Levantina de Aeromodelismo), principalmente, eran quienes evolucionaban entre los espaciados vuelos de los aviones comerciales.

Dentro de la misma actividad, fue también paraje donde se celebraban diferentes concursos, como el Interprovincial de marzo de 1953; disputándose las pruebas de Vuelo Libre principalmente. Una novedad fue la presencia el 9 de septiembre de 1953, de los marinos-aeromodelistas del portaaviones USS CORAL SEA, en un concurso amistoso de Vuelo Circular entre éstos y los componentes del Club ALA. Fue durante la visita de los aeromodelistas valencianos al portaaviones la jornada anterior, donde se acordó la realización de este concurso. Allí, uno de los pilotos de reactores, también aeromodelista, expresó su deseo de participar pero comentó que, al encontrarse de guardia durante ese día, le resultaría difícil su asistencia. El concurso iba desarrollándose, normalmente la tarde de aquel día; cuando atónitos, vieron aparecer sobre el aeródromo la silueta de un helicóptero Piasecki HUP-2. Una vez este alcanzó la altura del sitio donde se celebraban las pruebas del concurso, de su interior descendió el eufórico piloto mostrando dos aeromodelos y dispuesto a no perderse por nada del mundo su participación. Ni que decir tiene que había logrado cambiar la guardia...y agenciarse un rápido medio de transporte.

Esperada era la llegada del DH-82 Tiger Moth EC-AFQ, antiguo EE.1-89, con destino al Aeroclub en junio de 1951; uniéndose en 1953, también en el mes de junio, el Caudron Aiglón EC-AFR. Éste no era otro que el antiguo EC-CAD reconstruido por la Maestranza Aérea de Albacete después de un accidente que había sufrido. Pero fue la cesión del nue-

vo material, casi salido de fábrica, el que animó aún más la actividad. Éste se presentó en forma de un Stinson 108 Voyager EC-ADY en 1950, y de dos CASA-Bücker C-1131E E.3B-416 y E.3B-427 durante 1954. Las pequeñas alas progresivamente crecían, aunque con dificultades, para satisfacción de los miembros y alumnos del Aeroclub.

Mientras tanto el destacamento provisional del Grupo 34 del Ejército del Aire fue la base del Grupo 22 durante 1953. Tenía como dotación cierto número de aviones de transporte y escuela, representados por el CASA C-352L, CASA C-1131 e INTA HM-1B; prácticamente el mismo material en servicio con la 103 Escuadrilla de la Región Aérea de Levante, al cual había que añadir el Stinson 108 Voyager.

Estas dos unidades serían, junto a unas instalaciones paulatinamente ampliadas de la Base Aérea, las que verían llegar y acogerían pocos años después los primeros Sabre iniciadores de una nueva etapa en la cotidiana historia de Manises.

Pocos vestigios han sobrevivido de esta época tratada. Hoy, allí donde se desarrollaba aquella actividad, se alza las actuales instalaciones de la nueva terminal de aeropuerto, y donde se asentaban los primeros hangares se extiende el aparcamiento; incluso el edificio original usado primero por LAPE y posteriormente por Iberia y el Aeroclub, el cual todavía podía contemplarse, recientemente fue derruido.... Pero quién sabe. Tal vez, si algún día, nuestros pasos se encaminan solitarios por el aparcamiento, los oídos crean percibir un suave sonido de motores olvidados. No debe extrañarnos. Después de todo, allí donde pisamos se ha escrito un pequeño trozo de historia aeronáutica... Aunque al volver la vista sólo distingamos que un automóvil abandona su plaza. ■

El F-86 "Sabre" en la Escuela de Reactores

JORGE MORA BAÑÒ

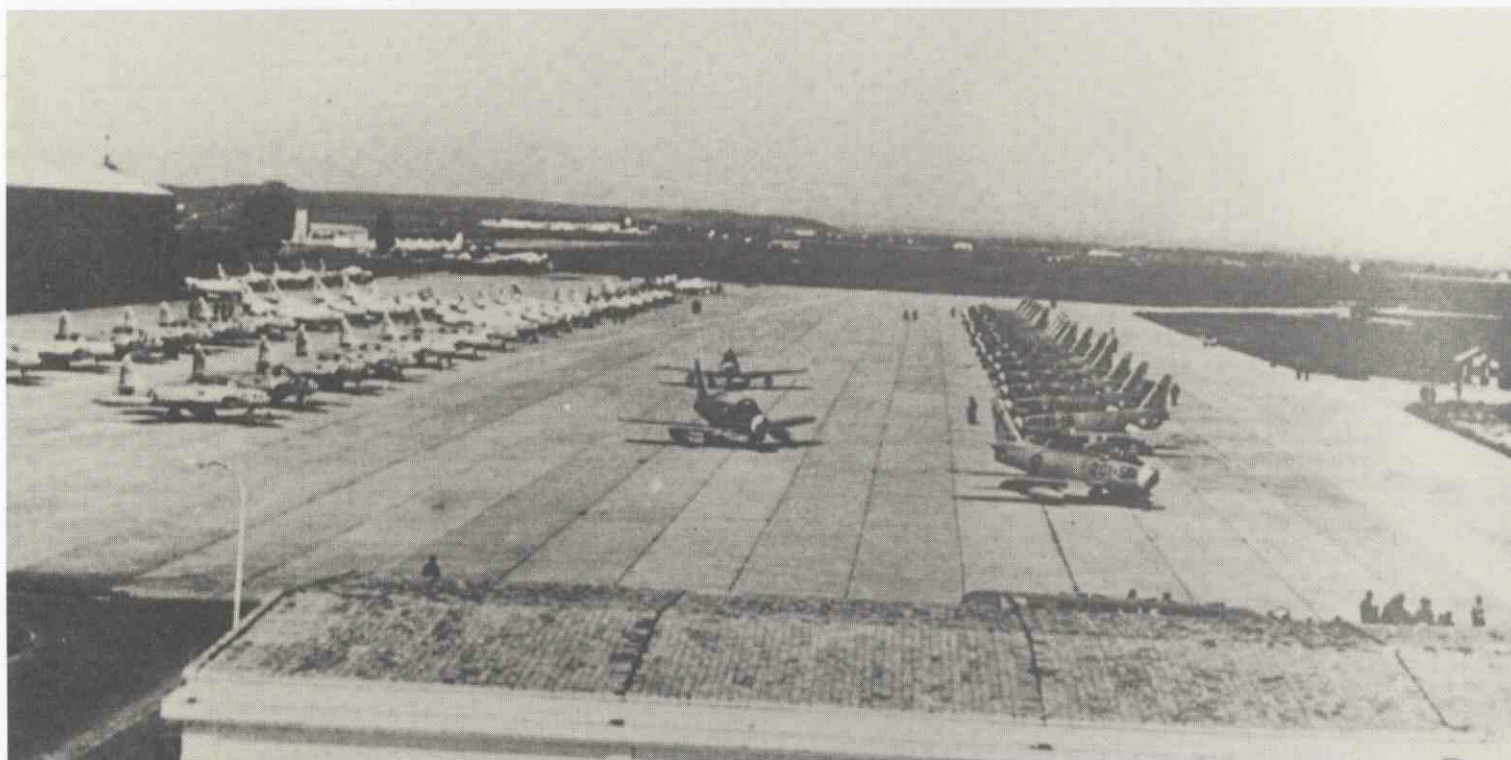
Teniente general del E.A.

LA Escuela de Reactores se creó el 10 de diciembre de 1953. Como consecuencia del primer Acuerdo Hispano Norteamericano, el Ejército del Aire iba a ser dotado con aviones de caza a reacción y era necesario realizar la transformación del personal del Ejército del Aire del empleo del material convencional existente al de nueva dotación. Por ello, la Escuela de Reactores debía asumir los cometidos de la antigua Escuela de Caza de Morón de la Frontera de adiestrar a los pilotos de forma que, una vez terminado su entrenamiento, pudiesen ser destinados a las unidades de caza próximas a crearse.

Por dificultades que surgieron en la dotación del material, en el momento de crearse la Escuela de Reactores, no se pudieron cumplir todos los cometidos que debía desempeñar ésta y se inició su funcionamiento proporcionando a los pilotos que por ella pasaban el entrenamiento básico en avión T-33, es decir una mera transición de pilotos de avión convencional a aviones a reacción. Al proporcionar la Escuela únicamente el entrenamiento básico de avión a reacción, los pilotos que terminaban el curso de reactores eran destinados a las Alas de Caza y en dichas unidades tenían

que recibir el entrenamiento de transición al material F-86 de que éstas estaban dotadas (Plan de Instrucción nº 1) y el que les capacitase para alcanzar el nivel de *Apto para el Combate* (Planes de Instrucción Nº 2 y 3). Como ello restaba eficacia a la operatividad de las unidades, se inició en septiembre de 1958 la dotación de material F-86 a la Escuela, al objeto de crear el Escuadrón de Aplicación y Tiro que debía asumir el cometido de que los alumnos que terminaran el curso de reactores alcanzasen un nivel lo más próximo posible a la *"Aptitud para el Combate"*.

El Escuadrón de F-86 de la Escuela de Reactores realizó el primer curso con alumnos procedentes del Curso de Reactores de T-33 en marzo de 1959 y desarrolló el último entre enero y abril de 1969 y fue disuelto en junio del mismo año; completó Cursos de Profesores de F-86 y cursos normales de extensión variable y, no obstante las restricciones que sufrieron estos últimos, facilitó en gran manera a las unidades dotadas con aviones F-86 la adaptación del personal a dicho material, hasta que éste fue sustituido en las unidades del Mando de la Defensa Aérea y del Mando Aéreo Táctico por aviones más modernos.



Aparcamiento y hangar de la B.A. de Talavera. (Concentración de aviones con motivo del Primer Pentathlon Aeronáutico.)



Pareja de F-86 con alumno y profesor seguidor.

LA BASE AÉREA

EL Escuadrón de F-86, perteneciente a la Escuela de Reactores, tuvo como lugar de asentamiento, al igual que el organismo superior al que pertenecía, la base aérea de Talavera la Real. Esta base se halla situada a 13 km de Badajoz, al norte de la carretera N V. Su construcción se inició en el año 1950 y aunque comenzó sus funciones el día 10 de diciembre de 1953 al crearse la Escuela de Reactores, no se puede considerar definitivamente terminada en todas sus instalaciones hasta el año 1955. Esta base es de las pocas que habrá habido en España que fue construida para alojar a la unidad para la que fue creada y desde 1953 ha constituido el asentamiento del mismo organismo. Ello significó una gran ventaja, ya que desde un principio todas sus instalaciones se proyectaron y desarrollaron con vistas a la unidad que iba a alojar. Lo cual no quiere decir que, con el transcurso del tiempo, algunas de ellas no tuviesen que ser ampliadas, mejoradas e incluso reformadas. Para el funcionamiento del Escuadrón de F-86 disponía de una línea de aparcamiento suficientemente amplia para compartirla con el Escuadrón de T-33, hangares, talleres y almacenes para poder llevar a cabo su mantenimiento sin considerables problemas; alojamiento en sus pabellones para los alumnos que se convocaban a realizar los cursos, torre de control modernizada en el año 1961 y control móvil con equipo de radio T/A completo. La pista de 9416 pies de longitud y 197 pies de anchura tiene una orientación 315° - 135°, prácticamente en la dirección de los vientos dominantes. Las ayudas a la navegación de que disponía el F-86 eran el radiofaro BJZ y el GCA y, como dispositivo de emergencia, la torre de control disponía de un radiogoniómetro. De los cuatro sectores en que se dividió el espacio aéreo de la Base a partir del radiofaro BJZ el Escuadrón de F-86 utilizó el 3 y el 4. Esta utilización se pudo realizar porque los vuelos de enseñanza en este Escuadrón se efectuaron en condiciones VFR; téngase en cuenta que gran parte de estos sectores entraban en el espacio aéreo de Portugal.

La Base Aérea de Talavera la Real fue adecuada para el funcionamiento del Escuadrón de F-86 en todos los aspectos referente a instalaciones que permitieron sus actividades, tanto logísticas como operativas, sin mayores proble-

mas. La única dificultad que ocasionalmente surgió fue que, por normativa vigente, los vuelos de enseñanza con la modalidad de "persecución" sólo podían realizarse en condiciones VFR, en consecuencia, cuando las condiciones meteorológicas no permitían el desarrollo de los vuelos, los cursos se veían influidos en su duración, y para esta modalidad de enseñanza la situación de la base no era la más idónea, ya que los otoños y las primaveras no presentaban siempre las condiciones meteorológicas adecuadas para el vuelo VFR. A pesar de esta dificultad, procediendo a la ampliación ocasional de la cantidad de periodos de vuelo en las épocas en que las condiciones meteorológicas mejoraban y los cursos iban retrasados, el cometido asignado se pudo cumplir.

COMETIDO

EL cometido inicial para el cual se proyectó el Escuadrón de F-86, denominado cuando se creó Escuadrón de Aplicación y Tiro, fue el de preparar a los pilotos que terminaban el curso de transición de aviones convencionales a aviones a reacción en el material T-33, de forma que pudiesen ser destinados a las unidades dotadas con material F-86, con un nivel suficiente de entrenamiento en tierra como en vuelo y prácticas de tiro que les capacitasen para alcanzar en ellas, en un breve periodo de tiempo, la "Aptitud para el Combate".

Dificultades de muy diversa índole, entre las que cabría destacar la imposibilidad de construir un polígono de tiro en las proximidades de la Base (cuyo estudio se había iniciado en 1956) y otras que como ésta podrían quedar resumidas en problemas económicos, imposibilitaron la realización del cometido proyectado inicialmente y éste tuvo que quedar reducido a la realización del Plan de Instrucción Nº 1 del Mando de la Defensa Aérea, que comprendía las siguientes fases:

Fase Teórica

Cuarenta horas lectivas a desarrollar en las siguientes asignaturas: Generalidades del Avión; Sistema Eléctrico y

Radio; Sistema Hidráulico; Motor; Asiento y Cúpula; Revisiones; Procedimientos Normales; Emergencias; Características de Vuelo; Formaciones; Instrumentos.

Fase de Vuelos

Misiones en vuelo, distribuidas de la siguiente forma:

Inicial	(TR)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Acrobacia	(ACRO)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Formación Cerrada	(FOC)	5 misiones a 1:20	6:40 horas
Formación Táctica	(FOT)	5 misiones a 1:20	6:40 horas
Formación Fluida	(FOF)	5 misiones a 1:20	6:40 horas
Instrumentos	(INST)	7 misiones a 1:20	9:20 horas
TOTAL		30 misiones y	40:00 horas

Las 30 misiones en 40 horas de vuelo por alumno debían realizarse en tres meses aproximadamente.

Este hubiera sido el ideal, dentro de las restricciones que ya de por sí significaba limitarse exclusivamente a la realización del Plan de Instrucción Nº 1, pero sólo se alcanzó en contadas ocasiones, pues debido a dificultades tales como condiciones meteorológicas desfavorables para la modalidad de vuelos de enseñanza a efectuar, restricciones ocasionales en el abastecimiento del material y cantidad de alumnos por curso, en la mayor parte de ellos no se pudieron realizar las 40 horas previstas y solamente uno las rebasó.

El desarrollo de la parte teórica del Plan de Instrucción Nº 1 no presentó particularidad alguna. No se puede decir lo mismo en lo que se refiere a la enseñanza en vuelo, ya que ésta sí que se apartó de lo convencional en su desarrollo, pues a diferencia del T-33, el F-86 no era un avión de enseñanza, sino un magnífico avión de combate en su época. Al igual que a partir del F-86 se desarrolló el avión de entrenamiento T-33, se intentó producir una versión doblemando del F-86, pero así como la versión de combate fue un éxito, la de entrenamiento con *doblemando*, de la cual se llegaron a construir unos cuantos prototipos, no fue nada afortunada y se desestimó su construcción en serie. Al no ser posible proporcionar la enseñanza en vuelo en un avión *doblemando* hubo que llegar a la solución de que el alumno volase solo en su avión, asistido por el profesor que volaba en formación con él. En realidad el problema creado con la falta de un avión *doblemando* surgía ya en el entrenamiento para el rodaje, en el cual el alumno iba en la cabina del avión y el profesor daba sus instrucciones desde el exterior, apoyándose en el plano y en el escalón lateral y sujetándose con un arnés a la cabina.

La modalidad de vuelo para la enseñanza en estas condiciones se llamaba *persecución* y se trataba de una pareja en la que el alumno ocupaba el puesto uno y el profesor el dos, en una posición tal que el alumno no se sintiese ni agobiado por la proximidad del profesor ni abandonado por su lejanía. La persecución pues se puede considerar como una formación intermedia entre la cerrada y la táctica ofensiva. En tales condiciones, el alumno recibía del profesor la ayuda necesaria, tanto en condiciones normales como en casos de emergencia, pero únicamente a través de la radio, por lo que se hallaba solo con su escasa experiencia en un avión que exclusivamente en teoría conocía a fondo. El profesor no podía intervenir sobre los mandos del alumno, si ello fuese preciso, para corregir los explicables errores de quien iniciaba sus vuelos en un avión no conocido en la práctica. El "cordón umbilical" era la radio, la voz del profesor que guiaba los primeros pasos del alumno en un avión que desde el primer despegue era controlado por él exclusivamente.

Las dificultades principales que presentaba el F-86 en los vuelos de enseñanza eran las siguientes:

- El profesor tenía que mantener la posición correcta en todas las condiciones de vuelo, lo cual requería una gran experiencia y habilidad por su parte.

- Los fallos de radio traían como consecuencia la pérdida de la misión y, si tenían lugar al principio del curso, la situación podía ser crítica.

- Cada misión requería dos salidas, excepto en los vuelos de inicial y acrobacia de los alumnos solos.

- Los mínimos meteorológicos para realizar los vuelos tenían que ser muy elevados, prácticamente condiciones VFR, sobre todo al principio del curso.

- El alumno solamente contaba con la voz del profesor y no con su acción.

- La tensión a la que se veía sometido el profesor, hasta que cada una de sus indicaciones se cumplía, era mayor que en el caso de volar en un avión con capacidad de *doblemando*.

Como ventajas se pueden destacar:

- El profesor volaba el avión en el que impartía la enseñanza y no se limitaba a corregir o demostrar maniobras.

- El alumno adquiría una gran confianza en sí mismo, viéndose capaz de pilotar un avión de combate desde el primer vuelo.

Antes de efectuar el primer vuelo en F-86 el alumno realizaba dos vuelos *doblemando* de inicial y acrobacia en el T-33, en los cuales se le proporcionaba una exhaustiva información sobre las maniobras a realizar y luego, durante el vuelo, se le dejaba desarrollarlo sin darle indicación alguna (de no ser en casos extremos) para ver sus reacciones en un vuelo solo.

Las misiones de inicial TR-1 y TR-2 eran la *suelta* y *resuelta*, en las cuales el alumno llevaba profesor seguidor, en formación de *persecución*, excepto en la supervisión de las pérdidas que tenía que separarse algo más para no entrar en pérdida con él. En la toma de tierra el profesor, sin poner las ruedas en el suelo, efectuaba un motor y al aire cuando el alumno había completado su aterrizaje. En las misiones TR-3 y TR-4 el alumno salía sin profesor.

La misión de acrobacia ACRO-1 era supervisada por el profesor que seguía al alumno en posición de *persecución*, excepto en las maniobras acrobáticas que lo hacía en *pesca-dilla*. Las misiones ACRO-2,3 y 4 eran realizadas por el alumno solo.

Las misiones de formación se realizaban de la siguiente forma: la misión FOC-1 era de dos aviones con el profesor de jefe y el alumno de punto. Tanto en esta misión como en las TR-1, 2 y ACRO-1 se procuraba asignar al alumno el mismo profesor, para que en estas misiones tan críticas hubiese una buena compenetración alumno-profesor. Las restantes misiones de formación tanto cerrada (FOC) como táctica (FOT) y fluida (FOF) eran de cuatro aviones en las que los puntos 1 y 3 eran profesores, excepto en la fase de *pesca-dilla* en la que el punto 3 pasaba a la posición 4 para supervisar mejor su desarrollo.

Las misiones de instrumentos (INST) se realizaban en una formación de *persecución* y en ellas también se procuraba que fuese el mismo profesor el *perseguidor*. El alumno se colocaba entre los 5000 pies subiendo y los 5000 pies bajando, una visera de cartón que solamente le permitía ver los instrumentos y que, caso de necesidad, se podía quitar muy fácilmente. El profesor vigilaba el desarrollo del vuelo y el espacio aéreo en las proximidades de la formación. En los casos de cursos con número de misiones restringidas, ante todo si esta disminución tenía lugar en la fase de instrumen-

tos y si las condiciones meteorológicas no aconsejaban la salida en formación de dos aviones F-86 en vuelo instrumental, se realizaron vuelos en T-33, con una media de 3 horas (dos salidas) por alumno.

Al objeto de vigilar los tráficós de los alumnos desde la rotura hasta la toma de tierra, así como atender las posibles emergencias de los alumnos no acompañados, en el control móvil se encontraba un profesor de servicio mientras se desarrollaban los vuelos de los aviones F-86.

Para poder desarrollar el Plan de Instrucción Nº 1, hubo que realizar previamente Cursos de Profesores de F-86. Los primeros cursos se iniciaron con los Oficiales Pilotos destinados en la Escuela de Reactores procedentes de unidades de F-86 que tuvieran más de 250 horas de vuelo en este material. Los sucesivos Cursos fueron impartidos por los profesores destinados en el Escuadrón. Estos cursos se realizaban en dos fases:

Fase Teórica

Veinte horas lectivas a desarrollar en cinco días hábiles en las cuales se repasaban los sistemas del F-86, Revisiones, Procedimientos Normales, Emergencias, Características de Vuelo, Formaciones e Instrumentos. Las conferencias eran expuestas por los alumnos.

Fase de Vuelos

Misiones en vuelo distribuidas de la siguiente forma:

Inicial A	(TR-A)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Inicial B	(TR-B)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Acrobacia	(ACRO)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Formación Pareja	(FOC)	3 misiones a 1:20	4:00 horas
Formación Táctica	(FOT)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Formación Fluida	(FOF)	4 misiones a 1:20	5:20 horas
Instrumentos	(INST)	1 misión a 1:20	1:20 horas
Total		21 misiones	28:00 horas

Las misiones y horas de vuelo que se realizaron fueron variables para cada componente de los seis Cursos que se efectuaron, dependiendo de la experiencia previa, tanto en vuelos de enseñanza como en material F-86, de los alumnos, los cuales como mínimo ya poseían el Curso de Profesor de T-33. Se pueden tomar como término medio las 21 misiones en 28 horas de vuelo expuestas en el anterior párrafo.

Se relacionan a continuación los Cursos que se llevaron a cabo y su duración:

1º Curso enero - marzo 1959

2º Curso abril - julio 1959

3º Curso marzo - diciembre 1960

4º Curso enero - abril 1964

5º Curso abril - junio 1965

6º Curso junio - julio 1966

En las misiones TR-A el alumno volaba de jefe de pareja seguido por el profesor. En las misiones de TR-B el alumno iba de seguidor del profesor.

En las misiones de ACRO el alumno volaba de jefe de pareja seguido por el profesor en la ACRO-1, y en las ACRO-2 y 3 el seguidor era el alumno y el profesor jefe de pareja.

En las misiones FOC el alumno volaba de punto en la FOC-1 y de jefe de pareja en las FOC-2 y 3.

En las misiones FOT y FOF el alumno ocupaba en cada misión de las cuatro a realizar por cada modalidad de formación los puestos 1,2,3 y 4 y en cada misión volaban dos profesores.

En la misión de INST el alumno realizaba todo el vuelo de seguidor y el profesor era el jefe de pareja.

ORGANIZACIÓN

PARA poder cumplir con el cometido asignado a la Escuela de Reactores se creó en Septiembre de 1958 el Escuadrón de Aplicación y Tiro que desde la fundación de la Escuela se había proyectado, quedando dicho Escuadrón encuadrado de la siguiente forma:

– El Escuadrón de Aplicación y Tiro dependía de la Dirección de la Escuela a través de la Jefatura de Enseñanza.

– La Sección Administrativa, en la que se llevaba la documentación del Escuadrón se hallaba potenciada de forma que, dependiendo de la Jefatura de Enseñanza, atendía las necesidades tanto de esta Jefatura como las de los Escuadrones de T-33 y de F-86.

– Las Escuadrillas 1ª, 2ª y 3ª servían para encuadrar a los profesores que se hallaban destinados en el Escuadrón, por si en determinada ocasión hubiera sido preciso realizar alguna operación distinta al cometido de la enseñanza que fue el primordial y prácticamente exclusivo que se ejecutó.

– La Sección de Operaciones era la encargada de que se realizasen los planes de vuelo adecuados para la consecución de los cursos, recopilaba las calificaciones de cada misión y todos los datos necesarios para la redacción de las memorias de cada curso; nombraba los profesores de servicio en el control móvil, y remitía a la Jefatura de Estudios, encargada del desarrollo de la fase teórica de los cursos, los nombres de los profesores que debían desarrollar cada una de las asignaturas antes citadas.

– En la Sección de Mantenimiento se llevaba a cabo la coordinación entre el Escuadrón y el Grupo de Material, encargado entre otros cometidos, del Mantenimiento Unificado de la Escuela de Reactores. Los profesores asignados a esta Sección colaboraban en la supervisión del personal de línea y llevaban a cabo los vuelos de control de calidad de aviones F-86 que el Grupo de Material estimaba convenientes.

En abril de 1965 la denominación de los Escuadrones de la Escuela de Reactores pasó a ser de 731 Escuadrón para el de T-33 y de 732 Escuadrón para el de F-86.

Desde su creación como Escuadrón de Aplicación y Tiro, el 732 siempre tuvo una dependencia operativa del Mando de la Defensa Aérea, el cual se limitó a remitir a la Unidad sus reglamentos y normativas para conocimiento y cumplimiento en todo lo compatible con su cometido principal. En los diez años de existencia del Escuadrón sólo participó en una operación conjunta con el Mando citado con motivo del Desfile de Mayo de 1959 en que el Escuadrón de Aplicación y Tiro desfiló como 5º Escuadrón con los cuatro que constituían ese año el Mando de la Defensa Aérea. (Revista AEROPLANO nº 10).

PERSONAL

EN el presente apartado se cita únicamente el personal que estuvo directamente relacionado con el Escuadrón de Aplicación y Tiro - 732 Escuadrón:

Directores de la Escuela de Reactores

09.57 - 03.60 Cor. Antonio de Alós Herrero.

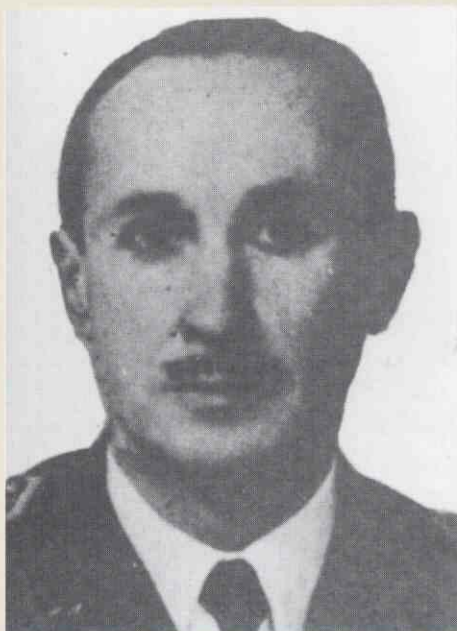
03.60 - 11.61 Cor. Rafael López-Sáez Rodrigo.

03.62 - 01.66 Cor. Juan Retuerto Martín.

01.66 - 06.67 Cor. Rafael Lorenzo Vellido.

06.67 - 02.72 Cor. Luis de Azqueta y Brunet

DIRECTORES DE LA ESCUELA DE REACTORES



Coronel don Antonio de Alós Herrero



Coronel don Rafael López-Sáez Rodrigo



Coronel don Juan Retuerto Martín



Coronel don Rafael Lorenzo Vellido



Coronel don Luis de Azqueta y Brunet



Primeros Profesores que constituyeron el Escuadrón de Aplicación y Tiro. Participación en el Desfile de Mayo de 1959 como 5º Escuadrón. De izquierda a derecha de pie: Cap. Lapuente, Cap. V. Figueroa, Cap. Mora, Cte. Fontecha, Tte. del Río, Cap. Chillón, Cap. Ostos, Cap. Seoane, Cap. Vindel, Cap. Correa, Cap. Castaño. De izquierda a derecha de rodillas: Cap. Quintana, Cap. Vadell, Cap. P. Rayo, Tte. Tojeiro, Cap. Conradi.

Jefes del Grupo de Enseñanza

10.58 - 05.67 Tcol. Elías Luis Martínez Pesquera.

05.67 - 10.67 Tcol. Alfonso Cuadra Medina.

10.67 - 10.72 Tcol. Trinidad Fernández Muñoz.

Jefes del Esc. de Aplicación y Tiro-732 Escuadrón.

10.58 - 09.61 Cte. Antonio García-Fontecha y Mato.

09.61 - 01.63 Cap. Carlos Conradi Pariente.

01.63 - 06.69 Cte. Jorge Mora Bañó.

06.68 - 01.69 Cap. Fernando Ostos González (ejerció accidentalmente el mando, mientras el titular realizaba el curso de F 5 el los EEUU).

El personal destinado inicialmente en el Escuadrón provenía bien de las Unidades de F-86 que habían sido destinados a la Escuela de Reactores o se trataba de los oficiales que habían terminado el Curso de Tiro en F-86 en los EEUU.

De los trescientos ochenta y ocho alumnos convocados a los Cursos de Piloto F-86, dieciséis no consiguieron graduarse. La causa principal de estas causas fue la pérdida de aptitud física para aviones a reacción (reconocimiento médico). Ocasionalmente se produjeron bajas por falta de capacidad para realizar, con plenas garantías de seguridad, vuelos como único piloto o vuelos en formación. El Teniente Antonio Entrena Abad, del 29º Curso, causó baja por accidente mortal el 18 de marzo de 1968.

Aunque el personal de mantenimiento no perteneció al Escuadrón de Aplicación y Tiro-732 Escuadrón, sí se considera conveniente recordar que a lo largo del verano y otoño de 1958 fue aumentada la Plantilla de Especialistas de la Base Aérea y fue llegando a su Grupo de Material personal procedente de las unidades que poseían aviones F-86, el cual instruyó a los Especialistas de T-33 que con ellos iban a formar los equipos de mantenimiento de los aviones F-86 con los que iba a ser dotada la Escuela de Reactores. Este personal citado desarrolló una destacada labor, basada en la experiencia obtenida en el mantenimiento de los aviones

T-33 para parte de ellos y para el resto en el bagaje de conocimientos que trajeron de las unidades de F-86 de origen, lo cual produjo como consecuencia una elevada operatividad de la Unidad de F-86 en la Escuela de Reactores.

MATERIAL

NO se van a tratar en este apartado las características técnicas del F-86, pues se supone que ya se han expuesto ampliamente en otros artículos y publicaciones. Por otra parte lo peculiar de este avión en relación con la enseñanza en vuelo ya fue explicado anteriormente del presente artículo, en consecuencia solamente se expondrán las particularidades de los aviones que fueron destinados a la Escuela de Reactores y de su mantenimiento.

El primer avión F-86 fue traído en vuelo por el Coronel Antonio de Alós Herrero desde la Base Aérea de Getafe y se agregó a la Escuela de Reactores el día 14 de enero de 1958 (su número de cola, aun no normalizado, era el 51-13443, posteriormente numerado C5 222). Durante su permanencia en la Escuela realizó 60:45 horas de vuelo. Con él empezó el personal de mantenimiento de la Base Aérea sus primeras experiencias en un material que permanecería durante más de diez años en ella. El día 07.09.58 el Cap. Francisco Vindel Merced devolvió en vuelo a la Base Aérea de Getafe el avión que desde Enero de ese año había permanecido agregado a la Escuela. El 01.10.58 fueron traídos en vuelo los primeros dos aviones destinados al Escuadrón de Aplicación y Tiro por el Coronel Antonio de Alós Herrero y el Capitán Francisco Vindel Merced. Entre esta fecha y el 24.11.58 fueron traídos, por el mismo sistema y colaborando, además de los pilotos ya citados, otros de los destinados en la Escuela procedentes de unidades con material F-86, diez aviones más. Entre enero de 1959 y hasta el 28



Componentes del Escuadrón de Aplicación y Tiro en 1963. De izquierda a derecha: Cap. Conradi, Cap. Ostos, Cte. V. Figueroa, Cte. Mora, Cap. Correa, Cap. Soriano, Cap. Castaño.

de febrero del mismo año se alcanzó la cantidad de 22 aviones, por ello en marzo de 1959 se pudo iniciar el 1º Curso de F-86. La dotación de 29 aviones se completó entre marzo y noviembre de 1959.

PARTICULARIDADES DEL MANTENIMIENTO

EL Escuadrón de Mantenimiento estaba integrado en el Grupo de Material de la Base y el F-86 pasó a ser mantenido de la misma forma que el T-33, es decir, por el sistema de Mantenimiento Unificado. El mantenimiento del avión F-86 no supuso para la Base un problema especial; el Grupo de Material poseía ya una experiencia de cuatro años en esta función con aviones T-33 y gracias a esta experiencia y a los conocimientos del personal destinado en la Base procedente de unidades dotadas con aviones F-86, la transición al nuevo material no produjo problemas que haya que destacar. Además de ello es de señalar que, al no ser utilizados los F-86 en misiones de tiro real, su mantenimiento se veía simplificado en comparación con otras unidades. Otra ventaja que existía para el mantenimiento en la Base era la existencia del Escalón Avanzado de Motores (inaugurado en octubre de 1961), donde los motores del F-86 pudieron ser reparados, cuando la seriedad de la avería así lo requería.

Los problemas que aparecieron ocasionalmente en la operatividad de los aviones más bien pueden achacarse a dificultades en el abastecimiento de piezas de repuesto. Se pueden destacar como más importantes:

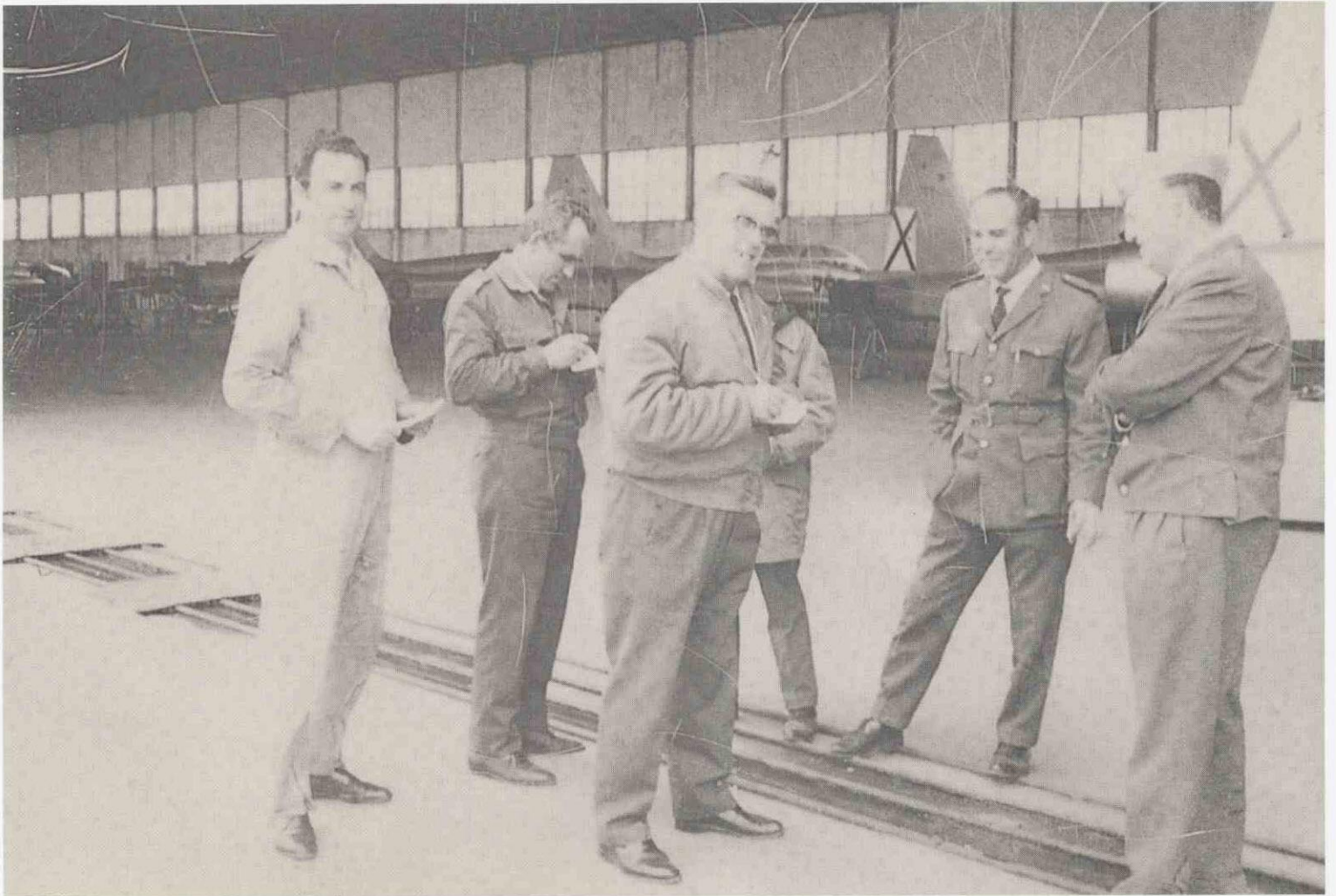
- Dificultades en el suministro de reguladores de oxígeno que provocaron que en los primeros cursos las altitudes de operación quedaran limitadas a < 20.000 pies.
- Problemas en los conos de admisión, lo cual produjo

una penuria tal de material en vuelo que los Cursos 9º, 10º y 11º (mayo de 1961 a abril de 1962) tuvieron que quedar restringidos a solo 12 horas, dándose incluso el caso de que en el Curso 9º dos alumnos tuvieron que terminar el mismo, después de la *Suelta* y la *Resuelta* (TR1 y TR2), realizando vuelos solos, pues el Escuadrón se quedó con un único avión.

- Retrasos en el suministro de baterías que obligaron a interrumpir los vuelos del Curso 17º entre mediados de marzo y fines de mayo de 1964 durante 67 días.

Los aviones que se destinaron a la Escuela fueron exclusivamente F 86F de las series -20 y -25. Ello representó una dificultad, no en el mantenimiento del material, pero sí en la realización de los vuelos. Como es conocido, los aviones de la serie -20 poseían aletas de borde de ataque (SLATS) pero, así como en los aviones de la serie -40 éstas eran muy eficaces, en los de la serie -20 no lo eran en absoluto, pues existía la posibilidad de que ocasionalmente saliesen desiguales. Por esta razón no se pudieron utilizar para realizar vuelos los alumnos ni los profesores en determinadas misiones, como por ejemplo en la Acrobacia Supervisada (ACRO-1) ya que podía el profesor, siguiendo al alumno en un "looping", encontrarse con la realización de un "imperial" involuntario.

El comportamiento de los F-86 fue destacadamente bueno. Durante los más de diez años que estuvieron operativos solamente se perdieron dos aviones: Uno por fallo de material; su motor se averió en vuelo, con síntomas de incendio, y el alumno piloto tuvo que saltar en paracaídas. Otro por error humano; el avión entró en pérdida y se estrelló por ceñir el alumno piloto excesivamente en el viraje del tramo base. Un tercer avión tomó tierra fuera de pista con el tren de aterrizaje retraído por pérdida de compresor en el tramo base, pero pudo ser recuperado. Los restantes fallos, tanto



El Jefe del Hangar con varios componentes de su equipo.

humanos como de material no tuvieron consecuencias graves y los más frecuentes fueron: Pérdidas de compresor por incorrecta utilización de la palanca de gases; fallos del equi-

po de radio y radiocompás; luces de aviso de fuego que a veces se encendieron por sobrecalentamiento real y otras por fallo en el circuito de aviso; pérdida de álabes en las turbinas; aviones pasados de G's tanto en vuelo como en la toma de tierra.

DISTINTIVOS E INDICATIVOS

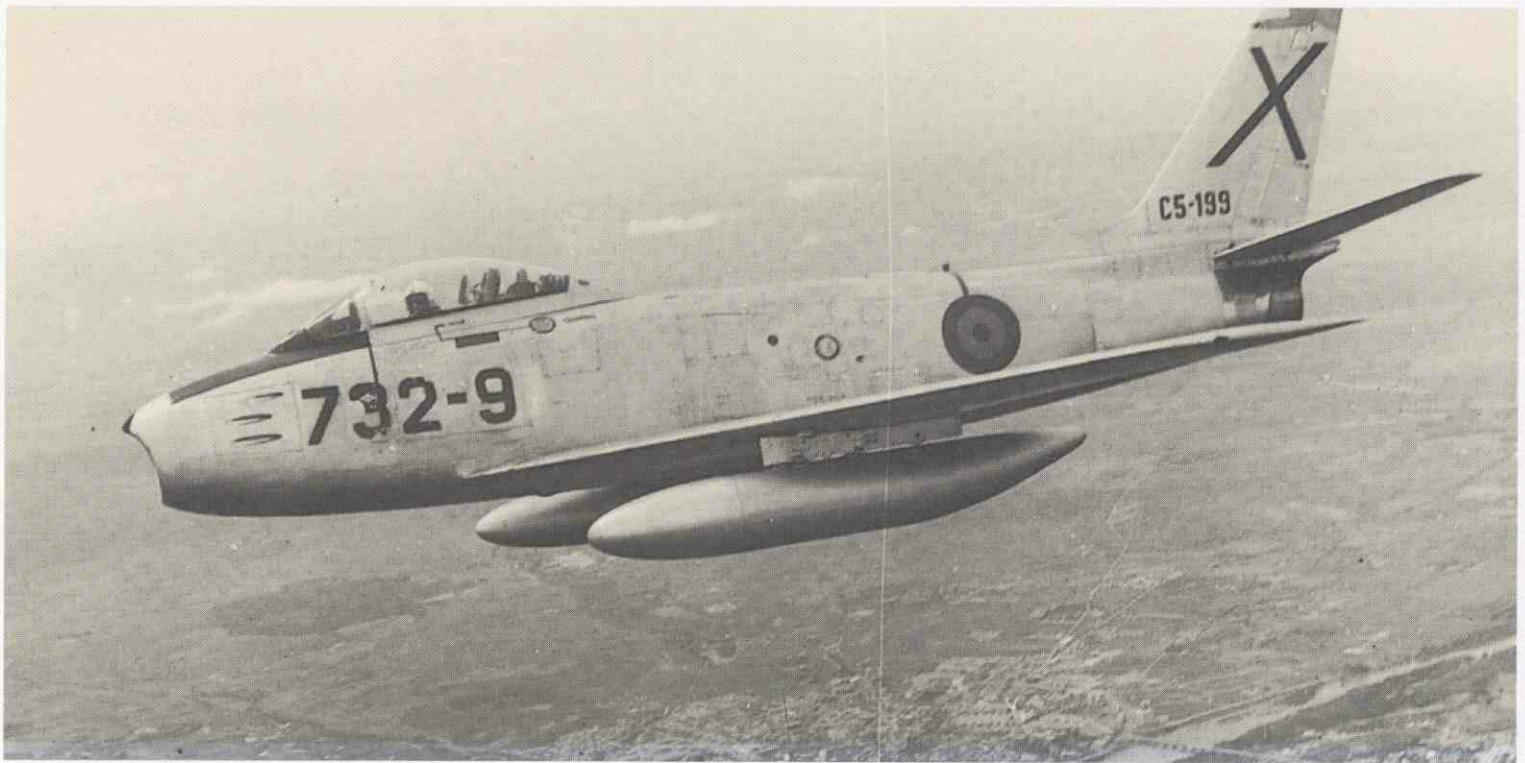
EL color que adoptó el Escuadrón de Aplicación y Tiro-732 Escuadrón fue el amarillo que llevaban los aviones en un anillo pintado en la parte delantera del fuselaje próxima a la tobera de entrada de aire y que fue el color de los pañuelos de los pilotos (este pañuelo amarillo se convirtió posteriormente en el reglamentario del Ejército del Aire). El Escuadrón no llegó a poseer emblema propio, sino que adoptó el de la Escuela de Reactores —un avión a reacción virando entre la noche y el día con la cabeza de un loro en la parte azul del emblema—, sobre cuyo origen existe una reseña en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 459 de febrero - marzo 1979, página 171.

La numeración de los fuselajes que comenzó siendo la de la Escuela de Reactores, es decir el 73 seguido de un número táctico de dos cifras, se sustituyó en Abril de 1965, al cambiar la denominación del Escuadrón de Aplicación y Tiro a 732 Escuadrón, con lo cual la numeración pasó a ser 732, seguida de un número táctico de dos cifras.

El indicativo del Escuadrón fue también el mismo de la Escuela de Reactores que en aquella época era "Duende". Además de este indicativo, para las comunicaciones en el canal táctico y el de torre de control, cada profesor poseía



Emblema de la Escuela de Reactores.



Numeración de los aviones del 732 Escuadrón después de abril de 1965, hasta su disolución en 1969.

el suyo personal y daba nombre a las formaciones de *persecución* y a las cerradas, tácticas y fluidas, adoptando en estos últimos tres casos el del jefe de la formación. Estos indicativos personales eran nombres de bailes, como: *Chotis, Calypso, Mambo, Polca, Can-can, Fado, Rigodón, Samba, Porro, Vals, etc.*

RESUMEN

Creación de la Escuela de Reactores	10 dic.53.
Primer vuelo de un F-86 agregado a la Escuela	14 ene.58.
Creación del Escuadrón de Aplicación y Tiro	sep.58.
Primer Curso de Profesores F-86	ene.-mar.59
Primer Curso de F-86	mar.-may.59
Cambio de denominación a 732 Escuadrón	abr. 65.
Último Curso de Profesores F-86	jun.-jul. 66.
Último Curso de F-86	ene.-mar. 69.
Ultimo vuelo de un F-86 en el Escuadrón	26.jun.69.
Disolución del Escuadrón de F-86	Jun. 69.
Cursos de Profesor de F-86 realizados	6.
Alumnos Profesor presentados	29.
Alumnos Profesor graduados	29.
Cursos F-86 realizados	32.
Alumnos presentados	388.
Alumnos graduados	372.
Tanto por ciento de bajas	4,13
Horas totales voladas	27.028.
Precio de la hora de vuelo en Pts. de 1961, considerando repuestos y amortización tanto de material de vuelo como de equipo de tierra.	23.59l.
Horas necesarias para que un alumno realizara el curso de 40 horas, teniendo en cuenta que, excepto en cinco misiones, las restantes 25 requerían dos salidas por misión	73:20.
Coeficiente de aumento de salidas y horas de vuelo para la realización de los cursos	1,8333.
Pérdidas totales de aviones	2.
Accidentes fatales (falleció el piloto)	1.

ACCIDENTES, INCIDENTES, ANÉCDOTAS

Accidente con salto en Paracaídas

El día 24.09.62 el alumno se hallaba realizando una misión en el avión C5-198, acompañado por el profesor. Cuando se encontraba en el Sector 4 a una distancia algo considerable de la Base, notó una fuerte vibración. Comunicada esta anomalía al profesor, éste se colocó en formación cerrada con el alumno y le ordenó poner rumbo a la Base con el motor reducido, suponiendo que hubiera podido ser la pérdida de un álabe del rotor de la turbina. Las vibraciones no cesaron con la reducción de gases sino que fueron tomando incremento, y a continuación el alumno comenzó a notar anomalías en los mandos de control de vuelo. El profesor que estaba recibiendo esta información del alumno a través de la radio y que observó la salida de humos por la tobera, ordenó al alumno el inmediato lanzamiento en paracaídas. Una vez abandonado el avión, éste inició una espiral descendente y antes de estrellarse en el suelo hizo explosión. El alumno llegó a tierra sin novedad y posteriormente fue recogido por los servicios sanitarios de la Base. La causa probable de este accidente pudo ser la pérdida de un alabe que al soltarse del rotor de la turbina interesase conductos del sistema hidráulico de mandos y del de combustible.

Accidente Mortal

El Teniente Antonio Entrena Abad realizó el día 18.03.68 en el avión C5-252 una misión de formación cerrada de cuatro aviones, ocupando el puesto 4. Al despegar de la Base la torre de control y el control móvil avisaron que el punto 4 tenía una pérdida de combustible en uno de los depósitos externos (DROPS). Comprobado por el punto 3 (profesor) que la pérdida no era considerable, se decidió continuar la misión, vigilando estrechamente el combustible del punto 4. Cuando el Teniente Entrena agotó el combustible de los de-

pósitos externos, acompañado por el profesor punto 3, inició su regreso a la Base, mientras el 1 y el 2 terminaban la misión. Como el vuelo de regreso a la Base de los puntos 3 y 4 transcurrió con completa normalidad y con suficiente combustible por parte del punto 4, el profesor realizó una arribada normal a la Base, llegando el jefe de pareja al tramo inicial de tráfico. Tras la rotura, tramos de viento en cola, base y final el punto 3 tomó tierra sin novedad. El punto 4 se pasó en el viraje del tramo base (OVERSHOOT), por lo cual decidió realizar un motor y al aire y tráfico corto; entre tanto el viento de costado había aumentado algo más, por lo que el alumno se volvió a pasar en el viraje del tramo base. Realizó entonces un nuevo tráfico corto y, al llegar a la misma posición anterior, el Teniente Entrena debió de anticipar que se iba a volver a pasar, ciño en exceso, el avión le entró en pérdida y se estrelló próximo a la cabecera de pista, con explosión del avión al hacer impacto con el suelo.

Probablemente fueran causas contribuyentes a este accidente fatal la noción de que el avión no se hallaba en condiciones completamente normales para un piloto de poca experiencia, el viento cruzado, la pista en servicio que era la 13 (siendo la de uso más frecuente la 31), con lo cual los virajes eran a la derecha (mientras en la pista 31 lo eran a la izquierda) y finalmente es posible que el alumno intentase la recuperación de la pérdida con motor (picando ya no tenía espacio), pero al utilizarlo con excesiva brusquedad no le respondió por pérdida de compresor. Es de destacar que en el último momento el profesor de servicio en el control móvil ordenó al alumno que se lanzase en paracaídas pero éste o no le oyó o no le dio tiempo a realizarlo.

Accidente en Tramo Base

El profesor regresaba de una misión y había efectuado todo el procedimiento de tráfico sin ningún problema. El viento, aunque alineado con la pista, era de bastante intensidad. Después de una rotura normal, en el tramo de viento en cola, el avión se alejó bastante de la pista por efecto del viento reinante. Al iniciar el descenso en el tramo base, el piloto se dio cuenta de que se hallaba excesivamente alejado de la pista, para la altura que tenía, por ello metió motor y, aunque lo realizó con la adecuada cautela, el compresor entró en pérdida y el motor no proporcionó el suficiente empuje para mantener la altura. El piloto, sabiendo que, si intentaba mantener la altura tirando de la palanca, el avión entraría a su vez en pérdida, decidió realizar un aterrizaje forzoso fuera de pista, para lo cual retrajo el tren de aterrizaje (en aquella época así lo ordenaban los procedimientos de emergencia) y tomó tierra próximo a la cabecera de pista con tal pericia que él salió ileso del percance y el avión se pudo recuperar.

Viaje nocturno con luz de aviso de fuego

Al objeto de mantener las condiciones de vuelo, el profesor estaba realizando un viaje nocturno. En la subida a nivel de viaje la luz de aviso de fuego en la "plenum chamber" se encendió. El piloto no observó alteración alguna en los instrumentos del motor. No obstante y por si acaso se dispuso a lanzarse en paracaídas. En ese momento la luz se apagó, en vista de lo cual continué el ascenso. Minutos más tarde se volvió a encender la misma luz, pero noté que, al encenderse ésta, algo sonó en los auriculares. Todos los instrumentos del motor continuaban dando indicaciones correctas

y, al cesar el ruido en los auriculares transcurridos unos segundos, se apagó la luz de aviso de fuego. El piloto llegó a la conclusión de que algo inducía momentáneamente una corriente eléctrica en el circuito. Cada determinado número de minutos se repitió el fenómeno durante todo el viaje. Observando el manómetro de presión hidráulica el piloto dedujo que, cada vez que se ponía en marcha la bomba hidráulica accionada eléctricamente del sistema alternativo de mandos, se inducía una corriente en el circuito de aviso de fuego y se encendía la luz de la "plenum chamber". Durante la última parte del descenso hacia la base de destino la luz no se encendió y el viaje nocturno pudo finalizarse sin novedad. Al día siguiente el piloto de control de calidad realizó un vuelo de prueba de avión y observó el fenómeno ya indicado, percatándose de que únicamente tenía lugar por encima de 10.000 pies; por debajo de esta altitud todo era normal. Como el avión no se pudo traer a tierra con la avería "palpable", hubo que cambiarle todo el circuito de aviso de fuego y el de la bomba hidráulica del sistema alternativo de mandos.

Pérdida de un álabe de la turbina

Mientras se voló el F-86 en la Escuela de Reactores existió entre los pilotos una gran preocupación por saber si, caso de que en alguna ocasión se fuese un álabe de la turbina, llegarían a enterarse, dado que este avión era de por sí una caja de ruidos y vibraciones raras, pero todo ello dentro de lo "normal". En las ocasiones en que a la turbina se le fue un álabe ¡vaya si se enteraron los pilotos afectados! El ruido y las vibraciones superaban en esas ocasiones todo lo conocido.

En las veces que esto sucedió, por suerte (excepto en el caso del alumno que tuvo que saltar en paracaídas, ya descrito) los aviones se hallaban cerca de la Base y los pilotos, realizando un tráfico de motor parado simulado (con gases reducidos), pudieron tomar tierra sin novedad. El motor se paraba nada más poner las ruedas en el suelo, pues el álabe perdido podía haber perforado partes vitales del avión, como conductos de combustible, con el consiguiente peligro de incendio.

Fallos de radio y radiocompás

Sin querer insinuar que estos fallos ocurrieran con gran frecuencia, sí es cierto que ocasionalmente se presentaron. Como también es cierto que en la enseñanza con avión monoplaza estos fallos son de mayor trascendencia que en un avión doblemando, a continuación se exponen tres que pueden considerarse dignos de mención.

– Implicado un profesor

En un viaje nocturno Manises - Talavera para cumplir condiciones de vuelo y aproximadamente a mitad de trayecto fallaron la radio y el radiocompás. El piloto sabía que había viento de componente Norte, por lo cual corrigió la deriva, mantuvo el rumbo y esperó ver la Base Aérea de Talavera por tiempo. Transcurrido el mismo y quizá algunos minutos más de "deferencia" no vio ni las luces de pista ni las de la ciudad de Badajoz. Se supo perdido y que, si no salía del percance, tendría que saltar en paracaídas de noche con el consiguiente temor de dónde iría a "posarse". Supuso que no había corregido suficientemente la deriva y, en consecuencia viró a rumbo NE. Unos minutos más tarde ¡oh milagros del F-86! el radiocompás empezó a marcar más o me-

nos en el morro y se oyó la "calida" voz de los controladores de Talavera. La toma de tierra tuvo lugar sin novedad y al día siguiente el personal de mantenimiento estuvo muy ocupado en descubrir el "misterio".

– Implicado un alumno

En un vuelo de formación de cuatro aviones en el Sector 3 y hacia el final de la misión, uno de los alumnos perdió de vista a la formación en un viraje, deslumbrado por el sol. No fue capaz de reintegrarse a ella, a pesar de que se le comunicó un punto de reunión sobre un lugar característico. En vista de ello se dispuso a regresar a la Base siguiendo las indicaciones del radiocompás, pero se dio cuenta de que éste no funcionaba. Como sabía que, volando hacia el Oeste, se encontraría con el Guadiana, así lo hizo. Una vez avistado el río solo tenía que seguirlo hasta encontrarse con la ciudad de Badajoz y luego descender a tráfico y tomar tierra. Dio la casualidad que ese día, con un tiempo espléndido, el octavo de nubes se hallaba justo sobre Badajoz, por ello el alumno no vio la ciudad y continuó con rumbo Norte, siguiendo el cauce del río Gévora (afluente del Guadiana que desemboca en él cerca de Badajoz); pronto descubrió por el morro el río Tajo y entonces debió de quedar del todo desconcertado. En vista de ello llamó a la torre de control y comunicó que se hallaba perdido. Afortunadamente la radio sí le funcionó y los controladores consiguieron darle marcas con el radiogoniómetro y dirigirle a la Base sin más contratiempos. El alumno paró el motor en aparcamiento con escasas 400 lbs. de combustible.

– Implicado un profesor y un alumno.

El profesor tenía mucho interés en ser él precisamente quien soltara a ese alumno, pues eran muy buenos amigos. El alumno era un profesor del Escuadrón de T-33 que ya hacía algún tiempo que había recibido las clases teóricas y practicado el rodaje en el F-86, pero, por circunstancias, se había retrasado su suelta. Por fin llegó el ansiado día. Alumno y profesor se hallaban listos para el despegue en cabecera de pista; se soltaron los frenos y se inició la carrera de despegue. El profesor notó que el alumno estaba dirigiendo el avión con los frenos (como se realiza en el T-33), en lugar de con la rueda de morro, en vista de lo cual le indicó en voz alta por la radio: *¡Emplea el botón del utilitario!* (botón en la palanca de mando que conecta la dirección de la rueda de morro al sistema hidráulico utilitario, con lo que el avión era muy fácil de dirigir en tierra). En ese momento falló la radio y el alumno solo oyó una voz que decía: *'El utilitario!* y, creyendo que algo se había averiado en el avión, abortó el despegue. Otro avión con profesor que estaba listo para salir fue el que soltó al alumno, con gran consternación de su amigo que tuvo que volver al aparcamiento imposibilitado para cumplir la misión de la suelta con su radio fallando.

Una barrena en la suelta

Durante la misión de la suelta en el avión F-86 las maniobras más difíciles de seguir por el avión "perseguidor" eran las pérdidas. En ellas había que ingeniárselas para no rebasar al alumno, no entrar en pérdida con él y seguir dándole órdenes para que efectuara estas maniobras correctamente. En una de las misiones de suelta el alumno era una persona que se podría considerar un fortachón; cuando llegó el momento de realizar las pérdidas virando –que hay que provocar con suavidad, cautela y progresivamente–, a pesar de lo que se le había indicado en la información previa al vuelo, fue tal el tirón que le dio a la palanca de mando que el avión

le entró en barrena (caso único en la historia de los F-86 en Talavera). Por suerte el profesor-seguidor era un Capitán que siempre ha hecho honor a su apodo y que tuvo la habilidad de seguir al alumno por fuera de la barrena, le fue cantando el procedimiento de salida de barrena y el incidente se superó sin más problemas.

Lanzamiento inoportuno

El Director de la Escuela de Reactores había sido destinado a la misma procedente de una de las Alas de Caza que poseía aviones F-86. Este era por tanto el avión que el Coronel había estado volando y además con gran ilusión. En su nuevo destino no disponía de otro avión que el T-33, el cual no gozaba de tantas preferencias por parte del Coronel como el F-86. Consiguió de la Superioridad que se agregase un F-86 a la Unidad, para lo cual existía el buen pretexto de que podía servir, entre otras cosas, para que el personal de mantenimiento se fuera familiarizando con el material que próximamente iba a ser destinado a la Escuela al objeto de formar un nuevo Escuadrón. Este avión lo trajo el propio Coronel en vuelo desde la Base Aérea de Getafe y fue aparcado en el lugar más próximo a la torre de mando y, a partir de ese momento era el que el Coronel volaba cuando se lo permitían sus obligaciones.

Un Cabo 1º alumno, recién llegado a la Escuela para iniciar el Curso de Reactores, se hallaba una tarde algo aburrido, pues el curso aun no había comenzado. Se dio un paseo por la línea y descubrió la esbelta figura del F-86, cuya cúpula se encontraba abierta porque el personal de mantenimiento había interrumpido momentáneamente una inspección. El Cabo 1º se encaramó a la cabina, se sentó en el asiento, lo curioseó todo y apretó un botón. ¡Oh! ¡Sorpresa! se oyó una explosión y los depósitos externos (DROPS) salieron lanzados. Al Cabo 1º no se le había ocurrido otra cosa que presionar el botón de lanzamiento de cargas externas en emergencia. El Coronel quedó tan sorprendido y anonadado cuando se le dio la novedad de un hecho que, entre otras cosas, le dejaba unos días sin su querido F-86 que hizo venir a su presencia al Cabo 1º, pero solamente le dijo que, en vez de tocar el botón de lanzamiento, hubiera podido meter el dedo en un lugar de su cuerpo (sus palabras exactas fueron "algo más duras").

Particularidades del F-86 de las series –20

Los F-86 de la serie –20 que se asignaron a la Escuela de Reactores poseían determinadas características, como era la salida desigual de las aletas de borde de ataque (SLATS), que desaconsejaban asignárselos a los alumnos. Otra particularidad de alguno de ellos era que el indicador de cantidad de combustible no era demasiado exacto. En determinada ocasión un profesor realizó una misión de resuelta (TR 2), en la cual había que enseñar al alumno a efectuar uno o dos tráficos cortos (según se asimilase la maniobra). El avión del profesor era de la serie –20. El alumno llevó bien a cabo el tráfico normal, pero el tráfico corto se le atravesó y hubo que insistir varias veces, hasta que la escasez de combustible y la convicción por parte del profesor de que la maniobra ya había sido asimilada, aconsejó que el alumno tomase tierra definitivamente. El profesor, como era normal, después de dejar al alumno próximo al contacto con el suelo, tuvo que realizar un tráfico corto más, antes de su toma final; terminadas estas maniobras, rodó al aparcamiento, el

indicador de combustible marcaba 300 lbs.; paró el avión, empujó la palanca de gases para que el motor se enfriase durante unos minutos al 65 % RPM (según procedimiento) y las revoluciones, en vez de subir, descendieron y el motor se paró. Dentro de la sorpresa y consiguiente susto acudió a la mente del profesor: "¡Qué cerca he estado!"

Conversaciones radio

– En las misiones de suelta y resuelta (TR-1 y TR-2) en el F-86 había que hablar mucho con el alumno por el UHF ya que, si hacía algo incorrecto, no se le podía "meter mano". Cuando al entrar en tráfico se pasaba a canal de torre, se oían toda clase de conversaciones: suplicantes, apremiantes, voces suaves y fuertes, algún taco, observaciones irónicas y algunas "sangrientas", pero ninguna como la que en cierta ocasión se oyó. El alumno estaba llevando a cabo una de las aproximaciones finales sin toma de tierra y, después de rebasada una larga hora de vuelo, se oyó la voz del profesor: "¡¡Rigodón 1, centra palanca, mete motor, vete al aire!! y ¡¡¡VUELA!!!" Qué doloroso para el Rigodón 1.

– El usuario del indicativo Porro sugería constantemente al Oficial de Operaciones que le pusiese como canal operativo el 17 ¿Motivo? Quería en todos sus vuelos darse el gusto, cuando ordenaba a la formación el cambio de canal de torre al operativo, de poder soltar el "pareado" "¡Porro, Porrete, vamos a canal diecisiete!"

Paso de la barrera del sonido del Jefe de Enseñanza

Uno de los Jefes de Enseñanza de la Escuela de Reactores que, como quería conocer bien los aviones sobre los que ejercía mando, estaba realizando uno de los cursos más completos que se desarrollaron en el Escuadrón de F-86, deseó que su curso fuera tan exhaustivo que, en vez de efectuar en una de las misiones de acrobacia un picado de alta velocidad –que era lo previsto– él iba a pasar realmente la barrera del sonido. En consecuencia ordenó al personal de mantenimiento que le preparasen un avión sin depósitos externos (DROPS) y se dispuso a cumplir su propósito. Posiblemente, para que el personal de la Escuela se enterase de que el Jefe de Enseñanza sí pasaba la barrera del sonido, realizó el picado para conseguirlo sobre la vertical de la Base. En la Escuela se supo que el Jefe de Enseñanza había pasado la barrera del sonido por la doble detonación que se oyó, pero a la caseta de peones camineros próxima a la Base se le hundió el tejado.

Ensayo del Desfile Aéreo de mayo de 1959

Las vicisitudes del Desfile Aéreo de mayo de 1959 han sido ampliamente tratadas en la Revista AEROPLANO nº 10. En ese artículo no se describe en detalle un incidente que ocurrió en el ensayo general, un día antes del Desfile. El citado ensayo se llevó a cabo sobre la provincia de Guadalajara, al NE de la Base Aérea de Torrejón. Como se sabe en el Desfile participaron 5 Escuadrones, siendo el 5º Escuadrón el de la Escuela de Reactores. En el día del ensayo general los despegues fueron por Escuadrones, es decir, no entraron los 84 aviones en pista y posteriormente los 5 Escuadrones se fueron reuniendo en columna, para establecer la formación del Desfile. Los primeros cuatro Escuadrones

se reunieron sin novedad, sin embargo el 5º Escuadrón no pudo entrar en posición, porque la última de sus patrullas hubiera ido "arando" las altiplanicies de La Alcarria, por lo que tuvo que mantener altura y desfilar desviado a la derecha del 4º Escuadrón. ¿Qué había sucedido? El Estado Mayor había calculado perfectamente las alturas de Desfile, pero cada uno de los jefes de los Escuadrones 2º, 3º y 4º establecieron el escalonamiento, como es normal en estos casos, no mirando el altímetro, sino con el margen de seguridad que estimaron conveniente. Resultado: cuando el 5º Escuadrón fue a entrar en posición ya no cabía. El Desfile del día siguiente hubo de realizarse a una altitud mayor a la estudiada inicialmente.

Supersticiones

El piloto supersticioso no tendría por qué crear problemas en una unidad; allí él con sus creencias; debería superar las dificultades que ellas le proporcionen personalmente, sin repercutir sobre los demás componentes de la unidad. Esto es fácil decirlo, pero la realidad es distinta: En el Escuadrón de F86 de la Escuela de Reactores hubo un profesor que era un tanto supersticioso, lo cual, si no influyó, sobre la marcha de la Unidad, sí proporcionó a su Oficial de Operaciones una serie de desvelos y detalles adicionales a tener en cuenta a la hora de confeccionar el Plan de Vuelos, rompecabezas de por sí bastante difícil de solucionar, teniendo en cuenta todos los requisitos a cumplimentar. Este profesor le tenía dicho al Oficial de Operaciones (y como más antiguo se lo podía decir) que nunca le cambiase ni el avión, ni el periodo de vuelo, ni el alumno asignados, una vez confeccionado el Plan de Vuelos y, que de tenerlo que hacer, prefería quedarse en el suelo. Esto le creó al Oficial de Operaciones muchos problemas de difícil solución, pues, como es sabido, los Planes de Vuelo frecuentemente han de ser alterados a lo largo de su desarrollo. Como por otra parte los dos profesores eran muy buenos amigos, el asunto no tuvo mayor trascendencia y todo quedó entre ellos.

BIBLIOGRAFÍA

- Revista Aeronáutica y Astronáutica nº 459 marzo 1979
- "SABRE, Comienzo de una Epoca" de G. Avila Cruz y J.L. González Serrano. Publicación del IHCA.
- Cartillas de Vuelo de antiguos miembros del 732 Escuadrón.

AGRADECIMIENTOS

- Por la aportación de datos:
 - Teniente General Antonio de Alós Herrero
 - Teniente General Julio Canales Morales
 - General de Bda. Francisco Vindel Merced
 - Coronel Trinidad Fernández Muñoz
 - Comandante Claudio Gutiérrez Triviño
- Por la colaboración:
 - General de Div. Alfonso del Río Sánchez-Villar
 - General de Bda. Carlos Conradi Pariente
 - Coronel Ignacio de Zulueta Herrero
- Por la hospitalidad y facilidades proporcionadas al Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica:
- Por las nociones mínimas imprescindibles proporcionadas para poder mecanografiar el presente trabajo en un ordenador por el sistema "Word Perfect" ■

El primer vuelo de un aeroplano en Canarias

RICARDO GARCÍA DE CELIS BORRELL

CASI diez años después de que los hermanos Wright se elevarán, por primera vez en la historia de la humanidad, con un aparato más pesado que el aire, en Kill Devil Hills (Carolina del Norte), y casi cuatro desde que, por primera vez en España, lo hiciera Juan Olivert en Paterna (Valencia), el aviador francés Leonce Garnier efectuaba desde Las Palmas, isla de Gran Canaria, el 30 de abril de 1913, el primer vuelo tripulado, motorizado y controlado en la historia del archipiélago canario.

De la vecina Francia comenzaron a llegar a España, con cierta intensidad a partir de 1908, las primeras noticias referentes al desarrollo de la aviación. Se asistía con asombro y algunas dosis de incredulidad a los genesíacos logros y conquistas de aquellos "chalados con sus locos cacharros". Por toda Europa iban de boca en boca los nombres de tan bizarros caballeros, entre los que, brillando con luz propia, destacaban los galos: Wright, Voisin, Farman, Santos-Dumont, Cody, Delagrangé, Latham, Bleriot, Chávez, Garros, Paulham, Fabre, Hamel, Prévost... son sólo algunos de los más importantes apellidos, ligados para siempre a la historia de la aviación, que se hicieron famosos durante la primera década del siglo XX y hasta el inicio de la Gran Guerra.

Cataluña, por razones de proximidad con el país vecino, fue la primera región española por donde se comenzaron a filtrar los primitivos y elementales conocimientos aeronáuticos barajados por aquellos años. Fue Barcelona, con su dinamismo social, la que dio a luz a los primeros clubs y asociaciones aéreas; también vio nacer la ciudad condal las primeras publicaciones divulgativas que animaron a la construcción de nuestros primeros aeromodelos; por todo ello, fue, finalmente, en la capital catalana donde se dieron las condiciones necesarias para que cristalizara la obra del ingeniero industrial Gaspar Brunet: el primer avión diseñado y fabricado en España, un biplano con motor de 25 CV, con el que el valenciano Olivert realizaría el primer vuelo efectuado en nuestro país, el 5 de septiembre de 1909.

Pero, sobre todo a partir de la increíble hazaña de Louis Bleriot al cruzar el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909, la fiebre aeronáutica inflamó España; hasta el propio rey Alfonso XIII, que llegó a realizar un viaje de visita a Pau para conocer las máquinas voladoras de mano de Wilbur Wright, estaba tan entusiasmado con la aviación que la Reina, temiendo por la vida de su marido, tuvo que hacerle prometer que no llegaría a volar.

Durante el quinquenio 1909-1913 surgieron por toda nuestra geografía numerosos festivales aéreos (también llama-

dos "Fiestas de Aviación"), que dieron a conocer a cientos de miles de asombrados ciudadanos los primeros balbuceos de una nueva era. Canarias, pues, no iba a ser menos, a pesar de las dificultades añadidas que representaba el hecho de estar muy alejada de la Península Ibérica y, por ende, de la Europa que vibraba con uno de los más antiguos sueños del hombre hecho realidad: volar.

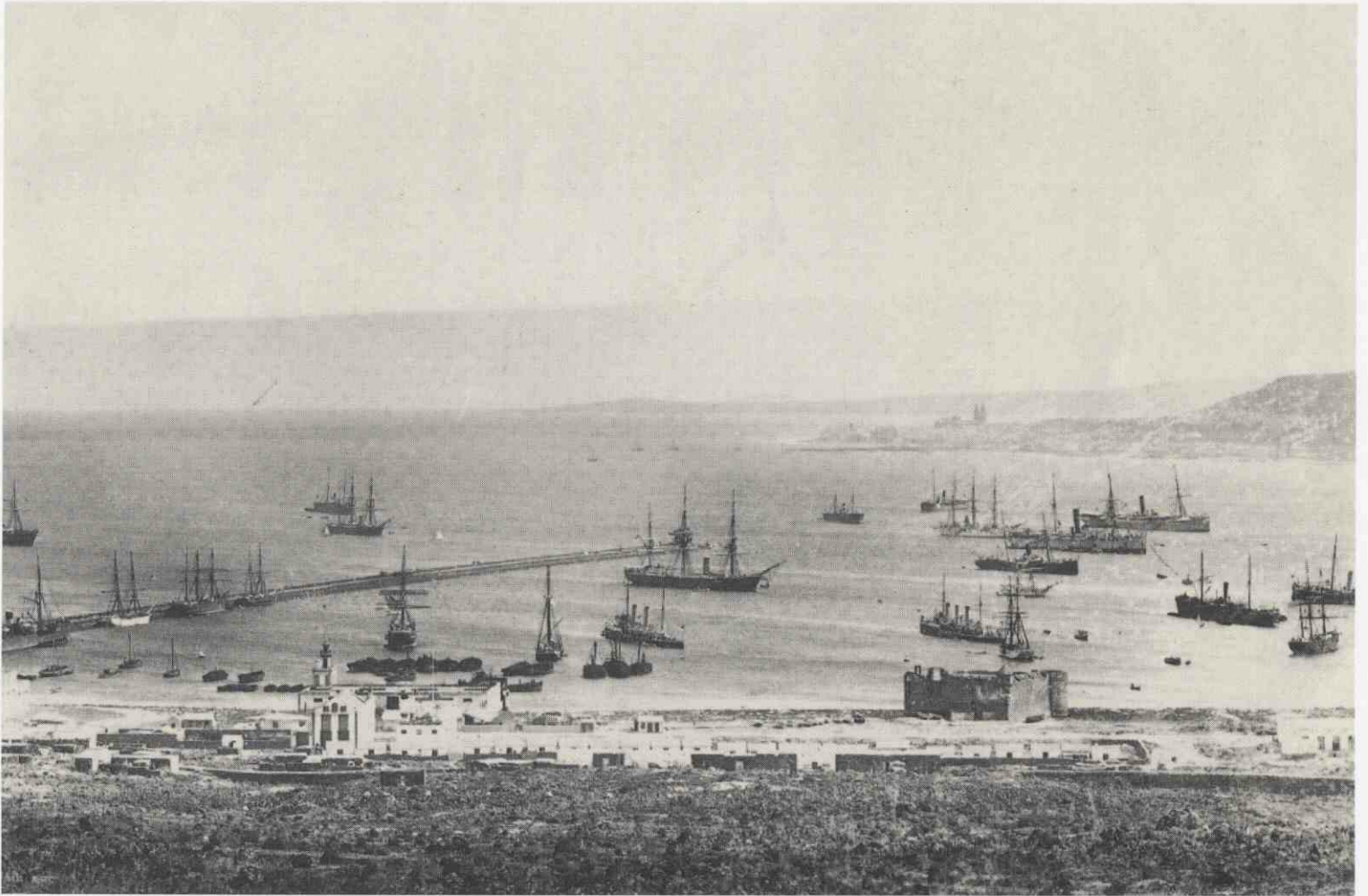
En la capital gran Canaria, Las Palmas, con motivo de la celebración de las fiestas de San Pedro Mártir, se constituyó una entusiasta comisión organizadora de los festejos en el mes de febrero de 1913, encabezada por el entonces redactor del periódico "La Provincia", Domingo Navarro, y por el intrépido profesor de gimnasia Jaime Company, que en 1910 había realizado la primera ascensión en globo de las islas, también desde unos terrenos de la ciudad capitalina denominados "El Rincón", en la zona de Guanarteme.

Desde aquel momento comenzaron las gestiones de dicha comisión para intentar contratar a algún aviador que pudiera realizar vuelos sobre el territorio insular. Por aquellos días en la vecina isla de Tenerife también se llevaban a cabo parecidas gestiones con igual propósito, pero, es en Las Palmas desde donde se establece contacto telegráfico con el renombrado aviador francés Leonce Garnier, el cual había logrado justa fama en nuestro país tras haber realizado, al igual que muchos de sus compatriotas (Mamet, Le Blon, Poumet, Barrier, Laurenz, Lecombe, Bouvier, Demazel, etc.), bastantes vuelos por diversas capitales españolas y participando en algunos de los frecuentes mítines o carreras aeronáuticas de la época (*).

Leonce Garnier, nacido en París el 28 de marzo de 1888, pertenecía al puñado de pilotos de aeroplano franceses que se formaron en la escuela de Pont-Long, cerca de Pau (al SO de Francia), primera escuela de aviación del mundo, establecida en enero de 1909, donde Wilbur Wright, llegado desde los Estados Unidos, enseñaba a volar a éstos auténticos aventureros del aire. Contaba Garnier con el "brevet" de piloto nº 343 del Aeroclub de Francia, obtenido a bordo de monoplanos Bleriot en diciembre de 1910.

Garnier desde Vitoria, donde había establecido su propia escuela de pilotos junto al, luego famoso, diseñador y constructor aeronáutico Heraclio Alfaro, respondió positivamente

(*) Hemos podido averiguar que Garnier, anteriormente, había tenido, al menos, el honor de ser el primer aviador que voló en Asturias (Gijón, 1910) y en Lérida (1912), y que en 1913 también ganó la carrera Salamanca-Valladolid-Salamanca.



El Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria) a principios de siglo. Al fondo, a la derecha, se aprecian las dos torres de la Catedral. Aquí atracaría el vapor "Reina Victoria Eugenia" con el Bleriot XI de Garnier, en 1913.

a la comisión grancanaria, con la que llegó a un acuerdo, y se comprometió a viajar a Las Palmas hacia finales del mes de abril. Se estableció un contrato en el que se estipularon el pago de todos los gastos generados por los desplazamientos y las estancias, más una gratificación de mil pesetas por cada vuelo efectuado, fijándose el total de éstos en tres. El entusiasmo de los organizadores era indescriptible; pronto comenzaron todos los preparativos necesarios para tan novedoso evento, el cual deseaban hacer coincidir, además, con el 29 de abril, día en que se conmemora la incorporación de Gran Canaria a la Corona de Castilla.

En principio se seleccionó como campo de vuelo una gran explanada situada en la barriada de Carló, junto a la hermosa playa de Las Canteras, donde se pusieron manos a la obra en la construcción de un hangar que albergase el avión de Garnier. La prensa local se hizo eco de este brillante acontecimiento que se esperaba celebrar, al igual que el resto de actos programados ("grandes iluminaciones y adornos por las calles, concursos, cinematógrafo al aire libre, escogidos programas musicales, espectáculos marítimos, batallas de flores, fuegos artificiales, actos cívico-religiosos..."), con todo el empaque que la ocasión merecía. Ya desde el día 12 de marzo, se fijaron los precios para el emocionante espectáculo que se avecinaba (copiamos tal cual fue escrito):

"Palco con seis entradas, por abono 40 ptas.: a diario 50 ptas. Sillas de preferencia con entrada, por abono, 6 ptas. a diario 7 ptas. entrada con asiento, 4 ptas. Entrada general

1,75 ptas. Militares sin graduación y niños menores de 10 años 1 pta. El timbre a cargo de la empresa."

Se alienta, además, a la consecución de la empresa, con comentarios como el que sigue:

"En la inercia y en la indiferencia que nos rodea, no es posible resolver obras de ningún género. Por eso aplaudimos a los que tan decididamente se han propuesto esta empresa y sus esfuerzos por resolverlas."

Sin embargo, en el Ayuntamiento de Las Palmas, así como en otras entidades a las que se solicitó subvención con el fin de paliar parte de los gastos que generase la venida de Garnier, no pareció tenerse mucha fe en que el éxito coronaría los esfuerzos de la comisión creada al efecto. Ello provocó una airada polémica que, como es lógico, también tuvo su reflejo en la prensa local:

"No creemos, nos resistimos a pensarlo de que la iniciativa de unos señores de traer a Las Palmas al célebre aviador Garnier en el próximo mes de abril se vea entorpecida porque en esta ciudad no se responde a la idea de ser un hecho la visita del renombrado e intrépido aviador.

Antes por el contrario no nos cabe duda de que tanto el ayuntamiento como las demás entidades a cuyas puertas se ha tocado para ayudar a la empresa en su obra, responderán a la idea, por todos conceptos plausible, de que en Las Palmas se vea cruzar a tan renombrada celebridad de la aviación.

Esta oportunidad no puede dejarse y ya que del turismo se trata, y ya de que dar preponderancia a la ciudad se ne-

cesita, esta es la ocasión aprovechando este momento aunque ello cueste algún sacrificio, pues sería orgullo para Las Palmas ser ella la primera que coopera a que se lleve a cabo el espectáculo y a ser su suelo en donde se ha de efectuar en primer término en la provincia."

Mas, las dificultades iniciales se van superando y el día 17 de marzo se reciben fotografías de Garnier batiendo records, según explicaban los periódicos, con su aeroplano. Las citadas fotografías, que se exhiben al público, provocan un entusiasmo aún mayor y una impaciencia generalizada ante el gran acontecimiento que iba a tener lugar en Las Palmas de Gran Canaria.

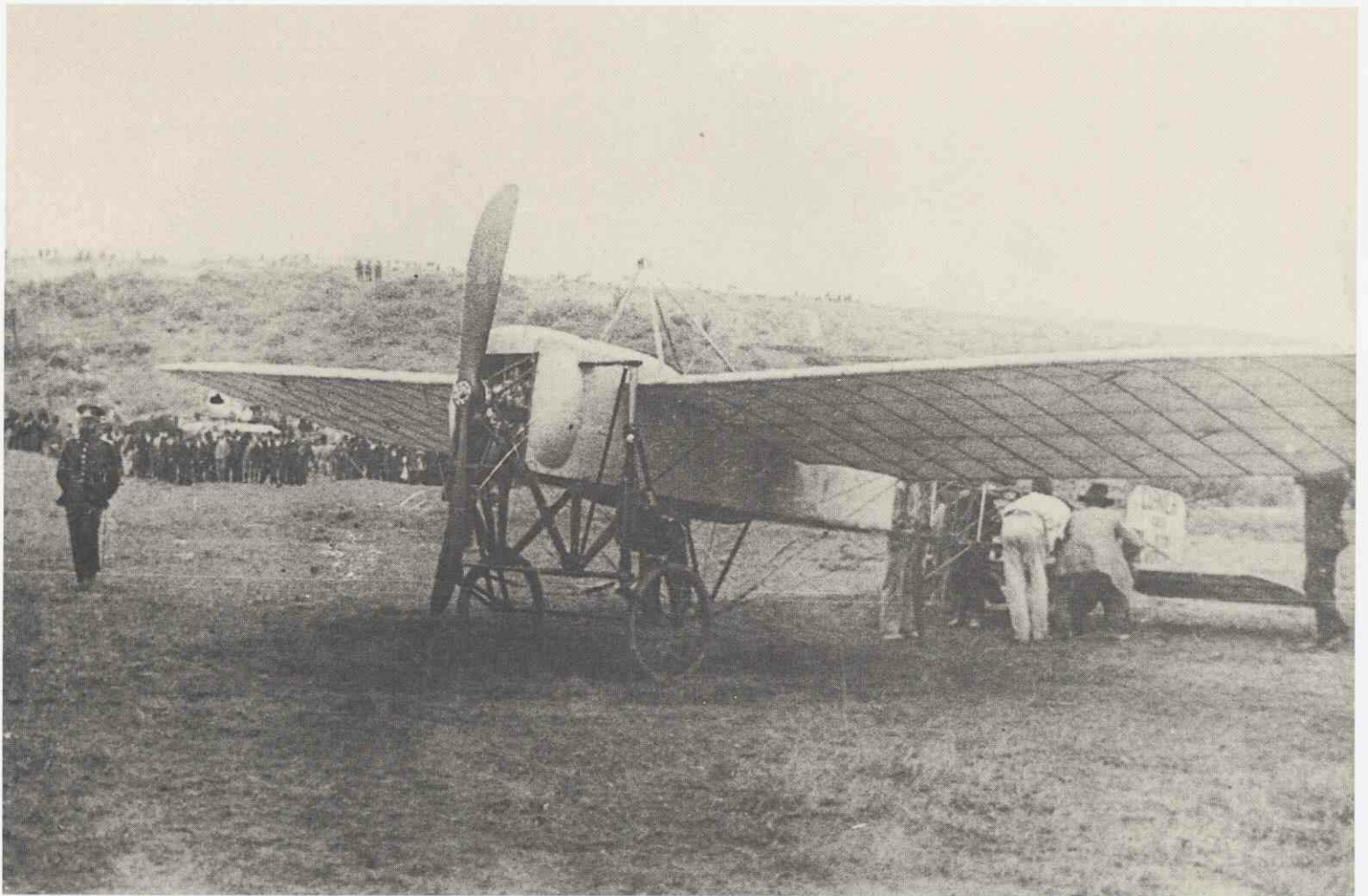
Por fin, Leonce Garnier llegó a Las Palmas acompañado de su esposa María Somech y de su mecánico Agustín Mañero el 20 de abril, a bordo del "Reina Victoria Eugenia", moderno vapor correo de la Compañía Trasatlántica, en cuyas bodegas venía, desmontado por piezas, un monoplano biplaza de ala alta Bleriot XI, con un, por entonces, revolucionario motor rotativo (los cilindros giraban con la hélice mientras el cigüeñal central permanece inmóvil) Gnôme 7A de 80 CV, que movía una hélice Paragon de gran tamaño. Con este motor el Bleriot XI alcanzaba una velocidad algo superior a los 100 km/h, su techo operativo estaba en unos 4.200 metros de altura y su autonomía rondaba los 175 km. Otras innovaciones destacables con respecto al conocidísimo Bleriot XI "Canal de la Mancha" (este modelo original fue objeto de mejoras constantes) consistían en la adopción de un carenado de formas redondeadas, tanto para el motor como para el piloto, quedando este último ubicado en un habitáculo algo más protegido, más semejante a una cabi-

na tradicional, la cual quedaba por detrás de las alas y no entre éstas a diferencia del modelo construido por Louis Bleriot para llevar a cabo su hazaña. A consecuencia de la adopción de este "cockpit" mejorado con la adición de un puesto de pasajero, el avión de Garnier tenía una longitud total de 8,6 metros, 80 cm. más largo que el avión de Bleriot. Además, el susodicho carenado mejoraba sensiblemente las prestaciones de velocidad del aparato, al ofrecer menor resistencia al aire. Así mismo también variaba la disposición de las riostras en las alas, la estructura del tren de aterrizaje, algo más recia (aunque las ruedas seguían siendo de bicicleta), y la forma del timón de dirección era un tanto diferente. El Bleriot XI era por aquellos años el avión más conocido y popular. Llegó a ser el avión fabricado en mayor número en todo el mundo; en 1913 se construyeron 800 unidades de dicho modelo que volaron la mayoría de aviadores de primera fila del momento, por lo que su palmarés está plagado de hazañas aéreas, entre las más destacadas, a partes de la ya mencionada del cruce del Canal, podemos citar dos: el primer cruce de los Alpes (Jorge Chávez, 1910) y el primer vuelo sin escalas entre París y Londres (Pierre Prier, 1911).

A su llegada al Puerto de la Luz, Garnier y su esposa fueron recibidos con los honores de rigor por el Alcalde de Las Palmas, Felipe Massieu, así como por los representantes de la denominada "Comisión de Aviación". En el Gabinete Literario fueron objeto de una recepción y durante los 18 días que permanecieron en la isla, donde disfrutaron de varios agasajos honoríficos, estuvieron alojados en el, ya desaparecido, Hotel Continental.



Panorámica de Las Palmas de Gran Canaria a principios de siglo. Destaca la Catedral y el teatro Pérez-Galdós a la izquierda. Garnier sobrevoló la ciudad, por vez primera, en 1913.



El Bleriot XI de Leonce Garnier, con el que inauguraría los vuelos canarios despegando desde Las Palmas el 30 de abril de 1913.

Al día siguiente visitó Garnier el improvisado campo de la barriada de Carló, desde donde se había previsto llevar a cabo los despegues y aterrizajes pertinentes. Sin embargo el piloto francés no lo consideró recomendable por presentar un plano algo inclinado poco adecuado para elevarse. Finalmente se escogió una gran explanada situada en la zona de Guanarteme, entre la carretera que va a Tamara-ceite y la orilla del mar, junto a una de las fincas del Sr. Antúnez, donde hoy día se alza el Grupo Escolar Guanarteme.

A piezas fue trasladado, el día 23, el monoplano de Garnier para realizar el primer vuelo que tendría lugar el miércoles 30 de abril de 1913 hacia las tres de la tarde. El gentío que se acumuló para presenciar el importante evento fue calculado por la prensa de entonces en unas 6.000 personas, sólo 100 de las cuales pagaron su entrada correspondiente; los organizadores se vieron desbordados en sus previsiones y fueron incapaces de controlar la avalancha de personas. Este hecho ocasionó que la "Comisión de Aviación" se viera en la necesidad de organizar una cuestación popular durante los días posteriores con el fin de sufragar los gastos, imposibles de paliar únicamente con el cobro de entradas y ante lo que calificaron los periodistas de "abandono" por parte de las autoridades. En cambio, decían, en la vecina isla de Tenerife el Ayuntamiento, la Junta de Turismo y las Sociedades se preparaban para atender "cómo lo merece al Sr. Garnier, que es una eminencia de la aviación... Sépase que Garnier ha recibido señaladas honras de los mismos soberanos", se apuntillaba.

En cualquier caso y como decíamos Garnier se elevó el día 30 de abril por vez primera y efectuó dos vueltas alre-

dedor del campo, entre el delirio de la multitud asombrada, y logró aterrizar sin el menor contratiempo. Una hora más tarde, realizada la rutinaria revisión del motor, volvió a despegar el Bleriot XI con su piloto y el primer pasajero, honor que le cupo al entusiasta Sr. Company, el cual se convertía así en el primer canario que, desde unos 100 metros de altura y a unos 80 km/h, surcaba el limpio cielo insular a bordo de un aeroplano. A las cinco de la tarde repite Garnier la operación; las gentes, ubicadas hasta en las montañas de los alrededores, agitaban sus pañuelos, gritaban y aplaudían en cada despegue y en cada aterrizaje. De nuevo sube a bordo un pasajero, esta vez es D. Julio Rodríguez quien tiene el privilegio de volar nada menos que 30 minutos. A las seis y media se prepara el cuarto vuelo del día, pero, al girar la hélice para poner en marcha el aparato, el mecánico, Mañero, es alcanzado por una de las palas que le produjeron fracturas múltiples en la mano y tuvo que ser atendido por el personal de Cruz Roja allí presente. Una vez pasado el sobresalto es el propio Garnier quien pone en marcha su avión y, con el General Gobernador Militar de la Plaza, D. Juan Sierra, a bordo, sobrevuela la Playa de las Canteras, La Isleta, El Confital y Tamaraceite. El piloto es bautizado cómo el "rey de los aviadores" y "emperador de los aterrizajes" tras sus primeros y exitosos vuelos de este día. En toda la isla de Gran Canaria no se hablaba de otra cosa y el nombre de Garnier iba de boca en boca.

El éxito alcanzado y la expectación popular creada a raíz de la afortunada exhibición del día 30 decidieron a Garnier a intentar una serie de vuelos de mayor envergadura. No olvidemos que en aquella gloriosa época de la aviación el sim-



Leonce Garnier, con mono de vuelo, se prepara junto a su esposa, en la cabina, para realizar un nuevo vuelo sobre la ciudad de Las Palmas (abril de 1913) con su Bleriot XI.

ple hecho de elevarse en uno de aquellos primitivos aeroplanos era, ya de por sí, toda una hazaña, y que sus pilotos, por el mero hecho de serlo, tenían otorgado de antemano el "status" de héroes por parte de la opinión pública. De esta forma podremos valorar más ajustadamente el meritorio viaje que, cuatro días más tarde, el domingo 4 de mayo, realizaría Garnier acompañado por su mecánico. En el transcurso de dicha jornada coronará brillantemente un "raid" por el interior de la isla. Dada la irregular orografía, desde unos 1.000 metros de altura atravesó el Norte de la isla en sentido Este Oeste, desde Las Palmas hasta Agaete (unos 25 km en línea recta), sobrevolando las poblaciones de Arucas, Guía y Galdar. Las gentes desde las azoteas admiraban perplejas aquel ruidoso pájaro de madera y tela que, impávido, hendía con su hélice el descanso dominical de los grancanarios. De vuelta, Garnier y Mañero, aterrizan, a medio camino, en Arucas, después de unas evoluciones sobre la ciudad que revoluciona a sus habitantes. Tras aterrizar son objeto de un improvisado recibimiento calificado como "apoteósico". Esta etapa de Arucas por prolongarse más de lo esperado retrasó considerablemente el retorno de Garnier a su punto de partida; allí la gente escudriñaba, impaciente, el cielo hasta que, por fin, avistaron un punto diminuto en el cielo que fue cobrando forma a medida que se acercaba! ¡Garnier regresaba sano y salvo!... Aquello fue el delirio. Tras bajar del Bleriot el francés fue aclamado como un au-

téntico héroe, con amplia sonrisa respondía agradecido a las muestras de admiración del gentío que le rodeaba.

Todavía despegó Garnier, acompañado de su esposa, en otras dos ocasiones más ese mismo día y lo sobrevoló, a modo de despedida, diversos puntos de la ciudad de Las Palmas: Puerto de la Luz, Loma de San Francisco, Las Rehoyas, Cruz de Pineda, Barranco del Guinigüada, Barrio de Vegueta... La estancia de Garnier en Gran Canaria tocaba a su fin. El miércoles 7 de mayo embarcaba con su avión hacia Tenerife donde también tenía previsto realizar vuelos de exhibición los días 10, 11, 12 y 13. Se hablaba incluso de que el piloto francés intentaría cruzar con su avión la distancia que separa las dos islas, volando sobre el mar desde Tenerife hasta Gran Canaria, sin embargo un desafortunado accidente el primer día de vuelos en la Orotava acababan con los proyectos de Garnier en Canarias. El avión, destrozado, y su dueño, con mal sabor de boca, pese a los éxitos iniciales, regresaban a la península. Se cerraba así un agitado periplo que abrió las Islas Canarias a la navegación aérea.

Leonce Garnier, tras haber participado en dos guerras mundiales, falleció en Biarritz, justo 50 años después de su gesta en Gran Canaria, en 1963. Actualmente una calle de la ciudad de Las Palmas ("Aviador Garnier"), muy cerca del lugar desde donde despegara en 1913, lleva su nombre como homenaje y recuerdo. ■

Las marcas españolas en aeromodelismo en vuelo libre y de vuelo circular desde 1944 a 1996

JOSÉ GOGORCENA AZATEGUI

PARA el control de cualquier marca es imprescindible la presencia de los cronometradores oficiales, por este motivo todas las marcas españolas o récords se hicieron y se hacen en los concursos de aeromodelismo, sean de carácter nacional o internacional.

En el año de 1944 se celebró el I Concurso de Aeromodelismo, formando un grupo de más de veinte escuelas, 125 concursantes y unos 200 aeromodelos, todo ello gracias al entusiasmo del Comandante D. Jose Ordovás González, al que contribuyeron el Director de Aviación Civil, Teniente Coronel D. Juan Bono Boix, y el del Capitán D. Javier Arraiza Goñi, Jefe de la Sección de Aeromodelismo y la colaboración de D. Antonio Elola Olaso, jefe del Frente de Juventudes.

El concurso se celebró en lo que se conocía como «La Venta de la Rubia», donde está situado hoy día el Club Militar la Dehesa.

Con la presencia del Director General, Teniente Coronel Bono, una tarde tranquila del mes de sep-



El motomodelo JG-36, marca de distancia en motomodelos de 24,5 km, el día 3 de julio de 1948.



J. Gogorcena, con el velero AI-2002, el día 2 de julio de 1945 establecería la marca en 1 h, 18 min y 20 seg.

tiembre se hizo una exhibición de lanzamiento en altura, con poleas y sedales de 150 m de longitud. Eran diez los lanzadores pertenecientes a otras tantas escuelas. El que más destacó fue el aeromodelo tipo «Velero», perteneciente a la Escuela Central de Aeromodelismo, volando durante 44 minutos, tomando tierra en Cuatro Vientos, frente a los hangares. El modelo lo recogió el Capitán D. José Llaca, que lo traería a la presencia del Teniente Coronel Bono. Este aeromodelo tenía una envergadura de 2,50 m y su carga alar era de 10 g/dm².

El II Concurso Nacional de Aeromodelismo se celebró también en la Venta de la Rubia, frente a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de Cuatro Vientos. Con el velero G-16 de José Gogorcena, de la Escuela Central, se superaría la anterior marca, estableciéndola en una hora, 18 minutos y 20 segundos. Por primera vez un aeromodelo de motor, construido por Gogorcena y Navarro voló una hora y 13 minutos en aquel mismo concurso.

La marca de permanencia en veleros tuvo su fase ascensional. Primero fue Jesús Iglesias, de Valladolid, estableciéndola en 2 horas, 2 minutos y 30 segundos, en Cuatro Vientos, y después Emilio Atienza, de Granada, en Tabernes (Almería), volando durante 2 horas y 11 minutos, que es la marca actual existente.

ALTURA EN VELERO

NO existe. Aunque se construyeron veleros para poder colocar un barógrafo, para homologación de la altura, nunca se pudo realizar por diversas causas.

CUADRO DE MARCAS ESPAÑOLAS

<i>Nombre</i>	<i>Marca</i>	<i>Modelo</i>	<i>Lugar y fecha</i>
VUELO LIBRE (PLANEADORES, CLASE F, 1-A)			
Duración: veleros			
Francisco Sáez Peñuelas	0 h, 47 min	J.A.F.	Cuatro Vientos, 1944 (a)
J. Gogorcena Azategui	1 h, 18 min, 20 seg	G-16	Cuatro Vientos (2-7-45). Perdido en el aire (a)
Jesús Iglesias Bernal	2 h, 1 min, 30 seg	Todista	Cuatro Vientos, 1948 (a)
Emilio Atienza Marcos	2 h, 11 min	E.A. 12	Tabernes (Almería), 1950
Distancia: veleros			
Escuela F. J. de Logroño	68 km	Baby	Cuatro Vientos-Toledo, 1945 (a)
Andrés Villalba, Escuela F. J. de Zamora	89,50 km		Cuatro Vientos-Yunquera de Henares, 1948 (a)
AVIONES CON MOTOR DE CAUCHO (CLASE F, 1-B)			
Duración			
José Luis Abellán	7 min, 35 seg		Madrid (a)
Florencio Fernández Ibáñez	8 min		Labacolla (Santiago de Compostela) 1954 (a)
José González	9 min, 6 seg		Manises (Valencia) 1955 (a)
Pedro Ruví y Angel Ruví	9 min, 45 seg		Virgen del Camino (León) 1956 (a)
Carlos Meseburger	10 min, 1 seg		Sabadell (18-7-1957)
Antonio Gil y M. de la Mata	13 min, 21 seg		Sevilla «El Coper» (17-6-1960)
Ramón Illán (hijo)	15 min, 21 seg		Sevilla «El Coper» (17-6-1960)
Ramón Duréndez	19 min, 25 seg		Sevilla «El Coper» (17-6-1960)
AVIONES CON MOTOR MECÁNICO (CLASE F, 1-C)			
Duración			
J. Gogorcena-A. Navarro	1 h, 13 min, 20 seg	J.A.-1	Cuatro Vientos (30-6-1945) (a)
Zacarías Guzmán-J. Gogorcena	2 h, 2 min, 17 seg	J.G.-35	Cuatro Vientos (2-7-1947)
Antonio Mainar	2 h, 17 min, 52 seg	Mosquito	Escuela V.S.M. de Huesca (22-4-1949)
Emilio Atienza	2 h, 43 min	J.A. 14	Tabernes (Almería) (7-6-1954)
Altura marca mundial - motor mecánico			
Zacarías Guzmán-J. Gogorcena	2.717 m (marca mundial)	J.G.-35	Cuatro Vientos (2-7-1947) (a)
Distancia con motor mecánico			
J. Gogorcena, A. Navarro	6,5 km	J.A.-1	Cuatro Vientos-Boadilla (30-6-1945)
J. Gogorcena, Victorino Garrido	24,5 km	J.G.-36	Cuatro Vientos-Vaciamadrid (3-7-1948)
VELOCIDAD EN VUELO CIRCULAR (CLASE F2-A)			
Categoría I. Motor hasta 2,5 cc			
José Gogorcena	126,840 km/h (Marca mundial)	Quisquilla, motor Castor D	Madrid, Ciudad Universitaria (8-4-1951)
José Gogorcena	133 km/h	Idem	San Sebastián (agosto 1951)
Ramón Illán Arriero	147 km/h	R.I. con motor E.D.	Málaga (1953)
José González	158 km/h		Málaga (1953) (a)
Fernando Batllo	172 km/h	F.B. motor Byra	Barcelona (9-1953)
Fernando Batllo	180 km/h	F.B. motor super tigre G-20	Valencia (1954) (a)
Fernando Batllo	204 km/h	Idem	Bruselas (1955)
Eduardo Giro	211 km/h	Super-tigre	Barcelona (25-5-1963)
Luis Gaya Bertrán	260,86 km/h		Barcelona (1979)
Juan Pacheco Estorch	266,60 km/h		Barcelona (1980)
Luis Parramón Sarrate	270,63 km/h		Barcelona (1981)
Luis Parramón Sarrate	281,25 km/h		Lérida (1991)
Luis Parramón Sarrate	283,5 km/h		Vidieras (Cataluña) (1993)
Luis Parramón Sarrate	285,71 km/h		Barcelona (1993)
Carlos Olive Merodo	286,62 km/h		Idem
Luis Parramón Sarrate	291,25 km/h		Vidieras (1994)
Luis Parramón Sarrate	299,2 km/h		Shangai (China) (1994)
Categoría II. Motor hasta 5 cc			
José Gogorcena	126,840 km/h	Quisquilla, Castor 2,5	Madrid (8-4-1951)
Ramón Illán Arriero	170 km/h	R.I. Dooling-29	Madrid (1953)
Fernando Batllo	184,610 km/h	F.B.-Dooling 29	Barcelona (1954)
Fernando Batllo	229,070 km/h	F.B.-Dooling 29	Barcelona (1954)
Categoría III. Motor hasta 10 cc			
J. Gogorcena-E. Colmenero	185,950 km/h	Delfin-Dooling-61	Madrid (8-3-1951)
J. Gogorcena-E. Colmenero	193,756 km/h	Delfin-Dooling-61	Málaga (23-5-1952)
J. Gogorcena-S. González	202 km/h	Delfin II-McCoy-60	Bruselas (1952)
J. Gogorcena	215,568 km/h	Delfin-Dooling-61	Valencia (1955) (a)
Fernando Batllo	232,250 km/h	F.B. motor McCoy-60	Barcelona 1955 (a)
José Gogorcena	236,840 km/h	J.G.60-Dooling-61	Tablada (Sevilla) (17-6-60)
Reacción F2-A. Motor a reacción			
J. Gogorcena-S. González	206 km/h	Chimista motor.Dyna-jet	Madrid (8-4-1951)
J. Gogorcena-S. González	215,568 km/h (marca mundial)	Chimista motor.Dyna-jet	Madrid (19-5-1952)
Ramón Illán Arriero	225 km/h	RI-Dyna jet	Bruselas (1952)
Ramón Illán Arriero	236 km/h	RI-Dyna jet	Granada (1952) (a)
J. Gogorcena-S. González	243,500 km/h	Rayo II-Dyna jet	Madrid (4-4-1953)
J. Gogorcena-S. González	260,869 km/h	Rayo II-Dyna jet	Madrid (4-4-1955)
Marcas mundiales vuelo circular			
José Gogorcena	126,840 km/h	Quisquilla motor Castor 2,5 cc	Madrid-Ciudad Universitaria (8-4-1951)
J. Gogorcena-S. González	215,568 km/h	Motor Dyna-jet	Madrid Chopera del Retiro (19-5-1952)
Luis Parramón Sarrate	311,2 km/h	Barcelona-96. Motor Profi-2,5 cc	Norkoping (Suecia) (8-8-1996)

(a) Concursos nacionales.

DISTANCIA EN VELERO

LA primera marca de 68 km la consiguió la Escuela de Logroño, con un velero de enseñanza Baby, de Cuatro Vientos a Toledo. La segunda marca de distancia la superó Andrés Villalba, de la Escuela de Zamora, en el año 1948, con 89,5 km, desde Cuatro Vientos a Yunquera de Henares (Guadalajara), que es la que existe actualmente.

AEROMODELOS DE MOTOR MECÁNICO. PERMANENCIA

LA primera marca fue conseguida el 6 de junio de 1945, durante la celebración del II concurso de Aeromodelismo, que fue 1 hora, 13 minutos y 20 segundos.

El día 2 de julio de 1947, un motomodelo J.G-35 voló 2 horas, 2 minutos y 17 segundos, construido por Zacarías Guzmán, de la Escuela de Albacete, y proyectado por José Gogorcena. El motor era la copia del motor VIWD-35, que fue construido por los aprendices de la Maestranza Aérea de Sevilla. Antonio Mainar, Jefe de la Escuela de Huesca, con el motomodelo «Mosquito», la dejó establecida en 2 horas, 17 minutos y 52 segundos en la citada Escuela, el día 22 de abril de 1949, en una exhibición de aeromodelismo, ante los alumnos de la Escuela Superior del Aire y el Agregado Aéreo norteamericano. El profesor de vuelo sin motor, Miguel Ará, que volaba en un velero Kranich, con el Agregado Aéreo, no pudo alcanzar al motomodelo en la subida.



De pie, Severo González; agachados, de izquierda a derecha: Batlló, Gogorcena e Illán. Primer equipo que participó en Bruselas en el Campeonato de Europa en 1952 (Campeonato de Europa y marcas mundiales figuran en su haber).

Emilio Atienza, en Tabernes (Almería), mejoró esta marca dejándola en 2 horas y 43 minutos, el 6 de enero de 1954.

ALTURA EN MOTOMODELOS

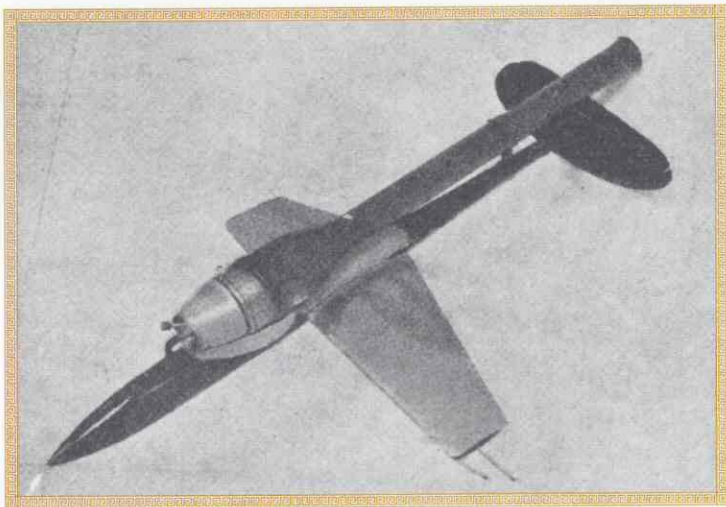
DURANTE la celebración del IV Concurso Nacional de Aeromodelismo, celebrado el 2 de julio de 1947 por la tarde, un motomodelo J.G-35 equipado con un motor copia del WIVELL-35, construido por los aprendices de la Maestranza Aérea de Sevilla, alcanzó la altura de 2.717 metros, desplazándose desde el aeródromo de Cuatro Vientos hasta Batres, donde tomó tierra.

Para el control de la altura y vuelo iba equipado con un barógrafo, construido por el Sr. Barasoain, del Servicio Nacional de Meteorología. Fue reconocido posteriormente por la Federación Aeronáutica Internacional.

Hay un certificado, firmado por el Secretario de la Federación Aeronáutica Española, D. Rafael García Gil, y el Excmo. Sr. Presidente, Duque de Almodóvar del Río, que homologaba como récord internacional el aeromodelo reducido de Aerodino, DE-2028, el día 2 de julio de 1947, siendo los constructores J. G. Azategui y Z. G. Caballero, con motor M.A.S. de 6,7365 cc. Está firmado el 20 de mayo de 1948.



Luis Parramón Sarrate, medalla de oro en el Campeonato de Europa de Velocidad, con 270 km/h, en Genk, Bélgica.



«El rayo II» con el pulsorreactor Dynajet, que tiene la marca de velocidad con 260,689 km/hora, conseguida en Cuatro Vientos (Madrid) el 4 de abril de 1955.

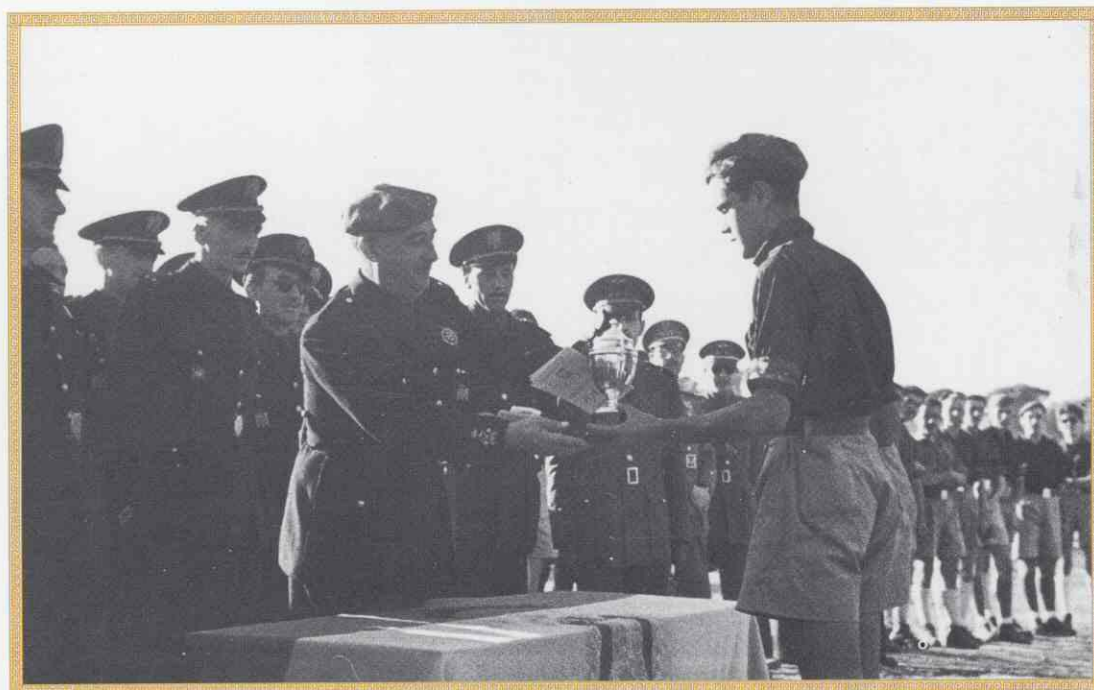


Luis Parramón, campeón y marquista mundial el 28-8-1996, y José Gogorcena, marquista mundial en 1947, Vuelo Libre y 1951 y 1952 de Vuelo Circular, juntos en el INEF en diciembre de 1996.

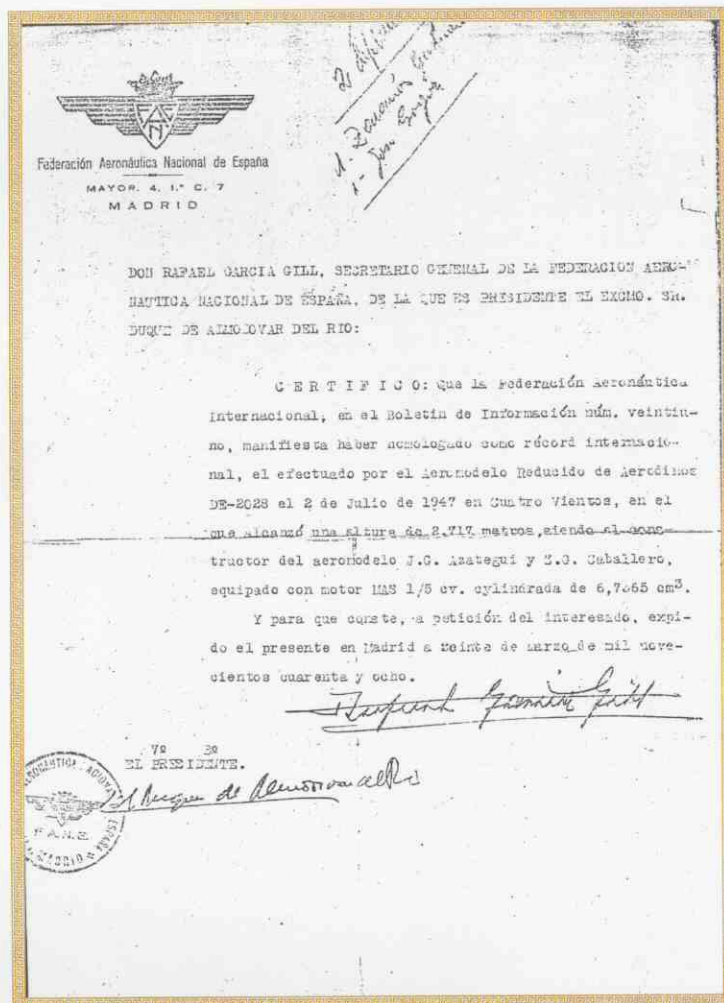
PRUEBA DE DISTANCIA EN MOTOMODELOS

La primera marca fue con el motomodelo J.A. 1 de Gogorcena y Navarro, que fue desde la Venta de la Rubia hasta Boadilla. La segunda fue con el motomodelo J.G.35, realizando una exhibición para TVE desde la Venta de la Rubia a El Pardo. Al día siguiente lo entregarían dos mujeres en la Dirección General de Aviación Civil, para conseguir la recompensa de 50 pesetas que estaba impresa en una pequeña etiqueta en el motomodelo.

La que figura como marca fue la conseguida con un J.G-36 desde Cuatro Vientos hasta Vaciamadrid, posándose sobre un árbol. Lo entregó un pastor al director del concurso un día más tarde. La distancia fue de 24,5 km.



D. Andrés Villalba recibe de manos del jefe del Estado, General Franco, el premio de la marca de distancia (1945).



Fotocopia de la Marca Mundial de Altura.

VUELO CIRCULAR

El primer aeromodelo de vuelo circular construido en la Escuela Central de Aeromodelismo fue en la primavera del año 1958; tenía un motor de 5 cc de cilindrada, las alas eran de un estabilizador horizontal de ve-

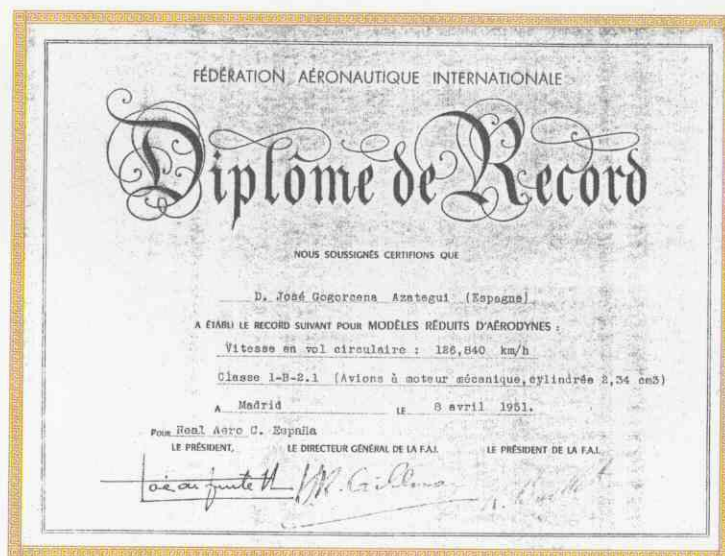


Fotocopia de la Marca Mundial de Velocidad del «Rayo II».

lero. Se voló en el campo de fútbol de la Ferroviaria, en el Paseo de las Delicias, hoy convertido en casas. Después de arrancar el motor despegó normalmente, pero a la media vuelta de vuelo horizontal, subió verticalmente y bajó de la misma forma, estrellándose. ¿Qué había pasado? Estudiando el suceso con un giróscopo de un horizonte artificial de un avión, comprobamos que el efecto giroscópico de la hélice había actuado sobre el aeromodelo «encabritándolo» bruscamente, porque el centro de gravedad del modelo estaba retrasado. Había que situarlo, para que volase perfectamente en horizontal al 10% de la cuerda del perfil, en el arranque del plano de sustentación.

El Comandante Bravo voló un pulsorreactor Dyna-Jet con tren de aterrizaje, a 178 km/h y J. Gogorcena un aeromodelo de vuelo circular construido con contrachapado de abedul de 0,5 mm de grueso y un motor Micrón de 10 cc, con una hélice de motomodelo recortada, a 150 km/h.

El día 8 de abril de 1951 se celebró un concurso de aeromodelismo, con aeromodelos de vuelo circular y maquetas, organizado por los alumnos del curso número uno de la Escuela Superior de Ingenieros Aeronáuticos, en un campo de la Ciudad Universitaria. Los vuelos fueron realizados sobre la base de 1.000 metros, equivalentes, a 10 vueltas de 15,92 m de radio en la clase primera, con motor de 2,5 cc y de 8 vueltas, con un radio de 19,90 m en los motores de 10 cc y pulso reactor, con una horquilla central, sobre la que apoyaba la mano durante el vuelo.



Fotocopia de la Marca Mundial de Velocidad del «Quisquilla».

El motor del «Quisquilla», de 2,5 cc, un regalo del suizo Arnold Degen, y el del «Chimista», un pulsorreactor Dyna-Jet norteamericano, superaron las velocidades internacionales. La primera la reconocerían como marca mundial y la segunda, al no superar entonces la marca anterior por 5 km, no fue reconocida, pero el 19 de mayo de 1952, en la «Chopera» del Retiro, superó esta marca y la elevaría hasta los 215,568 km/h, siendo reconocida como marca mundial.

Hubo muchos concursos en España, siendo primeros los de Málaga, San Sebastián y Valencia. Ha habido muchos intentos (Ramón Illan, Fernando Batlló, Giró y otros muchos) desde el año 1951 en el que se consiguió la primera marca mundial de Gogorcena, hasta el año 1996, en el que Luis Parramón Sarrate consiguió el Campeonato del Mundo y la marca mundial de velocidad.

El aeromodelo Rayo II de vuelo circular, marcó lapauta en los aeromodelos actuales, al igual que el motor del Quisquilla la marcó con la posición horizontal del motor.

El 8 de agosto de 1996, en Norkoping, Suecia, dondese celebraba el Campeonato del Mundo de Vuelo Circular, categoría de 2,5 cc, Luis Parramón Serrate consiguió el título de Campeón Mundial y estableció el récord mundial de velocidad en 311,2 km/h. Luis Parramón es un estudioso de la velocidad, retocando él mismo los motores, y muy constante como lo tiene que ser un buen aeromodelista. ■

Marca de altura en la Escuela de Vuelo sin Motor del «Cerro del Telégrafo» en Madrid

ESTA marca de 5.200 m de altura, fue conseguida el día 8 de noviembre de 1952 por J. Gogorcena como piloto y el profesor de vuelo sin motor Antonio Ramos, como observador y juez para certificar el vuelo.

Dicho día, una gran nube lenticular situada sobre la vertical del «Cerro del Telégrafo», que se forman con el viento del Noroeste, pero que pocas veces ocurría este fenómeno, fue el motivo por el que el Jefe de la Escuela Augusto Núñez Valleta, nos propusiera realizar un vuelo con el fin de investigar la ascendencia que originan estas nubes.

El velero fue un Kranich (Grulla), el EC-BCB-Llaca, empleado en la enseñanza y toda clase de vuelos con equipación para vuelos sin visibilidad y oxígeno.

El remolque lo realizó Augusto Núñez con una avioneta Frisseler Storch (Cigüeña), a una velocidad de 80 Km/h a tope del variómetro del velero hasta la altura de 600 metros en que se realizó la suelta, sobre la vertical de San Fernando de Henares. Con rumbo 90° se ascendió hasta 3.600 metros colocándonos encima de la nube. Absorbidos por

ésta descendimos hasta los 2.000 metros, siempre con rumbo 90° y a tope de variómetro. A partir de aquí ascendimos hasta los 5.200 metros de altura, tope del vuelo. Aunque intentamos acercarnos a otra nube lenticular, fuimos absorbidos por una descendencia que nos llevó a tomar tierra en la pista de aterrizaje de la Escuela. El vuelo duró 2 horas y 48 minutos.

Haciendo un estudio posterior del vuelo con el gráfico de la banda ahumada del barógrafo, la subida fue 20 m/s (72 Km/h) y los descensos de 15 m/s (54 Km/h). Esta banda se perdió con el traslado de la Escuela del Cerro a Ocaña.

Celebramos la realización de este vuelo con todos los profesores de la Escuela en un bar del Puente de Arganda.

Esta marca de 5.200 metros de altura la superaron los Ara, Juez y un largo etcétera de profesores del Centro Volovelístico de la Escuela Santos Dumont, cerca del pueblo oscense de Monflorite. La cercanía de la Sierra de Guara, en los Pirineos, y los vientos que llegaban a la ladera de la Escuela era propicios para este tipo de ascendencias.

Memoria de la Primera Bandera de Paracaidistas del Aire

MARIANO GÓMEZ MUÑOZ
General de División (S.R.)

INTRODUCCIÓN

EL pasado día 23 de enero se han cumplido 50 años de los primeros saltos de paracaidistas militares en España. Con este motivo y a instancias de varios compañeros en activo, que se han acercado para ello al mundo de la Segunda Reserva, donde hace años me encuentro, tomo la pluma venciendo la pereza que, lenta pero progresivamente, se va apoderando del cuerpo y del espíritu, y a pesar del aislamiento, que te mantiene desconectado de cosas importantes, de la mala memoria, que cada día te juega peores

pasadas, y de la falta de los archivos de la 1ª Bandera (luego 1º Escuadrón) de Paracaidistas desaparecidos tras su disolución, como si se hubiese disuelto también su rastro y recuerdo.

La posibilidad de presentar algún hecho o reflexión desconocidos para las nuevas y jóvenes generaciones de compañeros que no llegaron a convivir con nosotros y, sobre todo, el deseo de hon-

rar en la medida de mis fuerzas el recuerdo siempre vivo y punzante de los hombres que con la ofrenda de su vida -13 de nuestra Bandera hasta su desaparición en 1965, y 47 de nuestra Escuela hasta el presente- junto a las docenas de mutilados que con el sacrificio de partes de su cuerpo hicieron realidad el lema de "Todo por la Patria", es por lo que intentaré recordar con estas líneas las alegrías y tristezas de aquellos tiempos ilusionados de juventud.

Pero sólo puedo ofrecer una serie de "flashes", de fotografías, con la esperanza de que alguien con paciencia y con suerte sea capaz de localizar los archivos de la desaparecida Bandera-Escuadrón y, con ellos, el Diario de operaciones, las memorias anuales, las órdenes de operaciones y ejercicios, los planes de instrucción, los informes, estudios, monografías y estadísticas sobre tantos y tantos temas, y ligar todo para hacer la película completa de la Bandera-Escuadrón.

EL 23 DE ENERO DE 1948

ÉRAMOS seis los Oficiales provisionales de Artillería, cadetes de la 1ª promoción de los Cursos de transformación en Oficiales profesionales en la tradicional Academia de Artillería de Se-

govia (5 Tenientes y 1 Capitán, Medalla Militar y nº 1 de la promoción), los que nos alineábamos rígidamente cuadrados ante el Director de la Academia, Coronel Armada (padre del General Armada), en aquella mañana fría y grisácea del mes de marzo de 1940, para despedirnos toda vez que habíamos sido llamados para incorporarnos a la Academia de Aviación en León, como resultado del Concurso del 17 de noviembre de 1939 para cubrir 300 plazas de Oficiales del Arma de Tropas de Aviación, recién creada. El Coronel no había abierto la boca, nos contemplaba, en silencio, de pies a cabeza; finalmente y con un tono de enfado contenido en su voz dijo:

"¡¡De modo que desean abandonar la Academia de nuestro "Cuerpo" para hacerse paracaidistas!!" (todavía no se había acuñado el término "paracaidista"), y al tiempo levantó la mano derecha con el dedo índice extendido camino de su sien, trayectoria que no llegó a completar, porque antes dio media vuelta y salió del despacho sin añadir una palabra más. Esta fue la triste despedida que venía a añadirse a la pena que nos producía el aban-



N. de la R.—El General Gómez Muñoz fue el primer Comandante al mando de la 1ª Bandera, luego 1º Escuadrón de Paracaidistas, desde el 05-05-1948 —continuó en ella al ascender a Teniente Coronel— hasta el 12-03-1965 en que es destinado forzoso, en plaza de superior categoría, al Servicio de Mecanización Administrativo del Ministerio del Aire, en vías de organización, como Jefe del mismo. Seis meses después se produce la disolución del Escuadrón.



Lanzamiento desde los JU-52 en tierras de Alcalá de Henares.

donar Segovia, la Academia, y sobre todo el "Cuerpo" en que habíamos hecho la parte final de nuestra Guerra y donde dejábamos tantos amigos y compañeros de Arma, para enfrentarnos con algo que sólo era una ilusión y una esperanza alentadas por los pocos datos conocidos sobre los paracaidistas de la URSS y de la Luftwaffe alemana.

No fueron cómodos los meses siguientes. Los Oficiales seleccionados, procedentes de cualquier Arma o Cuerpo de las FF.AA. y parte de ellos ingresados ya en las Academias de Transformación de sus Armas, hubimos de pasar un examen de ingreso y superar satisfactoriamente 3 cursos, uno en la Academia de León, con los futuros Tenientes del Arma de Aviación, y 2 en la Academia, ya especial, para Tropas de Aviación en Los Alcázares, sometidos a un severo régimen académico como Cadetes cuando todos habíamos sido Oficiales con man-

do de tropas en operaciones de guerra.

Tampoco fue demasiado fácil nuestra integración en el recién creado Ejército del Aire. Resultábamos extraños, lógicamente, para el colectivo que había constituido la Aviación en la Guerra y cuyos Oficiales provisionales pasaban con nosotros a la Academia de León. Sin embargo es de observar que, en general, los compañeros de Aviación que mejor nos acogieron fueron precisamente aquellos que poseían mejores Hojas de Servicio por su actuación en la Guerra, varios de ellos poseedores de la Medalla Militar individual. Además, los Jefes profesionales, que procedentes del E.T. habían sido seleccionados para nutrir los cuadros de mando de la nueva Arma de Tropas, habían vuelto, por diversas razones, en su mayor y mejor parte al Ejército de Tierra abandonándonos a nuestra suerte. Por otra parte, al crearse el Ejército del Aire con dos Armas:

Aviación y Tropas de Aviación, los veteranos de la Aviación de la Guerra veían perder algo de su exclusividad como Arma única, a mayor abundamiento cuando, para algunos, existía el temor de que la nueva viniese a desempeñar un papel en algo semejante al que la Infantería de Marina había desempeñado hace siglos en la Armada.

Este nuevo Ejército del Aire se estructura por Ley del 7-10-1939 en 2 Armas: Aviación y Tropas de Aviación, a más de una serie de Cuerpos y Servicios auxiliares. Era la obra del General Yagüe, primer Ministro del Aire, que procedía de la Legión y así organizó el Arma de Tropas (9-11-1939) con 5 Legiones, una por Región Aérea y 3 Banderas, una por Zona Aérea. Ya en aquellos lejanos días, cuando estaba recién iniciada la II Guerra Mundial, se previó en la orgánica del Arma la existencia de unidades "paracaidistas" —utilizando el galicismo disponible— y

fruto de aquella idea fue el que se designase como tal una Bandera de la 1ª Legión, que al mando del Comandante Zayas, estaba acuartelada en Cuatro Vientos.

Es cierto que años antes también en Cuatro Vientos había habido actividades "paracutistas", en este caso orientadas exclusivamente a instruir a los pilotos en el uso del paracaídas de salvamento, bajo la dirección del Capitán Méndez Parada —que un día de Marzo de 1930, y durante un vuelo relacionado con tales actividades, perdió la vida al estrellarse su avión tras lograr que se desprendiese un tripulante que al saltar quedó enganchado en el patín de cola—.

El prometedor porvenir del paracaidismo cambia radicalmente al cesar el General Yagüe y ser sustituido por el General Vigón como Ministro del Aire en junio de 1940. La Bandera del Comandante Zayas no es dotada de ningún medio ni se le señala ninguna actividad tendente a convertirla realmente en paracaidista, con lo que es víctima de las bromas, a veces hirientes, de otras Unidades del mismo Cuatro Vientos, cunde la desmoralización entre ellos y a poco desaparece como tal Unidad "paracutista".

No obstante, la joven Oficialidad de Tropas de Aviación no se desmoraliza. Cada uno, en la medida de sus fuerzas y de sus más bien modestas posibilidades, sigue apoyando el proyecto inicial de creación de Unidades paracaidistas, esfuerzos que convergen en la Academia de Tropas de Aviación de Los Alcázares donde profesores y alumnos, casi en plan privado realizan ejercicios de entrenamiento en tierra y acopian datos y lecturas de revistas extranjeras. Así, con altas y bajas en las esperanzas, se llega a julio de 1945 en que se produce un cambio ministerial: El General González-Gallarza es nombrado Ministro del Aire con el General González-Longoria como su Jefe del E.M. del Aire y ocurre que ambos son convencidos partidarios de la existencia de fuerzas paracaidistas en el Ejército del Aire, con lo que comienza el deshielo y las cosas empiezan a cambiar, a pesar de las penurias de todo orden existentes en aquellos días próximos al final de la II Guerra Mundial. Así, en marzo de 1946 se constituye la 1ª Bandera de la 1ª Legión con el designio de convertirse en paracaidista, este vez de verdad, y buena prueba de ello es que en Enero de 1.947 pasa a llamarse 1ª Bandera de Paracaidistas, y se convierte en Unidad independiente, cuyo empleo que-

daba reservado al Alto Mando del Ejército del Aire y a la que se conceden una serie de prioridades en el aspecto de personal, armamento, equipo, material, locales, etc. Son destinados los primeros Oficiales, y como Jefe otro Oficial, el Capitán Salas, ya que no ha solicitado tal puesto ningún Comandante. En febrero las actividades se van acelerando y el Capitán Salas, el Teniente Villamil y el Brigada Corral marchan a Córdoba (Argentina) en cuya Escuela de paracaidistas, con técnicas e instructores procedentes de la Luftwaffe, efectúan el curso básico de paracaidistas con 8 saltos que completan sólo los dos últimos, ya que el Capitán Salas había tenido que regresar a España sin terminar el curso. La

Bandera quedó acuartelada en uno de los edificios en construcción de la que iba a ser Academia General del Aire en el Aeródromo de Alcalá de Henares, que no reunía condiciones de habitabilidad, por lo que en marzo de 1947 se trasiada a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de Cuatro Vientos donde encuentra mejor alojamiento. El 1 de abril participa por primera vez en un acto público, el desfile militar conmemorativo de la Victoria.

Sin embargo, pasan los días y nada indica que los lanzamientos puedan comenzar pronto y así cunde el temor a que se repita el caso de la Bandera "paracutista" y con el temor baja la moral. Pero pronto es nombrada una Comisión para el estudio del posible emplazamiento de la Escuela de Paracaidistas que se ha decidido es urgente organizar como paso previo a la constitución de cualquier Unidad paracaidista. Se elige el Aeródromo de Alcantarilla donde existía una Escuela de Pilotos y el 15 de Agosto de 1.947 se firma la Orden de creación de la Escuela Militar de Paracaidismo en el citado Aeródromo. Días después pasan destinado a la Escuela el Capitán Salas y cuatro de los Capitanes de la 1ª Bandera que viene así a dar vida a un nuevo brote paracaidista que a partir



Instantánea en tierras alcalainas.

de entonces va a tener vida propia y bien brillante.

Una Orden de septiembre de 1947 dispone que todo el personal destinado en la 1ª Bandera pase a efectuar el curso de Paracaidista en la Escuela, en cuyo curso han de diplomarse así mismo los propios profesores de la Escuela, ya que tan sólo terminaron el curso en la Argentina el Teniente y el Brigada que allí fueron comisionados y que por tanto ostentan la mayor veteranía del los paracaidistas militares de España. Pero para el desarrollo de este curso, hay que vencer las dificultades que siempre desgraciadamente encuentra lo nuevo. A duras penas se consiguen 10 paracaídas, un Junker 52 y un Savoia 81, todo esto en no muy buen estado, pues los paracaídas estaban en estudio en el INTA, que había encontrado en ellos ciertos defectos, y los aviones venían con demasiadas horas de vuelo (hasta el punto de que el primer día de lanzamientos al JU52 se le estropea un motor).

Por otra parte, los Capitanes más antiguos del Arma habíamos sido convocados para comenzar en noviembre de 1947 el 1º Curso de aptitud para el ascenso a Comandante. La primera parte del Curso se desarrolló en la Escuela de Observadores de Málaga, y

la segunda tenía lugar en Madrid, cuando un viernes, 23 de enero de 1948, nos llegó la noticia de que al fin! se cumplían los deseos y esperanzas tanto tiempo acumulados: ¡En Alcántara estaban saltando!.

El hecho de saltar era importante; se trataba de los primeros saltos militares en España, pero al fin y al cabo en la II Guerra Mundial se habían hecho decenas de miles de saltos y en aquellos días ya había bastantes paraclubs civiles por el mundo. Pero para nosotros, la importancia era más que extraordinaria por una serie de razones: Se había alcanzado una meta perseguida trabajosamente en una larga marcha de 8 años desde nuestro ingreso, en Febrero de 1.940, en el Arma de Tropas del E.A. Aquellos saltos venían también a justificar el abandono de nuestras antiguas Armas –cosa que para algunos había supuesto serios problemas de conciencia– al convertir en realidad lo que al ingresar en el Ejército del Aire era sólo una ilusión. Pero, sobre todo, aquellos saltos eran la puerta de salida de la penumbra que envolvía unos cometidos nunca bien definidos para ocupar un puesto al sol con algo tan sencillo como poder explicar nuestro papel en las Fuerzas Armadas con una simple palabra: "pa-

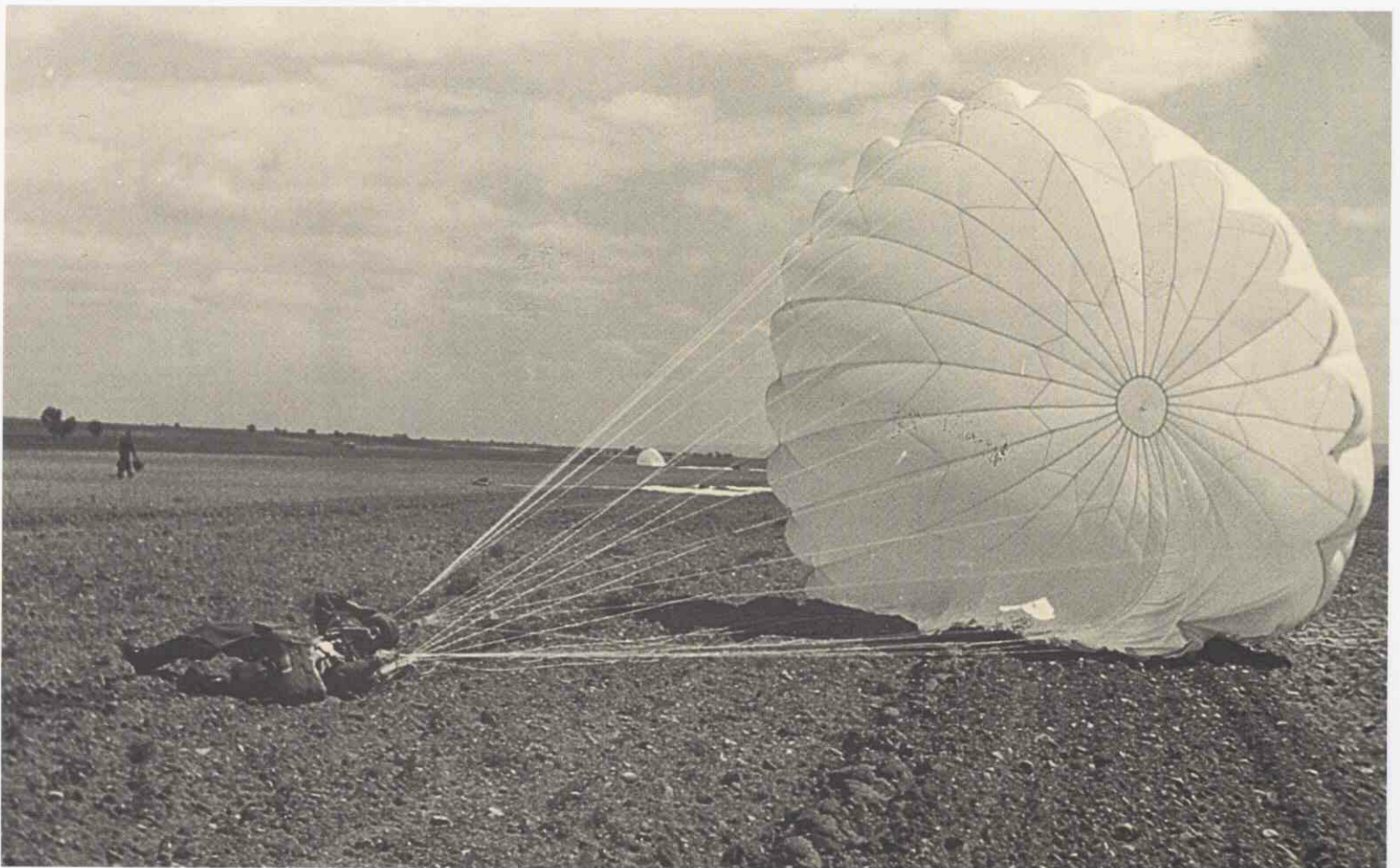
racaidistas", como otros decían "artillero", "ingeniero", "piloto", "médico", etc.

Los saltos se inician con cuantogotas: el primer día sólo pueden saltar 12 hombres (7 Capitanes: Salas, Echeverría, Villalain, Mosquera, Pastor, Irigoyen y P. Ramos; y 5 Tenientes: Linares, Elboj, Maseda, Galache y Provençio). En días sucesivos, para aumentar el número de saltos hay que plegar los paracaídas después de un salto para que otros alumnos puedan saltar a su vez. En febrero llegan más paracaídas y en marzo se llega a los 59 lanzamientos en un día.

Termina el curso el 10 de abril y reciben el Diploma de Cazadores-Paracaidistas de manos del General Longoria, en representación del General Gallarza, 15 Oficiales, 22 Suboficiales, 33 Cabos 1^{os} y 2^{os} y 95 Soldados; 165 en total de los 174 que lo iniciaron. La Escuela se va dinamizando y adquiriendo velocidad en sus actividades. El 20 de abril comenzamos (el que escribe entre ellos, una vez terminado el curso de Comandante) otro curso: 18 Oficiales y 145 Soldados destinados a nutrir y rellenar la 1^a Bandera, que ha quedado en cuadro, toda vez que la mayor parte del personal diplomado en el curso anterior pasa a ocupar destinos en la Escuela.

Recuerdo el día, 12 de junio, de nuestro primer salto: En honor nuestro iba a ser lanzado en primer lugar la mascota de la Escuela, un chivo, para abrir camino y repartir buena suerte en los saltos siguientes. Había poca o, mejor, ninguna experiencia en lanzamientos de chivos y, aunque el atalaje estaba bien ajustado, al choque de apertura de la campana el pobre animal salió disparado escapándose, por lo movedizo de su piel, del ataje. Yo que había de saltar en primer lugar, tras la "pasada" para el chivo, iba al lado de la puerta y vi por tanto la escena, no cargada en demasía de buenos augurios, pero como el resto de la Patrulla preguntaba cómo iba el chivo, yo tuve que decirles con signos, por el ruido de los motores con la puerta abierta, que ¡a pedir de boca!, para no complicar las cosas. La realidad fue que no hubo boca que lo probase, pues cuando se trató de aprovecharlo para la cocina resultó imposible por el amasijo de carne y huesos a que había quedado reducida la pobre mascota.

Nuestro curso finaliza el 31 de julio e inmediatamente nos incorporamos sus componentes a la Base de Alcalá de Henares. Yo había ascendido a Comandante el 5 de mayo, y tras el opra-



Un "arrastre" en la zona de lanzamiento de Alcalá.

tuno concurso había sido destinado como Jefe de la 1ª Bandera al terminar el curso.

Físicamente se separan en este punto las rutas de la Escuela y de la Bandera aunque espiritualmente sigan bien unidas e identificadas. La Escuela sigue su marcha ascendente consecuencia del trabajo de sus componentes y de las ayudas que recibe que permiten aumentar el número de sus cursos y actividades hasta el día de hoy que, en plena y robusta madurez, ha alcanzado el millón de saltos, con 90.269 títulos expedidos en 1.095 cursos, con un costo de 47 caídos (20 de la BRIPAC, 10 de la Escuela, 7 de la EZAPAC, 6 del 771 Escuadrón de Fuerzas aéreas y 4 de diversas Unidades) y continúa progresando en la cantidad y calidad de su "producción" en beneficio de las Fuerzas Armadas de España, y dando a sus Caídos, con estos hechos tan positivos, justificación para su sacrificio ...

LA 1ª BANDERA, YA DE PARACAIDISTAS, EN ALCALÁ

AL tratar de reseñar ahora los hechos más destacados de la vida de la Bandera –que en abril de 1953 pasa a llamarse 1º Escuadrón de Paracaidistas, aunque coloquialmente sigue siendo la "Bandera"– en sus 17 años de existencia en la

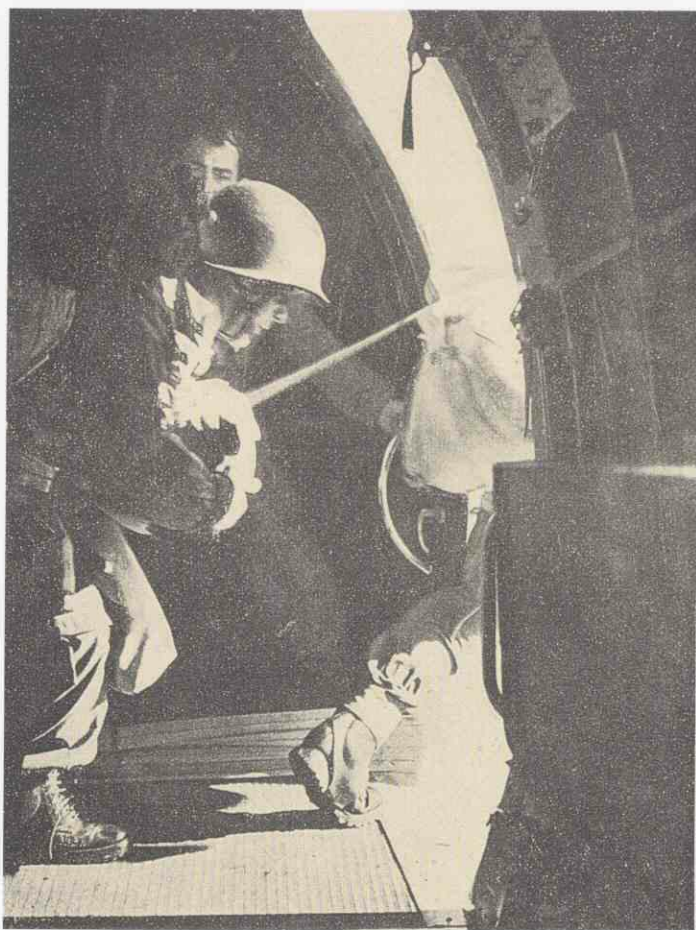
Base aérea de Alcalá de Henares, tropezamos con la dificultad de la falta de datos por lo antes dicho. Por otra parte, en la Bandera hay que reconocer que el aparato de "prensa y propaganda" nunca existió y tampoco recibió en este aspecto demasiado apoyo de otras instancias, salvo cuando flaqueaba el reclutamiento o se trataba de conseguir extras en abundancia para el rodaje de alguna película relacionada con el paracaidismo o la aviación. Por ello, si en general los Ejércitos han sido siempre los grandes mudos, como decía A. de Vigny, en el caso del Escuadrón éste resulta archimudo, con la consecuencia, inevitable y lógica, de que también haya sido bastante desconocido en vida y olvidado una vez disuelto. No obstante, recurriendo a la Hoja de



Postal de la época que recoge la finalización de un salto.



Desfile del Día de la Victoria al regreso de Ifni-Sahara (04-05-1958).



Lanzamiento desde un C-47.

Servicios y al archivo personal del que escribe trataremos de reconstituir las páginas más destacadas de su historial.

Una vez instalada la Bandera de Paracaidistas (ahora ya de verdad) de nuevo en Alcalá en agosto de 1.947, comienzan las idas y venidas para conseguir o completar la dotación de paracaídas, armamento, vestuario, equipo, etc. necesarios, repitiéndose así lo sucedido en Alcantarilla, y ello a pesar de las preferencias que para su dotación se habían con-

cedido a la Bandera en enero de 1.947. Faltaba casi todo salvo –y esto era lo más importante– los aviones JU-52 que existían en el Regimiento de Transporte de guarnición en la Base.

Por fin, el miércoles 2 de febrero de 1.949 se efectúan los primeros saltos de la Bandera en Alcalá; el 9 de marzo el General Gallarza, Ministro del Aire, nos visita, y el 1 de abril la Bandera toma parte por primera vez como tal Unidad Paracaidista en el desfile de la Victoria con lo que diríamos que hace su presentación en sociedad... militar y con ella comienza una serie de visitas, exhibiciones, ejercicios y maniobras que junto al estudio y pruebas de equipo, paracaídas y armamento, que luego se tradujeron en los **informes o memorias** correspondientes, nos obligaban a operar tanto en "campo" como en "gabinete". Entre las materias estudiadas, figuraban algunas tan diversas como: raciones alimenticias condensadas de campaña, uniformes, cascos, correajes, paracaídas, lesiones y formas de aterrizaje, cuchillo, paracaídas de abastecimiento, paracaídas de emergencia, brújula de brazo, altímetros, cable estático de los aviones, nuevos cierres de paracaí-



Ejercicio Alfa (14-06-1950).



El Escuadrón en una ceremonia militar en 1960.

das, nuevo paracaídas TSF, bolsa piloto, paracaídas Kohnke triangular, fusil Armalite, fusil CETME, paracaídas RNP, estanterías y tiendas para plegados en campaña, empaques de cargas, útil de zapador, boina, emblema paracaidista, correaes, cartucheras, "escapulario" de cargadores, cierres del paracaídas (de lengüeta, circular, de chapa central), paracaídas camuflado, paracaídas INTA TSF 2802, pañuelos de cuello de colores, etc. Todos estos asuntos pasaban luego a la Comisión de equipo del E.M. del Aire, de la que formaba parte el Jefe de la Bandera cuando se trataban asuntos relacionados con ella.

¡Cuántas veces, en aquel período, habremos reinventado las "sopas de ajo", hace ya siglos inventadas!. Por ejemplo: Cuando a guisa de sorprendente mejora sobre los viejos y queridos JU-52 empezamos a saltar en los Douglas DC3, en septiembre de 1960, tuvimos una serie de enganchones de paracaídas en el patín de cola, cosa que entrañaba evidentemente un grave riesgo para el paracaidista, pero también, y no menos grave, para el avión. Se estudió el problema y llegamos a la conclusión, tras semanas de pruebas y ensayos, que la solución era un faldellín protector (algo semejante al de los machos cabríos... con perdón!). Pues bien, años después, cuando ya los DC3 habían pasado a mejor vida, hablando con un veterano paracaidista americano, nos confirmó que ellos tuvieron una serie de bajas por la

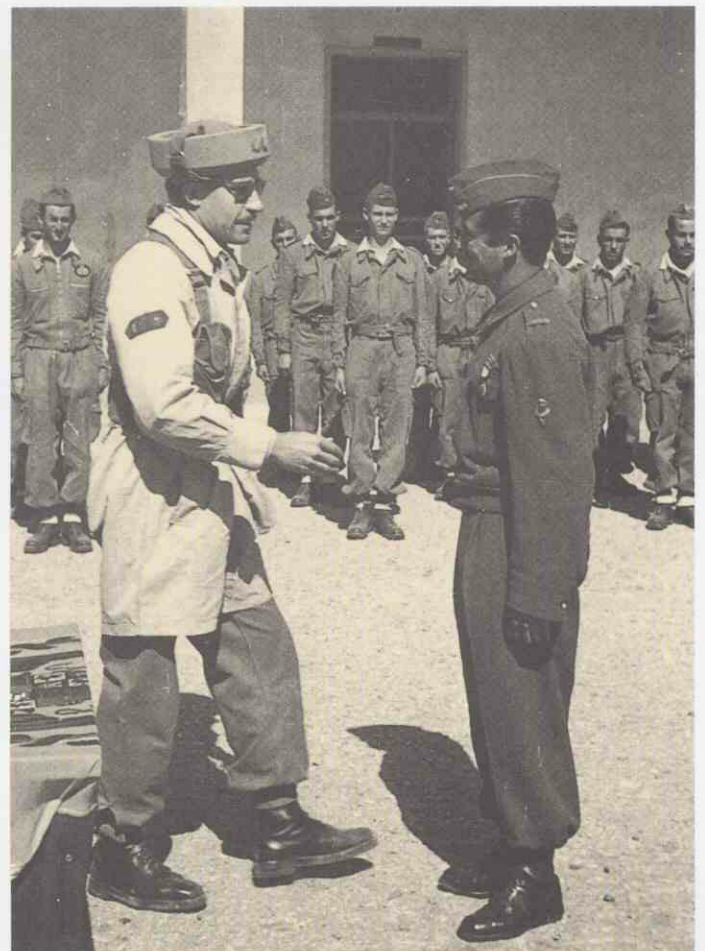
misma causa hasta que también "inventaron" los faldellines protectores... Menos mal que nosotros no tuvimos ninguna muerte por tal causa. Y este reinventar lo ya inventado por falta de información, me temo que no ocurrió tan sólo en el caso de los faldellines... Así, nos vimos obligados a redactar, e incluso imprimir, una serie de normas de actuación (Plan de instrucción, Guión para la confección de órdenes de ejercicios u operaciones paracaidistas, Normas para la ejecución de lanzamientos, Cartilla sanitaria, etc.) que por supuesto se habrían podido obtener de fuentes ya experimentadas en el extranjero.

En el aspecto de **ejercicios y manobras**, son de recordar entre otras las siguientes: El 14-06-1950, el ejercicio "Alfa" en las inmediaciones del aeródromo de Valenzuela (Zaragoza), en que se efectúa el mayor lanzamiento hasta entonces en España: ¡nada menos que 82

hombres desde 7 aviones!. Es este ejercicio uno de los que más huella me dejó... y con razón: Se trataba de un lanzamiento al amanecer y por sorpresa, esperando coger desprevenida a la guarnición de la Base para ocuparla antes de que la defensa reaccionase, y ocurrió que uno de los defensores, justamente indignado por la invasión sufrida y presa de un indomable ardor guerrero me disparó su fusil en plena cara; menos mal que estaba cargado sólo con munición de fogeo.

De febrero a mayo de 1951 se efectúan diversos ejercicios y lanzamientos en el transcurso del rodaje de la película "Trinca del Aire"; y posteriormente de otra llamada "Camaradas del Aire". El 10-05-1952 se realiza un salto de exhibición en Cuatro Vientos ante los miembros de la 45ª conferencia general de la Federación Aeronáutica Internacional; el 22 de agosto tiene lugar el ejercicio "Cid" con la Milicia Aérea Universitaria en el Aeródromo de Villafría (Burgos).

En 08-05-1953 se efectúa un lanzamiento desde 17 aviones en Cuatro Vientos en el seno del II Festival Aeronáutico Internacional del Real Aeroclub de España; el 18 de mayo se desarrolla el ejercicio "Gran Capitán" en colaboración con la Academia General



Reparto de premios al final del Plan de instrucción 1956-1957.



Ejercicio Gavilán con la presencia del Príncipe D. Juan Carlos (julio 1961).

del E.T. ante el Generalísimo y el Presidente portugués Claveiro. El 22 de septiembre realizamos en Alcalá los primeros lanzamientos nocturnos en España.

El 18-03-1954 una comisión representativa del Escuadrón salta en Alcantarilla con motivo de la entrega de títulos a la 1ª promoción de paracaidistas del E.T.; el 5 de junio tiene lugar el ejercicio "Cristóbal Colón" saltando desde 18 aviones ante el Generalísimo y el Presidente dominicano Trujillo.

El 27-05-1955 una representación del Escuadrón salta en Alcantarilla con motivo del 1º lanzamiento de los alumnos portugueses; el 24 de junio comienza el desarrollo del ejercicio "Embolia", final del plan de instrucción con lanzamientos por Secciones.

El 30-09-1956 salta el Escuadrón en el Aeródromo del Prat (Barcelona) con motivo del Festival Aeronáutico "Virgen de la Merced".

Los días 12 y 13 de julio de 1957 tiene lugar el ejercicio "Embolia: Objetivo 4 bis", con lanzamientos por Escuadrillas.

El 22 y 23 de mayo de 1958 se efectúan lanzamientos de material y personal desde una avión Nord-Atlas 2501 francés que visita la Base de Alcalá

con una comisión de paracaidistas y pilotos franceses; el 7 de julio una Sección del Escuadrón se desplaza a Alcantarilla para colaborar en un documental NO-DO sobre paracaidismo; el 20 de octubre una Escuadrilla salta en el Aeropuerto de San Pablo (Sevilla) en el I Festival aéreo internacional.

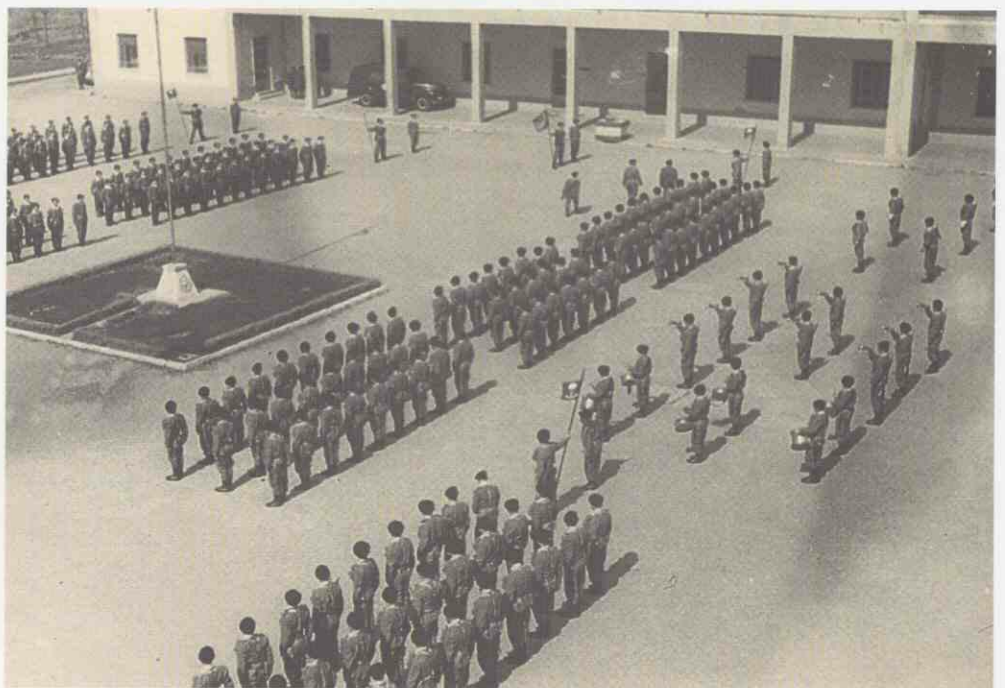
El 12-03-1960 se estrena el NO-DO 748 sobre Paracaidismo militar, a cuya realización colaboró el Escuadrón; el 15 de mayo se efectúa el lanzamiento de 4 patrullas sobre el Lago de la Casa de Campo, primero efectuado sobre agua; el 12 de mayo pasan a las Escuadrillas de Salvamento del SAR destacamentos paracaidistas del Escuadrón; el 28 de junio saltan 4 patrullas en

una exhibición en Segovia; el 9 de octubre una representación del Escuadrón toma parte en el Festival Aéreo Internacional de Barcelona.

El día 21-02-1961 tiene lugar el Ejercicio "Gavilán III" en colaboración con la Escuela de Coop. Aeroterrestre

(ejercicio que se repite con la misma Escuela el 28 de octubre y el 11-04-62); el 17 de abril pasa el Escuadrón al estado de "Alarma" ante la situación en nuestro Sahara; de mayo a julio personal del Escuadrón participa en la película "Ahí va otro recluta"; el 13 de octubre se prueban equipos de salvamento en el Mar Menor (ejercicio que se repite el 06-05-63); los días 27 a 29 de octubre varios miembros del Escuadrón toman parte, con diversas responsabilidades, en el 1º Campeonato de Paracaidismo Deportivo de España celebrado en Cuatro Vientos; el 31 de octubre se realiza una exhibición en cooperación con la E.M. de Montaña, E.M. de Paracaidistas y paracaidistas americanos en el seno de unas maniobras de guerrilleros; el 15 de noviembre es revistado el Escuadrón, que forma con todo su equipo, armamento, municiones, paracaídas y empaques de lanzamiento, presto para embarcar, por el Ministro del Aire, Jefe de E.M. del Aire y Jefe de la Región Aérea Central, ante la posible utilización del Escuadrón en operaciones en África.

En febrero de 1964 se constituyen con personal del Escuadrón destacamentos para la seguridad del oleoducto en las estaciones de bombeo de Poblete (Ciudad Real) y Loeches (Madrid); el 20 de abril una patrulla de señaladores-guías participa en las maniobras ALBOREX-1 con paracaidistas del E.T. y fuerzas de la Marina; el 5 de octubre se registra una exhibición del Escuadrón en un festival del Real Aeroclub en Lugo.



Entrega de premios del Plan de instrucción (1962-1963).

El Escuadrón participa en todos los desfiles de la Victoria que se han celebrado.

En los campeonatos que siguen obtiene los resultados que se señalan indicativos del grado de Instrucción conseguido: En 1960: Campeón regional de Tiro. En 1962: Campeón regional de Tiro individual (precisión, velocidad y patrullas); Campeón nacional de Patrullas militares en la Olimpiada militar de los 3 Ejércitos. En 1963: El equipo de Campo a través ocupa el 1^{er} lugar en el trofeo "Elola"; y obtiene el 1^{er} lugar en la Selección regional para los Campeonatos nacionales; la patrulla de Tiro consigue el 1^{er} puesto en el Concurso regional obteniendo los primeros puestos en persecución y velocidad; la patrulla Militar se clasifica para el Concurso Nacional de los 3 Ejércitos en el que obtiene el 1^{er} puesto; el equipo de Campo a través obtiene el 1^{er} puesto en el Trofeo Federativo y también en la 2^a fase del trofeo Elola. En 1964: Se consigue el 1^{er} puesto para el equipo de Campo a través en la 3^a fase del trofeo Elola; la patrulla de Tiro se clasifica en 1^{er} lugar en el Concurso regional de Tiro; días después obtiene el 1^{er} puesto en el Concurso de Tiro del Ejército del Aire; la patrulla Militar se clasifica en 1^{er} lugar en los Campeonatos del Ejército del Aire.

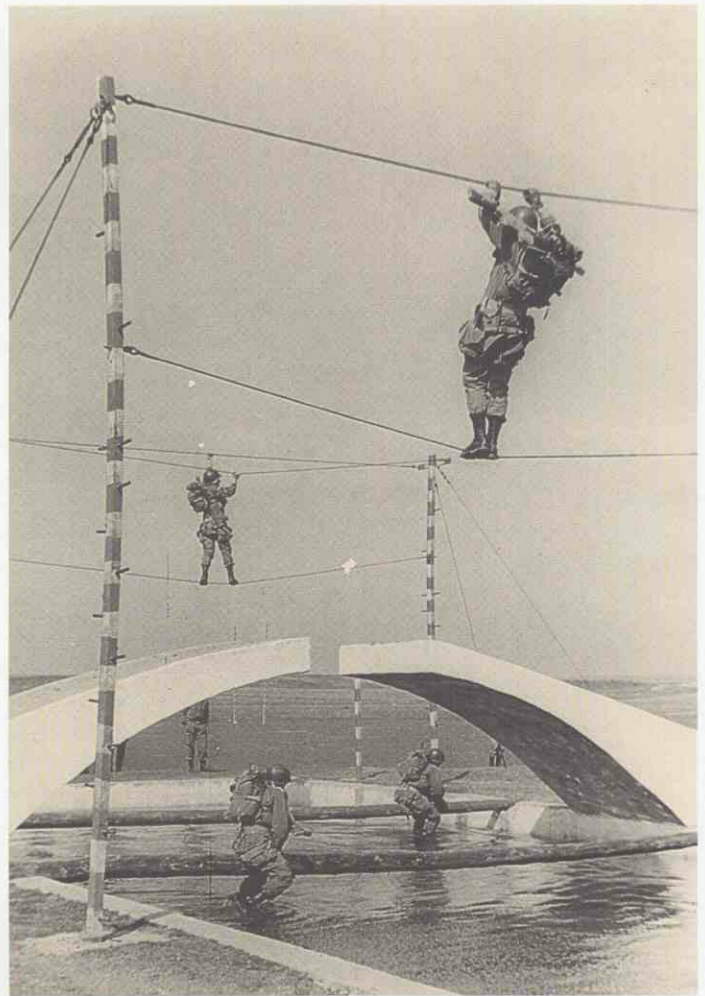
Por lo que a visitas se refiere, a partir del 5 de agosto del 50 en que se recibió la primera -de los alumnos de la Escuela de E.M. del Ejército de Tierra- sigue la de una serie de Autoridades y alumnos de diversos Cursos y Escuelas, dado que la Bandera era la única Unidad paracaidista de España; en una de ellas, de la Escuela de Cooperación Aeroterrestre, en julio del 61, figuraba entre los alumnos S.A.R. el Príncipe de España.

Por lo que respecta a los lanzamientos, en la Bandera, siempre se saltaba para algo, con un objetivo a alcanzar o una tarea a realizar en tierra. Había saltos los martes y viernes de cada semana y las 3 Escuadrillas de armas y la de P.M. lo iban haciendo por riguroso turno, generalmente a 1 Escuadrilla por día de salto, para realizar en tierra los ejercicios de Sección, Escuadrilla y finalmente de Escuadrón, programados en nuestro plan de Instrucción. Además existían los saltos de la llamada "Patrulla de la Alegría" que cada día de salto se organizaba con Jefes, Oficiales y Suboficiales, voluntarios, fuera del turno rotativo, con el objeto de experimentar paracaídas, empaques, armamento o equipo vario. La

tropa venía a saltar una docena de veces anualmente y el personal profesional, por efecto de la Patrulla de la Alegría, el doble. Lo ordenado era 4 saltos anuales.

Al final del Plan de Instrucción, antes de las Competiciones finales, se verificaba el Ejercicio "Embolia" en combinación con el Tercio de la Guardia Civil que cubría la zona de actuación. El ejercicio consistía en lanzar una patrulla, que era un pelotón táctico y que constituía la dotación del JU-52, sobre cada uno de una serie de puntos seleccionadas en las proximidades de las líneas férreas o carretera coincidentes en Madrid y en un radio de unos 50 a 70 Km. del centro. Una vez en tierra debían recoger el paracaídas y ocultarlo, disfrazándose de paisanos

para tratar de incorporarse por sus medios, en un plazo máximo de 2 días y por los itinerarios por ellos escogidos, a una supuesta zona de evacuación por helicópteros, agreste y poco habitada, (papel que desempeñaba el acuartelamiento de Alcalá en el ejercicio). En la zona de lanzamiento y en el itinerario debían efectuar una serie de destrucciones simuladas y golpes de mano que se grababan fotográficamente (algunas de las fotografías no habrían gustado nada a los supuestos vigilantes del objetivo que dormían apacible y tranquilamente) o se señalaban con tiza en los propios objetivos a destruir. Este cúmulo de destrucciones hubiesen producido en la realidad el colapso de todas las vías de acceso y salida de la capital, logrado por unos efectivos de unas 30 patrullas, menos de 400 hombres, actuando sigilosamente y rehuendo el encuentro con las fuerzas de reacción que eran los destacamentos de Guardia Civil, alertados por su Tercio, que les pasaba la noticia de que había paracaidistas por la zona pero sin más detalles. Cada uno de los factores intervinientes: número y calidad de las destrucciones, rapidez en la presentación en la zona



Competiciones finales del Plan de instrucción 1963-1964.

de evacuación, número de bajas habidos, etc., etc., contribuían a la calificación de cada patrulla actuante, calificación que con un coeficiente importante entraba en las Competiciones finales del Plan de Instrucción.

Excuso decir que la Guardia Civil entraba de lleno en el juego por amor propio, y unos y otros ponían el máximo interés en la realización. Como es natural todo esto era fuente de muchas anécdotas: Recuerdo el caso de una célula de una de las patrullas que bien disfrazados de campesinos (entonces existían) habían eludido todos los controles y que finalmente fueron "cazados" en una estación de ferrocarril por culpa de una malhada mancha de aceite en el suelo que hizo que apareciese claramente dibujado en él la huella, muy característica, de la suela de la bota paracaidista que no habían tenido la precaución de cambiarse.

A la terminación del Plan de Instrucción anual se celebraban las Competiciones finales, que abarcaban tres aspectos: individual (notas de clases y de conducta en función de las felicitaciones y sanciones habidas), deportivo (pruebas de campo a través, atletismo, gimnasia, instrucción paracai-

dista, balón-volea, balonmano, baloncesto, fútbol y rugby, por equipos) y militar (precisión y concentración en el lanzamiento, tiempo de entrada en acción, pruebas de topografía, armamento y empaques, sanidad, explosivos y destrucciones, golpes de mano, tiro real con diversas armas, transmisiones, fortificación, paso de obstáculos y del río Henares con agua a la cintura y finalmente presentación y desfile, previa revista de policía, al Control de Llegada). Todas estas pruebas daban unos paracaidistas, pelotones, secciones y escuadrilla vencedores, a los que se otorgaban trofeos especiales y bonificaciones en los permisos.

Los componentes de cada Pelotón eran siempre los mismos, saltaban en el mismo avión y vivían en el dormitorio agrupados, todo lo cual reforzaba los lazos entre sus componentes hasta convertirlos en una piña más que un pelotón.

MORAL DEL PARACAIDISTA

Los recursos humanos que nutrían el Escuadrón tenían dos procedencias muy diferentes: hijos de familias de buen nivel económico y, por ende, con nivel cultural medio-alto que nos venían por su espíritu un tanto romántico-aventurero y, por otra parte, unos muchachos con un origen diametralmente opuesto, hasta el grado de que en el test que les hacíamos al llegar al Escuadrón, con carácter anónimo, algunos confesaban como profesión la de "carterista", y en la pregunta sobre la profesión del padre ponían que no lo tenían conocido; éstos buscaban dignificarse ante sí y, sobre todo, ante los otros.

Amalgamar estos dos tipos tan distintos era difícil, pero hay que reconocer que cuando se logra se obtiene un "producto" fortísimo, resistente, unido en un bloque compacto y que responden en los momentos difíciles de manera ejemplar e incluso diría que asombrosa para no desmerecer ante los compañeros. Por ejemplo: En cierta época se nos presentaron sucesivamente varios casos de ataques aparentemente epilépticos, por lo que inmediatamente el médico del Escuadrón movilizó en el Hospital del Aire a los especialistas idóneos hasta obtener una respuesta para la causa de tales ataques, y resultó que eran simplemente ataques histéricos producidos por el esfuerzo mental necesario para dominar férreamente su miedo cervical al salto, de modo tal que nadie había

detectado la lucha interior que sostenían y que no dejaban que saliese al exterior, toda vez que saltaban y se comportaban como sus compañeros más despreocupados. Eran unos valientes de una pieza, puesto que dominaban a la bestia miedosa que todos llevamos dentro, hasta que sus nervios se rompían.

Otro: Al llegar a Sidi-Ifni en diciembre de 1957 el convoy aéreo que transportaba al Escuadrón nos encontramos, en contraste con las imágenes peliculeras que todos teníamos del lugar a base de arena, sol deslumbrante, calor, etc., con un cielo gris y cubierto, frío y lluvia torrencial que impidió una segunda rotación de los aviones para traer el 2º escalón: víveres, municiones, utensilio e impedimenta. Su consecuencia fue que la vida se hizo bastante difícil, puesto que el enlace aéreo con Canarias y el desembarco de los buques que esperaban en la costa se hacía difícil cuando no imposible.

En esta situación, el Gobernador General del África Occidental Española,

General Zamalloa, ofreció al Escuadrón guarnecer una posición clave en el dispositivo de defensa, el "Busgadir", como atención preferente al Ejército del Aire. Lógicamente lo acepté, aun reconociendo lo duro que aquello iba a resultar cuando los ranchos en frío con que partimos de Alcalá se estaban agotando, las municiones disponibles eran sólo la dotación individual y, sobre todo, no había ni tiendas de campaña ni impermeables para resguardarse de la lluvia que caía y caía abundante, mansamente, al mejor estilo gallego. Como único recurso contra la lluvia habíamos encontrado en un comercio abandonado una pieza de plástico para manteles o cortinas, con unos llamativos y coloreados dibujos de pájaros y flores que, cortado de 3 en 3 metros y con un orificio en el centro, formaba unos ponchos muy "sui generis".

A los dos días de ocupar aquella posición la 1ª Escuadrilla, subí a verlos con el capellán, D. Eloy Pastor, y nada más llegar se nos cayó el alma a los





pies: estaban calados, barbudos, demacrados y con cara de hambre, grises pero luciendo, en contraste, los pseudoponchos llenos de alegres colores. Al vernos entrar en el blocao que a duras penas habían conseguido medio organizar, vino a nuestro encuentro un grupo de 6 ó 7 paracaidistas y a su frente un Cabo que, tras cuadrarse y saludar correctamente, me dijo: "*Mi Teniente Coronel: Anoche este grupo de compañeros hemos estado reunidos y hablando, y en nombre de todos quiero pedirle...*" Imaginaos lo que a continuación estaba seguro iba a seguir: comida, municiones, tiendas de campaña, algo de calor para secarse; pero imaginad también cómo calificaría aquello el entonces vigente Código de Justicia Militar: peticiones colectivas previo acuerdo y con premeditación, y todo frente al enemigo. En consecuencia, yo traté de desviar la cosa hacia una vía menos peligrosa: "*NO! Tú anoche has estado pensando algo que hoy, y después de pedir el oportuno permiso, me quieres exponer...*" Pero el chico no entraba por ese camino: "*No, mi Teniente Coronel; lo que le quiero decir lo hemos decidido en-*

tre todos...", seguía remachando. Entonces, con un gesto de impotencia y resignado a lo inevitable, le hice gesto de que continuase, mientras entornaba los ojos temiendo lo que iba a

venir a continuación. Después de unos segundos de titubeo, se arrancó por derecho y dijo: "*Queremos pedirle... que nos concedan la boina negra, como a los paracaidistas del*



La condición física del cazador-paracaidista.

Ejército de Tierra!". Supongo que debí hacer un gesto bien expresivo, mientras sentía que me caían dos lágrimas cara abajo. Le abracé con fuerza y le dije: "*Os prometo que en cuanto volvamos a Alcalá tendréis la boina negra...*". Y así fue, pues al contárselo al Sr. Ministro del Aire, General Lecea, éste cogió el teléfono y en un segundo se desatascaron todas las barreras que durante 4 años se habían cruzado contra nuestras propuestas razonadas, documentadas y tramitadas por el bueno y debido cauce reglamentario... y desde entonces la boina negra cubrió a los paracaidistas del Aire y de Tierra.

Este grado de moral, que hace que ocupe un lugar preferente en la escala de valores del individuo el llevar una boina sobre la comida y las condiciones más elementales de vida, era el resultado de una serie de factores:

- Una predisposición individual, natural en unos jóvenes que preferían hacer el servicio en una Unidad de cierto riesgo y de vida dura en vez de buscar el clásico "enchufe" en un cómodo destino, o esgrimir astutos pretextos para eludir sus obligaciones de hombres y españoles; actitud tanto más de alabar cuanto que para algunos, no ya el saltar, sino el volar, constituía una novedad. No era raro el caso de los que confesaban, después de varios saltos, que tenían ganas de apearse de un avión por la escalerilla...

- Una disciplina exigente y severa, pero que procurábamos aplicar con justicia y mesura, oyendo siempre la versión del inculcado en faltas de cierta importancia.

- El fomento de la iniciativa personal y de la acción individual que si son aspectos admitidos generalmente, en el caso del paracaidista militar son indispensables, pues en muchos casos, por la dispersión en los lanzamientos, puede quedar aislado y ha de obedecer a su propia iniciativa. En este aspecto, en nuestras Órdenes de operaciones siempre figuraba un apartado de "justificación de empleo" que justificaba, en la medida compatible con la natural reserva, el sacrificio que posiblemente se les había de demandar y, en todo caso, el objetivo último a conseguir.

- Un cierto espíritu deportivo en la mejor acepción de la palabra, quitando importancia a las dificultades a superar, haciendo aparecer como sencillo lo que era difícil de conseguir y huyendo siempre de actitudes, gritos y gestos que puedan favorecer el histrionismo.

- Desmitificación del salto: Desde el principio de la Bandera, se detectó un peligro conceptual semejante al que se produjo en los comienzos de la Aviación, o mejor del pilotaje de aviones: el "endiosamiento" del paracaidista como ejecutor y poseedor de unas técnicas fuera de lo común. Consecuencia de esto era confundir el fin con lo que era tan sólo un medio, sobrevalorando el papel del saltador al dar al salto un valor exagerado. Combatimos esta tendencia todo lo posible, y a ello dedicamos esfuerzos en el aspecto físico de la instrucción y en el psicológico por medio de consig-

nas y normas, luchando con la tendencia natural a sobrevalorar por el ejecutor lo que es alabado y admirado por el espectador -incluso militar-. Siempre tratamos de desmitificar el salto al que realmente -por emocionante y atrayente que sea, lo que explica su éxito como deporte- desde el punto de vista militar no hay que conceder más valor que el de un medio de llegar a tierra para realizar allí unas misiones que son el fin buscado. Es decir, que del título "Cazador Paracaidista" que se obtiene al finalizar el curso, hay que tomar el sustantivo "cazador" como definitorio de nuestra misión, y el de "paracaidista" como un mero adjetivo que lo califica.

Todo esto se reflejaba en unas consignas que cada paracaidista llevaba en un librito permanentemente en el bolsillo, una de las cuales figuraba cada día en la Orden del Escuadrón, y lo más importante: eran seleccionadas entre las propuestas por los propios paracaidistas.



Parada militar prestos a embarcar.

CONSIGNAS DEL PARACAIDISTA

- Paracaidista: No interesa de dónde vienes ni lo que has sido antes de llegar; sólo importa lo que eres y lo que serás.

- El que se contenta con cumplir el mínimo exigido o el que necesita el aguijón del castigo para obrar bien, no sirve para paracaidista. Éste obrará a veces aislado, sin otro acicate que su propio espíritu y sin otra recompensa a la vista que la satisfacción de saberse capaz de realizar lo que otros no pueden o no se atreven a hacer.

- Nadie es pequeño en el servicio de la Patria; por poco importante que parezca la misión propia, de su cumplimiento nacen los éxitos parciales, y de éstos el triunfo de las grandes empresas. A veces, el éxito de una gran operación dependerá de que un paracaidista cumpla su misión exactamente.

- El alardear de algo es un síntoma de que se carece de lo que se presu-

me. La estimación del mérito propio viene de los demás y no del propio juicio. El bravucón es esforzado en palabras, pero el paracaidista debe serlo en hechos, y de éstos deducirán su valía los que le rodean.

– El paracaidista requiere una mayor instrucción que cualquier otro soldado, pues por su forma de combatir tendrá que manejar material muy diverso y además puede verse elevado a la jefatura de sus compañeros o encontrarse en ocasiones aislado, en cuyo caso habrá de serlo todo a un tiempo: jefe y soldado.

– Cualquiera que sea la situación en que te encuentres, no titubees jamás. La duda puede causar la muerte; una rápida decisión podrá salvar tu vida y la de tus compañeros.

– Debes hacer siempre más de lo que parezca que tus fuerzas te permiten. Aun en el último grado de agotamiento, la voluntad siempre es capaz de arrancar al cuerpo una última reserva de energía. Pocas cosas son por sí mismas imposibles y carecemos más de la voluntad que de los medios para conseguirlas.

– Paracaidista: Si estás envuelto, no importa; si tus enemigos son más, no importa; acércate al enemigo y ataca. Ataca siempre sin que te importen los hombres ni las armas enemigas. El General "No importa" te dará la victoria.

– Paracaidista: Es posible que tu sacrificio en el campo de batalla quede ignorado para los hombres, pero para Dios ningún héroe es anónimo.

PARACAIDISMO DEPORTIVO: RACE, FENDA, CIP, FAI

DESDE la llegada en 1948 al Acuartelamiento de Alcalá, vimos la conveniencia de fomentar la cantera de jóvenes que habían de nutrir las filas de la Bandera, como se hacía en otros países según las noticias que teníamos al respecto. Para ello, en casi todos los países con Unidades Paracaidistas en sus Fuerzas Armadas se favorecía y apoyaba con diversas ayudas (subvenciones, préstamo de aviones y paracaídas, etc.) el desarrollo del paracaidismo deportivo con carácter civil, pero muy ligado al militar, cosa que se favorecía además por la integración de los paracaidistas militares al licenciarse de las FF.AA. en los paraclubs civiles que reconocían sus saltos militares como válidos para la obtención de los títulos civiles, con lo que además se lograba mantener en actividad paracaidista a unos vete-

ranos que de otra forma perderían su aptitud en poco tiempo y serían inútiles como paracaidistas en caso de movillización.

Esto, que era bastante general –y estaba especialmente desarrollado en los países del área soviética, donde el paracaidismo civil constituía una profesión que permitía vivir desahogadamente a partir de cierta categoría profesional– entrañaba que los puestos directivos y de instructores del paracaidismo civil estaban desempeñados en su mayoría por militares. Constituía una excepción a esta tendencia generalizada el caso de los EE.UU., en que el inicio y desarrollo del paracaidismo deportivo, como tantas otras cosas en la sociedad americana, fue abordada en principio como una actividad empresarial de tipo civil y privado. Jacques Istel, hijo de un millonario americano, que había obtenido su título de paracaidista en Francia, decidió seguir la ruta de su padre y fundó un negocio de paracaídas y equipo paracaidista y, simultáneamente, una Escuela, cosas ambas que en poco tiempo se desarrollaron con la potencia que proporciona la existencia de un mercado con millones de jóvenes con elevado nivel de vida y devotos del deporte.

En consecuencia de lo antes dicho, el 7 de noviembre de 1951, tras unos contactos anteriores, dirigimos un escrito al Secretario del Real Aeroclub de España (RACE) señalando el deseo de los paracaidistas militares de poder nos integrar en dicho Aeroclub, como lo estaba el aeromodelismo, vuelo sin motor, vuelo deportivo, etc. La Junta Directiva del Club contestaba, pasada una semana, positivamente, y con ello, desde principio de 1952, comienza a funcionar una Sección de Paracaidismo, y como el RACE era miembro fundador de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), y como tal tenía el poder delegado para la concesión de los títulos internacionales de paracaidistas, se empiezan a librar éstos a paracaidistas militares en activo o licenciados desde el 1 de enero de 1953. Me cabe el honor de poseer el carnet español nº 1 de la FAI y haber sido nombrado Vocal de Paracaidismo de la Comisión Aeronáutica del RACE y, como tal, delegado de España en la Comisión Internacional de Paracaidismo (CIP) de la FAI que, respecto a los deportes aéreos, viene a desempeñar un papel semejante al del Comité Olímpico Internacional respecto a los deportes olímpicos.

España está, en consecuencia, representada por primera vez en la reu-

nión de la CIP que, en enero de 1952, se celebra en París, sede de la FAI, estableciéndose contactos con el resto de las delegaciones de diversos países. A partir de ese momento, y salvo raras excepciones, se acude anualmente a las reuniones de la CIP, tomando parte activa en sus trabajos sobre el Reglamento para la obtención de los diversos títulos (A, B, C o D) de paracaidista internacional, Reglamento para la homologación de récords paracaidistas, control y registro de éstos, Reglamento para los campeonatos y competiciones paracaidistas, análisis y críticas de éstos, elección de los países organizadores y pruebas en ellos, Reglamento para los jueces internacionales, control y registro de ellos, etc. A propósito de jueces, es de señalar que en dicho registro figuraban en 1975 los siguientes españoles, todos ellos paracaidistas bien conocidos y apreciados nacional e internacionalmente y que por tanto habían sido "cocineros antes que frailes": Ayuso, García Benítez, Llovera, Martínez Contreras, Pintado, Piñón, Recio y Rodríguez Navarro.

En julio de 1954 el representante español asiste como Observador Oficial de España al II Campeonato Mundial de Paracaidismo Deportivo, en el que la URSS y sus satélites arrasaron en Saint Yean (Francia) y se llevaron los primeros puestos, superando incluso a Francia que tenía una dilatada experiencia y reserva de paracaidistas por sus campañas coloniales. En octubre de 1961 actúa como organizador y director técnico de los I Campeonatos Nacionales de Paracaidismo Deportivo, que tienen lugar en el campo del RACE de Cuatro Vientos, con dos categorías: saltos de apertura manual, que gana el Cabo 1º José A. Fernández, y saltos de apertura automática, en el que triunfa el Capitán Lucas.

El 4 de agosto de 1962, y como Jefe de la delegación española y miembro del jurado en los VI Campeonatos Mundiales de Paracaidismo Deportivo, se presenta al Sr. Ministro del Aire con el equipo que va a participar en ellos, partiendo el 6, vía Amsterdam, a Boston, y de allí a Orange (Massachusset), regresando el 4 de septiembre, tras una lucida actuación del equipo (todos militares) en esta su primera salida a Campeonatos del mundo: puesto 10º entre 24 naciones participantes, situándose tras los "grandes" (Checoslovaquia, EE.UU., URSS y Francia) en un grupo intermedio con Canadá, Bulgaria, Yugoslavia, Polonia, Rumanía, España y Gran Bretaña, tras del cual

quedan los restantes 13 países participantes.

Con fecha 1 de enero de 1960 es nombrado Vicepresidente de la Federación Nacional del Deporte Aéreo (FENDA) que se ha constituido, a semejanza de las Federaciones de otros deportes: fútbol, natación, equitación, judo, etc., en el ámbito de la Delegación Nacional de Deportes de la que, al estar en su dependencia, recibe apoyo económico. El Secretario General del RACE, que estaba vinculado al Ministerio del Aire, simultaneaba tal puesto con el de Presidente de FENDA, y los delegados de las distintas actividades aeronáuticas del RACE lo eran también de FENDA. Mediante este doble juego se lograba un apoyo doble y todo se desarrollaba en buena armonía, que favoreció la extensión del paracaidismo civil a través de una serie de paraclubs en muchas de las provincias, contando, primero en Cuatro Vientos y luego en Sanchidrián, con un centro principal para los varios paraclubs de Madrid. Hay que hacer constar que esta actividad se desarrolló gracias a la ayuda en paracaídas y aviones del Ejército del Aire, ayudas en los primeros años total, y luego parcial, junto a la del Ejército de Tierra, pero siempre importante.

Con los años transcurridos el vocal español se convierte en el miembro más veterano de la CIP, lo que, unido a su participación asidua en todos los trabajos de la Comisión, le hace primero ser nombrado miembro del Comité técnico asesor de la citada Comisión, y luego que le sea concedido por la FAI, en julio de 1969, el Diploma "Paul Tissandier", una de las recompensas de la FAI, y en abril de 1971 el primer Diploma "Leonardo da Vinci" otorgado en el mundo, creado para "premiar los servicios distinguidos prestados al paracaidismo deportivo mundial".

Desgraciadamente, este prometedor estado de cosas hizo crisis a mediados de los años 70 y surgió un enfrentamiento entre RACE y FENDA por cuestiones personales que desgraciadamente trajo consigo una serie de problemas con perjuicio para los deportistas practicantes y para el paracaidismo deportivo que sufrió un frenazo, y luego un retroceso, en su desarrollo.

En 1976 asistió por última vez como Delegado de España a la reunión de la CIP, después de la cual y disconforme con el enfrentamiento citado, se retiró de sus actividades en RACE y FENDA.

Si se citan las recompensas obtenidas de la FAI no es tanto por "autobombo" o complacencia en un ya lejano pero siempre agradable recuerdo como por señalar el grado de aprecio internacional que en el aspecto organizativo había logrado España, que se completaba muy mucho con los triunfos deportivos que el equipo español, cuyo integrante fundamental era la Patrulla acrobática de Alcantarilla, iba acumulando prueba tras prueba, nacionales o extranjeras, en competiciones regionales o mundiales.

LOS PRINCIPIOS DE PETER Y LOS SALTOS EN PARACAÍDAS

LA aviación militar española venía usando desde antes de nuestra Guerra unos paracaídas que, en su mayor parte, eran de la marca americana Irvin (no Irving, como frecuentemente se lee) pero fabricados en Barcelona. La consecuencia de esto era que había que pagar unos "royalties" en divisas. Con el principio de las actividades paracaidistas en el Ejército del Aire en 1948, Mr. Irvin –al que conocimos en 1950 cuando vino para conocer nuestras observaciones y comentarios sobre sus paracaídas– se apresuró a suministrar el modelo usado por los paracaidistas de los países que eran clientes suyos: el Irvin T-5 y luego el T-6. Se trataba de unos buenos paracaídas clásicos, de casquete esférico y con diseño y funcionamiento experimentado en cientos de miles de saltos.

Sin embargo, de un lado la escasez de divisas en aquellos años, junto a la dependencia de una patente extranjera para un artículo de las FF.AA., unido al diseño ya algo obsoleto del T-5 y T-6 incluso en aquellos lejanos días, hicieron que, como de costumbre y una vez más, en la Bandera nos metiésemos en "camisa de once varas" e informásemos en 1951 a la Superioridad sobre la conveniencia de nacionalizar este producto, cosa que veíamos como perfectamente factible. También, como de costumbre, la propuesta pasó por una serie de trámites y críticas hasta que en julio de 1952, y con el apoyo del Coronel de Ingenieros Aeronáuticos Martínez de Pisón, Jefe del Departamento de Armamento y Equipo del INTA, se constituyó una Comisión radicada en el INTA para el estudio de "un prototipo de paracaídas nacional", presidida por el citado Coronel y constituida por representantes de la Escuela de Alcantarilla, E.M. del Aire y del

propio INTA, junto al que escribe, representando a la Bandera.

Partiendo de lo conocido, que eran los paracaídas en uso obviamente, tratamos de diseñar otro que no sólo fuese nacional, sino que mejorase técnicamente a los Irvin. Celebrábamos reuniones todas las semanas, y lentamente se fue progresando hasta que en 1954 pudimos comenzar los lanzamientos de prueba, con muñecos, de los paracaídas de la serie experimental. Se fueron introduciendo cambios y mejoras como consecuencia de las pruebas y llegamos, en febrero del 55, al momento de probar el prototipo con personas. Se trataba del paracaídas denominado INTA (en honor de la institución que nos había prestado el apoyo, la colaboración técnica y los medios necesarios) TSF (para Tropas, de Seda y con Forma, no de simple casquete esférico, sino de forma boina, que presentaba ciertas ventajas aerodinámicas) 28 (nº de cordones) 01 (modelo); en total, el paracaídas INTA-TSF-2801. Siendo yo el paracaidista más antiguo de la Comisión, a mí me correspondió el honor de ensayarlo, y así se dispuso el lanzamiento para el 1 de marzo. Después de pasar las revistas previas al embarque, más exigentes y detalladas que las normales en cualquier lanzamiento, subí al avión, que tomó altura –1.000 m, muy superior a los 300 m habituales en los saltos de instrucción– y, al llegar a la vertical del punto señalado por paineles, me fui al aire.

Creo recordar que uno de los famosos principios de Peter dice algo así como que "*todo aquello que es susceptible de empeorar, fatalmente empeora*" y en aquel salto, cuidadosamente preparado, se iba a confirmar una vez más lo cierto de tal principio: Primeramente, el despliegue de la campana es defectuoso y se produce un enrollamiento de los cordones que va desde los hombros hasta el borde de ataque de la campana, por lo que ésta no puede desplegarse y baja formando la temible "vela romana" en que la campana sin desplegarse gira formando una especie de columna salomónica o de una vela de las llamadas romanas, sin prestar la sustentación necesaria. Están prescritas unas maniobras para combatir los enrollamientos: tirar de las bandas de hombro separándolas hasta lograr deshacerlos, en cuyo momento la campana embolsa el aire necesario y se despliega con un chasquido muy tranquilizador para el que lo logra. Pero en aquella ocasión resultó imposible, a pesar

de mis esfuerzos para conseguirlo y así evitar lo que se presentaba como negra perspectiva, y del amor propio que también intervenía dadas las circunstancias especiales del salto; en consecuencia, y dado que la tierra se acercaba peligrosamente, vi llegado el momento de recurrir al paracaídas de pecho, de emergencia, que va sujeto al atalaje del principal por dos argollas que se enganchan en dos mosquetones del atalaje; y en aquel ya crítico momento me día cuenta, con sorpresa y alarma, de que el paracaídas de pecho colgaba enganchado sólo en un mosquetón y que no había tiempo para tratar de engancharlo en el otro. En previsión de que esto suceda, cosa posible en un lanzamiento de salvamento por la premura y nerviosismo al colocárselo, las dos argollas de enganche del paracaídas van unidas por el interior de la envuelta del paracaídas con un cordón de seda de seguridad que mantiene la forma del paracaídas aunque esté sujeto de un sólo punto, ya que, de carecer de él, la argolla no enganchada con la mitad de los cordones a ella unidos, quedaría libre en el aire y el velamen perdería su forma de campana y, por tanto, su capacidad de sustentación. Entonces, una fracción de segundo antes de tirar de la anilla del paracaídas de emergencia, pensé que "a lo peor", y dada la serie de complicaciones presentadas, era probable que también faltase el cordón de seguridad y que, por tanto, tan pronto como saliese la campana debía agarrar los cordones para sustituir con la mano el mosquetón no enganchado. Así lo hice... el paracaídas se desplegó e inmediatamente tomé tierra...

El primero en llegar fue el Comandante Salas, que traía un delicado color de acelga en la cara y, a poco, el resto de la Comisión con diferentes tonalidades del verde al amarillo. Parece ser, por lo que dijeron, que el actor de la peripecia tenía mejor cara, cosa que suele ocurrir: había estado tan ocupado que no tuve tiempo para asustarme. Todos reunidos, sin novedad felizmente, examinamos el paracaídas de pecho y, como afortunadamente pensé en plena caída casi libre, el cordón de seguridad... también faltaba!. El principio de Peter había trabajado aquel día con plena dedicación y también mi Ángel de la Guarda que a Dios gracias seguía en el servicio activo y no había pasado a la reserva...

Para terminar este apartado señalaremos que, corregido el defecto causante "probable" de la "vela romana"

—que yo sepa, nunca se ha llegado a determinar con certeza la causa y el mecanismo de formación de ese tipo de anomalías— se continuaron los trabajos que culminaron en la adopción del paracaídas INTA-TSF-2801 y 2802 como reglamentarios para el Ejército del Aire, tiempo después sustituidos por los INTA-TNF-2801 y 2802 (N de nylon).

Mientras tanto, los paracaidistas del E.T. utilizaban sus propios paracaídas: T-10 americano y EFA francés; visto lo cual y la creciente diversidad de tipos existentes y en uso, se pensó en el Alto E.M. en la conveniencia de unificarlos para el E.A. y E.T. y, consecuentemente, el 12-03-57 se constituye una "Comisión interministerial del A.E.M. para unificación de paracaídas" presidida por el General D. Luis Bengoechea e integrada por representantes del E.M. del Aire, INTA, paracaidistas del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire (Escuela y Escuadrón) que, a lo largo de los años siguientes trabaja en el Alto Estado Mayor con numerosas reuniones (por ejemplo, en el año 1959 celebramos 74) en que se trataba de establecer cuál de los paracaídas en uso por el Ejército del Aire o Ejército de Tierra obtenía la mejor puntuación como resultado de una serie de análisis y pruebas de laboratorio y de la ejecución de miles de saltos con una Unidad de experimentación especialmente creada con tal fin, englobando paracaidistas de ambos ejércitos.

Los trabajos continúan los años siguientes sin llegar a una conclusión definitiva, quizás porque no hubiese excesivo interés en algún miembro de la comisión en llegar a ella, aunque es el INTA, el modelo del E.A., el que consigue una puntuación ligeramente superior en los saltos efectuados. En el año 1964 las reuniones se van espaciando, y esta situación de casi hibernación continúa al causar yo baja en el Escuadrón en marzo de 1965. No es la unificación virtud a la que los españoles seamos muy proclives...

Y hablando de paracaídas, es de recordar que los utilizados en los primeros años (T-5, T-6, TSF-2801 y 2802) eran de una pura y magnífica seda, por lo que su producción en toda España estaba intervenida y la mayor parte utilizada con ese fin. La consecuencia natural era que, en un mundo que Dupont de Nemours no había todavía inundado con su producción de nylon y otras fibras sintéticas, el colectivo femenino padecía una gran escasez de tejidos adecuados para sus prendas delicadas.

Mucha gente ajena a la realidad de la Bandera se imaginaría que los paracaidistas, ya que saltaban con los paracaídas también los disfrutarían (sus mujeres más bien) al ser dados de baja para el salto. Sin embargo es de justicia dejar constancia que ni un sólo paracaídas fue nunca desviado de su destino final que era convertirse en paracaídas de carga, aunque ello produjese desilusiones en nuestra "Sección femenina" para la que por ello, supongo, no fui santo muy de su devoción.

IFNI - SAHARA

Acababa el mes de noviembre de 1957 cuando se produjeron en el territorio de Ifni una serie de incidentes, confrontaciones y ataques producidos por las partidas del llamado Ejército de Liberación que entraban en el territorio español procedentes de Marruecos. Dado que los efectivos españoles de guarnición eran poco numerosos y algunos de ellos indígenas, se vio la necesidad de reforzarlos con efectivo de la Península y así, en los últimos días de noviembre, salió hacia Ifni la Bandera de Paracaidistas del Ejército de Tierra, que nada más llegar se vio envuelta en una serie de combates y emboscadas que les causaron bajas importantes. Ante el desarrollo de estos hechos, el Primer Escuadrón se pone en estado de alarma esperando la orden de partir, pero uno a uno pasan los días finales de noviembre y empieza diciembre sin noticias de nuestra partida, con lo que la desmoralización se va apoderando hasta de los más optimistas.

Por ello, el día 5 de diciembre solicito una audiencia del Ministro del Aire, General Lecea, que consigo tras vencer ciertos obstáculos, y le hago presente nuestra mayor antigüedad respecto a los paracaidistas del E.T. que ya estaban combatiendo y la desmoralización del Escuadrón al sentirse injustamente preterido y olvidado. El General se me quedó mirando de hito en hito sin decir palabra durante un largo rato y finalmente me dijo: "*Vuélvase a Alcalá y prepárense para partir en espera de órdenes. Yo me voy al Pardo*".

Antes de salir disparado para Alcalá le entregué una colección, que había tenido la precaución de llevar, de las copias de los escritos en que, en algún caso desde hacía varios años, veníamos solicitando armamento y equipo determinados sin resultado hasta la fecha. Adelanté por teléfono al Escuadrón la orden para que comenzasen



Embarque del Primer Escuadrón rumbo a Sidi-Ifni (07-12-1957).

los preparativos y me dirigí hacia Alcalá sonándome marchas militares en los oídos. Cuando llegué allí vi cómo el aspecto había cambiado radicalmente respecto al de la mañana cuando me encaminé al Ministerio: las caras eran ahora alegres y el acuartelamiento parecía una colmena en plena actividad.

Por la tarde empezaron a llegar camiones que dejaban en el patio de armas cajas diversas que el pobre Oficial designado no tenía tiempo de abrir, ni comprobar su contenido, por la premura con que llegaban y partían los vehículos. Por los albaranes que iba coleccionando sabía que allí había cascos de guerra, ametralladoras, fusiles ametralladores, morteros, municiones para dichas armas, bombas de mano, ranchos en frío, tiendas individuales, calzado, uniformes, etc., etc., que se iban amontonando en un informe túmulo en el patio.

Se repartieron los cascos, los ranchos en frío, las municiones de la dotación individual y el armamento pesa-

do con su primer escalón de munición, dejando el resto para ser trasladado con la impedimenta: cocina, víveres, botiquín, etc. En estas tareas transcurrió la noche. A las 11 h. del día 6 se recibió la orden de emprender la marcha esa misma madrugada hacia Sidi-Ifni. A las 5 h. del día 7 se sale en camiones para Getafe, en donde los Sres. Ministros del Ejército y del Aire esperan para despedirnos y a las 8 h. empieza el despegue de los aviones del Ala de Transporte que, junto con los movilizados de la Compañía Iberia, forman un convoy de treinta y tantos, para llegar a Sidi-Ifni en la tarde del mismo día tras repostar y comer en Sevilla.

Según las órdenes recibidas, al llegar, el Escuadrón quedaba a las órdenes directas del Gobernador del África Occidental Española, General de División Laureado Gómez-Zamalloa. Me presenté a él tan pronto desembarcamos, en medio de un verdadero diluvio, y nos alojamos como pudimos tra-

tando de descansar del viaje y de la tensión de los últimos días, pero a las pocas horas, en la madrugada del día 8, se reciben las primeras órdenes de operaciones que hacen partir una Escuadrilla tras otra con diferentes misiones: la 1ª, del Capitán P. Ramos, debía relevar a los paracaidistas del E.T. que guarnecían una posición situada en el monte Busgadir; la 3ª, del Capitán Gefäell, escoltar un convoy con abastecimientos y refuerzos hasta la cota 646 del macizo Ait-Buhus, guarnecido por una Compañía de la 6ª Bandera de la Legión. Dicha Escuadrilla regresó la noche siguiente tras cumplir su misión, transportando 15 muertos, 23 heridos y 2 prisioneros. Una vez entregado el convoy, se recibe orden de que parta inmediatamente para apoyar el repliegue de la Columna del Teniente Coronel Crespo de la Bandera Paracaidista del E.T., procedente de Tagragra, que venía siendo hostigada por el enemigo. Se cumplió lo ordenado, regresando a las 8,30 h. del día 9, tras 48 h. sin

dormir prácticamente nada. La 2ª Escuadrilla, del Capitán Celso Díaz, fue encargada de la seguridad y defensa de los puntos más sensibles de la plaza de Sidi-Ifni y de su campo de aviación.

En los días siguientes, las Escuadrillas van rotando en sus cometidos hasta el día 4 de enero de 1958 en que se recibe la orden general de operaciones para el lanzamiento el día 5 de una Escuadrilla reforzada y la P.M. del Escuadrón con la misión de ocupar, organizar y defender, hasta su relevo, la cota 348 del macizo Alat Ida Usugun, que vendría a ocupar como base de partida, tras contactar con el Escuadrón, la 6ª Bandera de la Legión.

Sin embargo, y por culpa de las malas condiciones meteorológicas, hubo que suspender la operación. El día 22 el Escuadrón conduce y protege un convoy de víveres y municiones al punto de apoyo del Buyarife.

El día 30, el Capitán General de Canarias y África Occidental Española revista el Escuadrón, que a partir de ese momento pasa a las órdenes del General Gobernador del Sahara, para lo que el 1 de febrero se realiza el traslado por vía aérea del Escuadrón a Aaiun.

Recuerdo muy bien nuestra llegada al Sahara. Estaba planeado saltar en el aeródromo de Aaiun al llegar allí, pero soplaban un fuerte viento que impidió el

lanzamiento. Una vez en tierra, formé el Escuadrón y me adelanté a dar las novedades al que a lo lejos supuse era el General Gobernador del Sahara, a cuyas órdenes íbamos destinados. Se trataba del General de División, Medalla Militar, Héctor Vázquez, procedente de Caballería y que seguía montando y compitiendo en pruebas de equitación; era una persona alta, delgada, con el pelo muy corto, con aire deportivo y con bastante mal genio según contaban las crónicas. Estaba solo y destacado del grupo de jefes que le acompañaban. Me cuadré, saludé y le di la novedad. Él contestó a mi saludo y a continuación bajó la mano, estiró el brazo y con el índice señaló al desierto; que aparecía plano y sin ningún accidente que rompiera su monotonía y, con su voz un poco chillona dijo: ¡*Instálense!*. Giré la cabeza, miré el paisaje, pensé que en aquel momento estaba en juego el porvenir del Escuadrón en el Sahara español y, sin ningún comentario, saludé, dije: "A la orden de V.E. mi General" y di media vuelta, volviendo con mi gente.

Afortunadamente nuestro equipo y abastecimiento habían mejorado bastante en el tiempo transcurrido desde nuestra indigente llegada a Ifni. Habíamos recibido la impedimenta que quedó en Alcalá por culpa del mal tiempo y, con la ayuda de los aviones y pilotos de Iberia movilizados, se habían soslayado ciertas limitaciones logísticas impuestas al Escuadrón en la Zona Aérea, derivadas del hecho de estar a las órdenes para empleo de los Generales Gobernadores de Ifni primero y del Sahara después. Se había conseguido en Canarias no ya los víveres indispensables, sino incluso alimentos escogidos que permitían un rancho francamente bueno. La buena comida y el cambio del paisaje mantenían a la gente optimista y con ganas de trabajar. Teníamos útiles de zapador y tiendas de campaña individuales que se podían ensamblar. En consecuencia, todo el mundo se puso a la tarea mientras algunos buscaban cal, sacos terreros y un palo largo. El terreno pedregoso se resistía, pero decímetro a decímetro se consiguió ahondar el suelo, con lo que las tiendas quedaban algo más holgadas; se pintaron las calles del campamento, se estableció un parapeto con sacos de arena que protegía el campamento y el aeródromo, que no contaba con otra defensa, se estableció un Cuerpo de guardia y, finalmente, en el palo largo conseguido —nunca supe de dónde lo pudieron sacar— se izó la bandera.



Lanzamiento en tierras del Sahara.



Misa en la posición de "El Busgadir" (diciembre 1957).

Todo esto se hizo en la tarde del mismo día de llegada y en el siguiente. Al amanecer del segundo día, el General Héctor Vázquez se presentó solo, recorrió el campamento con todo detenimiento tras advertir a la Guardia que no alertase a nadie de su llegada; no hizo ningún comentario y se marchó como había llegado, pero sospecho que desde aquel momento el Escuadrón conquistó un puesto entre sus unidades preferidas.

El día 5 de febrero, el General Gobernador dispuso que el Teniente Coronel Jefe y el Capitán de la 2ª Escuadrilla fuésemos para entrevistarnos en Fort Trinquet con el General Bourgond, Jefe de las fuerzas francesas del África Occidental Francesa, al objeto de coordinar la operación contra Smara que se iba a efectuar con cooperación francesa. Regresamos a Aaiun, y el día 8 parte la 2ª Escuadrilla en 5 aviones DC3 con destino a Fort-Trinquet, donde serían instruidos para saltar desde los aviones Nord-Atlas 2501 y con paracaídas EFA franceses. El día 10 salta la Escuadrilla sobre Smara en combinación con las fuerzas francesas del Coronel Grall que operan por tierra para contactarla. Se ocupan los objetivos asignado y se iza el Pabellón na-

cional en el fuerte de Smara, estableciéndose las defensas contra posibles reacciones enemigas. El 16 llega a Smara un convoy con la 13ª Bandera de la Legión regresando a Aaiun junto con la 2ª Escuadrilla paracaidista. Es ésta, pues, la primera operación de guerra multinacional extrapeninsular que en muchos años verificaban fuerzas españolas, tanto más de señalar si recordamos que ello ocurría en 1958...

El problema del abastecimiento, y en general del apoyo logístico, era preocupante en todo momento: La acumulación de fuerzas con la llegada de nuevos efectivos cada pocos días, muy por encima del número habitual para el que estaba calculado el dispositivo existente, unido, en el caso de Ifni, a un accidente que había dejado fuera de servicio al Oficial de Intendencia encargado del depósito, hacían difícil el abastecimiento. Los barcos trataban de aportar lo necesario, pero la plataforma continental y la falta de puertos obligaba a que los barcos anclasen a distancia de la playa y, en el caso de Aaiun, a distancia además la playa de la ciudad. En aquellos primeros días no se habían hecho los muelles flotantes que después facilitaron el desembarque de la carga, y había ne-

cesidad de pasar las mercancías, municiones y suministros de los barcos a los famosos "carabos", barcas indígenas de poco calado y poca estabilidad, que hacía que el fondo poco profundo de las playas de desembarco recibiesen casi tanta carga como la que conseguía llegar a tierra firme sana y salva.

Además de los problemas generales de abastecimiento, existía uno muy concreto de combustible; en consecuencia, se dio orden que todos los barcos que partiesen de Canarias completasen su carga al límite con leña para las cocinas. Lógicamente, en la mayoría de los casos se cargaban primero los elementos principales y se completaba luego la carga máxima posible con leña a granel, lo que iba a dar lugar a problemas inesperados. Recuerdo el día anterior al salto y operación de La Hagunia, en que una columna con blindados había de efectuar el contacto con las Unidades del Escuadrón que saltaban justamente en el cruce de pistas allí existentes. Yo estaba en el Cuartel General con el Teniente Coronel Jefe del Estado Mayor pendiente de las últimas novedades, una de las cuales era el retraso habido en recibir munición para los blindados



Puesto de mando en el desierto (marzo 1958).



Campamento en El Aaiun (febrero 1958).



Operación de la Hagunia (18-02-1958).

de la columna, tardanza que podía hacer que abortase toda la operación. Por fin, a primera hora de la tarde llegó la noticia esperada: el barco que transportaba los proyectiles acababa de anclar. Inmediatamente, y con un

suspiro de alivio, se dispuso la salida de la columna que debía recoger y proteger la carga llegada desde la playa hasta Aaiun. Me despedí entonces para organizar los últimos detalles del salto del día siguiente cuando, al bajar

las escaleras, oí una serie de gritos y un muestrario verdaderamente exhaustivo de "tacos" que hasta el mismo Cela habría envidiado. Subí rápidamente y el Jefe de E.M. me enseñó sin decir palabra un teletipo de Canarias:



Operación de la Hagunia (18-02-1958).

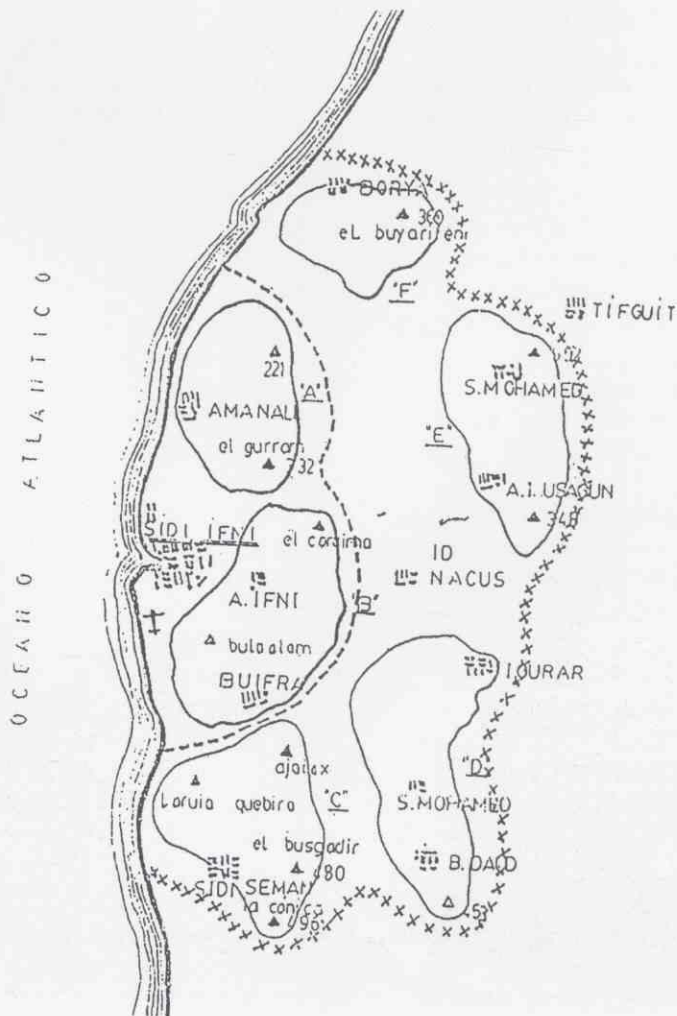
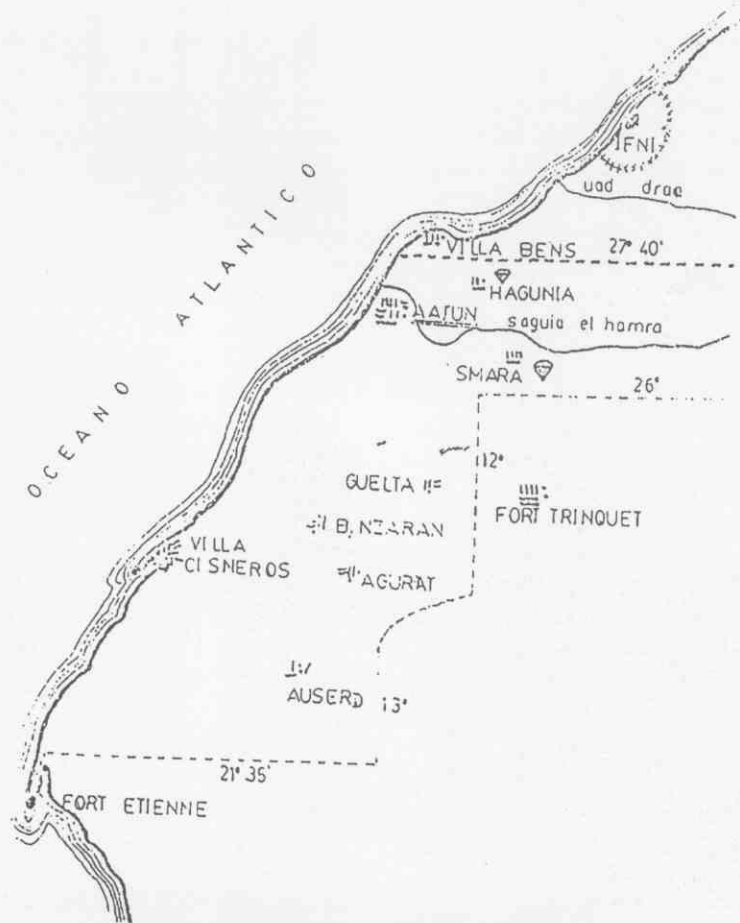
encima de las cajas de los proyectiles habían completado la carga con toneladas de leña!

Sin embargo, como ocurría frecuentemente en aquellos días, la lógica que había fallado en la carga también faltó en la descarga y, a pesar de que sensatamente era imposible descargar todo en las pocas horas que faltaban, al amanecer del día siguiente, y no sé cómo, los proyectiles estaban en los blindados que partían con el sol naciente hacia nuestro punto de encuentro en La Hagunia.

Así pues, el 18, la 1ª Escuadrilla y la P.M. del Escuadrón saltan con unos efectivos de unos 150 hombres en la operación "Morabito" —en el mayor lanzamiento efectuado hasta la fecha en operaciones por paracaidistas españoles— sobre la Hagunia, cruce de pistas y punto de paso entre Ifni y el Sahara, para impedir la retirada hacia el Norte de las bandas acosadas por las columnas del E.T. que operaban por tierra. Se cubren los objetivos marcados y se efectúa el contacto con la columna del Coronel Campos. Al día siguiente, 19, las fuerzas del Escuadrón regresan a Aaiun con todo el material, armamento y paracaídas utilizados en el lanzamiento, en una columna motorizada que es parte de la del Coronel Campos.

El día 23 se efectúa un reconocimiento por tierra sobre Rayen Mansur, estableciendo contacto con las fuerzas de Infantería de Marina salidas de la playa.

El día 26 de marzo visita el Escuadrón en Aaiun el Sr. Ministro del Ejército, que les dirigió unas elocuentes palabras de felicitación por su actuación en Ifni y Sahara, y anuncia su repatriación, que se lleva a cabo por vía aérea a Canarias (el día 29 parte el último hombre de Aaiun), y en una lancha LST-1 que parte el 31 de Las Palmas para llegar a La Carraca (Cádiz) el 3 de abril y por tren el 6 a Alcalá, con lo que termina la etapa africana del Escuadrón en la que, entre otras felicitaciones recibidas, destacan el escrito del General Zamalloa del 15-12-57: "Mi querido amigo y compañero: Quiero expresarte mi felicitación más sincera y emotiva por el magnífico espíritu con que he observado se comportan todos tus subordinados, al soportar con la mayor abnegación las duras inclemencias del tiempo y cómo, alegremente, sin la menor queja o síntoma de cansancio, un día y otro mantienen la estricta y eficaz vigilancia de los puestos y lugares encomendados a tu Unidad. Asimismo me es conocida, y os felicito



también por ello, la brillante actuación de la 3ª Escuadrilla en la protección del convoy y evacuación de nuestros heridos del Batallón de Soria nº 9 y 6ª Bandera de la Legión. Esta felicitación quiero que se haga extensiva a todos tus subordinados como asimismo que sea leída a la tropa para su conocimiento. Con el mayor afecto, te saluda tu buen amigo y compañero que te abraza.- Mariano Gómez-Zamalloa y Quirós”.

Por su parte, el General Héctor Vázquez envía a Alcalá el 26-03-58 un telegrama postal, que encontramos al llegar a la Base, y que dice: “*Felicito a Vd. y componentes de esa Unidad de su mando por el valor, entusiasmo, disciplina y alto grado de instrucción observados durante las últimas operaciones llevadas a cabo contra las bandas rebeldes, demostrando que son dignos soldados del Ejército Español.- José Héctor Vázquez*”; y otro del 01-04-58: “*Al regresar esa Unidad a su punto de destino, una vez finalizadas las operaciones, quiero resaltar de modo palpable el magnífico comportamiento de todos los componentes de la misma durante su estancia en esta Provincia. Felicítote en consecuencia por ello, así como por el grado de instrucción y disciplina alcanzado por dicha Unidad.- José Héctor Vázquez*”.

EL GENERAL STUDENT

ESTÁBAMOS en abril del año 1959 cuando recibimos en el Escuadrón una invitación de la Asociación Nacional de Paracaidistas Alemanes, que engloba a todos los veteranos paracaidistas –Asociación general de paracaidistas, por encima de particularismos o localismos, que no hemos conseguido cuajar en España– para que una Comisión del mismo acudiese a la reunión que iba a celebrar en Friburgo (Alemania Occidental). La invitación venía firmada por el General K. Student, Presidente de la Asociación.

Tras los trámites oportunos, se designó la Comisión con representación de todos los grados, y el 14 de mayo partimos para Friburgo, donde recibimos una acogida cordial y nos demostraron conocer con todo detalle la actuación del Escuadrón en Ifni-Sahara el año anterior, cosa tanto más de extrañar y agradecer cuanto que en España tal actuación había sido ignorada en muchos medios, incluso militares, y por tanto era desconocida para la mayoría del pueblo español.

Las reuniones de aquella Asociación eran simplemente amistosas, sin otros fines que recordar viejos tiempos y estrechar lazos entre los antiguos camaradas y, con sorpresa para nosotros, también con los que años ha habían sido sus enemigos a muerte. Allí estaban figuras casi míticas de los combates de Dombas, Rotterdam, Eben Emael, Creta, Gran Sasso, Monte Cassino, etc., presididas por el Capitán General K. Student del Ejército del Aire alemán (como es bien sabido, los paracaidistas en Alemania pertenecían a la Luftwaffe), fundador y Jefe operativo de los paracaidistas alemanes en toda la II Guerra Mundial, acompañados por una serie de figuras amigas, aunque no fuesen paracaidistas, entre los que recuerdo al Coronel Rudel, as indiscutido de los Stukas, que poseía la condecoración de la Cruz de Hierro de mayor categoría en la historia y otorgada únicamente a él, que estuvo pilotando su Stuka hasta el final de la guerra con una pierna ortopédica ya que la suya la había perdido en combate. Pero allí estaban también los supervivientes de la División de Montaña neozelandesa, que habían sido los defensores de Creta –tan encarnizados que casi lograron lo que la Armada británica no supo hacer: impedir la ocupación de la isla desde el aire– y no sólo estaban juntos los antiguos enemigos, sino que sus hijos se reunían cada dos veranos en un campamento común para conocerse, convivir y tratar así de evitar en el futuro un enfrentamiento como el que padecieron sus padres y que estuvo a punto de hacerlos parecer como tantos de sus compañeros.

Regresamos muy satisfechos por la amistosa acogida recibida y por la oportu-

unidad de conocer a una serie de personas que ocupaban páginas de la Historia militar mundial.

En mayo de 1961 volvemos a recibir invitación para asistir a la reunión bienal de la Asociación, esta vez en Hildesheim (Alemania Occidental), para celebrar el XX aniversario de la batalla de Creta, que comenzó el 20 de mayo de 1941. Previa la autorización correspondiente, partimos el 19, siendo recibidos esta vez como ya viejos amigos y, en el seno de las conversaciones mantenidas en aquella ocasión, no olvido ni olvidaré, por la deferencia que representaba no tanto para mi modesta persona como por mi carácter de español, las confidencias del General Student sobre las causas del cese de los grandes desembarcos aéreos como el de Creta (7ª División Aero-transportada, 5ª División Alpina Aero-transportable, 7º Cuerpo Aéreo con 530 aviones y 300 planeadores, todo bajo el mando del Capitán General Student). El motivo fue el costo de la operación: casi el 50% de los efectivos desembarcados, 4.000 muertos, 6.000 heridos, 150 aviones y los 300 planeadores destruidos... Sin embargo, Stu-



La comisión paracaidista española en Hildesheim (Alemania) (22-05-1961).

dent consideraba, aún así, la operación muy rentable y por ello, pacificada Creta, empezó la preparación de la operación sobre el Canal de Suez, pero cuando llevaba muy adelantada su programación se encontró con una negativa tajante de Hitler para proseguirla ante el temor de las bajas que iba a entrañar fatalmente.

Ello trajo el ostracismo de Student, que no volvió a aparecer en ninguna operación importante hasta la liberación de Mussolini en el Gran Sasso, que él preparó con sus paracaidistas con todo detalle, logrando un éxito que Skorzeny se apuntó al presentarse ante Hitler con el propio Mussolini, para lograr lo cual se introdujo casi a la fuerza en el avión Fieseler "Cigüeña" que iba a despegar en lo alto de la montaña con el Duce, con lo que, al sobrecargar el avión con sus 100 kg corridos, estuvo muy cerca de provocar una catástrofe al despegue.

Student quedó dolido de que Hitler, que sabía el papel decisivo que él había desempeñado en la operación, le ignorase una vez logrado el éxito y consintiese que éste fuera atribuido al que calificaba de "aventurero un tanto anárquico", con lo cual aumentó el aislamiento del General y su distanciamiento de Hitler mientras sus bien entrenados y aguerridos paracaidistas eran dispersados y malgastados en los diferentes frentes, y no diremos que sin pena ni gloria porque allí donde actuaron, aún en tierra y en pequeñas Unidades, hicieron sentir su presencia decisiva como ocurrió en el caso señero de la defensa del Monasterio de Monte Cassino.

RECUERDOS AGRIDULCES

LOS recuerdos de aquellos tiempos son agridulces: Hubo grandes alegrías pero también profundas decepciones.

Las alegrías: el avanzar cada día superando una dificultad, los días de salto sin ninguna mala novedad, el completar unas maniobras o una exhibición con éxito, la satisfacción de la obra bien hecha, el pensar que estábamos dando pasos adelante hacia el afianzamiento de un puesto importante entre las Fuerzas del Ejército del Aire y la esperanza de que en un futuro no lejano, otras Unidades se unirían a la nuestra, que por eso era la "primera" de una serie por venir...

Y cuando se afianzaba esta idea por la serie de datos, informes y detalles que en los últimos meses habían inte-

resado del Escuadrón diversas Autoridades, un día de enero de 1954 llega la noticia de que al fin aumentan los Paracaidistas... pero en el Ejército de Tierra. Aquello fue un mazazo, tanto más cuanto más convencidos estábamos de que ahora sí iba de verdad el crecimiento de los paracaidistas del Aire, ya que siempre sería más fácil engrandecer la cabeza de puente que representábamos que iniciar en otro Ejército lo ya existente en el nuestro. Pero, como dice una de nuestras consignas: "No importa". Se hizo de tripas corazón, se apretaron los dientes y no sólo disciplinadamente –¡no faltaba más!– sino que de todo corazón nos pusimos a la tarea de pasar nuestras experiencias a los recién llegados.

Nos pusimos anteojeras para no mirar al pasado ni al futuro y sólo al presente; y allí estaban unos nuevos paracaidistas que estaban dispuestos a pagar, incluso con vidas, las experiencias que nosotros podíamos proporcionarles gratis, tras nuestros 6 años de veteranía y los miles de saltos realizados. Les dimos todo lo que sabíamos y hasta les prestamos los paracaídas, que es lo máximo que puede dejar un paracaidista, y establecimos las mejores relaciones con aquellos otros "paracas" (a pesar de la envidia por su boina) evitando a rajatabla todo tipo de incidentes siempre posibles entre gente joven y de sangre caliente. Me cruza ahora por la memoria un dato simplemente anecdótico: en los 17 años de vida de la Bandera no se registró la entrada –que yo recuerde– no ya de condecoraciones sino de un simple escrito de reconocimiento por la ayuda recibida del Escuadrón del Aire, cuando en cambio ellos sí recibieron condecoraciones, bien merecidas, del Ejército del Aire. Incluso se han ignorado hechos objetivos, realmente ocurridos, como es la presencia operativa del Escuadrón en el teatro Ifni-Sahara. Por ejemplo, un prestigioso General, que recientemente ha publicado un documentado libro sobre las operaciones militares en la era del Generalísimo, y en el que se analiza con detalle la actuación de los paracaidistas del Ejército de Tierra en África, ni menciona siquiera la presencia del Escuadrón allí, cuando le hubiera bastado simplemente consultar la prensa diaria de la época en cualquier hemeroteca para tener la sorpresa de enterarse de nuestra existencia y de que los lanzamientos más numerosos efectuados por paracaidistas españoles en operaciones fueron los del Escuadrón en la Hagunia y Smara. Pero

"No importa", seguimos en la misma actitud de colaboración y puertas abiertas hasta el fin: Quizás si no recibimos nada fue porque nada merecíamos... Además, es bien de señalar que el olvido institucional no empece la camaradería y la actitud personal siempre cordial y deferente de los hoy ya Tenientes Generales y Generales del Ejército de Tierra, entonces Tenientes y Capitanes de la Bandera primero, luego Agrupación de Banderas y, finalmente, Brigada Paracaidista del Ejército de Tierra, que desfilaron por Alcalá y compartieron con el Escuadrón muchas cosas en aquellos años de juventud.

Otro golpetazo, y éste definitivo, fue la disolución del Escuadrón en 1965. En el tiempo transcurrido desde enero de 1954, cuando se crean los paracaidistas del Ejército de Tierra, cada vez se hacía más evidente la necesidad de señalar unas misiones específicas bien definidas y diferenciadas a los paracaidistas del Aire, cosa que se confirmó por la experiencia de la campaña Ifni-Sahara del 57-58, y la información de otras Fuerzas Aéreas, que reservaban para sus paracaidistas misiones muy especiales (Comandos de l'Armée de l'Air franceses, Special Air Services de la Royal Air Force ingleses, etc.), Unidades especiales que, por otra parte, amenazan con ser las únicas Fuerzas paracaidistas posibles en un mundo donde la proliferación de las armas ligeras tipo cohete hacen inviable las masas de aviones "colgados" a baja velocidad y a poca altura lanzando Regimiento tras Regimiento: Creta, Normandía, Arnheim, Wessel... son nombres gloriosos pero del pasado.

Ello hizo que se solicitase reiteradamente la constitución de una Comisión para estudio de una nueva plantilla consecuencia de la asignación de unas nuevas misiones. Finalmente, en noviembre de 1964 se constituyó una Ponencia en el Estado Mayor del Aire, de la que formaba parte el Jefe del Escuadrón, para realizar un estudio sobre su reorganización. Procuramos activar el ritmo de los trabajos y el 01-02-1965 se presentó a la superioridad el proyecto de un Escuadrón de Comandos del Aire, con unos efectivos algo más reducidos (373 paracaidistas y 76 no paracaidistas) que los del Escuadrón existente (443 paracaidistas) pero con un mayor número de especialistas. La idea directiva era agrupar en el nuevo Escuadrón una serie de pequeñas Unidades tipo Sección capaces, en caso de movilización, de desdoblarse hasta Escuadrillas, cada



Un aterrizaje en los Campeonatos paracaidistas.

una con unas misiones muy definidas y típicamente aéreas que exigen una perfecta coordinación e incluso integración con las tripulaciones aéreas, misiones que eran consecuencia de separar las asignadas a los paracaidistas del Ejército de Tierra; las correspondientes a su actuación en "fuerza" como parte de Grandes Unidades, reservando para los del Ejército del Aire las misiones especiales de tipo "sutil" para equipos de pocos efectivos en que el carácter técnico, la precisión y la especialización priman sobre la acción puramente en fuerza, sin descuidar nunca el aspecto combativo lógicamente, ya que de no ser necesario tal combate sobraría el empleo de toda clase de paracaidistas. Constaba de: Escuadrilla de P.M.; Unidad de Servicios especiales con Secciones de: Información, Destrucciones y Golpes de mano; Unidad de Servicios técnicos con Secciones de: Señaladores-guías y FAC, Servicios de aeródromo, Control de tráfico y Abastecimiento y pruebas. En la Sección de Servicios de aeródromo figuraban 2 equipos de zapadores que tomaban ese nombre

de "zapadores" por lo que su trabajo de acondicionamiento de pistas de aterrizaje de aviones de corto recorrido recordaba en cierto modo el de los antiguos zapadores del Arma de Ingenieros. Hubo dudas respecto al mando del Escuadrón; finalmente, se decidió que continuase siendo de Teniente Coronel.

Estábamos en marzo y el día 12 fui destinado "forzoso" como Jefe del Servicio de Mecanización (Informatización diríamos hoy) del Ministerio del Aire en plaza de superior categoría, al que inmediatamente me incorporé con la tranquilidad y el pensamiento de que la reforma del Escuadrón estaba en marcha, pues la vacante de Teniente Coronel Jefe se anunció a mi marcha. Sin embargo, y por causas desconocidas para mí, nada de lo planeado se iba a realizar. El día 09-09-1965 se disuelve el Escuadrón y queda únicamente superviviente una Escuadrilla llamada de Zapadores (EZAPAC), con un total de 108 paracaidistas y mandada por un Capitán, que pasa destinada a Alcantarilla, con el equipo, armamento, material, paracaídas y, al pare-

cer, la documentación y archivo paracaidista, en tanto que parte del utensilio y equipo sobrante, junto al archivo general no paracaidista, era entregado en la Base Aérea de Alcalá que, a su vez, sería disuelta poco después, resultando con los años que las edificaciones, ahora acabadas del todo, donde en su tiempo se pensó instalar la Academia General del Aire, y que luego habitamos nosotros, volvieron finalmente a su original destino pedagógico y hoy son sede de dependencias y clases de la Universidad de Alcalá de Henares. No es un mal fin...

Y así acaba la historia de aquellos primeros años, afortunadamente bien continuados por la recién nacida EZAPAC que surge como un brote nuevo del viejo y seco tronco del Escuadrón, y que, con sangre nueva y nuevos ímpetus ha sido dignísima heredera de aquellos viejos paracaidistas que se desvanecían en la niebla del pasado tras pasar el testigo, la llama y el lema de "Sólo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir" al joven relevo que tan bien ha sabido hacerle honor.



Banderín y guiones al viento.

CONCLUSIÓN

AL igual que en septiembre de 1965, la EZAPAC nació del Primer Escuadrón para ubicarse en Alcantarilla dependiente del Mando Táctico (MATAC), años después, y ya adulta, va a dar a luz a otras Unidades, brotes de brote, sin que afortunadamente estos nacimientos hayan producido la muerte de la Unidad "madre".

El primer retoño fue la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), que en 1978 se organiza y separa de la Escuadrilla para integrarse en la Escuela, y el segundo fue la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM) en 1983 –que más tarde amplió el abanico de sus servicios y cambió su designación por la de EADA (Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo)– situándose en la dependencia del Mando de Transporte (MATRA) en Zaragoza.

Con ella tenemos ya una "familia" paracaidista en el E.A., que abarca tres generaciones: La Primera Bandera (madre), la EZAPAC (hija), la PAPEA y la EADA (nietas), que convierten a la Primera Bandera en "abuela" paracaidista. ¡Querida y vieja Bandera, siempre con el ordinal "1ª" a cuestas, con la esperanza, siempre fallida, de verlo continuado!

Causa alegría y sana envidia contemplar la completa dotación de armamento y equipo de las nuevas Unidades, no sólo en la cantidad necesaria, sino también con muy destacada calidad, factores ambos que demuestran el apoyo y preocupación por sus necesidades de que ahora gozan, lo que todavía resalta más si se comparan con los escasos elementos, además nada modernos, conseguidos gota a gota en los tiempos del Primer Escuadrón.

Cuando éste se disuelve lleva realizados 60.000 lanzamientos y ha sufrido 13 bajas mortales –ninguna por mal funcionamiento del paracaídas–: Cabo

1º Bibiloni, Paracaidista Henales, Cabo 2º Valero, Paracaidistas De Mingo, Santana, Guerra, Argüello, Navarro, Alcaraz, Orozco y Guillén, Sargentos S. Pascual y F. Sagredo. Su recuerdo sigue y seguirá vivo entre nosotros.

Cierro estos recuerdos con un saludo y la añoranza de los magníficos Jefes, Oficiales, Suboficiales y Clases de tropa a los que tuve el honor de mandar, y con una reflexión que dejo en el aire del Ejército del Aire: ¿No sería buen momento, a los 50 años de los primeros saltos, de volver a la propuesta del E.M. de febrero de 1965 y agrupar en un "Escuadrón de Comandos del Aire" o de "Servicios Especiales" a la familia paracaidista ahora separada, haciendo renacer remozada de sus cenizas aquella Primera Bandera de 1947 –donde tantos buenos cuadros del E.A. se forjaron– honrando así, además, la memoria de todos los Caídos y mutilados en el servicio paracaidista de la Patria y de los desaparecidos por el correr de los años...? ■



Primer desfile con la boina paracaidista (1958).

Creación del cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire

(Algunas referencias de personal)

MANUEL MARTÍNEZ CERRO

Doctor en Farmacia. Coronel de Sanidad

EN el presente trabajo se estudia la colaboración del Cuerpo de Sanidad de la Armada en la génesis del neófito Cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire, al que se incorporan seis ilustres Oficiales Médicos, que alcanzarían la más alta graduación y un prestigio bien ganado.

Recientemente se han cumplido 58 años de la creación del Cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire. Fue a raíz de la conclusión de la guerra civil española. Los ejércitos hermanos, Tierra y Marina, lo tenían desde mucho antes, con una trayectoria que debe ser calificada de brillante. La expansión del Ejército del Aire, con el aporte de nuevas técnicas, muy específicas, adecuadas a su peculiar cometido, hacía necesaria esta creación para dotarlo de una herramienta sanitaria que velase por la salud de sus miembros. Fue el Decreto de 23 de febrero de 1940 el que debe ser tomado como punto de origen del Cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire.

Con buen criterio, su personal primero se extrajo a partir del de Ejército y Marina que lo solicitaron con carácter voluntario. De esta forma sus primeros Jefes y Oficiales estarían dotados de una inestimable experiencia, sazónada por sus anteriores quehaceres en sus ejércitos de origen. Por la Orden Circular de 12 de marzo de 1940 se concursó el pase de dicho personal desde los Ministerios de Tierra y Marina al recién creado Cuerpo.

No es nuestro propósito, ahora, el glosar sus innegables éxitos, sus logros evidentes, sus muchísimos aciertos. Nuestra intención es ahondar en sus raíces, buscando la colaboración prestada por la Armada en la génesis de este Cuerpo. En una palabra, lo que pretendemos es recordar mediante estas líneas, la aportación de destacado personal de la Armada al

nuevo Cuerpo, que si bien no es numerosa –sólo seis Oficiales Médicos– es bien cierto que permanecerían en él hasta la conclusión de sus carreras militares, sin desmerecer de sus orígenes.

La primera escala del neófito Cuerpo, que surge por Ley 26 de abril de 1940, constaba de un total de 55 médicos entre comandantes (9), capitanes (39) y tenientes (7), clasificados respetando sus respectivas antigüedades. De ellos, procedentes de la Armada eran seis, como queda dicho: los capitanes don Manuel González Escaño (nº 19); don José Solana Gutiérrez-Solana (nº 25); don Angel Garaizábal Bastos (nº 31); don Manuel Garrote Vega (nº 38); don Antonio Méndez Fernández (nº 39) y don Julio Pardo Canalis (nº 40).

De estos seis Oficiales, tres procedían de la promoción de Marina de 1934 (Garrote, Méndez y Pardo Canalis) y los otros tres, de promociones anteriores (Escaño de 1926; Solana de 1928 y Garaizábal de 1931).

Simultáneamente se creó la Escala de Jefes y Oficiales farmacéuticos, integrada por un total de 11 efectivos (un Farmacéutico mayor, 4 Farmacéuticos primeros y 6 Farmacéuticos segundos), y la de Oficiales de Sanidad, no médicos, integrada por 12 tenientes.

Todos causaron baja en sus respectivos ejércitos en la fecha antes citada de 26 de abril de 1940, que es la que tiene la aparición de estas Escalas, si bien conservarían el empleo que ostentaban, con carácter honorífico.

Sus expedientes personales –Hojas Anuales de Servicios, Informes Reservados y Hojas de Hechos– fueron remitidos al Ministerio del Aire, que confirmó su recepción con el preceptivo “Recibí”.

Como antecedentes a esta integración deben consignarse los repetidos intentos de incorporación de personal

de Marina a la Escala del Cuerpo de Sanidad del Aire, de inminente creación, que resultaron fallidos, dado que el Cuerpo de Sanidad de la Armada estaba escaso de efectivos y su marcha originaba unos lógicos trastornos, ya que ésta a su vez estaba en proceso de reorganización de su personal.

Así, con fecha 8 de noviembre de 1939, desde la Secretaría del Almirante Jefe de los Servicios del Ministerio de Marina, se informaba al Jefe del Servicio de Sanidad del mismo que “De orden de S.E. tengo el honor de comunicar a V.S. que, ordenado por el Excmo. Sr. Ministro, quedan sin curso las instancias del personal que al dorso se reseñan, por lo que procede comunicarlo, por el conducto reglamentario, a los interesados, que ocupan los destinos que al frente de cada uno de ellos se indica”.

La relación de referencia estaba integrada por el comandante médico de la Armada don Leandro Fernández Aldave y los capitanes médicos de la Armada don José María Torner Marco, don Manuel Garrote Vega, don Agustín Lázaro Gómiz y don Luis Suárez y López Altamirano.

Días antes, y más explícito, don Mariano Pérez Peláez informaba la instancia del capitán médico don Luis Gonzaga Rodríguez en la que se hacía constar “La escasez de personal existente de los distintos empleos del Cuerpo de Sanidad de la Armada, para cubrir los servicios”.

Expedientes de igual naturaleza promovidos por los capitanes médicos de la Armada don Gonzalo Velasco Miguel y don Julio Pardo Canalis, tuvieron igual desenlace.

Las instancias a que estamos haciendo referencia, insistimos, eran de solicitud de diverso personal de Marina que deseaba pasar a prestar sus servicios al Ministerio del Aire, donde lógicamente supondrían tener mejo-

res perspectivas profesionales, al ser de nueva creación y con el escalafón más despejado.

Quizás la causa desencadenante de estas peticiones, de una manera reiterada, era el hecho de que el capitán médico de la Armada, don Manuel González Escaño, prestaba servicios en el Ministerio del Aire desde el anterior 8 de julio de 1939, o al menos así lo justificaba al Jefe del Tercer Negociado del Ministerio de Marina, el antes citado don Mariano Pérez Pe-láez, en 26 de enero de 1940.

Las solicitudes, insistentemente, continúan en los primeros meses de 1940 y fueron informadas en igual sentido, como ocurre con la del capitán médico don José Antonio Solana y Gutiérrez-Solana (10-02-1940), y la del capitán médico don Luis Gonzaga Rodríguez Gutiérrez (03-04-1940).

Sólo seis como queda dicho alcanzaron sus propósitos de incorporarse a este nuevo Cuerpo.

MANUEL GONZÁLEZ ESCAÑO

Nace en Bilbao el 4 de noviembre de 1901. En 1926 ingresa en la Armada y pasa destinado al Hospital de Marina del Ferrol. Embarca en la corbeta "Nautilus", en los cruceros "Príncipe Alfonso" y "Méndez Núñez",



en el cañonero "Cánovas del Castillo", perfeccionando 440 días de mar. En 1935 destinado en la base aeronaval de San Javier, instala y pone a punto "aparataje" del Pabellón de reconocimientos de pilotos de la misma. Durante la contienda estuvo embarcado en el buque-hospital "Marqués de Comillas", ostentando la dirección del mismo, hasta que en 1937 se pasa a la Zona Nacional, en un barco inglés. Falleció en Valencia el 15 de diciembre de 1962.

JOSÉ SOLANA Y GUTIÉRREZ-SOLANA

Nace en Madrid el 6 de febrero de 1902. En 1928 ingresa en la Armada. Embarca durante casi 6 años en el crucero "Almirante Cervera", en el B/T "C. Casado", en el cañonero "Cánovas del



Castillo" y en el "Jaime I". Permaneció destinado en los tres Hospitales Navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena. En posesión de la Medalla Militar con distintivo rojo. Falleció en Madrid, el 15 de julio de 1971, con el empleo de coronel médico.

ÁNGEL GARAIZÁBAL BASTOS

Médico Cirujano. Nace en Zaragoza el 22 de diciembre de 1908. Su padre, médico civil, había nacido en Bolivia. Ingresó en la Armada en 1931, como segundo médico, y tras permanecer como médico de guardia, embarca en el buque planero



"Giralda", en el buque hidrógrafo "Tofiño" y en los cruceros "Miguel de Cervantes" y "Canarias". En 1934 pasa destinado a la base aeronaval de San Javier. Falleció en Beira (Mozambique) el 1 de julio de 1973, víctima de acción terrorista. Era médico conocidísimo por su implicación profesional en la vida deportiva. Repetidas veces atendió al entonces Jefe del Estado, General Franco.

MANUEL GARROTE VEGA

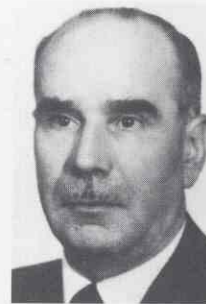
Nace en la localidad zamorana de Gáname de Sayago, el 25 de septiembre de 1911. Ingresó en la Armada con el número uno de su promoción. En la Escuela Naval Militar realiza el curso reglamentario. Embarca en el cañonero "Cánovas del Castillo" y en el crucero "Navarra". Presta servicios en el Hospital de Marina de San Carlos (Cádiz) y Arsenal de la Carraca. En 1975 pasa a la situación de retirado con el empleo de coronel. Fallece en Los Molinos el 18 de julio de 1985. Recompensado con tres cruces de Guerra, la cruz roja del Mérito Militar y la medalla de la Campaña.



ANTONIO MÉNDEZ FERNÁNDEZ

Médico Cardiólogo. Nace en Medina del Campo (Valladolid) el 8 de junio de 1908. Su padre, don Godofre-

do Méndez Fernández, era médico civil. Ingresó en la Armada en 1934. Realiza en la Escuela Naval Militar el reglamentario curso de formación naval y castrense. En el Hospital de Marina de Ferrol concluye su formación. Embarca en el transporte de guerra "Contra maestre Casado", en el minador "Júpiter", en el acorazado "España", en el que naufragó, y en el crucero "A. Cervera". En 1938 es destinado a la Base de Aprovisionamiento de Sóller. Concluida la Contienda Civil embarca en el minador "Vulcano" y en el cañonero "Canalejas". Recompensado con la medalla de la Campaña, la cruz roja del Mérito Militar y la cruz de Guerra.



JULIO PARDO CANALÍS

Nace en Zaragoza el 9 de junio de 1907. Ingresó en la Armada en 1934. Recibe en la Escuela Naval Militar de San Fernando las enseñanzas teóricas y técnicas reglamentarias. Tras su paso por



los Hospitales Navales de Cádiz y Ferrol, en 1936 pasa como médico al Servicio Sanitario Colonial. Durante la guerra civil estuvo destinado en el Arsenal de la Carraca (Cádiz), en la Base Naval de Sóller y embarcó en los cruceros "República", "Baleares" y "Almirante Cervera", en el destructor "Císcar", en el cañonero "Calvo Sotelo", en el buque hidrógrafo "Malaspina", con el que viaja a Guinea. Estaba galardonado con dos cruces de Guerra, la cruz roja del Mérito Militar, la medalla de la Campaña y la cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Autor entre otras de las publicaciones "Cuando el mar ni era un camino" y "A bordo del Baleares", relativos a la guerra Civil Española. Falleció en Madrid el 17 de abril de 1985.

Nota.—El presente trabajo ha sido realizado a partir de los expedientes personales de los seis médicos que se consignan. Las fotografías han sido facilitadas por familiares de los mismos. ■

Morón: Los Sabres del Gallo y la Espada

Rafael de Madariaga Fernández
Miembro del IHCA

“**E**L Ala de Caza estacionada en la Base Aérea de Morón de la Frontera, dotada con material F-86 F, tuvo un comienzo difícil, con medios precarios de todo tipo. Sin embargo gracias al esfuerzo del personal que por ella pasó, no solo los pilotos, sino también de todos aquellos que hicieron posible el vuelo, llegó a alcanzar una actividad y rendimiento igual que el de otras Unidades del Ejército del Aire dotadas con el mismo material “ General Ricardo Rubio Villamayor.

UNA FUNDACIÓN ERRÁTICA

CUANDO se creó el Mando de la Defensa Aérea por la Presidencia del Gobierno el día 13 de Abril de 1956, se estaba muy lejos de definir lo que realmente iba a suceder con una de las Alas y escuadrones ideados en la misma. La orden que encargaba a ese mando la tarea de Dirigir y Coordinar la organización y la Defensa Aérea en España, fundando el Primer Mando Aéreo Operativo en nuestro país daba nacimiento a las Alas de Caza 1, 2 y 3 y a los escuadrones 41, 51 y 61. En lo que respecta a las demás alas y escuadrones estuvo muy clara su constitución y ubicación desde el primer momento, pero eso no fue lo que sucedió con el Ala 3 y el Escuadrón 51.



La Torre y Jefatura antiguas. Delante monolito y placas en Honor a los Caídos.

Coroneles Jefes del Ala y Base de Morón, Sabres

Teniente Coronel D. Abundio Cesteros García. Ala 5 y Base Aérea
Coronel D. Julio Salvador Díaz-Benjumea. Ala 5 y Base Aérea
Coronel D. Emiliano Barañano Martínez. Ala 5 y Base Aérea
Coronel D. Rafael López-Sáez Rodrigo. Ala 15 y Base Aérea
Coronel D. Jose Rodríguez Rodríguez. Base Aérea

El 19 de Septiembre de 1956, cuando ya los escuadrones de Manises llevaban meses funcionando, se publica la constitución del Ala de Caza Nº 3 con Base en Villanubla. Por esas fechas, rectoristas de los que se ha dado en llamar de “cercanías” y que algunos ya estaban sueltos en F-86 en Manises, pasaron destinados al Ala Nº 3. Entre ellos figuraban los Capitanes Jose Pizarro Rodríguez y Jose Manuel García y los Tenientes Francisco Arteaga Danvila y Manuel Vázquez Anaya, todos los cuales continuaron agregados al Ala Nº1 de momento. En la misma Ala 3 también estaban destinados los Capitanes Tomas Estevez, Carlos Gómez Coll, Víctor Carro Merayo y Luis García-Valdecasas López y pilotos de complemento que junto con ellos participaron en la Campaña del Sahara volando los T-6. Posteriormente cuando el Coronel Murcia va a ser destinado a Valencia, y ya sabiendo que en Villanubla no va a existir unidad de reactores, algunos de estos oficiales recuperan sus destinos en Manises.

ORGANIZACIÓN: UN COMPLICADO PROCESO

TAN tarde como el 21 de octubre de 1956 desapareció en Morón la Escuela de Caza, que llevaba realmente tres años sin funcionar, y se creó en el mismo asentamiento el Ala de Bombardeo Ligero Nº 27, unidad que pasó a Málaga el 8 de Mayo de 1959, sin duda para dejar su lugar a la nueva Ala de Caza Nº 5. Poco después de esa creación, el 28 de noviembre de 1956, se incorpora en comisión de servicio al Ala de Caza Nº 2 el entonces Teniente Coronel Abundio Cesteros, que procedía del Grupo 33 de Villanubla y que es sin duda el

piloto reactorista más antiguo relacionado con la fundación y comienzos del Escuadrón 51 de Morón. Su destacamento en Zaragoza estaba relacionado con la creación del Ala 3 con reactores y todavía volvería a la misma unidad donde continuaba destinado, pasando luego a Morón como primer Jefe del Ala 5.

Al crearse el Mando de la Defensa Aérea (en adelante M.D.A.) comenzó como veremos su efímera vida el Ala de Caza Nº 3, con los Escuadrones 31 y 32, coincidiendo con la desaparición del Grupo 33 de Caza, que había tenido "Chatos" I-15 en Villanubla y luego, en 1951 en Lugo de Llanera (Oviedo). Ahora en Villanubla se pensó en dotar a estos escuadrones de T-33A y T-6D, pero solo llegó a tener cuatro T-33 en Julio de 1958 y los T-6 citados.



Desfile sobre la rampa en un día señalado de los primeros tiempos.

Jefes del Escuadrón 51, 151 y 103

Comandante D Jesús López Serrano, 51 Escuadrón
 Capitán. D. Manuel Negrón Pezzi (Accidental) 51 Escuadrón
 Comandante D. Placido González Ferreiro, 51 Esc.
 Comandante D. Gonzalo Puigcerver Romá, 51 Esc.
 Comandante D. Felipe Sequeiros Bores, 51 Esc.
 Comandante D. Fernando de Juan Valiente, 51 Esc.
 Comandante D. Juan Mesa Mesa, 51 Esc.
 Comandante D. Carlos Ausín Manzano, 151 Escuadrón
 Tte. Coronel D. Fernando de Juan Valiente, 103 Escuadrón

Las Fuerzas Aéreas del MDA se estructuraron con mayor precisión según orden del 5 de abril de ese mismo año, que proponían el esquema citado. En consonancia con ese esquema, las alas se citaban con su ubicación ya conocida y el 51 escuadrón aparecía en la Base de Reus. Así constituida, el Ala 3 dispuso de esos cuatro T-33 en Villanubla, desde el 16 de Julio del 58, hasta el 22 de Julio del 59, en que se destinaron a otras unidades al llegar más T-6 para el Ala. Algunos de esos T-33 formaron los únicos efectivos del Ala de Morón durante algún tiempo. El 15 de Noviembre del 58 desaparecía el Ala de Caza Nº 3, quedando tan solo como Escuadrón 33 y pasando en Julio del 59 a denominarse tan solo Ala Nº 3, pero ya no de caza y fuera del MDA.



De izquierda a derecha Pérez Ribes, Guajardo, Madariaga, Valiente, meteorólogo, Trujillo, Ballesteros, Margalef, Cuadra, De la Torre, Perza, Montoya, Haya, Ibañez, Conejero, Díaz Martín. Agachados Bustamante, mecánico, Martín, Seco, Rico, Casin y Morales.

PRIMERAS INCORPORACIONES

EL origen de la denominación 51 Escuadrón, tenía por tanto origen en esa primitiva organización, que basaba el citado escuadrón en la Base Aérea de Reus, con el material—algunos aviones de caza, restos de los mejores que habían ido quedando en el Ejército del Aire y algunas avionetas— del antiguo 23 Grupo de FF.AA., hasta que pasó a denominarse así al Escuadrón que se constituyó en Morón en Junio de 1959, en el seno del Ala de Caza Nº 5. Todavía el 8 de mayo de ese mismo año, según

Cesteros: el Primer Jefe

EL General Abundio Cesteros García, piloto del Primer Curso de Caza de la Guerra Civil y luego de la Primera Escuadrilla Expedicionaria en Rusia, realizó el curso de reactores en Furstenfeldbrück en 1955. Al volver a su destino de Valladolid (Villanubla), parecía destinado a fundar el Ala de Caza Nº 3 y fue uno de los pilotos que volaban habitualmente los T-33 que pasaron allí un par de años. El 31 de diciembre de 1958 sale destinado a la Base Aérea de Morón, pero no a la unidad de Heinkel 111, denominada Ala de Bombardeo Ligero Nº 27, que poco después pasaría a Málaga. Su misión, nada fácil por cierto, era ir preparando todas las infraestructuras, equipos y medios para acoger en Morón, la todavía "no nata" Ala de Caza Nº 5. El Coronel Mejía, jefe de los Heinkel, le dejaba un avión para ir de fin de semana a ver a su familia, ya que seguían viviendo en Valladolid.

Dependiendo del MDA por un lado, del Estado Mayor por otro y de la Región Aérea del Estrecho por otro, su tarea de preparar la recepción de los Sabres en Morón, parecía casi imposible de llevar a buen puerto. Su exhaustivo informe del 27 de noviembre de 1958, posteriormente rectificado y puesto al día en febrero de 1959, es un ejemplo del buen hacer de un magnífico oficial de Estado Mayor, aumentado con los conocimientos y la intuición de un avezado experto en temas aeronáuticos de difícil solución. Para acabar de rematar sus problemas, en Abril de 1959 se le destina "sin perjuicio de su destino actual" como jefe del Escuadrón de Alerta y Control Nº 3, recién creado en Constantina.

Con su vieja retranca castellana, cuenta como llegó el solo una noche al pabellón de oficiales de Morón, con poca o ninguna iluminación y en el interior encuentra a dos soldados-ordenanzas. Les pidió un par de huevos fritos y cuando los trajeron les solicitó una servilleta. A la mañana siguiente en el desayuno al preguntar de nuevo por su servilleta, le dijeron que era la del cura, uno «con la cara gordita al que llamaban "el Manzanita", y que después estuvo en la AGA». Finalmente en Junio de 1959 sale destinado como Jefe del Ala de Caza Nº 5 y de la Base Aérea Conjunta, cesando poco

después en el cometido del asentamiento radar. En Septiembre es nombrado para realizar el Curso de Sabre en Talavera, junto con otros pilotos ya destinados en el escuadrón, terminándolo en diciembre del mismo año.

Bajo su mandato comienza –penosamente al principio– a tomar forma el Ala Nº 5. Él era el más antiguo de aquel Grupo de Valladolid, que salido del Ala Nº 3 habían volado el T-6 en el Desierto del Sahara, muchos de los cuales fueron destinados a Morón. Aunque había aconsejado que no se destinara a ningún piloto al Ala, hasta que no se contara con muchos detalles indispensables, no le hicieron caso y la gente fue llegando, alojándose como podían, con escaso material para volar y difíciles medios para vivir. Desde Valladolid recordaba un viaje épico," con las familias de Pizarro y de Manovel en una vieja furgoneta "Opel", de aquellas de la "guerra". El ómnibus se averió en Plasencia y pasaron la noche como pudieron incluido uno de los Pizarro, que era un niño de pocos días.

Inicialmente tuvieron cinco aviones, durante muchos meses. Volaron con cuatro o cinco Sabres en un Desfile de la Victoria sobre Ceuta y Melilla, pero lo normal era tener dos o tres en vuelo para cada periodo. El mantenimiento se hacía al aire libre con los equipos resguardados en un "quonset" viejo como almacén y un pequeño barracón para material. Poco más tarde se fueron haciendo los polvorines, el edificio del escuadrón y la carretera de enlace con la base antigua.

El 7 de septiembre de 1960 cesó en el mando del Ala y Base, entregándolo al Coronel Salvador y continuando como 2º Jefe de Fuerzas Aéreas. Al año siguiente comenzó el Curso de Guerra Naval y aunque continuó destinado en el Ala todavía por algún tiempo, ya comenzó su traslado hacia otros destinos y responsabilidades. No ha olvidado ningún detalle de su agitada estancia en Morón y recuerda con cariño aquellos duros tiempos de escaseces y especialmente a sus subordinados de entonces, curtidos por las carencias y agudizado el ingenio por las necesidades.

BOA Nº 57, se cita a ese "fantasmagórico" escuadrón 34, que "con destino en Morón será organizado en Zaragoza, para trasladarse a Morón cuando el mando lo ordene, coincidiendo con el traslado del Ala 27 de Bombardeo Ligero a Málaga". El 26 de Junio de 1959 fue destinado el personal a dicha Ala y se hizo cargo del mando de la misma el Teniente Coronel Abundio Cesteros, que lo ostentó desde el 8 de Diciembre –aunque era desde el comienzo el Jefe accidental y único– hasta el 8 de Septiembre de 1960, en cuyo momento entregó el mando al Coronel Julio Salvador Díaz-Benjumea, cuando ya tenía el Ala algunos aviones T-33 y pocos F-86.

Los T-33 eran alguno de los asignados al Ala 3 y los Sabres eran los que debían haber equipado al 34 Escuadrón de esa misma Ala, que terminaron en Morón, igual que la unidad, con parte de su personal, y el número del escuadrón de Reus. Finalmente los F-86 F que nutrieron definitivamente al 51 Escuadrón fueron los que iba a tener el 2º Escuadrón de

Carlos Remacha: la pérdida de Julio Guerra

CARLOS Carlos Remacha Pérez, uno de los fundadores de los Sabres en Morón, a través de una brillante carrera profesional, ha continuado acumulando experiencia y horas de vuelo hasta llegar a ser Comandante de Jumbo B-747, Jefe de Flota y Subdirector de Vuelos en Iberia. Pero no ha olvidado a su compañero el Brigada Julio Guerra. "Murió cuando en un vuelo de Palma a Morón para cumplimentar el vuelo nocturno que era necesario, íbamos en pareja, volando yo de punto. Entre Palma y la costa le avisé que se le había incendiado el motor. Al momento observé como se le llenaba la cabina de humo y sin decir nada, lanzó la cúpula y después salió catapultado con el asiento. Me quedé volando en círculo alrededor del paracaídas, para que el radar me tomara la posición y cuando así lo hizo, me fui a tomar a Valencia, porque no tenía combustible para ir a otro sitio. Al aterrizar en Valencia, donde estaba en la torre de control el Capitán Sebastián Sánchez Valilla, tuve rotura de la rueda de morro, ya que hice la toma, por no estar balizada, en la zona donde estaba la pista levantada por obras, pero con las luces encendidas en toda su longitud". "Al día siguiente un barco de pescadores encontró frente a la costa de Valencia a Julio Guerra, ya cadáver debido a que esto sucedió en febrero de 1961, y por la temperatura del agua, no sobrevivió al paso de la noche".

"Un Junker nos trasladó a Morón y el entonces Coronel de la Base Don Julio Salvador, estuvo en los días siguientes llamándome constantemente, pues el sabía que yo era en ese momento el único suboficial piloto que vivía en el pabellón de la base. Por las tardes el coronel me animaba y reconfortaba, sabiendo los malos momentos que estaba pasando en aquella temporada. Pude comprobar la enorme faceta humana que poseía Don Julio, al surgir la amistad que brotó entre nosotros. Años después, en varias ocasiones siendo ya comandante de Convair y estando en Torremolinos de Línea, me lo encontré veraneando con su esposa, cenamos juntos y eso fue motivo de agradables charlas y de refrescar emotivos recuerdos".

"Durante los dos años en que estuve en Morón, 1961 y 1962, nuestro amigo el Capitán Barbadiello, que estaba en ese momento encargado de la instrucción de reclutas para la Jura de Bandera, me encargó la tarea de hacer una encuesta para saber el nivel de alfabetización de los soldados. Recuerdo que salió "penosa" y aprovechando mi Título de Magisterio, hicimos una labor muy buena, pues los muchachos que llegaron sin saber leer ni escribir, acabaron saliendo con un mínimo y las cuatro reglas, con lo cual podían defenderse mejor en la vida".



El Tte. Coronel Cuadra y el Tte. Casín caminan por la línea. Al fondo la Torre de Control, todavía con la primitiva leyenda.

Zaragoza, que no se llegó a formar. Tan complicada trayectoria viene a ser redondeada, todavía más y de forma algo rocambolesca si encontramos, como en efecto puede ocurrir, algunos documentos de la Dirección de Abastecimientos, que todavía un año más tarde seguía llamando al escuadrón de Morón Escuadrón 34, como quizás se le llegó a enumerar en sus comienzos embrionarios de Villanubla.

TRASLADO INICIAL Y VUELOS EN ZARAGOZA

EL 26 de Junio de 1959 se incorpora al Ala Nº 2 en Zaragoza un contingente de pilotos de la recién creada Ala de Caza 5, con el objetivo de organizar el escuadrón de Morón y preparar el traslado de los aviones F-86 F que le correspondían finalmente a esa unidad. El grupo recibió el apoyo y la ayuda necesaria para la preparación, dada la experiencia que ya poseía el 21 Escuadrón. Entre ese contingente se en-



De izquierda a derecha con mono de vuelo Rubio, Seco, Collantes y Arteaga. Agachado Vargas. Mecánicos y armeros del 51 Escuadrón.

contraban pilotos de lo que se denominó en términos coloquiales "el Clan de Valladolid" y otros reactivistas de promociones más modernas, con cursos en Estados Unidos o en Talavera. También a finales de 1959 se había enviado destinados a Morón a cuatro pilotos expertos desde Manises, para ayudar en la organización y puesta a punto de la unidad: los Capitanes Jose Fernández Cortés, Francisco de Arteaga, Ángel Conejero y Ángel Roa. Sin embargo dada la falta de aviones se quedaron en su destino hasta mediados del año siguiente.

En octubre de 1960, al reconsiderar la estructura del MDA se reconocía que de la organización inicial pactada con los americanos en el comienzo de los acuerdos, que comprendía 9 escuadrones de caza, se había pasado por razones de orden económico a seis escuadrones en operación y uno en es-

cuela. La razón principal de no poner un escuadrón en Villanubla, fue el no poder ampliar la pista debido a los terrenos próximos y a los obstáculos en las cabeceras, aunque sin duda también influyeron otros como la meteorología. Todavía en esos momentos se considera al 51 Escuadrón en fase de organización y tardaría bastantes meses más en considerarse como operativo.

Las primeras misiones de tiro real aire-tierra las realizó el 51 Escuadrón desde mediados de 1962, pero de forma muy esporádica todavía, por lo cual no participó en el I^{er} Concurso de Tiro y Bombardeo del MDA a primeros de 1962. A mediados de 1963 se llevaron a cabo las primeras misiones de tiro aire-aire real en el Polígono de Cabo Blanco en Palma. A partir de ese momento, poco después se montó la Alerta

Jefes de Operaciones del Escuadrón

- Capitán D. Manuel Negrón Pezzi
- Capitán D. Carlos Gómez Coll
- Capitán D. Ángel Conejero Lillo
- Capitán D. Francisco de Arteaga Danvila
- Capitán D. Jesús Fernández Trujillo
- Capitán D. Juan Margalef Cedó
- Capitán D. Joaquín Valverde Gómez

Capitán (ITA) Luis Enriquez Andrés: recuerdos y anécdotas

“**S**OY testigo de excepción de los primeros pasos que dió el Ala de Caza Nº 5 en la Base Aérea de Morón, como asentamiento definitivo, ya que pudo estar emplazada en Reus, Lanzarote o Rota, entre otros enclaves en los que se pensó. Durante los últimos meses del año 1959 y hasta casi mediados del año 1960, la base estuvo compartida con el Ala 27, dotada con aviones Heinkel hispánicos (B.2-1). El Ala 27 fue destinada a Málaga y se llevó toda su dotación, incluido el mobiliario. Para el Pabellón de Oficiales hubo que construir mesas para el comedor, estufas eléctricas y mosquiteros, además de instalar estufas de queroseno en las salas de estar, comedor, bar y salas de juegos. La silla de la habitación había que llevarla al comedor y viceversa. Mi vecino de habitación era el Teniente Gárate y nos dábamos las buenas noches a través de una grieta que cruzaba la pared en diagonal.”

En el aspecto técnico tuvimos que partir de cero y así se realizaron entre otras las siguientes instalaciones:

—Sala de plegado de paracaídas, con torre de secado, mantenimiento y control de revisiones

—Construcción de un nuevo hangar para el Mantenimiento de los Sabres, en la Zona Americana. La estructura y puertas de este hangar procedían de Tetúan, donde fue desmontado, al cesar el Protectorado, y transportado y montado en Morón.

—Distribución en planta de talleres, maquinaria y equipos para los diferentes sistemas ATA del Sabre.

—Planta de lavado y secado de aviones.

En el área de servicios, algunas de las instalaciones fueron:

—Construcción de una gasolinera para los vehículos de la base. Se enterraron dos depósitos de 30.000 litros, haciéndose pilares, cubierta, cimentación y firme con materiales de recuperación.

—Un pabellón nuevo completo para suboficiales, con jardines y piscina.

—Reacondicionamiento de edificios de tropa, con cocinas y comedores.

—Construcción de una lavandería y de su lavadora principal.

—Reacondicionamiento de las viviendas militares del pueblo de Morón, adaptando una de ellas, más grande, como pabellón de jefes y oficiales casados, llamado “El Casinillo”.

—Puesta a punto de la pista de tenis, en la zona de viviendas militares.

—Urbanización y jardinería de la Base.

“Después de unos años, se consiguió integrar todas las actividades, que empezaron dispersas. Se podían finalmente hacer dos periodos de vuelo diarios y se iban sa-

cando adelante otros proyectos en las antiguas instalaciones. Esta situación creó una interrelación entre jefes, oficiales y suboficiales, autoprotectora y entrañable, imposible de olvidar a pesar del tiempo transcurrido. Por otro lado, teníamos al lado una base aérea americana, donde todo funcionaba, era de nueva factura y poseía unos medios apabullantes. Esto también estimuló nuestro espíritu de lucha y de superación, de tal forma que estamos muy orgullosos de haber sido los iniciadores en la andadura del Ala de Caza Nº 5 y la moderna Base Aérea de Morón de la Frontera”.

“En todo momento nuestros medios eran escasos y siempre podía surgir un problema. Cuando se estaba construyendo la gasolinera, en la cual yo colaboraba con el Teniente Rubio, después de un buen trabajo dejamos los tanques que iban a ser enterrados, dentro de la zanja correspondiente, verificados de estanqueidad y cerrados herméticamente. Vinieron las vacaciones de Navidad y a nuestro regreso, había llovido tanto que nos encontramos los depósitos flotando en la inmensa piscina en que se había convertido la excavación.....”

“La lavadora “casera” de la lavandería de la base, era un invento del Teniente Rubio con aportaciones varias: Una gigantesca pila bautismal, con grifo y desagüe y unas palas de un ventilador industrial adaptado, accionado por un motor eléctrico. Se cerraba con una tapa articulada por la parte superior. Toda ella fue como una “vedette” durante su proceso de fabricación; el Pater Candel quiso bendecirla en su inauguración. Una tarde, jefes, oficiales y suboficiales se apelotonaban correctamente uniformados ante el Pater revestido de amito y estola, hisopo en mano para consagrar el ingenio, que en pruebas previas había realizado magníficas coladas con la lencería de la base. Una vez cargada de agua, alguien olvidó colocar la tapa. Se puso en marcha el motor, y ¡Oh milagro!, ¡funcionó!, poniendo a todos los presentes calados hasta los huesos”

“De todos modos, una vez conocido el entorno, aquello dentro de la base era en el sentido más cariñoso, un cortijo en el que además de nuestras misiones oficiales queríamos entretenernos y de ahí surgieron iniciativas múltiples: se criaron palomas, organizando un palomar en la azotea del Pabellón de Oficiales; se criaron perdices, se adiestraron perros, se impartieron enseñanzas de Física, Química y Matemáticas, se practicaron todos los juegos de mesa, incluido el “parcheesi”. Se llegó a pescar en un riachuelo que pasa junto a la Base (el Guadaira), se practicó el tiro al blanco y se cazaron avispas y pajarricos con cimbél”

Víctor Carro: volando el primer Sabre de Morón... en Zaragoza

MIEMBRO de la 6ª Promoción de la AGA, Víctor Carro Mera-yo salió desde su destino en el Grupo 33 de Curtiss y Heinkel en Villanubla para realizar todo su entrenamiento en reactores con un nutrido grupo de aviadores, volviendo en febrero de 1958. Se quedó en el mismo destino, ahora Ala Nº 3, esperando la llegada de los Sabres y de esa forma llegaría a Morón con el resto de los del “Clan Valladolid”, que eran casi todos de la 5ª y habían estado con los T-6 en la “guerra del moro”. En julio de 1958 solamente tenían los T-6. El Coronel Murcia y él fueron a Talavera a recoger los dos primeros T-33 que iba a tener el Ala 3. Volaban los T-33, dos pilotos en cada avión, saliendo puntualmente hacia las doce de la mañana a esperar al avión de la TWA y darle unas pasaditas. En diciembre de ese año recuerda claramente 40 días seguidos de niebla con el campo cerrado a cal y canto.

En junio de 1959 son destinados a Morón y destacados en octubre a Zaragoza para entrenamiento y recoger los Sabres. A primeros de diciembre se consigue volar el primer C.5 del Ala Nº 5 en Zaragoza, que probablemente fue el 176 ó el 226 volado por Carro, que por cierto hacía casi dos años que no volaba el Sabre. Continúan con los doblemandos de T-33 y siguen poniendo en vuelo algunos aviones más. En abril de 1960 ya han conseguido tener en Morón los tres T-33 y tres Sabres.

Con el Junker asignado al escuadrón, el cual vuelan habitualmente Pizarro, Manovel y Víctor, se recorren todas las bases de la península recogiendo repuestos, equipos, todo lo que puede servirles en la incipiente estructura de la nueva base. Víctor también vuela como probador en San Pablo, recepcionando como probador militar los aviones que primero volaba el Cte. Felipe Sequeiros.

Durante algún tiempo su escuadrilla estuvo compuesta por Carro como jefe, seguido de Víctor Sapena, Santiago Escudero y Rafael Perza. Estaba en la Torre de Control el día en que Paco Arteaga y Adolfo Montoya llegaban sin combustible después de una recuperación muy accidentada. Le aconsejaba a Montoya que se lanzara en paracaídas, pero no encontraba los gatillos del asiento y se quedó a media milla de la cabecera. Estaba en el escuadrón cuando a un piloto americano de F-104C se le infló el “dinghy” en el despegue y se estrelló cerca de

la pista incapaz de zafarse del problema. Por eso fue el precursor de llevar el cuchillo y además montar un punzón en el espejo retrovisor del Sabre, para pinchar lo que fuere menester. Mientras estuvo en Mantenimiento su mano izquierda fue el Teniente Crispín, famoso oficial mecánico. En algunos momentos de tensión en el tema de Gibraltar, recuerda haber tenido los aviones preparados para misiones reales, armados con munición real y cohetes. Participó en los primeros lanzamientos reales de Sidewinders en Palma, a los cuales asistió un solo piloto de cada escuadrón, asesorados por un americano. La idea de pintar la franja de los Sabres de Morón con el color butano, como el alvero, es posible que fuera una propuesta suya, apoyada por otros moronitas.

Volando un Navespor con Alfonso Cuadra, durante una de las misiones, en un combate, el “Tío Alfonso” pasó el avión de G,s y poco después en tierra le pegó un broncazo tremendo al portugués. La toma de tierra en Tetúan con Ángel Conejero, sucedió unos días más tarde que el incidente de Artega y Montoya. Días después, las lenguas viperinas del escuadrón, cantaban por lo bajinis “Castigo de Dios, castigo de Dios”.

Don Julio, todavía era capaz con sus años de poner a un piloto joven en apuros en un combate; al bajar, decía con su típico acento andaluz “ Carro, lo que falla es el fuelle”. Al llegar el Coronel Salvador se consiguieron muchas cosas que ante su influencia, que era muy grande, nadie podía negar. Le pidieron que les dejara volar los Messer de Tablada, donde había una línea de cuarenta aviones sin pilotos, pero el Estado Mayor se negó. Los americanos les invitaron varias veces a volar el F-104. Volaron en doblemando (que debía ser el tipo D), en el cual ya no salía el asiento por debajo como en los primeros, al menos Manolo Negrón, Víctor Carro y el propio Don Julio.

Los médicos de esa época eran el Cte. Caballo y los Ttes. Ruiz Tallón, Daniel Ordoñez y Jiménez Alfaro y el “farma” durante tantos años, el Cap. Luis García de Pablo. Por el famoso Casinillo de la colonia de viviendas de oficiales en La Alameda de Morón, fueron pasando durante años parejas de oficiales con sus esposas, hasta que conseguían una casa propia.



Ida y vuelta para el nocturno. Rubio, tomada por Vargas. 1964.

Real en el barracón de alarma y la unidad fue declarada como Lista para el Combate, comenzando a calificar a sus pilotos como capaces, diestros y expertos según las calificaciones habituales en las demás unidades de Sabres. Desde ese momento se participa habitualmente en todos los ejercicios del MDA, como los Red Eye o los Indian Maize, y con mayor incidencia en los organizados en colaboración con la Armada española o con la Navy americana, como es el caso de los Poop Deck.

El escuadrón había adoptado casi desde su comienzo el indicativo radio Póker y el morro de sus aviones llevaba un anillo color "butano". También se pintó de forma habitual el emblema del Gallo y el Sable en el lateral izquierdo y derecho del fuselaje delantero y alguna vez también en el timón fijo de dirección, como en el caso del C-5 259. El Gallo más estilizado fue empleado hasta 1962, cambiando hacia otro un poco más agresivo en los siguientes y pintándose a veces en el timón y manteniendo el primitivo en el morro.

LA ANSIADA NORMALIDAD

EL 51 Escuadrón estaba ya normalizado antes de principios de 1964 y durante los seis años siguientes es uno más en la programación y actividades de las FF AA de la Defensa. Quizás su rotación de pilotos era demasiado rápida en algunos periodos. El 1º de abril de 1965 al reorganizarse el Ejército del Aire, el Ala de Caza Nº 5 pasó a llamarse Ala 15 y el Escuadrón 51 a denominarse 151. Los numerales de los Sabres pasaron en ese momento a la parte delantera del fuselaje, en cifras grandes.



Subcampeones de Penthalon Aeronautico 1965; Castañón, Torres Chausette, Irizar y Rubio.

El 19 de Octubre de 1967 se convierte el 151 en 103 Escuadrón independiente operando en la Base Aérea de Morón, que pertenecía al Mando de la Aviación Táctica y del Estrecho, con sede en Sevilla y continuando encuadrado operativamente en el MDA. En noviembre de ese año, los emblemas de las unidades, que habían desaparecido de los aviones, volvieron a aparecer en la parte trasera del fuselaje, lugar donde estuvieron pintados definitivamente hasta el final.

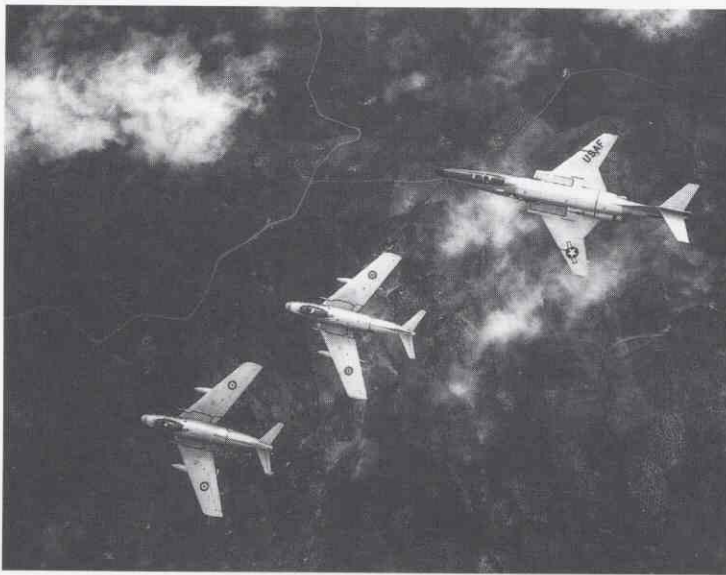
En 1969 el MDA refunde los planes de instrucción Nº 3, 5 y 6 en un único Plan de Instrucción Anual con C-5, debido sin duda a la menor disposición de aviones y horas de vuelo. Aumenta las misiones GCI, mantiene las de tiro aire-aire e instrumentos y disminuye las de tiro aire-tierra, creando las de Perfil de Combate, agrupando las antiguas ATCB, ATAT y NASR. Desapare-

cen misiones típicas anteriores como TR, ACRO, NAN, FON, NAR, NAVI, ATCC, ATCB, ATAT, NASR y GAR-8 simuladas, que pasan a ser requerimientos dentro de las misiones programadas. Para cumplir este Plan de Instrucción se calculan 140 horas por piloto. De hecho en ese año se realizaron 150 Horas 30 minutos de media en C-5 por piloto destinado en unidad.

El día 11 de diciembre de 1969 causó baja en las FF.AA. del MDA el 103 Escuadrón, cambiando su denominación por la de 202 Escuadrón, dotado con aviones F-5 B y dependiendo del Mando de la Aviación Táctica. La mayor parte de los pilotos y personal del 103 pasaron a formar parte de la



Penthalon Aeronáutico San Javier 1965; Torres, Irizar, Rubio, Verano y Castañón.



Formación de un Wodoo y dos Sabres, tomada desde otro F-101. 1967.

citada unidad. Con fecha 30 de octubre, habían causado baja todos los C-5 del escuadrón y habían pasado destinados a los escuadrones 101 y 102 del MDA y al 201 del MATAAC. El día 11 de Noviembre de 1969 a las 1200 horas se retiró del Barracón de Alarma el Servicio de Alerta real en



Partido amistoso hacia 1966; De izquierda a derecha Ballesteros, Galdon, Estellés, Vargas, Rubio, Seco. Agachados Mesa, García Rodríguez, Valverde, Rico Guayta y Sánchez Alcaide.

5 minutos y dejaron de efectuarse las misiones de Vigilancia Aérea en Gibraltar.

CRONOLOGÍA 1958-1969: MATERIAL, PERSONAL, MISIONES Y CALIFICACIONES

EN julio de 1958 el Coronel Javier Murcia y el Teniente Víctor Carro recogieron en Talavera los dos primeros T-33 que formaron la dotación del Ala 3 en Villanubla. Unos minutos antes de tomar tierra, se avisaba a la torre y esta cortaba el tráfico de la Carretera de la Coruña con una barrera hasta que los reactores tomaban tierra. Por otro lado entre diciembre de 1958 y enero de 1959 se contabilizaron 40 días seguidos de niebla en Villanubla. El Tte. Cor. Cesteros tiene vuelos anotados en T-33 durante el resto de 1958

Eduardo Jiménez-Carlés: la Base "Andaluza" y la Base "Americana"

EL Teniente Eduardo Jiménez-Carlés Pérez-Piñal de la 8ª Promoción de la AGA, hizo durante 1957 y los dos años siguientes, todos los cursos de vuelo, reactores y tiro en EE.UU. volviendo a volar a Tablada en junio de 1959, mientras les salían los destinos que habían pedido desde América. Al poco salió asignado a Morón. Cuando llega en julio a presentarse le recibe en la zona antigua (en ese momento única) el único representante visible del Ala 5: el Brigada Lahortiga. Éste se hallaba aposentado en una destartalada oficina del edificio de la torre vieja, en el primer piso. Un cuartito de tres metros por tres. Aquello era todo lo que había del Ala 5 y 51 Escuadrón. El Ala 27 todavía ocupaba todas las instalaciones en el campo de tierra y por otro lado se había terminado la pista, que ya ocupaban los americanos con los B-47 y los F-100. Los Heinkels del Coronel Mejía, todavía despegaban alguna vez contra la pista, para enfurecer a los "yankees", cosa que conseguían fácilmente.

Como casi todos los pilotos ya destinados al Ala 5, pasa destacado a Zaragoza y allí comienza su actividad aeronáutica el 14 de agosto de 1959: volar alguna vez el T-33 con Carro o algún otro piloto y sobre todo recoger material para conseguir una oficina presentable de operaciones y del escuadrón. Los de Zaragoza les habían cedido un chalet en la Zona de Parques y un barracón que estaba más bajo que la pista y que se inundaba cuando llovía, conteniendo el agua con sacos terreros.

Recogían sillas, mesas, archivadores y se dedicaban a limpiar, arreglar y adecentar el exiguó local del escuadrón. También podían contemplar con melancolía, los 22 Sabres Barra 25 sin modificar, que en un principio iban a ser para el 2º escuadrón del Ala 2 y que un día serían "su escuadrón", aparcados unos contra otros. De agosto a noviembre no tuvo ningún vuelo y ya a comienzos de ese mes empezaron a volar los T-33. Alguna vez volaban a Morón para alguna gestión o recoger las pagas de todos. En enero de 1960 vuelven a Morón y en abril empezaron a llegar los F-86. En mayo y junio se contaba diariamente con cinco aviones en vuelo. En un cuadrante se anotaban las cinco horas al mes que le tocaban a cada piloto, más el viaje trimestral nocturno para poder cobrar el Plus de Reactores. Tenían dos pilotos americanos destacados, el Mayor Evatt y el Capitán Michael y dos Sargentos de mantenimiento de la USAF. Los americanos destacados organizaban un guateque al mes.

Las instalaciones iniciales consistían en un pequeño barracón, adosado al cual se montó el traído de Tetuan por Luis Enríquez y su gente, además de tres "quonset" donde se ubicaban operaciones, mantenimiento y la cantina. Desde esa zona nueva, corría hacia la zona antigua de la base una carretera nueva que solamente llegaba hasta los chalets de los americanos; a partir de ahí nacía "la senda de los elefantes", puro campo a través, que se encharcaba cuando llovía.

“In memoriam”

Brigada D. Julio Guerra Ercilla. 8 febrero 1961
Capitán D. José Escudero del Castillo. 27 abril 1961
Ttes.D.Juan Manuel Martínez Sagrera y D. Manuel Peña Sánchez. 3 noviembre 1961
Capitán D. Luis García Valdecasas. 12 junio 1963
Sargento D. Victorio Díaz Martín. 29 abril 1964
Teniente D. Antonio Feliú Constante. 18 agosto 1964
Sargento D. Juan Aguilar Esquina. 23 marzo 1965
Capitán D. Rafael Castilla Puerta. 5 diciembre 1965
Capitán D. José Miguel Antequera Roldán. 13 mayo 1969

desde el mismo aeródromo. También volaban en los numerosos T-6 D que tenía el Ala, todos los cuales permanecerían allí por muchos años. El 31 de octubre de ese mismo año es destinado a la Base de Morón y todavía con los Heinkel 111 volando desde el antiguo campo de tierra que había ocupado la Escuela de Caza, comienza Cesteros a elaborar un extenso informe detallando todo lo necesario para convertir aquello en una base aérea moderna capaz de albergar un escuadrón de F-86. El Coronel Martínez Mejías le prestaba un Heinkel para irse de fin de semana a ver a su familia a Valladolid. El 27 de Noviembre emite un informe exhaustivo, detallando una por una todas las características y carencias de las instalaciones, incluyendo aspectos sobre las pistas, los abastecimientos, el mantenimiento en sus diferentes escalones, los servicios de aeródromo y generales, los posibles suministros de todas clases y finalmente la situación del personal y las viviendas. El 18 de febrero de 1959, hacía un repaso a su informe preliminar y volvía a la carga con la situación de todos los puntos citados en su anterior comunicación. Había pedido que no se le mandara personal reactorista, por no haber los medios indispensables para acogerlo ni volar. El 26 de junio de ese mismo año sale destinado al Ala de Caza Nº 5 de nueva creación, junto con otros oficiales y suboficiales. Durante septiembre, octubre y noviembre de 1959 efectúa el 3º Curso de Material C-5 que se celebra en Talavera, al igual que otros futuros pilotos del 51 Escuadrón. Cuando termina el curso el 5 de diciembre, es nombrado Jefe de la Base Aérea Conjunta y del Ala 5.

LOS PRIMEROS AVIONES EN ZARAGOZA

TODO el grupo de pilotos ya destinados en el 51 Escuadrón y en comisión de servicio en Zaragoza, llevaban meses en el Ala 2 tratando de volar y de organizar algo parecido a una unidad. Encabezados por el Cte. Jesús López Serrano, los ya citados antiguos pilotos del Ala 3, Capitanes T. Estevez, C. Gómez Coll, L García-Valdecasas y V. Carro Merayo, seguidos ahora por los Tenientes Eduardo Jiménez Carlés, J. Reixa, P. del Río, Marín Les, F. Galdiano, García Verdugo, C. Negrón, J. Rico Uribarri, se afanaban en recolectar mesas, sillas, archivadores para completar un local aceptable en el chalet que les habían cedido en la Zona de Parques y un Barracón que se inundaba con las primeras lluvias. Un jefe y 10 oficiales estaban sueltos en el avión de la unidad y tres estaban haciendo el curso en Talavera. Volaban los T-33 asignados a su escuadrón, que era lo único volable para ellos en Zaragoza: cinco asignados de los cuales había en vuelo el 38 y el 41. Sus primeros Sabres, los números 176, 226 y 199 estaban pendientes de inspec-

ción por calendario y otros tres T-33 pendientes de revisión de 100 horas. Los E15-41 y 45 se los había pasado el Ala 2.

Víctor Carro, que hacía casi dos años que no volaba en F-86 –desde su curso en América– voló probablemente el primer Sabre del 51 Escuadrón. A primeros de Diciembre y firmado por A. Cesteros como Jefe del Ala 5 se comunica a la Defensa que están destinados 5 jefes, 26 oficiales y un suboficial, de los cuales están sueltos en C-5 cuatro jefes, 24 oficiales y el suboficial, con tres pilotos pendientes de curso.

Capitán Hernando: “La mejor época aeronáutica de nuestras vidas”

“**R**ECUERDO la alegría que tuvimos cuando al reunirnos en Morón hace unos años pudimos ver una base de reactores totalmente operativa y con todos los medios para poder desarrollar cualquier cometido que le encomiende el mando”

“Cuando empezamos allí, me vienen ahora a la memoria los primeros moradores del Pabellón, algunos desgraciadamente ya desaparecidos: Pelegrín, Pareja, Castilla, Carlos Negrón y tantos otros que comenzaron a poner en marcha la infraestructura de avituallamiento al igual que Barbadillo, Martínez Sagrera, Manolo Negrón y una larga relación de los que se fueron incorporando a aquella hermandad. Cuando llegué, como todavía no había reactores, me destinaron con el Capitán Escudero a la Escuadrilla de Policía. El perímetro de la base era extenso y su condición de Base Conjunta necesitaba un despliegue de vigilancia completo. Poco más tarde estuve en Operaciones de la Plana Mayor, en el Escuadrón de Vuelo, en Mantenimiento y probando los Sabres que salían de revisión en San Pablo”.

“Teníamos al principio un barracón de campaña metálico, cerca de la pista de vuelo. En aquella época los Comandantes Pizarro, Manovel y Mesa iban poniendo las primeras piedras del incipiente escuadrón, junto con Manolo Negrón que fue uno de los primeros jefes del escuadrón. Entre tanto había que instruir a la tropa y en ello realizaron una meritoria labor Pepe Rico y el Capellán Paracaidista Don Inocencio”

“Fueron llegando los aviones y teníamos una gran escasez de repuestos. Pusimos en marcha un sistema “just in time”, gran invento para la reducción de almacenaje y

acortar los tiempos de obtención de elementos. Los sacábamos de todas partes: un avión que entraba en revisión, servía para “vestir” a otros tres. El entonces Brigada Salgado era nuestro enlace con el Mantenimiento Americano. Casi todo se resolvió cuando empezaron a hacerse las revisiones en Sevilla (San Pablo), ya que desde ese momento, con el repuesto cerca de la base, el escuadrón tenía casi todos los aviones en vuelo”.

“Había grandes profesionales en mantenimiento como los ingenieros Alarcón, Enríquez y Rubio, especialistas como Herrera y Víctor, con gran experiencia adquirida en Torrejón. Los especialistas trabajaban todas las horas necesarias mañana, tarde e incluso noche cuando hacía falta. El personal civil igual ¡¡¡Aquel inefable Sr. Beltrán, que lo mismo hacía una soldadura que inventaba una bomba hidráulica para el pozo!! El Capitán Pina montó una consola para comunicar desde operaciones con los aviones en vuelo. Los de Mantenimiento teníamos que recoger los aviones que se quedaban averiados en otras bases. En un viaje a Albacete en pleno invierno, en Bücker con el Teniente Sánchez Alcaide para recuperar un Sabre, estaba todo nevado incluso la pista, con unas temperaturas gélidas que nos mantuvieron hechos un cuadro hasta el deshielo”.

“Se hicieron finalmente todo tipo de misiones: tiro real y cámara, Sidewinder y un número incalculable de ejercicios de todas clases. En un Navespor hay una foto en la que estoy con Alcaide, Casín y Echave. Hicimos varios vuelos de entrenamiento y desfílamos juntos con los Sabres portugueses en el día de su Fiesta Nacional”.

Con respecto a material, los tres C-5 siguen pendientes de inspección por calendario, contando con tres E-15 en vuelo, los números 35, 38 y 41 y el 45 en revisión de 100 horas y sin motor. A finales de diciembre 1959 aparecen como "en vuelo", Situación A, los C-5 176 y 226, en el destacamento que manda el Cte. López Serrano. El Teniente Crispín era el jefe del destacamento de mecánicos también destinados en el 51 Escuadrón y que en Zaragoza se afanaban en poner en vuelo los aviones de su nueva unidad. Mientras tanto en Morón, otra parte de la unidad contaba con algunos aviones convencionales durante todo este tiempo y allí se volaban avionetas L-8C, E3-B, e I-115 firmando como Jefe de Escuadrilla el Capitán Manuel Negrón Pezzi y como Jefe Accidental de la Base el Comandante Froilán Rodríguez de Castro. El Comandante Pizarro actuaba también en Morón como Jefe de la Plana Mayor del Ala 5 donde tenían en vuelo entre otras las L8C-127 y 90 y la E3B-501. Desde primeros de

diciembre en adelante firma los escritos como Jefe del Ala y Base el Tte. Cor. Cesteros. En ese momento el personal piloto reactorista esta formado por 5 jefes, 26 oficiales y un suboficial de los cuales están sueltos 4+24+1 y hay 1+2 pendientes de curso.

POR FIN SABRES EN MORÓN

EN abril de 1960 consiguieron llevarse los primeros F-86 a Morón, cuyos números eran los 236, 202, 213, y los ya citados 176 y 226. Durante los siguientes meses de 1960 va aumentando el número de aviones que ya están en Morón y de los cuales consiguen poner en vuelo uno o dos diarios. Se reparten las misiones y horas de vuelo tanto en Sabre como en T-33 con absoluta cicatería, dado lo escaso del material. Un aborto antes de despegar se mira con cierta socarronería, sabiendo que eso significa un avión

Incidentes con suerte y algo de salero

PARA realizar un ejercicio con la Armada se programaron tres parejas en Morón el día 28 de mayo de 1963. Una de ellas estaba formada por el Tte. Cor. Alfonso Cuadra y el Capt. Ángel Conejero. Por aquellos años Bolero tenía muchos problemas para identificar y guiar a los aviones, aumentado el problema por la frecuente respuesta errónea de los IFF-SIF de los Sabres de Morón. Después de varios errores en el guiado de la pareja en su recuperación, los pilotos, ya muy bajos de combustible, vieron por debajo de nubes una pista y tomaron tierra en Tetuán. Dos canales de ambos aviones habían sido cambiados de frecuencias, para trabajar con los barcos de la Marina, aumentando la confusión con Bolero.

Haciendo una misión de tiro A-A cámara el 9 de agosto de 1963, el Sargento Pérez Ribes perdió la radio durante la primera pasada al blanco, realizando el procedimiento correcto para caso de fallo radio. No tenía fallo de equipo, sino que lo había perdido por completo: faltaba todo el conjunto y la chapa que lo cubría en la zona inferior del fuselaje del avión.

A mediados de 1960, aunque lo contaba en 1964, el Cap. Joaquín Reixa, que entonces era teniente, describía un incidente curioso, en el cual despegaron con un T-33 para ir a recoger un Sabre a Zaragoza. En ese relato Reixa citaba una de las frases que este autor tuvo grabada en su cabeza durante todos sus años como piloto de aviones reactores de caza. Joaquín, con el T-33 metido en nubes y sin marcas de velocidad, variómetro ni altímetro le dijo al de atrás: "Si te digo ¡Salta! no me preguntes nada, porque ya no estaré aquí para contestarte". Sacaron dos Sabres de Torrejón y los acompañaron hasta San Pablo sin novedad. En el avión se pudieron apreciar las dos tiras de celofán de dos por cinco centímetros tapando las estáticas, para protegerlas de la reciente pintura.

El 17 de junio de 1964, al Sargento J. Cuadra haciendo una misión de Remolque Blanco en Palma Son San Juan, se le rompió el cable del blanco en el despegue y al tomar tierra largo y

con mucho combustible se salió de pista, resultando el avión con desperfectos importantes y el piloto ileso.

El Brigada R. Perza realizaba una prueba en vuelo del avión C.5-257, después de una inspección de 100 horas el día 24 de febrero de 1964, cuando al cabo de una hora de vuelo se le paró el motor por falta de alimentación de combustible. Efectuó un tráfico de motor parado real a la pista, que fue contemplado (y jaleado) por muchos pilotos del escuadrón, con el resultado de una perfecta ejecución, realizando todos los procedimientos de forma magistral.

El día 6 de mayo de 1964, en la primera misión de bombas de rebote o rasante real AMBOR que hacía el escuadrón en Caudé, el jefe y los puntos 3 y 4 lanzaron en la primera pasada caliente los portabombas completos. El punto dos se libró, porque hizo la pasada seca.

Un Sabre que se preparaba para montar sus ametralladoras en el Barracón de Alarma un día de mayo de 1964, con todos los interruptores y breakers fuera, comenzó a disparar la ametralladora central izquierda, lanzando 249 proyectiles de los 270 que tenía la cinta en dotación. No causo daños. Los americanos de los F-104 C no se lo podían creer, pero examinado todo el sistema de armamento, estaba todo correcto y se probó en la galería de tiro sin resultados.

El Capitán Arteaga, un veteranísimo del 51 Escuadrón, volando de Manises a Morón con el C.5-167 el 13 de febrero de 1964, un día muy cubierto de nubes a distintas alturas, observa un comportamiento en el motor de su Sabre que describe como "trepidación y subida de temperatura" por lo cual haciendo un planeo y una arribada entre nubes problemática, se mete en Albacete con magnífico tino. El Boletín de Seguridad en Vuelo, la única publicación aeronáutica real y operativa de la época, le aplaude, pero el entonces Tte. Cor. Hevia, se dirige al Boletín y al piloto y les pone los puntos sobre las ies, con un tanto de chinchorrería. Se creó un poco de polémica que zanjó el BSV N° 26 en noviembre 1965, insistiendo en las razo-

nes del piloto "actor" y en su buen hacer para salvar el avión y sus propios dientes.

Durante las misiones semanales de AAR en el Polígono de Cabo Blanco en Mallorca, el 51 Escuadrón sufrió, como los demás, los típicos percances producidos por balas que no iban a parar al trazo, resultado de una ráfaga tardía y con poco ángulo. El Teniente Miguel Coll Pujades, haciendo remolque con el avión C.5-168 el 18 de noviembre de 1964 recibió varios impactos en la cúpula y fuselaje y sufriendo una despresurización de cabina. Su lacónica frase en el canal de radio, ¡¡Me habéis dado cab.....es!!, fue todo lo que comentó el flemático mallorquín sobre el suceso, tomando tierra sin novedad en SonSan Juan y pasando la frase al acerbo temporal del escuadrón. Lo mismo le sucedió al ya Capitán Pedro Luis Verano Fábado en el que quizás fuera el último incidente de los Sabres de Morón, el 17 de Julio de 1969, volando como remolque el C.5-173. Su avión sufrió un impacto de bala que hizo explotar la cúpula, aterrizando en Son San Juan y contabilizando el piloto rasguños por cortes producidos por los cristales de la carlinga.

Otros incidentes de menos cuantía sufrieron los C.5 con los números 210 el 4 de octubre de 1963, el 260 con fecha 28 de noviembre de ese mismo año, el 208 el 23 de marzo de 1965 (avión perdido total en mayo de 1969), el 235 el día 2 de junio de 1965, el 265 el 14 de junio, un E-15 el 22 del mismo mes de 1965 y el 170 con el cual el 24 de junio sufrió el Teniente Sánchez Alcaide un espectacular choque con un gran pájaro en el morro. Los C.5 números 162 el 22 de julio de 1965, el 235 el 21 de agosto del mismo año, el 260 el 31 de mayo de 1966, el 186 y el 259 el 28 de agosto de 1968 en Zaragoza y el 180 el 11 de marzo de 1969, completan la lista de aviones con desperfectos, involucrando a una docena de pilotos "moronitas". En este último incidente citado, el Brigada Luis Fernando Guil Pijuán tomó tierra con el motor parado real y en el momento del impacto los mandos ya estaban bloqueados, sufriendo el avión daños graves y resultando el piloto ileso.

menos para el resto del día. A lo largo de todo el año 1960 se citan envíos de diferente material, tanto desde Villanubla, donde ya no era necesario, como desde Zaragoza a Morón para conformar la dotación de material. Desde algún tiempo antes, se contaba también con una E-9 y con un Junker T2B. La E9 se perdió trágicamente algo más tarde y el Junker sir-

Ángel Roa: Morón-Getafe con el esqueleto de un Sabre

“**P**ERMANECÍ en Morón relativamente poco tiempo, porque aunque fui destinado a dicha unidad cuando ascendí a capitán en julio de 1959, me retuvieron en Valencia hasta abril de 1960. En el verano de ese año fui a la Milicia Aérea Universitaria como profesor y en octubre de 1961 pedí permiso por asuntos propios para pasar a Iberia. En aquella época no había ninguna edificación española en la zona de la nueva base. El escuadrón estaba ubicado en un barracón metálico, sin aire acondicionado, por lo que en verano a pesar de las temperaturas de Morón, se estaba mejor fuera que dentro. No teníamos hangar para mantenimiento, por lo que todo el trabajo, incluidas las revisiones periódicas, se realizaban en la rampa, con la consiguiente pérdida de calidad y de tiempo”.

“La carretera de Sevilla a Morón la habían arreglado los americanos al construir la base, pero el tramo de la base al pueblo, estaba en tal estado, que los coches y autobuses salían campo a través en ocasiones, por estar el campo en mejores condiciones que la carretera. Prácticamente todo el personal destinado en el Ala lo estaba en situación de forzoso y al cumplir el plazo obligatorio, solicitaban destino fuera”. Con esto quiero dar una idea de las condiciones de vida al principio de la formación del Ala de Caza Nº 5.

“Inicialmente teníamos cuatro F-86 y un T-33 en el 51 Escuadrón y varias avionetas y un Junker 52 en la Escuadrilla de Plana Mayor. Uno de los F-86 que teníamos, no había volado nunca desde que llegó a Morón. Tuvo una avería y desde entonces fue canibalizado para mantener en vuelo los otros aviones. Cuando cumplió el tiempo para la revisión IRAN, se pensó mandarlo desguazado sobre un camión a CASA en Getafe, donde se efectuaban las revisiones en aquel momento. El MDA no autori-

zó el traslado del avión por superficie y ordenó la puesta en vuelo y traslado del avión por aire. Ante la falta de repuestos existente, se decidió mandar el avión con el equipo indispensable para sustentar el vuelo. Muchos componentes estaban caducados por calendario y otros muchos inoperativos. Como muestra, el equipo radio, el IFF, el radio-compass, el regulador de oxígeno y el sistema de emergencia de combustible estaban inoperativos”.

“Me enteré de que el avión lo iba a volar un teniente con relativamente poca experiencia en F-86, como la mayoría de los pilotos de la unidad, debido a las circunstancias en que nos desenvolvíamos. No me pareció correcto e insinué que el vuelo debía efectuarlo un piloto con más experiencia y solicité llevar el avión a Madrid y me fue concedido. Se autorizó un vuelo de excepción, de 50 minutos VFR, por debajo de 10.000 pies. Puse como condición que tanto la catapulta de la cúpula como el asiento lanzable tenían que estar en perfecto estado.”

“El vuelo lo realicé en el mes de enero de 1961 y a continuación me fui con permiso de boda. Cuando me reincorporé a Morón había una pequeña revolución en el escuadrón. Se había recibido un informe de Construcciones Aeronáuticas, en el sentido de que al poco tiempo de dejar el avión en el aparcamiento, se empezó a formar un charco de combustible debajo. Lo remolcaron con mucho cuidado a una zona aislada y cuando pudieron empezar a desmontarlo para efectuarle la revisión IRAN, encontraron unas conexiones de la línea de combustible de alta presión flojas, por lo que hubo una gran pérdida en el compartimento del motor. Al desmontar éste, también comprobaron que le faltaba una cámara de combustión; estaba la camisa por supuesto, pero faltaba la cámara”.

vió para aportar material recogido de todos los campos donde había algo útil y estuvo como dotación del escuadrón hasta finales de 1963. Las únicas misiones programadas por esa época eran las de INST-T, TRN, NAVI, NAVI-N y TR-ACRO. En mayo se incorporan definitivamente los Capitanes Arteaga, Conejero, Fernández Cortes y Roa, que venían del Ala Nº 1, comenzando a volar.

A finales de diciembre de 1960 el escuadrón contaba con 11 Sabres y mantenía en vuelo tres T-33, los números 38, 41 y 46, por lo cual a comienzos de 1961 ya se podía contemplar una programación diaria estable, aunque todavía escasa para el conjunto de los pilotos destinados. En enero de 1961 los pilotos operativos en la unidad eran 5 Jefes, 26 Oficiales y 3 Suboficiales y uno realizando el curso de F-86. El Cte. Jefe del escuadrón era J. López Serrano y la Base la mandaba desde Septiembre del año anterior el Cor. Julio Salvador. Los 33 pilotos sueltos no estaban aptos para el combate. En marzo de 1961 regresa el Capitán Arteaga del curso de instrumentos en EE.UU. Hacia abril se manifiesta en los partes que los 34 pilotos destinados en la unidad están aptos para el vuelo nocturno. Durante mayo y meses sucesivos firma como Jefe Accidental del Escuadrón el Cap. Manuel Negrón Pezzi. En Junio se participa en el Ejercicio Foca con la Armada. En julio se realiza una de las primeras Navespor a la Base portuguesa de Ota, entre los días 21 al 24, repitiéndose ya periódicamente esas visitas, que algo más tarde cambiaron a la Base de Monterreal. En agosto vuelve el Tte. Cor. Cesteros por última vez a actuar como Jefe accidental del Ala y Base.

BAJO EL MANDO DEL CORONEL J. SALVADOR

HASTA finales de diciembre de 1961, ya se contabilizan 25 Sabres presentes en Morón, manteniéndose en vuelo casi siempre tres T-33 de los asignados a la unidad. Con ellos se contabilizan durante el año unas 2750 horas en F-86. Desde octubre se venían rindiendo puntualmente partes de interceptaciones controladas al MDA a final de cada mes, así como los trimestrales correspondientes. A finales de ese mes los pilotos eran 26 y seguían sin considerarse C.R. (Combat Ready).

En abril de 1962 se efectúan las primeras misiones de AAC locales, que a partir de entonces y durante años se realizarían en el polígono “local” aire-aire, situado a partir de la Laguna de Fuente de Piedra, al oeste del campo en dirección hacia Ronda, en un triángulo situado con vértices en las citadas laguna y ciudad, y en la costa sobre Benalmádena. El 12 de junio se participa de forma incidental en el Ejercicio Red-Eye del MDA, aunque todavía no era regular para la unidad el hacerlo. En agosto se comienzan a contabilizar también misiones de tiro aire-tierra cámara, que se practicaban inicialmente en las proximidades del campo, en la modalidad AMBOC. A finales de ese año ya se efectúan misiones reales AMBOR desde Manises en noviembre, así como el Red-Eye de ese mes. En diciembre se vuela un NAVITES a Grosseto con escala en Palma. Hasta finales de ese mes, se habían recibido 16 F-86 más, intercambiándose con otros numerales y se habían perdido dos totalmente.

UN AÑO CASI NORMAL

DURANTE el año 1963 y correspondiendo con un consistente aumento de horas de vuelo y misiones, el 51 Escuadrón participa en numerosos y muy dis-



La formación de Falcoes, once pilotos portugueses y españoles de Morón.

tintos tipos de ejercicios, como Poop Deck, Indian Summer, Cold Turkey, Indian Maize, Med Landex y casi todos los Red Eye de cada mes. Las misiones de tiro tanto A-A como A-T se suceden durante cada mes, realizándose tanto las de cámara como las reales, bien desde Palma-Son San Juan, como desde Manises con recuperación en Zaragoza o al revés. Desde agosto se realizan AAR. Posiblemente una de las primeras misiones completas AAR realizada en el Polígono de Cabo Blanco por el 51 Escuadrón haya sido la realizada entre el 14 y el 17 de octubre de 1963, en la cual participó la 3ª Escuadrilla mandada por su jefe el Capitán Arteaga acompañado por el Cap. Hernández Carrillo, Tte Rubio, y Sgts. Morales y Collantes. Así mismo una de las primeras misiones AMNAR efectuadas en Caudé desde Manises, participando ya cuatro aviones de forma regular fue la realizada por cuatro Sabres de Morón el 21 de Agosto de ese año, en una formación mandada por el Cap. J. Fernández Trujillo con el Cap Hudgins y los Ttes. Montoya y Rubio como puntos.

Al mismo tiempo se efectúan todas las demás del Plan de Instrucción, además de montarse diariamente la Alarma con dos aviones en 5 minutos y dos en una hora. La mayor parte de los días se programan numerosas misiones de GCI, anotándose las correspondientes interceptaciones que después había que notificar en los partes 15-2 que se pasaban puntual y sistemáticamente al MDA. En conjunto este de 1963 es el primer año con una programación completa, estadísticas elaboradas y bastantes pilotos C.R. En los partes trimestrales, el número de pilotos C.R. va subiendo desde 9 en enero hasta 19 a final del año. Se envían al MDA datos sobre las horas realizadas en diferentes aviones, misiones por piloto y diferencias entre programadas y realizadas. En los citados partes figuran datos sobre el estado de entrena-

miento, misiones de interceptación, aviones en situación "A" y estado numérico de pilotos. De cada 30 misiones de GCI programadas todavía se efectúan un 60 por ciento solamente, justificándose el resto por falta de material o fallos de los asentamientos radar de tierra. Como jefes del 51 Escuadrón se alternan durante este año los Ctes. Felipe Sequeiros Bore, Gonzalo Puigcerver Romá y Juan Mesa Mesa. Poco después les sucedería temporalmente el Cte. Fernando de Juan Valiente. El Tte. Cor. Alfonso Cuadra Medina actuaba en estos años como Jefe de FF.AA. firmando como Jefe del Ala hasta marzo el Coronel J. Salvador. En abril actuaba como jefe de Operaciones el Cap. Carlos Gómez Coll y desde mediados de año figura como Jefe del Ala y Base Aérea de Morón el Coronel Emiliano Barañano.

SANGRE JOVEN Y ENTUSIASMO ILIMITADO

A mediados de 1963 se incorporaron al escuadrón seis tenientes de la 14ª Promoción, los primeros de un conjunto de 13 pilotos de la misma, que durante varios años participaron duramente en elevar los niveles de eficiencia del 51 Escuadrón en todos los aspectos. Lo mismo es aplicable a un grupo de Sargentos de Complemento de las promociones 7ª y 8ª, que llegaron juntos a Morón, unos meses antes que los tenientes citados. Durante ese año se realizaron 5.624 horas de vuelo en F-86 en todo tipo de misiones y además unas 200 de T-33. A finales del año ya se estaban cumplimentando el 80 por ciento de las misiones GCI programadas, justificándose las no realizadas por mantenimiento de Bolero o Kansas, meteo, fallo de comunicaciones, falta de aviones o "fiesta local". El número de pilotos reactivistas se estabiliza aproximadamente en 5+25+7, con-

Accidentes con avión irrecuperable

SE ha insistido en la falta de medios que penalizó al 51 Escuadrón especialmente durante los comienzos en los años 1960, 1961 y 1962. Los primeros incidentes y accidentes sufridos por los pilotos del escuadrón están claramente relacionados con falta de entrenamiento por escasez de horas de vuelo por piloto y mes o la carencia de algunas piezas o elementos claves en los equipos de supervivencia.

El 27 de abril de 1961 el Capitán Jose Escudero del Castillo "El Concus", se estrelló con una Bucker haciendo un "tonó" de pasada sobre el autobús de la Base, que volvía de la Feria de Sevilla. El 8 de febrero de 1961 se lanzó en paracaídas sobre el Mediterráneo entre Palma y Valencia el Brigada Julio Guerra Ercilla, que volaba ya casi de noche hacia Morón para cumplimentar el "plan garbanzo", con el Sabre C.5-136. Volaba sin "dinghy", tan solo con chaleco salvavidas y no se le pudo localizar en las horas siguientes al accidente.

Al tomar tierra en el antiguo campo de tierra de la base, que sólo se usaba para las avionetas, el día 3 de noviembre de 1961, se estrellaron con la E.9-175 los Tenientes J. Manuel Martínez Sagrera y Manuel Peña Sánchez, falleciendo ambos. En otro accidente similar, pero mucho más afortunado, el Tte. J^o M^a Carmona de León Sotelo, tuvo una experiencia similar llevando a bordo a un americano destinado en la base, de quien se cuenta que se había hecho un seguro antes de subir a la E-9. Carmona estuvo escayolado con la lesión de vértebras algunos meses. El americano cuentan las malas lenguas que salió corriendo del lugar del accidente sin mirar atrás.

El Capitán M. Negrón Pezzi, uno de los veteranos del escuadrón, sufrió un rebote haciendo tiro en el Polígono de Caude con el C.5-025 el 3 de diciembre de 1962, lanzándose en paracaídas y resultando ileso, con el avión perdido por parada de motor. El 16 de enero de 1963 se ve obligado a saltar en paracaídas por fallo de motor en el C.5-159 el Teniente F. Fernández Galindo, perdiéndose el avión que se estrelló entre Puebla de Cazalla y Pruna y resultando el piloto con ligeros rasguños. Los procedimientos aplicados fueron correctos y el equipo personal y de emergencia funcionó bien. Llevaba traje anti-g, botas y chaleco salvavidas, (volaban de Morón a Palma), cuchillo, linterna y libro del piloto.

Efectuando una aproximación a la pista con combustible prácticamente a cero, el Teniente Adolfo Montoya Raboso, volando el C.5-243 realizó un aterrizaje forzoso en las inmediaciones del campo con el motor parado el

día 12 de febrero de 1963. Sufrió la típica lesión de vértebras lumbares y mientras se recuperaba en el Pabellón Vasco, recibió la visita de su íntimo amigo de la AGA, el entonces Príncipe de España, SAR D. Juan Carlos de Borbón.

El 12 de junio del mismo año realizando una formación nocturna FON, el Capitán Luis García Valdecasas que volaba el C.5-155, se separa un poco de su jefe de patrulla y probablemente al tratar de reunirse de nuevo, se sitúa en una posición inusual. Entra en un fuerte picado y al intentar recuperarlo sobrepasa los límites de tolerancia del avión, provocando rotura de la estructura, seguida de explosión y falleciendo el piloto.

En vuelo de Morón a Gando (Gran Canaria) el 13 de febrero de 1964, al mando de una formación de cuatro Sabres y muy próximo al campo, el Teniente Coronel Alfonso Cuadra Medina sufrió parada de motor en el C.5-200 por falta de combustible, lanzándose en paracaídas, llegando a tierra sin lesiones.

Realizando un Red Eye desde Son San Juan el día 29 de abril de 1964, los pilotos del 51 Escuadrón Tte. Madariaga y Sgto. Díaz volando los C.5 219 y 263, salieron en "scramble" a las 0945 Z con indicativos Echo Bravo 95 y 96. Después de seguir diferentes instrucciones de Embargo, descendieron en un fuerte picado a muy alta velocidad desde 35.000 pies hasta el nivel del agua, para interceptar a dos F-105 norteamericanos, que se suponía volaban a unos 450 nudos y 500 pies del agua. Al interceptarlos y cambiar de un avión al otro para copiar su numeración positivamente, el Sargento Díaz se estrelló contra el mar, desapareciendo con su avión. El mar estaba "como un cristal" según informo el piloto americano "leader" de la pareja de F-105. En ese momento el avión de la USAF volaba a 410 Kts y 500 pies de altura.

Para realizar un chequeo de instrumentos el Tte. Vargas como instructor y el Tte. Gea como chequeado, despegaban con el alumno en la capucha del asiento posterior, el día 15 de mayo de 1964. El avión tenía anotada y levantada una tendencia en tierra muy fuerte a la derecha. Al comenzar la carrera de despegue, el piloto de la cabina trasera procuró corregir a la izquierda con el freno, llegando a unos 60-65 Kts. con el pie izquierdo a fondo. En ese momento el instructor se hizo cargo, trató de despegar y no lo consiguió, saliéndose el avión de la pista a la derecha, resultando dañado y los pilotos con lesiones grave uno y menos grave el otro. El Tte Vargas de la Rúa padeció la típica luxación de vértebras lumbares machacadas y se

paso unos meses en el Pabellón Vasco, Hospital del Aire en Sevilla por esas fechas.

Una formación de cuatro C.5 despegó para una FOF con separación posterior por parejas para entrenamiento de instrumentos el 18 de agosto de 1964. El avión del punto 4, el C.5-185, tenía anotaciones en el libro de poca potencia y el piloto se quejó de que "tiraba poco". Al entrar en inicial el Tte. Feliú, comunicó a la torre una explosión y pérdida de potencia. El jefe de pareja le aconsejó hacer un viraje cerrado y sacar el tren para tomar inmediatamente. Pero el piloto no pudo reaccionar con suficiente rapidez, perdió altura virando ligeramente a su izquierda y se estrelló contra el suelo frente a la torre, a unos 2500 pies fuera del campo. Fue recogido "in situ" por un helicóptero americano, pero llegó al hospital sin vida. Inicialmente se pensó en una pérdida de compresor. A los pocos días de reposar el fuselaje en un rincón del hangar grande de Mantenimiento, el olor insostenible evidenció la realidad: un enorme bultito taponaba prácticamente la tobera de entrada, a pesar de tener las persianas extendidas. Algunas plumas median 40 centímetros. La parada del motor debió ser completa y brusca. El piloto tenía 42 horas totales de F-86.

Recuperándose hacia la base en una formación cerrada con el Bgda. Perza como jefe de pareja, con el Sgto. J. Aguilar de punto el 23 de marzo de 1965, el C.5-168 pilotado por este último se estrelló contra el suelo en La Luisiana, entre Carmona y Écija, pereciendo el piloto que estaba recién llegado al escuadrón.

Realizando una formación táctica el 20 de abril de 1965, durante un cambio colisionaron los Sabres 153 y 190 que volaban el Bgda. A. Morales y el Capt. L. Hernando Arias, respectivamente. El primero pudo volver a la base con su avión seriamente averiado, pero el Capt. Hernando se lanzó en paracaídas, resultando herido leve con magulladuras y rasguños que se produjo al caer sobre terreno abrupto y ser arrastrado por el paracaídas.

Volando en un típico "weekend" para poder conservar su aptitud mientras realizaba el Curso de Controlador de Interceptaciones, que efectuaba en Madrid —como tantos otros pilotos contra su voluntad, que era mucha y buena—, el Capitán Rafael Castilla Puerta, un oficial sobresaliente por sus magníficas cualidades profesionales, morales y personales, pereció al estrellarse su Sabre, el C.5-151 en una loma de la provincia de Guadalajara, casi alineado con la pista 23 de Torrejón, una mañana con nubes bajas y escasa visibilidad. El avión tenía

un historial crónico de paradas de motor insidiosas y el día anterior se había reportado "radio débil y Radio-Compass lento". El avión explotó y se incendió en el impacto, regando de munición el lugar, a las 13:17 locales del día 5 de diciembre de 1965, perdiéndose así un oficial brillante, con una carrera profesional envidiable por delante y un espíritu de servicio digno de elogio.

El 19 de julio de 1966 el Tte. D. Galdón Domenech volaba al mando de una formación de tres Sabres del 103 Escuadrón, cuando por fallo hidráulico regresa al campo volando el C.5-267. En pleno tráfico de motor parado seguido por los puntos, su avión pierde mucho líquido hidráulico y le confirman que salen humo y llamas de su tobera. Con la cabina llena de humo se sucedieron fuertes explosiones y se lanzó en paracaídas. Pocos momentos después el avión explotó y se partió en tres trozos, que cayeron separados. El piloto resultó solamente con algunas erosiones ligeras, al haber realizado un lanzamiento apresurado.

El 4 de junio de 1968 se produjo en tierra un incendio en el C.5-262, cuando se reparaba por mantenimiento, causando baja definitiva.

El 13 de mayo de 1969 contempló uno de los accidentes más espectaculares y dramáticos con los Sabres de Morón. El Capitán Jose Miguel Antequera Roldán volando el C.5-208, después de efectuar una prueba en vuelo al avión, sobrevoló a muy baja altura repetidas veces el pueblo de Alcalá de Guadaíra, realizando según los observadores algunos "tonós" de pasada. A las 10:00 locales se estrelló contra unas casas en el centro del lugar, explotando y desintegrándose el Sabre, provocando escenas de pánico en la hermosa villa. El piloto, que iba a contraer matrimonio al cabo de unos días, falleció en el acto, al salir despedido con el asiento por efecto de la catapulta. Algunas partes del avión se recogieron a más de 300 metros del lugar del accidente.

El 13 de junio del mismo año, el Teniente J. Peña, que volaba con el C.5-145 participando en un Red Eye, a los 10 minutos de vuelo observó ruidos en el motor, pérdida de potencia y luces de fuego encendidas. Llevaba puesto el mismo anti-g del Tte. Galdón. Saltó en paracaídas efectuando un lanzamiento magistral, siendo recogido por el helicóptero americano en el término municipal de Osuna (Sevilla) y resultando en perfecto estado físico. Durante la espera del "scramble" había estado practicando un lanzamiento y solicitado al mecánico que le ajustara el reposacabezas del asiento, que se encontraba descolocado.

Entrenamiento y seguridad en vuelo

SIN duda los resultados de los años iniciales obtenidos con los Sabres en Morón, estuvieron afectados por la falta de entrenamiento, escasez de horas de vuelo por piloto y a veces falta de elementos imprescindibles. Siempre fue duro saber que un piloto lanzado en paracaídas sobre el mar en febrero de 1961, casi con toda certeza había perdido por no llevar el "dinghy" en su equipo de supervivencia. Y más duro reflexionar el porque los "dinghies" pedidos cien veces antes, llegaron al escuadrón a los pocos días de aquella dolorosa pérdida. En los siguientes años, ya normales en cuanto a horas de vuelo y material de todo tipo, tales como 1963, 1964 y 1965, los accidentes e incidentes del 51 Escuadrón, están algo por encima de la media aceptable, pero la unidad mejora cada día aunque tiene los polígonos de tiro real muy lejos de su base propia y sus pilotos participan a tope en todas las actividades típicas de un escuadrón de caza. En 1964 se realizan 6.500 horas de vuelo en F-86, quizás una de las marcas más elevadas para una unidad de entonces. Paralelamente y sin que podamos achacarlo nada más que a ese aumento de actividad —la mala suerte no es una variable contemplada por los expertos en Seguridad en Vuelo— los accidentes e incidentes suben proporcionalmente. El Boletín del Negociado de Seguridad en Vuelo, hacía un resumen al finalizar el año 1966, en el que asignaba unos coeficientes —elaborados con distintos parámetros— para todos los Sabres del MDA en conjunto y obtenía los siguientes por años:

Año 1963-24, Año 1964-23, Año 1965-29, Año 1966-21 considerando un coeficiente más seguro cuanto más bajo era este índice. Los años centrales de la actuación del Ala 5, 1966 y 1967, contemplan una lenta pero imparable mejora en la S.en V. del escuadrón. En el resumen publicado por el BSV del MDA correspondiente al año 1967, al escuadrón de Morón se le asignó en el cómputo de accidentes graves por cada 100.000 horas un coeficiente de 20, resultando el mejor escuadrón del año, el ya 103 Escuadrón. El año siguiente 1968 es cuando el citado Negociado de la 3ª Sección del MDA, le otorga a Morón el máximo coeficiente de

Seguridad "Cero", factor elaborado con muy distintos parámetros y datos contrastados sobre horas, misiones y disponibilidad, resultando de nuevo el escuadrón más seguro el 103. En abril de 1969 se publicaba una carta en el BSV Nº 44 del Tte.Cor. Fernando de Juan Valiente, agradeciendo la mención de su unidad como la más segura.

Al aclarar las cifras del año 1969 para los accidentes de F-86, el BSV hacía una recapitulación tratando de explicar el aumento espectacular de los accidentes durante ese año, seis graves con dos pilotos fallecidos y un coeficiente conjunto que había subido al 33. Una parte es achacada al exceso de rotaciones y personal en entrenamiento, en lo cual el 103 Escuadrón se lleva la palma: 16 bajas y 15 altas de pilotos en el año. E indudablemente parte de los efectos recogidos en 1969, ya estaban latentes a finales del año anterior.

El año 1969 contempló para todas las unidades de Sabres todavía existentes, una disminución de efectividad inversamente proporcional a las muchas horas de vuelo que ya acumulaba el material. Se decide realizar inspecciones periódicas de 100 horas a las 80, se limitan los G,s máximos en combates y maniobras, pero a pesar de todo, los incidentes se van incrementando respecto a las horas de vuelo realizadas. En el 103 Escuadrón un piloto toma tierra con el motor parado y los mandos bloqueados y otro se lanza en paracaídas. Poco después se pierde a un piloto entrenado en un accidente lamentable, calificado como "vuelo peligroso temerario", arrasando parte de un hermoso pueblo de los alrededores.

No obstante, todo ha servido como experiencia. Las unidades posteriores en Morón, recogieron las tremendas vivencias del Escuadrón de Sabre durante 11 años y seguro que en la durísima gestación, una o dos generaciones completas de pilotos de caza, maduraron por la expeditiva vía del castigo en carne propia, aprendiendo como emplear las mejores costumbres, los adecuados procedimientos y los necesarios reglamentos y normas locales para mejorar y mantener una unidad en vuelo, lista para el combate, con la máxima eficacia y los más elevados índices de Seguridad.

"Seis años de instrumentos y operaciones en Morón". Capitán Francisco Arteaga

EL Capitán Arteaga, de la 7ª Promoción de la AGA, realizó los cursos habituales a la salida de la Academia y fue destinado a Manises dentro del Ala de Caza Nº 1. En julio de 1959 fue destinado con otros tres pilotos del Ala 1 a Morón, como expertos, pero no se incorporaron hasta abril del año siguiente porque no había material que volar. Entretanto realizó el Curso de Instructor de Instrumentos en Waco. A su vuelta fue durante seis años, jefe de la 3ª Escuadrilla y Jefe de la Sección de Instrumentos habitualmente y de la de Operaciones durante largos periodos continuos. Como muestra de su fina retranca, nos cuenta:

"El día 29 de junio de 1959, al amanecer y después de haber inaugurado durante toda la noche el Aero Club de Castellón, demostré, junto con los capitanes Cortés y Roa, que la Búcker (volada por el Capitán Almodovar en el festival del día anterior), puede llevar tres tripulantes, desde Castellón a Manises, siempre que se dejen los paracaídas en el suelo. El Mando, siempre rutinario, desaprobó la iniciativa". Ya en Morón y metido en cometidos mucho más serios, nos describe su incidente de febrero de 1963. "El día 12 de ese mes, al término de una misión de GCI, nos quedamos una pareja haciendo algunas maniobras de ATCC; estaba cubierto hasta unos 25.000 pies y existía una fuerte corriente de chorro. Cuando quisimos volver a la base, los Radio-Compases de los dos aviones marcaban diferente debido a la fuerte estática de las nubes y el GCI tuvo muchas dificultades para localizarnos. Cuando acudimos al viejo gonio de VHF ya era un poco tarde. Unas 10 millas náuticas antes de la cabecera de la pista 21 de Morón y a unos 3000 o 4000 pies de altura, pasamos a convertirnos en dos de los pilotos de planeador más rápidos de la Historia Aeronáutica Mundial, aunque el punto, Teniente Montoya, obtuvo el título unos segundos antes que el jefe; eso hizo que su avión llegara al suelo a unos 500 metros antes de la cabecera, resultando avión con daños y piloto al hospi-

tal, sin consecuencias graves. El avión del que suscribe lo sacaron de la pista con un tractor".

"Casi día por día un año más tarde, el 13 de febrero de 1964, con mal tiempo y mucho vuelo local, la formación Póker de la que formaba parte no pudo tomar tierra en Morón, debido a la gran demora por tráfico y hubo que proceder al alternativo Manises, donde tomamos sin novedad. Una hora más tarde después de las averiguaciones pertinentes, la formación despegó de vuelta a su base; el tiempo seguía mal, con viento, lluvia y nubes desde cerca del suelo hasta unos 30.000 pies de altura. El vuelo se efectuaba en formación cerrada, 1000 pies sobre nubes y enlazados con el GCI de Kansas; unas 55 NM después de pasar Albacete, según información de Kansas, mi avión tuvo una pérdida repentina de potencia acompañada de ruidos y vibraciones, lo cual me obligó a perder altura y caer dentro de las nubes, dirigiéndome a Albacete, donde tomé tierra con el campo cubierto a unos 4000 pies y lloviendo, unos 15 minutos después de que empezara la avería, sin novedad por mi parte y el avión sin daños".

Sobre este incidente hubo cierta polémica suscitada por un veterano piloto de Sabre en la revista del MDA, Boletín de Seguridad en Vuelo, lo único que se publicaba entonces sobre operaciones. «Aunque luego hubo sus discusiones sobre la conveniencia del lanzamiento en paracaídas, el miedo a la Sierra de Cazorla en invierno, el que los ruidos y vibraciones disminuyeron hasta casi desaparecer con el motor a ralentí y el no tener la indicación de "luz de fuego" encendida, me inclinaron a seguir con el avión». Hay que añadir que finalmente los "sabios varones" del BSV acabaron dándole la razón al piloto autor, que salvo avión y pellejo. "Al recuperar el avión en Morón, por tierra, se vió que el cojinete número 2 de la turbina había perdido el aceite, reduciéndose los rodamientos a polvo".



Bajo la famosa puerta del escuadrón de Monterreal, Alcaide, Hernando, Casín y Echave.

tando hacia la mitad del año con 1 Tte. Cor., 4 Ctes. 14 Caps. 11 Ttes. y 9 Sgts, fluctuando entre 37 y 44 totales. Los aviones en vuelo oscilan entre 20-21 diariamente y realizan hacia final de año una media de 24 horas por avión al mes.

LA INTENSA ACTIVIDAD DE 1964

EL año 1964 es uno de los más completos en horas y misiones de la historia del escuadrón, realizándose toda clase de tipos de vuelos, sin dejar de cumplir al mismo tiempo las rotaciones rutinarias de la programación: cada semana una escuadrilla con cuatro aviones a Manises o Zaragoza para aire-tierra, con sus correspondientes NAVI, NAN, NAR, NASR o FON de ida o vuelta. Al mismo tiempo otra escuadrilla con cinco aviones a Palma para AAR y REM, otra en alarma en el Barracón y el resto de los pilotos volando las misiones desde casa; ejercicios, misiones cámara locales, formaciones, Navespór de fin de semana a Portugal que ahora ya son habitualmente a Monte Real y todos los GCI programados para trabajar con los Radars. En conjunto se hicieron ese año 6.050 horas de F-86 y 335 de T-33. El número de pilotos permanece bastante estable y se mantiene durante todo el año en proporción 5+22+11, quedando a final de año en 5+23+14, con un convaliente durante 6 meses y un desaparecido.

En 1965 se siguen realizando todas las actividades ya citadas en años anteriores, incrementando algunos ejer-

cicios como los Toro Sentado. A partir del 1 de Junio se celebró el Segundo Concurso de Tiro organizado por el MDA, en el cual el 51 Escuadrón participó en todas las modalidades, enviando árbitros a los comités de calificación. En ese mismo mes se produjo el cambio de denominación como Ala de Caza 15 y Escuadrón 151. En julio un equipo del escuadrón marchó desde Torrejón a Spangdhalem y luego a Sönenfeld (Suecia) con el T33-35, al mando del Tte. Rubio Villamayor para participar en el Penthalon Aero-náutico Internacional, celebrado entre los días 20 de julio y 1 de agosto.

En julio del mismo año el Jefe del Escuadrón Cte. Mesa contestaba en un minucioso escrito los datos solicitados por el MDA corres-

pondientes al año anterior. De los mismos se deducían algunos datos curiosos: Los pilotos agregados, 1 coronel, 1 tte. coronel, 2 ctes. y un piloto americano (Cap. Hudgins) habían volado una media anual de 110 horas de día y 8 de noche. En el escuadrón, 1 comandante y 6 capitanes volaron 140 horas diurnas y 10 nocturnas de media, mientras que los 9 tenientes volaron 260 horas día y 25 noche y finalmente 1 brigada y 9 sargentos volaron proporcionalmente 190 y 35 horas.

En octubre se efectuaron misiones de GAR-8 en diferentes modalidades en el polígono de Palma y en ese mismo mes figura como Jefe del 151 Escuadrón el Cte. Carlos Ausín Manzano.



Visita del Jefe del Mando de la Defensa a Morón. en primer término de izquierda a derecha Generales Ferrandiz, Rubio y Coronel Barañano.

General Juan Mesa “Mis recuerdos de Morón”

CUANDO finalizaba el Curso de Reactores en Talavera en Junio de 1961, vino un día por allí el Coronel Salvador, que había sido mi Jefe en la Escuela de Caza y antes de que fuese a saludarlo, ya me había llamado; quería que me fuese a Morón. “Don Julio”, como cariñosamente le llamábamos todos los pilotos, era un gran Jefe y no me podía negar. De esa manera, antes de finalizar el curso ya sabía mi destino. El haber estado destinado en los Sabres de Morón, ha sido una de las mayores satisfacciones de mi vida profesional”.

“Tuve la suerte de vivir dos épocas de la unidad; la de su iniciación y la de su mayoría de edad y si me dijeran que eligiera la mejor, no sabría con cual quedarme. En los comienzos, era un verdadero mérito que con tan pocos aviones, se pudiera llevar a cabo un plán básico de entrenamiento. Nuestra unidad no era un ALA, era una pluma, pero todas las dificultades quedaban compensadas por el hecho de estar conviviendo con hombres, que de forma callada y sencilla contribuían con su entrega a hacer posible el nacimiento, de lo que en poco tiempo sería una unidad puntera del Mando de la Defensa”.

“Cuando empezó el entrenamiento aire-tierra, teníamos un “handicap” con las demás unidades, que tenían los polígonos de Las Bardenas y Caudé, como quien dice a tiro de piedra. Al empezar a tirar, nuestros aviones, para llegar a esos polígonos tenían que hacer un viaje de larga navegación a través de áreas de control y en muchas ocasiones en condiciones climatológicas adversas. Para obviar aquella dificultad, solicitamos al mando permiso para destacar alternativamente una patrulla cada semana a Valencia o Zaragoza. De esa forma dimos una agilidad mayor a nuestro entrenamiento. La mejoría fue inmediata y lo mismo ocurrió cuando nuestras formaciones comenzaron de forma regular a visitar el Polígono de Palma. Nuestro ideal se iba alcanzando: que nuestra unidad fuese declarada “Apta para el Combate”.

“Después de mi destino inicial como Jefe de la Plana Mayor, entre 1964 y 1966 tuve la alegría de

mandar durante esos años el 51 Escuadrón, que luego se llamó 151 Escuadrón. De toda la época de Morón guardo recuerdos gratos, con magníficos compañeros y subordinados. Pero si tuviera que destacar a alguien lo haría con Carlos Vargas de la Rúa, modelo de oficial que siempre fue un ejemplo para todos los que estuvimos a su lado”.

“Recuerdo un día en que el Coronel salió a hacer una misión y al pasar la radio de Control Sevilla a Bolero, oyó una voz estentórea de un hombre muy enfadado que decía, “esto es inaguantable, aquí no hay quien viva” y un largo vocabulario de maldiciones y denuestos impropios de un oficial. El Coronel, como era natural no podía soportar aquellas expresiones y cuando se disponía a llamar la atención a aquel controlador, pasaron unos segundos y nuevamente quedó sorprendido, pues ahora se trataba de la voz atiplada de una locutora de radio que decía “Radio Linares,acaban ustedes de escuchar el capítulo cuarto de la novela “Un hombre atormentado.”

“En uno de aquellos ejercicios de intercambio que hacíamos con Portugal fuimos a Monterreal, junto con los Tenientes Rubio, Rico y Madariaga. Por aquellas fechas los portugueses tenían sus aviones de combate hipotecados en la guerra colonial, por lo que llegamos al acuerdo con el Jefe de la Unidad de que haríamos una pareja de blanco y otra de interceptador, en coordinación con el GCI llamado Bettina, situado al norte de Portugal. Al tratar de enlazar con el centro, no salía con claridad y había problemas para enlazar. El Jefe del Escuadrón portugués había salido al aire algo más tarde y sin saberlo nosotros seguía el desarrollo de la misión.. Viendo que Bettina no estaba a la altura de las circunstancias, no pudo más y exclamó “¡¡ Bettina, Bettina que antes eras la vergüenza de Portugal y ahora eres la vergüenza Ibérica !!” . Al terminar nos hicimos la foto de rigor bajo el famoso cartel “POR ESTA PORTA PASSAM OS FALCOES MAIS FERROZES DO MUNDO”.

Sebastián Vic: “Cinco años con los Sabres de Morón”

PERTENECIENTE a la 12 Promoción de Complemento,, el Sargento Vic se incorporó al 51 Escuadrón, después de sus cursos de T-33 y Sabre, en agosto de 1965. Fueron siete los pilotos que llegaron a Morón juntos: Anguera, Navarro, Bustamante (Jose Luis), Irizar y Vic de la 12ª y Gordo y Torres Chaussette de la 13ª, quedando distribuidos entre las cuatro escuadrillas. Desde el principio le tocó incorporarse a la Tercera, mandada por el Capitán Rubio (K-Hito), en la cual estuvo hasta el final de su destino y pase a la Compañía Transeuropa, en febrero de 1970.

“La 3ª escuadrilla estaba mandada por Rubio e integrada por el teniente Estellés, al poco tiempo también capitán, los tenientes Galdón, Trinidad, Verano, yo como brigada y el sargento Pedro Güil Pijuán. Durante los cinco años destinado realicé casi 900 horas totales, la mayoría en F-86. El tipo de misiones tan variadas que efectuábamos finalizaban con combates simulados de avión-avión. Recuerdo con nostalgia los servicios de alarma en el Barracón, compartiendo con algún miembro de la escuadrilla las esperas para que una llamada por teléfono nos pusiera en “dos minutos”, o que inesperadamente sonara la sirena de “Scramble” real para ponernos con rapidez “en faena” y despegar sin demora, rumbo al objetivo desconocido. De forma entrañable me vienen a la memoria los armeros Tapia, Barrios, Cardenete, Montes, Egüen, los mecánicos Peña, Felix, Barrios, Fortes, Marchena y tantos otros que me hacen añorar momentos felices”.

“Muchas anécdotas acumulamos en alguno de los viajes a Monte Real (Portugal) como el de Enero de 1967, en las misiones aire-aire en Son SanJuan, cuando se iniciaba el boom turístico y aprovechábamos para soltarnos en inglés en aquellas maravillosas noches en C’an Pastilla— con 150 pesetas diarias de dietas éramos

capitanes generales—, al mismo tiempo que nos íbamos calificando como buenos tiradores, que era el objetivo a conseguir”. “También recuerdo con emoción la pasada en formación de cuatro aviones, con un magnífico “toneau” de salida que dimos a la torre de Caudé, después de reunida la formación una vez finalizada la misión, yendo de punto cuatro. En aquella ocasión el punto dos, Güil Pijuán, que llevaba poco más de un mes destinado y siendo su primera misión, aguantó como un jabato en perfecta formación cerrada”.

“El 26 de agosto de 1968 volábamos desde Zaragoza en una formación mandada por el Teniente Valero y el Brigada Gordo y yo como puntos dos y tres. Hicimos instrumental hasta Valladolid, prácticas de tiro aire-tierra cámara sobre la casa de una novia en Aguilar de Campoo y una vez reunidos en formación cerrada con un “bingo” ajustado, nos encontramos con la sorpresa de una buena tormenta sobre Zaragoza, mientras íbamos arribando. Llegamos al campo cuando más caía y los pilotos del barracón que nos oyeron sobrevolar, no daban crédito a sus oídos. Los dos puntos nos salimos de pista, después de “overchutar-nos” en el primer intento, con mínimo combustible, fortísimo viento y el corazón palpitando a tope. Los aviones tan solo sufrieron pequeños desperfectos y siguieron volando. Tengo que destacar mi enorme satisfacción por la llamada que me hizo un buen día el Jefe del escuadrón Comandante Ausín Manzano, proponiéndome ir a Torrejón para volar el F-104. Ya eran los días previos a mi marcha para volar en la aviación comercial y rehusé el ofrecimiento, dando las oportunas explicaciones, pero fue una gran satisfacción saber que se contaba conmigo para volar el mejor avión de la Aviación Española en aquella época”.

Capitán Rubio: Mil horas de Sabre en Morón

El Capitán Ricardo Rubio Villamayor, más conocido por "K-Hito", hoy General de División del Ejército del Aire, tiene uno de los historiales más brillantes de vuelo relacionados con la Base Aérea de Morón de la Frontera. No en vano estuvo seis años volando el Sabre en la unidad, totalizando 1050 horas de F-86 y 300 de T-33 voladas en los aviones del 51, 151 y 103 Escuadrones. Después de realizar el Curso del avión F-5 en EE.UU. volvió a Morón para acumular nuevas horas y experiencias durante otros 6 años en la base andaluza. Realizó su primer vuelo en Sabre en Morón el 6 de agosto de 1963 y el último el 11 de Julio de 1969. Durante estos años desempeñó prácticamente todos los cargos y funciones, teóricas, en vuelo y administrativas que se necesitan en un escuadrón de vuelo; ha sido jefe de la 3ª Escuadrilla continuamente durante mucho tiempo y simultáneamente, segundo y primer jefe de Operaciones, jefe de Seguridad en Vuelo, jefe de la Sección de Tiro, de la de Instrumentos y Jefe Accidental del Escuadrón, Oficial de Mantenimiento y probador de aviones. Llegó a la 3ª Escuadrilla cuando la mandaba Paco Arteaga, con Collantes y Bustamante como puntos. En noviembre de 1965 accedía al mando provisional de la misma, que le era confirmado como Capitán Jefe en septiembre del año siguiente y que terminaría cuando la misma estaba constituida por el Capitán Estellés, los tenientes Galdón, Trinidad, Verano, el Brigada Vic y el Sargento Pedro Güil Pijuán. Un rombo de esta escuadrilla hacia de forma extraoficial sus pinitos como "patrulla acrobática moronita".

Fue uno de los componentes de Morón que primero participaron y destacaron en las misiones de tiro aire-aire y aire-tierra, que hasta finales de 1963 y año 1964 no comenzaron a hacerse de forma regular. Trabajó en el perfeccionamiento del uso del polígono local de tiro cámara aire-aire y participó en la primera misión real en Cabo Blanco, que fue realizada por Arteaga, Carrillo, K-Hito, Morales y Collantes el 15 de octubre de 1963. Poco antes, el 21 de agosto de ese mismo año se había realizado la primera misión AMNAR ametrallamiento real aire-tierra en Caudé por una formación completa de cuatro aviones integrada por Trujillo, Montoya, Hudgins y K-Hito. Participó como Jefe de la formación en la última misión aire-aire real de los Sabres de Morón en Palma, donde en varias ocasiones se había ganado el puro que se regalaba por una misión con más de 30 balas en el trapo y alguna también con dos puros correspondientes a más de 60 impactos en el "nylon". En la primera campaña de lanzamientos de Sidewinder en noviembre de 1966, contribuyó notablemente a conseguir que el escuadrón de

Morón fuera calificado como "muy satisfactorio" en sus resultados globales.

Al comentar el progreso de la base y del escuadrón, no puede ocultar su entusiasmo. "El día 22 de noviembre de 1963, se participó por primera vez con carácter integral en un Ejercicio "Red Eye". Por esas mismas fechas, las escuadrillas comenzaron a desplegar en Son San Juan para efectuar las misiones de tiro aire-aire real, después de que cada piloto hubiera completado un mínimo de tres salidas con cámara fotográfica sobre el polígono local (Laguna Salada en Málaga y posteriormente al Oeste de Huelva). Los destacamentos en Palma se alternaban con los programados en Zaragoza o Manises para completar tiro aire-tierra real con todo tipo de armamento. Al fin la unidad consiguió ser declarada como "Combat Ready" y comenzó el Servicio de Alarma, como en las demás unidades del MDA. Difíciles de olvidar los madrugones del personal que montaba el servicio de 5 minutos en verano ¡¡A las 4:00 horas locales!! Se compartía aquel servicio con los americanos ¡¡Que pequeños parecían nuestros Sabres al lado de sus F-104 ó F-105!! De aquellos contactos con los pilotos de la USAF, algún americano aprendió a jugar al mus y nosotros nos aficionamos al "american breakfast", los helados deliciosos y el Play-Boy. Algunos pilotos que procedían de Vietnam nos proporcionaban valiosa información sobre nuevas tácticas de empleo del avión en aire-suelo, tales como los "ataques en rueda" o mediante "pop-up", el concepto de "pasada operativa", la utilización de "plotters" y la confección de Carpetas de Objetivo, además de compartir con ellos las "Happy Hour" de los viernes por la tarde.

"Desde julio de 1963 hasta mediados de 1969 la actividad de los F-86 en Morón fue incrementándose hasta hacerse similar a las demás unidades del MDA. La meta era lograr unas 400 horas de vuelo por mes, que correspondían a una media de 20 horas/vuelo por avión destinado y que traducido en salidas suponía 20 diarias. Esto sucedió a partir de 1965 una vez completado el número de aviones en el Ala y habiéndose cubierto la plantilla de especialistas con personal de gran experiencia venido de otras unidades, como el disuelto escuadrón de Palma. Se hacían todos los ejercicios específicos del MDA y además otros típicos, por la cercanía del escuadrón a las bases y unidades de la Armada y de la U.S.Navy. En ese capítulo se inscribían los Poop Deck, los EJEDAN o los Steal Pike".

"La rotación continua de las diferentes escuadrillas, una en Palma, otra en Zaragoza o en Manises, otra de Alarma, hacía que la actividad del escuadrón fuera muy variada, pero imponía

una fuerte presión sobre las familias. Pero por otro lado incrementó mucho la unión y el compañerismo, no solo entre pilotos y especialistas, sino entre los miembros de las familias, creciendo la amistad y el apoyo hasta cotas difíciles de igualar". "En las misiones de vigilancia sobre el Aeropuerto de Gibraltar, de alto contenido político, compartidas con los F-104 de Torrejón, se llevaban los aviones armados hasta los dientes, con munición de guerra completa y dos Sidewinder, pero sin embargo nunca existieron unas ROE (Reglas de entrada en combate o Rules Of Engagement) claramente impartidas por el mando, con lo cual el desconcierto era evidente cuando los Hawker Hunter ingleses despegaban de la pista del Peñón, tras la primera pasada de los Sabres españoles".

"Las misiones que más interés despertaron siempre en los pilotos eran las "Delta", en las que una pareja de un escuadrón era atacada por las de otros, terminando en agresivos "Dog Fights", donde había que dejar bien alto el pabellón del escuadrón, terminando en cerradas "tijeras" o en "toneles de máximos G's" escalofriantes. También eran apasionantes las misiones de tiro aire-aire, al término de las cuales lo más emocionante era la llegada del camión que transportaba el blanco recién lanzado por el avión remolque, el cual se extendía sobre un tablero de madera enorme colocado en vertical, para proceder al recuento de los impactos, coloreados con la pintura de las balas correspondientes a cada avión. No fue raro, ni el producir un impacto en sedal de más de dos palmas, que significaba haber tirado el "causante" peligrosamente de cola o el cortar el cable del remolque, con lo cual el piloto culpable era cubierto de improperios, rompiéndose la disciplina radio, asignándole un buen número de "botellas" de penalización". "Las diferentes misiones en Caudé para realizar todas las modalidades de tiro y bombardeo aire-tierra no eran menos emocionantes. Pero el momento más ansiado era cuando, una vez reunidos los cuatro aviones después de alcanzar el "bingo" o el "winchester" y ya de regreso a la base de recuperación, se efectuaba una buena sesión de acrobacia en formación cerrada, mientras se esperaba que el controlador de tiro pasara los "scores" de los miembros de la formación".

"Todos esos recuerdos permanecen en la memoria de los pilotos de caza, la actividad más apasionante del vuelo militar. La hemos vivido con ilusión, alegría y emoción los que tenemos el orgullo y el honor de haber estado destinados en una Unidad magnífica, que lucía en el morro de sus aviones la franja "Butano" y paseaba por los cielos de España el "Gallo de Morón".

UN ESQUEMA DE TRABAJO SEDIMENTADO

EN el año 1966 se añadieron ejercicios Fire Wagon a los habituales, continuando con el esquema regular de una escuadrilla a Palma, otra a Manises-Zarago-

za y otra de Alarma. En septiembre, octubre y noviembre se efectuaron numerosos lanzamientos de GAR-8 en el polígono de aire-aire real, calificándose la mayoría de los pilotos de la unidad, realizando gran cantidad de misiones con el Sidewinder como cautivo, simulado y lanzador real así como con los cohetes de 5 pulgadas usados como señuelos. Las

Javier Peña: un lanzamiento impecable

LA misión más importante para mí, de las que efectúe en Morón, fue la del 13 de Mayo de 1969. Figura en mi cartilla de vuelo como Red Eye y la duración del vuelo fue de 10 minutos en el C.5-145, más otros 30 minutos en el helicóptero americano RS-102. Tengo que destacar este día porque el cúmulo de sensaciones, emociones y circunstancias que se presentaron fueron especiales; algo que he recordado y recordaré toda mi vida. En el periodo aproximado de 15 años de vida de nuestro querido "Sabre", veintitrés personas fueron elegidas por el destino para hacer uso de aquel paquete que llevábamos sujeto a la espalda: el paracaídas. Yo fui uno de ellos y además tuve la fortuna que me acompañó, eso que llamamos suerte".

"A primeras horas del día 13, me trasladaba con mi seiscientos desde Morón de la Frontera a la Base. La mañana se presentaba radiante, los primeros rayos de sol limpios, el cielo sin nubes y el horizonte despejado. Era un día algo especial, más emocionante, pues la misión de todo el escuadrón de aquel viernes era Red Eye. Mientras rodaba con mi cochecillo por aquella carretera tan mal asfaltada, iba haciendo mis cábalas de como se presentaría el día y cual sería mi programa. ¿Actuaría como caza, como blanco, estaría en cinco minutos al principio, vería el blanco en la interceptación, etc.?"

"El briefing de aquel día, como el de todos los días un poco especiales, también fue algo más tenso y dilatado. En la pizarra estaba escrita la distribución de las tripulaciones y sus horarios. Vi que me había tocado estar en "5 minutos" a las diez. Poco antes de esa hora me trasladaba con todo mi equipo personal en compañía del Jefe de la Formación hacia los aviones. A las diez en punto, ya estaba en la cabina de aquel avión matrícula C.5-145, atado y con los ojos fijos en el semáforo, que nos indicaría cuando se pusiera de color verde, el inicio de la puesta en marcha, la orden de Scramble. Pasaban los minutos y la luz seguía sin encenderse. En el repaso que estaba haciendo en esos momentos de muchas cosas, mi pen-

samiento se detuvo en la emergencia de lanzamiento en paracaídas. Hice un simulacro de puntos a seguir, tomando la postura idónea y siguiendo los diferentes pasos. La columna vertebral era importante que estuviera rígida, nos lo habían dicho muchas veces en las diferentes charlas al respecto. Cuando eché la cabeza para atrás, noté que el reposacabezas no estaba en su posición habitual, se encontraba bastante desplazado hacia atrás. El avión había venido de una revisión en Getafe. En un principio no le di mucha importancia a este hecho, pero conforme iba pasando el tiempo notaba que me encontraba algo inquieto, nervioso. Estaba como visualizando un futuro lanzamiento y que me iba a lesionar la columna vertebral. Estos pensamientos iban aumentando en intensidad, así que decidí llamar al mecánico con objeto de que ajustase el reposacabezas a mi medida".

"Pasa el tiempo y de repente ¡¡luz verde!! Momento explosivo, despegue en formación cerrada, ascenso y primer contacto con el "Pico". Rumbo a poner y subida a 280, el blanco se encontraba a cierta distancia. De repente a 25.000 pies se produce una ronca explosión. Me separo de mi jefe, desconcertado; miro dentro la luz de "fire" encendida, el motor esta parado. Empieza a pasar el tiempo y noto que mi cerebro esta pensando a una velocidad desconocida, rapidísima, inimaginable. Este momento de pánico no me ha dejado en blanco, ni bloqueado, sino todo lo contrario; toda la energía de mis neuronas se ha activado. Pienso muchas cosas del pasado, presente y futuro, incluso llego a confundirlos, hasta llego a pensar que se ha producido una explosión y nos hemos desintegrado. Estoy sintiendo de una forma diferente una cuarta dimensión, el tiempo, quizás el túnel del tiempo".

"Tengo que iniciar el procedimiento, puede explotar el avión en cualquier momento. Están pasando décimas de segundo, no más, en todos estos planteamientos que ahora describo. Tenía reciente el procedimiento, lo había repasado en el suelo. Lo inicio; piernas recogidas, brazos pegados, cabeza agachada. Levanto el

reposabrazos y la cúpula sale por los aires. Siguiendo paso; cuerpo rígido, cabeza apoyada en el reposacabezas y aprieto el gatillo. Pérdida de conocimiento. Empiezo a tener sensaciones, siento la caída libre pero no me oriento, bajo como una pelota. De repente me estabilizo, miro para arriba y ahí esta la campana. Me observo, me muevo y estoy en perfectas condiciones. Llega la calma, estoy volando sin ruido de motores y sintiendo el impacto del aire ¡¡Que placer!!".

"Se aproxima la tierra, tiene que seguir acompañándome la suerte, hay más tierra que olivos, me siento capaz en último extremo de esquivar el árbol. Caigo entre cuatro olivos, la tierra esta recién arada, no hace viento, flexiono y me dejo caer sobre el hombro derecho. Me pongo en pie, suelto los atalajes. Silencio, paz, fuerte olor a tierra. Parece que ha sido un sueño. Un labriego me lleva en su coche al Hospital de Osuna. El doctor me observa y me mira sorprendido, estoy perfectamente. Al cabo de media hora suenan las aspas de un helicóptero. Son los americanos que vienen a recogerme. El capitán me mira, me da unas palmaditas y me sonrío, me indica que suba, que nos vamos. Media hora de vuelo y tomamos tierra frente al escuadrón, hay expectación. Al jefe del escuadrón, ya en su despacho le llama la atención que esté tan tranquilo. Le dije que tuve una premonición pero se extrañó".

"Una jornada de descanso y a los pocos días ya estaba volando de nuevo, sin temor ninguno y mucho más seguro de mi mismo. Ya sabia como reaccionaba en momentos de pánico, que no me quedaba paralizado, sino todo lo contrario, que mi cerebro se ponía como una moto. Fueron muy pocos los instantes que transcurrieron desde que se inició todo hasta que puse los pies en el suelo, pero sí han sido muchas las horas que he dedicado después, recordando y tratando de encontrar explicación a interrogantes como el sentido de la vida, el tiempo, la suerte, la muerte. A partir de ese día tengo muy presente esta frase: El pasado no existe, el presente es infinito y el futuro es incierto".

calificaciones del escuadrón en las diversas modalidades de tiro comienzan a cuajar por estos años. Durante el año 1966 la media del escuadrón en aire-aire fue de un 6%, contando con 15 pilotos calificados. En ametrallamiento aire-tierra la media es de 21%, con un total de 16 calificados. En el tema de Gar-8 Sidewinder, se han multiplicado las conferencias, misiones y lanzamientos reales, llegándose a una calificación media de un 81,8 %.

Desde mediados del año se volvía a contar con avionetas E-9, las cuales figuraron otra vez como ágil vehículo de enlace con Sevilla y otros campos de las cercanías. Ya no había las añoradas Bücker, de las que llegó a haber en uno de los pequeños hangares de la parte vieja hasta 6 ó 7 simultáneamente y que debían ser voladas con frecuencia para que no se pasaran de los sesenta días sin volar. Los jóvenes pilotos del 51, llegaron con las E3B de fin de semana hasta

Barcelona o Lugo de Llanera, haciendo escalas por el camino en los campos más inesperados.

Hacia junio de 1967 comenzaron a realizarse con regularidad las misiones de vigilancia en la zona de Algeciras lindante con Gibraltar, que de ahí en adelante ocuparían parte de la actividad del escuadrón, compartiéndolas con los F-104 de Torrejón. En noviembre de ese año se produjo el cambio de denominación a 103 Escuadrón del MDA, ahora independiente y situado en una base aérea del Mando Táctico. La media de calificaciones del escuadrón continuó creciendo, con 24 calificados en A-A, 25 en A-T y una media de escuadrón del 32 %, subiendo el numero de misiones en cantidades muy apreciables. No hubo lanzamientos reales de Gar-8 ese año.



Semana de tiro aire-aire en Palma de la 3.ª Escuadrilla; mecánicos y armeros de pie, agachados Rubio, Vic, Trinidad Espinosa y Galdón.

YA, UN ESCUADRÓN CON SOLERA

EN abril de 1968 se celebra el Penthalon Aeronáutico Nacional en Talavera y en junio se participa en el XV Campeonato Internacional de Penthalon Aero-

náutico, celebrado en Varlore (Dinamarca) al cual se asiste volando en T-33 a través de Torrejón y Ramstein, volviendo por Norveich y Zaragoza. En el mismo mes de abril todavía se anotan vuelos en el escuadrón con el F-86 N° 226, que había volado casi ininterrumpidamente con la unidad desde diciembre de 1959. Algo similar ocurre con el 016, que todavía en agosto de 1968 vuela con el Escuadrón de Morón, después de haber comenzado su actividad en agosto de 1961.

El año 1968 destaca como uno de los mejores y con más altas calificaciones para el escuadrón de Sabres de Morón. La media de los pilotos en A-A fue del 10%, con 20 pilotos calificados. En A-T la media se mantuvo en un 32% en ametrallamiento, con un número de misiones realizadas superior

Pilotos reactivistas en Sabres

(Citados con sus empleos de llegada al escuadrón, y orden aproximado de incorporación al mismo)

Coroneles: Julio Salvador Díaz-Benjumea, Emiliano Barañano Martínez, Rafael López-Sáez Rodrigo

Tenientes Coroneles: Abundio Cesteros García, Alfonso Cuadra Medina

Comandantes: José Pizarro Rodríguez, Jesús López Serrano, José Manovel García, Juan Mesa Mesa, Plácido García Ferreiro, Gonzalo Puigcerver Roma, Felipe Sequeiros Bores, Fernando de Juan Valiente, Carlos Ausín Manzano, Eduardo Hernández Domínguez, Teófilo Álvarez del Amo, Gabriel Benítez Sánchez,

Capitanes: José Escudero del Castillo, Manuel Negrón Pezzi, Carlos Costa de Rioja, Luis García Valdecasas, Carlos Gómez Coll, Tomas Estevez Fernández, Víctor Carro Merayo, Ángel Roa Labra, Ángel Conejero Lillo, Eduardo Barbadillo Gómez, Francisco de Arteaga Dánvila, José Fernández Cortes, José C. García Verdugo Fernández-Sanguino, Jesús Fernández Trujillo, Miguel Valverde Gómez, Rafael Castilla Puerta, Carlos Alfaro Campos, Enrique Sacanell Ruiz de Apodaca, Fernando Díaz Sintés, José Santaner Garau, Luis Castañón Albo, Miguel Cifre Forteza, Joaquín Sansano Sampere, Juan Pedro Sánchez Alajarín,

Tenientes: Eduardo Marín Les, Fausto Galdiano Sánchez, Joaquín Reixa Cadenas, José Rico Uribarri, Pedro del Río Menor, Romualdo Jiménez Carlés, Luis Hernando Arias, José M^º Carmona de León Sotelo, Francisco Fernández Galindo, Eduardo Jiménez-Carlés, Miguel Hernández Carrillo, Juan M. Martínez Sagrera, Carlos Negrón Colomer, Ramón Sagrario Durán, Jaime Ordovás Artieda, Manuel Peña Sánchez, Luis Barcala Muñoz, Santiago Escudero Lozano, Rafael Gárate Barrenechea, Wenceslao Moya Alabarce, Víctor Sapena Sánchez, Luis Cueto Capellán, Amador Candelas Conejo, Adolfo E. Montoya Raboso, Manuel de la Torre Ipiens, José Calviño Castro, Héctor de Haya Gálvez, Miguel Díaz-Pintado Moraleta, Luis M. Miró Josa, Juan Margalef Cedó, Teodoro Casín Monedero, José M^º Benito Ibáñez, Carlos Vargas de la Rúa, Luis Seco López, Rafael de Madariaga Fernández, Ricardo Rubio Villamayor, Luis A. Ballesteros Solas, José Rico Guayta, Eduardo Sánchez Alcaide, José García Rodríguez, Antonio Gea Duran, Manuel Estellés Moreno, Miguel Coll Pujades, Antonio Feliú Constante, Cosme Álvarez Cabañes, Jesús Fernández Alba, Domingo Galdón Domenech, Ricardo Fernández-Matamoros Fernández-Lloreda, Antonio Delgado Moreno, José Miguel Antequera Roldán, José García Espinosa, Juan J. Trinidad Espinosa, Luis Estrada Varo, Manuel González Bermudo, Pedro Verano Fabado, Fernando Valero Avezuela, Emilio Torres Leal, Sixto Huerga Muscat, Luis Aranaz Rodríguez, Enrique Pina Díaz, José Luis Moneva Pérez, José García Martínez, Luis Álvarez López, José M^º Feijoo Jiménez, Francisco Javier Peña Martínez, Abel Jesús Ruiz Cillero, José Domínguez Martín-Sánchez

Brigadas: Julio Guerra Ercilla, Juan López Duran, Rafael Perza Alba,

Sargentos: Carlos Remacha Pérez, Adolfo Morales Martínez, David Martín Sierra, Enrique Mené Pérez, Julián Rodríguez Bustamante, José Pérez Ribes, Pedro Collantes de Terán, Ángel Bartolomé Izquierdo, Armando Guajardo-Fajardo Chaves, Victorio Díaz Martín, José de la Cuadra Vacaro, Javier Echave González, J. Aguilar Esquinas, José L. Toribio Montón, Santiago García Tapia, Juan J. Irizar Sologaitoa, José L. Rodríguez Bustamante, Sebastián Vic Arcas, José Gordo Domínguez, Álvaro Torres Chausette, Ignacio Navarro Díaz de Ceballos, Arturo Anguera Valle, José Antonio Rodríguez López, Pedro José Güil Pijuán, José M^º Gómez Montaner, Martín Echevarría Álvarez, Luis Fernando Güil Pijuán, (138 pilotos de Sabre)

Jefes, Oficiales y Suboficiales en el Ala 5, Ala 16 y Base Aérea de 1959 a 1969

Servicio en Vuelo, Servicio en Tierra e Intendencia

Ttes. Coroneles: Luis Gallego Vega, Diego Vigueras Murube, Felipe de Madariaga Rizzo, Antonio Moreno León, Javier de Alaminos Peralta,
Comandantes: Francisco Cordero Luque, Alfonso Carrillo Ruiz-Martínez, Antonio Baños Romero, Juan A. Rojas Núñez, Enrique Alvear Cabrera, Juan Rubio Franco, Evaristo Pila Carrizosa, Ildefonso de Noriega Vega, Luis Terrados Jarabo, Manuel Mora Pérez, Juan Gómez Barroso, Manuel Cano Fernández, Francisco de Cozar Machado, Alberto Beiztegui Puertas, José Maldonado Cabrera, José Melero Melero, Germán Rodríguez González,
Capitanes: José M^a González Miret, Juan R. González López, José M^a Pina Alves, Manuel Jiménez Muñoz, Manuel Jarillo Jarillo, Pedro Blanco Lozano, Alejandro Briales Grund, Rafael Cegarra Gómez, Isaac Rubio Galán, Mariano Hernández Vera, Fco. Javier González Torres, Eugenio Coco Martín, Pedro García Ortega, José M^a Olano Emparán, Servando Álvarez Lorenzo, Carlos Martínez Contreras,
Tenientes: Francisco Garrido Morales, Gabriel García Álvarez, Vicente Catalá Daroca, José A. Ruiz Garzón, Antonio Molina Vera, José A. Pover González, Julio Aguado Pequeño, Miguel López de Carvajal, Wenceslao Alonso Quesada, Manuel Gómez García, Miguel M^a Duran Fernández, Juan Aguirre Loredo, José Gómez Pérez, Manuel Ojeda Escobar, Ramón Senra Moreno, Ildefonso Ruiz Inclán, Constantino Méndez Amado, Julio Manzanedo Requena,
Alféreces: Juan López Álvarez, Ignacio Soler Saenz de V.
Subtenientes: Vicente Gómez Díaz, Juan Madueño Vacas,
Brigadas: Antonio Lahortiga García, Antonio Ruiz Sánchez, Bruno Carretero Delgado,, Manuel Rodríguez Liebana, Manuel Fernández Igualada, Manuel Domínguez García, Rafael Marín Ramírez, Francisco Galera Luzar, Pedro Gallego Romero, Eduardo García Millán, José Navarro Bernal, Urbano Leal García, Francisco Moreno Aguilar, Isidro Peramos Rojas, Pedro Padilla Galeote, Alfonso Sánchez AVECILLA, Miguel García Pimentel, Patricio López Sánchez, José Muñoz Ríos, Manuel Álvarez Rodríguez, José Morejón Pernia, Manuel de la Plaza Cañete, Antonio Márquez Vázquez, Donato Castaño Gonzalo, Juan Mateos García,
Sargentos Primeros: Francisco Naranjo Fuentes,
Sargentos: Antonio Contreras Márquez, Francisco Montero González, Martín I. Vázquez Nares, Luis Cervera Benavides, Isidoro Sánchez Díaz, Manuel Torres Bermúdez, Leoncio Conejero Lope, Fernando Jiménez Cuevas, Salvador Sánchez Pérez, Antonio Membrillo Hidalgo, Antonio Ortiz Ramos, Ricardo Liñán Parra, José Rodríguez Vázquez, Cristóbal Santana García, Vicente Teruel Muñoz, José Montero Jarén, Alejandro Alemán Santana, Eduardo Barrantes Cortes, José Pozo Ruciero, José Zayas Barroso, Fernando Álvarez Boza, Francisco Cabello Rivas, Gabriel Reina Granado, Antonio Sanz Morales, José Godoy Díaz, Luis García Cabezas, Bartolomé Martínez Sarabia, José Montero Jarén,

Médicos, Farmacia, Eclesiásticos, Oficinas, Ingenieros, Meteorología, Mecánicos, Armeros, Especialistas

Comandantes: José Caballo Haldon, José M^a Cabezas Martínez,
Capitanes: Miguel Morales Martínez, Francisco Candel Crespo, Inocencio Rodríguez García, José Alarcón Echevarría, Ciriaco López Trinidad, Antonio Herrera Lancha, José González Villanueva, José Matutano Aranda, Gregorio Pérez Tegido, Jesús Hernández Honorato, Miguel Migens Morales, Saturnino Manchón Garrido, Sebastián Bel Leste, Mariano Amo Díaz Benjumea,
Tenientes: Juan J. de Miguel Martín, Juan F. Conde Burguera, Luis Enríquez Andrés, Francisco Astudillo Pedraz, Manuel Castillo Gómez, Aurelio Ruiz Tallón, Daniel Pérez Ordóñez, Luis García de Pablo, Antonio Sánchez Fernández, Crispín Gregorio Roig, Juan Pareja García, José Castilla Robledo, Lorenzo López Muñoz, Luis A. Rubio Fernández, Manuel Martínez Carranza, Juan Martín Medina, Manuel López Pasalodos, Marcelino Pazos Crec, José A. Gálvez Vilela, Francisco J. Mantero Sáez, Francisco López Pérez, José A. Jiménez Alfaro, Gonzalo Sanz Lobo, Lázaro Martínez Sáez-Torres, Ángel Palomares Abia, Manuel Ruiz Romero, José García de Soto, Francisco Franco Calero, José García Ruiz, José Gutiérrez García, José M^a Palomares Abia, Rafael García García, Pedro Gutiérrez M., Fernando Aparicio Bocanegra, José Camacho Álvarez, Juan Carlos Iñiguez Guerrero, Ángel Rodríguez Núñez, Valeriano Rodríguez Toledo, Calixto Carrasco Rioja, Miguel Ballester González, Valeriano Rodríguez Toledo, Antonio Vela Jarante, Juan L. Rosa Hueso,
Alféreces: José Miguel Prada Poole, Manuel Martínez Llana, José M^a Martínez Manzanedo, Enrique Martínez Ruiz, Antonio Esteban Oñate, Rafael I. Martín Pérez,
Subtenientes: José M^a Cantalapiedra, Antonio Delgado Ramírez, Francisco Renshaw Ballester, Antonio Gómez Díaz, Francisco Sánchez Enciso,
Brigadas: Ángel Echevarría Arjona, José García Olivares, Joaquín Luque Boralla, José L. Martín López, José Ruiz Millán, Rafael Rodríguez Rodríguez, Federico Grande Sánchez, Luis Yañiz Salazar, Manuel Tagua Hurtado, Pedro Sánchez González, Regino Casado González, Laurentino Rodríguez Martín, Antonio Moral Vilches, Francisco Mateos Sánchez, Manuel Montado Carrasco, Luis Vázquez Velázquez, Baldomero Cano Gómez, Felipe M. Cabezas Gómez, Agustín Montes Alba, Antonio Gordillo Soria, Javier Martínez Mármol, Luis Benítez Marín, José Galache Sánchez, Bartolomé España Font, Antonio Contreras Rosario, Andrés Magallón Díez, Diego Torres Duran, Antonio Galván Corchón, Ángel Díaz Ruano, Manuel Álvarez Benavides, Román Cruz Muñoz, Guillermo Fernández Melgar, Joaquín Delgado Martínez, Manuel Rodríguez Rodríguez, Julián C. Cenzano Gético, Manuel Deben Mariño, José Martínez Barros, Fernando Quintas Bernal, Manuel Jiménez Flores, Manuel Moro Martínez, Rafael de Rojas Pilat, Ramón Casal Vinet, Antonio Armario Álvarez, José López Cid, Arturo Ostos Llorent, Felipe Eizaguirre Piñeiro, José Cárdenas García, José García Rivas, Joaquín Girela Caballero, Manuel Gálvez Rodríguez, Pedro Díaz Ruano, Pedro Cabello González, Francisco Álvarez Rodríguez, Juan Barbel Granero, Emilio Rodríguez Márquez, Francisco Cisneros Méndez, Antonio Portolés Gómez, Manuel González Herruzo, Juan Rubio Martínez, Diego Bernal Chacón, Jesús Velasco Aranda, Juan Amorós Martínez, Félix Cordeiro Salvador, José Villaescusa Romero, J. Luis Rodríguez Martínez,
Sargentos Primeros: Ángel García Bartolomé, Jesús Ternero Martín, Alfonso Lozano García R., Roberto Fernández González, Pedro Camino Hernández, Santiago Godoy Campos, Rafael Cabello del Pino, Juan Rubio Díaz, Adolfo Crespo Alba, Evaristo López de la V., Luis Romero Bernal, Ángel Picazo García, Guillermo Díaz Rabal, Francisco Almuedo Azogue, Gonzalo López Lorenzo, Antonio Escudero Yules, Edesio Legazpi Freire, Juan Romero Cantos, Emilio Rodríguez Zurita, Miguel Cerquera González, Francisco Álvarez Rodríguez, Joaquín Peláez Cáceres, Eulogio Díaz Morilla, José Casillas Sánchez, Francisco Violeta Rabanal, José Gamero del Valle, José García Ortega, Antonio Luque Pérez, Antonio Sánchez Moreno, Aurelio Marchena Toro, Aurelio León Hernández, José Verdejo Carretero, Juan Campos Toledano, Antonio Montes Jarén,
Sargentos: Trescientos cincuenta Sargentos Especialistas de las diferentes escalas que existían en el Ejército del Aire entre 1959 y 1969.

a los años anteriores y unas medias de tiro en bombas y cohetes muy elevadas. Se realizaron 11 lanzamientos de Gar-8.

Durante el año 1969 la incidencia de misiones aire-tierra fue muy grande, anotándose todo tipo de armamento, sin abandonar por ello las de tiro aire-aire real en Palma. En julio, agosto y septiembre se efectuaron lanzamientos y prácticas de GAR-8. El año final del 51 Escuadrón marca también las mejores cotas en cuanto a preparación de sus pilotos a pesar de la elevada rotación de los mismos, que le hizo tener un número de altas y bajas demasiado abultado para mantener un entrena-

miento adecuado. Fueron alta en la unidad 1 comandante y ocho tenientes y baja 1 Cte. 1 Cap. 1 Teniente fallecido, seis Brigadas y un Sargento. Además de este factor, la situación del material comenzaba a ser preocupante, como dan a conocer los diferentes informes de la Sección de Seguridad en vuelo de ese año, que había recibido 108 partes de Abortos e Incidencias. Pese a todo se cumplimentaron los mismos ejercicios de todos los años anteriores, añadiendo el Centauro, los Red Eye correspondientes y los Poop Deck que ahora son como en el año anterior de tres días. Se realizaron en conjunto 3.467 horas en F-86 y 316 horas en T-33. Tanto la Memoria de la Unidad como los datos estadísticos generales, estuvieron presentados de una forma clara y precisa, con una presentación excelente. Todo ello viene a demostrar que paralelamente al envejecimiento del material, el 51 Escuadrón había llegado a un grado de madurez extraordinario, desde sus primeros y problemáticos días de 1959.

MADUREZ ¿PROMESA DE FUTURO?

EN cuanto a calificaciones, se mantuvieron las del año anterior, subiendo la media del escuadrón en A-T a un 36%, realizándose en el año 412 misiones de ametrallamiento y 283 de cohetes, las más elevadas de su historial. Se hicieron 10 lanzamientos reales de Sidewinder, situando la media de la unidad en un 91% de eficiencia. Los cinco primeros pilotos calificados en cohetes fueron Aranz, Estrada, Rubio, Valero y Verano. En ametrallamiento A-T lo



Último Desfile de la Victoria con los Sabres sobre La Castellana de Madrid. De izquierda a derecha Moneva, Ruiz Cillero, Rubio, Valero y Domínguez.

fueron Rubio, Verano, Vic, Valero y Estrada y en Aire-Aire Valverde, Trinidad, Verano, Vic y Valero.

En el V Penthalon Aeronáutico Nacional, celebrado en Villanubla, participaron los cuatro escuadrones del MDA, números 101, 102, 103, 104 y el 201 de la Táctica, así como la Escuela de Reactores y el Grupo 21. Por el 103 participaron los Tenientes Moneva, Peña, Cillero y Domínguez y el Sargento Ara, consiguiendo resultados aceptables. En agosto fueron destinados al 103 los primeros aviones F-5B, numerados del 1 al 10 y el 30 de octubre causan baja los C-5, entregándose el 10 de noviembre al 101, 102 y 201 escuadrones. Desde el día 11 de ese mismo mes se suprime el Servicio de Alerta en cinco minutos en Morón y se sustituye al 103 por el 101 de Manises en las misiones de vigilancia en Gibraltar, efectuándose desde Manises con escala en Morón.

El Escuadrón de Sabres de Morón, a través de sus 11 años de existencia, consiguió progresar de forma permanente, desde una creación y primeros tiempos muy difíciles y problemáticos, hasta convertirse en una de las mejores unidades de F-86 del Mando de la Defensa. El coste de esa progresión se escribió con los esfuerzos, el trabajo, el sudor y la sangre de todos sus componentes de vuelo y tierra; jefes, oficiales, suboficiales y tropa. El resultado fue un logro inapreciable: entregar para la formación de los dos escuadrones de F-5, un conjunto de personal, estructuras y medios plenamente maduros y preparados desde el primer día para afrontar aquella nueva tarea en beneficio del Ejército del Aire. ■

Sucesos aeronáuticos urbanos

En Madrid y Barcelona

"Canario" AZAOLA

Miembro de número del IHCA

TRANSCURRIDOS ya, más de 50 años, en el olvido quedó, aquel percance de Iberia, que gracias a la decidida actuación del comandante Cecilio Imaz, "tomando" espectacularmente sobre los arboles de la madrileña Alameda de Osuna, salvó a todos los pasajeros.

Con las plumas gastadas de tanto volar y la naturalidad que da el paso del tiempo, Imaz me contó no hace mucho como fue su "coscorrón", que borrosamente, a modo de leyenda uno conocía desde niño. Ello, me ha llevado a recordar, descartando en lo posible los que dramáticamente se tiñeron de sangre, otros chascarrillos curiosos y hasta chuscos, acaecidos en Madrid y Barcelona, cuando no en el mismísimo casco urbano, si en su inmediato extrarradio.

OTRA DE REXACH

EL "Noticiero Bilbaíno" del 29 de Julio de 1928 informaba: "Anoche los transeúntes que marchaban por la calle Alcalá, en las inmediaciones del Retiro, vieron a escasa altura una avioneta que a motor parado, pug-

naba por buscar un sitio donde tomar tierra. Y también vieron que el pequeño aparato descendió, al parecer, dentro del Retiro.

Avisado el servicio de bomberos, estos salieron en busca de la avioneta, por si le hubiera ocurrido algún accidente, encontrándola en los terrenos denominados La Quinta de Vélez, situados al otro lado de la Avenida Menéndez Pelayo, donde había tomado tierra.

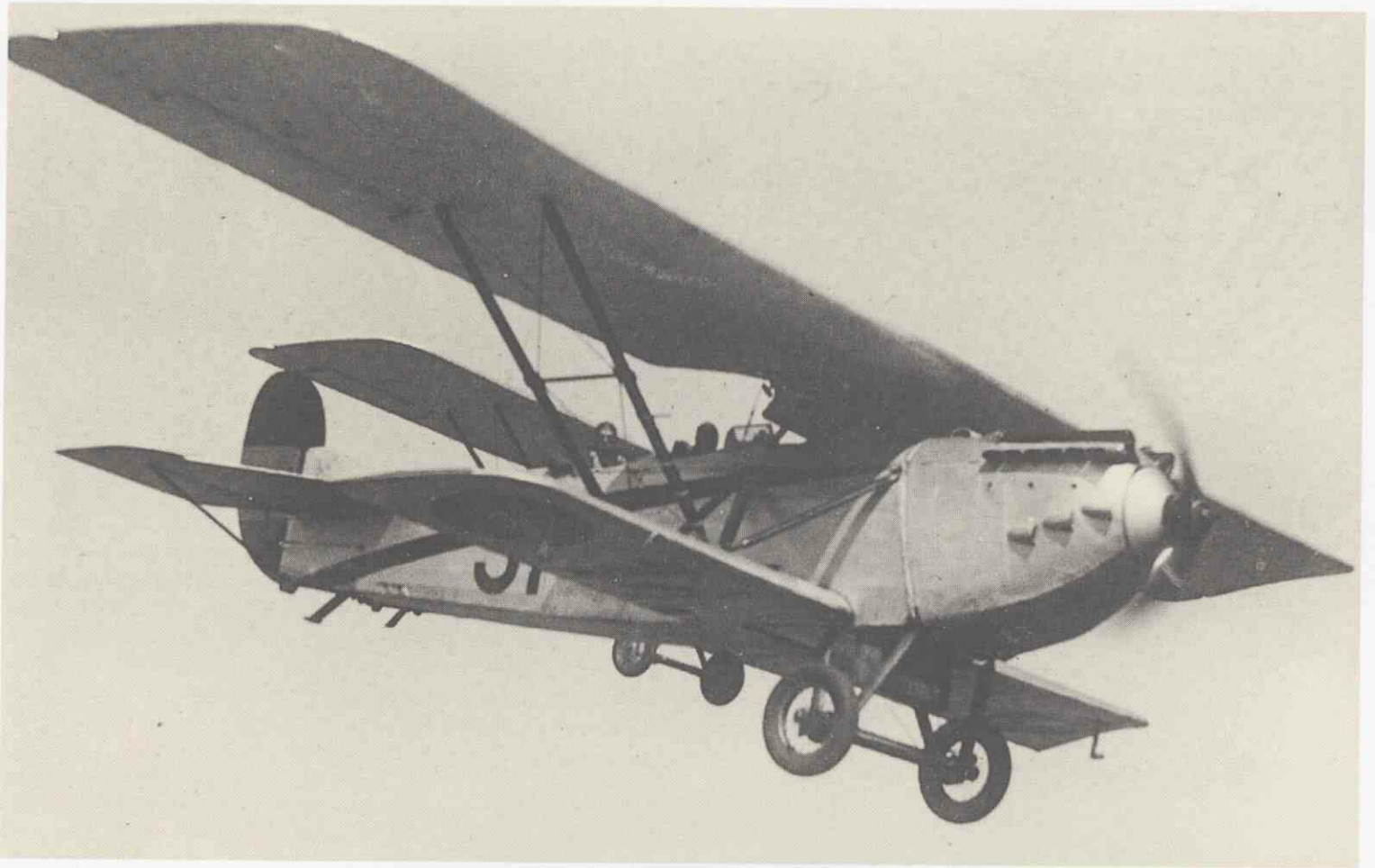
El aparato iba pilotado por el capitán Rexach, quien se vió obligado a descender por una avería en el tubo de aceite. Ni el piloto ni la avioneta, sufrieron daño alguno".

COLISIÓN SOBRE MADRID

CASI cinco años después, cuando el 15 de Abril de 1933 evolucionaban sobre Madrid distintas escuadrillas, que por la tarde habrían de tomar parte en la Fiesta de Barajas, el Loring R-III que pilotaba el cabo Andrés García Calle, colisionó con el de su jefe de la Escuadrilla de Sevilla capitán Reixa. Este, aún con serias averías pudo alcanzar Cuatro Vientos; sin embargo, los desperfectos del



Para Antonio Rexach, a quien vemos en el puesto delantero de una Klemm L-20 junto al periodista Antonio de Olascoaga, fué habitual, bien por avería o... capricho, aterrizar en cualquier lado. En la foto, tomada el 22 de Agosto de 1928, aparece en la algorteña Playa de Ereaga (Vizcaya)



Dos Loring R-III de la Escuadrilla de Sevilla habrían de colisionar sobre el casco urbano de Madrid.

avión del primero fueron de tal magnitud (rotura de la hélice y motor casi arrancado de su bancada) que ante lo inevitable, su piloto lo abandonó haciendo uso del paracaídas. El numeroso público que presenció la dramática escena, respiró aliviado al comprobar como, con relativa suavidad, el aviador caía sobre el tejado de la antigua Casa de la Moneda, en la calle Serrano; desconociendo, claro está, que le acompañaba el desdichado sargento radio Tomás Garrido, quien desprovisto de paracaídas, se estrelló con el aparato sobre la casa nº 29 de la calle Claudio Coello, donde, tras su explosión se incendió, causando tres víctimas entre sus moradores.

El que aún con su tinte macabro, hayamos recordado este suceso, se debe a la curiosidad de que, aquel cabo García Calle, no era otro que quien conocido por Lacalle, habría de convertirse durante la guerra civil, en uno de los más famosos cazadores de la Aviación Republicana; llegando a asumir, con el empleo de Mayor, la jefatura de la Escuadra de Caza.

ENTIERRO ACCIDENTADO EN BARCELONA

EN el transcurso de las importantes maniobras militares, celebradas en la provincia de León, el 25 de Septiembre de 1934, perdía la vida el teniente Eduardo Dalías Chartres (del 13 Grupo de Caza) al estrellarse en Sarria (Lugo) el Nieuport Ni-52 que pilotaba. Cuatro días después, cuando el cortejo fúnebre del infortunado aviador discurría por las calles de Barcelona, y como era costumbre en aquella época, varios aviones lo sobrevola-



Rodeado de curiosos, el cabo piloto Andrés García Calle, abandona el Cuarto de Socorro, donde fué atendido de las pequeñas heridas y contusiones que se produjo tras caer en paracaídas en el tejado de la Casa de la Moneda.



Tras el susto del primer momento, el público asistente al entierro del teniente Dalías observa la intervención de los bomberos ante los restos del destrozado "Breguet"

ban arrojando flores, quiso la fatalidad que debido a "una pérdida de esencia", (sic) se parara el motor del Breguet XIX pilotado por el subteniente Núñez, a quien acompañaba el cabo mecánico Adolfo Madariaga, Espectacularmente y ante el asombro del numeroso público que respetuosamente presenciaba el paso del entierro, tras caer el sexquiplano sobre los árboles de la Rambla de Santa Mónica, se estrelló en posición invertida contra la calzada, justamente frente al teatro Principal Palace. Aunque en un principio se pensó lo peor, los aviadores y un transeunte salieron del trance con lesiones graves de las que por fortuna se repusieron.

AUTOGIRO A TIERRA

EL Ejército, tras su decidida actuación en los graves sucesos revolucionarios de 1934, en todo el país fue objeto de numerosos homenajes. Los actos celebrados en Barcelona culminarían con un gran desfile que, con la participación de fuerzas de los tres ejércitos, se celebró el 27 de Enero de 1935. La Aeronáutica Naval representada por distintas escuadrillas de reconocimiento y bombardeo, exhibiría también dos autogiros, que habrían de aterrizar respectivamente en la Plaza de Cataluña, y en la confluencia la

Avenida 14 de Abril (actual Diagonal) con la calle de Urgel. Así lo hizo el primero, pilotado por el Teniente de navío Guitián, quien tras evolucionar sobre el expectante público de la abarrotada plaza, tomó tierra a pocos metros de Pelayo y Rambla. Una comisión presidida por el Alcalde Sr. Pich y Pons, se apresuró a felicitar al aviador, obsequiándolo con una copa de champán. Poco después, al intentar despegar, la poca adherencia de las ruedas sobre la gravilla, impidió al piloto alcanzar la potencia necesaria, por lo que en una maniobra forzada, el patín de cola se enganchó con los cables del tendido aéreo del tranvía. Ello, irremisiblemente provocó la caída del aparato ante la sede de la banca Arnús, a pocos metros de una camioneta de Guardias de Asalto, a uno de cuyos agentes alcanzó, hiriéndolo levemente.

SANGRE FRÍA

AQUELLA mañana primaveral del 12 de Junio de 1946, el DC-3 (EC-ABO) de la compañía Iberia que hacía la línea Lisboa-Madrid -Barcelona, se disponía, tras una breve escala en Barajas, a cubrir con el pasaje al completo, la última etapa hasta la Ciudad Condal. Pilotaba el aparato el comandante Cecilio Imaz, auxiliado por el radio Luis Muro y el mecánico Cristino Palacián. Todo marchaba a la perfección; tanto, que tras recibir Muro la autorización para el despegue, vaticinó a sus compañeros: "Ahora, sol y moscas". Zumbando sus motores, el "Bravo Oscar" se aceleró y tan pronto como se hubo levantado del suelo, Imaz notó un fallo en el motor izquierdo.

"Miré, y asombrado comprobé que ardía; pero no tenía más remedio que seguir; tirar por derecho. Inmediatamente, el mecánico lo paró Yo, ¡bastante tenía con aguantar la



Al pié del autogiro en el que acababa de aterrizar, el teniente de navío Guitián fué obsequiado con una copa de champán.



La colisión con los cables del tranvía produjo la caída del autogiro.

velocidad, que no me disminuyese! Pretendiendo, si podía, volver a Barajas, pero con muchísimo cuidado, porque el avión iba completo; es mas, llevaba cuatro sillas en el pasillo."

Ante mi asombro, haciendo un inciso, me aclaró: "Si, cuando faltaban plazas y había pasajeros de compromiso.. cogíamos sillas de la cafetería del aeropuerto. Tanto se daba esto, que de vez en cuando el dueño del bar nos decía: ¡Oiga! como no nos traigan ustedes las sillas de Barcelona, la gente se va sentar en el suelo... Entonces, en una remesa se las traíamos. Volábamos así."

"Manteniendo el avión a velocidad mínima muy cerca del suelo y siendo un día caluroso, me preocupaba si el cambio de temperatura, al paso sobre el denso arbolado de la alameda de Osuna, que la tenía frente a mi, le afectaría. Como el avión se mantenía, llegué incluso a pensar, que poquito a poco, hasta quizá pudiera volver al aeropuerto... Cuando de pronto, ¡zas! se me para el motor derecho. Así que no me quedó otro remedio que tirar por derecho. Lo mandao.",

"En esta situación, lo único que podía hacer era meter el avión entre las hileras de los arboles, y así fue; los planos arrancados, quedaron atrás ardiendo y el puro, tras apoyarse en uno de los arboles, que dobló y rompió, cayó suave-

mente al suelo, quedando la cabina de pilotaje a tan solo cinco metros de un grueso muro de piedras. "Momentos antes -lo recuerdo como si fuese hoy- pensé: ¡Que manera más tonta de matarse! Al golpearme fuertemente en la cabeza, perdí el conocimiento, pero debió de ser momentáneo; pues enseguida, al ver fuego a mi lado reaccioné. ¡Estoy vivo! La sangre que me chorreaba por la cara, me impedía ver por un ojo, así que cuando me pasé la mano para limpiarme, al levantar el párpado, comprobé que no estaba tuerto, viendo a mi derecha, al mecánico derrumbado en su asiento. Intenté sacarlo, pero nada, no sé si por la pérdida de sangre o la conmoción, no podía, no tenía fuerzas. Poco a poco reaccioné y pude salir por mi propio pié".

¿Como está usted? oí la voz del radio tras de mi. Bien, le contesté, e inmediatamente fuimos a ver que había pasado con los pasajeros. Lógicamente, había cierto desconcierto y algunos -sin duda los de las sillas- por el suelo. Intenté prestarles ayuda, pero increíblemente no podía hacerlo, me había quedado sin fuerzas." "Enseguida llegó gente del aeropuerto, que angustiada había visto la caída y el gran incendio que se había producido en tierra. Afortunadamente, las llamas en su mayor parte estaban atrás, en el conjunto de alas y motores. Entre todos y ante el temor de que se extendieran, evacuamos la cabina de pasajeros; había algún herido, pero ninguno de gravedad." "Luego, apareció por allí el alcalde de Madrid junto al popularísimo barman Perico Chicote; venían por la carretera de Barcelona y nos habían visto caer."

"Tan pronto llegaron automóviles y una ambulancia, se organizó el traslado de los heridos. A mi, me llevaron al botiquín del aeropuerto; pero dado, que de vez en cuando, perdía el conocimiento, como al resto de los heridos, me trasladaron al hospital de la Cruz Roja en Reina Victoria, donde me atendieron de una fisura en el cráneo y distintas contusiones."

" fue un milagro; y es curioso, que entonces se comentó que busqué el bosque para salvarme, ¡Ojalá! no hubiera tenido el bosque delante, con toda la llanura que entonces había por allí..."



En el homenaje con motivo de su jubilación, Cecilio Imaz -en el centro- recibe de su compañero Manolo Marañón, sendas maquetas del Ju-52 y del "Jumbo", primer y ultimo avión que voló en la compañía, en presencia de Santamaria. Lejos quedaba ya, su accidente en la Alameda de Osuna.

ESTA MAÑANA EN BARAJAS

LA SANGRE FRÍA de un piloto de la "Iberia" evita una catástrofe

Dirigió el avión incendiado sobre los árboles de "LA ALAMEDA", que actuaron de amortiguador

El piloto señor IMAZ, herido gravemente, se olvidó de sí mismo para auxiliar a los pasajeros

Recorte de prensa de "Informaciones".

Repuesto del "coscorrón", en Agosto el comandante Imaz volvía a volar y en Septiembre, a los mandos de un DC-4 inauguraba la línea Madrid-Buenos Aires, luego... volaría los Super Constellation y con uno de ellos inauguró la línea a Nueva York, batiendo poco después el récord de velocidad entre la ciudad de los rascacielos y la capital de España en 9 horas 9 minutos, más tarde, volaría en los reactores, hasta el "Jumbo", en el que, por imperativos de la edad, en 1976 hubo de pasar al retiro. Atrás quedaban más de 16 millones de kilómetros y 2.000 travesías del Atlántico.

Pero, volviendo a su "coscorrón", si este hubiera ocurrido hoy, sin duda habría convertido a Cecilio Imaz en un héroe nacional, su imagen conocida en toda España y los homenajes, incluido el bautizo de una calle con su nombre, habríanse prodigado. Entonces, aparte de ser noticia de portada en algún periódico, su actuación vino a confirmar, lo que popularmente de aquella veintena larga de pilotos de Iberia se decía: "Que eran los mejores del mundo" y a los que con el tiempo, las nuevas generaciones, respetuosamente conocerían como los "Brahmanes".

COMO EN EL CINE

A Sí titulaba un diario de Bilbao, la noticia del aterrizaje de una avioneta militar en pleno Madrid. La cosa no era para menos, ya que cuando a primera hora de la tarde del 19 de Julio de 1952, el joven teniente Alvaro Martínez Munaiz, del 13 Grupo de Fuerzas Aéreas, con base en Albacete, se dirigía a Getafe, antes de aterrizar, quiso echar un vistazo a su ciudad; con tan mala suerte, que una inesperada parada de motor, le obligó tomar tierra con su Bücker Bü-131 en la prolongación de la calle General Mola (hoy Príncipe de Vergara), a la altura de Caídos de la División Azul. Por fortuna, tanto el aviador como su biplano, no sufrieron el menor daño.

Aún a pesar de la insólita situación; rodeado de curiosos, con un municipal enfadado, talonario de

multas en mano y la obligada y alborotadora chiquillería, el piloto, al tiempo que mentalmente agradecía a la Virgen de Loreto su ayuda, inevitablemente pensó, que bastante más serio había sido el percance sufrido cuatro años atrás; cuando, alférez alumno de la Academia General del Aire, volando en formación en una Bücker también, colisionó con un compañero. Este, con graves averías, pudo alcanzar el campo de vuelos de San Javier; él, sin embargo, cayó al Mediterráneo, frente al mar Menor. A la actuación decidida y heroica de Diego Sánchez Rosique, un pescador de San Pedro del Pinatar, que en su busca cruzó remando el Mar Menor y arrastrando su barca, los arenales de la Manga, debía la vida; ya que sin haberse podido desprender del equipo de vuelo, se encontraba agotado y a punto de sucumbir, cuando su salvador apareció.

INSÓLITO

YA en 1989, concretamente el 19 de Marzo, los madrileños que, motorizados o no, circulaban por el Paseo de la Castellana, atónitos contemplaron, como acompañado de un peculiar y nada despreciable rugido, un pequeño reactor, chillonamente pintado de rojo, rodaba por la calzada.

¡Pero ... que hace ese ahí!. ¿Se habrá vuelto loco? Comentaba a voces el personal. El entendido de siempre, irónicamente tranquilizó a los presentes con su saber: ¡Es que, Barajas está cerrado!

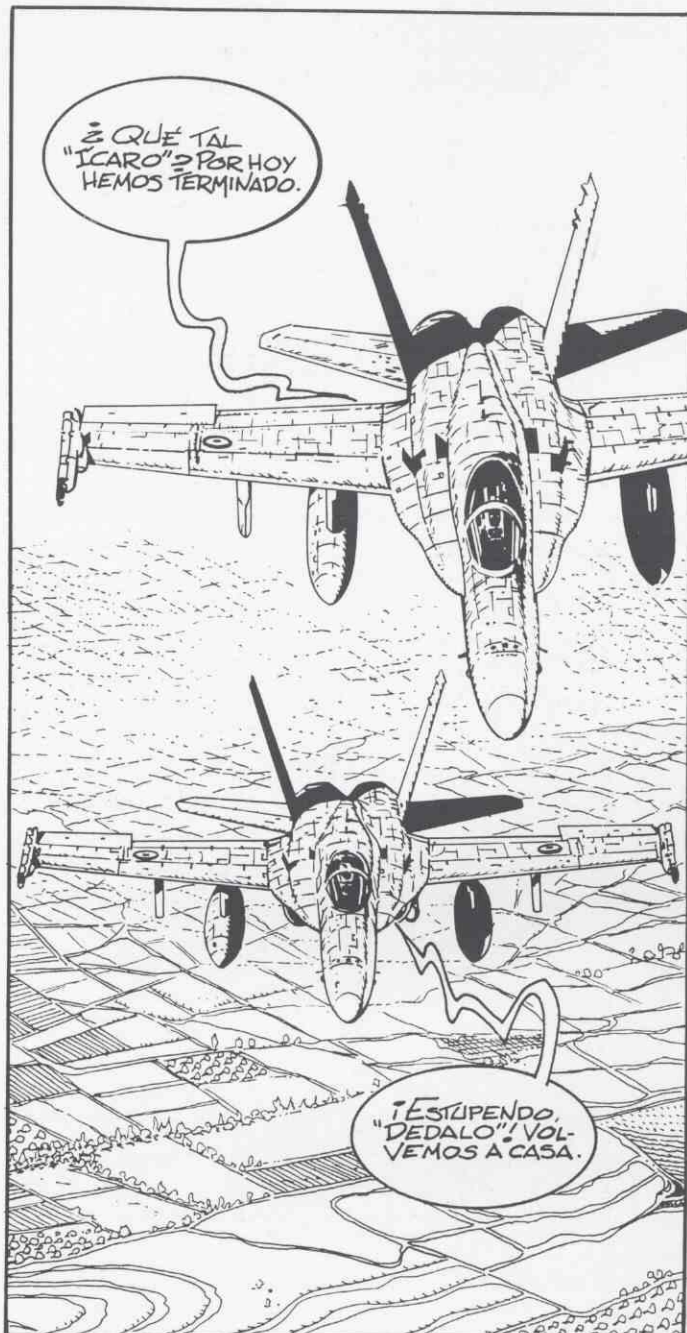
Aquel reactor de entrenamiento CASA C-101, por supuesto que no había aterrizado en una de las principales vías de la ciudad, como años atrás hemos visto que lo hicieran; —aunque en un primer momento se estudió la posibilidad de hacerlo— sino que, trasladado por superficie al lugar y con el piloto probador de CASA José García Martínez a los mandos, realizaba un simple rodaje con el fin de filmar un ingenioso "spot" publicitario para la marca de aceites de motor CS, que luego en TV y en la prensa, alborozados pudimos ver. ■



Entre incredulos y absortos, los madrileños contemplaron como un ruidoso avión de estilizadas líneas rodaba por la Castellana.

"ÍCARO"

DIBUJOS: CIC
GUIÓN: ANTONIO PERERA





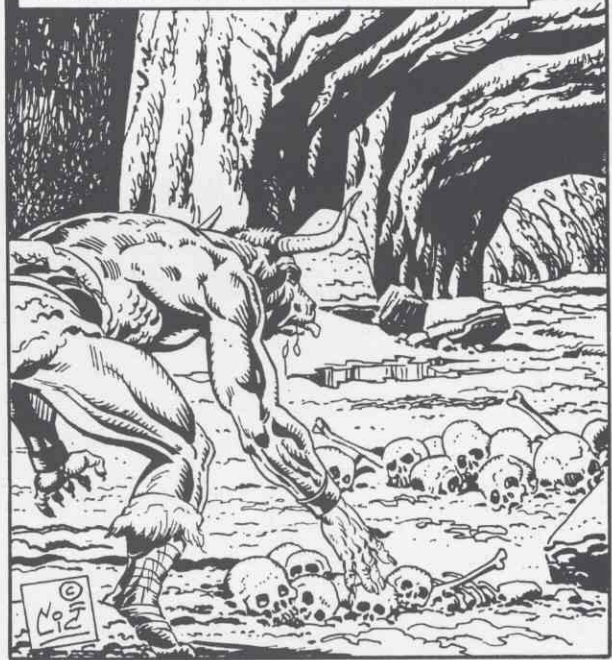
"TODO EMPIEZA CON UN ASUNTO RARILLO... SURREALISTA, DIRÍA YO: PASIFAE, LA ESPOSA DEL REY MINOS, SE HA ENAMORADO DE UN TORO."



"Y DÉDALO, HÉROE CRETENSE, PROTOTIPO DE GENIO INVENTOR DE ILIMITADOS RECURSOS, SE VE INVOLUCRADO COMO MEDIADOR ENTRE LA REINA Y EL TORO."



"EL FRUTO DE AQUEL AMOR DISPARATADO FUE EL MINOTAURO, UN MONSTRUO QUE TENÍA ATERRORIZADA A TODA CRETA."



"HASTA QUE EL MISMO REY MINOS INTERVINO, LLAMANDO A PALACIO AL MÁS HABILIDOSO DE LOS MORTALES: DÉDALO."



"EL MINOTAURO ACCEDIÓ A PERMANECER EN EL LABERINTO A CAMBIO DE RECIBIR UN TRIBUTO ANUAL DE SIETE DONCELLAS Y SIETE MUCHACHOS ATENIENSES!"



"Y ASÍ DURANTE LARGOS AÑOS LE FUE CUMPLIDO ESTE TRIBUTO AL MINOTAURO HASTA QUE TESEO, HIJO DEL REY DE ATENAS..."





SEDUCIRÉ A ARIADNA, HIJA DE MINOS, Y CONSEGUIRÉ QUE ME DIGA EL SECRETO DEL LABERINTO.



CÓMO SI LO VIERA. EL TÉSEO SE LIGA A LA PRINCESA, QUE LE SUELTA EL SECRETO Y SE CARGA AL MONSTRUO. PERO, ¿QUE HAY DE MI TOCAYO, ICARO?

PACIENCIA, HOMBRE.

© 1972



"Y COMO NO, AHORA ES ARIADNA QUIEN METE A DEDALO EN EL ASO..."

TU, COMO ARTIFICE DEL LABERINTO, PODRAS DECIRME COMO SALIR DE EL.

ES FACIL. SOLO HAY QUE IR SOLTANDO EL HILO DE ESTE OVILLO DESDE LA ENTRADA. PARA SALIR NO HAYMAS QUE SEGUIR EL HILO QUE SE HA IDO SOLTANDO.

"EL RESTO NO FUE DIFICIL PARA TÉSEO..."



¡SE ACABO LA PESADILLA!



"TÉSEO SE LLEVA CONSIGO A ARIADNA EN SU LUIDA HACIA ATENAS Y EL REY MINOS MONTA EN COLERA... LAS NUMEROSAS INTERVENCIONES DE DEDALO TERMINAN ARROJANDO, A EL Y A SU HIJO, ICARO, AL LABERINTO QUE EN OTRO TIEMPO EL MISMO CONSTRUYERA."



NO TÉMAS. SALDREMOS DE AQUI.

¿Y COMO LO HAREMOS PADRE?

¡VOLANDO! HAY QUE CONSEGUIR PLUMAS Y CERA.



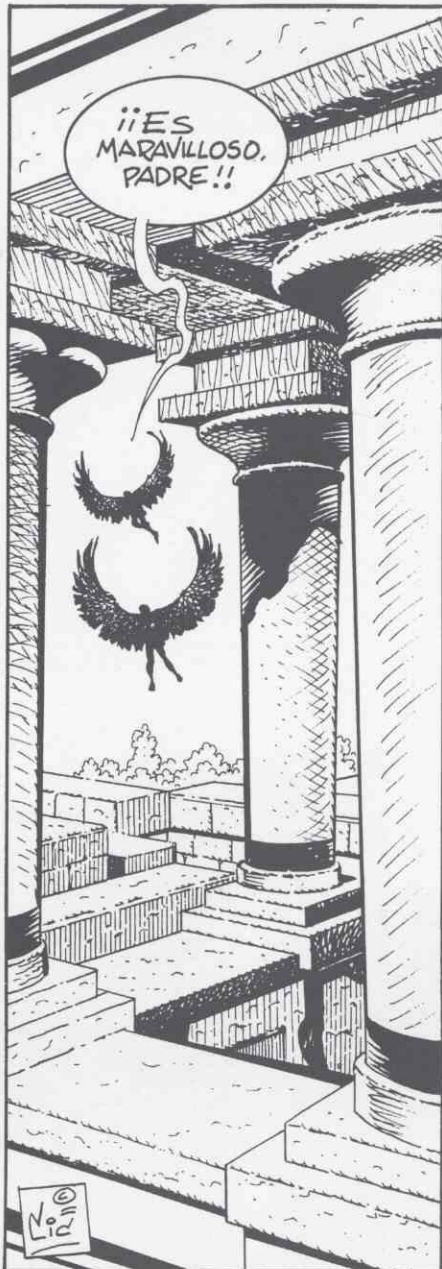
"PRONTO EL INGENIO DE DÉDALO ESTÁ A PUNTO YA TODA PRUEBA..."

ANTE TODO, NO VUELES DEMASIADO ALTO. SI TE ACERCAS AL SOL, SU CALOR PODRÍA DERRETRIR LA CERA.



"Y LA CAIDA DE QUIEN LA PADECE..."

¡MALDITA SEA! TE LO ADVERTÍ, DESGRACIADO!



¡¡ES MARAVILLOSO, PADRE!!



¡RECUERDA LO QUE TE HE DICHO!

"ICARO SE ELEVA Y SE ELEVA. PARA ÉL ESTA AVENTURA NO CONOCE NINGUNA LIMITACION Y DESOYE EL CONSEJO PATERNO. ES EL TRIUNFO DE LA SOBERBIA!"



SE DICE QUE HERCULES TRASLADO SU CADAVER, DESDE EL MAR A UNA ISLA DONDE FUE ENTERRADO. ICARIA SE LLAMA EN SU MEMORIA.

NO TERMINA BIEN, PERO ES UNA HERMOSA HISTORIA QUE ENSEÑA MUCHO.



GRACIAS POR EL CAFE. Y RECUERDA: CUANDO VUELES NO TE ACERQUES DEMASIADO AL SOL, "ICARO".

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 9

Pág. 22: Foto sup. izda. Se trata de un obús "Mata" de 15 cm. Mod. 1891.

Pág. 60: Pie de foto. Debe decir Rheinmetall Flak 30 de 20 mm.

Nº 10

Pág. 51: El prototipo de He-112 era pilotado por Max Schultz y resultó herido en la lengua.

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.

Pág. 135: El prototipo de He-112 era pilotado por Max Schultz y resultó herido en la lengua.

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 Romerales.

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.

Pág. 135: Foto sup. dcha. Motor de 740 CV y hélice Ratier. La réplica fue terminada en 1988 por A. Dunjé.

Nº 15

Pág. 105: 27 Curso empieza 23-4-1951, finaliza 23-10-1951.

Pág. 109: Cuadro vigésimo. Entre los cabos 1.º Werner Bader y José L. Oyañe, debe figurar Tomás Bárcena Zumel.