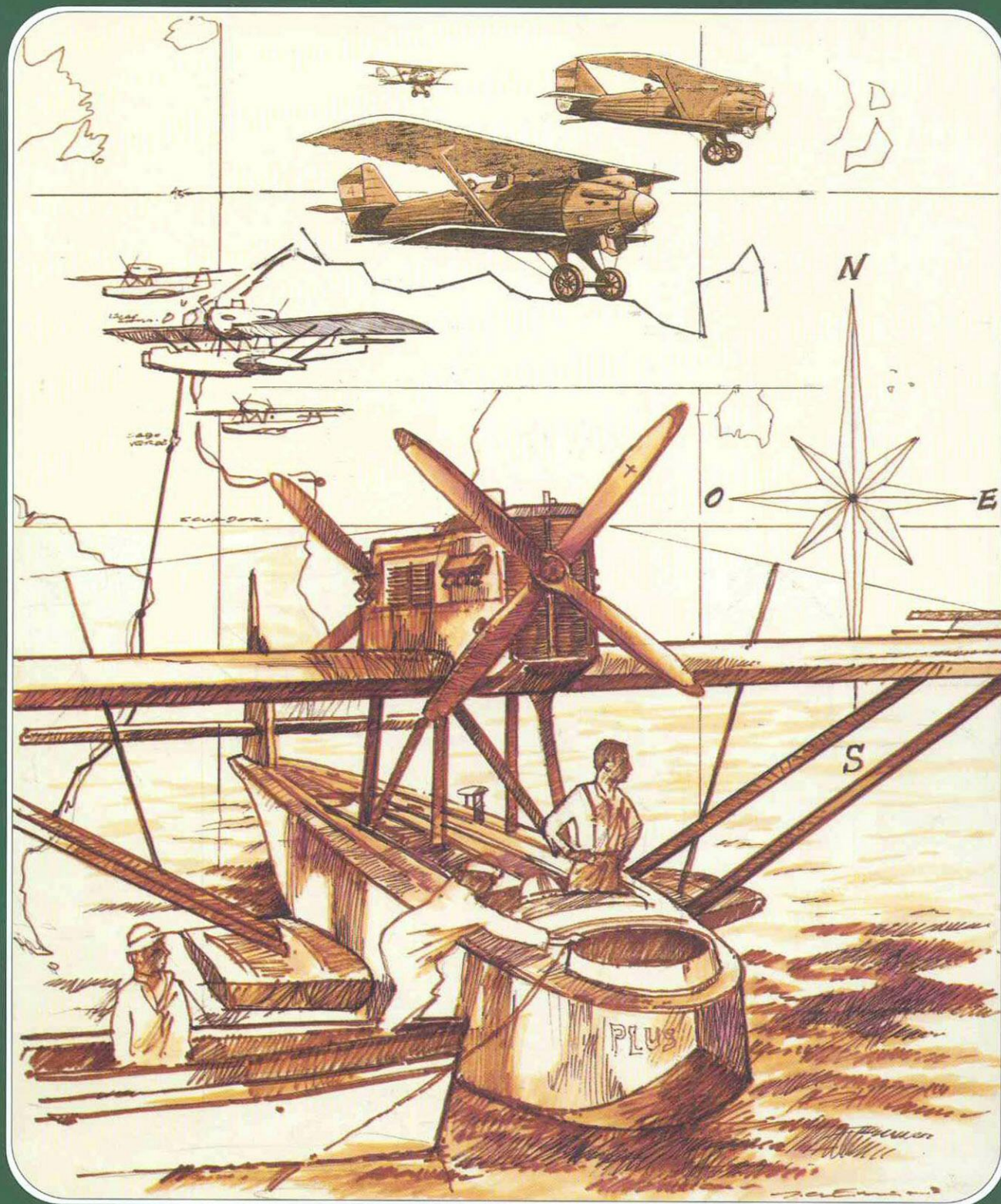


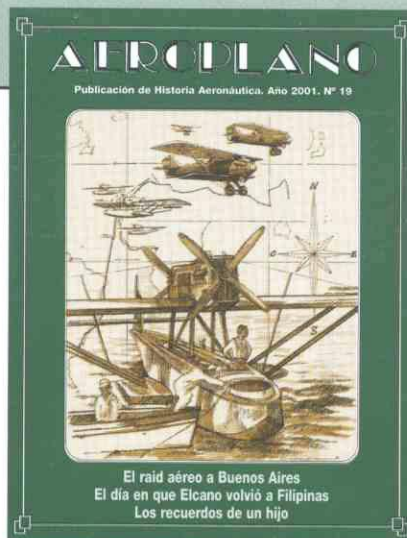
# AEROPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica. Año 2001. N° 19



**El raid aéreo a Buenos Aires**  
**El día en que Elcano volvió a Filipinas**  
**Los recuerdos de un hijo**





### PRESENTACIÓN 3

**EL RAID AÉREO A BUENOS AIRES.** Por Rafael Fernández de Castro y Pedrera 4

**EL DÍA EN QUE ELCANO VOLVIÓ A FILIPINAS.** Por Miguel Portilla 15

**LOS RECUERDOS DE UN HIJO.** Por Natalio Grande 17

**¿QUÉ FUE DE RAFAEL MARTÍNEZ ESTEVE?** Por Ricardo Fernández de Latorre 21

**NOMENCLATURA Y BESTIARIO DE AVIONES Y AVIADORES.** Por José Luis Martorell Guisasola 33

**RODOLPHE DE HEMRICOURT DE GRUNNE.** Por Juan Arráez Cerdá 39

**APUNTES PRELIMINARES SOBRE LA HISTORIA DE LA HM-1.** Por José Luis González Serrano 50

**A PABLO FERNÁNDEZ DEL CORRAL.** Por Armando Sánchez Oliva 61

**EL POLIKARPOV I-16 en España (y II).** Por Rodolfo Ribes Rivarola 65

**LA ESCUADRILLA VULTEE EN VALDEPEÑAS.** Por Julián Oller García 76

**LEÓN. ACADEMIA DE AVIACIÓN.** Por Rafael de Madariaga Fernández 94

# AERODIPLANO

*Publicación de Historia Aeronáutica*

EDITA:



Redacción: IHCA – Princesa, 88 bis – 28008-MADRID – ESPAÑA

Teléfono: 91 544 40 80

Depósito Legal: M. 20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-01-106-5

Impresión: ALBADALEJO, S.L.

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



## NORMAS DE COLABORACIÓN

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

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

Dirección: **General de División D. Juan Garay Unibaso**  
Subdirector: **Coronel D. Adolfo Roldán Villén**  
Secretario de Redacción: **Suboficial Mayor D. Francisco Navarro Cañada**  
Portada: **José F. Clemente Esquerdo**



## PRESENTACIÓN

**C**OMIENZA el año en igual situación que finó el anterior. Esta frase conocida y empleada por todos los profesionales del E.A., con la que se iniciaba anualmente la 7ª Subdivisión de la Hoja de Servicios, enlaza este número 19 de AEROPLANO con el último párrafo de la Presentación del número 18 anterior, cuando el General Sánchez Méndez escribía que “el SHYCEA está preparando con gran entusiasmo e ilusión y también con gran esfuerzo y trabajo el 75 Aniversario de los Tres Primeros Grandes Vuelos de la Aviación Española”.

Este año 2001 ha sido, efectivamente, el del recuerdo y celebración de nuestras mayores gestas aeronáuticas. Desde el 22 de Enero en Palos de la Frontera, donde S.A.R. el Príncipe de Asturias presidió un Acto Institucional en recuerdo del despegue del PLUS ULTRA, hasta el 9 de Diciembre en Melilla cuando el Presidente de la Ciudad Autónoma, D. Juan José Imbroda Ortiz cerró los actos conmemorativos de la PATRULLA ATLÁNTIDA, hemos asistido a una intensa actividad de exposiciones, conferencias, artículos periodísticos, programas de T.V., festivales y exhibiciones aéreas —de las que son claros ejemplos, el vuelo TORREJÓN-BUENOS AIRES del UD-13 del 43 Grupo de FF.AA., el vuelo MADRID-MANILA (con vuelta al mundo incluida) del piloto civil D. Miguel Ángel Gordillo, o a la actuación de tres UD-13 con amerizaje y despegue en el puerto de MELILLA— que han permitido dar a conocer nuestro glorioso pasado, el momento presente y nuestro esperanzador futuro. En todos ellos ha estado presente el SHYCEA y quedado cumplida y documentada exposición en la mensual Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

AEROPLANO se suma, también, a la divulgación de estas hazañas con la presentación de tres artículos relativos a cada uno de los vuelos. El Raid Aéreo a Buenos Aires, fue escrito en el periódico *El Telegrama del Rif* en primavera del año 1942 en forma de 7 artículos con el nombre genérico de Alas Hispánicas, por Rafael Fernández de Castro, Cronista Oficial de Melilla que felizmente ideó el nombre de PLUS ULTRA para el avión de Ramón Franco y que también bautizó y fue testigo y notario de todo cuanto rodeó a la PATRULLA ATLÁNTIDA y a sus protagonistas y a cuyo recuerdo y a las facilidades dadas por sus descendientes y depositarios quiere rendir público reconocimiento el IHCA. Los artículos de D. Miguel Portilla y d. Natalio Grande sobre las PATRULLA ELCANO y ATLÁNTIDA han sido escritos este año y premiados en la convocatoria a los medios de comunicación social para difundir los Grandes Vuelos. De los demás artículos, hay que destacar la variedad de temas tratados señalando que los relativos al POLIKARPOV I-16 y al Aeródromo de León, son continuación de los presentados en el número 18.

Pero los años 1926 y 2001 no han sido solamente los de la realización y celebración de nuestras mejores hazañas aeronáuticas; ambas encierran otros hitos que merecen ser recordados. El año 1926 fue, también, el de la creación de la Jefatura Superior de Aeronáutica y el Reglamento Orgánico de Aeronáutica Militar, de la creación de la Medalla Aérea para recompensar actos llevados a cabo por personal perteneciente a la Aeronáutica Militar y finalmente de la celebración en Madrid del Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica Militar y finalmente de la celebración en Madrid del Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica. Sobre estos temas, dada la importancia que tuvieron en el diseño posterior del Ejército del Aire, habrá que ahondar próximamente.

Por su parte, el año 2001, puede estimarse como el de los cambios. Profundos, a nivel global y en el de las relaciones internacionales, consecuencia de las acciones terroristas contra las Torres Gemelas hechas, no lo olvidemos, desde el aire y con medios aéreos y que han incidido negativamente en algunos de los actos previstos por el SHYCEA. Y ya, en nuestro campo de actividad al frente del IHCA y —posteriormente— del SHYCEA, ha cesado por pase a la segunda reserva, siendo sustituido por el Director del IHCA, General Delgado Rubí y, al puesto dejado por éste, destinado el General Garay Unibaso. Igualmente se ha producido el relevo del Coronel Raimundo Corredor en la dirección del Archivo Histórico del Ejército del Aire, y ocupando su puesto el Coronel Pino Alda. AEROPLANO agradece a los cesados su constante esfuerzo y dedicación en pro de la difusión de la cultura e historia aeronáuticas.

Se ha celebrado en Sevilla, el VII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, organizado por el SHYCEA y la Federación Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial (FIDEHAE), en el que han destacado las ponencias sobre la presencia de la mujer aviadora y su contribución al nacimiento y desarrollo de la Aviación.

Finalmente señalar, dentro de ese capítulo de cambios, uno importante para todos nosotros; la sustitución, como General Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, del General del Aire D. Juan Antonio Lombo López por el General del Aire, D. Eduardo González-Gallarza y Morales, hijo de uno de los celebrados héroes de nuestros Grandes Vuelos, que nos devuelve al principio de esta Presentación, y al que AEROPLANO felicita cordialmente y se ofrece, de forma incondicional y entusiasta, para seguir divulgando con orgullo nuestra Historia Aeronáutica y la vida de las personas que la hicieron posible.

EL GENERAL DIRECTOR DEL IHCA  
JUAN GARAY UNIBASO



# El raid aéreo a Buenos Aires (I)

Rafael Fernández de Castro y Pedrera

## Ilmo. Sr. D. Rafael Fernández de Castro y Pedrera



Nacido en A Coruña el 24 de febrero de 1883.

Fallecido en Melilla el 5 de marzo de 1952.

Hijo del General de Brigada D. Rafael Fernández de Castro y Tirado y de D.<sup>a</sup> Luisa Pedrera y Ponte. Siguiendo las vicisitudes de su padre vivió en Filipinas, Barcelona y ya, desde 1906 y con carácter definitivo, en Melilla.

Como periodista fue redactor y corresponsal de la casi totalidad de periódicos, revistas y agencias de prensa que se editaban. Fundador, propietario y director del diario «El Cronista» y cofundador y Presidente de la Asociación de la Prensa de Melilla. Autor de varios libros de los que uno de ellos, «Melilla prehispánica», fue declarado de utilidad para el Ejército.

Profundo conocedor de Melilla, su celo profesional y amistad personal con Abdelkrim y los mandos militares, le permitió ser testigo y protagonista de todas las campañas de Marruecos. Fruto de ello fueron algunas condecoraciones: Medalla de Plata Conmemorativa de la Campaña de Melilla; Medalla de Plata de la Cruz Roja Española y tres cruces de la Orden del Mérito Militar.

Fue cronista de la Aviación Española durante la Campaña 1925-1927, labor por la que se le concedió la Cruz del Mérito Aeronáutico. Ideó los nombres de «Plus Ultra» y «Patrulla Atlántida» para los raids a Buenos Aires y Guinea y mantuvo estrechas relaciones, entre otros, con Ramón Franco, Llorente Martínez Merino, González Gallarza y García Morato.

Geógrafo, arqueólogo e historiador de temas relacionados con Melilla, se le concedieron la Cruz de Primera Clase de la Orden Civil de Alfonso XII, la Cruz y la Encomienda de la Orden de Alfonso X el Sabio, Encomienda de la Orden del Mérito Civil y Medalla de Oro y dos Medallas de Plata de la Ciudad de Melilla de la que tenía el título de Hijo adoptivo. Era también Miembro Correspondiente de la Real Academia de la Historia.

Estaba, además, en posesión de la Medalla de Bronce de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, de la Encomienda de la Orden Jalafiana «Mehadauia» y de la Medalla de la Campaña.

dominar el aire, avizorando que en días próximos España se vería dotada de mejor material de vuelo, y podrían entonces los aviadores mejor preparados, intentar la realización de soñadas hazañas.

Con paciencia y fe de Benedictino, recluso voluntariamente en la base de Hidros de Mar Chica, se aplicó entusiasmado a los estudios cosmográficos, adquiriendo de su pecunio particular variadas cartas marinas y libros inapreciables en que aprender las complicadas materias que habrían de serle útiles en su proyectado gran vuelo sobre el Atlántico. Dedicó horas y horas al trazado y compulsación de líneas, midiendo distancias, para elegir rutas fáciles sobre las que desarrollar su ilusión de contribuir al engrandecimiento de la navegación aérea, procurando unir por vía celeste las vastas regiones del África occidental y Sudamérica, sueño que poco más tarde logró ver realizado, despertando en la América latina sentimientos de filial devoción a España que el tiempo y lo enorme de las distancias tenían adormecidos.

Era a la sazón Jefe de nuestra Arma aérea, el ilustre General de Ingenieros don Jorge Soriano, quien paternalmente animaba a la joven oficialidad del aire en sus magnos propósitos de aventajar en aquella ciencia, excitándoles al estudio, bien seguro -conocido el personal valor y valer de sus subordinados- de que llegada la ocasión, serían capaces de las más atrevidas empresas.

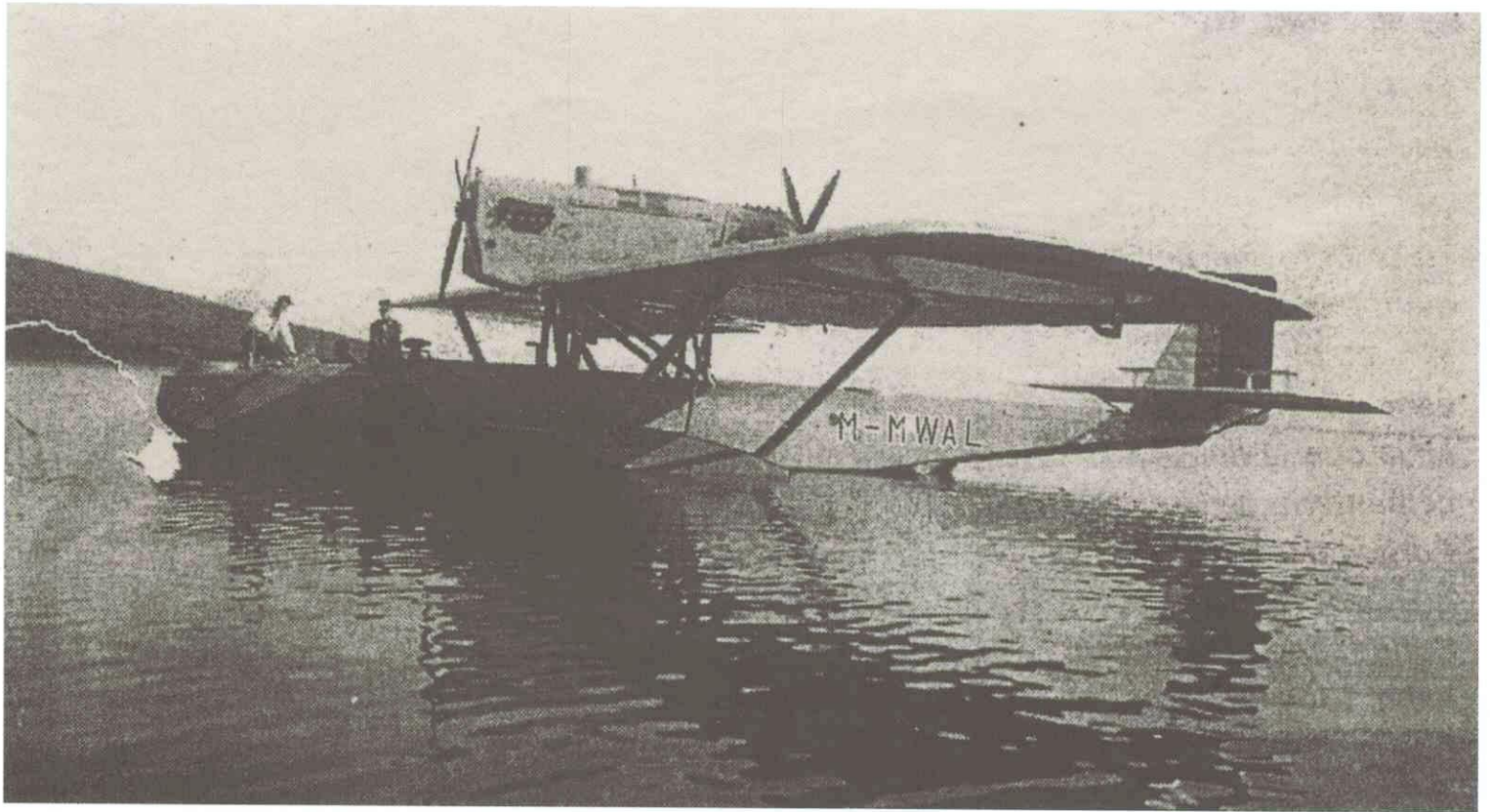
Franco hizo partícipe de sus ideales de gloria, invitándole a colaborar, a su docto compañero el Capitán de Ingenieros, piloto aviador, Don Mariano Barberán, que aceptó honradísimo y satisfecho aquella oferta. Y unidos ya para la colosal empresa, pasaron a considerar con todo método y minuciosidad desde el punto de vista estrictamente científico, el desarrollo del proyectado «raid» a Buenos Aires; prontos a utilizar en 61 cuantos adelantos existían sirviéndoles de base principal para su intento, los conocimientos adquiridos en su larga práctica de vuelos en hidroavión.

Sin perder momento, aprovechando cuantas horas les dejaba libres el bélico servicio a que venían obligados, Franco y Barberán estudiaron con la mayor amplitud Radiogonometría, el sistema «Marconi» de telefonía sin hilos -que era el más empleado por los buques que hacen el servicio de Sudamérica- y el empleo práctico de toda clase de útiles de navegación propios para los grandes vuelos, a fin de verse en condiciones de solucionar posibles averías en el instrumental de a bordo en pleno viaje, o prescindir, caso de inutilización del empleo de ciertos aparatos, sin peligro de perder rumbo.

**H**ACIENDO olvido de estas y otras plurales inquietudes, presos en las redes de una patriótica y honrada ambición, muchos oficiales aviadores de las bases africanas de Tauima y El Atalayón vivían en sí la febril esperanza de lograr un día señalados éxitos para la Ciencia aeronáutica, triunfos que enalteciendo a España, prestigiarían la nueva Arma en cuyo amor se desvivían.

Ramón Franco, cuyo cálido y merecidísimo elogio como piloto insuperable fue hecho oportunamente por la prensa mundial, logró llevar a cabo en enero de 1923 un atrevido viaje de tanteo, tripulando un hidroavión a las Islas Canarias, en cuyo desarrollo y peripecias logró, venciendo la convicción espiritual de ser llamado a más arduas empresas; y con su innata tenacidad y personal arrojo, hizo vocación de





«Plus Ultra». Tipo de hidroavión Dornier. Aparato en el que se efectuó el vuelo a la Argentina. Modelo ideal para grandes viajes de resultados inmejorables en la Campaña de Marruecos. Foto Aviación. Retransmitida. Enrique Villegas.

Fueron al par analizadas cuantas contingencias pudieran surgir durante el vuelo, dispuestos de tal modo a asegurar, en cuanto fuese posible, el éxito de aquella arriesgada expedición en la que debía ir envuelto el buen nombre de la Aviación española. Estudiaron también con suma atención las incidencias y pormenores del viaje al Brasil realizado por los gloriosos portugueses Almirante Gago Coutinh y Cabral, atendiendo sus enseñanzas y curiosas observaciones; corrigieron las tablas de deriva haciéndolas más prácticas y manejables en vuelo, y aplicado a otras múltiples disciplinas relacionadas con la navegación marítima y rutas trasatlánticas pusieron especialísima atención en ciertos interesantes extremos relativos al curso de las corrientes aéreas de «alisios» y «contra-alisios», vientos que habían de sortear y vencer en el arriesgado vuelo, si como ellos confiaron llegaba a realizarse.

Personalmente, con independencia del Servicio de Aviación, reunieron cuantos datos y documentos estimaban necesarios para la preparación de la grandiosa empresa, logrando al fin entregar al General Soriano, en fines de julio del año 1925, su voluminoso «Proyecto de raid a la Argentina en Hidroavión», estudio en el que, aparte de exponer los altos fines de acercamiento espiritual hispano-americano que el vuelo en sí representaba, se fijaban las condiciones mínimas que había de reunir el aparato; los puntos de etapa; necesidades de carburantes y material de repuesto en las escalas (Porto Praia, Pernambuco y Buenos Aires), y precisión por cuadros y tiempos, de una detallada información meteorológica, así como otros minuciosos detalles más, encaminados a asegurar el éxito de su vuelo sobre el Atlántico.

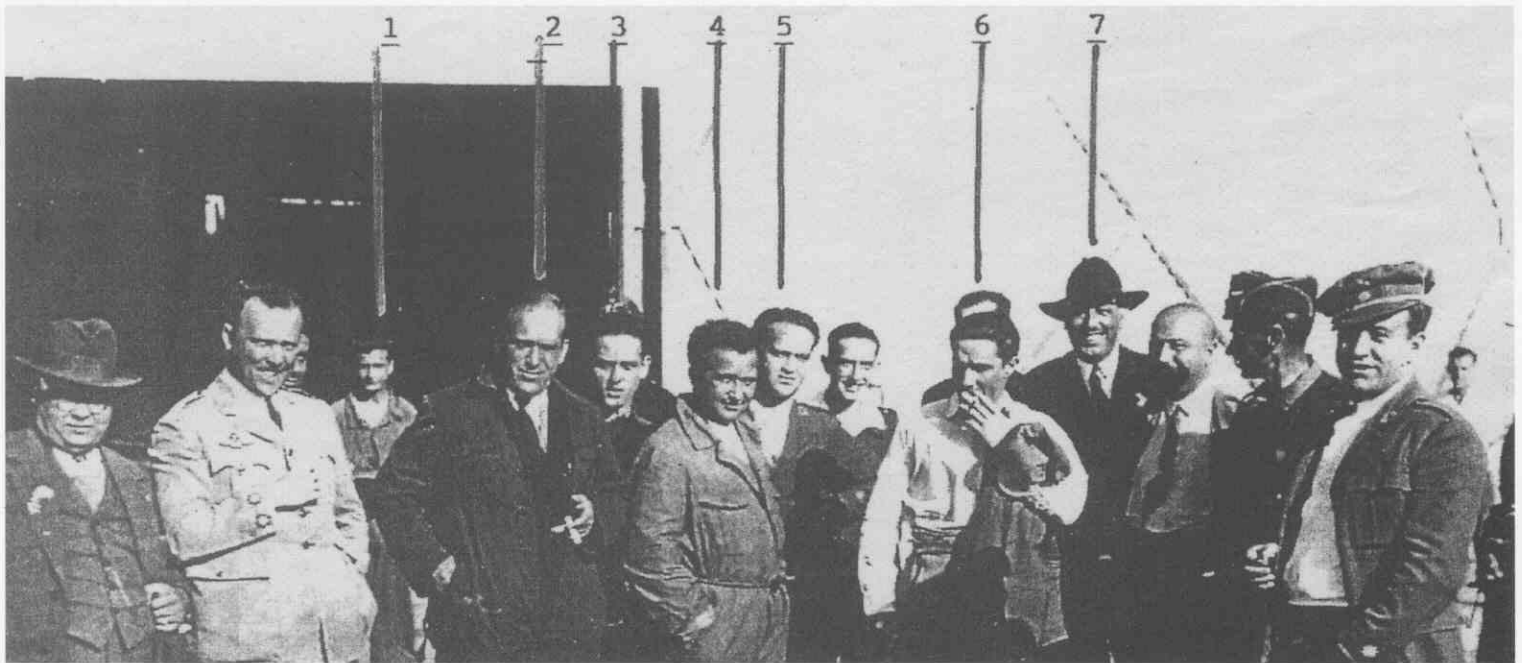
Un incidente ajeno en absoluto a la preparación del «raid», separó al Capitán Barberán por breve tiempo y a voluntad propia, del Servicio de Aviación, dejando a su entrañable amigo y admirador el comandante Don Ramón Franco «compuesto y sin novia», concediéndole plena libertad

de acción para que continuase los preparativos y realización del vuelo y la facultad de designar a quien hubiere de sustituirle en el proyectado salto del Atlántico.

Tras largos estudios y consideraciones, habían convenido Franco y Barberán ser preferibles los meses de enero y febrero para intentar el proyectado vuelo. Por otra parte, el General Soriano, luego de estudiar la detallada y completa Memoria del «raid», ofreció a los aviadores proponer fuese destinado para la empresa, el cuarto Hidro -número 12-, que había de entregar la Casa Dornier en septiembre de 1925,







*Regreso de la última prueba en Mar Chica para el «raid» del «Plus Ultra». Figuran todos los aviadores de la expedición más los pilotos González Gallarza (Eduardo), Joaquín García Morato y el Cronista de la Aviación Militar, Rafael Fernández de Castro y Pedrera (Archivo Biblioteca de Rafael Fernández de Castro y Pedrera).*

*1. Pablo Rada. 2. Julio Ruiz de Alda. 3. Joaquín García Morato. 4. Ramón Franco Bahamonde. 5. Juan Manuel Durán González. 6. Eduardo González Gallarza. 7. Rafael Fernández de Castro y Pedrera.*

anunciándoles que si el Gobierno del General Primo de Rivera prestaba su aprobación al vuelo, ellos mismos irían a Marina di Pisa (Italia), para realizar las pruebas de recepción del aparato, y de las instalaciones que habían propuesto a fin de mejorarlas para el largo viaje.

El estudio del vuelo fue hecho a base de llevar una tripulación compuesta de piloto, segundo piloto (que precisamente había de ser observador y radiotelegrafista), y un mecánico. Solicitó este último puesto, el mecánico Rada, del «Dornier 5», que era el antiguo aparato de bombardeo del comandante Franco, aceptando éste la tal oferta, como premio a su pasada labor, y teniendo en cuenta que si no era ciertamente de los mejores mecánicos del Servicio, si en cambio reunió la inestimable condición para aquel vuelo, de tener poco peso, «no marearse en el mar», ser decidido y seguro en el aire, y hasta entonces muy subordinado.

El problema para buscar sustituto para Barberán, constituyó una de las mayores preocupaciones para Franco. Fueron numerosos los compañeros que se ofrecían a tal fin, mas por indicación del General Soriano, tuvo el acierto de elegir al llorado Capitán Julio Ruiz de Alda, piloto y observador de aeroplano, que aceptando gustosísimo el puesto, logró muy pronto imponerse en su difícil cometido, viniendo a Melilla, donde en constantes estudios y práctica de aparatos de navegación y radiotelegrafía, quedó en condiciones de salir con Ramón Franco para Pisa.

Desde mediados de octubre de 1925, comenzaron los expedicionarios su preparación física para el «raid», realizando constantes ejercicios gimnásticos y disminuyendo gradualmente su alimentación hasta hacerla, sin apuro, a base de frutos secos y escasísima agua por si en las incidencias del arriesgado vuelo, se vieran obligados a amarar en pleno Atlántico, colocándose con dicho entrenamiento en condiciones de poder soportar durante el mayor tiempo las torturas del hambre y la sed a que iban expuestos en caso de accidente.

Muy entrado era ya el mes de octubre del año 1925, cuando el General Soriano, jefe de los Servicios de Aeronáutica comisionó al Comandante Franco y al Capitán Ruiz de Alda

para que se hiciesen cargo en Marina di Pisa (Italia) de un hidroavión «Dornier Wall», cuarto de los de este tipo adquiridos dicho año por el Gobierno español.

En aquellos días, la prensa italiana venía ocupándose con destacado interés y elogio, del vuelo a Sudamérica que el Marqués de Casagrande preparaba a base del hidroplano «Alcione», en cuyo radiante habían hecho fijar la alentadora divisa de «Arma la prora e parte verso in Mondo».

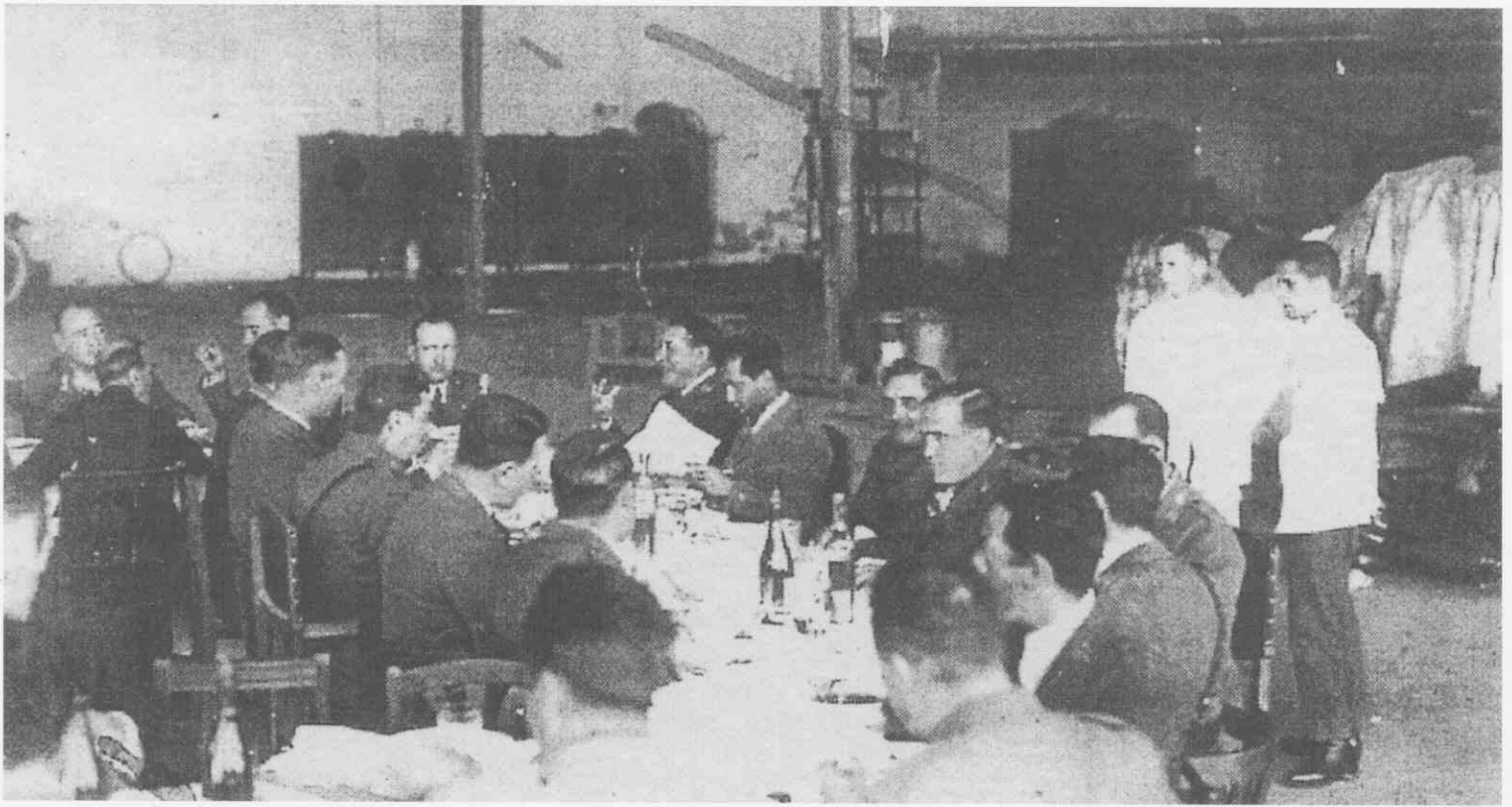
La aceleración que se imprimía a tan importante vuelo trasatlántico fue motivo de hondas inquietudes espirituales para nuestros aviadores, pues si llegaba a realizarse con éxito, según había que esperar de la competencia y valor de sus tripulantes, perdería sensiblemente en emotividad el «raid» que Franco y Barberán habían proyectado con aparato más sencillo y de menor prestancia. De estas sopesadas consideraciones, nació en los nuestros el creciente propósito de activar en Pisa la recepción del «Dornier», a fin de estar pronto para lanzarse al salto del Atlántico, rumbo al Plata.

Con el dinamismo distintivo de su carácter Ramón Franco y su compañero Ruiz de Alda, concentraron sus urgentes afanes en el estudio del aparato que esperaban utilizar para la gigantesca empresa, revisando en Pisa la construcción hasta en sus menores detalles, y haciendo repasar con la máxima rapidez cuanto estimaron susceptible de corregir hasta poner el avión a punto.

Y el día 12 de noviembre, llevando a bordo como mecánico al experto técnico alemán, señor Marquard, que había prestado servicio en la base de Mar Chica como montador de motores de la Casa Dornier, pusieron desde Marina di Pisa, rumbo a Barcelona, dando con ello principio al vuelo de pruebas de estabilidad, atentos, sobre todo, a la observación de cuantos defectos fueran sensibles en el manejo del aparato, para subsanarlos cuando alcanzasen Mar Chica, base aérea donde se proponían dar los últimos toques a la expedición, no acordada aún en definitiva por el Gobierno del General Primo de Rivera.

Durante la primera etapa de este viaje hicieron nuestros pilotos interesantes observaciones que tuvieron muy en





*Banquete de despedida en la Base de Hidros de Mar Chica, presidido por el General Castro Girona. Preparativos del vuelo del «Plus Ultra».*

cuenta para jornadas sucesivas. Al siguiente día, el 13, partieron de Barcelona, y tras de algunas importantes peripecias que pusieron a prueba la capacidad, valentía y recursos aviatorios de nuestros héroes, aterrizaron en Los Alcázares, advirtiéndolo, al acuatizar, estar allí fondeado el «Alcide» que ellos suponían en Gibraltar, enterándose seguidamente que la detención en ruta respondía al mal funcionamiento de su aparato radiotelegráfico. Tal demora dio ocasión a un afectuoso cambio de saludos entre el Marqués de Casagrande y nuestros aviadores, que el día 15, luego de reparar ligeras averías en las conducciones de gasolina del «Dornier», pusieron proa a Melilla, amaranando felizmente en la Base de El Atalayón, donde fue puesto en seco el aparato y colocado en su hangar, antes de que los viajeros saludasen a quienes, llenos de ansiedad, les aguardábamos.

Noticioso Franco de que el ilustre Jefe del Gobierno, y el General Soriano se encontraban en Larache, solicitó autorización telefónica para acudir a saludarles; y en un aparato terrestre marcharon hacia aquella ciudad, logrando ser recibidos seguidamente por el General Primo de Rivera, que luego de escuchar muy atentamente los pormenores del viaje, y sus proyectos de «raid», ordenó pasaran a Madrid donde con la máxima rapidez sería resuelta la realización del interesantísimo vuelo.

Cumplimentaron en la Corte al Ministro de Marina, que al aplaudir su proyectado viaje les ofreció la más amplia colaboración de la Armada y en contacto allí con el Comandante del destructor «Alsedo», llamado al efecto, resolvieron ciertos extremos relativos al viaje aéreo, aceptando llevar desde Palos a Porto Praia, y de Pernambuco a Buenos Aires, al oficial de Marina que designaran, razonando, vista la poca capacidad del avión, que en el vuelo a Pernambuco —parte más comprometida del viaje— tenían que reducir hasta el mínimo la carga del hidroplano. Acordó el Ministro nombrar para acompañarles, al Teniente de Navío Don José Manuel Durán, muy querido de los aviadores de Mar Chica por haber prestado allí servicio con los hidros de la Marina,

siendo en definitiva resuelto que éste bravo oficial realizaría en el «Alsedo» su viaje desde Porto Praia a Pernambuco para no sobrecargar el peso al aparato.

Así las cosas quedó convencido que el destructor «Alsedo» se hallaría en Melilla para embarcar los repuestos del «Dornier» alrededor del 6 de enero, pues que antes debía limpiar fondos, mejorar su tripulación con especialistas y realizar algunas obras de ampliación de los depósitos de combustible, haciendo de paso más cómodos los alojamientos para un tan largo viaje como el que le era encomendado.

De regreso en Melilla, procedieron Franco y Ruiz de Alda con la máxima celeridad a la colocación del derivómetro, y dos brújulas magistrales (una a proa y otra a popa); compensación y revisión de los compases, sextantes, cronómetros y demás aparatos científicos necesarios para el «raid».

Fueron modificadas con nuevos dispositivos las nodrizas de la gasolina, llevándose a cabo con suma meticulosidad el reglaje del aparato, al que ya habíamos dado el nombre de «Plus Ultra», elegido entre otros que en la Base se indicaron, como asimismo, más tarde, fue aceptado el nombre de «Atlántida», que propusimos para la Patrulla «Dornier» que bajo el mando del Comandante Don Rafael Llorente Solá, llevó a cabo el famoso vuelo en escuadrilla a la Guinea Española, interesantísimo viaje de que en sucesivos artículos nos ocuparemos.

En los últimos días del mes de Diciembre, se efectuaron en Mar Chica las pruebas del avión, con carga de 3.500 kilos, reduciéndose ésta de 200 en 200 kilogramos, para poder fijar el tiempo de despegue y la velocidad de marcha, que dejaron establecida en 145 kilómetros a máxima carga, y 180 kilómetros con sólo 2.000 kilos de sobrepeso.

Fueron realizadas también entonces las pruebas de velocidad y consumo en un circuito de 100 kilómetros, que se fijó entre la Restinga, la punta meridional de la Isla del Congreso del Grupo de las Chafarinas y el dique del Nordeste del Puerto de Melilla, cargando el avión para estas pruebas, con 1800 kilos, lográndose obtener una velocidad media de



179 kilómetros hora, con un consumo mínimo de gasolina de un kilo por kilómetro, siendo probados además de estos vuelos el régimen de revoluciones de los motores con hélices de 2 y de 4 palas, y los aparatos de radiotelegrafía de a bordo.

Eran las características del «Plus Ultra» las siguientes: Envergadura 22,50 metros. Longitud 17,20 metros. Superficie de sustentación, 96,20 metros cuadrados. Peso en vacío, 3400 kilogramos. Carga útil, 2000 kilogramos. Fuerza motriz, dos motores «Napier-Lyon» de 450 HP. Combustible para el vuelo, mezcla de gasolina y benzol de 0,760 de densidad. Aceite, Castrol R.

El combustible necesario para todo el vuelo, lo conduciría anticipadamente a las escalas, el destructor «Alsedo», que prestó una muy interesante colaboración.

Comunicado a Madrid estar ya todo listo para emprender el viaje que Franco se proponía realizar aprovechando la luna de enero, recibieron los aviadores orden de pasar a Madrid, al objeto de despedirse de S. M. El Rey y del Gobierno, recibiendo allí las cartas de salutación que España enviaba a los Presidentes de las Repúblicas Sudamericanas (Brasil, Uruguay y Argentina) países en que habría de hacer escala el «Plus Ultra». Hízoseles en la Corte muy cariñosa despedida oficial regresaron entusiasmados a Melilla, dispuestos a emprender el emocionante viaje aéreo.

Mientras tanto el «Alsedo» en el que había llegado a nuestra ciudad el Teniente de Navío señor Durán, recibió en este puerto siete cajas de material de repuesto, perfectamente clasificado, y los equipajes de los cuatro aviadores (llevaban dos trajes cada uno), zarpando el destroyer con rumbo a Cádiz el 9 de enero de 1926, para tomar el combustible del avión y salir junto con el crucero «Blas de Lezo» para Porto Praia (Cabo Verde) donde habrían de esperar, facilitando, según horario, partes meteorológicos, la llegada del «Plus Ultra».

El magnífico vuelo había despertado en el pueblo de Melilla, que tanta admiración y afecto siente por nuestros bravos aviadores, los más altos sentimientos de simpatía e interés, celebrando, lleno de orgullo, haber sido en sus proximidades, unido a su nombre, donde tuvo preparación el importante «raid» que iba a conmover el alma de la América española, ansiosa de ocasión propicia para exteriorizar, desbordante, los viejos y arraigados afectos que allá sentían por la Madre España, creadora de cientos de pueblos inmortales.

El 17 de enero tributó la ciudad de Melilla su más calurosa despedida a los tripulantes del «Plus Ultra», ofreciéndoles, llena de entusiasmo, un vino de honor en el «Círculo Mercantil», solemne acto en el que se pronunciaron notables discursos de tono patriótico alusivos al viaje. Un enorme gentío, situado en las calles próximas a dicho Círculo, vitoreó entusiasmado a los expedicionarios haciéndoles objeto de muy sentido homenaje, que tuvo su segunda parte en los barrios extremos de la Ciudad al brindarles con un lunch el «Club Melilla».

Otro acto de gran emotividad fue el organizado por sus compañeros de Aviación en la Base de Hidros de Mar Chica, pronunciando sendos discursos el Comandante General de Melilla, General Castro Girona, el Comandante aviador Pío Fernández Mulero, el capitán de la Real Fuerza Aérea inglesa Mr. Lloid y el representante de la prensa argentina en España, señor Ceruti, que acudió a Melilla para decir adiós a nuestros bravos aviadores.

Dispuesta la marcha para Palos de Moguer el 19 de enero de 1926, comenzaron a llegar a la Mar Chica desde poco

antes del amanecer, centenares de melillenses ávidos de presenciar la salida del avión en que unos heroicos españoles llevaban a Sudamérica por ruta aérea, como preciado exponente de la Raza, el testimonio vivo del valor, intrepidez, arrogancia y maternal cariño de la vieja España.

Y a las ocho en punto de aquella memorable mañana, con los motores a todo régimen, despegaba majestuosamente de Mar Chica, rumbo al Plata, el magnífico «Plus Ultra», para llevar a término una inolvidable empresa de amor y de paz hispano-americana.

Siguieron al avión, hasta perderse en lontananza, las fervidas plegarias de quienes, llenos de emoción, veían alejarse en raudo vuelo a los nuevos «aérotasatlánticos», prontos a descubrir el afecto y la alegría de hombres que, por gracia perdurable, en afanes de santa hispanidad, se aman y entienden con el mismo habla, el habla de la inmortal Castilla que pese a todo, fue, es y será siempre Madre amantísima de los pueblos de Raza hispana...

Harto penoso hubo de resultar para los tripulantes del «Plus Ultra» su viaje de Melilla a Huelva, porque a más de los dos pilotos y el mecánico ocuparon plaza a bordo el laureado, Comandante de La Legión, García Escámez, el fotógrafo de Aviación señor Alonso —con sus aparatos tomavistas colocados en la torreta de proa—, el Comandante aviador señor Pérez Seoane y el corresponsal de prensa americana, Herrero, complacencias de Franco que éste llegó a lamentar en el curso del vuelo, porque el aparato, con excesivo peso y fuerte viento de proa, no tomaba altura suficiente para librarse, yendo tan cargado, del posible peligro de una rotura de alas si por causa de los frecuentes remolinos de aire hubiera entrado en pérdida.

A fuerza de brazos, como dicen en el «argot» de Aviación, logró corregir los cabeceos y tomar más tarde altura, cerca ya de Gibraltar, gracias al peso perdido por consumo de gasolina y aceite, hecho que les permitió dar caza al «Dornier 1», tripulado por el Teniente Martínez Merino, que con bastante retraso en la salida les seguía desde Mar Chica.

Poco después de las doce, y dentro del tiempo calculado, avistaba el «Plus Ultra» la ciudad de Huelva, amerizando gallardamente en el río Odiel, ante la jubilosa admiración del numeroso público que allí les aguardaba, dispuesto a tributarles la más entusiasta acogida. Quedó a bordo su tripulación hasta dejar el aparato en perfectas condiciones de vuelo y seguridad, siendo al desembarcar objeto de las más delicadas atenciones por parte de las autoridades y del enorme gentío que se apretujaba para conocerles.

Al siguiente día, el 20 de enero de 1926, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, marcharon solos, aprovechando un descuido de sus numerosos admiradores, a la Rábida, cuyo histórico Convento recorrieron, rememorando en esta visita los pasos del Gran Almirante don Cristóbal Colón, cuya gloriosa partida se proponían emular por vía aérea, 434 años luego del Descubrimiento más importante que registra la Historia de la Humanidad. Sintieron hondo nuestros aviadores en aquellas plácidas horas de espiritual recreo, la responsabilidad y peligros de la empresa que iniciaban, conscientes de la grandiosidad de su hazaña, y lo que este arriesgado viaje había de representar para un renuevo de amor hispanoamericano en países que aguardaban con verdadera emoción y entusiasmo el arribo de los nobles hijos de España.

Dióse en Huelva al avión la gasolina y aceite precisos para su primera etapa de vuelo, colocándose también a bordo la caja de provisiones que contenía cinco kilogramos de higos secos, dos de jamón, dos de azúcar, uno de cacao, uno de café y tres kilos de galletas, más una botella de je-



rez, una de cognac, un termo y un destilador de agua, todo a prevención de un posible y temido acuatizaje forzoso en la inmensidad del Atlántico a lo largo de la ruta que se proponían seguir.

El día 21 tomó agua en el puerto de Palos de Moguer el «Plus Ultra», fondeándolo en el río Tinto pronto a lanzarse a su colosal empresa. Al amanecer del día siguiente, que fue el señalado para la partida, oyeron misa los aviadores ante el altar de Nuestra Señora de los Milagros, donde comulgaron con gran devoción, dirigiéndose desde la Iglesia al muelle; allí les aguardaban nutridos grupos que habían pasado la noche en vela para despedir a los heroicos viajeros, siendo también muy crecido el número de personas que, para aclamarles, habían bajado a Palos de Moguer, desde las próximas poblaciones de la Andalucía occidental.

Los Infantes de España don Carlos de Borbón y don Alfonso de Orleans, el General Soriano, las autoridades todas de las provincias de Huelva, Cádiz y Sevilla, y muchos compañeros de los aviadores, se hallaban en el muelle cuando embarcaron los expedicionarios. Al tomar la lancha, prorrumpió el público en frenéticas ovaciones que duraron hasta que los aeronautas ocuparon puesto en el avión, momento en que las campanas de la iglesia y sirenas de los buques allí anclados atronaban el espacio.

El día anterior, se comunicó por radiotelegrafía a los buques en ruta de Canarias, que las iniciales del «Plus Ultra» eran E.D.R. 12 (marcas propias del avión) y que su longitud de onda era de 600 metros, rogando a todos los navíos y estaciones del camino, atendieran a sus posibles llamadas.

A las 7,51 horas del día 22, puso Franco en marcha los motores del aparato y cuatro minutos más tarde, despegaba con carga de 3000 kilogramos, llevando en su torreta de proa al fotógrafo Alonso, de Aviación, con sus máquinas. Majestuosamente, según correspondía a la grandiosidad de su intento, viró el «Plus Ultra» sobre el esbelto monumento a Colón, saludando a la muchedumbre que enronquecida les enviaba su cariñoso adiós de admiración y despedida... Hasta la altura de Larache, en que acudieron a recibirles los «sexquiplanos» de Tetuán, les acompañó en vuelo el «Dornier 1» de la Base de Melilla, que no logró conseguir de la superioridad autorización para continuar dándole escolta hasta Canarias, como eran sus deseos.

Con rigurosidad cronométrica y utilizando por falta de visibilidad el radiogonómetro en la parte final de su recorrido, aparato que comenzó a darles muy excelentes resultados, a las 15,45 se colocó el «Plus Ultra» sobre Las Palmas de Gran Canaria, aterrizando magistralmente en la bahía a través de un claro en el bajo celaje -eran las 16,03 horas- mientras que el pueblo, que les sentía volar, corría alborozando hacia los muelles ovacionándoles.

Saltó a esperarlos Mariano Barberán que por entonces estaba destinado en la isla, y fue emocionantísimo el momento en que se fundieron en estrecho abrazo quienes se habían preparado tras largas horas de incomodidades y estudio, el glorioso «raid» comenzado. Durante la breve estancia en Las Palmas no se separaron ambos amigos, ofreciéndole Franco sacrificar todo el peso posible con tal de hacerle sitio, si para ello prestaba autorización el mando; opúsose resueltamente Barberán a que se hiciesen estas gestiones, ofreciéndole en cambio que cuando reingresara en Aviación, estudiarían juntos un nuevo «raid» con que enaltecer a España y al Arma a que pertenecían.

Asistieron los aviadores en Las Palmas a un solemnísimos Te Deum, y hallando dificultades por el mal estado del tiempo para salir con plena carga de aquel puerto, pasaron a estudiar el día 21 la situación y condiciones de la bahía de

Gando, al objeto de intentar desde ella la salida, resolviendo al fin pasar al crucero «Infanta Isabel» la mitad de la carga del «Plus Ultra» y volar con él hasta Gando, completando una vez allí el cargo del avión, operación difícilísima en la que todos tomaron parte.

Visto lo ocurrido en la primera etapa del viaje y ante el fundado temor de que pudiera fracasar el «raid», acordóse con enorme sentimiento, prescindir de los interesantes servicios de Alonso, máximo cuando tampoco le sería permitido, por falta de alojamientos, hacer en el «Alsedo» el viaje de Porto Praia a Pernanmbuco.

En la noche del 25 de enero quedó listo el avión, avisando a las estaciones terrestres de Radio (Port Etienne, San Vicente y Praia), su salida para el siguiente día y les rogaron estuviesen a la escucha para realizar observaciones científicas durante el vuelo.

Y todo a punto, a las 7,35 horas de la mañana, abandonaba el «Plus Ultra» las últimas aguas españolas, rumbo a las Islas de Cabo Verde.

Este vuelo resultó de gran enseñanza para la navegación aérea, no obstante las malas condiciones de visibilidad con que hicieron el viaje, habiendo podido comprobar en él lo práctico y útil del Radiogonómetro que les facilitó poderosamente la orientación, siendo utilizados también en este viaje, todos los aparatos científicos de a bordo, tomando en algunos ratos los mandos de dirección el Teniente de Navío Durán, mientras Franco y Ruiz de Alda corregían la navegación en pleno vuelo, registrando interesantes notas, que sirvieron de régimen para ulteriores viajes aéreos.

A las 5,25 de la tarde del dicho día 26 de enero, posaba blandamente en las aguas de Porto Praia, tras una admirable maniobra, el «Plus Ultra», yendo a fondearse entre nuestros buques de guerra «Blas de Lezo» y «Alsedo», que habían lanzado al mar sus embarcaciones menores para saludar a nuestros héroes del aire.

Recibióles cariñosamente el Gobernador de la isla portuguesa, nombrándoles huéspedes de honor, y en la ciudad fueron aclamados por la población europea e indígena, que les hizo objeto de sin números de agasajos.

Había llegado el momento más difícil del «raid», el del salto del Atlántico.

El feliz arribo a Porto Praia (Cabo Verde) del glorioso «Plus Ultra» el 26 de enero de 1926, constituyó singular acontecimiento para los tranquilos pobladores de la isla, que no cesaron de tributar cálidos homenajes a nuestros aviadores haciéndoles allí gratísima su breve estancia.

Había llegado con esto la parte más arriesgada del comprometido vuelo. Franco y sus compañeros, que por la forzada detención en Canarias habían perdido para el viaje las facilidades de la luna de Enero, procedieron con la máxima urgencia a trasladar al destructor «Alsedo», un sinnúmero de efectos que por su excesivo peso podían restar al aparato capacidades admisión de gasolina, que era para ellos lo más importante. Fueron sustituidas rápidamente las hélices; rebajados hasta sólo cinco kilos los equipajes; retirada de la brújula de popa con sus correspondientes montantes, y otros artículos más que aún considerados útiles, podían, por su densidad, servir de estorbo en la peligrosa navegación aérea sobre el Atlántico.

Como resultado de una nueva revisión de material y equipos hecha por Franco, que buscaba aligerar en cuanto le fuese posible la carga del aparato, se transbordaron también al «Alsedo» la mitad de las bombas de humo propias para orientarse, las botellas y envueltas de su caja de provisiones, una buena parte del botiquín, los estuches de los regalos destinados al Brasil, Uruguay y Argentina, con otros



varios encargos más de relativo peso, y la mayoría de las herramientas de a bordo.

Poco antes de rayar el día 27, zarpó de Porto Praia, rumbo a Penedos, el destroyer «Alsedo», dispuesto a vivir por un par de días en la escucha del «Plus Ultra», dando alojamiento su Comandante -el Capitán de Fragata, señor Gámez- al Teniente de Navío, piloto aviador, don Juan Manuel Durán, que debía hacer en este buque de guerra la travesía a Pernambuco, para incorporarse allí a la expedición de Franco.

El mal estado del mar en la zona de Cabo Verde, llevólos a considerar muy detenidamente los peligros que para el despegue debía significar la excesiva carga de esencia que llevaría el «Plus Ultra» a fin de cubrir holgadamente los 2850 kilómetros de recorrido hasta las costas de Brasil, y también, la posibilidad de que en el intento de salida pudiera el avión desfondarse a causa de algún golpe fuerte de mar. Volvieron a practicar otro minucioso examen de la carga y acordaron prescindir de muchos efectos más, tales como las dos anclas del aparato, las tapas de las torretas, los soportes de ciertos mecanismos, otra partida más de herramental (que no era del todo precisa para los motores) y hasta buena parte de los víveres, todo lo cual pasó al crucero «Blas de Lezo» que, al igual que «Alsedo», prestó en esta parte del vuelo muy útiles y señalados servicios.

Según era aconsejable, hicieron también una revisión a fondo del aparato, siendo sustituidos los cables de dirección de los timones, y corregidos otros varios detalles, efectuando también la comprobación de brújulas para dejarlo todo a punto de partir.

El mal estado del mar iba en aumento y en su vista, utilizando una canoa a motor del «Blas de Lezo», inspeccionaron los alrededores de la isla, en busca del lugar favorable para despegar en las mejores condiciones, pues temían, muy fundadamente, que al salir con mucha mar, resultara algún contratiempo o avería en el casco del «Plus Ultra», tenido en cuenta que el peso a levantar lo constituían 2994 kilos de gasolina, 176 de aceite Castrol R y 105 de agua, amén del peso de los tripulantes y material imprescindible que hacía un total de 3.625 kilogramos de carga; es decir, 1.625 kilos más de los que la casa constructora señalaba para aquel tipo de aviones.

Horas muy difíciles fueron aquellas para los pilotos del «Plus Ultra», pues que podían comprometer, con el éxito de la expedición, el buen nombre de la Aviación de su amada España. Era lo de menos para nuestros bravos el valor de sus vidas, que nada significaban ante la gigantesca empresa; y viendo que el mar se les negaba, se propusieron vencerlo, y vencieron... Dieron con un lugar, la Barrera do Inferno, donde el mar sí estaba en calma, les privaba en cambio de la ventaja de tener el viento suficiente para despegar, que allí son terribles las calmas. La única solución que encontraron viable fue la de llevar remolcado hasta allí el hidro, operación por otra parte sujeta a muy serios peligros, y emprender seguidamente el vuelo, bien al amanecer, para recalar en Noronha, o arrancar al principio de la noche en demanda del Continente, perdida ya la luna de Enero, corriendo el no pequeño riesgo de un despegue con carga rebasada, sobre aquella costa llena de infructuosidades.

Sopesaron Franco y Ruiz de Alda todas estas dificultades, decidiendo al fin emprender el vuelo en la madrugada del día 31. La tarde anterior pasaron a despedirse del Gobernador de la isla, dándole las gracias por la cariñosa acogida que les habían dispensado, trasladándose de la isla al crucero «Blas de Lezo», para descansar hasta las doce horas de aquella noche, hora en que, ocupando sus puestos en el

«Plus Ultra» zarparon, remolcados por una de las canoas del crucero español, que iluminaba con sus reflectores la ruta de maniobra, siguiéndole durante el viaje hasta la Barrera do Inferno, donde iban a intentar el despegue. Fueron horas harto difíciles, las que duró el remolque, pues por varias veces se rompieron los cables a causa del fuerte oleaje, maniobrando hábilmente los marinos para sin causar daños al casco del avión, dar nuevas amarras con que establecer el remolque.

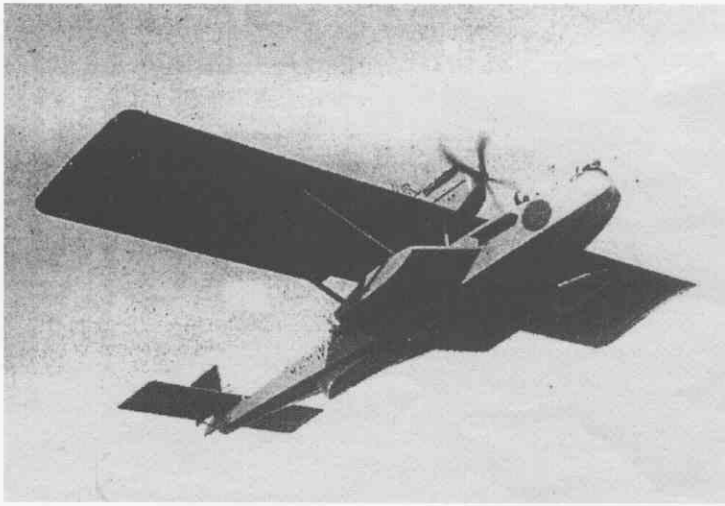
A las 6,11 horas de la mañana del día 31 de enero, tras dos peligrosas intentonas, pudo despegar el «Plus Ultra», que pronto empezó a ganar altura, aunque molesto por el alisio del Nordeste que allí arreciaba. En las Memorias de este sorprendente vuelo, se refleja la alegría sentida por los tres aviadores al verse en el aire, rumbo ya a la tierra americana. Franco en los mandos, que no abandonó sino diez minutos desde la doce de la noche del día 30 a las ocho de la mañana del 31; Ruiz de Alda pendiente de la observación, con los auriculares puestos tantísimas horas, oprimiéndole el cerebro, y Rada, en constante alerta de los motores, conducciones de esencia, y rozamientos de cables, soportaron en ese penoso vuelo dos fortísimas borrascas y brusquíssimos cambios de temperatura. Cerrada la noche, continuaron su marcha por el mar, hasta las 20,10 horas en que divisaron una luz a ras de agua, disparando entonces Ruiz de Alda la pistola de iluminaciones, para señalar a la isla su presencia.

La luz que habían visto flotando, era un farol de mar. Colocado sobre unos maderos fuertemente asidos al fondo con cadenas, y a ello dio sus amarras el «Plus Ultra», mientras aguardaban la presencia de seres vivientes o llegaba el amanecer para seguir a Pernambuco. Habían cubierto en vuelo una distancia de 2200 kilómetros, y navegado 45 millas sobre el mar con los motores a medio régimen. En el amanecer del día primero de febrero, fondeó junto a ellos el «Alsedo», que en una de sus canoas, los llevó a bordo tributándoles la tripulación, orgullosa de nuestros héroes, el más cariñoso recibimiento.

Rehuyendo todo descanso a pesar de que la pasada noche no habían podido dormir en el hidro, dio principio el traslado al «Plus Ultra» de la impedimenta que en Porto Praia habían transbordado al destroyer, ansiando terminar rápidamente la faena, para alcanzar cuanto antes el Continente americano que tenían ya a sólo 510 kilómetros de distancia. Pasado a bordo el instrumental del avión, y en sus puestos correspondientes Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, que en el «Alsedo» se habían despedido de las Autoridades de Puerto San Antonio, que acudieron a saludarles, se hizo al aire el avión a las 12,10 horas, en demanda de la costa brasileña.

Dos horas y veintidós minutos llevarían de vuelo, cuando sintieron a bordo una fortísima trepidación que obligó a Franco a cortar en el acto la marcha de los motores, dominando al aparato, en su natural descenso, hasta comprobar habíase producido la rotura de la hélice trasera, momento en que puso el motor delantero a máximo régimen de revoluciones con el firme propósito de seguir el vuelo, ordenando seguidamente a Ruiz de Alda recogiera la antena de la radio, y diese comienzo, en unión de Durán, a ir arrojando al mar cuantos objetos de peso llevaban a bordo, tratando con ello de ganar altura, mientras Franco, dueño de la situación, manejaban el avión con extraordinaria habilidad para «estirar» los planos, llegando en muchas ocasiones a descender tan a ras del agua, que los rizos de las olas bañaban de espuma al «Plus Ultra».





Fue gigantesca la lucha entablada entre el ánimo y habilidad del piloto y las leyes de gravedad, esquivando aquel verse obligado a amerizar, en cuyo caso, no hubiera luego podido, con un solo motor, volver a elevarse; de ahí las geniales maniobras, y el fuerte espíritu de Ramón Franco que se defendía bravamente para no entregarse a la adversidad...

En tanto Rada vigila los motores, Ruiz de Alda y Durán, siguen lanzando al agua cuanto a bordo significa peso inútil; y allá van, por la torreta de popa, los víveres, herramientas, equipajes, bombas de humo e incluso el botiquín. En esta gravísima situación, el aparato responde a su pérdida de peso, ganando altura, hasta que ven agrandarse los perfiles de la costa brasileña en cuya demanda vuelan.

En tal apuradísimo trance, quedó probada la capacidad técnica de nuestros aviadores, y el formidable espíritu de la raza hispana, que en los máximos peligros sabe hallar a fuerza de heroísmo, la precisa serenidad para dominarlos y vencerlos. Gobernó el avión hacia la costa y bordeándola, siguieron en vuelo a muy escasa altura con marcha reducida de 70 millas, rumbo al Puerto de Recife, logrando ganar un poco más de altura para entrar en vuelo sobre la población, y tomar agua dentro del puerto, que es capital del Estado brasileño de Pernambuco.

Eran las 15,48 horas, cuando el «Plus Ultra», orgulloso de su proeza, amaraba en la boya de Recife, finalizando su hazaña del salto del Atlántico.

La tierra brasileña, vestida de gala en aquella luminosa tarde del primero de febrero de 1926, ofrecía el encanto de sus brisas a los Embajadores aéreos de la vieja Madre España... En los muelles de Recife, invadidos por pintoresco gentío, se agitaban millares de banderas y pañuelos. Las sirenas de los buques saludaban gozosas a la capacidad, abnegación y heroísmo de los tripulantes del magnífico «Plus Ultra», mensajeros celestes de Amor, de Paz hispano-americana.

Al día siguiente, 2 de febrero, tomó fondo en el puerto de Recife, tras maravillosa entrada a toda máquina, el destructor «Alsedo» que lucía la empavesadura de gala, enarbolando en su trinquete el pabellón brasileño. Pasaron enseguida a su bordo nuestros aviadores, para testimoniarles su agradecimiento por la cooperación que, tanto este buque como el «Blas de Lezo», les habían prestado en su salto sobre el Atlántico. Invitada por las autoridades, saltó a tierra la tripulación franca de servicio, renovándose las aclamaciones a España y sus valerosos hijos.

A duras penas consiguieron nuestros aviadores sustraerse a tan seguidos y fervientes homenajes, para dedicarse a la inspección y recorrido del aparato, trasladando a él parte de los objetos que en Porto Praia fueron pasados al «Alse-

do» y otros que esperaban a bordo del crucero «Blas de Lezo», que fondeó en Recife el día 3. Revisada minuciosamente la avería del motor de popa y cambiadas las hélices de dos, por las de cuatro palas, se probaron en vuelo sobre la ciudad, desmontando más tarde el Radiogoniómetro por no ser necesario para volar al amparo de la costa. El día antes de partir, fue colocada solemnemente en la proa del «Plus Ultra» una muy valiosa placa de oro que la colonia española de Pernambuco dedicaba a nuestros héroes, en conmemoración del arriesgado y famoso vuelo.

Dispuesto todo para la salida, y cansados los cuerpos de tan seguidos agasajos, a las 5,10 horas del 4 de febrero, puso Franco en marcha los motores, ocupando sus respectivos puestos, Ruiz de Alda, Durán y Rada, elevándose el «Plus Ultra» en demanda de Río de Janeiro, capital que avistaron, luego de sufrir cuatro horas de terribles temporales, a las 17,32 horas. Un grupo de hidroaviones brasileños salió a su encuentro, dándole escolta por unos minutos mientras volaban sobre la población, a muy escasa altura, realizando a seguido una maravillosa toma de agua. Habían invertido doce horas y quince minutos en salvar los 2.100 kilómetros que separaban dichos puertos brasileños.

Si extraordinario fue el recibimiento que les tributó Recife, mayor resultó, si cabe, el de Río de Janeiro. La muchedumbre, enardecida de entusiasmo, se lanzó sobre los coches, tomándolos en vilo durante largo rato, disputándose el honor de abrazar y estrechar la mano de los aviadores, frenesí que llegó al extremo de arrancarles los botones dorados de las mangas y hombreras de los uniformes, para conservarlos como preciado recuerdo de la hazaña aérea. Iban los héroes de España cubiertos de flores, que, bellas mujeres arrojaban a su paso desde los balcones.

Festejó Río de Janeiro, con toda clase de homenajes a nuestros aviadores, hasta el punto de no dejarles minuto libre para revisar a fondo el avión y preparar la siguiente jornada, que pretendían fuese a Buenos Aires. De boca de Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda, oímos, a su regreso del vuelo, las más emocionantes anécdotas del viaje, que vino a demostrar plenamente, la viva y cariñosa simpatía que los países de habla castellana sienten por nuestra Patria, destacando, aún más los sentidos homenajes de las ciudades brasileñas que, gozosas, se sumaron al júbilo que despertó el «raid» del «Plus Ultra» en los pueblos de raza hispana.

Muestra, entre otras muchas de aquella singular admiración y simpatía, la dio el hecho de que una bellísima señorita se destacó de entre la multitud que rodeaba a los aviadores, para besar a Franco, cortándole con una diminuta tijera de que iba provista, un rizo de la frente, que exhibía alborozada, como inestimable recuerdo. A consecuencia de la aglomeración de público para estrechar la mano de los aviadores, Rada sufrió la dislocación de un brazo, y Franco la de la mano izquierda, ligeros accidentes de que fueron asistidos con muy señalado cariño. No había memoria en aquellas partes de América de afectos tan entusiásticos y desbordantes como los unánimemente manifestados a los mensajeros españoles.

El día 9 de febrero, a las 7,12 horas de su mañana tras dos largas y peligrosas intentonas de despegue, por ir el avión excesivamente cargado, lograron tomar altura, despidiéndose desde el aire de la capital de Río de Janeiro, para volar en demanda de las tierras del Sur, dando visita a Montevideo a la 1,35 tras de recorrer 2.060 kilómetros en doce horas y cinco minutos, lo que vino a representar una velocidad media de 171 kilómetros por hora.

El tiempo que por las penosas dificultades de despegue hubieron de perder en Río de Janeiro, les impidió llegar con



(parte de página anterior)

techar la luz. Amerizaron a las 8.55 h y al amanecer del día siguiente, el Alsedo los recoge.

#### CUARTA ETAPA

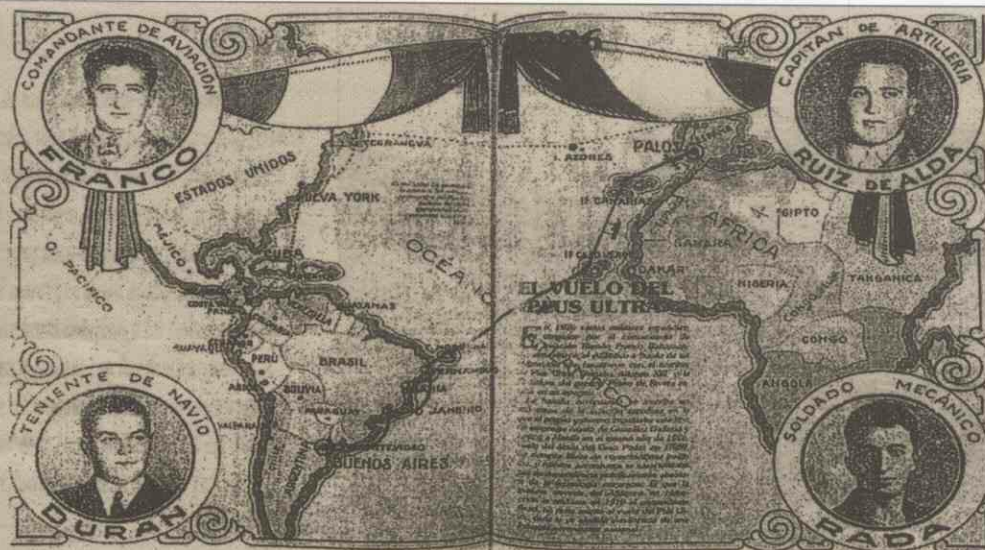
**Ramón Franco - Recife**

La más corta y más lenta, y también la más aclamada. Tres horas y 38 minutos para recorrer 540 kms. La rotura de la hélice del motor trasero es obligada a deshacerse de la carga y bajar la velocidad a los 30 kms/h, lo que hizo situar a velocidad media a los 150kms/h. Cuando llegaron a la capital de Pernambuco volaban a una altura inferior a la de los edificios. Sin embargo, el recibimiento fue apoteósico.

#### QUINTA ETAPA

**Recife - Río de Janeiro**

Fue el vuelo más sencillo y relajado, a una media de 171 kms/h. En 12 horas y 15 minutos llegan a la bahía de Guanabara, donde les aborda una multitud impaciente.



EL MAPA INDICA EL TRAYECTO REALIZADO POR EL HIDROAVIÓN DESDE LA LOCALIDAD ONUBENSE DE PALOS HASTA BUENOS AIRES. EN LAS ESQUINAS DEL GRÁFICO APARECEN LOS HEROES DEL «PLUS ULTRA», DIRIGIDOS POR EL COMANDANTE RAMÓN FRANCO.

#### SEXTA ETAPA

**Río de Janeiro - Montevideo**

12 horas de vuelo y 2.060 kilómetros. La acogida es espectacular. Al día siguiente fueron recibidos por el presidente Serrato, a quien entregaron el mensaje de Alfonso XIII, como hicieron pocos días antes al presidente de Brasil.

#### SEPTIMA ETAPA

**Montevideo - Buenos Aires**

Es 10 de febrero y la meta está a sólo 220 kilómetros. En una hora y 11 minutos se plantan en Buenos Aires. El raid ha terminado con éxito. El ministro de Marina les espera y el fervor popular los abraza.

Franco llega a decir: «Creo que no saldremos con vida de esta población». A duras penas alcanza la Casa del Gobierno, donde el presidente Alvear recibe a los aviadores con un abrazo y la frase: «Así, querida España».

luz a Buenos Aires, viéndose obligados a amarar en la capital uruguaya, junto al crucero «Montevideo», en el que se les tributó inenarrable recibimiento, al son de la Marcha Real española, pasando de allí a los muelles con una brillante escolta de honor de marinos, para ser objeto de la más cariñosa acogida popular, mientras las sirenas de las fábricas y las de los buques surtos en el puerto, atronaban el espacio, mezclados con las fuertes detonaciones de millares y millares de cohetes, con que la ciudad de Montevideo exteriorizaba su regocijo, ante el feliz arribo a ella de los aviadores del «Plus Ultra», hijos de la Madre España....

El importantísimo «raid» que Franco y Barberán habían planeado tras largas horas de estudio en la Base de Hidros de Mar Chica, laboratorio de las más famosas empresas de nuestra Aviación Militar, estaba próximo a su glorioso final, en aguas de Buenos Aires, la capital de la Argentina....

Durante la estancia en Montevideo, el mecánico Rada no saltó a tierra por tener que recorrer detenidamente los motores hasta descubrir y, tapar cierta fuga de gasolina apreciada en la última parte del vuelo.

Se hacía poco menos que imposible a los aviadores esquivar tan seguidos homenajes, habiendo sido necesario montarles una guardia de honor en el hotel donde fueron alojados, para que pudieran disfrutar de unas horas de descanso, luego de su accidentadísimo vuelo, pródigo en singulares e irrechazables agasajos.

Cuantos conocíamos la natural modestia de los expedicionarios, comprendimos, a través de las informaciones telegráficas, el horror que habrían de sentir ante tan repetidas e inolvidables jornadas de infamable afecto, agasajos que, según frase de Ramón Franco, «no había cuerpo que resistiese».

El apremiante deseo de completar cuanto antes el vuelo iniciado en Palos de Moguer el 26 de enero, les empujaba, con fuerza inquebrantable, hacia el avión en el que Rada seguía revisando los motores. A poco de clarear el día 10, pasaron todos al hidro, inspeccionando detenidamente sus fondos, para dejarlo amarrado unos días en Buenos Aires, antes de emprender su regreso en vuelo a la Península visitando Chile y otras Repúblicas hispano-americanas.

Con la promesa solemne de regresar en el «Plus Ultra» a Montevideo antes de dar la vuelta para España, a las 11,55 horas del día 10 de febrero, fueron puestos en marcha los motores, dando con el aparato una vuelta sobre la capital uruguaya, para poner luego rumbo a Buenos Aires.

Llevarían escasamente siete minutos de vuelo, cuando Rada avisó al Comandante, hallándose el avión sobre Punta Espinillo, que se había producido a bordo una fuga de gasolina, momento en que el piloto, con gran serenidad, cortó en seco la marcha de los motores, tomando agua sin contratiempo alguno, para elevarse ocho minutos después, tiempo que tardaron en taponar la fuga, comunicando algunos de los depósitos. Este forzoso amerizaje, fue visto desde Montevideo, anunciándolo los altavoces de la capital, cosa que produjo honda impresión en el público, que tardó bien poco en recobrar la tranquilidad, viendo como el «Plus Ultra», gallardamente, volvía a navegar rumbo a Buenos Aires.

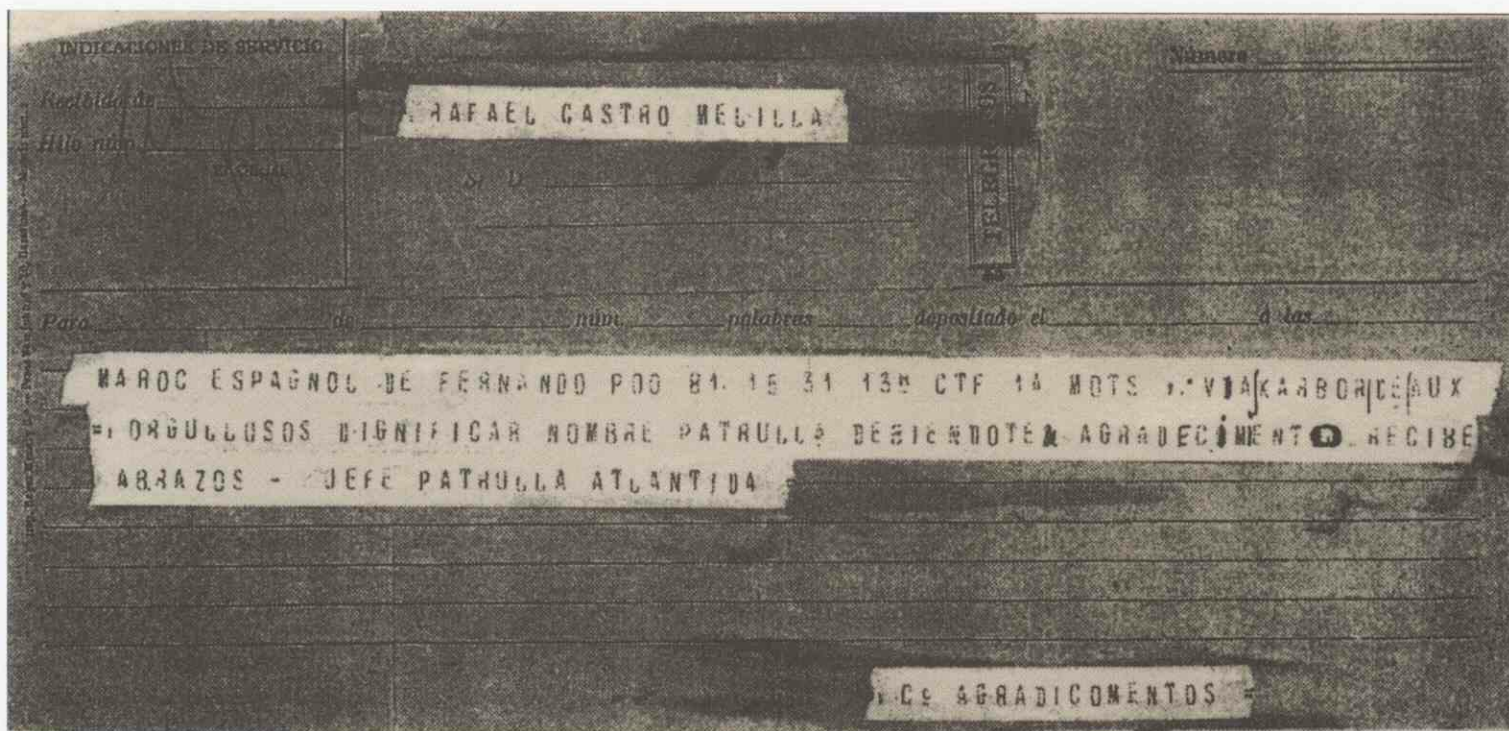
Salieron al encuentro del hidro español varias escuadrillas militares argentinas, que le dieron escolta durante su vuelo sobre la capital, en tanto sentían las clamorosas ovaciones del inmenso gentío que se dirigía, enloquecido hacia los muelles, a darles la bienvenida. A las 12,27 (hora argentina) tomó agua el glorioso «Plus Ultra» que terminaba felizmente su «raid», recorriendo los 220 kilómetros que separan Montevideo de Buenos Aires, en una hora y once minutos, o sea, una velocidad horaria de 183 kilómetros.

Habían realizado en siete jornadas, un vuelo de 10.270 kilómetros, en un total de 59 horas y 39 minutos, lo que representa una media de 172 kilómetros hora.

La emoción causada en Buenos Aires por la llegada de nuestros aviadores, fue indescriptible. La prensa bonaerense hizo constar en aquellos días, que jamás había ofrecido la capital del Plata a persona alguna, recibimiento tan clamoroso como el tributado a los aviadores del «Plus Ultra», formando entre el gentío que les aclamaba, todas las clases sociales, declarando el Gobierno como festivo el día de su arribo a Buenos Aires, en prueba del intenso cariño que el nombre de la vieja España despertaba en aquellas queridas tierras que sus hijos colonizaron.

Alcanzó límites allí desconocidos, la imponente manifestación que desfiló ante los heroicos españoles, asomados a la Casa del Gobierno, donde muy cariñosamente les acogió el Sr. Alvear, Presidente de la República Argentina, actos en que las bandas de música entonaban la Marcha Real española. Ramón Franco logró sustraerse por unos minutos a tanto homenaje, a fin de celebrar una conferencia cablegráfica con S.M. Don Alfonso XIII, a quien dio cuenta detallada de las jornadas del vuelo y del estruendoso recibimiento del que estaban siendo objeto, informes que conmovieron al augusto Monarca, que dio encargo a Franco de saludar cari-





ñosamente, en nombre de España, a la muy culta y hospitalaria República Argentina.

Pudieron contarse a cientos, emocionantes episodios del incomparable recibimiento. Fue en este día, cuando en fuerza de apretujones y abrazos, dislocaron a Franco una mano y a Rada el brazo izquierdo. De todas partes del país llegaban nutridas comisiones para ofrecer sus saludos y agasajos a nuestros héroes, sin cuerpo ya para soportar las tan seguidas muestras de admiración y afecto argentino, recibiendo millares de cartas, telegramas y regalos, que llegaron a abrumarles hasta el extremo de solicitar, sonrientes, unos momentos de reposo, que les sirvieran de alivio a las fatigas sufridas durante su triunfal vuelo.

El día 14 hizo su entrada en Buenos Aires el destructor «Alsedo», renovándose con tal motivo las interminables pruebas de cariño que rendía a España, en sus hijos, la noble República Argentina.

A bordo de este buque Franco, Ruiz de Alda y Durán, aprovechaban las horas libres de los múltiples actos que en su honor se organizaban, para estudiar minuciosamente el vuelo de regreso a España, atravesando la cordillera de los Andes, y seguir, por la costa del Pacífico, su Embajada de amor y de paz, cerca de las Repúblicas hispano-americanas...

Se sucedían en Buenos Aires los homenajes dedicados a los aviadores del «Plus Ultra» en interminable cadena cuyos eslabones -léase bailes y banquetes- admitía o rechazada en aquella descomunal carrera de festejos, nuestro Ministro en la Argentina señor Gavilá, que llegó a temer por la salud de los heroicos expedicionarios sometidos a constantes y abrumadoras pruebas.

El día 19 de febrero dió Franco por acabado el minucioso estudio de regreso en vuelo, transmitiendo al Gobierno para el que proponía entrar en Chile por las líneas generales de este nuevo viaje, la región de los lagos y río Negro, al objeto de cruzar los Andes con los menores peligros, navegando después a lo largo de la costa americana del Pacífico, en demanda del Golfo de Méjico y pasar por la isla de Cuba antes de emprender la vuelta a España. Fijaba en aquel proyecto las etapas y necesidades de combustible, haciéndolo simpático y factible, al no tener que fiar en grandes esfuerzos ni correr destacados peligros.

Hallándose nuestros aviadores con el destructor «Alsedo» en Mar del Plata, donde veraneaba la más distinguida sociedad argentina y el Presidente de la República señor Alvear, recibió Franco el día 21 un telegrama oficial de España, en donde se le ordenaba dar por terminado el «raid» y hacer entrega del «Plus Ultra» a la nación argentina como alta prueba del cariño que aquél acogedor país merecía a los españoles, realizando, antes, la visita oficial prometida a la República del Uruguay.

Tan a lo vivo sintió Franco esta orden que ponía fin a su ilusión y esperanza de regresar a España tripulando el «Plus Ultra», que respondiendo a la tónica de su sentimental carácter dió por terminada para él la estancia en Mar del Plata, regresando solo a Buenos Aires, hecho que causó profundo sentimiento entre quienes habían preparado allí en su honor los más singulares agasajos. Corazón de niño y alma de gigante, veía tronchadas en la hora de los mayores triunfos imaginables, su ilusión de regresar a España por vía aérea, y seguir despertando en las restantes Repúblicas de habla española el dormido amor a España que vino a reavivar su ya glorioso vuelo.

La enorme contrariedad que esto suponía, dejó en él profunda huella de amargura, y ya no volvió a sonreír como de ordinario hacía. Consciente de su deber militar, se sometió al mandato, sacrificando todas sus ilusiones y honrada ambición, a la férrea disciplina castrense.

El 24 de febrero encontrándose aún Ruiz de Alda enfermo en Mar del Plata -consecuencia esperada ante tan seguidos festivales y banquetes a los que no había forma de sustraerse -voló el «Plus Ultra» sobre la capital argentina, poniendo a las once horas de aquél día, proa a Montevideo, donde amará junto al «Alsedo».

Cinco días duró su estancia en Montevideo, recibiendo abrumadoras muestras de cariño de todas las clases sociales, nombrándoles el Gobierno, Ciudadanos Honorarios de la República del Uruguay, el Consejo Municipal Huéspedes de Honor, y entre otros festejos inolvidables, el de ofrendar al Comandante Franco una valiosísima espada de honor que fue entregada en un banquete popular, donde se brindó efusivamente por España y sus nobles hijos, que fueron aclamados sin cesar. La despedida hecha por la población de Montevideo a nuestros aviadores, fue el acto más emo-



cionante de entre los muchos organizados durante aquel famoso viaje, acudiendo el pueblo en masa el 28 de febrero, para decir adiós al «Plus Ultra».

El «Plus Ultra» volvió a amerizar la tarde de dicho día en Buenos Aires, capital en la que continuaron los inacabables festejos, incorporándoseles al regresar el Capitán Ruiz de Alda, repuesto ya de su pasajera indisposición. No hallaron medios de esquivar su visita a las capitales argentinas de Rosario y Córdoba, donde recibieron pruebas de estruendosa admiración.

El Gobierno les brindó el crucero «Buenos Aires» para que a su bordo hiciesen el regreso a España. Acudieron nuestros aviadores a expresar su cordial reconocimiento al señor Alvear, Presidente de la República, significándole estaban a sus órdenes para emprender la vuelta a la Patria. El día 11 de marzo efectuaron Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, las despedidas oficiales, haciendo constar en todas partes y muy especialmente a la prensa bonaerense, el profundo agradecimiento que sentían por las inmerecidas pruebas de afecto recibidas, asegurando que de éste modo lo proclamarían ante toda España. En la tarde de aquel día, tuvo lugar la ceremonia de entrega del glorioso «Plus Ultra», representando al Gobierno argentino en este solemne acto, su Ministro de Marina, que pronunció elocuentísimo, discurso patriótico, recordando la secular cordialidad de los pueblos de raza hispana.

No quisieron nuestros heroicos aviadores alejarse de tan hermosas tierras, sin antes llevar su saludo al ex-presidente Irigoyen, que durante su mandato promulgó el Decreto estableciendo la Fiesta de la Raza el 12 de octubre de cada año, día en el que los países de habla española, afirman jubilosos su unión espiritual y al afecto que todos deben a la Madre España...

Quedó terminada en Buenos Aires, por órdenes de nuestro Gobierno, la famosa empresa del «Plus Ultra», embajada de amor de España a las Repúblicas latinas y nuestra solemne de la capacidad, voluntad de vencer, y espíritu de sacrificio de la Aviación española. Fue este gran vuelo, demostración palpable de una alta preparación científica en la que no se dejó detalle por estudiar, calculando minuciosamente con los riesgos y posibilidades de evitarlos, el desgaste físico y nervioso de los tripulantes, que no se entregaron en esta ocasión a los elementos como simples realizadores de una arriesgada aventura, sino con ánimo cierto de vencer, utilizando los medios científicos de que disponían y aprovechando las enseñanzas de la travesía que con menor fortuna emprendieron en 1922 los gloriosos portu-

gueses Sacadura Cabral y Gago Coutinho, primeros en intentar la aplicación a los viajes aéreos sobre mar, de los métodos de la navegación marítima.

En el vuelo del «Plus Ultra» —realizado en 1926—, cuyas solas etapas de Recife a Río de Janeiro y de aquí a Montevideo, servirían para enaltecer a los mejores aviadores del mundo, supieron los nuestros poner de relieve la importancia y exactitud de la navegación radiogonométrica y, en consecuencia, la posibilidad de establecer líneas aéreas de tráfico regular sin temor a la desorientación, a los tiempos duros, ni a los fuertes aguaceros, contribuyendo también el éxito de este famoso vuelo, para inclinar a los técnicos aeronáuticos a construir modelos aptos para cumplir holgadamente, con el máximo de seguridades, una comunicación regular aérea entre los grandes Continentes.

La colosal empresa llevada a cabo por los tripulantes, del «Plus Ultra» costó al Erario nacional, en lo que a gastos del viaje aéreo, propiamente dicho se refiere, 415.132 pesetas, incluido en esta cifra el valor del aparato regalado a la Argentina (pesetas 340.784,00), siendo incalculables los beneficios que en el orden espiritual ganó en esta vez, la vieja España, creadora de pueblos inmortales...

Con anterioridad al del «Plus Ultra», sólo cuatro de los grandes vuelos aéreos efectuados —contando con éste—, tuvieron feliz realización: el de Terranova a Irlanda por Alcock; los del Pacífico y Atlántico en vuelo alrededor del mundo, realizados sucesivamente por Smit y Nelson, y el del Comandante Franco.

Los gloriosos nombres de nuestros aviadores quedaron unidos en la Historia de la Aeronáutica Mundial a los del Comandante Read, que voló de Terranova a Lisboa; Alcock de Terranova a Irlanda; Sacadura Cabral y Gago Coutinho, de Lisboa a Rocas de San Pablo (Noronha); Pelletier, de París a Tokio; Zanni, de Amsterdam a Tokio; Locatelli, de Pisa a Islandia; De Pinedo, de Roma a Tokio; y el de Rodgers, de San Francisco a Honolulu.

España había logrado, con la prestigiosa hazaña debida al valor y pericia de los tripulantes del «Plus Ultra», abrir nuevos cauces de admiración y cariño en las nobles Repúblicas de habla castellana, donde alienta vivo aún el formidable espíritu de los Cortés, Pizarro, Valdivia y tantos y tantos otros admirables españoles que supieron glorificar en las tierras del Nuevo Mundo a su querida Patria...

En la Guerra Civil de 1936 hallaron la muerte los dos principales tripulantes del «Plus Ultra»: Ramón Franco Bahamonde y Julio Ruiz de Alda.



# El día en que Elcano volvió a Filipinas

Miguel Portilla  
(Redactor de ABC)

**E**L 5 de abril de 1926 -el mismo día que regresaba a Huelva la tripulación del «Plus Ultra», tras su vuelo heroico hasta Buenos Aires-, la base aérea de Cuatro Vientos era el punto de partida para la segunda gesta de la aviación española. Tres Breguet XIX biplazas, bautizados con los nombres de los grandes descubridores de Filipinas - Fernando de Magallanes, López de Legazpi y Juan Sebastián Elcano-, compusieron la «Patrulla Elcano».

Uno de los aviones, el número 4, había sido construido por CASA en las instalaciones de Getafe. Portaba un motor Lorraine de 450 caballos, que desarrollaba 215 kilómetros a la hora de velocidad máxima, alcanzaba un techo de 5.500 metros, tenía una envergadura de 14,86 metros y una longitud de 9,1 metros. Los otros dos aviones, con los números 29 y 30, habían sido construidos en Francia.

## Las tripulaciones

Las tripulaciones las formaban los capitanes Rafael Martínez Esteve, como jefe de la expedición, Eduardo González-Gallarza Iragorri y Joaquín Lóriga Taboada, acompañados por los mecánicos Pedro Mariano Calvo Alonso, Joaquín Arozamena Postigo y Eugenio Pérez Sánchez, respectivamente.


Todos eran conscientes de que la llegada de la tripulación del «Plus Ultra» al puerto de Huelva iba a restar protagonismo al inicio de su viaje, como así ocurrió. Gallarza, poco antes de subir a su avión, enviaba un telegrama al comandante Ramón Franco, jefe de la expedición del «Plus Ultra», en el que le decía: «*Con vuestro triunfo habéis señalado la ruta gloriosa de la aviación española y sólo aspiramos a imitaros*».

Las fechas del «raid» habían sido cuidadosamente estudiadas por motivos meteorológicos, como expuso en abril de 2001 el general Sánchez Mén-

dez, entonces jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, durante los actos conmemorativos del 75 aniversario del vuelo. No podía ser antes del 25 de marzo ni después del 15 de abril, para evitar los fuertes calores de Mesopotamia y la India, pues afectarían severamente a los motores, así como por la aparición de los tifones en el sudeste asiático.

Habían establecido un mínimo de diecinueve etapas, aunque finalmente fueron diecisiete: Argel, Trípoli, Bengasi, EL Cairo, Bagdad, Buchir, Bender-Abbas, Karachi, Agra, Calcuta, Rangún, Bangkok, Saigón, Hanoi, Macao, Aparri y Manila. Según recoge la crónica de ABC del 14 de mayo de 1926, un día después de la llegada de la «Patrulla Elcano» a Manila, el recorrido total efectuado fue de 17.050 kilómetros. Es decir, 1200 kilómetros menos del proyecto inicial. En salvar esa distancia emplearon 111 horas y 50 minutos de vuelo, con una velocidad media de 153 kilómetros por hora.

## Las 17 etapas del histórico vuelo Madrid-Manila



Etapas	Recorrido (km.)	Tiempo tardado (horas)	Velocidad media (km./h.)
1ª Madrid-Argel	800	4,52	165
2ª Argel-Tripoli	1.350	5,55	228
3ª Tripoli-Bengasi	1.150	8,00	144
4ª Bengasi-El Cairo	1.200	7,25	162
5ª El Cairo-Bagdad	1.300	7,50	166
6ª Bagdad-Buchir	900	6,00	150
7ª Buchir-Bender Abbas	600	4,00	150
8ª Bender Abbas-Karachi	1.250	7,35	165
9ª Karachi-Agra	1.250	7,20	170
10ª Agra-Calcuta	1.300	7,00	175
11ª Calcuta-Rangún	1.200	7,32	159
12ª Rangún-Bangkok	600	4,00	150
13ª Bangkok-Saigón	750	4,41	160
14ª Saigón-Hanoi	1.250	11,00	113
15ª Hanoi-Macao	850	7,30	113
16ª Macao-Aparri	900	7,25	122
17ª Aparri-Manila	400	3,45	107
<b>Total recorrido</b>	<b>17.050</b>	<b>111,50</b>	<b>153</b>





*El entonces embajador de España en Egipto, Fernández Vallín (1), junto a los aviadores Gallarza (2) y Lóriga (3), los mecánicos Pérez (4) y Arozamena (5), junto a oficiales ingleses y representantes de la colonia española en El Cairo, a la llegada a esta ciudad de la escuadrilla «Elcano».*

Los aviones fueron cargados con el mínimo equipaje indispensable, pero los pilotos llevaban armas por si tenían que realizar un aterrizaje forzoso en bosques o en el desierto.

Se había estimado que los vuelos entre Madrid y El Cairo no ofrecerían problemas, ni desde el punto de vista meteorológico ni por falta de aeródromos. En el difícil tramo de El Cairo a Bagdad, los ingleses disponían de campos de aterrizaje cada cien kilómetros con letras escritas en el suelo. Para el resto de la travesía tenían bien definidos una serie de aeródromos para su utilización. Los aviadores llevaban la consigna de que en caso de caída de algún aparato, «el piloto está obligado a hacer señales con la funda de la hélice para indicar si el avión sufrió o no daño en el accidente», indicaba ABC.

### Primeras averías

Pero las previsiones habían sido demasiado optimistas, hasta el punto de que sólo uno de los tres aviones conseguiría llegar a Manila. De hecho, ya en la segunda etapa, que unía Argel y Túnez, el avión de Esteve y Calvo tuvo averías por una fuga en el circuito de refrigeración y fallos en la bomba de combustible.

Lo más grave estaba por llegar. El 11 de abril, los tres aviones iniciaron la etapa más larga del «raid», El Cairo-Bagdad. El motor del Breguet de Esteve y Calvo se paró a la mitad del vuelo y tuvieron que realizar un aterrizaje

forzoso en pleno desierto. Los aviones ingleses que salieron en su búsqueda hallaron el aparato a 60 kilómetros de Amman y a 10 al este de la ruta que debían seguir. Los tripulantes habían abandonado el avión y habían dejado «sobre el volante, sujeto con un hilo, un papel firmado por el capitán Esteve anunciando que había tenido que aterrizar por una avería, que requería el cambio de una pieza y que emprendía, con el mecánico, la marcha a Amman con objeto de solicitar auxilios y proveerse del recambio», indicaba este periódico. Añadía que Gallarza y Loriga habían establecido «el récord de velocidad» entre Bagdad y Trípoli y, posiblemente, «el de velocidad mundial».

Durante días, «aviones y autos blindados» recorrieron el desierto. El emir Abdulla de Transjordania envió «árabes a la frontera de Irak y Palestina, con el fin de que hagan pesquisas. Se han encendido grandes hogueras de humo por el día y de llamas por la noche -añadía ABC-, disparándose también cohetes».

El 16 de abril, Esteve era encontrado por pilotos ingleses, tendido en la arena, a 65 kilómetros al oeste del avión, muy debilitado, con los pies hinchados y llenos de ampollas, y abrasado por la fiebre. Calvo, que fue encontrado un día después, había renunciado por la extenuación a seguir caminando, cuatro jornadas después del aterrizaje forzoso. Durante los dos últimos días de su odisea, Esteve y Calvo habían tomado raíces por todo alimento.

### Presagios tenebrosos

Mientras, Gallarza y Loriga continuaban el «raid» y los presagios no podían ser más tenebrosos: «A las llanuras desiertas, con sus vendavales y nubes de arena, a los terrenos inhóspitos habitados por indígenas huraños a nuestra civilización, suceden ahora las selvas pobladas de fieras, sin un espacio de salvación para un aterrizaje forzoso. Los pilotos de los sexquiplanos -publicaba ABC- saben que el accidente más pequeño que interrumpiera la marcha, sería la tragedia sin remedio».

Los malos augurios se cumplieron. Así, el 24 de abril, el motor del Breguet de Loriga sufría cortas y pequeñas paradas durante la etapa hacia Saigón, debido a fallos en el carburador ocasionados por las nubes de mosquitos que encontraban. Volvería a sucederle en el vuelo hacia Macao, pero el agrotamiento del motor le obligó a aterrizar cerca de la localidad china de Tien-Pack. Los aviadores habían caído en manos de unos piratas, pero se desconocía su paradero hasta que fueron rescatados por la tripulación del cañonero portugués «Patria».

Finalmente, Loriga y Gallarza emprendieron la última etapa del «raid» juntos en el avión de este último. La llegada a Manila tuvo lugar el 13 de mayo a las 11,26 horas de la mañana, escoltados por doce aeroplanos del Ejército norteamericano, mientras decenas de miles de personas recibían a los intrépidos aviadores. ■



# Los recuerdos de un hijo

Natalio Grande

**D**IOS mediante, hoy se conmemorará en la españolísima ciudad de Melilla el septuagésimo quinto aniversario de la solemne celebración del bautizo y madrinazgo de la Patrulla Atlántida, y de cada uno de sus hidroaviones, que recibieron en esta ceremonia los nombres de «Valencia», «Cataluña» y «Andalucía», acontecimiento que tuvo lugar en la que entonces fuera Base Aérea de El Atalayón, en la Mar Chica (Melilla).

Aquella tarde del ya lejano año 1926, víspera de Nuestra Señora de Loreto y de la iniciación del vuelo, Melilla entera se echó a la calle y peregrinó vestida de fiesta hasta aquel lugar al borde del mar, donde fueron bendecidos los tres hidroaviones, al tiempo que sus tripulaciones recibieron del Comandante General de Melilla, quien ostentaba la representación del Rey Alfonso XIII, los mejores deseos de éxito.

Melilla vestía de fiesta y España comenzaba a sentir ya la pacificación de Marruecos, por lo que, ilusionados en esta proyección, todos los españoles de buena fe, hacían suyas estas gestas de la Aviación Militar Española que, al encauzar la energía y el valor, la experiencia y la técnica; derrochados y adquiridos respectivamente durante las campañas llevadas a cabo en nuestro Protectorado, estaban logrando alcanzar con sus vuelos una apoteósica resonancia internacional.



Salida. El piloto del Valencia, el comandante Rafael Llorente, fue el jefe de la Patrulla de los tres hidroaviones.

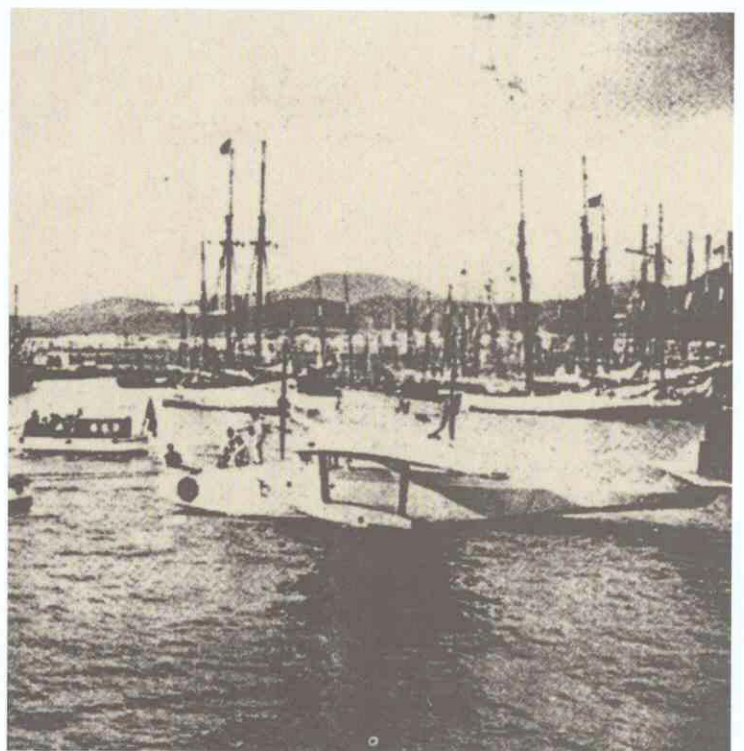
Ahí estaban ya, el vuelo del «Plus Ultra»; el de Palos al Plata y el de Madrid a Manila conocido como «Elcano» y éste otro a punto de iniciarse.

De este episodio he venido escribiendo varios artículos en diversos medios, y también me he atrevido a realizar alguna que otra exposición oral, sacando a la luz, con todo cariño, los apuntes, notas, fotografías y recuerdos transmitidos por mis padres -ya fallecidos- de aquel glorioso acontecimiento. Artículos y exposiciones que, aún habiendo tenido una notable divulgación, de lo que me siento muy satisfecho, no han llegado a tener la enorme difusión obtenida por profesionales de la información como escritores, periodistas y entidades de gran prestigio que han dado a conocer con resonancia, tanto este vuelo como el de sus dos hermanos; el «Plus Ultra» y «Elcano».

Así, bajo el título «Vuelos de Leyenda» la Compañía Aérea Iberia, los divulga en español y en inglés, en su revista de atención al pasajero, en un artículo escrito por el periodista Nicolás Yagüe.

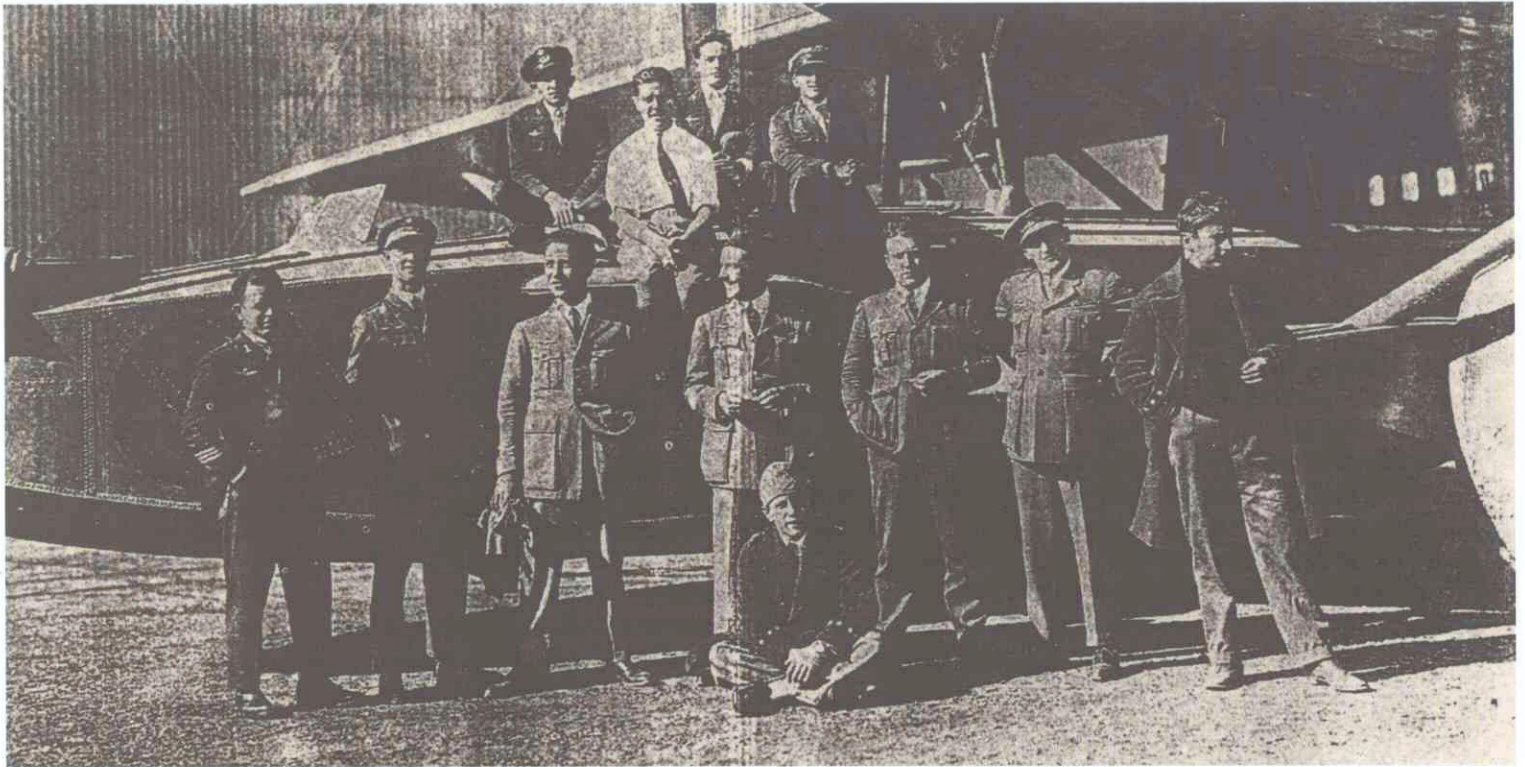
## CORREOS

También -y de qué manera!-, ha sido recogida esta efemérides por el Servicio Filatélico de Correos y Telégrafos, que ha dedicado una hoja especial de cuatro sellos a estos vuelos, lo que ratifica su importancia y trascendencia.



Llegada. Los melillenses acogieron la gesta con gran expectación.





*Tripulantes. Antes de salir y lograr una de las gestas que han pasado a la historia de la aviación posaron los héroes de la Patrulla Atlántida ajenos a la enorme trascendencia de su vuelo.*

El Ministerio de Defensa, a través del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, el SHYCEA, organismo que bajo una acertada dirección, plena dedicación y exhaustivo trabajo después de organizar, analizar, contrastar y verificar multitud de documentos, relatos y ficheros depositados en hemerotecas y archivos militares, así como buscando en aportaciones particulares datos, tanto del Vuelo de la Atlántida, como también del «Plus Ultra» y del «Elcano», ha hecho posible la publicación de un precioso y apasionante libro titulado: «Relatos para la Historia. LXXV Aniversario de los Tres Primeros Grandes Vuelos de la Aviación Militar Española».

Por ello, estas líneas no tienen la finalidad de volver a relatar datos técnicos, ni el desarrollo de las etapas, ni los actos celebrados, ni las vicisitudes del vuelo, ni siquiera las motivaciones geopolíticas, geográficas y de interés nacional que propiciaron su proyecto y aprobación por el Gobierno, y su larga y laboriosa preparación; todas ellas conocidas por el culto lector, amante de la Historia de España en general y de la Aeronáutica en particular. No obstante, creo que debo recordar que: El 10 de diciembre de 1926, festividad de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación española, a primeras horas de la mañana de un día que amaneció espléndido, desde la base de hidroaviones de «El Atalayón», situada en la Mar Chica, los tres Dornier Wal de la Patrulla Atlántida, se elevaron al cielo azul del Mediterráneo en correcta formación para iniciar su singladura hacia la Guinea.

A la bendición y al bautizo de los aparatos, asistieron las autoridades civiles y militares de la plaza así como todos los presidentes de todas las entidades de la ciudad: Círculo Mercantil, Ateneo Científico y Literario, Casino Español, y numeroso público, proporcionando un colorido y cálido ambiente, que alentó aún más los corazones de los tripulantes de la Atlántida.

Ofició la ceremonia religiosa el sacerdote capellán de la Base Aérea, siendo madrina de la Patrulla, la niña Loreto Salgado, hija del capitán aviador Bernardo Salgado, que había muerto reciente y heroicamente en acto de servicio du-

rante las operaciones de apoyo a la posición de «Tifariti» defendida por una unidad de La Legión que se encontraba sitiada por las «harkas» rifeñas.

---

## HERMANA

---

Una hermana de este oficial, en nombre de su sobrina de dos años de edad, leyó, con lágrimas en los ojos, las siguientes palabras escritas por la madre de la pequeña:

*«Al nombrarme madrina de la «Atlántida» quiero daros las gracias, muchas gracias a todos vosotros, queridos compañeros de mi glorioso papá, al que no pude llegar a conocer.*

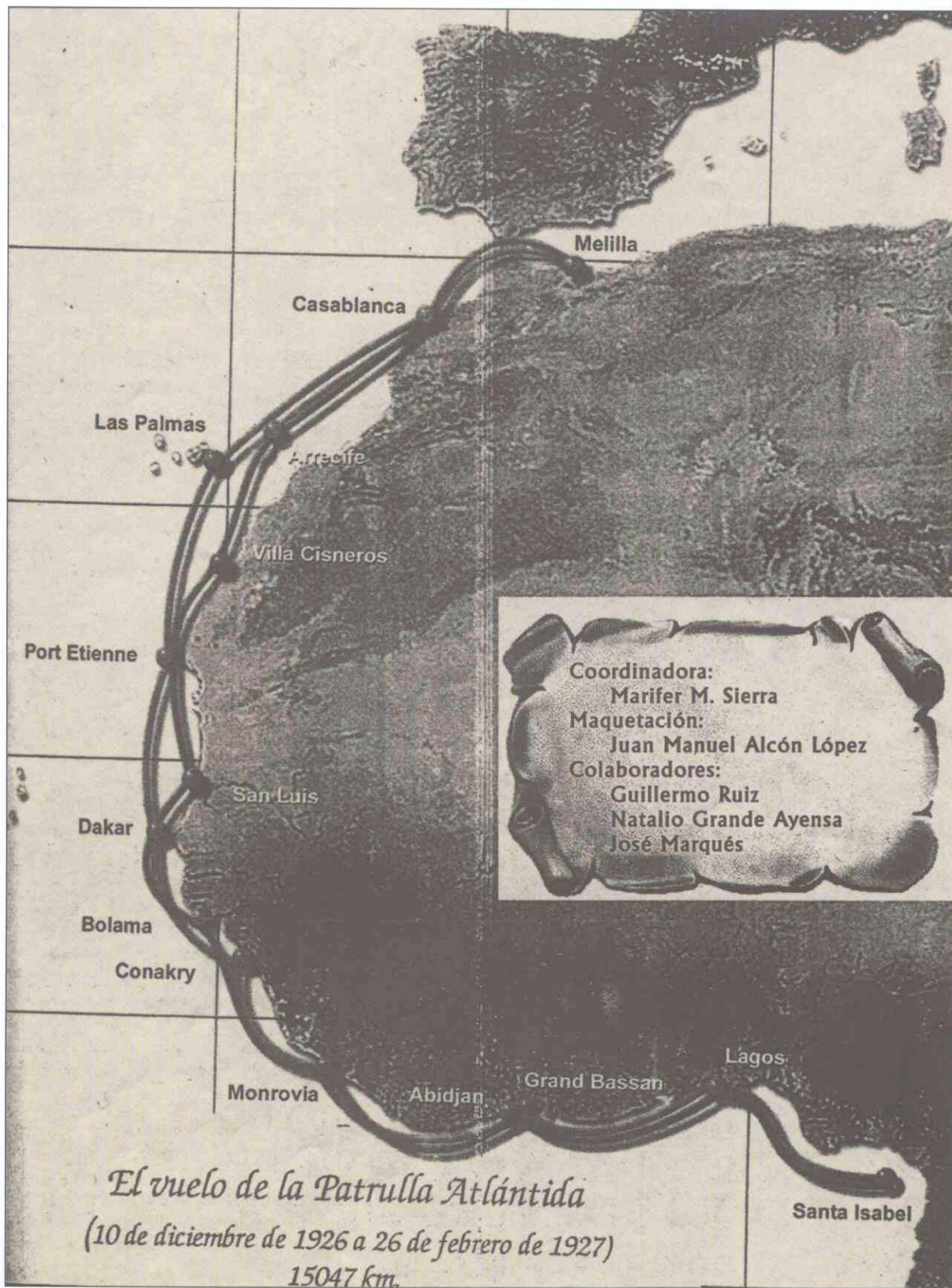
*Os mando un beso muy fuerte, rogando a la Virgen de Loreto y a papaito, que pidan a Dios os acompañe y proteja durante vuestro viaje como así será.*

*Os quiere mucho, como a toda la Aviación, vuestra Loreto Salgado».*

Los acontecimientos resumidos son, fundamentalmente, los que en este año, en el LXXV Aniversario, Melilla se dispone a conmemorar por la finalización feliz y brillante del vuelo que superó una larga y difícil ruta inédita de más de 17.000 kilómetros de recorrido hasta alcanzar Guinea y regresar los tres aviones juntos en patrulla, después de sobrevolar durante muchos días toda aquella zona de África ecuatorial, para obtener un mayor y más completo conocimiento orográfico, hidrográfico y de límites mediante un exhaustivo levantamiento fotogramétrico necesario para ejercer una mejor administración y gestión política en aquella colonia.

La aparición del libro citado «Relatos para la Historia...» y los numerosos actos conmemorativos que se vienen celebrando en los lugares en donde se iniciaron y finalizaron los vuelos, han sido ensalzados con la presencia de altas autoridades del Gobierno e incluso de la Casa Real, siendo éste, un precioso testimonio de homenaje a la Aviación Española y de emoción, difícilmente contenida para aquellos de nosotros, descendientes de aquellos aviadores que realizaron tales proezas.





Mis artículos, referentes al vuelo de la Patrulla Atlántida, que con todo cariño he venido escribiendo y publicado, han sido entresacados de las viejas páginas del diario y de algunas fotografías de mi padre, Cipriano Grande Fernández-Bazán que, como capitán de Artillería Observador, participó en el vuelo y que conservo como preciada reliquia, siendo pues suyo el mérito, si es que así lo consideran.

Unos hechos casuales, me han permitido poner a disposición del SHYCEA con gran satisfacción, bajo el título genérico de: «Excursión aérea a la Guinea Española. Impresiones de un Expedicionario», documentación que, heredada

de mi padre, guardaba celosamente, contribuyendo, aunque haya sido muy modestamente, pero con honda satisfacción, a complementar, la gran fuente de datos existente en los archivos del Ejército del Aire.

### PARA MÍ Y PARA MIS HIJOS

Para mí y para mis hijos este acontecimiento y las modestas aportaciones que hemos podido realizar, nos están proporcionando una continua espiral de sorprendentes y



gratificantes satisfacciones, siendo una de ellas los encuentros que estamos teniendo con otros descendientes de los demás miembros de las tripulaciones de aquellos aviones que fueron compañeros de mi padre en aquellos históricos vuelos, que llevaron los colores de España a la Argentina, Filipinas y a la Guinea, a los que, por causa de los setenta y cinco años transcurridos, y también, por otras circunstancias, han hecho tan difícil estos encuentros para poder conocernos y abrazarnos, lo que está siendo superado por el milagro de esta feliz idea.

Entre estos encuentros, no puedo por menos dejar de referirme al muy emocionante, que he tenido la suerte de vivir, conociendo a la familia de Antonio Naranjo Arjona que, como soldado mecánico, participó en esta excursión aérea junto con otros dos mecánicos más que, como él, habían tomado parte en muchas operaciones de guerra aérea, en la recién finalizada campaña de Marruecos y, que como él, renunciaron a su licenciamiento para poder participar en este raid aéreo a la Guinea española. Este gratificante encuentro ha tenido lugar, como consecuencia de la aparición en los archivos del Ejército del Aire, del remite de una carta escrita en el año 1981 por este heroico mecánico, dirigida a Manuel Martínez Merino, que fue uno de sus capitanes en el vuelo y que con el correr del tiempo había alcanzado el grado de teniente general, nombramiento que debió conocer por la prensa motivando esta misiva.

Esta carta, nacida de los recuerdos rememorados día a día, al pasar los años, fue escrita, con todo respeto, haciendo volar su corazón con el mejor sentimiento de afecto que marcan para siempre, los peligros y riesgos compartidos.

---

## AÑOS DESPUÉS

---

Ahora, 20 años después de escrita, Antonio Naranjo, está obteniendo una cálida y emocionante respuesta de un valor incomensurable en las personas de sus hijos, gracias a la gentileza de todos los altos mandos de la Base Aérea de Tablada. Esta muestra de afecto y cariño, tuvo una significativa expresión al ser realizada durante el Festival Aéreo celebrado en la Base de Morón con motivo de uno de los diversos

actos conmemorativos del Vuelo del «Plus Ultra» al que fueron invitados los seis hijos vivos de aquel esforzado mecánico, quienes pudieron contemplar con lágrimas en los ojos a su padre, allá arriba, aún más arriba del espacio surcado por los modernos reactores que, con sus estelas, escribían nuevas páginas de riesgo y aventura heredada de aquellos precursores de los años veinte del recién pasado siglo.

Además del encuentro anteriormente relatado, la fortuna me ha deparado otros, como el de poder saludar a la que fue madrina de este histórico vuelo, entonces una pequeña de dos años, María Loreto Salgado Wihelmi.

¡Cuanto me gustaría llegar a conocer a algún descendiente más de aquellos aviadores! ¡Qué bonito sería! En esta esperanza estoy si este artículo llegara a ver la luz.

Por este motivo, cito con todo respeto los nombres y los cargos de la tripulación completa de la Patrulla Atlántida que fueron:

En el «Valencia», Piloto y Jefe de la Patrulla, Comandante de Ingenieros Don RAFAEL LLORENTE SOLA, Navegante y Piloto, Capitán de Infantería Don TEODORO VIVES CAMINO, Radiotelegrafista, Sargento Don LORENZO NAVARRO MULERO, Mecánico, Soldado Don ANTONIO NARANJO ARJONA.

En el «Cataluña», Piloto, Capitán de Infantería Don MANUEL MARTÍNEZ MERINO, Navegante Piloto, Capitán de Infantería Don ANTONIO LLORENTE SOLA, Observador y Planimetría, Capitán de Artillería Don CIPRIANO GRANDE FERNÁNDEZ -BAZÁN, Mecánico, Soldado Don JUAN QUESADA.

En el «Andalucía», Piloto, Capitán de Infantería Don NICETO RUBIO GARCÍA, Navegante y Piloto, Capitán de Infantería Don IGNACIO JIMÉNEZ MARTÍN, Ingeniero Mantenimiento, Capitán de Ingenieros Don ANTONIO CAÑETE, Mecánico, Soldado Don MODESTO MADARIAGA ALMENDROS.

En la esperanza de que estas historias en «minúsculas», emanadas de la Historia en «mayúsculas», hayan sido para alguno saboreadas con agrado, puesto que las he escrito, en memoria de aquellos tripulantes como si fuese una oración por sus almas que, también como ellos, volaron al cielo.



# En el LXXV Aniversario del Vuelo Madrid-Manila ¿Qué fue de Rafael Martínez Esteve?

*La última aventura del "héroe del desierto" y la de su familia*

Ricardo Fernández de Latorre  
del IHCA

**A** comienzos de 1964, cuando preparaba para TVE el guión de mi primer documental dedicado al vuelo Madrid-Manila –“haría dos más, uno en 1971 y otro en 1985”–, llegó a mis oídos que el capitán Esteve, de quien nadie sabía nada desde hacía muchos años, se hallaba en Madrid. Se trataba de una importante novedad. El ilustre aviador, encarcelado desde julio de 1936 por su adhesión a la República, era un personaje completa e injustamente olvidado. Digno de recuerdo, no sólo por el destacado papel que jugó en el “raid”, sino por su relieve profesional y humano, su presencia en Madrid me ofrecía una magnífica oportunidad para rescatar su nombre, tan célebre en la década de los veinte. Durante la preparación del



*Rafael Esteve, en sus primeros tiempos de piloto militar.*

programa, en una de mis largas conversaciones con el teniente general Gallarza, le hice partícipe de la gran noticia, significándole la novedad que supondría hacer comparecer a ambos ante las cámaras. Eran los días en que Fraga, ministro de Información, promovía la celebración de los XXV Años de Paz, con la finalidad de alejar los ecos de la Guerra Civil y sus consecuencias. Me pareció un momento político providencial. Esteve era un hombre que no había hecho armas contra el Alzamiento, y que sólo le adeudaba el no haberse sumado a él. Estábamos ante el personaje ideal para encarnar el deseo del ministro. Se lo dije a Gallarza, que se mostró encantado de salir junto a Esteve en la pequeña pantalla, juzgando, por todos conceptos,



*En los días que precedieron al vuelo Madrid “Manila”, el Comité Hispano “Filipino de Madrid”, ofreció a los aviadores Loriga, Esteve (tercero, sentado, por la izquierda) y Gallarza, un banquete de despedida que se celebró en el Hotel Gran Vía, presidido por el capitán general Weyler, entonces la máxima jerarquía militar de España, después de S.M. el Rey.*





Despedida de los tripulantes de la "Patrulla Elcano" pilotos Loriga, Esteve y Gallarza, y mecánicos Pérez, Arozamena y Calvo, el día de su partida hacia Argel, el 5 de abril de 1926, primera etapa del "raid" Madrid-Manila. Entre los asistentes, los coroneles marqués de González de Castejón y Kindelán.

muy acertada mi iniciativa. Como yo no podía tomar decisiones en el terreno político, y menos en lo relacionado con un personaje del relieve republicano del aviador, lo consulté con mis superiores de TVE. Como era de esperar, y contra toda norma de oportunidad y picardía políticas, me fue negado el permiso. "Esto puede molestar en las alturas", me dijeron a modo de incontestable resolución, típica de aquella casa. Era una solemne estupidez, de las muchas que los miedos hacían co-

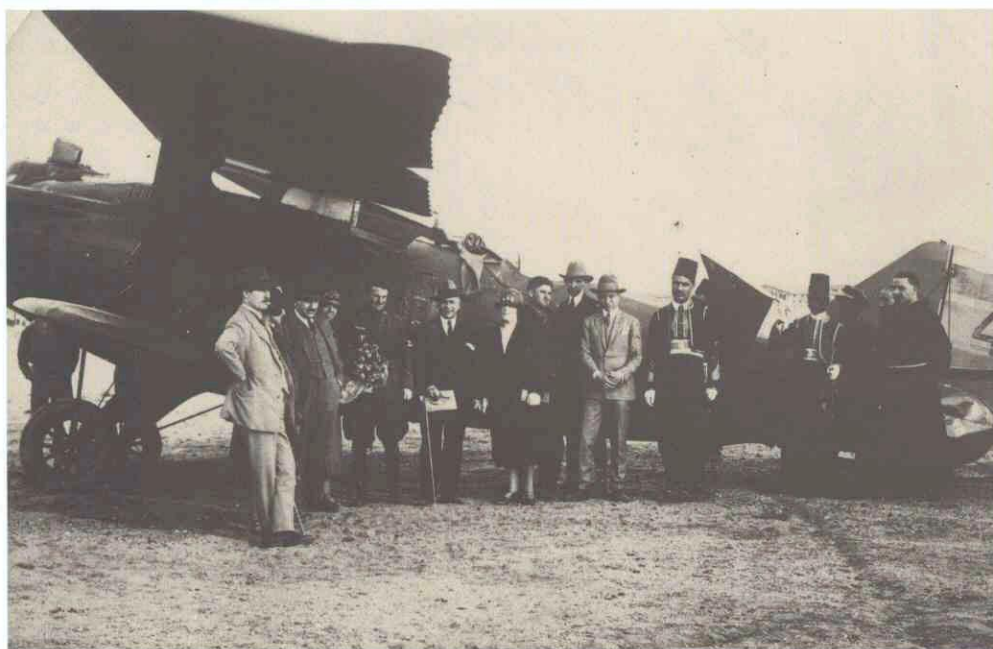
meter a los jefes de la televisión, porque, en aquellas "alturas" a las que ellos se referían, había mucha menos cerrazón que en el ánimo de mis jefarcas. Valga el ejemplo posterior del "temible" Pablo Rada que, enfermo terminal de cáncer, quiso venir a morir a España en 1969, deseo que se vería denegado, de entrada, por "la superioridad", ente abstracto frecuentemente invocado. Pues bien, Francisco Franco, Jefe del Estado, al conocer la voluntad del otrora inquieto Rada, ordenó

no sólo que se autorizara su regreso, sino que fuera internado en el sanatorio que utilizaban conjuntamente la Aviación y la Marina en Los Molinos (Madrid). "No olviden que es un héroe del «Plus Ultra»", dijo el Generalísimo, admirador siempre de la gesta de su hermano Ramón y de sus hombres. Y, además, por si era poco, ascendió a Rada a comandante honorario del Ejército del Aire.

En "las alturas", se opinaba, como puede verse, de modo muy distinto al del Paseo de la Habana. Pero yo me quedé, por culpa de un servil grupo de incompetentes, sin sentar a Esteve junto a Gallarza ante las cámaras, lo que hubiese constituido, sin duda, además de un gran éxito informativo, un destacado tributo sentimental a la Historia de la Aviación Española.

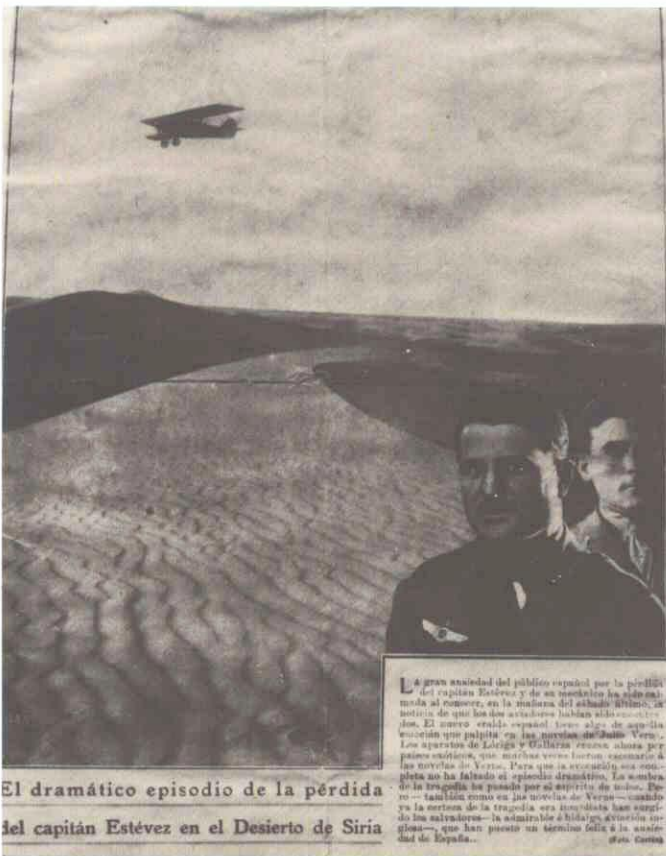
### Un militar ejemplar

Había nacido Rafael Martínez Esteve en Valencia, el 17 de febrero de 1894. Ingresado en la Academia de Infantería en 1911, obtuvo en 1914 el despacho de segundo teniente. Sus primeros destinos fueron los Regimiento de Guipúzcoa, en Orduña, y el de Cuenca, en San Roque, de donde pasó a África, incorporado al de Borbón. Allí ascenderá a primer teniente en 1916, interviniendo, en las filas de la Policía Indígena, en numerosas acciones de guerra, por lo que sería citado como



Esteve y Calvo a su llegada a El Cairo, junto al embajador Sr. Vallín y personal de la representación diplomática.





El dramático episodio de la pérdida del capitán Estévez en el Desierto de Siria

La prensa española, y, con ella, la de todo el mundo, se hizo amplio eco de la desaparición de los aviadores Esteve y Calvo en el desierto de Arabia, cuando se disponían a sobrevolar aquella península.

"distinguido" en diversas ocasiones, destacándose su valor y competencia. En febrero de 1920 iniciaría, en Los Alcázares, el curso de Piloto de Aeroplano. Para el cumplimiento de las correspondientes prácticas, sería destinado a los aeródromos de Zaragoza y Alcalá de Henares. En el de Guadalajara recibe, ya ascendido a capitán, el título

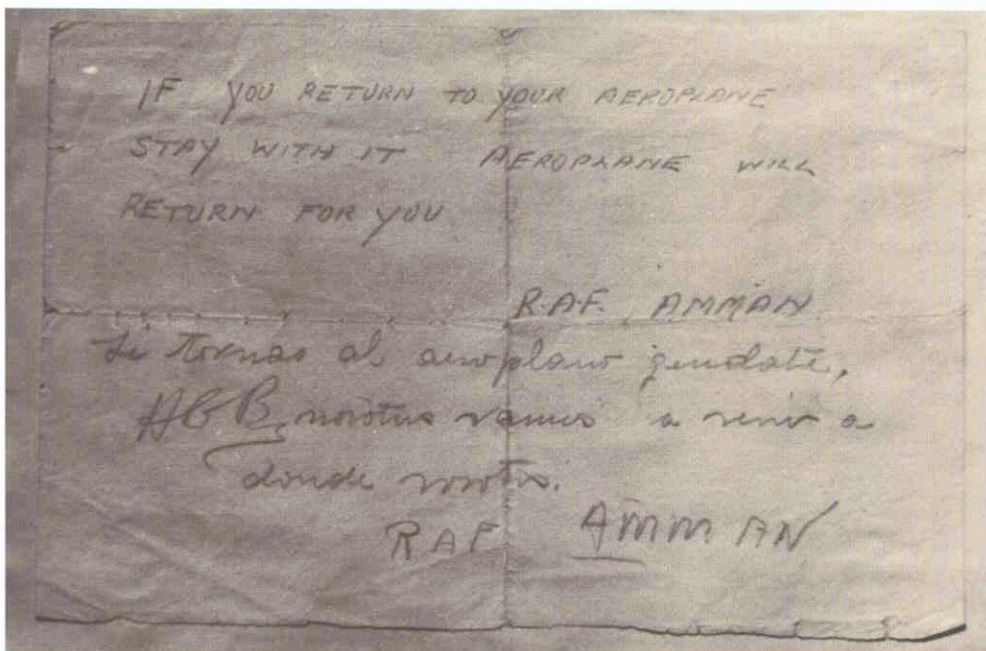
de piloto, con antigüedad del 30 de junio de 1921. En noviembre contrae matrimonio con Alicia Vircondelet Gómez, nacida en Orán, de padre francés y madre española. Tras un periodo de permanencia en los aeródromos de Cuatro Vientos y Sevilla, Esteve es destinado a África, donde efectúa servicios de bombardeo contra posiciones enemigas, así como vuelos de reconocimiento, escolta de convoyes y de avances, hasta marzo de 1926, en que es destinado a Cuatro vientos (Madrid) para preparar el vuelo a Filipinas. Su actuación en África le hace merecedor de varias condecoraciones, entre ella la muy preciada Orden de María Cristina. Durante su permanencia en Marruecos, Rafael Martínez Esteve estudia el

árabe, que llegará a dominar, como el francés y el inglés.

### La aventura del desierto

Los tres "Breguet" que formaban la "Patrulla Elcano" partieron del aeródromo de Cuatro Vientos, rumbo a Manila,

el 5 de abril de 1926. Iban tripulados por los pilotos capitanes Esteve –que mandaba el grupo por antigüedad en el empleo–, Gallarza y Loriga, y los mecánicos Calvo, Arozamena y Pérez. El aeroplano de Esteve comenzó a presentar pequeños problemas ya en el curso de la primera etapa, retrasando su llegada a Argel. En la segunda, Argel-Trípoli, el motor volvió a fallar, por lo que el piloto se vió obligado a efectuar un aterrizaje forzoso a medio camino, en Túnez. Reunidas los tres aparatos en El Cairo, parte el de Esteve de la capital egipcia en tercer lugar, el día 11. Al cabo de cinco horas de viaje, se para el motor, y el piloto tiene que tomar tierra en pleno desierto de Arabia. Cuando los tripulantes lo revisan, se encuentran que una grieta había producido la pérdida total del combustible. Ante la sombría perspectiva, deciden los tripulantes del "Breguet" hacer una hoguera con ramajes y aceite para llamar la atención de los aviones ingleses que patrullaran el territorio. Una columna de humo negro ascendía rápidamente hacia el cielo, haciéndose visible, con toda seguridad, desde muy lejos. Pero el tiempo transcurría lentamente, bajo un sol abrasador, sin que nadie acudiera al reclamo de la humarada. Varias patrullas aéreas sobrevolaron, no obstante, el lugar de aterrizaje del aparato de Esteve y Calvo. El piloto escribe, no sin



Los aviadores ingleses que encontraron el "Breguet" abandonado por Esteve y Calvo, dejaron en el aeroplano esta nota, reveladora de que los españoles no debían haberse alejado del aparato.



Rafael Martínez Esteve, en los días de su regreso a España tras la aventura del desierto. El 9 de abril de 1927 asciende a comandante por méritos de guerra. Pocos saben que, pasados los años, después de la transición, Esteve sería considerado en situación de retirado con el empleo de coronel.





Madrid. Inauguración de la Exposición de Aeronáutica. En un acto celebrado bajo la presidencia del Infante Don Alfonso de Orleans son entregadas a los aviadores participantes en el vuelo Madrid "Manila, las copas donadas por el Ayuntamiento de la Capital. En la foto aparecen Gallarza y Esteve, Calvo y Pérez.

que no debieron abandonar el aeroplano y lanzarse a la incierta aventura de buscar auxilio. Así se lo dije a Calvo en 1964, en una de nuestras conversaciones preparatorias de la emisión. "Mire Vd. -me respondió- con un gesto de resignación-, ¿qué podíamos hacer? Estábamos tan abatidos, que ya no nos era posible ni discurrir con lógica. Fue una decisión desesperada, preferible a quedarnos allí esperando la muerte, que ya veíamos próxima..." Mi punto de vista no es compartido por el nieto del aviador, Alejandro, que me asegura que su abuelo "optó por ir en busca de ayuda porque estaba completamente seguro -habían visto clarísimamente como los aeroplanos ingleses pasaban por la vertical de ellos y de la fogata- de que los aviadores británicos no tenían intención alguna de hallarlos, para que fracasase aquella empresa de la naciente Aeronáutica española". El buen Alejandro sostiene la misma tesis que su abuelo en el libro "Una aventura en el desierto". Es imposible que las patrullas no vieran a un enorme aeroplano pintado de verde y, sobre todo, el humo que se elevaba hasta muchos metros del suelo. Al fin emprenden la marcha. Caminan lentamente para no cansarse, haciendo paradas cada media hora. Así hasta llegar la noche, la segunda que iban a pasar en aquel inmenso desierto. Al amanecer se presenta, con el sol, el terrible "hamsín", una tormenta de arena que impide toda visión a diez metros. "Fue horrible -me dijo Calvo-; nos tapábamos con las pellizas, que había que sacudir constantemente para no

cierta indignación: "Los aviones ingleses pasan sobre nosotros, y continúan su ruta; los seguimos con la vista hasta muy lejos; el mecánico me mira asombrado y exclama ¡pero es posible que no nos hayan visto!... Una duda -concluye Esteve- atenaza mi espíritu". Nadie quitará jamás de la cabeza al aviador que los británicos "no han querido verlos". Esta triste conclusión anidará ya para siempre en la mente y el corazón del piloto valenciano, sin que nada ni nadie logren borrarla. Vuelven los aviones y pasan, de nuevo, sin verlos. Y una y otra vez, lo mismo. Transcurren las horas, y llega la noche, una noche de tremendo frío que ni las gruesas prendas de vuelo logran vencer. A la salida del sol deciden los aviadores ponerse en marcha para encontrar la llamada "ruta inglesa" o, quizá, un campamento de beduinos. Dejan en el avión notas en inglés, francés y árabe. Creo, y conmigo algunos aviadores consultados,



En una visita de S.M. el Rey Alfonso XIII a Cuatro vientos, posan junto al Soberano los aviadores Esteve, Gallarza, Ramón Franco y Ruiz de Alda. Con ellos Kindelán, Ortiz Echagüe y otros





*Alicia Vircondelet, esposa de Rafael Martínez Esteve, aparece con sus hijos Rodolfo y Roberto en el chalet que poseía en Mislata (Valencia) Salvadora Esteve, madre del aviador.*

quedarnos enterrados como había pasado, a veces, a caravanas enteras de beduinos..." Por la mañana, otro fenómeno, aún peor, martiriza a los aviadores: los espejismos. "...Cuando la sed nos atormenta hasta la locura —escribe Esteve—, un dios cruel pone ante nuestros ojos la imagen de un lago azul junto a un maravilloso palacio de mármol, y, algo más lejos, una caravana que se recorta en el horizonte siguiendo el curso de un río caudaloso..." La cuarta o quinta noche apenas pueden ya andar. Calvo se queda dormido sobre unos matojos que le parecen un blando colchón. Esteve, que conserva, increíblemente, algunas fuerzas, decide explorar los alrededores. Cuando vuelve, no está el mecánico. Calvo ha salido en su busca. Ya no se encontrarán. Esteve cree que va a perder la razón. Ahora, separados, será mucho más difícil que los ingleses los hallen. La noticia de la desaparición de los aviadores se extiende enseguida por el mundo entero. La angustia de todos los que han seguido el "raid" y, especialmente, de los españoles, durará once días. Al cabo de ellos es encontrado el piloto, ya exhausto, por una patrulla de la R.A.F. El nombre del teniente Cooggle, su salvador, que lo descubrió tendido en la arena, saltará a las páginas de todos los periódicos. Cooggle aterriza junto a un Esteve ya casi en brazos de la muerte. El primer auxilio que

le presta, es darle a beber agua. Pero tantos días sin hacerlo han secado la garganta del aviador, que tardará casi media hora en poder admitir el primer trago. Aquella noche tienen que pasarla en el desierto. Otro avión que ha aterrizado junto al de Cooggle sufre una avería al posarse, y hay que esperar auxilios que tardan en llegar. Al fin Esteve es trasladado a Amman, en

cuyo hospital militar se verá internado. Al final de la mañana es hallado Calvo. La nueva del rescate de los aviadores españoles acapara la atención mundial. En nuestro país hay manifestaciones en honor a Inglaterra, y el Rey Alfonso XIII se dirige al soberano británico para agradecerle el salvamento de los aviadores, concediendo condecoraciones a los oficiales de la R.A.F. que



*Días felices del matrimonio Esteve en la base de hidros de El Atalayón, en Melilla. Son los años de la República que van a preceder a la guerra civil. En la segunda de las fotografías, al fondo, la torre de control de aquellas instalaciones.*







Rafael Esteve junto a tres de sus hijos Alicia, Roberto y Elena "que esconde la cabeza", ante el automóvil familiar, antes de la contienda 1936 "1939.

lo hicieron posible. Esteve, una vez reuñidos él y su compañero, se dispone a reanudar el "raid". Pero una tajante orden del gobierno del general Primo de Rivera le prohíbe continuarlo, y obliga a ambos a regresar a nuestro país. Será decepcionante para los dos aviadores, que ven como se escapa de sus manos la posibilidad de proseguir el vuelo y unirse al triunfo que, sin duda, van a obtener sus compañeros. (He escrito en otro lugar: "¿Fue su izquierdismo posterior un arraigado convencimiento de tiempo atrás, o había nacido con la imposición del Régimen de dar el «raid» por finalizado para Esteve?. Recuérdese que la prohibición de continuar el vuelo del «Plus Ultra», por parte de Primo de Rivera, sería el origen de todas las posteriores actitudes políticas de Ramón Franco").

### Después del Madrid-Manila

Al regresar Esteve de Amman, y tras una breve permanencia en Cuatro Vientos, el aviador obtiene permiso para realizar, con su esposa, un viaje por Europa. El "héroe del desierto" necesita distraer su mente de los dramáticos días vividos y, sobre todo, del fracaso de su participación en el "raid" a Filipinas, en el que había cifrado tantas ilusiones. Pero la visita a Portugal, Francia, Alemania e Inglaterra no disiparán el mal recuerdo vivido. En abril de 1927 asciende Esteve a comandante de Infantería por méritos contraídos en la guerra de Marruecos, y es nom-

brado jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 33, afecta al aeródromo de Burgos, recinto cuyo mando obtendrá también a fines de año. De la capital castellana pasa Esteve a Getafe para hacerse cargo del Grupo nº 5, y después a Logroño. En septiembre será destinado a Los Alcázares, donde ha de efectuar un curso de pilotaje de hidros. A comienzos de 1928 marcha a la Base de Mar Chica como jefe del Grupo nº 10 de la Escuadra de Marruecos. Dado de baja en Aviación en abril de 1929 —¿porqué?— y, tras permanecer un año en un batallón de Cazadores, de guarnición en Jaca, pasa Esteve a la Escuela de Entrenamiento y al aeródromo de León. El piloto es separado de nuevo, en febrero de 1931 —¡otra vez!—, del Servicio de Aviación. Proclamada la República, y a los cuatro días —sólo— de la instauración del nuevo régimen, es vuelto a admitir en Aeronáutica, y destinado a la Escuadra nº 1, con base en Getafe. La hoja de servicios no arroja, como es natural, aclaración alguna. ¿Hubo problemas políticos con las dictaduras de Primo de Rivera y Berenguer que justificaran las separaciones de la Aeronáutica de 1929 y 1931? Hoy por hoy lo desconocemos. Sólo podría aclararnoslo el contenido de un diario que dejó el aviador, hoy en manos de alguien ajeno a la familia, y cuyo rescate se presenta muy dificultoso. El día 24 de abril firma Rafael Martínez Esteve su adhesión a la República, acto que llevará hasta sus últimas consecuencias, como veremos después.

Tras una permanencia de seis meses adscrito al Estado Mayor de la 2ª División Aérea Francesa, en París, pasa a mandar el Aeródromo de León. La República hace que se le cuente como perteneciente al Servicio de Aviación el tiempo comprendido entre el 6 de abril de 1929 y el 30 de mayo de 1930, en que estuvo separado de él, lo que parece confirmar que sus "destierros" de la Aeronáutica, de 1929 y 1931 fueron represalias de las Dictaduras por desafección al sistema. La República lo nombrará Jefe de las Fuerzas Aéreas de la Zona Oriental de Marruecos —¿nueva recompensa a una anterior postura política?—, con sede en El Atalayón (Mar Chica). En ese destino permanecerá hasta febrero, en que será enviado a Sevilla, importante base, como hombre de confianza del Régimen.

Va a dar comienzo su gran drama.

### La causa n.º 158-936

Esteve se dirige a la capital andaluza para tomar posesión del mando de la Escuadra 2ª y de la jefatura del aeródromo. El aviador llega a Sevilla en junio, acompañado de su esposa y sus cinco hijos: Rafael, de 14 años; Rodolfo, de 12; Roberto, de 10, Alicia, de 7, y Elena, de 5. Sus destinos en el Protectorado habían permitido al matrimonio ahorrar algunas cantidades que invertirán ahora en la compra de un chalet en terrenos cercanos al aeródromo. El piloto, que había sido declarado



Elenita Martínez Vircondelet, en noviembre de 1938. A fines de ese mes sería enviada a Rusia para unirlos a sus hermanos, ya acogidos allí desde octubre del año anterior.



apto para el ascenso a teniente coronel en diciembre de 1935, debía hallarse muy próximo a su promoción a este empleo, ya que su hija Elena recuerda hoy haber visto en el dormitorio de sus padres, en aquellos primeros días sevillanos, una guerrera nueva con las estrellas de teniente coronel en la bocamanga.

El 17 de julio se produce en Melilla el alzamiento militar contra el gobierno del Frente Popular, que se extiende rápidamente a todo el Protectorado. Al día siguiente llegan a Tablada, desde Madrid, tres aeroplanos de L.A.P.E., tripulados por aviadores militares retirados, pero muy afectos a la República —¿, Rexac, Vallés, Navarro?—, con el objetivo de castigar el territorio sublevado, foco inicial del alzamiento militar, que se extendería pronto a varias capitales españolas, entre ellas la propia Sevilla. Uno de los aparatos es cargado de bombas que arrojará sobre Tetuán produciendo —se ha dicho— diecisiete muertos y muchos heridos. Será éste uno de los cargos que se esgrimían contra Esteve. Sin embargo, habrá muchas declaraciones en favor del famoso piloto, entre ellas las que afirmaron que se negó a bombardear unos cuarteles de Sevilla, como le ordenaba el Gobierno, acción de imprevisibles consecuencias de cara a la población civil. También depuso en su favor el capitán Vara de Rey, a quien Esteve había salvado la vida. Sucedió así. Cuando los tres aviones de L.A.P.E. se disponían a repostar en Tablada, el capitán Carlos Martínez y Vara de Rey tomó un fusil y disparó sobre uno de ellos, averiando los motores. Desde el interior del aparato los tripulantes le hacen nutrido fuego, al que se une el de varios soldados y oficiales afectos a la República, que estaban cerca del "Douglas" comercial, improvisado bombardero. Vara de Rey trata de escapar, pero es herido. Cuando el grupo llega a su altura y se dispone a terminar con él, acude Esteve y se interpone, gritando: *"¡Aquí no hay más pistola que la mía!, ¡Quietos todos!"*. Los soldados y oficiales se detienen. Entonces dispone que Vara de Rey sea encerrado en un despacho, colocándole una guardia de su confianza que protegió su vida frente a los intentos de diversos elementos de acabar con ella. A las 11 de la noche de aquel mismo día 18, Esteve recibe una llamada telefónica de Queipo de Llano, instándole a sumarse al movimiento. *"No puedo, mi general —contesta el «héroe del desierto»—, me lo impide mi dignidad..."* Queipo no se da por ven-



*Alejandro Martínez Melnikov, hijo de Elena, que ha antepuesto el apellido de su abuelo al de su padre. Es ingeniero aeronáutico, y aparece aquí en un helicóptero de fabricación rusa, en cuyo mantenimiento está especializado. Alejandro revalidó sus estudios en España.*

cido, y le presiona una y otra vez. Esteve tiene siempre la misma respuesta: su fidelidad a la República está por encima de todo. Queipo le amenaza con enviar tropas y conquistar, a tiros, el recinto de Tablada. Esteve cede entonces el mando a uno de los jefes sublevados, Azaola, para evitar una segura matanza entre hermanos. El famoso piloto será, en consecuencia, encarcelado, pero su recta conciencia brillará tranquila: nadie había muerto por su causa. *"Su acción se complementa con otra —escribe el general Gomá en «La guerra en el aire»—: antes de entregar la base ordenó que fueran retirados de la pista los aviones que, con sus tripulaciones, se encontraban preparados para bombardear la ciudad. La decisión del comandante del aeródromo fue de gran importancia para la suerte de Sevilla..."* Esta realidad, de suma trascendencia, esgrimida repetidas veces por la defensa en el consejo de guerra que juzgó a Esteve a fines de agosto y principios del mes siguiente, no sería tenida en cuenta por el tribunal, que, a pesar, también, de la calurosa declaración, en su favor del capitán Martínez y Vara de Rey, terminaría condenándolo a muerte por sentencia del día 20 de septiembre de 1936.

Pero volvamos atrás. La noche del 19 de julio se presentó en el chalet de la familia Esteve un mecánico que informó a la esposa del aviador de lo

ocurrido, y le transmitió su indicación de que abandonarían rápidamente la vivienda y se refugiaran en el domicilio de algún amigo. Alicia dejó la casa con sus hijos y se dirigió al barrio obrero de Tablada, donde encontró refugio en la vivienda de un antiguo subordinado de su marido. Pero las realidades, primero, de que los Esteve eran muchos, y, segundo, de que podían plantear a sus amigos serios problemas si se quedaban allí, decidieron a Alicia regresar a su casa y esperar acontecimientos. Estos no tardaron en producirse. El aviador sería internado en la prisión militar de la Plaza de España. Alicia se dirige inmediatamente a Sevilla y visita a amigos y compañeros de su esposo para gestionar su libertad. Todos la consuelan diciéndole que la guerra se extenderá poco tiempo y que su marido volverá pronto a casa. No será así. Esteve pasará siete años en prisión. Como consecuencia, sus seres más queridos sufrirán un verdadero calvario, desde Alicia, su esposa, a la pequeña Elenita, la benjamina, que, a sus cinco años, no comprende cómo su padre no regresa a casa para estar con ellos.

### Una familia deshecha

En octubre de 1936 es conmutada a Esteve la pena de muerte por la inme-





Día 5 de abril de 2001, LXXV Conmemoración del vuelo Madrid-Manila en el aeródromo de Cuatro Vientos.



diata inferior. Alicia no cejará en sus intentos de lograr la excarcelación de su esposo, que, el día 2 de noviembre de 1936, será trasladado al Castillo de Santa Catalina, de Cádiz, para el cumplimiento de la pena impuesta. La esposa, que ha dejado sus hijos en un internado religioso a fin de proseguir las gestiones para liberar a su marido, adoptará en 1937 una determinación radical y extraña, nacida, seguramente, de su desesperación y de un temor insuperable relacionado con la seguridad de sus hijos: desde Cádiz pasará con ellos a la zona republicana. La de-

cisión resulta difícilmente comprensible si se tiene en cuenta que su marido se hallaba en aquellos momentos, en prisiones militares, en la España nacional. Enorme era el riesgo que iba a correr el penado con aquella determinación de su mujer, si esta llegara a conocerse. Pese a ello, Alicia, valiéndose de su pasaporte francés –había nacido en Orán–, marchó con sus cinco hijos a Marsella, y, de allí, a Barcelona. Pero la Ciudad Condal no le ofrece tampoco garantías para la salvaguardia de su familia. Los bombardeos de la Aviación Nacional la llenan de te-

rror. Y acaricia entonces otra idea aún más atrevida, la de enviar a sus hijos a Rusia, en una de aquellas expediciones de niños que abandonaban nuestra Patria huyendo de la contienda. (¡Que interesante sería conocer, en ese diario de Rafael Martínez Esteve de que hablamos más arriba, su punto de vista en torno a este éxodo familiar, si es que fue consultado!). En otro lugar he escrito: “Un día, los niños son admitidos a incorporarse a una expedición que viaja a la URSS. Alicia asiste, deshecha, el 24 de septiembre de 1937, a la partida de sus hijos en un barco de la Cruz Roja, desde el puerto de Barcelona. En el pañuelo que agitaba para decirles adiós, no cabían más lágrimas...”. Junto a ella queda Elenita, la menor de sus hijos, una preciosa niña de poco más de seis años. Elena, después la Dra. Martínez Vircondelet, sería casi sesenta y cinco años más tarde, junto a su hijo Alejandro, ingeniero aeronáutico, ambos titulados en la URSS, la persona que me daría a conocer esta tremenda historia, cuyo dramático desarrollo no he hecho más que empezar a transcribir en este relato que hoy traigo a las páginas de “AEROPLANO”.

### La aventura y muerte de Alicia

Alicia está destrozada. Sólo Elena le sirve de consuelo en estos días en que, alejada de cuatro de sus hijos, ve avanzar una guerra fratricida cuyo fin no parece llegar nunca. En 1938, visto el giro que ha dado la contienda después de la batalla del Ebro, y, ante el incremento de los bombardeos a que es sometida Barcelona, Alicia decide enviar también a Rusia a su hija menor, Elena, que sale de la capital catalana, en autobús, el 23 de noviembre de 1938 –una semana antes, la ciudad ha despedido a las Brigadas Internacionales– hasta alcanzar la frontera francesa. Viaja después en tren hasta el puerto del Havre, y, de éste, por vía marítima, a Leningrado, a donde llega el 5 de diciembre de 1938.

Alicia sigue en Barcelona hasta que el avance de las tropas nacionales la empuja hacia la frontera. La esposa de Esteve pasa a Francia con los soldados y paisanos de la España republicana que buscan refugio en el país vecino. Y en éste trabajará como enfermera-intérprete en auxilio de los es-





*Elena Martínez Vircondelet en Cuatro Vientos, el día de la Conmemoración*

pañoles que huyen del avance nacional. Hay muchos compatriotas a quienes ayudar. Su perfecto francés hace a Alicia Vircondelet imprescindible entre los refugiados. Pero una especie de

sino fatal parece sobrevolar, desde hace años a esta familia. En abril de 1940, cuando la esposa de Esteve proyecta viajar a Rusia para reunirse con sus hijos, se alza ante ella un valladar insalvable: la Segunda Guerra Mundial. El conflicto, que había respetado hasta entonces los países del oeste de Europa, se traslada a este sector, y los alemanes invaden Francia. Como consecuencia, los refugiados españoles son internados en prisiones y campos de concentración. Desde su lugar de reclusión, Alicia se pone en contacto, a través de la Cruz Roja, con su marido y con sus hijos. Rafael Martínez Esteve asiste impotente, desde su encierro, a esta situación. ¿Qué puede hacer por los suyos? Los diarios espectáculos gaditanos de la puesta del sol contemplados desde las almenas de Santa Catalina –bellísimos, sin duda, para otros–, debieron constituir para él los más amargos atardeceres de su vida. Su esposa, prisionera en Francia; sus hijos, en la lejanísima Rusia... ¡Que situación! El aviador se dirige a sus compañeros del ejército vencedor, a sus amigos, a

las autoridades francesas pidiendo ayuda para la pobre Alicia, sometida, desde julio de 1936, a las mayores penalidades. No se sabe –otra vez la necesidad de contar con ese diario– como pudo conseguirse que la esposa del aviador lograra volver a España. La familia habla de la mediación de un abogado y de “la compra de la libertad” de la desdichada esposa de Esteve. En primer lugar la encontramos en Valencia, donde se reúne con las hermanas de su marido; de allí marcha a Cádiz para abrazar a Rafael y llorar juntos la suerte de sus hijos, de los que ya no se tiene noticia alguna porque ha empezado la “Operación Barbarroja”, la invasión alemana de Rusia. Alicia está muy enferma; padece una grave dolencia del corazón –¡como no, con las pruebas a que lo había sometido en los últimos años!–, y necesita una operación, que le practicarán en Sevilla. Su esposo consigue un permiso para visitarla. El remedio, la mejoría, son efímeros. Está muy mal, y todos, ella la primera, saben que le resta escasa vida. En 1945, y en brazos de su esposo, ya excarcelado, ter-



*De izquierda a derecha, Mª Dolores Sánchez, viuda de Rodolfo Martínez Vircondelet; el embajador Durán-Loriga, sobrino de Joaquín Loriga; Elena Martínez Vircondelet y su nieto Alejandro.*





Mariola y Yolanda Martínez Sánchez, hijas de Rodolfo Martínez Vircondelet, y Pablo Poliakov Martínez, bisnieto de Rafael Martínez Esteve

minarán sus sufrimientos. Era aún joven. Tenía cuarenta y cuatro años. A este inmenso dolor une Esteve otro no menos angustiante. ¿Qué habrá sido de sus hijos en esa Rusia arrasada por la más terrible guerra que ha vivido el mundo hasta ahora?

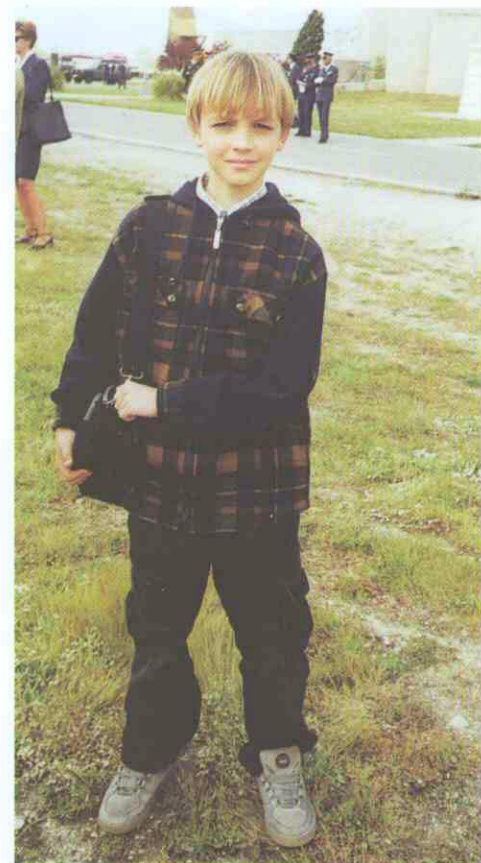
### La odisea de unos hijos

Si dura fue la vida del matrimonio Martínez Esteve y Vircondelet en sus últimos años, no lo fue menor la de sus hijos. Salieron los cuatro mayores de Barcelona, como sabemos, en un barco con bandera de la Cruz Roja, el día 24 de septiembre de 1937. Eran Rafael (nacido en Tánger el 6 de enero de 1922); Rodolfo (Tánger, 13 de septiembre de 1923); Roberto (Madrid, 8 de agosto de 1925) y Alicia (Madrid, 2 de mayo de 1929). De la Ciudad Condal Viajaron a Gijón y Burdeos, con destino a Leningrado. Más tarde se uniría a ellos la más pequeña de los hermanos, Elena, nacida en Madrid el 12 de agosto de 1930. En la Unión Soviética serán acogidos en un hogar para niños españoles hasta allí desplazados, donde estudian con profesores compatriotas y rusos. Al término del Bachillerato, los dos mayores, Rafael y Rodolfo, marchan a Moscú para cursar estudios superiores. Aún no había

dado comienzo la Segunda Guerra Mundial. Rafael se haría filólogo, para dedicarse a la docencia y llegar a desempeñar, años más tarde, una cátedra en la universidad de la capital de la URSS; Rodolfo fue de Moscú a Leningrado a fin de especializarse en motores de aviación, materia en la que alcanzaría un elevado nivel técnico. Para corresponder a la hospitalidad soviética, que tan generosa se había mostrado con ellos, toma parte como voluntario, junto a otros jóvenes republicanos españoles, en la defensa de Leningrado frente al ejército alemán, donde resulta herido varias veces —una de ellas, grave—, y merece diversas condecoraciones y menciones por su heroico comportamiento. Cuando la División Azul es situada entre las tropas que asedian la ciudad, Stalin, temeroso de alguna posible "contaminación" o desertión, dispone que los españoles, que tanto habían contribuido a la defensa de la capital, fuesen internados en campos de trabajo de Siberia. "Quitando las personas, evitas los problemas, era su norma", me dice, con sonrisa irónica, Alejandro, el hijo mayor de Elena. Y a Siberia fue a parar Rodolfo, como recompensa a su entrega a Rusia, aquella nueva patria que le deparó el destino. Desde su lugar de confinamiento, el hijo de Esteve escribe a "La Pasionaria" quien, con

su gran influencia, logra sacarlo de allí. Al término de la contienda, Rodolfo vuelve a trabajar como técnico de motores de aviación en las fábricas de Moscú y Dniepropetrovsk (Ucrania). Roberto, el tercero de los hijos varones de Esteve, se instala, al término de sus estudios, en la ciudad de Kalinin, en la que trabajará, durante veinte años, para una importante fábrica de medicamentos. Las dos hijas del aviador se irán a vivir a Moscú al término de la Segunda Guerra Mundial para estudiar en la universidad. Alicia, se matricula en Geografía y llega a trabajar como profesora de esta disciplina; Elena, la menor, se convierte en una prestigiosa bióloga que ejercerá su profesión en varios centros y laboratorios, después de cursar estudios en las universidades de Moscú y Rostov del Don, alcanzando a desempeñar, como médico-biólogo, la responsabilidad del laboratorio de una clínica estatal de oncología de la provincia de Samara.

Cuenta Elena una curiosa historia de su época estudiantil en Moscú. Vivían ella y su hermana Alicia en una residencia universitaria con otras chicas españolas. Frente a su habitación se alojaban varios jóvenes estudiantes, entre los que se encontraba uno de



Alejandro, bisnieto de Esteve, cuya vocación aeronáutica es ya patente. Será aviador, como su abuelo. Es nieto de Elena Martínez Vircondelet, hijo del ingeniero Alejandro Martínez Melnikov y de la Dra. Antonina Melnikova Kuznietzova.





*El teniente general González-Gallarza, actual Jefe del Estado Mayor del Aire, hijo del único de los tres pilotos que consiguió llevar su aeroplano hasta Manila. Junto a él, algunos descendientes de Esteve, en el acto de la conmemoración del vuelo. Son, de derecha a izquierda, Yolanda y Alejandro, nietos del piloto, y su hija Elena.*

Jurisprudencia que destacaba por su simpatía, y con el que hicieron buenas migas. Se llamaba Mijail Sergeevich Gorbachov.

Cuando, muchos años después, aquel estudiante llegaba a España convertido en Jefe de Estado de la Unión Soviética, Alicia, establecida en nuestro país desde 1956 y profesora de Ruso en la Escuela Oficial de Idiomas, de Valencia, fue elegida como traductora-intérprete del mandatario que tan decisiva influencia ejercería en el futuro de su país y de Europa.

### El cautiverio de Esteve

A comienzos de 1940 Rafael Martínez Esteve seguía en el Castillo de Santa Catalina cumpliendo su condena de treinta años. En febrero de 1940 había pedido al Ministerio del Aire que reclamara de la Auditoría de Guerra de la 2ª Región su causa para que fuera revisada por la Comisión de Examen de Penas de la Jurisdicción Aérea. Prefería que el Ejército del Aire se encargase de su proceso. Así, su caso sería llevado, con un interés especial, por sus propios compañeros. El aviador está enfermo, y ha tenido que ser

evacuado al Hospital Militar de la Plaza. Allí permanecerá hasta siete meses, aquejado de varias dolencias. Mientras, cursa Alicia desde Valencia, el 13 de julio de 1942, una petición de libertad condicional para su esposo, dado su mal estado de salud. El Ministro del Ejército accederá al traslado de Jurisdicción por oficio del 18 de noviembre de 1942. El mes siguiente eleva Alicia un nuevo escrito, señalando el largo periodo que lleva su marido en el hospital militar de la plaza, sin que se observe mejoría alguna en su estado de salud, y solicita la revisión de la causa a efectos de una libertad condicional que le permita ser cuidado por su familia.

Una nueva conmutación, la de la pena de treinta años por la de veinte y un día de prisión, es concedida por el Ministro del Aire el 4 de julio de 1943, decisión que queda en suspenso "hasta que se resuelva el expediente de indulto que se acompaña...", lo que hace concebir grandes esperanzas al matrimonio Esteve y a las hermanas de Rafael, siempre tan pendientes de la situación del penado. El conocimiento de la tramitación de este expediente promueve otra declaración, muy favo-

nable a la concesión, del teniente coronel Vara de Rey, que debía la vida a Esteve y le guardaba imborrable gratitud. La instancia de Alicia y el escrito de Vara de Rey van ser definitivos para la situación penal de Rafael Martínez Esteve. El día 27 de julio de 1943, el Jefe del Estado le conmuta la pena de veinte años y un día de reclusión mayor por la de veinte años de reclusión menor. Ello dará paso, el 4 de agosto, a la concesión del beneficio de Prisión Atenuada "en tanto se tramita el Expediente de Libertad Condicional", señala el General jefe de la Jurisdicción Aérea. Este se resolverá a favor del piloto el día 29 de septiembre de 1943, en que llega a la Prisión Militar del Castillo de Santa Catalina la notificación del mencionado beneficio de prisión atenuada para Esteve, en su domicilio de la calle Colón n.º 42, de Valencia. El aviador la recibe en un calabozo del Hospital Militar de Cádiz, donde se hallaba confinado. El 30 de septiembre sería dado del alta, y el 1 de octubre, pasaportado para su residencia.

Un escueto telegrama —el original lo conserva amorosamente en su archivo su nieto Alejandro— traslada hasta la



familia, el día 30 de septiembre de 1943, la grata nueva, que es recibida con la mayor emoción por la esposa y las hermanas. Dice : "*Salí ayer en libertad condicional. Con residencia forzosamente. Cádiz. Abrazos. Rafael*".

Hasta aquí la nueva odisea de Rafael Martínez Esteve, infinitamente más dolorosa que la del desierto. Dos años después, en 1945, fallecería Alicia. Esteve fijará su residencia en Madrid un año más tarde. En 1956 tendrá la inmensa satisfacción de encontrarse con sus hijos Rodolfo y Alicia, que regresan de Rusia. Sólo estos dos volverían a abrazarlo. Los demás, salvo Rafael, que permanecerá para siempre en Moscú, volverán años después. Esteve no los verá ya. Morirá antes de su repatriación.

### La historia sigue: nietos y bisnietos de Esteve

Rafael Martínez Vircondelet, el mayor de los hijos de Rafael Martínez Esteve, contrajo matrimonio con María Aránzazu Jáuregui, una profesora de la universidad de Moscú, nacida en Tolosa, en 1925, que fallecería en la capital rusa a los setenta años, en 1995. El matrimonio tuvo sólo un hijo, Sergio Martínez Jáuregui, nacido en 1953. Sergio vive en Moscú, está casado y tiene dos hijas. Rafael –ahora jubilado y residente en aquella ciudad–, es el único de los hijos de Martínez Esteve que permanece en Rusia. Los demás, y sus descendientes, volvieron a Valencia; alguno se casó y tuvo hijos en España.

Rodolfo Martínez Vircondelet –defensor de Leningrado– regresó a su patria de origen en 1956. Contrajo matrimonio en Valencia con María Dolores Sánchez, con la que tuvo dos hijas, Mariola y Yolanda Martínez Sánchez, nacidas, respectivamente en 1963 y 1965. Mariola estudió Derecho y trabaja como abogada; Yolanda es profesora-educadora en un internado valenciano. Rodolfo vivió y trabajó en Valencia hasta su muerte, en el año 1993.

Roberto Martínez Vircondelet, especializado, como se dijo, en productos farmacéuticos, regresó a España en 1975. Trabajó en la farmacia de su tía Vicenta. Aquejado de minusvalía, ha obtenido el derecho a percibir la pensión de su padre. Permanece soltero y

vive con su sobrino Raúl, hijo de Alicia, su hermana.

Alicia Martínez Vircondelet, profesora de Geografía, contrajo matrimonio en Moscú, en 1953, con Armando de la Rosa, nacido en San Sebastián, en 1928, estudiante de Economía en la Universidad de Moscú. (Como se ve muchos de los refugiados españoles que llegaron de niños a la Unión Soviética, se casaron con compatriotas). El matrimonio vino a Valencia en 1956, con una hija, Alicia de la Rosa Martínez, nacida en Dniepropetrovsk (Ucrania). En Valencia les nacieron otros dos hijos, Raúl y Elena. Los tres han hecho excelentes carreras. Alicia es psicóloga y tiene su propia consulta ; está casada y tiene una hija, Tatiana, estudiante de Relaciones Públicas en Castellón. Raúl es empresario, escritor y presidente de una asociación bioecológica internacional. La tercera, Elena, es economista y traductora-intérprete de francés. Armando de la Rosa falleció en Valencia, en 1988, y Alicia Martínez Vircondelet, profesora, como sabemos, en la Escuela Oficial de Idiomas, también en la misma capital, en 1997.

Elena Martínez Vircondelet, la más pequeña de los hijos de Rafael y Alicia –y última que salió de España–, volvió a nuestro país en 1992 con Alejandro y Alicia, habidos en su matrimonio con el catedrático de Jurisprudencia Alejandro Melnikov. El mayor, Alejandro, es Ingeniero Aeronáutico con estudios revalidados en nuestro país. "*La decisión de estudiar ingeniería aeronáutica –dice el nieto de Rafael Esteve– se produjo como consecuencia de los múltiples relatos sobre la vida del abuelo escuchados a mi madre en mi infancia. Con la mente puesta en su recuerdo, estudié seis años de carrera en la Universidad Estatal Aeroespacial S.P. Korolev, de Samara. Trabajé casi veinte años en distintas compañías y firmas aeronáuticas e industriales en Rusia. Tengo registradas cuatro patentes de sistemas de navegación Láser. Cuando llegué a España apenas conocía el idioma, pero me apliqué intensamente a su estudio y pronto pude cumplir una de mis mayores ilusiones: leer el libro del abuelo. Para mejor evocar su memoria viajamos mi madre y yo a Cuatro Vientos, Tablada y al Castillo de Santa Catalina, recogiendo gota a gota recuerdos y documen-*

*tos. La historia de Rafael Martínez Esteve pasó, para mí, de una leyenda familiar a lo que constituye ahora una buena parte de mi herencia espiritual...*" Convalidado su título en España, y miembro del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, Alejandro Martínez Melnikov ha invertido el orden de sus apellidos para llevar en primer lugar el de Martínez, al que se propone ahora unir el de Esteve (así, Martínez-Esteve), para apellidarse como su abuelo. Ha trabajado en diversas empresas aeronáuticas españolas, como "Helicópteros del Sureste S.A.", "Laser World Sistem S.L." y la estadounidense establecida en España "Stratoflex". La esposa de Alejandro, Dra. Antonina Melnikova Kuznietzova, trabaja como médico –título también reconocido en España– en una clínica privada de Alicante. Tienen dos hijos, nacidos en Samara (Rusia), Anastasia Martínez Melnikova, de diecisiete años, que estudia en la Universidad "Miguel Hernández", de Elche (Alicante), y Alejandro Martínez Melnikov (jr.), de trece, también estudiante, un apasionado de la Aeronáutica, que sueña con la idea de ser aviador, como lo fue su bisabuelo. Elena tiene otra hija, Alicia, nacida en Samara (Rusia), en 1961. Es economista y está casada con Alexander Poliakov, ingeniero, que trabaja en Valencia. Fruto de su matrimonio es Pablo Poliakov Martínez, de once años, nacido también en Samara, que estudia en un colegio de Paterna (Valencia). Todos hablan español y ruso.

\* \* \*

Hasta aquí la historia, la dramática historia de la familia de aquel gran aviador, Rafael Martínez Esteve, que fue, con los suyos, víctima de una terrible conflagración que dejó una España llena de dolor en sus dos orillas. Esteve morirá en Madrid el 23 de abril de 1965, un año después de que me llegase la noticia de su presencia en la capital. Enterrado en la misma, en la necrópolis de la Almudena, sus restos serían exhumados el 22 de diciembre de 1973, por decisión de sus hermanas, para recibir definitiva sepultura en el Cementerio General de Valencia, junto a los de su amada esposa. ■



# Nomenclatura y bestiario de aviones y aviadores

JOSÉ LUIS MARTORELL GUIASOLA

*... también se pueden construir máquinas de volar, fabricadas de tal manera que el hombre, estando en el centro de la máquina, la manibre con algún ingenio que permita a las alas, batir el aire como hacen los pájaros cuando vuelan...*

(Roger Bacon 1214-1294)

**E**L primer avión que realmente voló, no era un avión, ni tan siquiera un aeroplano, era simplemente una máquina voladora.

Leonardo da Vinci en sus estudios sobre el vuelo humano llama a alguno de sus ingenios, supuestamente volador, "ORNITÓPTERO". Desde entonces han sido muchas las denominaciones que han acompañado a los proyectos más o menos fantásticos (la mayoría más bien fantasiosos) de los "más pesados que el aire":

MÁQUINA PARA VOLAR, VEHÍCULO AÉREO DE VAPOR, CARRO VOLADOR, BUQUE AÉREO, BARCO PÁJARO, AÉREO-MÓVIL, MAQUINA VOLADORA AUTOMOTRIZ, MONSTRUO ALADO, etc. A esta lista no podía faltar una MÁQUINA VOLADORA ESPAÑOLA, así bautizada indudablemente por un patriota.

Y no solo inventores y periodistas se interesaron por cómo nombrar los artefactos que habrían de surcar el cielo sino que bien cortadas plumas contribuyeron a alargar tan nutrida nómina, como Víctor Hugo, quien propuso AEROSCAFO, como nombre adecuado para un posible ingenio volador. Y ya en el Quijote, su autor nos muestra a Clavileño que aunque solo vuela por los espacios siderales, en la imaginación del hidalgo y del escudero, es un caballo volador, presentado por los bromistas con la frase "Suba sobre esta MÁQUINA el caballero si tuviere ánimo para ello" (1).

Ya en fecha tan temprana como 1891 aparece en el Oxford English Dictionary la voz AEROPLANE, si bien no se generaliza hasta varios años más tarde y aunque la Cambridge University recomienda en 1911 el uso de AIRPLANE con preferencia a AEROPLANE, la recomendación no prospera entre los británicos. Los estadounidenses, por el contrario, se decantan por AIRPLANE de modo que en 1918 se admite ya oficialmente en las publicaciones del Ejército. En España lógicamente se prefiere AEOROPLANO.

Pero todavía en 1903, existían embriones de MÁQUINAS voladoras de las que solo una conseguiría volar. En los arenales de Kitty Hawk un extraño artefacto diseñado, construido y pilotado por dos geniales hermanos, los Wright, reco-

rre modestos trayectos, a más que modestas alturas y toma tierra sin graves consecuencias ni para los pilotos ni para la MÁQUINA. Los experimentos, mantenidos con el máximo secreto posible, culminan con éxito. Es el momento de presentar en sociedad a la criatura, no sin antes bautizarla. Y con toda justicia se le impone el nombre de FLAYER (VOLADORA). Por apellido, qué más normal que el de sus progenitores: WRIGHT FLAYER. Y al patentar el invento, como indicativo de que ya están en proyecto futuras versiones se



(1) Esta invitación, ligeramente modificada, pasaría a ser el lema de uno de los emblemas de las unidades creadas en nuestra Guerra Civil.



añade, como a reyes y papas, un ordinal. Cuando en 1907 el Departamento de Guerra de los Estados Unidos anuncia un concurso para dotar al Ejército de un vehículo aéreo, los Wright concurren con la WRIGHT FLAYER MILITARY. Poco después el Signal Corps ya cuenta con una AVIATION (2) SECTION, mientras el Ejército británico se enorgullece de su AEROPLANE Nº 1.

AVIACIÓN es palabra que comienza a utilizarse en publicaciones de los países latinos (AVIATION, AVIAZIONE) para designar la navegación de "los más pesados que el aire" y se generaliza AEROPLANO en sustitución de MÁQUINA VOLADORA.

En España, el coronel Vives es comisionado, en 1908 para estudiar en el extranjero "los dirigibles y AEROPLANOS en sus aplicaciones militares" (3).

En 1897, Clemente Ader construyó una serie de las, todavía, llamadas MÁQUINAS VOLADORAS, a las que bautizó con el nombre específico de AVIÓN, serie que concluyó con el fracaso del AVIÓN III. En 1905 Fernández Duro llamó también AVIÓN a su globo libre, lo que prueba que aún no se empleaba esta palabra como nombre genérico de ninguna clase de aeronaves.

Algunos hacen proceder AVIÓN, del pájaro del mismo nombre, de la familia de los vencejos que los ornitólogos llaman Delichón Urbica y que se encuentra en toda Europa y parte de Asia y África. Los más se inclinan por creer que la palabra deriva de AVIACIÓN y ésta del latín "Avis".

En el camino han quedado nombres tan pintorescos como AERODROME, aplicado a una todavía máquina voladora. También llama la atención que en nuestro país a un primitivo campo de aviación se le conociera como "LA VOLATERÍA".

Con la expansión mundial de la Aviación, a los innumerables modelos que engrosan el parque aéreo, se les dota de nombres y apellidos y hasta de "motes". El método más generalizado es anteponer el nombre de la casa constructora o el del ingeniero jefe del proyecto seguido de un número de serie. A continuación lo que se podría llamar el "nom de guerre" o más pacíficamente nombre comercial.

De esta forma surcan los cielos apellidos que se hacen universalmente famosos como TUPOLEV por la ex-URSS DASSAULT por Francia, CURTISS por los Estados Unidos, TOKUGAWA en el Japón, MESSERSCHMITT por Alemania o LA CIERVA en España. En la práctica estos nombres se reducen, utilizándose solo las iniciales o las primeras letras. Y no son solo los apellidos los que se encogen; en ocasiones no hay más remedio que reducir las denominaciones oficiales. ¿Cómo, si no, podría soportar el magnífico JU-82 la desmesura del apelativo con que se le afligió: STURZKAMPF-FLUGZENG? Pues abreviándolo elegantemente en STUKA. De AVIÓN-DE-COMBATE-EN-PICADO a ESTOQUE.

Una vez que el APARATO (4) es transferido a las Unidas y cae en las manos (manitas) de los pilotos que han de



volarlo, se le conocerá entre ellos con un "alias", generalmente cariñoso, aunque no siempre, que se extenderá rápidamente por todo el cotarro aeronáutico. Como ejemplos de alias afectuosos: EL BUCHÓN, EL PEDRO o LA PLANCHETA y con un punto de pitorreo EL PICIO o LA MONDA. El apelativo con que se le motejó al F-104 no parece ser de los más entrañables para los pilotos: ATAÚD VOLANTE.

Son tantas y tan variadas las ideas en que se han apoyado los fabricantes para bautizar a sus modelos, que hace interminable su catálogo.

Nuestra vieja conocida, la FLAYER, más parecía una cometa que un pájaro, quizá por que fue el estudio del comportamiento de grandes cometas lo que permitió a los Wright alcanzar el éxito. Después los aeroplanos ya van tomando configuraciones más parecidas a las aves o por lo menos, a insectos voladores. Pero por una parte da idea de la fragilidad de sus estructuras metálicas y revestimientos de tela el que apareciesen una DEMOISELLE o UNA LIBÉLULA; por otra el que no se pensase aún en combates aéreos, cuando se lanzaba al aire una TAUBE (PALOMA). Todavía no se le ve otra misión a la aviación que el reconocimiento y el enlace.

Cuando ya los aviones son concebidos para combatir, no parece que se piense en ellos como aves de presa, a juzgar por los nombres con que entran en liza. Durante la Guerra Europea o Gran Guerra (no se le ha llamado hasta mucho tiempo después I.W.W. ya que en su tiempo se creyó que sería la última) los ALBATROS, FOKKER o PFALD por Alemania y el SPAD o el SOPWITH por los aliados no dieron idea, en principio, de que iban a constituirse en letales máquinas de guerra. El último, con el sobrenombre de CAMEL (animal de reconocido mal genio, pero no feroz), no presagiaba que iba a ser el aeroplano que derribara el mayor número de aviones enemigos, el más famoso de los cuales sería el ALBATROS DREIDECKER de Richthofen, el Barón Rojo, quien había contabilizado, a su vez, ochenta victorias.

También determinadas aeronaves han pasado a la Historia de la Aviación con nombres propios. Basta recordar, entre otros, al ENOLA GAY que inauguró la Era Atómica; al SPIRIT OF St LOUIS con su travesía transatlántica y entre nosotros el JESÚS DEL GRAN PODER, el CUATRO VIEN-TOS o el PLUS ULTRA protagonistas de hazañas sobradamente conocidas.

(2) El United States Air Force Dictionary atribuye origen francés a la voz AVIATION y sus derivados.

(3) Vives, en su informe, recomienda la adquisición de un dirigible, pero considera prematura la incorporación de AEROPLANOS al Ejército, quizá influido por el accidente que sufrió el biplano de Wright, pilotado por éste y con Vives a bordo.

(4) Durante la Guerra Civil fue muy utilizado el término APARATO por prensa y radio, para referirse a los aviones. En el aviso que daba el observador de un puesto de alerta terrestre, notificando el avistamiento de un avión de bombardeo y tres cazas, entre otros datos se decía: "El primer APARATO, por su vuelo lento y majestuoso es, sin duda, de los nuestros. Los otros tres APARATOS no parece que traigan buenas intenciones" ¡Un filósofo!



Igual ha sucedido con Unidades e incluso patrullas, como la ESCUADRILLA LAFAYETTE (5) de voluntarios norteamericanos sobrevolando El Marne y Verdun, o el GRUPO LAS CIGÜEÑAS francés, que con el alemán "CIRCO RICHTHOFEN" combatieron en los mismos cielos.

Para la secuencia con la que se confecciona lo que se podría llamar el DNI de una moderna máquina voladora puede servir de ejemplo el SABRE, que durante años nutrió las Unidades de la Mandos Táctico y de la Defensa y fue la base de la puesta al día de pilotos y mecánicos durante la modernización del Ejército del Aire.

El avión, si nace en los Estados Unidos, recibe una X como señal de que la criatura está en fase de experimentación. Pero aún en proyecto, se sabe que su futura seña de identidad será el nombre de su casa constructora. En este caso NORTH AMERICAN. Entregado a la Fuerza Aérea, se le adjudica la letra F, de FIGHTER y el número que le corresponde en el inventario de aviones de este tipo, completándolo con un sobrenombre más o menos espectacular: SABRE JET y ya tenemos la filiación completa:

#### NORTH AMERICAN SABRE/JET F-86-F.

Cuando unos cuantos Sabres fueron transferidos al Ejército del Aire español, no solo se le cambiaron los distintivos de nacionalidad; se adaptó su nomenclatura oficial al inventario más modesto de los cazas de nuestro país y en los timones de dirección apareció el C-5 seguido del número de serie; aunque fuera de documentos oficiales pocos habrán oído llamarlo así. Para propios y extraños, siguió siendo el F-86, pero eso sí, se tradujeron la letra y el número, conociéndose desde entonces como el EFE OCHENTA Y SEIS, o indistintamente el SABRE, palabra que no se tradujo, pronunciándola castizamente y despojándola de JET

Pasando a comentar los "alias" con que coloquialmente se han conocido la mayoría de los aviones, sorprende la fruición con que los aviadores han basado su inspiración en el animalario universal, no sólo para designar determinados tipos de aviones sino también situaciones, unidades, emblemas y a los aviadores mismos.

Si a Charles Lindberg se le llamó "EL ÁGUILA SOLITARIA", por su conocida hazaña, Orville Wright, en ocasión de un homenaje que se tributaba, no conforme de tener que pronunciar unas palabras, resolvió la situación diciendo: *"Señores, el único pájaro que yo sepa que habla, es el LORO, y ese no vuela"*. Y se sentó. Parece ser que el "pionerísimo" no estaba dispuesto a que su nombre se asociase a un AVE de tan torpe vuelo.

¿Podría considerarse una premonición el que el lugar en donde los Wright iniciaron sus vuelos, llevara el nombre de Kitty Hawk, AVE perteneciente a la familia de las falcónidas?

Oteando por cielos lejanos en tiempo y en espacio, las primeras piezas que saltan a la vista son las Unidades alemanas, que en 1914 se crearon con el nombre de JAGDSTAFFEL, es decir, ESCUADRILLAS DE CAZA. Si JAGD es la acción de perseguir animales con el fin de matarlos o apresarlos, es evidente que ya entonces se suponía cierta animalidad, bien en la presa o bien en el cazador (o en ambos como en el caso de la Cetrería). Por otra parte si se tiene en cuenta que, aunque no oficialmente los alemanes dividían la Unidad en TRAILLAS y COLLERAS y que con cierta jactancia, consideraban a los aviones enemigos como "el

(5) Una anécdota poco conocida es que la cabeza de jefe piel roja que servía de emblema a esta Escuadrilla, llevaba en su tocado la cruz gamada, que años más tarde se pintarían en las colas de cazas y bombarderos de la LUFTWAFFE.

pienso de los FOKKER" y más aún que los aviadores británicos veían los combates aéreos como DOGFIGHTS (PELEAS DE PERROS) no cabe duda del aspecto zoológico que se daba al enfrentamiento aéreo (6).

La afición a "animalizar" aviones alcanzaba también a sus tripulantes; valgan como ejemplos los de dos ases que combatían en campos contrarios: MAX IMMELMAN y GEORGES GUYNEMER. A éste se le consideró por sus jefes como "el más brillante CIGÜEÑA" (por el emblema que lucía en su SPAD 3) y aquel recibió el título de "EL ÁGUILA DE LILLE" otorgado por sus enemigos en referencia a la ciudad sobre la cual acostumbraba a acecharlos.

Es anecdótico que otras bestezuelas acompañaran a los aviadores y no en efígie, sino en carne y hueso en la referida época. Mientras en los barracones de la Escuadrilla Lafayette se jugueteaba con un par de cachorros de LEÓN (WHISKEY y SODA) los franceses, tenían una CIGÜEÑA (HELEN) ave que daba nombre a sus más famosas escuadrillas. Y hasta un sufrido animalito voló de paquete en más de una misión de guerra: un monito que se arrebujaba entre las ropas del piloto.

Formando parte del equipamiento (¿o será mejor decir de la tripulación?) de algunos aviones de reconocimiento, los observadores disponían de PALOMAS, que, soltadas en pleno vuelo, llevaban mensajes al aeródromo de partida (7).

Los voluntarios norteamericanos que combatieron en China en 1941 se dieron a conocer como los TIGRES VOLADORES, título que se adjudicaba a las personas, ya que aunque los aviones lucían en los fuselajes TIGRES alados, se había aprovechado la configuración del morro de los P-40 con que se nutría la escuadrilla, para darle la apariencia de fauces de TIBURÓN.

A la entrada de las instalaciones de un escuadrón portugués, un letrero advertía (¿advierte?) que por aquella puerta pasaban los HALCONES más feroces del mundo. Evidentemente, el apelativo se refería no a los aviones sino a sus pilotos.

En la Aeronautica Militare, la unidad escuadrón se denomina STORMO; consultado el diccionario italiano se comprueba que la primera acepción del vocablo significa "bandada de pájaros"

Si se echa un rápido vistazo a las "pinturas de guerra" que campean por morros, alas, fuselajes y colas se diría que cuando Noé abrió las compuertas del Arca, una vez resueltos los episodios del CUERVO y la PALOMA, las bestias de la Tierra y las aves del Cielo, corrieron a posar para que los diseñadores de estas pinturas se inspirasen en sus imágenes, satisfaciendo así la necesidad que tienen los aviadores de ponerse bajo la protección del tótem de la tribu o de pertenecer a un determinado clan.

Los animales, como símbolos nacionales, han abundado siempre en los blasones de la Heráldica. Muchos de ellos han servido como representación de imperios y naciones. El OSO RUSO, el LEOPARDO INGLÉS, el ÁGUILA ALEMANA, el LEÓN ESPAÑOL o el GALLO FRANCÉS entre otros han

(6) El tradicional grito, que en la cacería del ZORRO daban los británicos de avistar la pieza, TALLYHO!, pasó a ser aviso (a través de la radio) de "Enemigo a la vista".

(7) Los aerosteros ya emplearon este sencillo método de transmisión. En las "Instrucciones a los oficiales encargados de dirigir las ascensiones libres", que Vives publica en 1902, se especifica que en el equipamiento de los globos no han de faltar "ocho PALOMAS". El antecedente más lejano lo dan los navegantes fenicios que, desorientados en alta mar, soltaban PALOMAS para averiguar por la dirección de su vuelo, el rumbo a la tierra más próxima.





sustituido a la LOBA ROMANA o al LEÓN ALADO VENECIANO (8).

Muchos de los escudos que los guerreros griegos llevaban al combate, mostraban cabezas de monstruos o animales de torva catadura para que la vista de su imagen causara espanto en las filas enemigas. Pero cuando la turba zoológica se encarama universalmente a los costados de las aeronaves, en general no tratan de mostrar ferocidad alguna. El dibujo suele consistir en muchos casos, en una graciosa caricatura del "bicho" y el lema que le acompaña, es muchas veces, humorístico. Por otra parte, intentar dar aspecto feroz a un BACALAO o a un LORO, presentaría al artista un problema de solución harto difícil. Una excepción puede ser el ÁGUILA y sobre todo el TIGRE (con su pariente el GATO, considerado como un TIGRE en versión reducida).

El TIGRE, a cuenta de su leyenda de predador feroz y agresivo, ha sido escogido por los escuadrones de caza de varios países, como emblema. Entre estas unidades se ha formado una hermandad, cuyos miembros asisten periódicamente a los conocidos encuentros TIGER MEET, para disputar el trofeo TIGRE DE PLATA. Los aviones que concurren son decorados para la ocasión, cubriendo su fuselaje, total o parcialmente con las características rayas de la piel de SHERE KHAN (9), haciendo juego con los pañuelos de cuello de sus pilotos. El TIGRE que representa a los TIGRES españoles es el TIGRE DE DIENTES DE SABLE que resulta ser el padre fósil de todos los TIGRES, resucitado para la ocasión.

(8) En la Historia reciente, cuando la guerra fría, el líder chino reprochó al soviético de retirarse ante un TIGRE DE PAPEL, éste le contestó que el tal TIGRE tenía dientes atómicos.

(9) La invocación, repetida tres veces del nombre japonés de la fiera (TORA, TORA, TORA) fue la orden ejecutiva para iniciar el ataque a PEARL HARBOR.

No se debe pasar por alto una desviación herética de la zoolatría aeronáutica: la USAF embelleció (nunca mejor empleada la palabra) el morro de sus máquinas de guerra con unas delicadas figuras de piernas largas y pechos prósperos, diseñadas por el mundialmente conocido artista de origen peruano A. Vargas. Figuras que también aparecían en los manuales de vuelo, con la intención, sin duda, de interesar en su lectura a los jóvenes y no tan jóvenes usuarios.

Aventemos los malos pensamientos, y dejándonos llevar por el mismo viento volvamos a nuestra Patria que según la vieja canción también "su cielo es hermosa mujer" y echemos un rápido vistazo a los nombres y sobrenombres, distintivos y bestiario en nuestros aviones y aviadores.

Viejas y entrañables fotografías nos muestran cómo nuestros pioneros ilustraban el fuselaje de sus aviones. Baste recordar al perro del humorista Xandaró y las pinturas castizas y folclóricas con las que conocidos artistas, entre ellos Martínez de León, ilustrador de crónicas taurinas, adornaron a EL JESÚS DEL GRAN PODER, a mayor gloria de su hazaña. Así fue como bailarinas, moros, torero y TORO, acompañaron en su vuelo a ROCINANTE y a su inseparable RUCIO.

Naturalmente ninguno de estos dibujos representaban emblemas de Unidades, sin embargo estos dos últimos semovientes cabalgan actualmente en el emblema del Ala 14.

Pero es tras el estallido de la Guerra Civil, cuando insectos, peces, anfibios, aves y mamíferos, irrumpen con fuerza en los cielos españoles. A los aviones se les conoce por motes que se deben a alguna característica que los distingue y que certera y humorísticamente, ha prosperado entre los aviadores, pero que pronto traspasa los límites del aeródromo, de modo que si un bando cuenta entre sus filas con PAVAS o BACALAO, desde el otro se le combate con MOSCAS o RATAS.

Todavía es posible contemplar desde tierra los combates aunque sea difícil distinguir si aquél que es abatido, es o no, de los "nuestros". ¡¡¡Mira, mira como cae!!! ¡¡¡Es un "trimotor"!!! ¡¡¡No, no, que es un MOSCA!!!

Los emblemas de las Unidades recién creadas, son ocupados por una fauna caricaturizada o estilizada, que es ideada y aún dibujada por algún miembro habilidoso de la tripulación o del personal de mantenimiento y acompañada por un lema o leyenda, en la mayoría de los casos. Tanto los dibujos como las frases, son tratados con humor y desenfado, como queriendo evitar toda alusión a la epopeya o al peligro cierto que supone el día a día "en primera línea de fuego". Hasta se rivaliza entre Unidades, pues si una proclama la necesidad de "VISTA, SUERTE Y AL TORO", con recio sabor ibérico, otra la parodia con "VISTA, SUERTE Y AL...TURA". Si un Grupo elige una CABRA como representante, que indique el desequilibrio mental que se atribuyen a sí mismos los allí destinados y para disipar toda duda la acompañan con el conocido refrán "ni son... ni están", no pasa mucho tiempo sin que otra unidad gemela adopte también una CABRA y reconozca que "ni aquí tampoco".

En la "Casa de fieras" en que se convierten los costillares de los aviones, se da el caso de que un solo emblema encierra en su círculo más de un animal, como en el que tres ELEFANTES, sin duda por practicar el bombardeo nocturno, gimen el "no hay prenda como la vista". Pero el que parece llevarse la palma en lo referente a la acumulación faunística es la enseña de Morato en la que además de albergar el HALCÓN, la AVUTARDA y el MIRLO, ya conocidos, aún queda espacio para la alusión al TORO.

Concluida la contienda, las tres AVES, encuadradas en las sucesivas expediciones, que llevaron el nombre de Escuadrilla Azul, rompieron "el silencio helado de la estepa" rusa



donde se enfrentaron, entre otros, a los IL-2 a los que los pilotos españoles apodaban VACAS.

Pasa el tiempo, los Grupos Aéreos dejan paso a los Regimientos y a estos les suceden las Alas. El Ejército del Aire se reorganiza a fondo. Las recién creadas unidades exigen nuevos blasones que las distinguan. Las nuevas promociones de aviadores, al igual que hicieron sus mayores, acuden a un imaginario zoológico, para adoptar a los "animales de compañía" que muestren en sus blasones, como "armas parlantes" de la Heráldica tradicional, tanto la actividad de la Unidad como, a veces, la sede que la alberga. Así, si un Ala tiene su base en Morón ¿cómo no escoger como símbolo al famoso GALLO, sin duda un GALLO de pelea, y si acostumbraba a salir de la misma "sin plumas y cacareando", se le proporciona un buen sable y asunto concluido.

Hay otros escuadrones que se asientan en Zaragoza, que están dotadas con grandes (10) y pesadas cisternas para repostar en vuelo a hermanos sedientos; bueno, pues la representación más adecuada serán ELEFANTES, con manguera.... de estación de servicio y con el cachirulo aragonés en las cabezas.

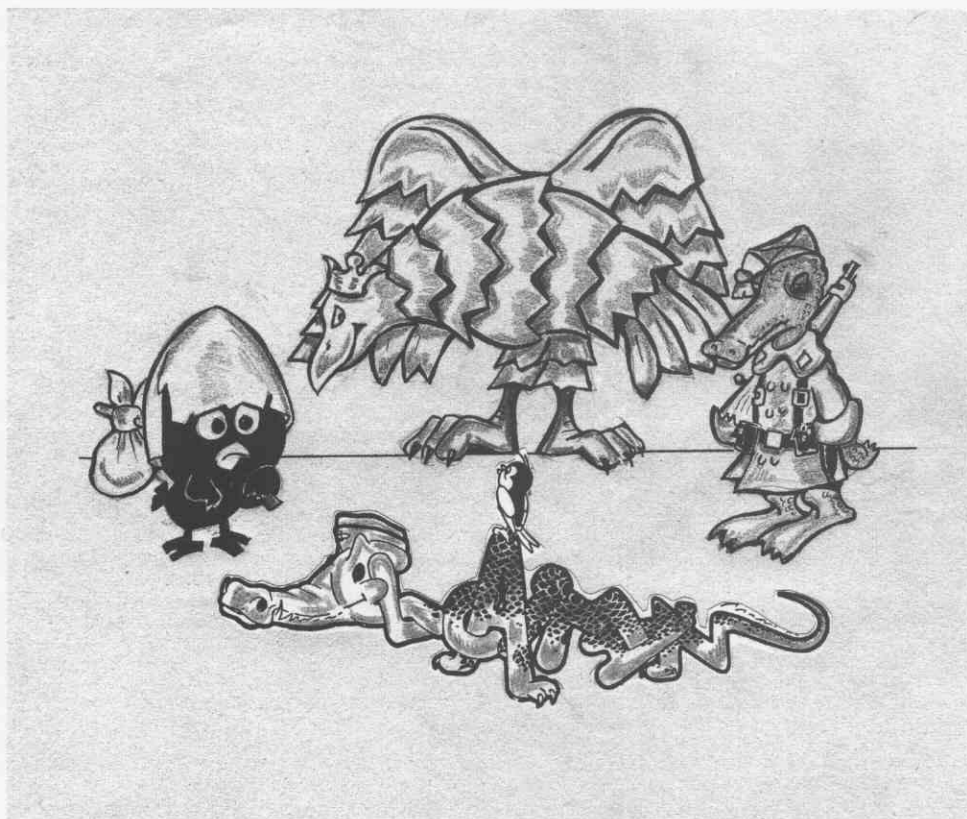
A todo "hijo de vecino" madrileño se le ha apodado siempre de GATO. Hágase entonces que el felino aparezca en el escudo y simbolice a los "colegui" de la capital. Ahora, eso sí, tiene que mostrar el carácter arisco que se atribuye al animalejo y que parezca un "GATO veramente infuriato" tal como lo describió, al verlo, un piloto italiano. Si se le acompaña con el amenazante "No le busques tres pies..." queda completa la intención del blasón. Un OSO, también castizo y enfurruñado, con bombín y pañuelo blanco al cuello (como el Julián de la Verbena de la PALOMA) paseó su desgarrada estampa por los aparcamientos de Torrejón.

La Escuela de Talavera escogió un LORO como representante, no por sus cualidades voladoras, (recuérdese el desprecio de O. Wright), si no por que su radiofaro transmitía las marcaciones en román paladino.

BÚHOS y LECHUZAS explican con su presencia que el vuelo sin visibilidad es la actividad principal de la Unidad.

De los aviones que constituían el Mando de la Defensa se puede decir sin caer en exageración que en sus costados se rugía, maullaba, cacareaba, gruñía o se relinchaba y rebuznaba en efígie. Una excepción la protagonizaba la HIENA, a la que una mordaza le impedía soltar su tenebrosa risa. Este carroñero, ya antipático de por sí, no contaba con ninguna simpatía, pero que ninguna, en el Cuartel General del Mando.

La zoofilia de los aviadores (en la 1ª y mejor acepción de la palabra) se manifiesta de otras formas además de las ya reseñadas. Recuérdese, como ejemplos, que el cuarto punto de la formación recibe, sin ofensa, el nombre de PERRO, que cuando varios aviones vuelan uno detrás de otro, vuelan en PESCADILLA, que un día espléndido para la navegación se describe como día de SOL y MOSCAS, expresión tan grata a los pilotos (y obispos). Como caso pintoresco es de señalar que en determinada Base se disponía de un au-



téntico GRAJO disecado, el cual, según los datos de temperatura proporcionados en el matutino "briefing", se colocaba en alguno de los soportes que a distintas alturas adornaban la Sala de Conferencias, a menor temperatura era más bajo el soporte utilizado, por que, ya se sabe: "cuando el GRAJO vuela bajo hace un frío del...".

Otra Unidad contaba con un determinado avión, que los jóvenes tenientes habían bautizado, con irónica reverencia, como "LA VACA SAGRADA", no se sabe si por que solo se permitían volarla los "más viejos de la localidad", o por la venerable antigüedad del aparato, ya que se rumoreaba que su altímetro marcaba en codos, el anemómetro en leguas y la escala de los depósitos de combustible estaba dividida en azumbres. Pero seguramente esto no era más que una exageración.

Serán pocos los individuos que hayan servido en el Ejército del Aire, sin haber llevado a cuestas, con más o menos paciencia, un alias producto de alguna característica personal o como consecuencia de alguna determinada anécdota que les haya sucedido durante su vida militar.

Así ha sido desde tiempo inmemorial, ya que los primeros aviadores, procedentes del Ejército y la Armada, trajeron consigo los sobrenombres que les habían sido impuestos por sus compañeros.

Las primeras promociones de la Academia General del Aire tenían, pues, precedentes. Y siguiendo la tradición pronto la mayoría de profesores y alumnos, disfrutaban de uno (o más) apelativos aeronáuticos, muchos de los cuales habían sido extraídos de un tratado de zoología. Sin ánimo de presentar un elenco exhaustivo, y confiando en una vacilante memoria, surgen del pasado:

El MURCIÉLAGO, LORO, CAMELLO, TORTUGO (así, en masculino), BORREGUITO, LANGOSTINO, PAJARITO, GORRIÓN y dos PATOS y medio, el PATO Mayor, el PATO pequeño y el CULOPATO; el MOSTRUO y el MONSTRUITO, el OSO, el CONEJO y la CONEJA, el MONO, la HIENA, el BICHO y el MATAPÁJAROS.

Algunos de ellos, hace tiempo, que "en humo de gasolina subieron a las estrellas", otros han seguido el mismo inelu-

(10) El JUMBO tomó su nombre del ELEFANTE de mayor tamaño del mundialmente conocido Cirro Barnun.



dible camino de modo más apacible. Sean estas líneas testimonio de un cariñoso recuerdo para todos ellos.

La Academia no agota aquí su nomenclatura faunística. El bar de Alumnos era el Bar del AVISPA, la instrucción de arrestados se conocía como EL CAIMÁN del que tomó su título la revista de los Alumnos, que más tarde cambió su cabecera por ÁGUILAS, nombre con que se conoce también internacionalmente a la Patrulla Acrobática de la Academia.

La Tropa ha seguido la tendencia general: apenas se dotó a la P.A. del casco blanco, los policías fueron conocidos como CALIMEROS, en alusión al pollito que, en los dibujos animados lleva por sombrero medio cascarón de huevo. La simbiosis entre las nuevas generaciones de aeronautas y las bestezuelas de Dios está asegurada.

Esta recopilación de datos se quiere concluir con una verídica anécdota que da fe tanto de la rapidez de respuesta de algunos aviadores como de que hasta por las ondas de radio se ha paseado en ocasiones alguna criatura irracional:

En cierta Escuela de Vuelo, regía la norma de efectuar la

aproximación según las reglas del vuelo instrumental, independientemente de que las condiciones meteorológicas la hicieran necesaria. Un piloto llega a Cono Alto y da su posición. La Torre responde con el preceptivo "AVISE EN CURVA". El piloto a la vista de la excelente visibilidad de que disfruta decide "bajar por derecho" y lo anuncia con un desenfadado "*¡no, no, voy a penetrar a lo burro!...*" Un corto silencio y alguien (?) pulsa el micro y emite un "*en ese caso, rebuzne en curva*".

---

El escriba recopilador da aquí fin al bestiario, cerrando apriscos o dehesas, madrigueras, pajareras y jaulas, reconociendo con agradecimiento, su deuda con los libros "Crónicas Aeronáuticas" del general González Granda, "Precursores" de Jaime de Montoto y otras publicaciones del IHCA; agradecimiento que hace extensivo a Carlos que con su arte ha sabido adornar estas páginas y mostrar fehacientemente lo que se expone en ellas. ■



# Rodolphe de Hemricourt de Grunne

Juan Arráez Cerda

**D**ESDE mis primeras vivencias con veteranos miembros de la Aviación Nacional, en innumerables ocasiones les escuché hablar con gran afecto de «Rodolfo», un solitario voluntario belga que vino a España para combatir al comunismo, pero muy poco pude saber de quién era realmente. Luego, la vida me llevó a investigar y escribir sobre nuestra historia aeronáutica y poco a poco pude saber algo más, aunque los varios escritores belgas a los que fui conociendo personalmente en los Salones Aeronáuticos de Le Bourget, años 60 a 70, siempre eludieron el tema, tal vez por estar todavía repletos de antiespañolismo, y solamente hace unos pocos años, cuando tuve el placer de conocer a Jean-Louis Roba, compañero de redacción en la revista francesa AVIONS, fue cuando realmente supe quién fue Rodolfo y es por ello por lo que ahora me atrevo a escribir esta sencilla reseña biográfica.

Rodolphe Charles Geofroy de Hemricourt de Grunne nació el 18 de noviembre de 1911 en Etterbeek-lez-Bruxelles, siendo el cuarto hijo de Charles, Conde de Hemricourt y de María, Condesa de Montalembert, perteneciente a la nobleza de Francia.

Su primera infancia transcurre en Bélgica, pero a los tres años parte con su familia a Inglaterra obligados por los avatares de la 1ª Guerra Mundial. En 1917 regresa al continente y es en París, en donde la familia ha establecido su residencia, donde pisa por primera vez una escuela. El fin de la guerra, al año siguiente, hace que regresen a Bélgica y las cosas vuelvan a la normalidad. Rodolfo es internado en un colegio religioso y más mal que bien termina su escolaridad, pues los estudios no le interesan demasiado. Calmoso en apariencia, buye de energía contenida, pero únicamente para aquello que le interesa realmente, haciendo gala de una independencia absoluta que le lleva a apartarse de grupos u

organizaciones colectivas como los Scouts.

Finalizados sus estudios medios, se le presenta el dilema de realizar estudios universitarios por los que no tiene el menor interés, por lo que al final es enviado a Casablanca, en el Marruecos francés, en donde en la Escuela de Agricultura de Maison Carrée consigue obtener el título de Ingeniero Agrónomo.

En 1933 regresa a Bélgica para realizar su servicio militar y aunque se ofrece a la Aeronautique Militaire, es rechazado con el pretexto de sufrir debilidad en uno de sus ojos, al margen de que quienes debían «recomendarle» no hicieron absolutamente nada por él, lo que le llevaría a guardar un fuerte rencor contra el Barón Frederic de Woelmont. Al ser un excelente caballista es incorporado, el 24 de julio de 1933, al 1º Regimiento de Guias, en el que sirve durante catorce meses. Poco después, influenciado por su hermana Anne, obtiene su título de Piloto Civil (Brevet nº 371) en 1935, aunque luego se deja llevar por la vida mundana y se convierte en todo un conquistador.

## La Guerra de España

Cuando las noticias del Alzamiento en Marruecos el 17 de julio de 1936, y seguidamente en la Península, van llegando a Bélgica, son todo un revulsivo para Rodolfo, que le hacen iniciar un nuevo y total cambio a su vida.

Decidido a marchar a España y combatir al marxismo, a finales de septiembre parte en tren hacia París y de allí a San Juan de Luz, desde donde el día 30 escribe a su madre diciéndole que al día siguiente partiría hacia Burgos con la ayuda de unos amigos carlistas.

A su llegada no puede esperar y el 9 de octubre se presenta en la oficina de Milicias de Falange Española y se alista en la recién formada Centuria Ar-



*Fotografía de Rodolfo Hemricourt que se encuentra, o encontraba, en su expediente personal del Ejército del Aire.*

gentina, a la que se incorpora en Palencia y con la que parte al frente de Santander, en donde el 19 de noviembre resulta herido en la pierna derecha durante uno de los combates, aunque afortunadamente la herida ha sido limpia ya que la bala ha entrado y salido sin dañar huesos o músculos. Evacuado a un hospital de Burgos ello va ser la causa de un definitivo cambio, dado que su vecino de cama es un piloto con el que hace amistad, y animado por él, y siguiendo sus instrucciones, se ofrece para la Aviación Nacional. Muy poco después causa baja en la Centuria Argentina y siguiendo las normativas legales es alistado en El Tercio como Legionario con consideración de Alférez con fecha 1 de diciembre de 1936 y pasaportado para Sevilla en donde se incorpora a la Escuela Elemental de Tablada al día siguiente, para tan solo dos días después, el 4,



realizar su primer vuelo en España con una De Havilland DH-60 «Moth» en la que es probado por su profesor. Después de 43 vuelos de doble mando con un total de 4 h. y 10' reciben la suelta y después de totalizar 66 nuevos vuelos pasa a la Escuela de Transformación en donde vuela los Hispano DH-9 hasta recibir el ansiado Título de Piloto de Avión de Guerra y la clasificación de Apto para Caza, siendo nombrado Alférez de Complemento de Aviación con fecha 27 de enero de 1937 (B.O. Nº 103) para al día siguiente recibir la orden de incorporación al Grupo 3-G-11, que dotado con vetustos Heinkel He-46 «Pava» se encuentra basado el aeródromo zaragozano de Sanjurjo, en donde se presenta sin demora y se incorpora a la Escuadrilla que manda Emilio Jiménez Ugarte (a) «El Palomo». Su paso por el 3-G-11 es muy breve, tan solo un mes, pero aún así tiene la oportunidad de participar en 16 servicios de guerra en apoyo de la asediada Huesca, con una duración de 19 h y 17' de vuelos.

Considerándole ya suficientemente fogueado, el 1 de marzo la Jefatura del Aire le destina al Grupo 1-G-2 dotado con aviones de caza Heinkel He-51A y basado igualmente en Zaragoza en esas fechas. Pasa a la Escuadrilla 1-E-2 que manda Manrique Montero y en la que vuela junto a Ramón Senra, Jaime Palmero, Mariano Ruiz de Alda,

José Jurado y el voluntario alemán Ernest Nienhuisen.

El 7 de abril la 1-E-2 realiza una eficaz acción de ametrallamiento sobre el Carrascal y el día 13 las tres Escuadrillas de He-51 realizan, por primera vez en la historia, la «Cadena» sobre las posiciones rojas de la Ermita de Santa Quiteria, situada entre Tardienta y Almudevar, que resulta tan eficaz que la División 27 «Carlos Marx» abandona sus posiciones dejando en ellas a más de 300 muertos.

En estas fechas se hace cargo del 1-G-2 Manrique Montero y cede a Corsini el mando de la 1-E-2. Los días 16 y 17 los He-51A actúan por última vez como aviones de caza combatiendo contra una formación de bombarderos Tupolev SB-2 «Katiuskas» escoltados por Polikarpov I-15 «Curtiss» o «Chatos», logrando derribar a uno de cada tipo, sin pérdida alguna, el día 16. El día 17 y algunos kilómetros en el interior de territorio republicano se desarrolla un duro enfrentamiento entre las tres Escuadrillas de He-51 y una Escuadrilla soviética de Polikarpov I-16 «Ratas» (en la que vuela el mercenario americano Frank Tinker) y dos Escuadrillas de I-15 «Chatos» en la que vuelan rusos y españoles. Pero veamos lo que al respecto le contaba Rodolfo Hemricourt a su Madre en una carta fechada el 28 de abril: «Como Vd. habrá podido ver en la prensa, nosotros avanzamos magníficamente so-



En la cabina del Heinkel He-51A de matrícula 2-56 y bautizado TERUEL, durante su pertenencia a la 1-E-2 que manda Manrique Montero.

bre el frente de Vizcaya y muy pronto Bilbao estará en nuestro poder. Una vez que este frente esté liquidado, nosotros tendremos las manos libres para trabajar en este frente de aquí. Puede ser que haya leído en los comunicados que ha habido varios violentos combates aéreos encima de Teruel, ello ha sido formidable y apasionante. Una mañana, mi escuadrilla junto a otra que se nos había unido, fuimos a buscar al enemigo. Éramos en total quince aparatos. Aproximadamente a los 45 minutos de vuelo apercibimos treinta Curtiss (aviones americanos más rápidos que portan cuatro ametralladoras -mientras nosotros solo tenemos dos- pero menos maniobrables que los nuestros). Ellos estaban a 4.000 metros. Nosotros a 2.000 y a doce kilómetros en el interior de sus líneas. Entonces, vea Vd., todas las desventajas eran para nosotros... Sin embargo, nosotros atacamos directamente de cara y subiendo... y, de pronto, ¡es la gran mezcla! ¡Se imagina 45 aviones girando en el cielo! Y el colmo es que los antiaéreos rojos no habían encontrado más espiritual que tirar en medio del montón de esta kermesse! Esto ha durado diez minutos, el tiempo suficiente para que se nos blanqueen los cabellos cuarenta veces... Uno no sabe más donde mirar o tirar, ni es preciso para continuar. En un momento dado, mis dos ametralladoras se encasquillan y, mientras que yo trabajo en desencasquillarlas, un



Aquí le vemos en el aeródromo de Zaragoza junto al 2-54 bautizado HUESCA. Al fondo apercibimos un Heinkel HE-46 «Pava», que fue la anterior montura de Rodolfo cuando pertenecía al 3-G-11.





*Junto a un par de compañeros de su escuadrilla, en Zaragoza, con el fondo de uno de sus He-51A.*

*cerdo de rojo ha venido a colocarse en la cola de mi avión, rociándome de balas copiosamente. Yo veo el humo de cuatro trayectorias, lanzando las balas incendiarias que me pasan a derecha y a izquierda en las alas y por todas partes... Yo lo he evitado realizando un fuerte picado, a pleno motor, justo hasta el suelo... a un metro... He tirado de la palanca todo lo que he podido y el bravo aparato se ha enderezado al pelo, pero como volaba de 500 a 600 km. a la hora, he perdido la visión durante un pequeño momento, la sangre ha bajado a mis pies... y luego vuelta a empezar. Para acabar, nosotros hemos derribado a siete y ellos a uno solo de los nuestros. Y después en medio del combate, uno de los nuestros ha chocado violentamente con un rojo: los dos aviones han hecho explosión.»*

Está claro que se refiere al combate del 17 de abril sobre las inmediaciones de Teruel en el que tres escuadrillas de Heinkel He-51 se enfrentaron a quince Polikarpov I-15 (los Curtiss de Hemricourt) que habían despegado de Sarrión. Los pilotos que chocaron y resultaron muertos fueron el alférez Palmero (He-51) y el sargento Calvo (I-15).

El 26 de abril, el 1-G-2 interviene en la contraofensiva sobre Celadas y El Muletón, en Teruel, y poco después, al

estabilizarse el frente la 1-E-2 de Hemricourt se mete de lleno en los combates de defensa de la semicercada ciudad de Huesca, aunque se ve obligada a mantener un servicio de alarma en su aeródromo a consecuencia de las frecuentes incursiones de los bombarderos enemigos.

El 13 de junio la 1-E-2 realiza, junto a los He-46 «Pavas» y Junkers Ju-52 bajo la protección de los Fiat CR.32 «Chirris», dos servicios sin oposición aérea alguna, pero al siguiente día son atacados por una treintena de cazas enemigos, entre «Chatos» y «Ratas». El combate es tremendamente feroz y se salda con el derribo de tres I-15 y un I-16, este último de la Escuadrilla en la que vuela el yanqui Frank Tinker, sin pérdida alguna propia. El último combate de esta batalla tuvo lugar el 16 de junio cuando cuatro He-51 y cinco He-46 con la escolta de nueve «Chirris» del 3-G-3 se «tropiezan» con veintiún Polikarpov R-Z «Natachas» escoltados por los «Moscas» de la escuadrilla soviética en la que vuela Tinker. El resultado final fue el derribo de un «Natacha» y un «Mosca» sin pérdida alguna nacional, aunque Tinker, en sus memorias, se anota un Fiat CR.32 nacional, lo cual es demostrablemente incierto.

El 20 de julio siguiente, Hemricourt, en reconocimiento a sus méritos, es ascendido al grado de teniente de complemento de Aviación (B.O. N.º 276), habiendo efectuado hasta el momento, en el 1-G-2, un total de 192 servicios de guerra y participado en 5 combates con aviones enemigos, en un total de 256 h y 16' de vuelos.

A finales de julio, el Ejército Popular desata una nueva acometida por el sector de Albarracín y el 1-G-2 al completo actúa con base en el pequeño aeródromo de Calamocha. Ya en agosto la 1-E-2 se bate el cobre en los combates iniciales de la batalla de Belchite, en cuyo primer día cae el Alférez Provisional Andrés Nieto y dos días más tarde el Alférez Provisional Salvador Blasco Román, ambos pilotos novatos. El 2 de septiembre le toca el turno a uno de los veteranos, el Alférez Provisional Mariano Ruiz de Alda. Por fin el 6 de septiembre finaliza esta batalla y se produce un periodo de calma que es aprovechado para revisar los aviones mientras sus pilotos se divierten en la alegre ciudad de Zaragoza.

El 15 de octubre un sorpresivo ataque, al amanecer, sobre el aeródromo de Sanjurjo, a cargo de los «Chatos» bajo la protección de los «Ratas», logra destruir a tres He-46 y tres Ju-52 nacionales, así como a seis Fiat CR.32





*Formación de pilotos recién ascendidos a Tenientes Provisionales. En primera fila, tercero contando por la derecha, vemos a Rodolfo.*

legionarios, aunque afortunadamente los He-51 resultan indemnes.

El 1 de noviembre, Rodolfo es sorpresivamente destinado a la 1ª Es-

cuadrilla del grupo 4-G-12 equipado con aviones de cadena Romeo Ro-37 y este no sabe si ello es un premio o un castigo, decidiendo por su parte que se trata de lo primero, tal como se deduce por el texto de una carta a su familia fechada el 8 de noviembre.

Rodolfo Hemricourt se toma unos merecidos días de descanso y el 16 de

noviembre hace su presentación en el aeródromo de Tablada, en donde, bajo el mando del Comandante Manuel Negrón, se está reorganizando el 4-G-12. Su paso por este Grupo es muy breve, ya que el día 7 de diciembre es por fin destinado a un Grupo de Caza, aunque ha tenido tiempo de realizar algunos vuelos de acomodación al Ro-37 con un total de 14 h y 16'.



*En esta foto de estudio, dedicada a su tío Willy, lleva un bigote que ha pintado en plan de broma.*



*Bonita foto de Roberto junto al morro de su «Chirri». En su cazadora porta, de arriba abajo, el emblema del Grupo Azul, el emblema de piloto de la Aviación Nacional, las dos estrellas de Teniente y un Detente.*



El 8 de diciembre se incorpora en Tablada al 3-G-3 que manda el Comandante Ángel Salas, pero tan solo una semana más tarde y después de haberse soltado en el Fiat CR.32 y realizar 3 h y 38' de vuelo, pasa destinado, el día 14, al hermano Grupo 2-G-3 o «Grupo Azul» que manda el mítico Comandante Joaquín García Morato, al que se incorpora al día siguiente en el aeródromo de Alfamén, para en lo poco que queda del año 1937 realizar seis servicios de guerra con 15 h y 19' de vuelos en el frente de Teruel.

Sus primeras vivencias en el «Grupo Azul» las cuenta a su familia en una carta fechada el 1 de enero de 1938, de la que traducimos los siguientes párrafos: «Yo no he permanecido mucho tiempo en Sevilla, en donde he progresado por mi incorporación al mejor grupo de caza que existe hasta el momento en España. He dejado mi antigua Escuadrilla y estoy al presente como simple Teniente en una Escuadrilla de caza a gran altitud, sobre uno de los últimos modelos de caza italiano, una «cosa» formidable que va de tal manera rápido, más de 400 kms. a la hora, que yo no he regresado todavía. Mi jefe es el Comandante Morato, el Guynemer español. ¡Yo estoy con los ángeles!

Os escribo desde un pequeño pueblo en el frente de Teruel, un lugar donde hace un frío horrible. Tenemos diez centímetros de nieve. Hemos acudido con toda urgencia, desde hace quince días, para la terrible Batalla de Teruel, que ciertamente ha sido una de las más duras de la guerra. Hemos sostenido espantosos

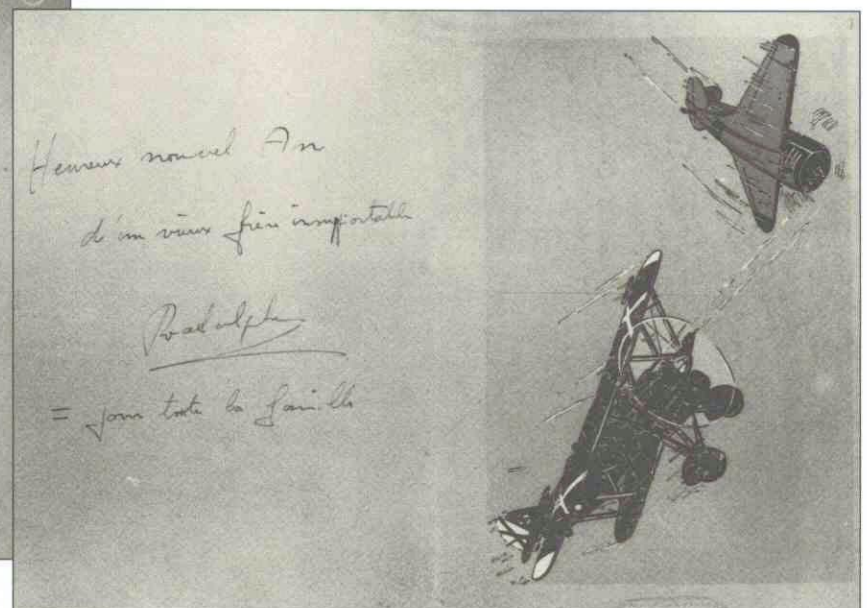
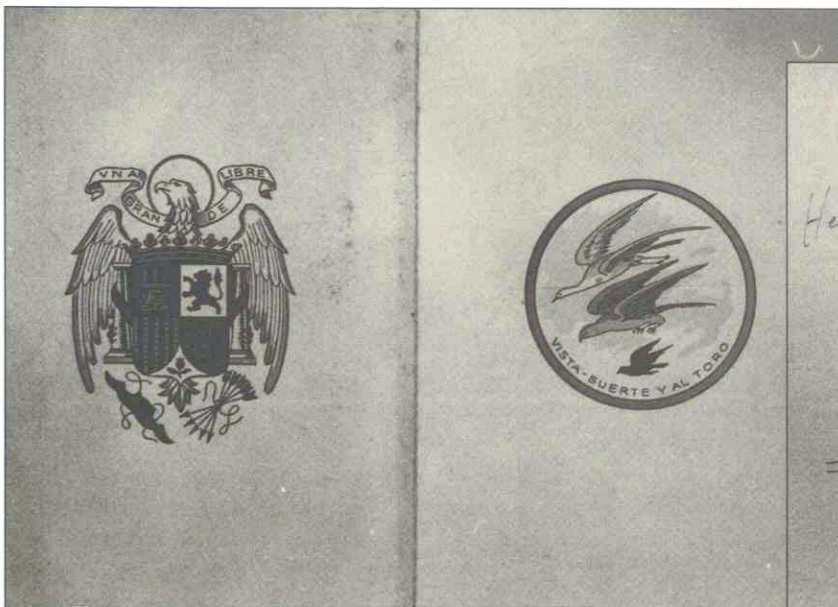


En los primeros días de abril de 1939 vemos en el aeródromo de Griñón a Luis Azqueta y O'Connor sentados, y de pie, de izquierda a derecha, a Barranco, Ibarreche, ?, Jorge Luis Muntadas «Muntaditas», «Bobito» Comas y Rodolfo Hemricourt, con el fondo del «Rata» que volaba Barranco en exhibiciones y que había sido repintado como republicano.

combates contra la aviación roja; casi todos los aparatos abatidos sobre Teruel lo han sido por mi grupo (un Grupo se compone de dos Escuadrillas) y ¡os aseguro que ello calienta!. Por mi parte un proyectil antiaéreo ha explotado en la cola de mi aparato, pero he podido aterrizar en nuestro aeródromo. Me hace reír mucho lo de que Frédéric de WOELMONT se interese ahora por mí... durante el tiempo en que yo quería a toda costa entrar en la aviación belga, él no me demostró tanto interés que yo sepa. En cuanto a realizar informes, yo lo deploro pero...

El tendrá que pasar sin ellos. Yo recibí un montón de cartas de mis camaradas de Bélgica que (ello hace que me ría) me envidian todos y que muchos quisieran venir también a España, si... pero... etc.»

La incorporación de Hemricourt a la mejor unidad de la Aviación nacional incitó a los responsables de la Aeronáutica Militar Belga a pedirle que realizara misiones de información en su provecho, es decir que se convierte en un espía, a lo que, haciendo honor a la palabra dada, se negó rotundamente.



Anverso y reverso de la tarjeta navideña del Grupo de Morato enviada por Rodolfo a su familia. Los dibujos son de Munaiz.





*Ya de regreso en Aalter, Roberto viste, quizá por última vez, su uniforme español para esta foto, en la que le vemos todo sonriente y saludando brazo en alto. En el bolsillo izquierdo de su guerrera vemos el emblema de piloto de la Luftwaffe, que fue concedido a todos los pilotos de la Aviación Nacional que volaron aviones de fabricación alemana.*

Durante toda la Batalla de Teruel, Rodolfo actuó prácticamente en todos los servicios de su Grupo hasta que se logra la reconquista de Teruel el 22 de febrero de 1938.

El 24 de febrero el 2-G-3 parte de Alfamen rumbo a Tauste (Zaragoza), su nuevo aeródromo, con el fin de descansar y reorganizarse.

El 9 de marzo se inicia la Ofensiva de Aragón y en un mismo día el Grupo Azul realiza dos servicios, el primero por la mañana escoltando a los Junkers Ju-52 españoles con 18 aviones y el segundo por la tarde, con seis aviones en caza libre en el que se produce un encuentro con una veintena de «Ratas» de los que derriban a cinco, uno de ellos a cargo de Hemricourt sobre las inmediaciones de Hajar, es su primera victoria.

El día 19, el 2-G-3 se basa en el recién conquistado aeródromo de Belchite con el fin de estar más cerca del frente, que avanza progresivamente hacia el este gracias al ímpetu de la infantería nacional.

Aprovechando la escasa actividad de la caza de «La Gloriosa», el 2-G-3 se dedica a realizar servicios de ametrallamiento, en lo que Rodolfo es todo un experto, a todo lo que encuentra de interés en el territorio republicano, logrando así destruir una buena cantidad de camiones y piezas de artillería.

El viernes 15 de abril la 4ª División de Navarra, que manda Camilo Alonso Vega, ocupa Vinaroz y parte en dos al territorio republicano y en ese día el 2-G-3 realiza dos servicios sobre la costa en los que atacan a varios buques que huyen de Vinaroz con el resultado de hundir a uno, averiar a varios y obligar a dos a regresar a puerto, en donde serán capturados. Rodolfo participó

en ello, tal como lo cuenta a su familia en una carta fechada el 5 de mayo siguiente: «Puedo decirles que nosotros somos los primeros que hemos volado sobre el mar durante la toma de Vinaroz. Nuestro aeródromo estaba en Belchite y estuvimos muy mal allí porque todo estaba destruido y no quedaba una casa decente para vivir. Entre tanto estamos en los alrededores de Teruel y, cuando recibáis esta carta, estaremos sin duda en el Norte, cerca de los Pirineos». Pero esto último no se cumplirá, ya que la ofensiva hacia Valencia lo impedirá.

El día 4 de mayo y durante un servicio de ametrallamiento cuatro «Chirris» son impactados por fuego terrestre y el de Hemricourt es uno de ellos, tal como describe en su citada carta anterior: «Ayer, mientras ametrallábamos trincheras enemigas, he recibido una bala en mi avión que ha dado justo en el sitio de mi pie derecho y como felizmente tenía puestas las botas de vuelo ese día, la bala entró por debajo y rebotó en el grueso tacón de la bota, saliendo por el lado. Si hubiese llevado, como de costumbre, sandalias, tendría el pie traspasado. ¡Que suerte!. Aquí tenemos por el momento un tiempo de perros. Lluve a torrentes».

El 31 de mayo sale el 2-G-3, más la Escuadrilla del 3-G-3 que manda el Capitán Murcia, con el fin de escoltar a una formación de Junkers Ju-52 y Romeo Ro-37 en servicio de bombardeo sobre Puebla de Valverde y durante el combate con los «Ratas» y «Curtiss» que tratan de interceptarlos,



*Dos Hawker «Hurricane» de la Escuadrilla «Chardons», la mejor equipada de la Ae. M. Belga. Así, mirando a los hangares, fueron sorprendidos por los alemanes en el amanecer del 10 de mayo de 1940.*





*Algunos de los pilotos de los «Chardons» posan junto a uno de sus «Hurricane», tapando parcialmente la insignia de la Escuadrilla y su lema «Nemo me impune lacessit» (nadie me ataca impunemente). Hemricourt, con su pipa en la boca, es el tercero por la izquierda, de pie.*

Rodolfo obtiene su segunda victoria al derribar a un «Rata». Sus compañeros además logran derribar a cuatro I-15 y un I-16.

En junio el Comandante Joaquín García Morato pasa a mandar el Grupo 3-G-3 y es sustituido en el 2-G-2 por Ángel Salas Larrazábal. El día 19 de ese mismo mes, el 2-G-3 realiza un segundo servicio de guerra con el fin de escoltar a los Ju-52 que van a bombardear a las tropas republicanas que están concentradas en Puebla de Valverde, en el que cuando ya se encuentran muy cerca de su objetivo son interceptados por dos Escuadrillas enemigas, una compuesta por dieciocho I-15 «Curtiss» y la otra por nueve I-16 «Ratas». Durante el duro enfrentamiento producido, Rodolfo Hemricourt consigue derribar a un I-15 sobre Alcablas y a un I-16 al norte de Puebla de Valverde, son su tercera y cuarta victorias. Además se han conseguido otros cuatro derribos: dos I-15 «Chatos» o «Curtiss» a cargo de Salvador, un I-16 a cuenta de García Pardo y otro I-15 a cuenta de Ibarreche.

En la noche del 24 al 25 de julio de 1938 se inicia la que será terrible Batalla del Ebro con el cruce del río por el Ejército Popular. Los Fiats Cr.32 abandonan Extremadura y el día 28 ya se encuentran en el campo de Escatrón, ya que su presencia es imprescindible dada la gran acumulación de efectivos aéreos efectuada por «La Gloriosa».

El 14 de agosto los 2 y 3-G-3 protegen a una formación de Heinkels He-111E de la Legión Cóndor a los que atacan fieramente los «Chatos» y «Ratas» sobre Gandesa. Al final de los combates se ha conseguido derribar cinco aparatos enemigos, entre ellos un «Rata», pilotado por el Sargento Eduardo Fernández Prada, a cargo de Rodolfo, y que cae al norte de Reus resultando muerto su piloto.

El 25 de agosto ante el ataque republicano en el río Zújar, el 2-G-3 regresa a Extremadura y se basa en el aeródromo de Mérida. Desde allí, el 1 de septiembre, Rodolfo obtiene su sexta victoria al conseguir abatir a un Grumman GE-23 «Delfín» mientras que

García Pardo acaba con otro. A mediados de mes la situación está bajo control y los «Chirris» regresan a Escatrón vía Ávila el día 18.

El 2 de octubre, al norte de Figueras se desarrolla un duro combate, contra I-15 e I-16, en el que Rodolfo hace doblete al derribar a dos «Ratas», doblete que consigue igualmente Julio Salvador, mientras que Aristides tiene que conformarse con uno; siendo uno de los derribados el «Chato» pilotado por el sargento José Sarrió Calatayud, que fallece.

El 3 de noviembre y en un nuevo combate Rodolfo obtiene su noveno derribo al abatir el «Rata», de matrícula CM-264, que pilota el teniente Francisco Paredes Martínez, que se estrella con su avión sin conseguir saltar en paracaídas.

La novena victoria de Rodolfo Hemricourt tiene lugar el día 12 de noviembre, cuando los 2 y 3-G-3 escoltan a una formación de Ju-52 y He-70E «Rayos» sobre el sector del Segre y se tropiezan con seis Tupolev SB-2 «Ka-





Rodolfo Hemricourt de Grunne y Albert van den Hove en la playa de Carnon, cercana a Montpellier, durante un alto en su camino hacia Port-Vendres.

tiuskas» a los que acompañan dos formaciones de «Ratas».

Por fin el Ejército Popular retrocede y vuelve en su retirada a cruzar el río Ebro, es el principio del fin de la guerra.

Rodolfo aprovecha entonces pasar unos días de permiso en Sevilla, que le saben a poco, ya que el 26 de noviembre el Generalísimo da la orden de avanzar sobre Cataluña.

Durante el mes de diciembre realiza 15 servicios de guerra, pero aunque hay algún que otro encuentro con la aviación enemiga, ésta rehuye el combate y no tiene oportunidad de conseguir un nuevo derribo. Pero el día 3 de enero de 1939 tiene la oportunidad de combatir con los «Ratas» y conseguir su décima y última victoria en España. Sucede sobre La Granadella y el «Rata» iba pilotado por el Teniente Guillermo Fernández Adallpe, que cae junto con su avión.

Finalizada la Campaña de Cataluña se produce una redistribución de los Grupos de la Aviación Nacional y el 2-G-3 pasa destinado al aeródromo de Posadas, en la provincia de Córdoba,

en donde los vuelos son de pura rutina ya que no hay enemigo en el aire al que afrontar.

Ya muy poco después, el 28 de marzo las tropas nacionales entran en Madrid y el 1 de abril la guerra finaliza oficialmente. Rodolfo Hemricourt piensa en su futuro y así en su última y larga carta española a su familia se expresa así: «*Pienso regresar a Bélgica sobre el 20 de mayo próximo. Por el momento nos pasamos la vida desfilando por todos los rincones de España en avión, a pie y de todas las formas. Ciertamente habréis sabido la muerte de Morato, el gran As de la aviación española y mi jefe, mientras realizaba acrobacias a ras del suelo... Sobre todo no*

*comentéis demasiado sobre mis posibilidades de entrar en la aviación belga y no hablar nada de mí al general Duvivier porque yo no tengo ni el deseo ni la intención. Dada mi edad y el poco gusto que tengo por los exámenes, no tengo ninguna probabilidad de realizar una carrera interesante en la aviación militar belga. En contra, vista la gran experiencia de la guerra moderna (que felizmente yo he acumulado durante tres años) así como un poco de costumbre adquirida en pilotar aviones modernos (de caza y combate) pienso encontrar (¡pero puedo equivocarme!) mas fácilmente un empleo en una fábrica de construcción de aviones, bien en Bélgica, bien en Holanda, y, de todos modos, muy posiblemente en España. También, por el momento, voy simplemente a tomar dos meses de permiso, lo que me dará tiempo para ir y volver enseguida con el fin de arreglar definitivamente mi situación militar, lo que será largo y complicado de hacer a causa del gran follón que existe a causa de la fuerza de los acontecimientos. En fin, habla-*

*remos de todo esto cómodamente en Aalter a donde tengo un deseo loco de regresar»*

Su Hoja de Servicios indica el 23 de octubre de 1939 como fecha de su Licenciamiento y pase a la Reserva como teniente de la Escala de Complemento, aunque a principios del mes de junio ya se encuentra en su castillo de Aalter.

### De nuevo en Bélgica

Rodolfo disfruta del reencuentro con su familia, pero esto no le dura mucho, ya que el 1 de septiembre Alemania invade Polonia y dos días más tarde Francia e Inglaterra se ponen al lado de Polonia y declaran la guerra al III Reich. Consecuentemente el gobierno belga llama a sus reservistas y Rodolfo Hemricourt es movilizado como Sargento y destinado al Escuadrón Ciclista del 7º Regimiento de Infantería, sin que los responsables de la Aeronáutica Militar muevan un solo dedo. Su familia mueve cielo con tierra hasta que finalmente consigue que le cambien de afectación y es enviado a la Escuela de Pilotaje de Deurne, cercana a Amberes, a donde se incorpora el 15 de



Con su recién estrenado uniforme de la RAF vemos a Rodolfo al poco de su llegada a Inglaterra.





Después de salir del hospital vemos a Rodolfo convaleciente con su brazo izquierdo en cabestrillo. Junto a él un observador checo y su compatriota Willy van Lierde.

más modernos aviones de la Ae.M. Belga. Rodolfo inicia sus servicios de protección sobre las fronteras de su país, todavía neutral, intentando interceptar a los Dornier Do-17 de reconocimiento de la Luftwaffe que incursionan.

Su relación con sus compañeros es muy buena, pero no goza de la amistad del Mayor Hendricks (Jefe de la 2ª Escuadrilla) con los que tiene algunos enfrentamientos, pero un informe redactado a sus Superiores por el capitán Martín Charlier (Jefe de la 1ª Escuadrilla en la que vuela Rodolfo) dice lo siguiente: «Muy buen piloto de caza, muy ágil y muy disciplinado. Bueno en alta escuela. Muy buen tirador. Ha dado la más alta satisfacción desde su llegada a la unidad». En enero de 1940 es promovido a

Oficial con el grado de Subteniente (Alférez) y en el preceptivo informe de su viejo conocido, el coronel Woelmont, se dice: «Favorable en razón de las circunstancias personales del interesado. Toda vez hay que hacer notar que esta proposición no ha tenido en cuenta las reglas de ascenso normales».

Durante la noche del 9 al 10 de mayo de 1940 se ordena a las dos Escuadrillas de Schaffen que evacuen su base y se dirijan a los previstos aeródromos de campaña, pues se prevé un ataque alemán. Pero esta orden se retrasa dada la apatía de algunos oficiales que piensan que se trata de otra falsa alarma más y ello origina que a las 4.30 h. del 10 de mayo sean sorprendidos con sus aviones alineados y de cara a los hangares, tal como si estuviesen preparados para una revista. Tres «Hurricanes» son destruidos y un cuarto choca con un «Gladiator» y otros cinco resultan muy dañados. Únicamente dos pueden partir rumbo a su campo de campa-

ña en Le Culot-Beauvechain. Rodolfo, que se encontraba convaleciente de un accidente de circulación, se incorpora rápidamente a Le Cullot, en donde gracias a la rápida reparación de un «Hurricane» se crea una Patrulla formada por los capitanes Charlier y Van del Hove y el subteniente Hemricourt, pero antes del primer despegue aparecen los Messerschitt Bf-109E y acaban con los tres «Hurricanes». El 12 de mayo nuestro trío de pilotos recibe la orden de dirigirse al aeródromo de Norrent/Fontes, en el norte de Francia; ninguno de ellos sabe que nunca volverán a pisar el suelo de su Patria.

En Francia van de uno a otro aeródromo, sin poder combatir, y recibiendo órdenes contradictorias. Así el 23 de mayo se encuentran en Montpellier, en donde cinco días después reciben la noticia de la capitulación del gobierno belga, a la que sigue la del gobierno francés el 19 de junio. Los aviadores belgas debaten entre ellos lo que deben de hacer: ¿regresar a Bélgica?, ¿intentar llegar al Congo? o ¿dirigirse a Inglaterra?. La decisión se toma prontamente. Rodolfo, junto a Van del Hove, Doutrepoint, Seguers, Leroy, du Vivier y Hortmans, confeccionan unas falsas órdenes de Marcha al tiempo que «requisan» dos automóviles de la Ae.M., uno de ellos el personal del Capitán Guiscand, el viejo enemigo de



Aquí le vemos junto a su hermana Anne durante su convalecencia en Toquay.

septiembre y en donde pasa nueve días volando los vetustos Avro 504 y Fairey «Fox». El informe realizado al respecto por el Mayor Norbert Leboutte, Jefe de dicha Escuela, dice textualmente: «Sargento de Reserva alumno piloto de HEMRICOURT de GRUNNE: se adapta muy fácilmente a los aviones de la Escuela. Escapa verosímelmente de todas las situaciones difíciles, pero ignora la finalización de las maniobras y no cuida los detalles. Esto es sin duda debido a una instrucción inicial demasiado primaria y menos metódica que la nuestra. Demasiado brutal en alta escuela de la que los rudimentos no le han sido enseñados. Muy fiable en pilotaje sin visibilidad pero que no puede realizar sin los instrumentos Sperry al completo. Aparte de estos defectos de los que puede desembarazarse, posee todas las cualidades de un excelente piloto de caza. Lo ideal sería que siguiese un curso completo de perfeccionamiento.»

Pero esto último no tiene lugar, ya que inmediatamente pasa destinado al 2º Regimiento de Aeronáutica que tiene su base en el aeródromo de Schaffen y cuya 2ª Escuadrilla, 2/1/2 «les Chardons» (Los Cardos) está dotada con los Hawker «Hurricane Mk.1», los



Rodolfo. Sobre las 2 de la mañana parten hacia la frontera española y llegan sin novedad a Perpignan y de allí se dirigen a Port-Vendres en donde piensan embarcar hacia Marruecos, tal como indican las falsas órdenes de Marcha, pero los franceses no tienen el menor interés en darles facilidades y así pasan unos días intentándolo. Rodolfo, que habla inglés corrientemente, logra hablar con un Oficial del Destructor británico «APAPA» que acaba de llegar y le informa de que varios oficiales belgas desean embarcar para Inglaterra e incorporarse a la RAF, dándole sus nombres. El marino regresa al «APAPA» y un tiempo después, que se les hace eterno, les informa de que el Embajador belga en Londres (¡que no les conoce de nada!) ha dado plenas garantías de ellos y que por lo tanto embarcaran discretamente en cuanto estuviesen listos, lo cual realizaron sin demora. En la tarde del día 25 el «APAPA» amarra en Gibraltar y el 27 parte hacia Inglaterra, llegando al puerto de Liverpool el 7 de julio.

Mientras esto iba sucediéndose, en Bélgica Rodolfo y sus compañeros habían sido declarados oficialmente DESERTORES.

### Por fin el Inglaterra

Al día siguiente de su arribada a Liverpool parten para Thenby, de donde hacen su presentación al Estado Mayor de las Fuerzas belgas en Gran Bretaña y seguidamente van a Londres, en donde después del correspondiente reconocimiento y las entrevistas reglamentarias, el 19 de julio se integra en la RAF con el grado de Pilot Office (Subteniente). Luego parte hacia la Escuela de Caza de Hawarden, en la que el 24 de julio realiza su primer vuelo. Normalmente vuela en Fairley «Baattle» en el que va dando clases a sus compañeros, dada su mayor experiencia.

Por fin el 4 de agosto de 1940 el P.O. Hemricourt de Grunne, que ha recibido el nº de matrícula 82158 de la RAF, es destinado al 32 Squadron que está basado en el aeródromo de Biggin Hill, junto a él se incorpora el P.O. Seghers.

El 15 de agosto, a los mandos del «Hurricane» matriculado N2458 junto a once pilotos más, toma tierra en el aeródromo avanzado de Hawkinge. Al día siguiente despegua, junto a sus compañeros, para su primer servicio de guerra en la RAF, vuela el «Hurricane» P3481. Se encuentran con una formación de Messerschmitt Bf-109E

con la que combaten logrando derribar a uno de ellos, posiblemente perteneciente a la 5/JG.54. Rodolfo realiza un nuevo servicio en este día, ahora volando el «Hurricane» V7363, combatiendo con una formación de 60 bombarde

Junkers Ju-88A que vuelen escoltados por 40 Messerschmitt Bf-109E sobre el sector de Biggin Hill, de los que el 32 Squadron reclama 2 Ju-88 y 2 Bf-109, así como 2 Bf-110, aunque Hemricourt no se anota ninguno.

El 17, en un nuevo combate en el que participan 13 «Hurricanes» del 32 Squadron (Rodolfo vuela en el R4081) se enfrenta a una formación de Dornier Do17 del 9/Kg.76 con escolta de bimotores Messerschmitt Bf-110. Hemricourt solamente se anota como probables a un Do-17 y a un Bf-110. Por la tarde un nuevo servicio, en el que se va a interceptar una gran formación de bombarderos alemanes que se aproximan a Canterbury. Se reivindican cinco cazas Bf-109E pero se han perdido cinco «Hurricanes», uno de ellos ha sido el V6535 que pilotaba Hemricourt, que ha logrado saltar en paracaídas y ha quedado gravemente herido. Enviado sin demora a un hospital, tiene que ser sometido a varias operaciones, en especial en la cara, así como en las piernas y en la mano izquierda. Las heridas y quemaduras de la cara son importantes, pero se encuentra en las manos del famoso cirujano estético Dr. Mc Indoe, quien le deja como nuevo.

### En Portugal y... ¿tal vez en España?

A comienzos del año 1941, con la excusa de una mejor convalecencia es enviado por el gobierno belga en el exilio, a Lisboa, aunque realmente se le había enviado para que se pusiese en contacto con algunos de sus bue-



En Biggin Hill tenemos a algunos de los pilotos del 609 Squadron. De izquierda a derecha son: Ogilvie, Rodolfo (al que se le notan diferentes rasgos en su cara), Bisdee, van Lierde, Robinson, de Spirlet y Wilmet.

nos amigos españoles y a través de ellos consiguiese la liberación de un numeroso grupo de militares belgas, que se encontraban internados en el campo de concentración de Miranda de Ebro, y que seguidamente se les autorizase a dirigirse a Gibraltar, lo cual consiguió después de no pocas dificultades e inconvenientes. Lo que no sabemos es si Rodolfo Hemricourt entró o no en España, pues no se ha encontrado documento alguno al respecto, aunque lógicamente debió haberlo dado el cariz de su misión.

Finalizada su misión y no deseando más que volver al combate, Rodolfo insiste para que se le autorice para regresar a Inglaterra, lo cual por fin consigue a mediados del mes de abril.

### El final

A su regreso a Inglaterra es destinado al 609 Squadron, con base en el aeródromo de Biggin Hill y dotado con aviones Vickers Supermarine «Spitfire». Allí es recibido con alegría, ya que tiene como compañeros a sus viejos amigos del «APAPA»: Van Lierde, Roger Malengreau, Vicy Ortmans, Robert Vilmot, François de Spirlet y Eugene Seghers.

El 9 de mayo, encuadrado en el «Fligh A» despegua a los mandos del «Spitfire» matriculado P8271 para un vuelo de hora y media en un servicio de protección a un convoy, para servirle de aclimatización, pues no volaba desde hacía medio año.

En los siguientes días sigue realizando los servicios que se le asignan, pero todos ellos se desarrollan sin no-





*Esta es muy posiblemente una de las últimas fotos de Rodolfo Hemricourt, en donde le vemos a punto de montar en su «Spitfire».*

vedad alguna. El 16 de mayo, al mando del Wing Commander Malan despegan, a las 12'30 h., de Biggin Hill los 92 y 609 Squadrons al completo, a los que se une el 74 Squadron que ha despegado de Gravesend, y todos se dirigen hacia Francia a la búsqueda de Messerschmitt Bf-109, a los que muy lógicamente encuentran. Hay combate y cae un Messers, sin pérdida alguna británica. Rodolfo ha sido uno de los participantes.

Al día siguiente hay un nuevo combate para Hemricourt, que despegaba a las 10'50 h. con el «Spif» P7490, para un servicio de patrulla sobre Tenterden a 15.000 pies de altura, para después dirigirse hacia Manston, en donde habían sido vistos algunos cazas alemanes, a los que logran sorprender, aunque sus pilotos son veteranos y escapan indemnes, pero antes han conseguido derribar al «Spit» del P.O. Atkinson, que con suerte consigue tomar tierra fuera de campo.

Los días 19 y 20 la intensísima niebla impide los vuelos y Rodolfo marcha al cercano Londres en donde se encuentra su hermana Anne.

El 21 de mayo el tiempo aclara lo suficiente para que el 609 Squadron participe en el «Circus nº 10», un ataque a la refinera de aceite de Gosnay (en las inmediaciones de Bethune) en Francia. Los 24 y 56 Squadron realizan una operación de diversión sobre St.

Omer mientras que el 609 Squadron asegura la cobertura en la región de Gravelines, mientras que el 92 Sq. Patrulla a gran altura. El informe de este servicio realizado por el Squadron Leader del 609 dice textualmente: «1/Trece aparatos del Squadron y el Wing Commander Malan despegaron de Biggin Hill a las 17 h. y 10 minutos del 21 de mayo de 1941 para cubrir al Wing de Kenley a su regreso del «Circus 10» sobre Gravelines. Nuestros aviones patrullaron a 10 millas al este de Deal sobre la línea Gravelines-North Foreland, repartidos en tres secciones y a una altitud de 12.000 a 14.000 pies. 2/ Hacia las 18 h. 00 minutos las secciones se encontraban cerca de North Foreland cuando varias formaciones pequeñas de Messerschmitt Bf-109 E fueron avistadas volando en pareja o en doble pareja, más o menos a nuestra altura. El W.C. Malan que dirigía la «Sección Roja» en el centro, viró del oeste hacia el norte cuando se vio encuadrado por dos parejas de Messers. Con su radio fuera de servicio picó para encuadrar a un aparato enemigo a la izquierda, entre tanto que «Rojo 2» atacaba a otro. Desgraciadamente «Rojo 2» picó muy profundamente y el resto de la Sección le siguió. 3/ El W.C. Malan se encontró solo pero continuó su ataque e intentó reunirse con los demás dos millas al Oeste, pero fue atacado por cuatro

Messers, logrando escapar volando en espiral en dirección al sol. 4/ «Amarillo 1» (F.O. Bisdee) vio a dos Bf-109 aparecer desde las nubes y seguir a la Sección Azul. La Sección Amarilla se adelanta y los aviones enemigos huyen. 5/ «Amarillo 3» y «Amarillo 4», que volaban un poco atrasados, ven como el Spit de «Amarillo 2» se desintegra en el aire, aunque no han visto el ataque. El piloto ha conseguido saltar en paracaídas y sus compañeros giran alrededor de su compañero en su descenso y «Amarillo 3» continúa haciéndolo después de que llegue al agua, acompañándole en ello un «Hurricane». Emite un mensaje por radio que es oído por varios pilotos pero que no es comprendido por las estaciones de tierra. Observa entonces a un barco que sale del puente de Ramsgate e intenta guiarle, pero tiene que abandonar por falta de combustible.»

«Amarillo 2» era el P.O. Rodolphe de Hemricourt de Grunne, que volaba el «Spitfire Mk.II» matriculado P7436. Su búsqueda continuó durante varias horas y se hizo todo lo que podía hacerse, pero ni vivo ni muerto pudo ser encontrado.

Tan solo quince días más tarde, el 15 de junio de 1941, le era concedida en España la Medalla Militar Individual (B.O. del Ministerio del Aire nº 72). Cuando el 10 de diciembre de ese mismo año, aprovechando la festividad de nuestra Señora de Loreto, se realiza la entrega de la Medalla Militar a los pilotos que la han merecido por su heroísmo durante la guerra de Liberación, ocho de ellos están ausentes: dos caídos en combate durante la contienda, cinco se encuentran combatiendo en Rusia con la Escuadrilla Azul y nuestro Rodolfo, del que no saben nada sus viejos camaradas.

Al final de la 2ª Guerra Mundial se conoció la noticia de la muerte de Rodolfo de Hemricourt, pero los burócratas del Ejército del Aire no debieron enterarse, ya que su Hoja de Servicios no se cerró hasta el año 1955 con la indicación de que causaba baja en el Ejército del Aire por cumplir la edad reglamentaria. Por su parte los burócratas belgas de la Aeronautique Militaire no le exoneraron de su «deserción» hasta el año 1948, siete años después de que cayese en combate por la liberación de su Patria. ¡Así escriben algunos la historia! ■



# Apuntes preliminares sobre la historia de la HM-1

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO

Miembro de número del IHCA

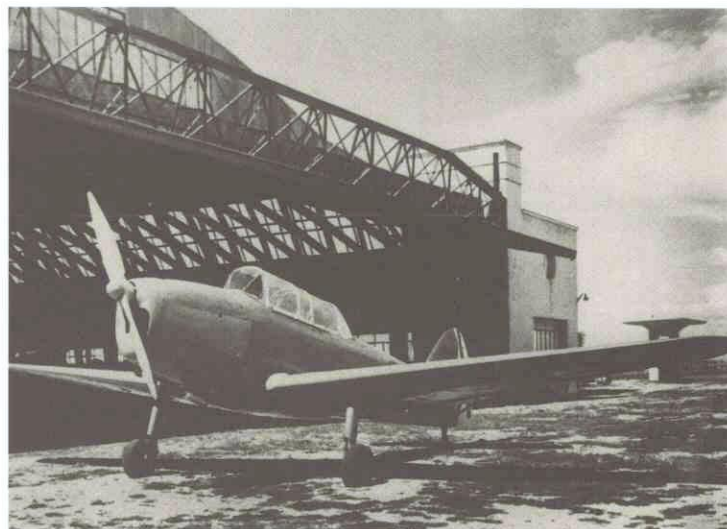
**A**LGUNAS de las páginas de la historia de la aviación militar española correspondientes a los años inmediatamente posteriores a la guerra civil, fueron escritas, con suerte diversa, a bordo de aeronaves que habían sido diseñadas allende nuestras fronteras y construidas con licencia por nuestra modesta industria aeronáutica, o bien fueron proyectadas por nuestros propios ingenieros, con medios escasos y en circunstancias totalmente adversas. En relación con las primeras, son de todos conocidos los obstáculos con que se tropezó para sacar adelante las series de "Pedros", "Junkers" y "Messer" y, en menor medida, las de Götha 145 y Bücker 131 y 133. En el segundo caso, con los representantes más significativos –el Hispano HS-42 y la HM-1– el camino no fue menos tortuoso.

El modelo citado en último lugar, fue producto del tesón, la gran ilusión y la personalidad emprendedora –no sólo en el campo aeronáutico– de un hombre a quien mucho nos tememos que no se le ha concedido el lugar preeminente que creemos que merece, no sólo en la historia de nuestra Aviación, sino, también, en la memoria de todos los que sentimos pasión por ella, y que algún día debería ocupar: don Pedro Huarte-Mendicoa Larraga, a quien, con estas torpes líneas, pretendo rendir homenaje.

Quien esto escribe, tuvo el honor de conocer personalmente a don Pedro y de disfrutar –lamentablemente, en una sola ocasión– observando con qué cariño hablaba de sus

"hijos aeronáuticos", como él los llamaba, y, al mismo tiempo, con qué indignación y, sobre todo, profunda pena lamentaba que no hubieran corrido mejor suerte. He de confesar que la imagen de aquel hombre –todavía vigoroso y enérgico, a pesar de la edad y de su profunda sordera– dolido e indignado ante lo que consideraba que había sido una injusticia, es algo que no olvidaré mientras viva.

Pero no es de don Pedro de quien quiero hablar hoy, sino del primero de sus "hijos aeronáuticos": la avioneta HM-1.



En esta foto, cuya original es de una gran nitidez, puede leerse la deriva de la EE.4-26 que su número de fabricación era el S1 nº 15.

(Foto AISA, archivo del autor)



(Foto superior/AISA, Foto inferior IHCA)

Estas dos fotos creo que corresponden a la misma HM-1: en la de arriba, aparece como EE.4-12, y en la otra como EC-AFA. Obsérvese que en ambas está equipada con el mismo tipo de cúpula, distinto al que tuvieron los ejemplares de serie.



## ANTECEDENTES. LOS PROTOTIPOS

**D**ISCURRIÁN los últimos meses de 1939 cuando en la Oficina de Proyectos de la Sección de Estudios y Experiencias de la Dirección General de Industria y Material, de la que él se había hecho cargo, se recibió una orden del Director de ésta para que se hiciera un informe sobre la posibilidades de desarrollo de la avioneta GP-1, que, como es sabido, había sido proyectada antes de la guerra por Arturo González Gil y, parcialmente, financiada por José Pazó Montes –de quien, años después, don Pedro obtuvo por escrito permiso para basarse en ella–. Con el informe se remitía el proyecto; y, además, se destinó un ejemplar de este modelo a la Escuadrilla de Experimentación, que don Pedro voló en varias ocasiones.

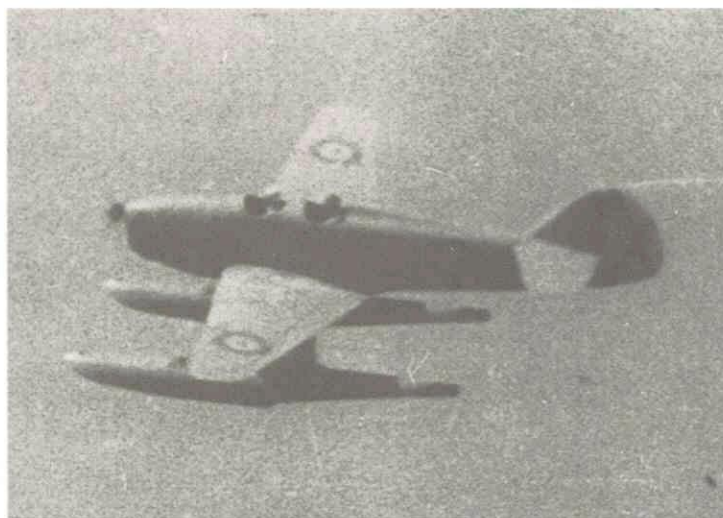
Una vez estudiada la documentación recibida –labor que realizó en solitario don Pedro, puesto que era el único ingeniero que por entonces estaba destinado en la oficina–, se remitió el informe solicitado, en el cual se afirmaba que podría aprovecharse el sistema constructivo empleado, si bien se juzgaba necesario rehacer el proyecto, trabajo que se proponía que llevase a cabo esa oficina. Además, se sugería que se cambiara el nombre de la avioneta que resultase, ya que las modificaciones iban a ser tantas y tan importantes que en muy poco se parecería al proyecto original, del que lo que se iba a aprovechar, en cuanto a la su estructura se refiere, no estaba protegido por ninguna patente ni obedecía a sistemas constructivos ideados por el Sr. González Gil. Y, en efecto, así se hizo: se decidió llamarla E-1 (primer tipo de escuela).

Aceptada la propuesta por don Vicente Roa Miranda, a la sazón Director General de Industria y Material, se comenzó a trabajar poco antes del verano de 1941. En esta fase, don Pedro contó con la ayuda del señor Blanco Pedraza y, más tarde, también con la de don José Fernández Giner, ingenieros, ambos. Tras unos meses de actividad febril, el dos de enero de 1942 se pudieron enviar a AISA (compañía donde, a petición de don Pedro, se había autorizado que se efectuase la construcción del prototipo) los primeros planos de fabricación, y, finalmente, el 7 de abril ya estaba terminada la avioneta.

Era un monoplano de ala baja, biplaza en tándem, con doble mando, y tren fijo. Su estructura era de madera de pinos de Balsaín y tubos de acero soldados –fabricados por Babcock-Wilcox en Bilbao, y que dieron muchos problemas–, y estaba recubierta de tela y chapa de aluminio; las alas, de madera, constaban de dos largueros, entre los cuales se hallaban los depósitos de combustible, y las superficies móviles de madera y tela. El timón de profundidad tenía un compensador, que podía accionarse en vuelo, y el de dirección, así como los alerones, iban provistos, también, de compensadores, de chapa, regulables en tierra. El motor, que era un Hirth HM 506A, de 160 c.v. de potencia máxima, a 2.500 r.p.m., estaba unido a la bancada mediante cuatro soportes elásticos y carenado con chapa de aluminio. Sus características eran las siguientes:

Envergadura	- 9'65 m
Longitud	- 7'65 m
Altura	- 2'20 m
Superficie alar	- 14'00 m <sup>2</sup>
Peso total	- 850 kg
Peso en vacío	- 620 kg

El primer vuelo, realizado en Cuatro Vientos el mismo 7 de abril, lo llevó a cabo don Pedro, como sería habitual que hiciera con todos los prototipos que él diseñó. Como espec-



(Fot: Juan del Campo, archivo José Antonio Delgado)

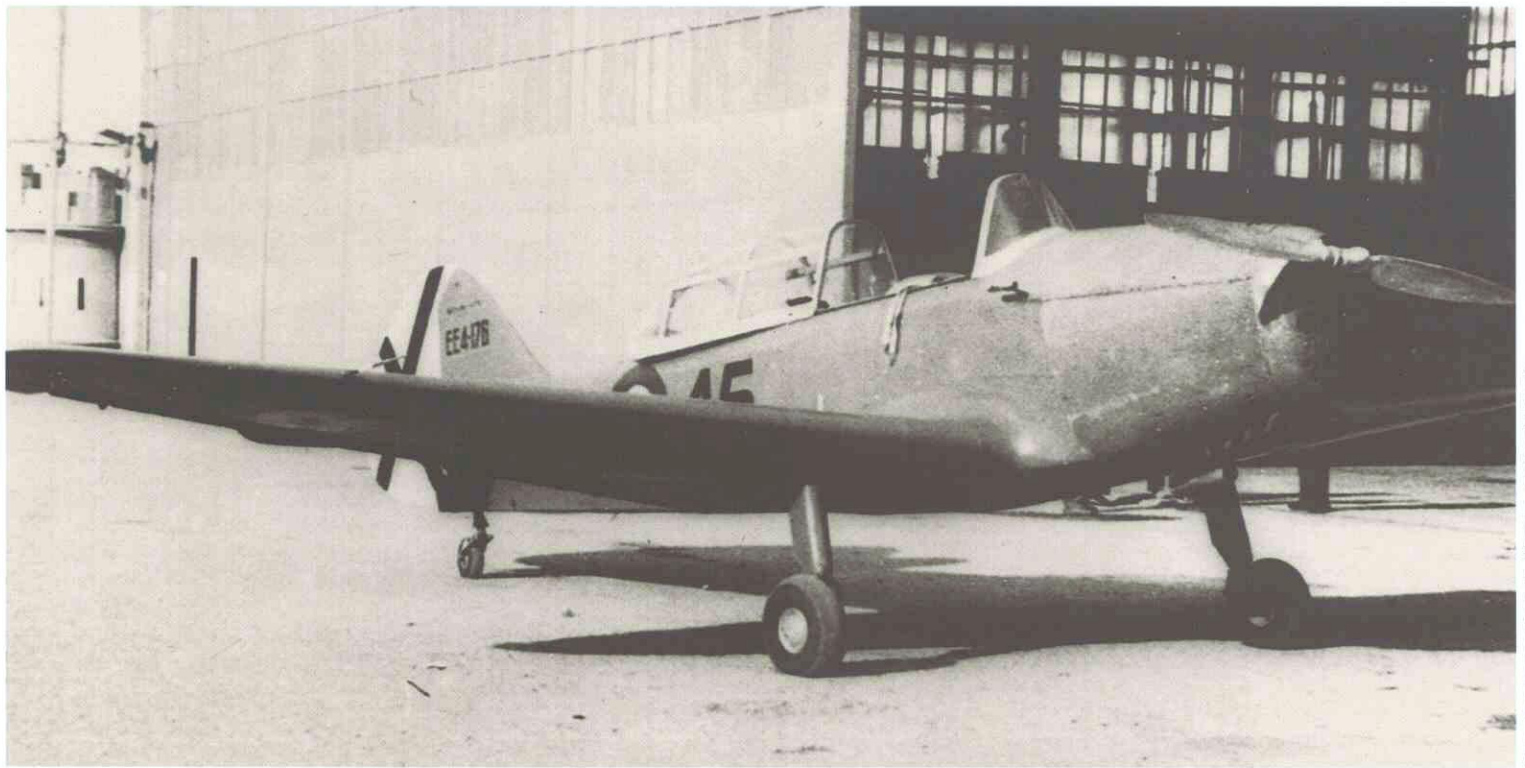
*Esta foto data de 1948, y fue hecha cuando la HM-3 evaluada en San Javier realizaba uno de los vuelos de experimentación, tripulada por Rafael Lorenzo y Juan del Campo.*

tadores, asistieron el teniente coronel Servert y personal de la Oficina de Proyectos y de AISA. Todo discurrió con normalidad durante los veinte minutos que duró.

En días posteriores, le hizo unos vuelos más, y en el quinto o sexto se decidió a hacer acrobacia, ya que la avioneta había sido diseñada para que cumpliera las exigencias establecidas en el grupo 4 de solicitud de las normas alemanas, es decir, que pudiera realizar acrobacia normal a plena carga. Y fue entonces cuando surgió el primer susto. Después de avisar a los ingenieros de la Oficina que presenciarían el vuelo de que iba a hacer un "looping", despegó, tomó altura y, una vez alcanzada la necesaria, con el motor a fondo, inició un picado, tiró de la palanca y, cuando se hallaba en el punto máximo de la imaginaria circunferencia de iba a describir, la avioneta, *motu proprio*, hizo un perfecto medio tonel que la dejó en línea de vuelo horizontal. Como es de suponer, y tras tratar de recuperarse de la sorpresa y de sobreponerse al consiguiente susto, su piloto permaneció impasible a la espera de ver qué sucedería después. Pero todo discurrió con total normalidad; así que, poco a poco, fue "tanteándola" con virajes cada vez más ceñidos, a los que respondió perfectamente, visto lo cual decidió tomar tierra y comentar lo sucedido con quienes habían seguido sus evoluciones desde el suelo. Nada más bajarse de la avioneta, alguno de ellos le alabó por el gran medio "looping" con medio tonel que había hecho, pero al oír lo que había sucedido en realidad, la incredulidad dio paso a la zozobra. Inmediatamente procedieron a revisar a fondo el pequeño avión, sin que encontraran la causa de tan extraño "proceder". Así que don Pedro se fue de nuevo al aire con él y volvió a realizar otro "looping", con el mismo resultado. Insistió y, nada, todo seguía igual, pero con la particularidad de que el medio tonel no lo hacía siempre en el mismo punto de la circunferencia del rizo. Ya más tranquilo, tomó tierra y, después de comentar de nuevo aquel comportamiento de su querido "hijo aeronáutico", llegó a la conclusión de que no era debido a un defecto de fabricación ni a una avería de mando, sino a motivos de pura índole aerodinámica.

Se volvió a revisar el avión, sin que apareciera ninguna avería ni anomalía, y a revisar una y otra vez todo el proyecto, sin que se detectara ningún error de cálculo. En vista de ello, se decidió consultar todos cuantos libros y revistas se tenía a mano, para ver si podía encontrarse en ellos una explicación a tal fenómeno. Pero, el resultado fue nega-





(Foto: Maestranza Aérea de Albacete, archivo del autor)

En esta instantánea de la EE-4-176, realizada en San Javier poco tiempo después de que fuera destinada a la Escuela de Suboficiales, se puede ver que todavía lleva en el fuselaje parte, al menos, del indicativo 94-45 que tuvo en el Escuadrón de Experimentación en Vuelo, su anterior destino.

tivo. Mientras tanto, don Pedro, a quien, no se le podía tachar de medroso, siguió volándolo y comprobando que todo seguía igual, aunque no en todas las ocasiones se repetía esa maniobra no mandada. Hasta que un buen día, estando reunidos varios pilotos, uno de ellos, que estaba o había estado volando los Bf 109 en el 23 Regimiento de Caza de Reus, al escuchar lo que sucedía, de forma tan espontánea, no exenta de ingenuidad, como certera "puso la mano en la llaga" al meditar en voz alta: "¡andá, eso mismo le pasa al Messer 109 en cuanto se le tira fuerte de la palanca!". ¡Al fin de había hecho la luz! Así, pues, sin perder más tiempo, se procedió a comprobar que lo que había dicho aquel hombre era totalmente cierto y que se podía dominar a voluntad esa maniobra.

Tras la posterior revisión de la bibliografía existente al respecto, se determinó sin lugar a dudas que se trataba de una entrada en pérdida dinámica, que era típica de los aviones de ala baja y puntiaguda, en cuya cara exterior se producía una disminución de la sustentación al tirar de la palanca para cerrar el rizo.

Conocido el efecto y averiguada, por fin, la causa, se tomó buena nota y se redactó el procedimiento oportuno para combatirla.

Ya con más tranquilidad de ánimo, continuaron los vuelos para poner este primer prototipo totalmente a punto y entregarlo al Laboratorio de Experimentación, para su evaluación oficial. La entrega tuvo lugar el 27 de julio de 1942, fecha hasta la que se le habían hecho 27 vuelos. Y el 9 de noviembre de este año, la comisión creada al efecto, formada por los tenientes coroneles José Luis Servert, que la presidió, y Luis Llorente y los comandantes Pablo Benavides y Javier Murcia, emitió un informe en el cual, aunque recomendaban que se introdujeran ciertas modificaciones, no quedaban dudas sobre la opinión favorable que tenían del nuevo modelo. De él afirmaban en el informe que "... es de manejo suave y agradable en tierra y en el aire. Realiza acrobacia con toda perfección, aunque es preciso practicarla para lograr su dominio... despegue pronto y aterrizaje

sencillo, con y sin flaps, enseña, no obstante, más que el Gotha (sic) actual, al que puede sustituir con ventaja..." Es evidente, pues, que los miembros de la comisión, aparte de cualquier otra valoración que se pueda hacer, creían que debía emplearse como avión de escuela de transformación. Abundando en este sentido, afirmaban que "... parece lógico que el avión de transformación fuera de una potencia de 200 CV, por esta razón interesaría que al HM-1 se le aumentara la potencia de 30 a 90 CV...", pero la realidad sería muy distinta, como veremos más adelante. La comisión finalizaba su informe indicando lo siguiente:

"Precisa las modificaciones siguientes:

- a) Freno de aire tipo FIAT CR-32
- b) Aumentar el radio de acción hasta 3 h. 15'
- c) Resguardar las cabinas contra el viento que se nota actualmente en ellas"

Y concluía proponiendo que "... de la serie que se encargue se termine rápidamente 24 aviones para su rápida utilización en Escuelas." Abundando en este sentido, hemos de decir que, ya en 1943, la Dirección General de Instrucción tenía prevista la fabricación de 150 ejemplares, que, según un documento fechado el 4 de mayo, pretendía distribuir entre las dos escuelas de transformación (36 aviones para cada una), la Academia de Aviación (36 aviones), la Escuela de Caza (14 aviones) y la Escuela de Observadores (14 aviones), reservándose otros catorce para "servicios varios".

De cualquier forma, éste no fue el único informe oficial en que se le valoró positivamente, ya que en el emitido por el Departamento de Equipo y Armamento del INTA el 22 de marzo de 1945, que don Felipe Lafita Babio leyó en el Pleno del Patronato de este organismo, celebrado el 10 de abril de este año, se reiteraba claramente la confianza puesta en él, ya que, entre otras cosas, se afirmaba lo siguiente:

"Desde la entrada de dicho avión en el Laboratorio de Experimentación el 27-7-42 ha realizado 481 vuelos ... ha estado en vuelo el 90% de los días ... resultando por tanto un avión de más fácil entretenimiento que otros aviones extranjeros de categoría análoga ... se le han hecho aproximada-



mente 3.000 figuras acrobáticas sin que su resistencia estructural ni su aspecto exterior hayan experimentado el menor cambio.”

Así, pues, parece evidente que, a tenor de cuanto se afirmaba en ambos informes, la avioneta no sólo carecía de vicios que la hicieran inválida para la llevar a cabo la función para la que había sido diseñada, sino que, además, gozaba de cualidades más que sobradas para cumplirla a la perfección y que en nada la hacían merecedora del hiriente, malévolo e injusto mote con que, años después, sería denominada en el seno del Ejército del Aire, incluso por muchos que jamás la habían volado y que, “alegremente”, contribuyeron a perpetuarlo.

Por lo que he podido averiguar, este primer prototipo permaneció adscrito desde entonces, y hasta que fue dado de baja en el Servicio (en 1952, según creo), a la unidad de vuelo del INTA, y tuvo asignada la matrícula militar 30-187, que, cuando el 1 de diciembre de 1945 entró en vigor la Instrucción General nº 1 –en virtud de la cual se sustituyó el sistema de designación y matriculación heredado de los tiempos de la guerra civil por uno nuevo, según el cual a la HM-1 se le asignó la denominación EE.4, y que es el que en la actualidad en vigor, con las pertinentes modificaciones que el paso de los años ha exigido– no fue sustituida por la EE.4-1, que creemos que debería haber sido la que le correspondiera.

Habrían de transcurrir más de cuatro años antes de que se construyeran otros dos prototipos, dotados del mismo tipo de motor que el primero, de los cuales el segundo (el P-2) realizaría su primer vuelo “oficial”, desde la madrileña laguna de Santillana, el 10 de julio de 1946. En efecto, despegó desde esa laguna porque fue utilizado, junto con el tercero (el P-3) para ensayar la versión hidro (denominada HM-3), que, en realidad, no era más que la terrestre HM-1, a la que se adaptaron unos flotadores de madera, de manufactura poco menos que artesanal, para cuyo diseño se emplearon los planos de los de “un avión inglés que se había fabricado parcialmente en España” (sin duda, el Vickers “Vildebeest”). La avioneta fue trasladada en vuelo hasta un campo adyacente a la laguna, y allí se procedió a quitarle el tren de aterrizaje y sustituirlo por los flotadores. Dado que don Pedro nunca había pilotado hidros, no fue autorizado para hacerlo por primera vez, y oficialmente, con su avión; el entonces Director General del INTA, don Felipe Lafita, se dirigió al comandante de la Puente (el famoso “Pontón”), para que fuera él quien lo hiciera, como así fue. Pero, don

Pedro, una de cuyas virtudes era la perseverancia –no exenta de una buena dosis de tozudez–, logró, a base de insistir, que se le permitiera ir de observador. Así las cosas, llegó el día señalado para ese primer vuelo y ambos, piloto y observador, tras varias carreras a diversas velocidades para “enseñar” al avión a subir a sus redientes, se dispusieron a despegar... pero nada, no había manera de que se fuera al aire; así que desistiendo, se acercaron a la orilla pensando que la culpa era de los flotadores. Pero don Pedro, después de repasar cálculos y dibujos, estaba convencido de que no había nada que impidiera que la avioneta volara; así que, al día siguiente, se la llevó en vuelo a la laguna y, tras montarles los flotadores, “por su cuenta y riesgo”, y sin los 120 kilos de peso del “Pontón”, se la llevó al aire, sólo durante unos breves minutos, pues no olvidaba que se le había prohibido hacer esa “travesura” y tampoco deseaba incomodar a su amigo y compañero, a quien confesó la verdad treinta años después.

Posteriormente, ya en 1947, el P-3 fue probado en aguas de San Javier –donde realizó su primer vuelo el 15 de mayo, y donde fue pilotada en varias ocasiones por el comandante Rafael Lorenzo Vellido, a quien, en algunas, acompañó el por entonces joven teniente de ingenieros Juan del Campo–, con vistas a lograr su homologación y la posterior fabricación de una pequeña serie con la que dotar a una escuela de hidroaviones que, si todo iba bien, se pretendía crear en Los Alcázares. Pero, lo cierto fue que las prestaciones de la avioneta con flotadores dejaban mucho que desear y, por tanto, se “enfrió” el interés de los organismos oficiales por ella. Así, pues, una vez dadas por concluidas las pruebas, la P-3 fue desmontada y devuelta a Madrid, y, ya en diciembre de 1948, en compañía de la P-2, pasó a formar parte de los efectivos del Grupo de Experimentación en Vuelo.

Aunque no tengo constancia de lo que se hizo después con estos dos prototipos, si se los voló en alguna ocasión o si permanecieron siempre en tierra, sí puedo asegurar que, como HM-3, siguieron figurando en los partes mensuales del Grupo, hasta que en marzo de 1950 causaron baja en él como hidros y alta como HM-1.

## LOS AVIONES DE SERIE

**P**ODRÍA decirse que la Segunda Guerra Mundial y sus consecuencias –con el aislamiento que supuso para España, ya que sus aliados “naturales”, los de la Guerra Civil, bastante tenían con “capear el temporal” que estaban sufriendo– influyeron de manera determinante, como en tantos aspectos y ámbitos de la vida española, en el futuro de la HM-1, puesto que, a la vista del cariz que iba tomando el conflicto a medida que pasaba el tiempo, fue preciso variar los planes generales que en relación con nuestra producción aeronáutica se habían trazado en la inmediata posguerra civil –en muchos casos de forma un tanto quimérica– y buscar alternativas. En el caso que nos ocupa ahora, era evidente que no se podía contar con que pudieran recibirse motores HM-506, con los que, como hemos visto, habían volado los prototipos y, al parecer, estaba previsto equipar a los aviones de serie, y de los que sólo dio tiempo a importar en 1940, a través de Francia, la cantidad justa para equipar a las 25 Bücker 133C encargadas a CASA.

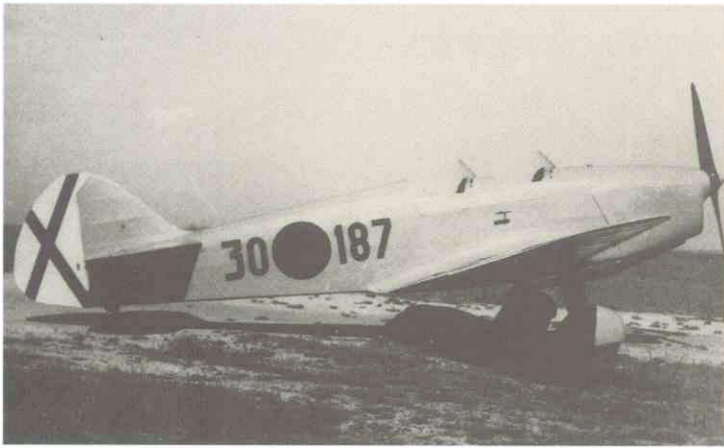
Así, pues, y dado que recurrir a otros países era impensable en aquellos momentos, no hubo más remedio que estudiar la posibilidad de montarles un motor de fabricación nacional. En 1941, por encargo de Estudios y Experiencias, la



(Foto: archivo del autor)

Del indicativo 22-1 de la EE.4-129 podemos deducir que fue uno de los ejemplares que estuvieron destinados en el efímero 22 Grupo de Caza, de Manises, predecesor, en la base valenciana, de la 32 Ala de Caza y del Ala de Caza nº 1.





(Foto: archivo del autor)

Como podemos apreciar, el primer prototipo de la HM-1 tenía –al menos se hizo la foto– carenadas las ruedas y un largo tubo de escape.

En casa Elizalde, basándose en el Walter Junior checo, había comenzado el estudio de un motor de 125 a 150 CV de potencia y alrededor de 130 kg de peso, cuya homologación se dilató hasta 1947, año en que se inició su fabricación en serie, y al que se denominaría Tigre.

Lamentablemente, entre los motores desarrollados por nuestra industria nacional no había ninguno cuya potencia se aproximara a la que la comisión de evaluación de la HM-1 había juzgado como idónea (unos 190 - 200 CV) para este modelo, y esto, unido al hecho de que ya estaba en marcha el proyecto del Tigre, inclinó al final la balanza a favor de la versión G-IVB de éste, de 150 CV; y, si bien es cierto que de esta forma se consiguió sacar adelante la avioneta, no lo es menos que, al mismo tiempo, significó su "ruina", puesto que, al ser dotada de un motor menos potente (no sólo con respecto a la recomendada por la comisión, sino a la del Hirth de los prototipos), sus prestaciones se redujeron y, por tanto, ya no podía servir para realizar las misiones de escuela de transformación que se le habían previsto. Y, como las necesidades de aviones de escuela elemental estaban perfectamente cubiertas por las Jungmann construidas por CASA, la HM-1 quedó un poco en "tierra de nadie" y, en consecuencia, sería empleada, por un lado, para la acomodación de los alumnos de las escuelas elementales y de la AGA a aviones monoplanos y, por otro, como "chica para todo" en casi todas las unidades del Ejército del Aire, en las cuales, a pesar de todo, cumplió un cometido que, aunque no era "lucido", sí fue importante, ya que, junto con la "Bücker" y el "Junkers", hizo posible que el personal de vuelo tuviera algo en que volar.

En cuanto el número de ejemplares producidos en serie, ninguna de las fuentes documentales consultadas me han permitido llegar a una conclusión definitiva, ya que en unas se dice que fueron 180, en otras, 190, y, en otras más, 200. Y, para embrollar más este aspecto, y después de varios años de rastreo, he llegado a obtener información fehaciente sobre la existencia de 220 matrículas militares, comprendidas entre la EE.4-1 y la E.4-220 (como es sabido, la designación EE.4 le fue asignada en virtud de la Instrucción General nº 1, del 2 de noviembre de 1945, y fue sustituida por la E.4, a partir del 1 de enero de 1954, cuando entró en vigor el nuevo sistema de designaciones de aviones que fue establecido el 22 de diciembre del año anterior).

Según documentos del Estado Mayor del Aire (que creo que son los más fiables), fue en abril de 1946 cuando se cursó a AISA el primer pedido, por un total de 70 avionetas INTA HM-1, las primeras diez de las cuales constituirían una especie de serie experimental. Según estos mismos docu-

mentos, en mayo de 1948 se encargaron diez más, en septiembre de este mismo año 100 y, finalmente, el 28 de octubre de 1952 otras 100, si bien este último pedido se redujo posteriormente a 70 y, finalmente, cuando ya se habían montado 61 ejemplares, a 20, que, en definitiva fue la cifra que de aviones completos se llegó a entregar, ya en 1955, al Ejército del Aire, que, además, recibió los 41 restantes, desmontados y en forma de repuestos.

Así, pues, tenemos, por un lado, que causaron alta 200 avionetas, y, por otro, que la matrícula militar más alta de las asignadas fue la E.4-220. Es, por tanto, evidente que "algo raro" tuvo que suceder para que no cuadren ambas cifras. Bien, tratemos, entonces, de, al menos, trazar una hipótesis con visos de verosimilitud, para, ante la falta de datos concluyentes, vislumbrar qué pudo pasar.

Sabemos que los primeros ejemplares –los de la llamada serie experimental, o preserie, es decir, los matriculados del EE.4-1 al EE.4-10– fueron terminados por la fábrica en febrero de 1950 y entregados al Servicio en el mes de marzo. Sus destinos fueron los siguientes:

- EE.4-6 y 8, al 21 Regimiento de Caza, de Getafe
- EE.4-9 y 10, al 31 Regimiento de Asalto, de Getafe
- EE.4-3, 4, 5 y 7, al Grupo del Estado Mayor, de Getafe (la EE.4-4, con indicativo 91-54, causó baja en la unidad en noviembre de ese año, al resultar destruida como consecuencia de un incendio que se produjo en el hangar donde se hallaba, fue propuesta de baja por la Maestranza de Madrid el 12 de abril de 1951 y su baja en el Servicio fue aprobada el 24 de enero de 1952 )
- EE.4-1 y 2, más los dos prototipos de la HM-3 (los P-2 y P-3) –que, al ser dotados permanentemente de tren terrestre, quedaron convertidos en HM-1–, al Grupo de Experimentación en Vuelo, el cual –no lo olvidemos– también tenía destinado el primer prototipo (el P-1).

De esta información, obtenida de informes del Estado Mayor del Aire y, por tanto, totalmente fiable, se deducen consecuencias muy interesantes. En primer lugar, que, en contra de lo que pudiera parecer lógico, al prototipo P-1 no se le asignó la matrícula militar EE.4-1, ni a los P-2 y P-3 las EE.4-2 y 3, respectivamente. En segundo, que, en el caso de que a estos tres se les hubieran asignado matrículas militares, éstas serían posteriores a las de los ejemplares de la serie experimental (algo que también deberemos tener en cuenta para lo que vamos a ver después). Por tanto, en 1950 eran trece las HM-1 que estaban en servicio (véase la Tabla 1).



(Foto: AISA, archivo del autor)

La EE.4-39, recién salida de la cadena de producción, está aquí, en terreno de AISA, en Cuatro Vientos, a la espera de incorporarse a su primer destino.



**Tabla 1**  
**Efectivos de HM-1, según el Estado Mayor del Aire**

Al 31 de diciembre de:	En maestranzas	En unidades	Total
1946	0	1	1
1947	1	0	1
1948	0	1	1
1949	0	1	1
1950	3	10	13
1951	11	1	12
1952	11	65	76
1953	19	139	158
1954	28	131	159
1955	30	120	150
1956	49	91	140
1957	68	68	136
1958 (el 12 de mayo)	87	45	132
1958 (el 30 de noviembre)*	0	0	0

\* En noviembre fue dado de baja este modelo.

Hasta 1952 la fábrica no entregó más ejemplares. En el mes de febrero causaron alta 10, que fueron destinados a las unidades siguientes:

- EE.4-21 y 22, al 21 Regimiento de Caza
- EE.4-23 y 24, al 31 Regimiento de Asalto
- EE.4-25 a EE.4-30, a la Academia General del Aire, de San Javier.

En marzo, otros diez, cuyos destinos fueron los siguientes:

- EE.4-31, 32 y 33, a la Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur, de Las Bardocas, Badajoz
- EE.4-34, 35 y 36, a la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur, de El Coper, Sevilla
- EE.4-37 a EE.4-40, a la Academia General del Aire.

Y en abril diez más, destinados como sigue:

- EE.4-41, 42 y 43, a la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur
- EE.4-44, 45 y 46, a la Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur
- EE.4-47 y 48, al 32 Regimiento de Asalto, de La Rabasa, Alicante
- EE.4-49 y 50, al 33 Regimiento de Asalto, de Villanubla, Valladolid.

Los ejemplares destinados a los citados regimientos de asalto pasaron a los Regimientos 21 y 31, respectivamente, a finales del mismo mes de abril.

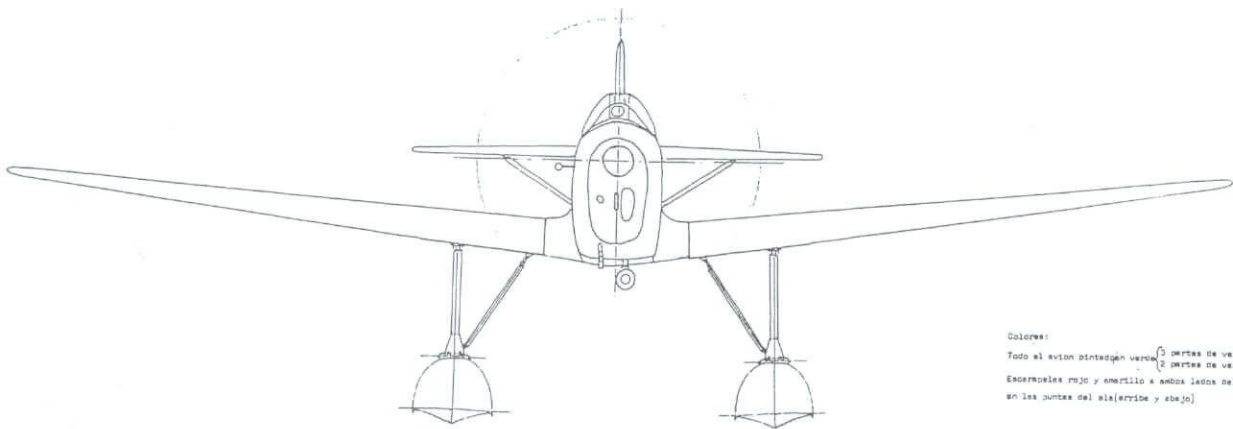
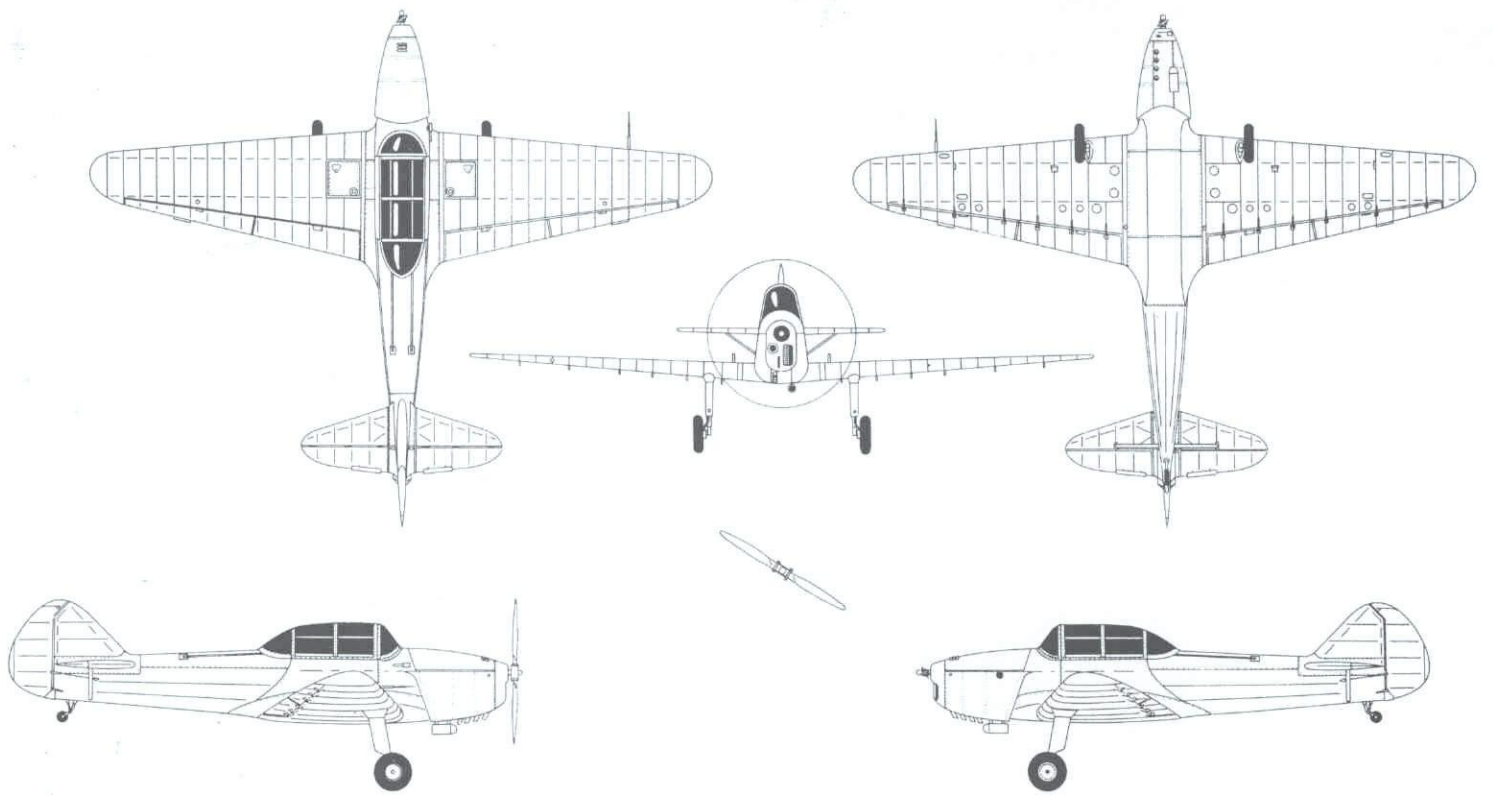
Aun a pesar de que soy consciente de que a algún lector le pueda resultar tedioso, me he permitido incluir este desglose, para que resulte más evidente un hecho, que va a resultar fundamental para la hipótesis de que antes hablaba: ¿no parece esclarecedor que entre esos ejemplares no haya ninguno matriculado entre el EE.4-11 y el EE.4-20?

Alguien podrá argüir que, por algún motivo, se retrasó su fabricación y fueron entregados posteriormente; pero, lamentado "desilusionarle", ya que tengo que decir que no sucedió así. Durante los demás meses de 1952 fueron entre-

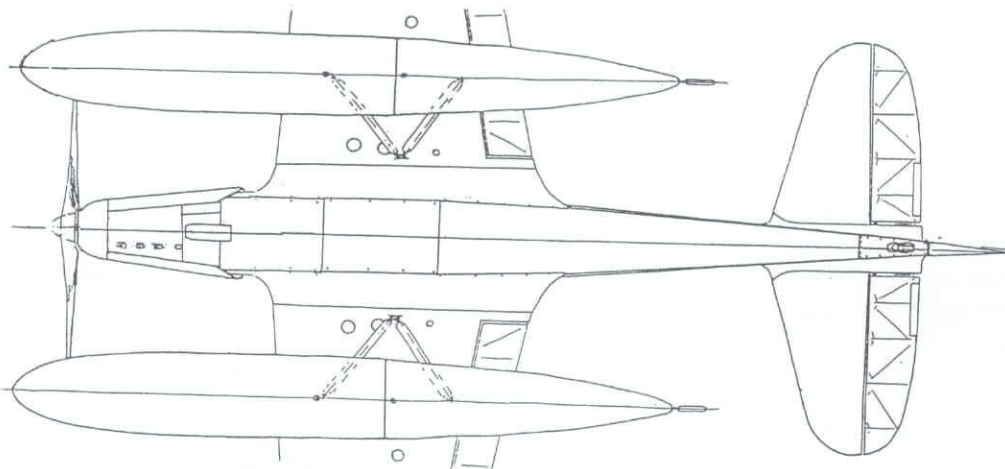
gados y destinados los ejemplares EE.4-51 a EE.4-92; en 1953, los EE.4-102 a EE.4-200 (el EE.4-101 lo fue en marzo de 1954, y en mayo devolvió AISA siete, al menos, de los nueve de la serie experimental que se le entregaron para que les instalara la cúpula, sin la que habían salido de fábrica, igualmente, bastantes de los ejemplares de la primera serie) y, por último, los EE.4-201 a EE.4-220, en el último trimestre de 1955. Por otro lado, en los múltiples documentos que he podido consultar (informes de altas, partes de estado y situación del material de numerosas unidades y escuelas, partes de bajas, etc.) jamás se hace mención a un solo ejemplar cuya matrícula estuviera comprendida en aquel intervalo... salvo al EE.4-12, del que, en un documento, y de pasada, se afirma que su número de fabricación era el *S1 nº 1* y, por tanto, era el primero de la primera serie.

Tenemos constancia, además, de que este ejemplar fue el utilizado (o uno de los utilizados) por AISA en el proceso de experimentación de la cúpula que *a posteriori* se instaló en todos los ejemplares y de que, finalmente, pasó a ser propiedad de esta compañía, la cual lo inscribió a su nombre en el Registro Nacional de Aeronaves –el 1 de junio de 1951, con la matrícula civil EC-AFA–, en el cual causó baja el 9 de noviembre de 1959 "a petición del interesado, por deterioro". En la hoja de inscripción en el Registro, figura que su número de serie es el 1 y su año de fabricación el 1950. Como se ve, todo parece cuadrar entre el EE.4-12 y el EC-AFA, pero lo que ya no cuadra tanto es que, si, en efecto, fue fabricado en 1950, no figure entre los que causaron alta entonces ¿Acaso permaneció siempre en poder de AISA? Además, el hecho de que tuviera la matrícula militar EE.4-12 nos induce a pensar que tuvo que existir un ejemplar matriculado EE.4-11, pero ¿cuál era? Como hemos visto, durante ese año –según los documentos oficiales a que antes nos hemos referido– AISA únicamente fabricó y entregó las diez avionetas de la serie experimental, y apar-





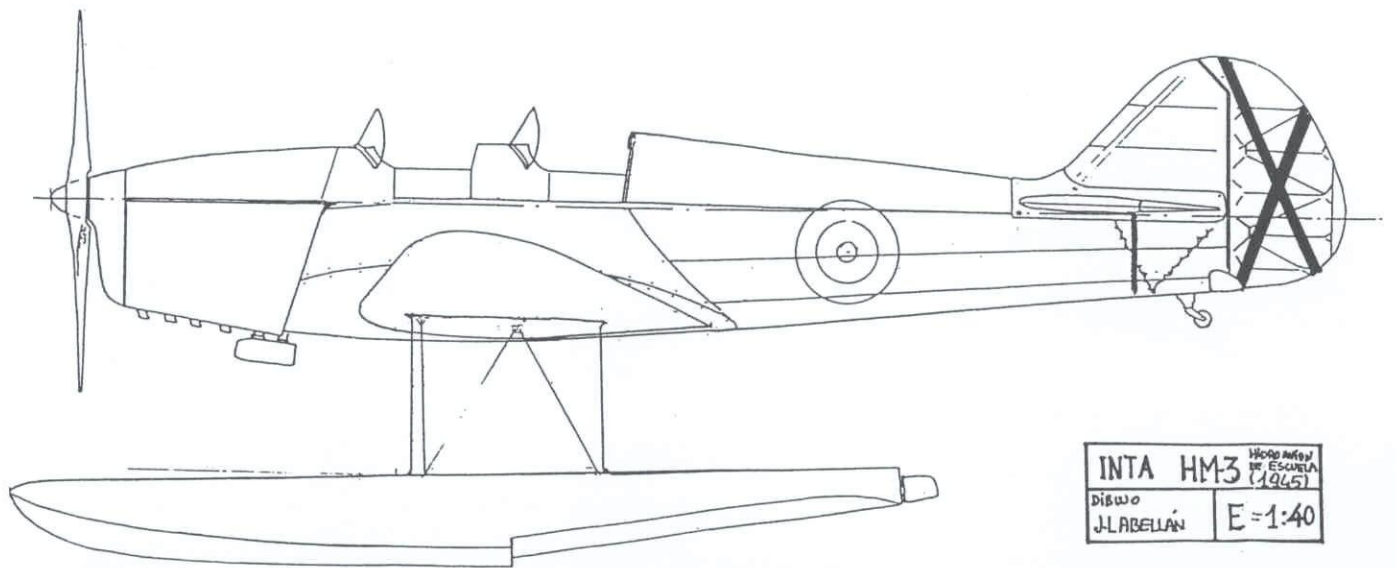
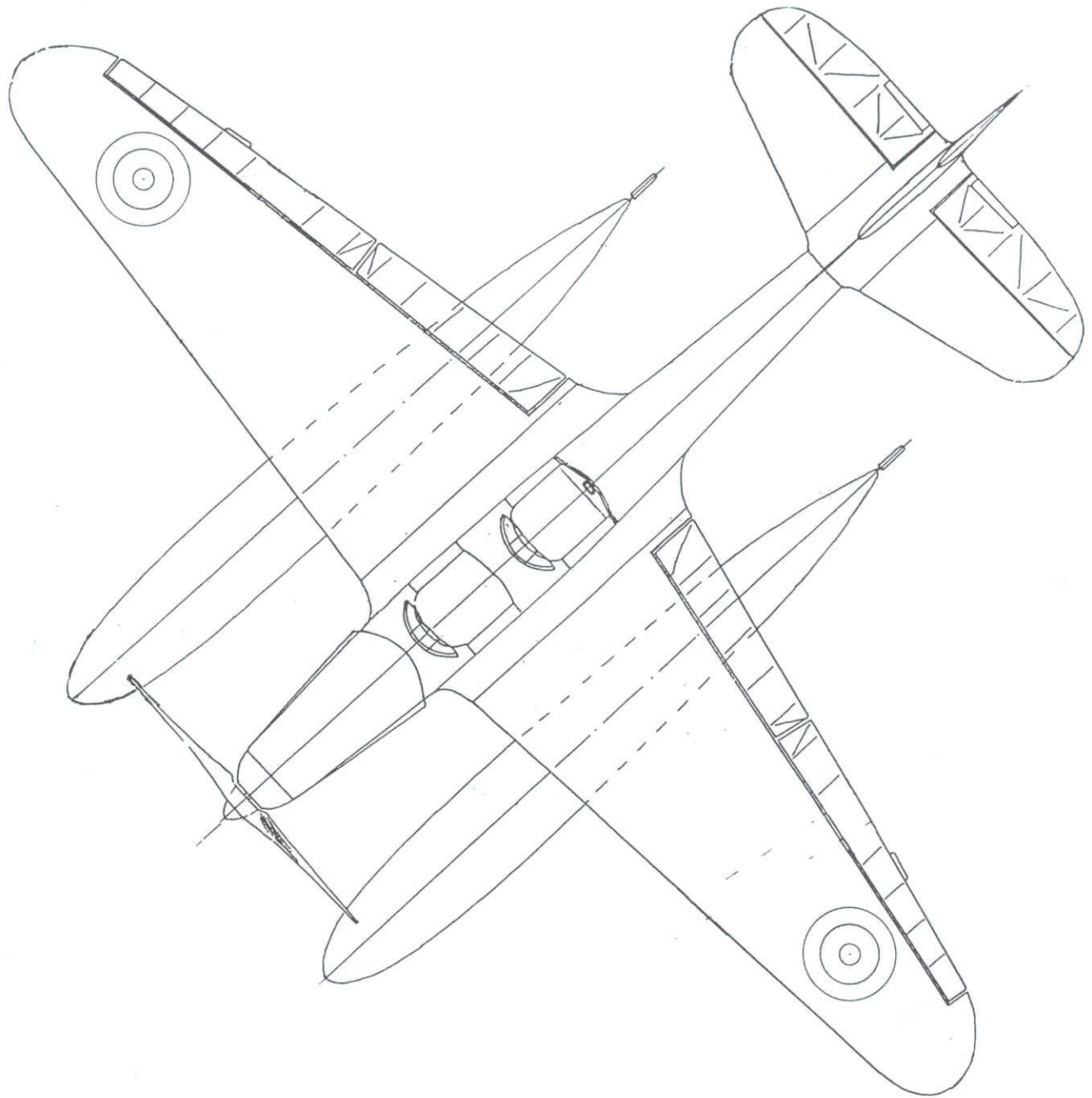
Colores:  
 Todo el avión pintadég en verde (3 partes de verde mayo (Titanium)  
 2 partes de verde azul (Titanium)  
 Escarpales rojo y amarillo a ambos lados del fuselaje y  
 en las juntas del ala (arriba y abajo)



**HIDROAVIÓN de ESCUELA**  
 FABRICADA en AISA (1945)  
 MOTOR: ENMASA "TIGRE"  
 150 CV  
 HELICE & MAIERA "ENHASA" de 2'30 m Ø  
 E = 9'66 m  
 L = 9'66 m  
 A = 2'20 m  
 S<sub>al</sub> = 14'00 m<sup>2</sup>  
 λ = 6'6  
 VELOCIDAD MAX = 220 km/h  
 " CRUC = 180 km/h  
 (Información: AISA, Sanku & Mármora, Avión)

INTA HM3  
 DISEÑO J.L. ABELLÁN E=1:40





INTA HM3	Modelo nº 101/ ESCUELA (1945)
Dibujó J.LABELLÁN	E=1:40



te causaron alta como HM-1 los prototipos P-2 y P-3; entonces, ¿hemos de suponer que fue a éstos a los que se asignaron esas dos matrículas?; pero, si así fue, ¿cómo se compagina esto con el hecho de que el EE.4-12 tuviera el número de fabricación S1 nº 1? Sinceramente, he de admitir que no tengo ni la más remota idea y que, por tanto, sigo investigando al respecto, con la esperanza de volver a la carga sobre este asunto en estas mismas páginas, siempre y cuando siga contando con la benevolencia de nuestro paciente y amable Director. De cualquier forma, dejo constancia de este enigma, por si algún lector tuviera datos que pudieran arrojar algo de luz al respecto.

Sea como fuere, lo que sí tengo bastante claro –mientras no se demuestre lo contrario– es que no existieron, o mejor dicho, en el Ejército del Aire no causaron alta las avionetas

matriculadas EE.4-13 a EE.4-20. No olvidemos que, por entonces, era práctica frecuente dejar huecos en las matrículas militares que se asignaban a los aviones de diseño y fabricación nacionales, como sucedió, por ejemplo, con los Hispano HS-42 y las HM-9. Igualmente, tengo por seguro que no hubo ejemplares de HM-1 matriculados en el intervalo EE.4-93 a EE.4-100, ya que de ellos tampoco hay ni el menor rastro en la documentación consultada. A la vista de las pruebas documentales de que dispongo, y, lo reitero, mientras no se demuestre lo contrario, los que sirvieron en el Ejército del Aire, o para ser más exacto, los que recibieron matrículas militares, fueron los EE.4-1 a 10 (preserie, o serie experimental), el EE.4-12 (y, probablemente, el EE.4-11), los EE.4-21 a EE.4-92, los EE.4-101 a EE.4-200 y los E.4-201 a 220, es decir, 203, o bien 204, si aceptamos

**Tabla 2**

Destinos	31-12-50	31-12-51	31-12-52	31-12-53	31-12-54	30-11-55
2º Grupo	—	—	6	6	8	15
3er Grupo	—	—	3	1	7	9
4º Grupo	—	—	—	5	3	2
11 Grupo	—	—	—	—	—	—
12 Grupo	—	—	—	—	8	—
13 Grupo	—	—	—	8	2	—
14 Grupo	—	—	—	1	1	1
Aeródromo Agoncillo	—	—	—	—	1	1
Aeródromo de Oviedo	1	—	—	—	1	1
21 Grupo	—	0	6	—	6	—
22 Grupo	—	—	—	8	9	—
23 Grupo, 23 Ala de Caza	—	—	6	7	9	11
31 Grupo	2	1	6	6	6	—
32 Grupo	—	—	—	6	—	—
32 Ala de Caza	—	—	—	6	9	—
33 Grupo	—	—	—	—	3	8
Ala de Transporte nº 35	—	—	—	5	—	2
Escuela Elemental Sur nº 1	—	—	5	—	6	—
Escuela Elemental Sur nº 2	—	—	5	6	—	—
Academia General del Aire	—	—	27	6	34	—
Escuela de Reactores	—	—	—	32	1	1
Escuela de Paracaidistas	—	—	—	—	1	—
Escuela de Especialistas	—	—	—	—	2	2
Escuela de Suboficiales	—	—	—	—	1	1
Escuela Elemental de Pilotos	—	—	—	—	—	1
Grupo y Escuadrón del EMA	3	3	0	—	6	10
Grupo y Escuadrón de EV	5	5	5	8	3	—
Esclla. del SCF	—	—	—	16	1	1
Esclla. CG RA Central	—	—	—	—	3	3
Esclla. CG RA Estrecho	—	—	—	2	2	3
Esclla. CG RA Levante	—	—	—	2	2	—
Esclla. CG RA Pirenaica	—	—	—	2	2	3
Esclla. CG RA Atlántica	—	—	—	2	2	3
Esclla. CG ZA Baleares	—	—	—	2	1	4
Esclla. CG ZA Marruecos	—	—	—	1	2	3
Esclla. CG ZA Canarias	—	—	—	2	2	2
Ala de Reconocimiento nº 28	—	—	—	2	—	2
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>69</b>	<b>145</b>	<b>135</b>	<b>95</b>

**NOTA.**—Las pequeñas diferencias que hay entre las cifras de esta tabla y las de la Tabla 1 se deben a los diferentes criterios que se aplicaron para decidir si algunos ejemplares estaban en dotación de las unidades o, dado que ya se habían cumplido las horas preceptivas para realizar una revisión periódica, ya habían pasado a depender de la maestranza correspondiente, en este caso la de Albacete, que era cabecera de este material.



**Tabla 3**

Unidad	Aviones destinados
2º Grupo (27 Escuadrón)	E.4-8, 58, 63, 90, 126 y 178
2º Grupo (43 Escuadrón)	E.4-7, 53, 76, 79, 121, 142, 171, 184 y 185
3º Grupo (28 Escuadrón)	E.4-68, 69, 70, 91, 110, 120, 124, 141 y 162
4º Grupo	E.4-152 y 153
11 Grupo	E.4-145, 146, 147, 173, 181 y 190
14 Grupo	E.4-5
Aeródromo de Agoncillo	E.4-6
23 Grupo de Caza (24 Escuadrón)	E.4-45, 56, 61, 73, 118, 119, 160, 167, 168, 169 y 170
Ala de Reconocimiento nº 28 (282 Escuadrón)	E.4-92 y 180
33 Grupo de FF.AA.	E.4-25, 26, 125, 127, 157, 158, 163, 172 y 177
Ala de Transporte nº 35	E.4-24 y 179
Aeródromo de Oviedo (Lugo de Llanera)	E.4-163
Escuela Elemental de Pilotos	E.4-46
Escuela de Reactores	E.4-32
Escuela de Especialistas	E.4-161 y 174
Escuela de Suboficiales	E.4-176
Escuadrón del Estado Mayor del Aire	E.4-30, 39, 47, 50, 106, 107, 108, 112, 113 y 116
Escuadrón de Experimentación en Vuelo	E.4-102 y 103 (sólo hasta septiembre de 1955)
Escuadrilla del Servicio Cartográfico y Fotográfico	E.4-40
101 Escuadrilla del CG RA Central	E.4-101, 154 y 155
102 Escuadrilla del CG RA del Estrecho	E.4-74, 156 y 198
104 Escuadrilla del CG RA Pirenaica	E.4-77, 149 y 200
105 Escuadrilla del CG RA Atlántica	E.4-80, 165 y 166
106 Escuadrilla del CG ZA Marruecos	E.4-71, 151 y 183
107 Escuadrilla del CG ZA Baleares	E.4-49, 86 y 150
108 Escuadrilla del CG ZA Canarias	E.4-132 y 143

la existencia del EE.4-11, más los tres prototipos, si suponemos que éstos recibieron tres de estas matrículas.

### UNIDADES EN QUE SIRVIERON

**D**ESDE que en 1950 entraron en servicio las primeras y hasta que en noviembre de 1958 fueron dadas de baja en el Servicio las últimas, las HM-1 sirvieron en muchas de las unidades que existieron durante ese período,

ya fueran de caza, asalto, bombardeo, de los cuarteles generales o de centros de enseñanza. En estos últimos, su presencia fue casi testimonial, ya que en la Academia General del Aire únicamente estuvieron en dotación, en cantidad significativa, entre octubre de 1952 y febrero de 1955, y las escuelas elementales de pilotos de El Copero y Las Bardocas tuvieron en dotación una cantidad muy escasa, durante menos de año y medio, la primera, y poco más de dos años, la segunda.

El 21 de febrero de 1955, la HM-1 causó baja en la AGA, y los 25 ejemplares que entonces tenía fueron destinados a los Grupos de Fuerzas Aéreas números 2 (E.4-76, 79, 84, 90, 121, 126, 171 y 178), 33 (E.4-25, 26, 125, 127, 172, 177) y 13 (E.4-29, 38 y 78) y a las Escuadrillas de los Cuarteles Regionales de las Regiones Aéreas del Estrecho (E.4-74), de Levante (E.4-75), Pirenaica (E.4-77) y Atlántica (E.4-80) y de las Zonas Aéreas de Marruecos (E.4-33 y 71) y de Baleares (E.4-85 y 86).

Como dato curioso, he decir que, en 1953, y en el Escuadrón de Experimentación en Vuelo del INTA, 26 alumnos de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos realizaron el curso elemental de pilotaje, para el cual dispusieron de nueve de estas avionetas (las EE.4-171 a 180, excepto la 173, cuyos indicativos de unidad eran los 94-41 a 94-49, respectivamente), que fueron destinadas el 17 de agosto y se incorporaron el día 29, y que cuando, en el último trimestre del año, terminó el curso, pasaron a otros destinos, uno de los cuales fue la Escuela Superior del Vuelo, a la que se incorporaron las E.4-171 y 172 el 5 de enero de 1954 y donde permanecieron hasta finales de septiembre.

En la Tabla 2 se puede ver dónde estaban desplegadas las HM-1 a finales de los años 1950 y 1955, y en la Tabla 3 su distribución por unidades a finales de noviembre de este último año.

Abundando en cuanto dije antes en relación con la más que probable inexistencia de algunas matrículas (en concreto, las E.4-13 a 20 y E.4-93 a 100), podemos comprobar que en este listado no aparece ninguna de ellas, lo cual me resisto a pensar que se deba a una casualidad y a que todas estas avionetas estuvieran en maestranzas, sobre todo si tenemos en cuenta que en él están representadas todos los órdenes de números de servicio. En fin, éste es otro dato curioso que creo que hay que tener en cuenta.

Las últimas HM-1 (las E.4-201 a 220) fueron entregadas en el último trimestre de 1995 y, en el mes de diciembre, pasaron destinadas a las unidades siguientes:

- 13 Grupo de FF.AA, Albacete: E.4-206 a 211
- 14 Grupo de FF.AA, Zaragoza: E.4-201 a 205
- Ala de Reconocimiento nº 28, Alcalá de Henares: E.4-212 a 215
- Servicio Cartográfico y Fotográfico, Cuatro Vientos: E.4-216
- Escuela de Transmisiones, Cuatro Vientos: E.4-217 y 218
- 103 Escuadrilla del CG de la RA de Levante, Manises: E.4-219 y 220

Aunque sólo dispongo de datos fehacientes sobre los años 1956 a 1958 (véase la Tabla 5), cuando ya calculo que durante los casi nueve años que el modelo estuvo en servicio debieron ser entre 40.000 y 45.000 las horas vuelo que hizo. Durante este período se produjeron trece accidentes mortales en los que perdieron la vida 23 tripulantes (Tabla 4). Ambas cifras, más elevadas de lo que a todos nos gustaría que hubieran sido, y no sólo en este caso, no lo son mucho más que las que ocasionó el Hispano HS-42 –que estuvo casi cuatro años más en servicio (entre diciembre de 1946 y noviembre de 1958) y en menor cantidad (casi la mi-



**Tabla 4**  
**Fallecidos en acto de servicio a bordo de HM-1**

<b>Tripulantes</b>	<b>Lugar del accidente</b>	<b>Fecha del accidente</b>	<b>Avión</b>
Teniente D. Félix Montañés de las Heras Teniente D. Francisco Martín García	Humanes, Madrid	19 marzo 1952	EE.4-23
Alférez D. Salvador Solé Martí Alférez D. Luis Pardo Albarellos	Turre, Almería	16 enero 1953	EE.4-88
Capitán D. Fernando Martínez Aranzadi Alférez D. Emilio Calvo Salazar	Almansa, Albacete	13 febrero 1953	EE.4-81
Capitán D. Francisco Díaz-Trechuelo León Sargento D. Francisco Pantoja Santiago	Agoncillo, Logroño	1 junio 1953	EE.4-83
Teniente D. Juan Nofuente Casas Teniente D. Antonio Ávila Romero	Cullar de Baza, Granada	5 septiembre 1953	EE.4-144
Teniente D. Andrés Valdés Escobar	Cullar de Baza, Granada	5 septiembre 1953	EE.4-137
Capitán D. Ovidio Méndez Visier	Lugo de Llanera, Oviedo	9 febrero 1954	E.4-159
Teniente D. Pío Wandosell Morales	Mejorada del Campo, Madrid	28 abril 1954	E.4-104
Teniente D. Miguel López de Roda Varela	Siete Aguas, Valencia	23 noviembre 1954	E.4-139
Teniente D. Rafael Marrero Dávila Teniente D. Ricardo Bermúdez de Castro Ozores	Aigües, Gran Canaria	15 enero 1955	E.4-133
Sargento D. Manuel Cánovas Zárate Cabo D. Fernando Valbuena Rodríguez	Granada	17 marzo 1955	E.4-134
Teniente D. Juan Torrecillas Perea Cabo D. Rafael Pinarejos Mateu	Bétera, Valencia	27 julio 1955	E.4-189
Teniente D. Ramón de Viala Mariages Sargento D. Ricardo José Rodríguez Salas	Alcantarilla, Murcia	15 septiembre 1955	E.4-10

**Tabla 5**

<b>Año</b>	<b>Media mensual de aviones en servicio</b>		<b>Media mensual de aviones en vuelo</b>		<b>Porcentaje de aviones operativos al año</b>		<b>Total horas de vuelo al año</b>		<b>Media de horas de vuelo por avión y año</b>	
	<b>HM-1</b>	<b>HS-42</b>	<b>HM-1</b>	<b>HS-42</b>	<b>HM-1</b>	<b>HS-42</b>	<b>HM-1</b>	<b>HS-42</b>	<b>HM-1</b>	<b>HS-42</b>
1956	142	48	61	3	43,4%	7,3%	7312	333	9,9	7,9
1957	137	47	33	3	24,3%	6,7%	3697	243	9,3	6,4
1958 (hasta el 30 de octubre)	132	25	19	1	14,5%	6,0%	1564	70	8,2	4,6

tad)–, que produjo 12 accidentes mortales y 18 muertos, a lo largo de casi la mitad de horas de vuelo.

Bien. Como creo que he cumplido la meta que me había marcado con este primer trabajo sobre este modelo – dar a conocer a los lectores interesados algunos datos inéditos que contribuyan a limpiar en alguna medida la mala fama que, en muchos casos, de forma irreflexiva, se le ha atribuido –, dejo hoy aquí el hilo de estas líneas, con la esperanza

de poderlo retomar, aportando otros nuevos, en uno de los próximos números de nuestra revista.

Para concluir, quiero agradecer a mi buen amigo José Antonio Delgado Vallina la ayuda que me ha prestado y los ánimos que siempre me ha dado para que llevara a cabo este trabajo, y a José Luis Abellán su amabilidad al permitirme –gracias a la intercesión de José Antonio– reproducir en estas páginas alguno de sus estupendos dibujos. ■



# A Pablo Corral desde el recuerdo

Armando Sánchez Oliva  
Coronel de Aviación (DEM)

## Pablo Fernández del Corral



Nacido el 2-3-1912 en Vega de Liébana (Santander)  
Fallecido el 1-10-2001 en Murcia

Ingresó en el Ejército el 1-2-1934 en el Batallón de Cazadores de África nº 1, ascendiendo a Cabo el 1-11-1934. En 1911, siendo Sargento, ingresó en el Ejército del Aire (Arma de Tropas de Aviación), retirándose de Capitán el 2-3-1970. Posteriormente se le concede el ascenso al empleo de Comandante (H).

Paracaidista desde 1948, estaba en posesión de las siguientes condecoraciones:

- Medalla Militar Individual.
- Medalla Militar Colectiva.
- 3 Cruces de Guerra.
- Medalla de la Campaña.
- Medalla de Sufrimientos por la Patria con cinta amarilla.
- 2 Cruces del Mérito Aeronáutico de 1ª clase con distintivo blanco.
- Cruz del Mérito Militar de 1ª clase con distintivo blanco.
- Cruz y Placa de San Hermenegildo.

**H**ACE ya muchos años (¡cuántos, Dios mío!) publiqué en LA HOJA DEL LUNES de Murcia, un panegírico, dedicado a Pablo Corral; Pablito Corral que era el nombre de guerra de nuestro personaje. Pablo Fernández del Corral, recorrería aquella mañana, los espacios al aire libre de la Escuela de Alcantarilla, bordeados de naranjos, con el ejemplar del periódico en la mano; agarrándolo como un barquillo y con esa mirada que se adopta cuando está uno bajo fuerte emoción, detenía a los compañeros que se cruzaban con él y sin atreverse a llorar como deseaba - porque creía que con una Medalla Militar al pecho (como decía Felipe II, el Rey nuestro Señor) «no conviene»- los abrazaba y les mostraba el espacio del periódico, donde aparecía el titular: «Pablo Corral, dedicación plena». Y a las palabras de emoción del interlocutor, por todo comentario, acertaba a decir: «Bien... Bien...». Y así transcurrió el inicio de la jornada del día 2 de marzo de 1970, en que aquel hombre cumplía la edad reglamentaria para pasar a la situación de RETIRADO, y

con ella, el ascenso automático a capitán por hallarse en posesión de la Medalla Militar Individual, esa condecoración que sigue en jerarquía a la Laureada y que acredita el valor, frente al enemigo, como DISTINGUIDO. Han pasado, como digo, muchos años (exactamente 31) y, ahora, ante la muerte del viejo camarada, quiero recordar aquel texto que escribimos con el corazón y reiterar todo su contenido.

Pablo Corral, que ha fallecido el 1 de octubre, alcanzó posteriormente el empleo de comandante, en virtud de la reorganización de las Escalas, circunstancia que permitió ostentar el grado de Jefe a quien -todo hay que decirlo- cuando fue llamado, al terminar la guerra de España, para transformarse en oficial profesional, en la Academia de Aviación, fue suspendido, al no superar las pruebas del examen de trigonometría esférica. Así continuó su carrera militar como sargento por méritos de guerra, ingresando luego, de brigada, en la Escuela de los Alcázares, de donde salió teniente, pasando por la Escala Auxiliar y, finalmente, en la básica de su empleo, siempre en la Es-

cuela Militar de Paracaidismo -en Alcantarilla- como profesor. Allí ha vivido luego sus dorados años de retiro a los que bien cuadraba el concepto de «jubileo», pues Murcia resultó al final, ser su tierra, sin abandonar su innegable origen de la Montaña, en la cantábrica Vega de Liébana, provincia de Santander.

Últimamente el brazo con que había empuñado como una férrea palanca la pistola en los campeonatos de tiro - que siempre ganaba-, empezó a flojear y Pablo simulaba que lo forzaba con el otro, diciendo con su voz bronca: «A este lo enderezo yo...». Así le llegó la vejez, todavía con el sol de varios continentes dorando sus nobles facciones, a aquel corpachón de hombre, que en pleno invierno, dulcificado por el delicioso clima de la huerta murciana, sólo se cubría con una camisa de tropa, con mezclilla de hilo, arremangada, con las divisas de teniente al pecho, sobre un paño rojo de Tarbuss y su Medalla Militar Individual -que es preceptivo ostentar permanentemente excepto en el capote (prenda que Pablo Corral no tuvo nun-





*El Teniente Corral con el Estandarte de la Escuela, en una Jura de Bandera.*

ca)- en su calidad reglamentario de «hierro oxidado» que era la que le iba, pues en las grandes ocasiones, él sabía si tenía el clásico estuche-homenaje con un ejemplar en piedras u otro valor, ya que jamás se le vio; ni se colgó ninguna como la de sufrimientos amarilla con cantos verdes y aspa roja ni otra de las muchas que figuraban en su hoja de servicios, desde que ingresara en el batallón de Cazadores de África nº 1 en Alcazarquivir (Larache) durante la República.

Con su camisa arremangada, la boina negra de paracaidista, cuando esta prenda era privilegio difícil de alcanzar, sólo por unos pocos; el pantalón caqui, de salto, con los grandes bolsillos en las piernas que tampoco usaban entonces más aquellos que necesitaban guardar en ellos, lo que el atalaje del paracaídas impedía en el sitio habitual, que luego se incorporaron a todos los uniformes de combate y ahora se lle-

van en toda clase de pantalones «de firma», masculinos o femeninos; caído sobre unos viejos borceguíes también de tropa y rematado todo por una fusta que conservaba con regusto de caballero.

Pablo Corral, siempre al pie de la torre de entrenamiento, atento a resolver casos psicológicos como el de un sargento que aseguraba que no temía al salto desde aquella torre en que muchos vacilaron y hubieron de volverse a casa, pero que aquel color verdoso del atalaje... Y era cierto que los atalajes habituales eran blancos (todo lo blancos que podían ser) mientras que los reforzados que se sacaban

para iniciar los saltos desde la torre, eran de otra hechura que sin duda era la que con su color hería las fibras sensibilizadas del aspirante. Y Pablo Corral, sin estudios especiales pero con la sabia perspicacia que le daba tanto tiempo mandando hombres de todas clases, llevaba suavemente al alumno a su sitio. Era en todo, una verdadera institución que servía de admiración y acicate a las tandas de mandos o tropa de todos los países que desfilaban por aquel enclave, dentro del municipio de Murcia, pedanía de Sangonera.

Igualmente, los que venían de Jaca con huellas en el «tren», de las duras jornadas del curso de «Guerrilleros», traían a sus mujeres y éstas a sus hijos, viendo todos en Murcia donde ya (enero) brota el almendro y se insinúa el perfume de azahar, un bálsamo curativo. Allí, con ellas, la familia Corral ejerce, en su chalet a la puerta de la

Base, unas singulares «public relations».

Portaestandarte de singular alferecía era Pablo Fernández del Corral -con tratamiento de V.S.- el comisionado permanente para llevar la enseña nacional en los actos correspondientes. Y era digna de ver la energía con que peinando ya muchas canas y a la edad en que tantos flojeaban, aparecía en los desfiles y paradas. En los actos paracaidistas se calzaba su viejo cubrebuzo fundacional de origen alemán, vía argentina, frente al modelo posterior con ciertas variantes de color, que usaban los novatos; el primitivo no admitía la apertura de las perneras y el de Corral, descolorido, semejava una candora. Luego, unos y otros pasaron al Museo; Corral no saltó con el «camuflaje».

Siendo brigada fue uno de los tres seleccionados, con el capitán Salas y el teniente Villamil para ir a la Argentina, donde en una escuela de técnica alemana los componentes de la Bandera recién creada, -cuyo mando ostentaría, tras la estela primitiva de Zayas, el capitán Alario Saubot- habrían de vencer el marasmo de poder llegar, al fin, a tener todo lo imprescindible para el salto... Menos el paracaídas y el avión. Allí, nuestro hombre que volvió escayolado, fue el primer lesionado.

Ahora que tanto se habla del soldado profesional, he aquí un ejemplo de lo que debe ser tal figura. Pablo Fernández del Corral ingresa en el Batallón de Cazadores de África núm.1 en Alcazarquivir; allí presta juramento de fidelidad, el 10 de febrero de 1934. Tras el desembarco de Capaz en Ifni, se crea un Grupo de Tiradores, remedo de los Regulares cuya uniformidad adoptan, salvo el azul claro de la gorra de los oficiales y suboficiales. Pablo, que siente la llamada de África, se enrola en estos nuevos Almogávares y es destinado a la Sección de Cañones de acompañamiento de Infantería, destacada en Cabo-July.

En 1936 se embarca en Sidi-Ifni con su Tabor y llega en la marcha sobre Madrid a Talavera de la Reina. Desde aquí, ha de participar gloriosamente en toda la toponimia de la guerra: Illescas, Retamares, Casa de Campo,... Columnas de Asensio y Barrón. Con la 3ª Mía (compañía) del tercer Tabor interviene en Brunete y en Las Rozas, enfrentándose a los primeros carros de los internacionales. Herido en el pecho (donde hay que recibir las heridas, decíamos entonces y repetimos ahora) se niega a ser evacuado. En el frente





De izquierda a derecha: Teniente Corral; Capellán D. Jesús Aguilar, dispuesto a efectuar su primer salto «en lo duro»; alumno, Teniente uruguayo Yamandú Silveira; Comandante D. Luis Noval; Teniente Profesor D. Emilio Conde Fernández Oliva. Detrás puede verse al Comandante Pérez Ramos, Jefe del Curso.

de Toledo, muerto su capitán se hace cargo de la Compañía de Ametralladoras y con desprecio de su vida, es citado como «MUY DISTINGUIDO», concediéndosele la Medalla Militar. Después vendrán Teruel, Quinto y Fuentes de Ebro, Belchite, el Alfambra, la «bolsa» de Biescas, con otra Medalla Militar para todo el Tabor; y el fin victorioso de la campaña. Corral vuelve a África pero buscando el puesto de mayor riesgo y fatiga se enrola en las Tropas de Aviación donde Yagüe ha izado el Banderín de Enganche del Paracaidismo. Corral permanece en la 1ª Bandera, tropa de férrea moral que no ha de ver el primer salto hasta 1948; para pasar a la Escuela hasta el fin de sus días. Allí está, el primero en el servicio y en el entusiasmo. Como una consigna, repite su «BIEN», cuando se le interroga.

Ha traído de La Pampa otra técnica: la de rustir «al agua» el cordero. Los argentinos vienen a devolver la visita y exclamarán, cuando se les hace saltar «en lo duro» piedra de toque empleada antaño, con su acento criollo: «¡Qué dura está la Madre Patria!». Es el 23 de enero fundacional cuando la tropa alzó en hombros al capitán Salas. A la entrañable jornada conmemorativa de camaradería en la que participaba «de Capitán a Paje», en plena L.Z. (zona de caída) acudía cada año el Maestro Nacional, con la Bandera de Escuela Rural al frente y los chicos detrás. Vienen a campo a través como el día que, con un botijo por todo apoyo, acudieron «a salvar» al capitán Martínez Bellver (quien mandaría luego la Escuela con sus secuelas en las piernas) que había tomado tierra violentamente. Al acto

se incorporaban, naturalmente, las tripulaciones en cuanto dejaban sus máquinas (como las llamaban los alemanes, *Die maschinen*, en su himno). Y en el aterrizaje, tantas veces ejecutado en dirección contraria a la del despegue, cuesta arriba y para ahorrar tiempo -ya que el viento allí nunca es enemigo- venteaban el humo de la «barbacoa» por las puertas siempre abiertas del JUNKER. Hay que haber estado allí al amor de los leños, para comprender muchas cosas, de ese mundo al que pertenece «lo que no se mide».

Me estremece pensar que todo esto ocurría ya el siglo pasado y que sólo algunas cosas permanecen, en algún monumento alzado como un hito. Tal, ese JUNKER, varado en la tierra, cerca de la primitiva zona de embarque, sorprendiéndonos junto a la vía, tras la



que aún están los restos de un cañizo elemental, donde se situaban las familias con su presencia en aquel paso atrás postrero y tranquilizador. Los saltos, contemplados desde la carretera de Granada, atraían a muchos alemanes que acudían con la pretensión de besar la chapa ondulada del avión. El tren de Granada «cortaba motores» para que los viajeros pudieran contemplar el espectáculo y una vez hizo parada y fonda en la de la Gabriela, hermana de «la boniata», esposa del guarda del paso a nivel que en curiosa reminiscencia del pasado cerraba con su cadena el acceso a la base, partiendo en dos, algún desfile, para que

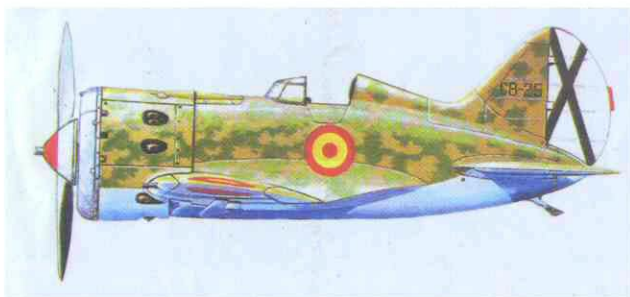
el comandante Provencio, aquel que aseguraba que las cabezas no estaban buenas, que «se había ligado» al maquinista con su habitual campechanía, pudiera bajarse del tren a la mismísima puerta de su despacho. Ya no llega el tren a Granada y los protagonistas de aquel tiempo nos contemplan desde el paraíso de los soldados y nosotros mismos estamos ya en primera fila de butacas.

Algunas cosas subsisten y otras han cambiado; ahora figuran mujeres entre los que embarcan e ignoro como se apañará el avío a cuento de lo cual viene aquel aserto del mariscal Petain: entre las cosas de este mundo hay dos

que amo sobre todo: los soldados y las mujeres. ¿Qué pensaría hoy, al contemplar la delicia de un uniforme bien cortado sobre la anatomía de una mujer joven y bonita? Pues en Murcia, donde tampoco hay vino malo, todas lo son.

Pero nos hemos olvidado de Corral. Era frecuente verle abandonar la zona militar, a pié, carretera abajo, hacia el pueblo. Su paso pausado, su fusta; de uniforme por supuesto. Al cruzarse con alguien, repetía su consigna: Bien. La hacemos nuestra una vez más y la completamos seráficamente: Paz y Bien, para todos. Dios con todos. ■





# El Polikarpov I-16 en España: mitos y verdades sobre un caza legendario (y II)

*"Mosca" o "Rata", se mantuvo en activo durante 17 años*

Rodolfo Ribes Rivarola

### LOS "RATAS" DEL EJÉRCITO DEL AIRE

**S**í bien durante el transcurso de la guerra civil varios I-16 cayeron en poder del lado insurgente, éstos no fueron nunca empleados operacionalmente salvo un "Supermosca", capturado intacto, que fue destinado a la Escuela de Pilotos de Caza de Gallur, creada en la primavera de 1938 donde, repintado con los distintivos nacionales y la insignia de la Escuela ("No somos naide"), fue asignado al comandante Guido Nobili que lo tripuló en numerosas ocasiones así como por otros muchos pilotos deseosos de probar el principal interceptor adversario. No fue sino hasta el final de las hostilidades cuando se acometió su



(Foto G. Apostolo Editore)

*"Supermosca" aprehendido en condiciones óptimas en las primavera del 38 y destinado a la Escuela de Caza de Gallur.*



*Probablemente dos aspectos de un mismo avión recién caído en poder de los nacionales al final de la Guerra Civil. Se le han pintado la Cruz de San Andrés en el timón y recubierto de blanco los extremos de los planos pero aún conserva la franja roja del "puro".*



(Fotos Intergest-P. Laureau)

reparación y construcción, salvo algún caso aislado. Así pues, no cabe hablar de "Ratas" de la Aviación Nacional sino del ya recién creado, el 8 de agosto de 1939, Ejército del Aire. Como puede observarse, al igual que en el pasaje en que se comentaba la actuación de la Legión Cóndor, en este capítulo se utiliza el término "Rata" ya que así fue apodado el I-16 "Mosca" por sus oponentes desde sus primeras actuaciones sobre Madrid. Aunque, sin duda, tal calificativo implicaba una cierta connotación peyorativa, básicamente les fue aplicado, según algunos testigos de la época, por sus sorpresivas apariciones "a ras de los tejados" de la capital, similares a las de los referidos roedores.

En cualquier caso, el apelativo "Rata" ha tenido mucho mayor eco fuera de España que el más apropiado de "Mosca" ya que ha sido y es mayoritariamente utilizado por las principales publicaciones y autores especializados de todo el mundo. Con toda probabilidad, a ello contribuyó el hecho que los alemanes se apropiaran del mismo y lo utilizaran en





Perfil del CM-260, un "Supermosca" standard de los últimos lotes, con pequeña toma de aire frontal. Unos veinte de ellos, capturados al finalizar la guerra, fueron encuadrados en el Ejército del Aire.



Perfil de un Tipo 10 construido por la Hispano en La Rabasa. Su bonito camuflaje no fue óbice para que encontraran defectos de entelado a los tres primeros. Pequeño número ordinal negro en la deriva. Los 30 o más hallados en la línea de la SAF-15 en fase de montaje fueron los completados, con modificaciones, tras el fin de las hostilidades.

sus revistas de guerra y propaganda como Adler, Signal, Aspa, etc., al narrar las vicisitudes de la Guerra de España y la Campaña de Rusia, donde el I-16, en sus últimas versiones 17, 18, 24, 27 y 29, continuó teniendo un decreciente pero todavía importante protagonismo. Lo cierto es que su peculiar zumbido, grandes alas y cuerpo corto le asemejaban mucho más al conocido insecto. De todas formas, muchos atribuyen el origen de este segundo mote a la inscripción rusa en caracteres cirílicos MOCBA (Moscú) que venía impresa en sus cajas de embalaje señalando la procedencia del contenido y que se pronuncia de forma similar a la palabra española que designa al familiar pero molesto díptero. Como conclusión de este inciso, puede afirmarse que el apodo "Mosca" fue usado solamente cuatro años escasos y acabó en la práctica con el propio conflicto bélico, mientras que el de "Rata", sin ser el genuino, fue usado durante diecisiete años por la sencilla razón de que el Ejército del Aire lo mantuvo en servicio hasta 1953.

Al contrario que en el tema del número total de I-16 soviéticos llegados a España más los fabricados en Alicante durante la guerra, que oscila entre 186 y 300 largos, se establece mayoritariamente la cantidad de "Ratas" de posguerra en 52, veintidós capturados, (siete de ellos devueltos por Francia) y 30 acabados de construir de los hallados en proceso de fabricación en La Rabasa. Algunas fuentes, no obstante, (como Salas, citado anteriormente) establecen el número de "Supermoscas" hallados en fase de construcción en la línea de producción de la SAF-15, en 35, en cuyo caso quedaría modificada al alza la anterior cifra de cincuenta y dos. La solución sólo puede estribar en dos posibilidades: o de los treinta y cinco hallados en Alicante únicamente se acabaron treinta usando los elementos de los cinco restantes para reparar algunos del primer contingente, o bien, en realidad, simplemente se recuperaron diecisiete en verda-

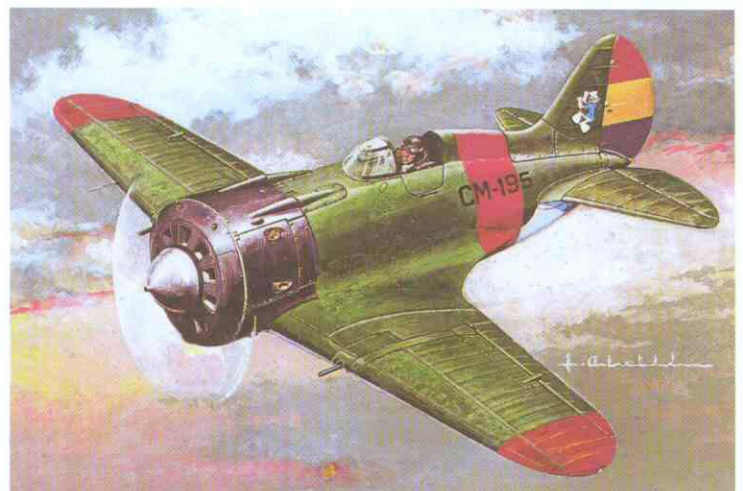
dero estado de vuelo. De acuerdo con los datos ofrecidos en su día por Darío Vecino ésta constituye la versión más plausible pues según afirmaba dicho especialista, la primera unidad formada con estos aparatos sólo pudo contar, al principio, con dieciocho.

El caso es que, finalizada la contienda, el Ejército del Aire constituyó, con los primeros I-16 y los casi cincuenta "Chirris" dejados por los italianos, el Grupo 28 con base en Baleares, concretamente en el aeródromo de Palma de Mallorca, Son San Juan, excepto uno o dos que permanecieron en el grupo experimental de Cuatro Vientos (15) y los matriculados del 1-W-1 al 1-W-18. Algunos de estos aviones conservaron el esquema mimético verde y azul de origen con las insignias nacionales superpuestas, durante un breve espacio de tiempo, recién capturados. Algo después, en 1941, un puñado de ellos participaron, en la filmación de la película "Escuadrilla", basada en la guerra aérea 1936-1939, en la que se oponían, nuevamente, a los "Chirris". Durante el rodaje, el "Rata" del alférez Beriain se incendió realmente en vuelo y tuvo que lanzarse en paracaídas. Fue una verdadera lástima que el cámara, distraído en otras tomas, no pudiese filmar tan verídica escena.

A medida que fueron restaurados e integrados en la nueva unidad, los I-16 fueron recubiertos con un camuflaje similar al aplicado, y ya descrito, a algunos "Moscas" y "Supermoscas" capturados durante las hostilidades, a base de manchas irregulares verdes y marrones con fondo ocre amarillento y azul muy claro en las zonas inferiores. En el fuselaje ostentaban el círculo negro, casi todos con el yugo y la flechas en rojo (que podía ocupar todo el centro o bien, de menor tamaño, estar situado en la parte superior del mismo) y, en las alas, las escarapelas bicolors. En este lote existía todavía algún ejemplar de los primeros tipos (16) aunque la inmensa mayoría pertenecía a la versión 10 y, alguno, a los construidos en España e identificables por su pintura exclusiva que, al ser muy parecida a la nueva adoptada, se mantuvo. Los otros treinta y cinco, procedentes de la línea de producción de la SAF-15 y montados en Jerez de la Frontera, fueron numerados a continuación, hasta el 1-W-52, siendo reunidos todos los 1-W en el Grupo de Caza nº 26 del 22 Regimiento de Tablada, Sevilla, donde convivieron

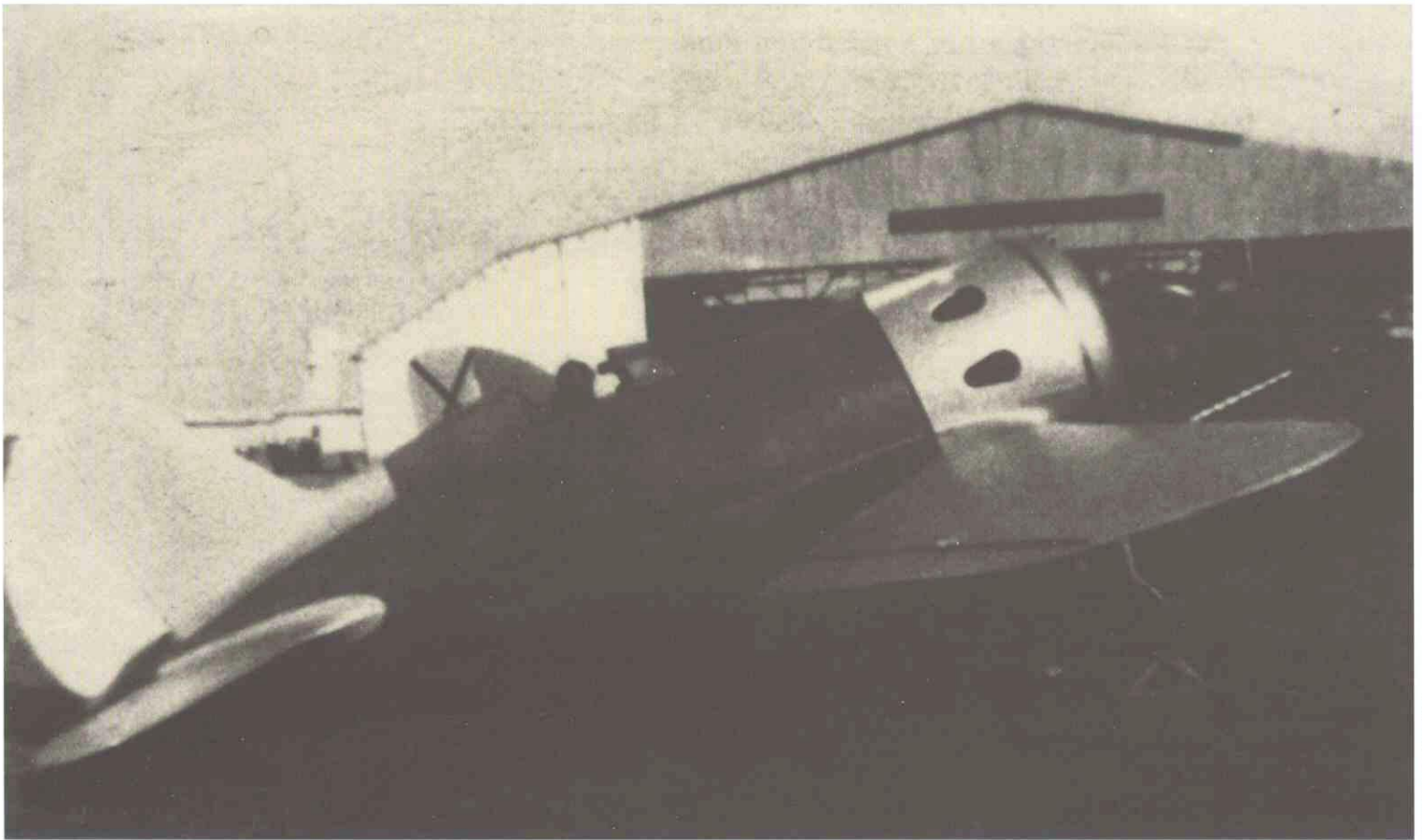
(15) Se trata del archifotografiado 1W-1, primer "Mosca" capturado en perfectas condiciones, antiguo "9 negro". Este fue un avión que, por motivos evidentes, debió haberse conservado para el Museo del Aire.

(16) De los hallados en estado de vuelo en las escuelas de Levante.



El "Supermosca" CM-195, como el anterior con la insignia de Popeye, característica de la 4ª Escuadrilla. Este modelo constituyó la base para los construidos en La Rabasa y, posteriormente, para la serie sevillana.



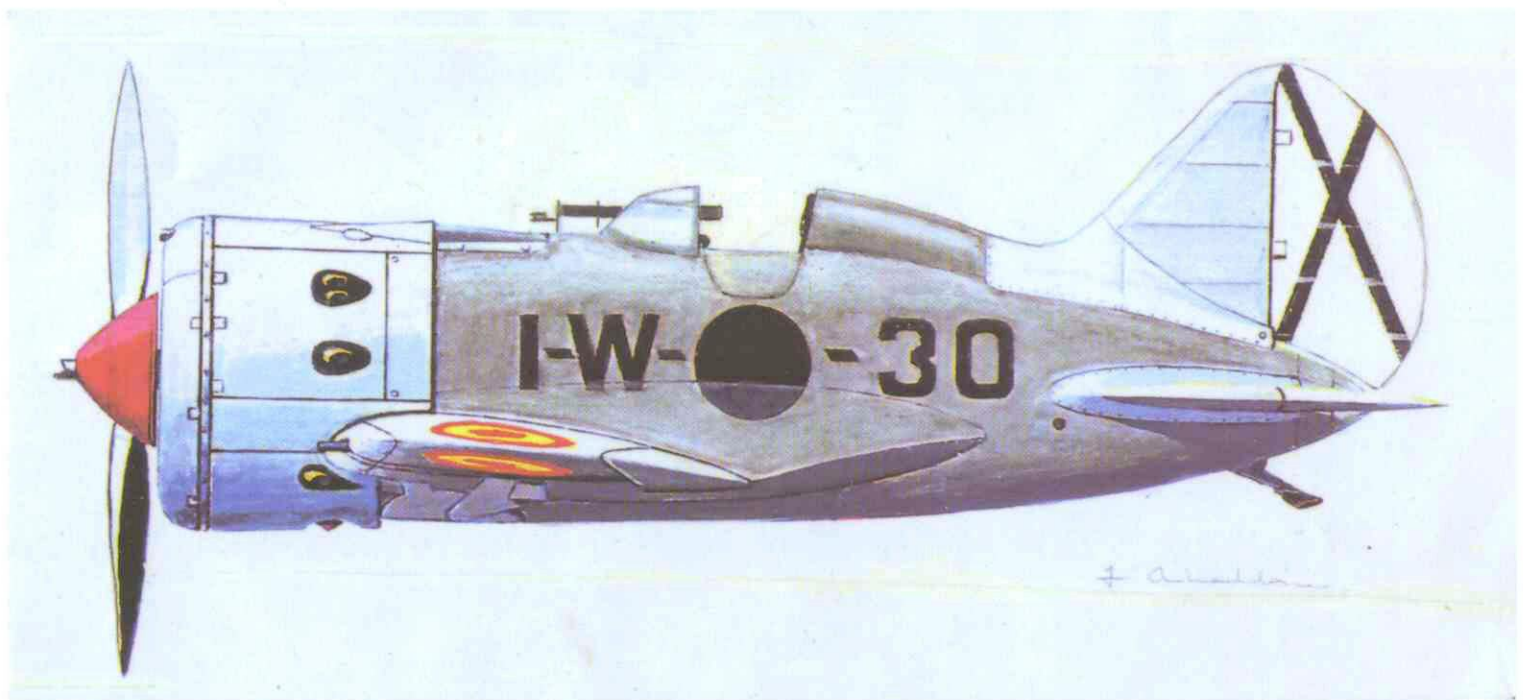


(Foto Museo del Aire)

*Imagen poco conocida del primer "Rata" acabado de construir en Jerez de la Frontera a partir de los hallados en la línea de producción de la SAF-15, el día de su bautismo de aire con José Luis Aresti a los mandos.*

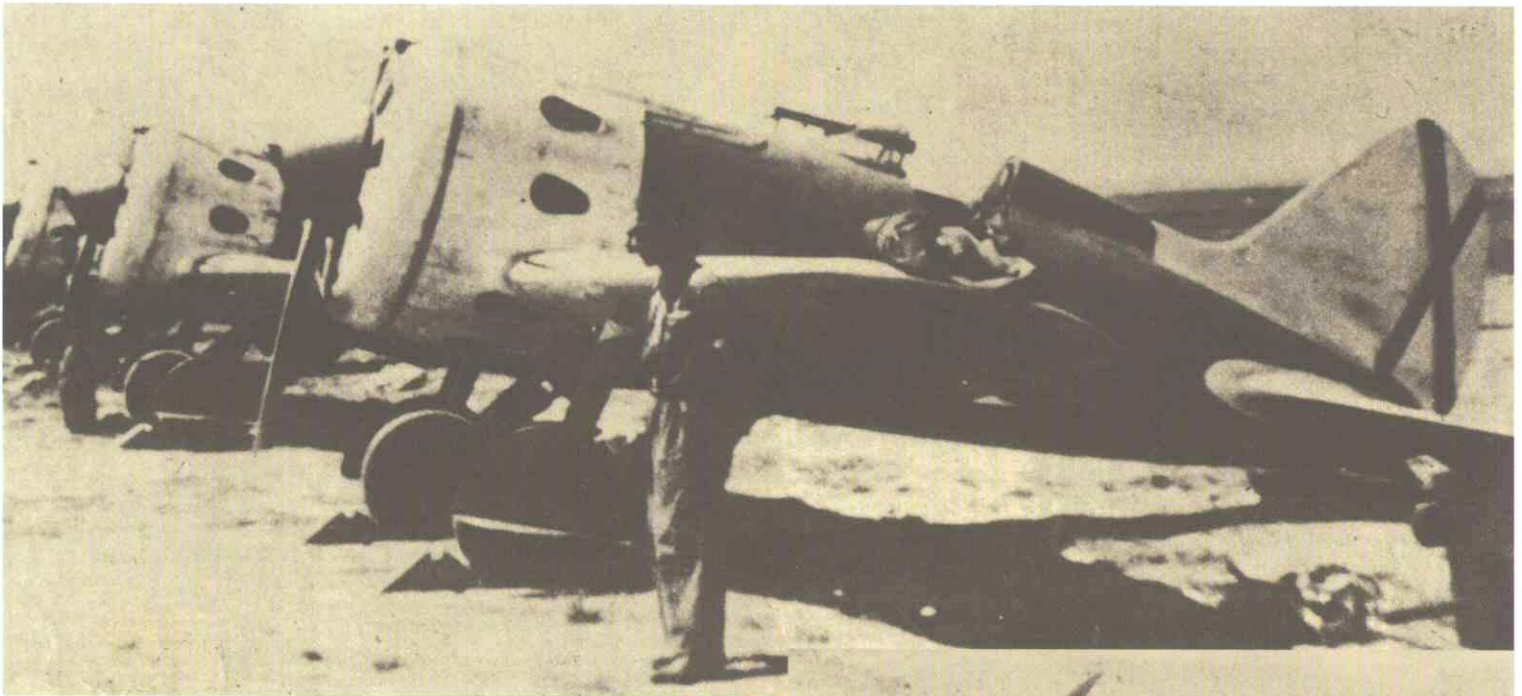
con sus antiguos enemigos, los CR-32 del 23 Grupo Fiat. Los "Ratas" de Jerez se acabaron de construir, como es harto conocido, en una bodega en la que se había instalado, durante la guerra, el Taller Experimental del Aire, inicialmente para la reconstrucción de los Heinkel 51, dependiente de los Servicios Técnicos del Aire, bajo la dirección de los ingenieros aeronáuticos Luis Arias y Felipe Laffita, procedentes de la Armada.

El 14 de setiembre de 1939 fue día de fiesta. El primero de los "Ratas" construidos en Jerez fue sacado del hangar, flamante, con su nueva librea: gris azulado el fuselaje y partes de madera; aluminio las alas, zonas metálicas y áreas adyacentes (capó y conjunto de cola). El buje de la hélice mostraba un llamativo color carmesí. El avión no llevaba en aquella ocasión marca ni distintivo alguno pero, posteriormente, como todos los de la serie, lució escarapelas circun-

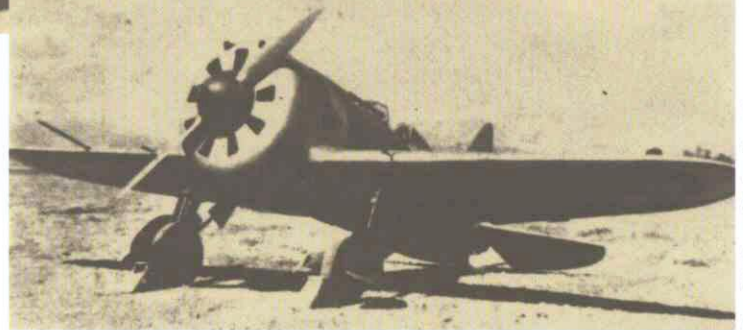


*El atractivo I-W-30, típico representante de los "Ratas" construidos en Jerez de la Frontera, en la posguerra, para el Ejército del Aire. Su acabado en azul-gris y aluminio, así como el colimador tubular de "Chato", son característicos.*





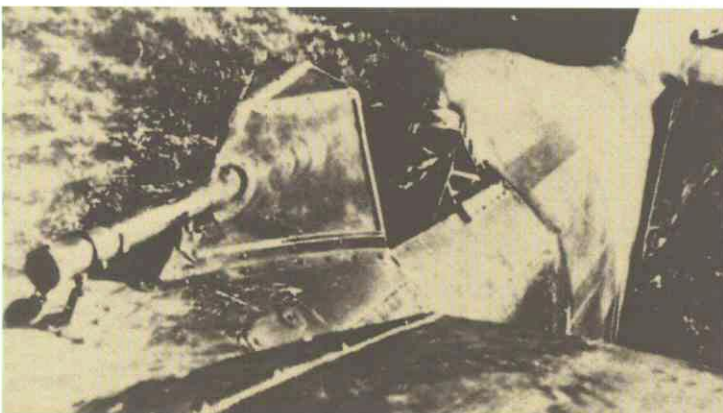
*Dos imágenes de los "Ratas" contruídos en la pòsguerra, durante su destino en el 26 Grupo de Caza del 22 Regimiento de Tablada.*



*(Foto Pilot Press-Ed. San Martín)*

lares rojo y gualda en los planos y discos y numerales del fuselaje, negros, como el aspa sobre fondo blanco del timón de dirección. La línea de demarcación entre el gris y el aluminio dibujaba una suave curva desde el carenado del motor hasta el inicio de los alerones, a través de los amplios karman, tal como mostraban claramente algunas escenas de la película "El Santuario no se rinde", sobre la gesta de Santa María de la Cabeza, rodada unos años después, y que incluía unas secuencias nada desdeñables de combates aéreos entre "Moscas" y "Fiats" pero, como ya venía siendo costumbre en nuestras producciones cinematográficas sobre el tema, tampoco esta vez se tomaron la molestia de caracterizar, de republicanos, a los "Ratas" de Tablada (17).

(17) Dichas escenas eran sospechosamente parecidas a las de "Escuadrilla" en las que tampoco los "Ratas" iban caracterizados de aviones gubernamentales salvo unas bandas oscuras, mal puestas, en los planos.



*(Foto Ouest-France)*

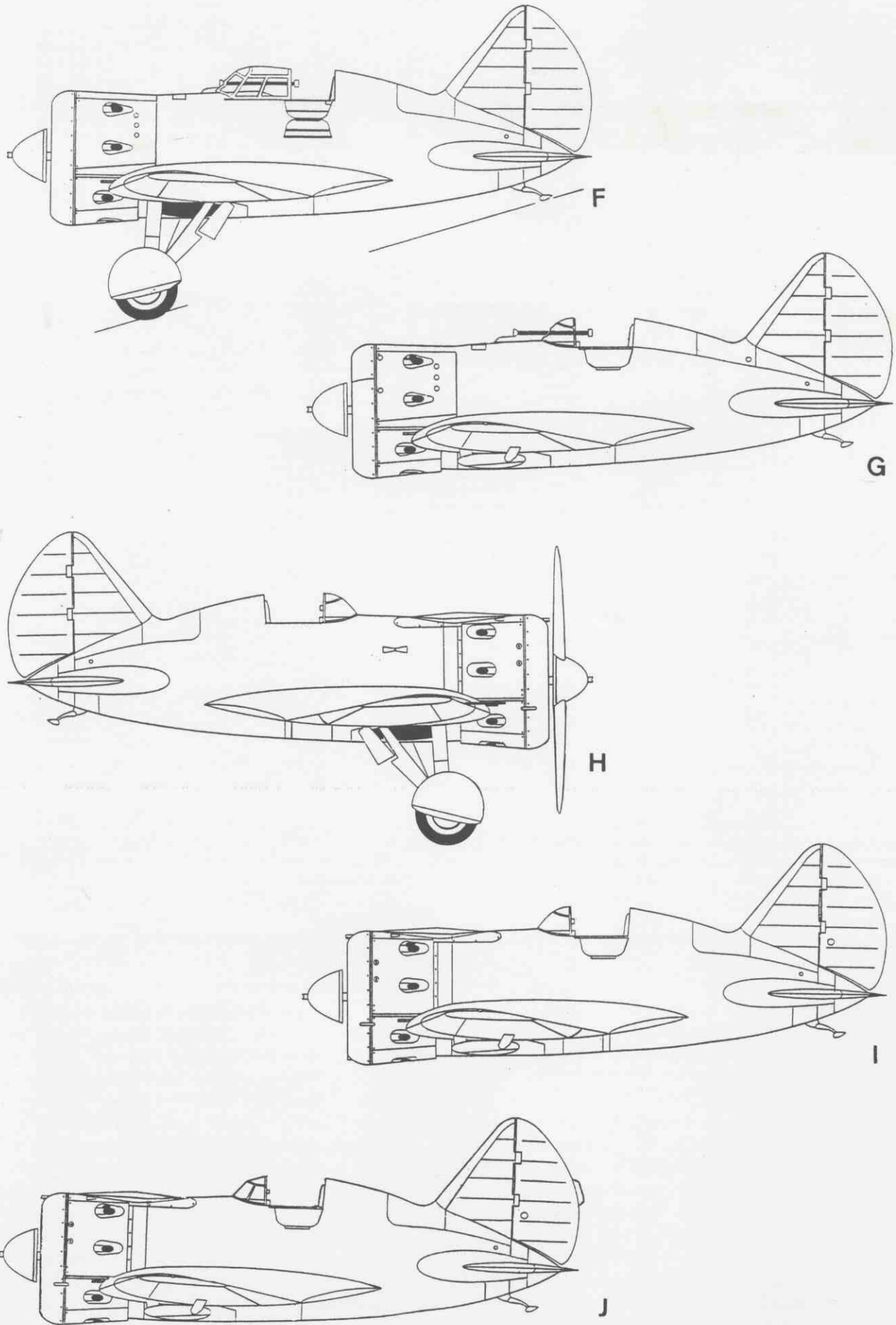
*Colimador de tubo de un I-15 "Chato" que, a su vez, fue instalado en los "Ratas" de Jerez.*

Volviendo al día de la presentación del primer I-16 andaluz, el piloto, José Luis Aresti, tras una breve revisión, lo puso en marcha. El enorme M-25 bramó y, una vez alcanzado su régimen óptimo con la presión de aceite y la temperatura en su nivel, sonó como nunca. En ese momento, Aresti despegó y, una vez en el aire, desoyendo los consejos de que hiciese una demostración breve, realizó una auténtica exhibición de vuelo (18). Al aterrizar fue aclamado por el nutrido grupo de personal de taller, encabezado por el ingeniero director, Luis Arias Martín, que la habían presenciado. El avión, al igual que sus 34 gemelos, se distinguía, a primera vista, de los "Supermosca" de origen ruso, en sus alerones largos calcados de los "Moscas" 5 y 6, habida cuenta de que los cortos de aquellos, junto con sus flaps neumáticos inferiores a modo de faldón "frena-tomas" no habían dado el resultado esperado por su elevado índice de accidentes y difícil manejo, tal como se comenta más adelante. Sin duda, además, los primeros debían ofrecer mayor simplicidad de construcción. En este punto es obligado hacer mención al capítulo de las alas del I-16 que, debido al incansable trabajo del maléfico "duende de las imprentas" y otros imponderables, no se publicó en la primera parte del presente trabajo. El "Rata" Tipo 10 sevillano, en realidad y paradójicamente, estaba provisto de unos planos idénticos a los del Tipo 6 ya que éste, además de los alerones largos, presentaba una novedad respecto a los 5 que actuaron en España: el ala reforzada. En efecto, entre los componentes más notoriamente afectados por el, en su mo-

(18) Aresti, gran conocedor del "Rata" y uno de los hombres que mejor lo ha pilotado, a decir de muchos, opinaba de él, a diferencia de lo que en varias ocasiones se ha sostenido, que era muy inestable y necesitaba un gran radio para las maniobras (aunque menor que el 109) y la gran trepidación de la cabina dificultaba la puntería.

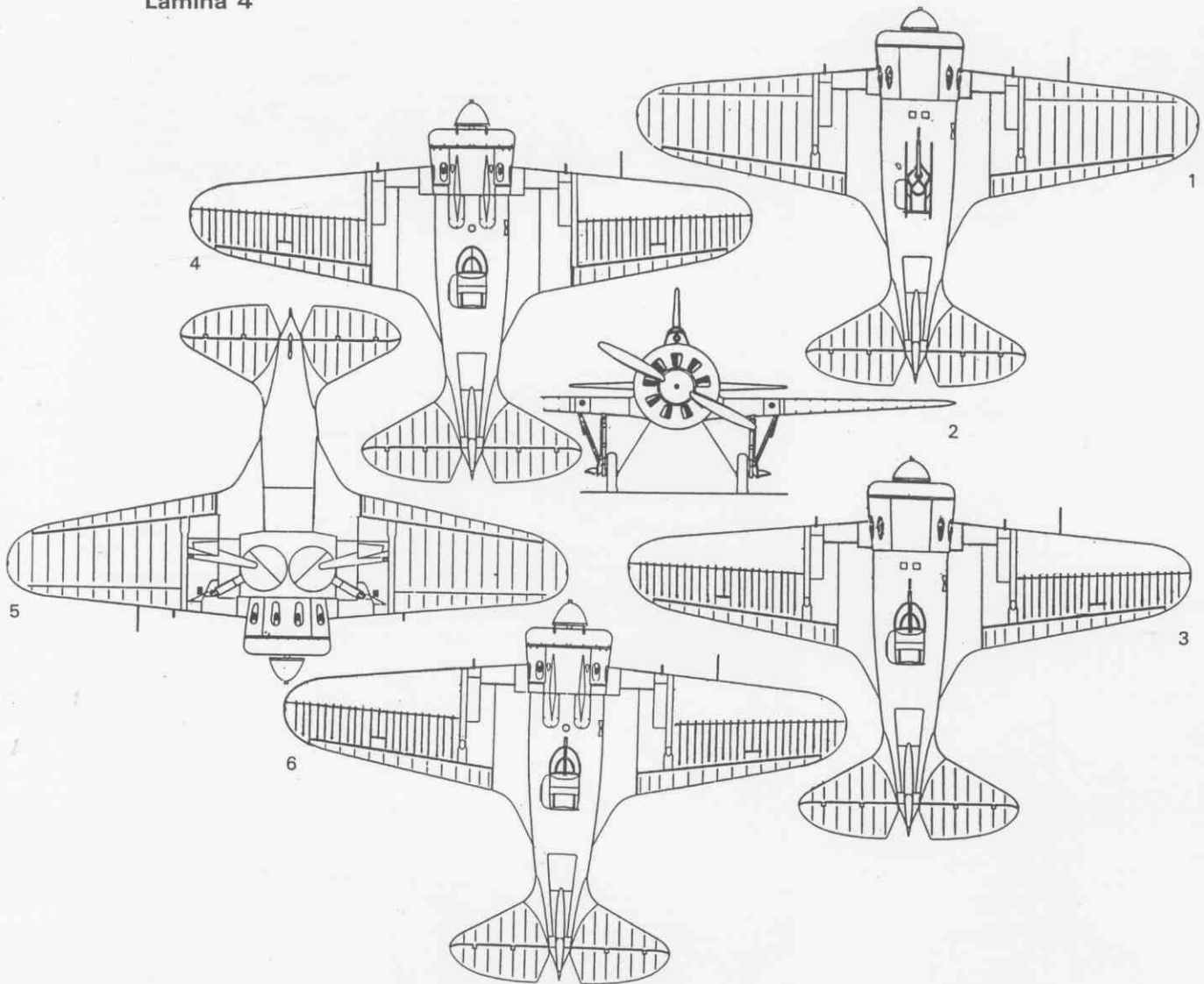


### Lámina 3



Los cuatro perfiles corresponden a las versiones siguientes: F) Tipo 5 con las cubierta de cabina en posición abierta, corrida hacia adelante, y la portezuela también abierta permitiendo ver la pared del habitáculo del lado de estribor; G) Tipo 6 en vuelo, con el tren retraído; H) Tipo 10 con motor M-25 A, del costado de estribor. Obsérvense los "flaps" más cortos; I) Tipo 10 standard o SAF-15, con las ruedas principales recogidas; J) "Rata" de los construidos en España, con los últimos cambios aplicados en Tablada: nuevo parabrisas, apoyacabezas más alto y compensador de timón.





Composición de cinco vistas en planta y una frontal que deben interpretarse de la forma siguiente: 1) Tipo 5; 2) Aspecto delantero del Tipo 5, con todo el tren desplegado; 3) Tipo 6, ya con ala reforzada; 4) Tipo 10, con los alerones más cortos; 5) Superficie inferior de un "Rata" Tipo 10, construido en Jerez. Obsérvense los alerones largos como en las figuras 1 y 3. Este plano se puede aplicar, salvo pequeños detalles como los alvéolos de los escapes y la disposición de algunos paneles, a los tipos 5 y 6; 6) Superficie superior del modelo anterior.

mento referido, robustecimiento estructural de dicha versión, destacaban los planos. Su distribución interna fue variada ya que entre cada par de las doce costillas principales se intercaló una más pequeña o tirante de soporte que, junto con las anteriores, sumaban veintitrés y, además, el revestimiento de contrachapado o duraluminio del borde de ataque cubrió casi toda la mitad anterior, igual que los Tipo 10 y posteriores. No obstante, a diferencia de éstos, sus alerones continuaron siendo los del estilo "largo" como en los 5. Este tipo de planos fue introducido ya, para ser exactos, en alguno de los últimos Tipo 5 construidos como prueban algunas fotos tomadas en las fases iniciales de la Operación Barbarroja pero, desde luego, en ninguno de los que intervinieron en nuestra guerra. Fue el Tipo 10 el que inauguró, alojados en el ala reforzada, los nuevos alerones de considerable menor longitud, como se subrayaba en su capítulo correspondiente, debido a la instalación de nuevos flaps independientes que se extendían por el intradós del karman hasta el fuselaje y que, accionados por aire comprimido, se desplegaban violentamente frenando el avión en sus endémicos aterrizajes excesivamente veloces. Este método, como queda dicho, se reveló muy peligroso y tuvo mala acogida entre los pilotos que, en 1938, habían adquirido ya

gran experiencia en las difíciles tomas de tierra del "Mosca" y sólo un puñado de "manitas" lo utilizaron con asiduidad. Por ello fue descartado, sin duda, para los I-16 montados en Andalucía, otra de cuyas características diferenciales era el colimador tubular, idéntico al de los I-15 "Chatos", que también se fabricaron aquí (en Sabadell y Reus), con su sistema de anclaje simple y tapadera abatible de visor y no, como se ha creído durante mucho tiempo, el OP-1 ruso de los primitivos "Moscas". Con este aditamento, el "Rata" de Jerez se asemejaba mucho al Tipo 6, si no se fijaba uno en los carenados de las ametralladoras de capó. El último de sus rasgos externos estaba constituido por la ausencia, en toda la serie, de la pequeña toma de aire frontal inferior ya que la versión del motor M-25 con que se les dotó fue la A, de 730 caballos, igual que el que equipaba a los Tipo 6 y primeros Tipo 10 que, naturalmente, también carecían de dicha admisión, exclusiva de los últimos "10" de motor M-25 V o Wright Ciclone. Otras modificaciones internas de estos aparatos, ya de manufactura cien por cien española, incorporaban mejoras en el sistema de retracción del tren de aterrizaje y los controles, así como ciertos "retoques" a los ventiladores de las ametralladoras del morro para evitar el desagradable ruido de sirena que se había registrado en



operaciones; mando neumático de "flaps" en vez de mecánico y provisión para arranque eléctrico o por aire comprimido, del motor (19), aunque el método habitual siguió siendo, como en los rusos, por trócola en el extremo de la hélice.

Durante su estancia en Tablada, los combates fingidos con los "Chirris" fueron frecuentes y allí pudieron determinarse perfectamente, como describió muy bien Darío Vecino en un artículo publicado hace muchos años, sus diferencias. A 3.000 metros, el biplano entraba ya en pérdida, en tanto que el "Rata" podía subir 300 metros más y dar una pasada para virar a continuación. Las ventajas del Fiat eran, como tantas veces se ha dicho, su mayor penetración en picado y su giro más ceñido. En tierra, el I-16 era desagradable por sus amortiguadores rígidos y frenos poco eficaces. Al despegar y aterrizar, la retracción y extensión del tren, que requería 44 vueltas de manivela y, si se soltaba de golpe, podía romper la muñeca del piloto, también constituía un mal trago pero, una vez en vuelo, el aeroplano en cuestión era muy manejable y sobrado de potencia consiguiendo, a veces, más de 420 km/h. Utilizándolo a velocidad mínima de crucero se logró volar durante dos horas y media. En el aterrizaje tenía tendencia a rebotar indefinidamente, a diferencia del Fiat que, sin problemas, realizaba la toma acrobática en tres puntos, misión imposible para el Polikarpov.

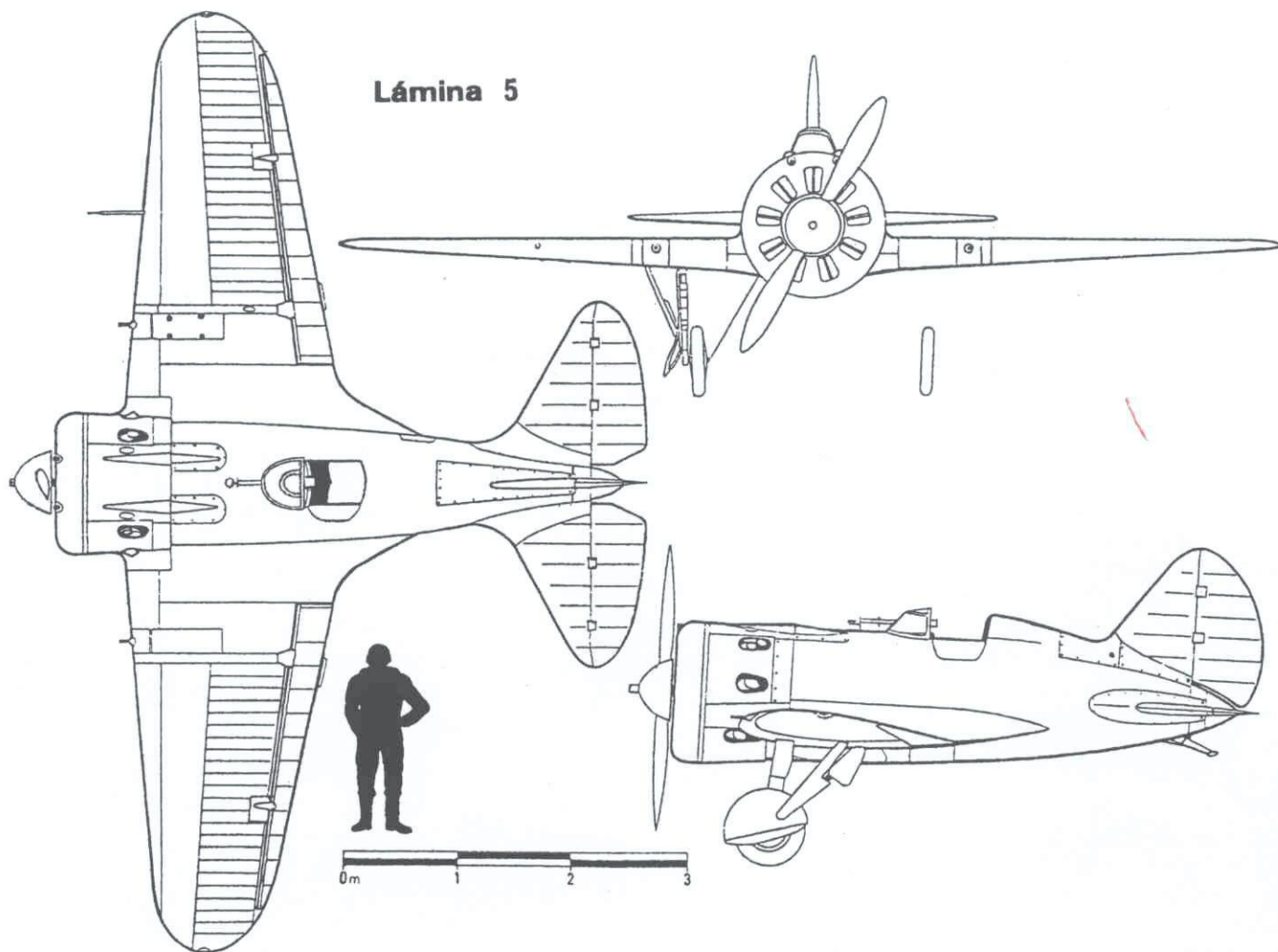


(Foto Motor Press)

*Aresti pilota, en julio de 1939, uno de los "Chirris" del 28 Grupo de Caza de Baleares donde coincidieron con los I-16 capturados. Posteriormente, estos aviones junto con todos los "Ratas" en activo, fueron destinados al 22 Regimiento de Tablada donde mantuvieron enconados combates ficticios.*

En el transcurso de su permanencia en Tablada, de julio de 1941 a octubre de 1950, los "Ratas", cuyo inventario en 1944 era ya de solamente doce monoplazas y un biplaza UTI, fueron revisados periódicamente por la Maestranza sevillana donde, gradualmente, les fueron introducidas algunas modificaciones adicionales como nuevos parabrisas, de dos tipos distintos por lo menos, de superficies planas y mayor altura, compensada con una joroba, también más alta, tras el piloto; mejoras en los soportes del motor para reducir vibraciones; etc. Es obligado citar aquí, a este respecto, el va-

(19) Estos datos, ofrecidos por alguno de los autores citados, deben tomarse con ciertas reservas por no haberse podido confirmar.



Magnífico plano a tres vistas de un Tipo 10 de la serie de Jerez, original de J. Abellán, con ligeras modificaciones del autor.



lioso testimonio recogido por "Canario" Azaola en una colaboración periodística relativamente reciente (20), del entonces capitán Jesús Tordesillas, ingeniero aeronáutico y aviador, que se encargó de su mantenimiento y mejoras. Tras haber evaluado personalmente el aparato en muchos vuelos "morro en plata y puro azul", según frase literal, empezó a sacar conclusiones y, en base a ellas, como también a las experiencias de numerosos pilotos con los que cambió puntos de vista determinó cuantas reformas era preciso realizar.

"Creo recordar –afirmaba– que fue durante las maniobras de Cerro Muriano cuando volando aún a gran altura, observé que el motor se calentaba, no quemaba bien y producía gran humareda, engrasaba las bujías y, además, trepidaba. Como primera medida, era necesario dotarle de mejor refrigeración".

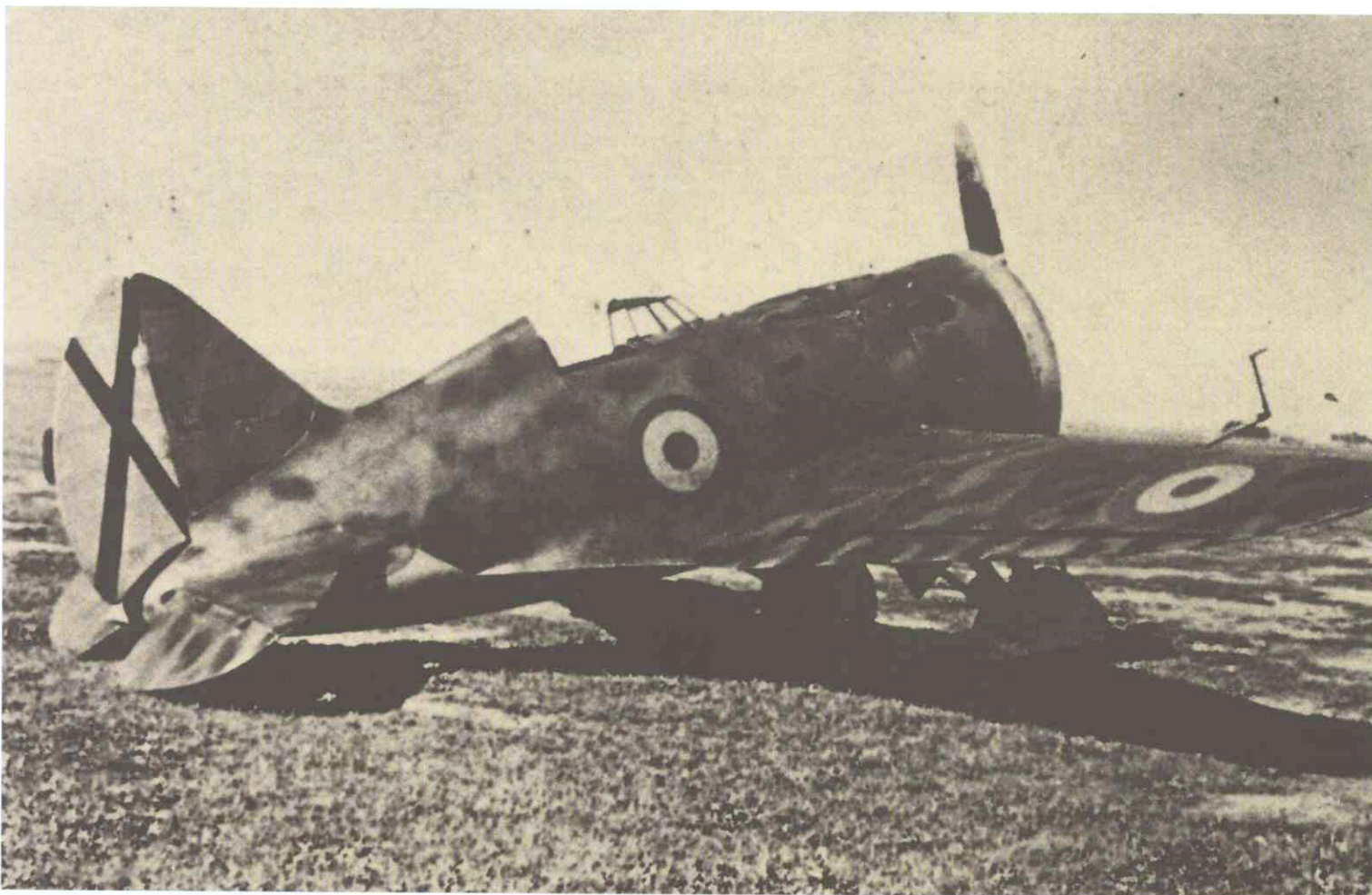
Dado que el motor M-25 carecía de radiador de aceite, se le instaló uno procedente de los motores Alfa Romeo 126 que propulsaban al Savoia 79 "Sparviero". Con él y la persiana frontal regulable que tenía el "Rata", se consiguió que la temperatura se mantuviese dentro de unos límites aceptables. En cuanto a las vibraciones, se redujeron sensiblemente al amortiguar la bancada con Silent Blocks de buena elasticidad. Por otra parte, los aviones estaban descaradamente descompensados a un lado. Para corregir este defecto, se acoplaron unos compensadores consistentes en unas chapitas metálicas, remachadas en los bordes de salida de los timones de profundidad, dirección y alerones. Doblándolas en tierra, más o menos, se podía conseguir, un

(20) Como el de José Luis Aresti sobre la prueba del primer "Rata" de Jerez, descrita una línea atrás.

poco "a ojo", el equilibrado del avión a régimen de crucero aunque, a gran velocidad, había que seguir metiendo el pie y sujetando la palanca con esfuerzo. En otro momento, el ingeniero piloto rememoraba que, al comprobar la gran tendencia del caza a efectuar caballitos de 180 grados a la izquierda con los consiguientes capotajes, medidas de plano y, en definitiva, roturas de aviones, llegó a la conclusión que el motivo estaba en la "pata de cabra" de cola y especificaba:

"Conectada ésta al palonier, por medio de un muelle a cada lado, en caso de iniciarse el caballito, si el piloto corregía con el pie contrario, el muelle cedía y, al no girar la pata, carecía de mando de cola. Este inconveniente se corrigió montando dentro de cada muelle un cable de acero de unos 2,5 cms. más largo que éstos en su posición normal; de esta forma, al rodar por tierra se mandaba a través del muelle, pero si en emergencia se metía el pie a fondo, al mandar el cable, la "pata de cabra" se orientaba en el sentido deseado. Esta se modificó también dotándola en su base, en el sentido de la marcha, de tres cuchillas, que al clavarse en el terreno evitaban su derrape y, consecuentemente, el del avión."

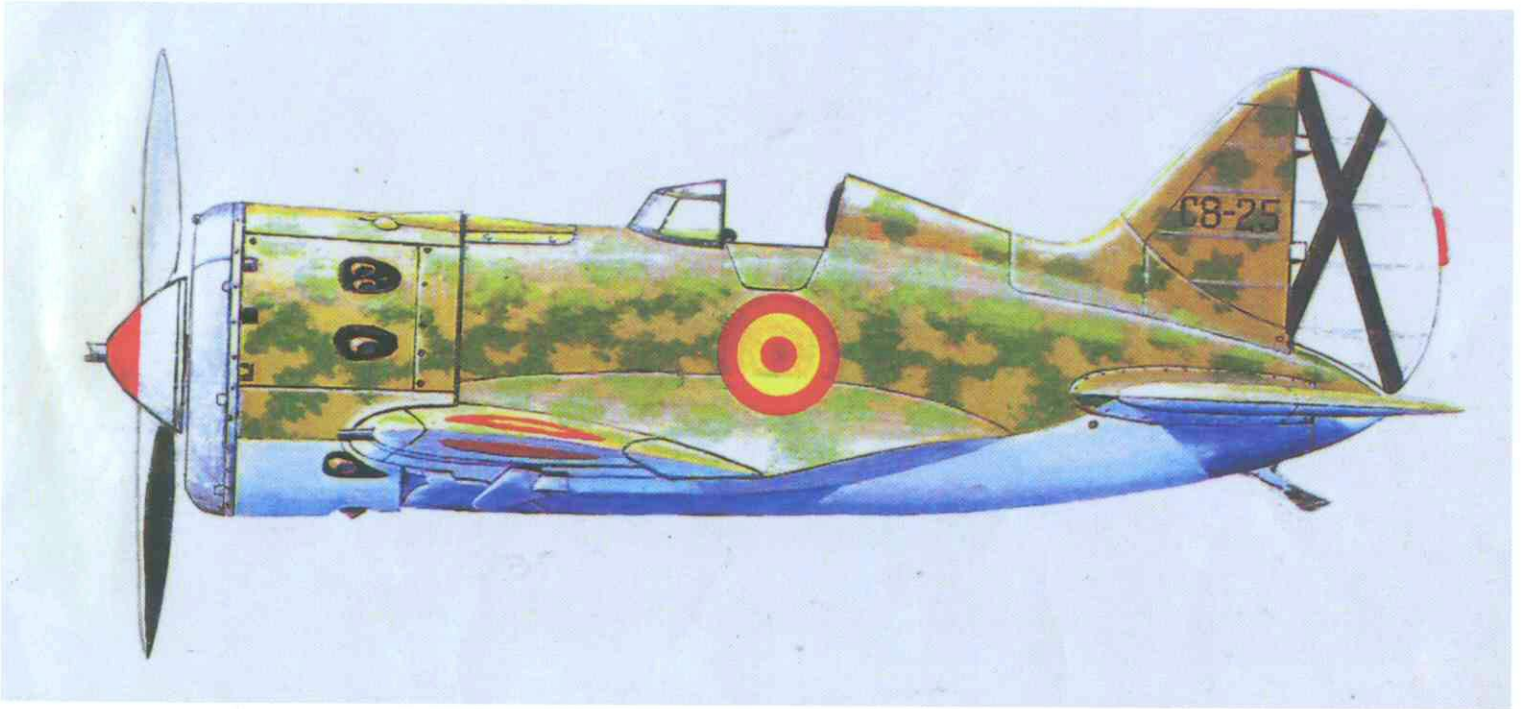
La aludida facilidad para capotar era, pues, uno de los peores vicios del "Rata" y suponía el peligro añadido de que la cabeza del piloto llegase a tocar el suelo. Para evitarlo, se construyó un triángulo de tubo de acero que, fijado sólidamente en su base y lados al piso de la cabina, blindaje y asiento, formaba un conjunto único. En su vértice se montó una zapata de madera que, al sobresalir 10 centímetros sobre la cabeza del tripulante, motivó que fuese necesario modificar la joroba del avión. Esta innovación salvó la vida, posteriormente, de varios de ellos.



(Foto Col. F. Ezquerro)

Panorámica lateral del último "Rata" en servicio, el C.8-25, en el que se pueden apreciar, perfectamente, el nuevo tipo de parabrisas y la joroba más alta, innovaciones introducidas en Tablada a los supervivientes, durante sus últimos años.



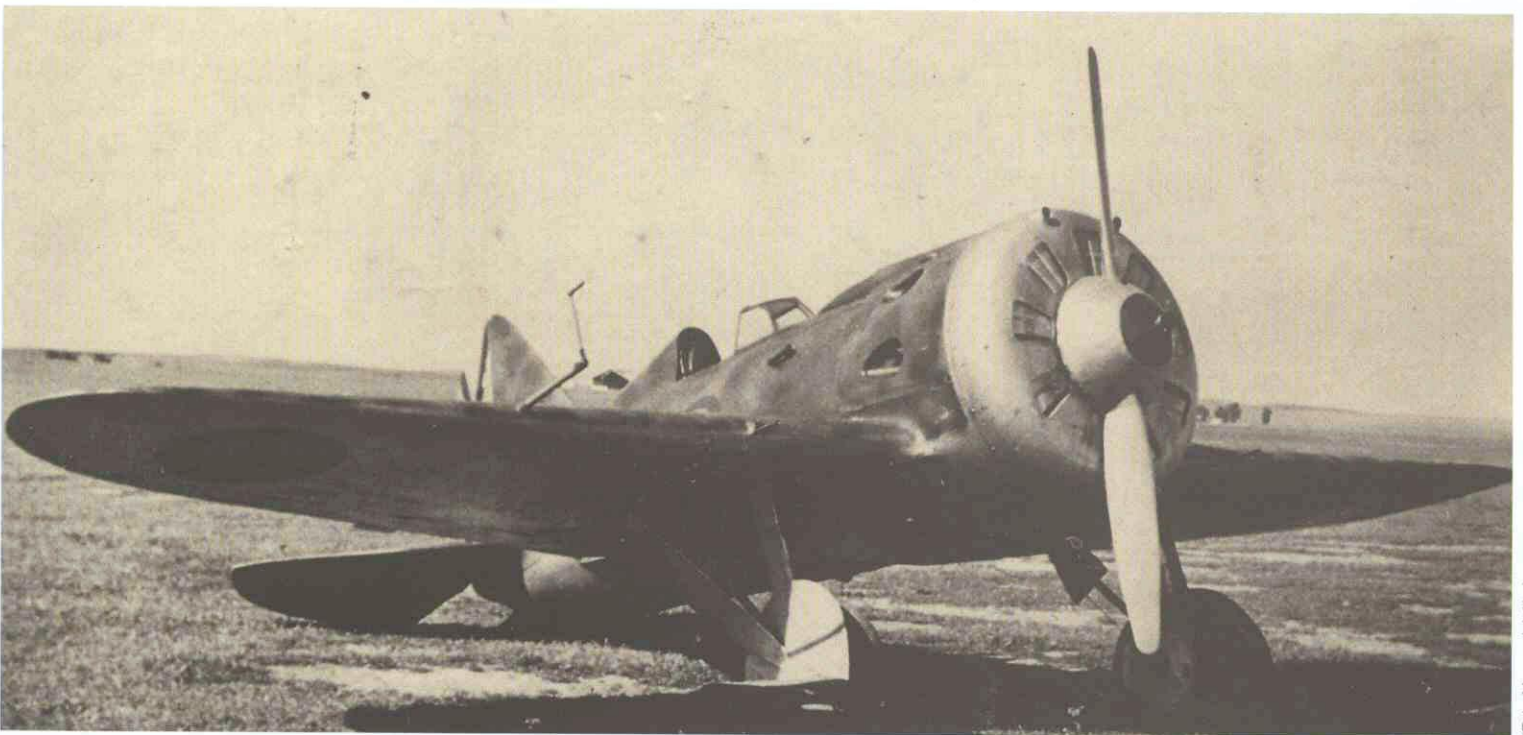


*El último de los últimos. El C.8-25 que aguantó el tipo hasta 1953 pasa por ser el postrer "Rata" operacional del mundo. Como se puede ver, tenía tantos cambios artesanales encima que casi parecía otra variante.*

También, para eludir la perforación de las palas de la hélice que, en ocasiones, sucedía, se suprimieron, finalmente, las ametralladoras de capó dejando sólo las de los planos. La escasa visibilidad frontal por desgaste del material del parabris se mejoró, como se comentaba antes, sustituyendo el primitivo por otros diferentes, de diseño artesano, que eliminaban el colimador por un sistema de bola y retículo (anillo y mira). Otros testimonios afirmaron, en su día, que se dotó asimismo a los "Ratas" de una conexión para un manómetro en las patas del tren y que las tuberías rígidas de combustible fueron sustituidas por unas flexibles. (21)

(21) D. Balaguer, en "Avión", citando a Felipe E. Ezquerro.

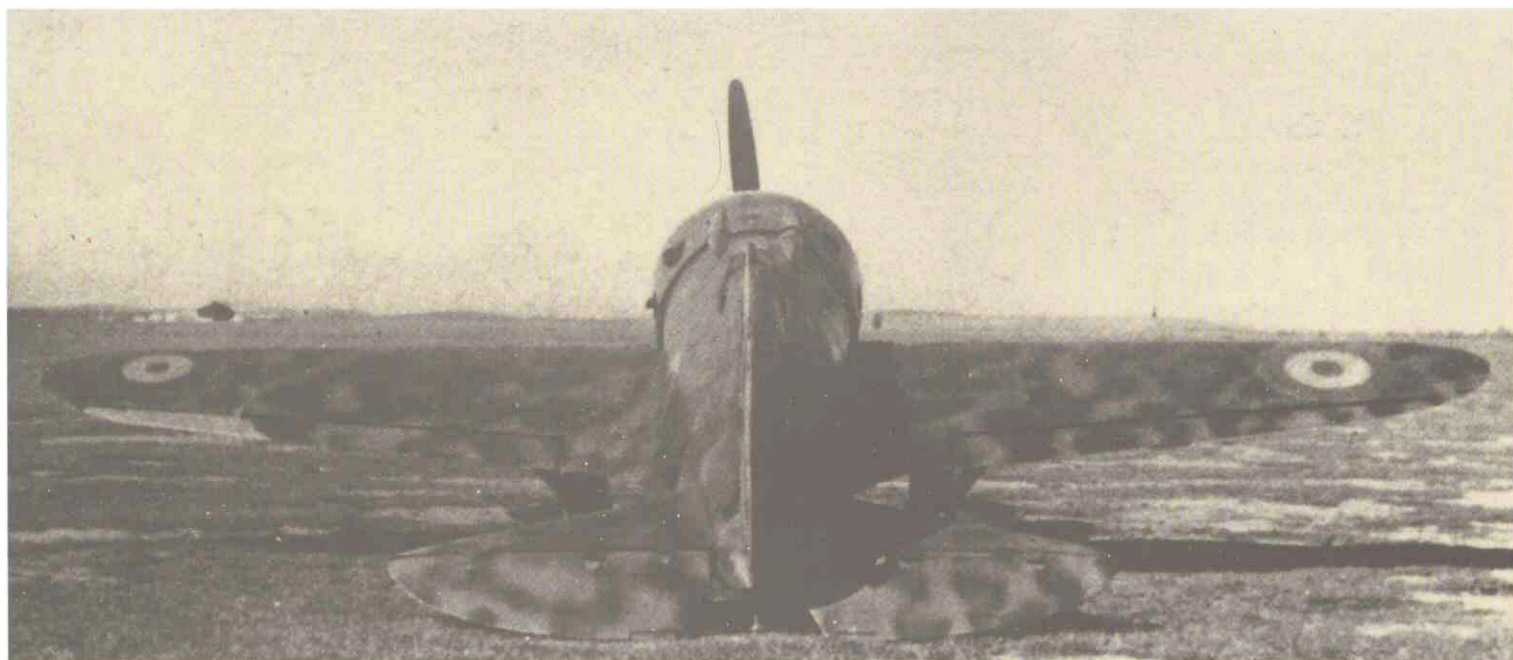
"Terminadas las modificaciones apuntadas –recordaba Tordesillas–, a las doce del mediodía de un día de agosto, con todo el calor de Sevilla, salí a volar el primer "Rata". Lo hice a ras de suelo por toda la marisma y el avión iba de maravilla; el aceite a su temperatura, sin producir humo, el motor redondo, buena visibilidad por el morro y los mandos cómodos. Potencia, la que se quisiera, subía a la vertical y hacía la acrobacia solo. En línea de vuelo alcanzaba los 350 km/h y en la toma de tierra la pata de cabra se agarró perfectamente al terreno. Satisfecho con el resultado entregué el avión al 26 Grupo (22 Regimiento) de Tablada y, tanto su comandante como los pilotos, valoraron muy positivamente las modificaciones; en consecuencia, se procedió a



(Foto Museo del Aire)

*Espectacular aspecto frontal del mismo avión. Se ve claramente el nuevo tubo "pitot" de dos piezas, artesanal, los alojamientos vacíos de las ametralladoras de capó y el escudo de éste, en metal natural sin pintar.*





(Foto Squadron)

Enfoque posterior del C.8-25. Destacan sus largos alerones, como los de los primeros tipos 5 y 6, propios de los "Ratas" andaluces.

### Cuadro de Características Exteriores

	Cabina	Alerones	Alveolos Escapes	Tobera Frontal	Ametralladora Capó
Tipo 5	Cerrada*	Largos	Alargados	No	No
Tipo 6	Abierta	Largos	Alargados	No	No
Tipo 10 (Prim. Ej.)	Abierta	Cortos	Redondeados	No	Sí
Tipo 10 (Serie)	Abierta	Cortos	Redondeados	Sí	Sí
Tipo 10 (SAF 15)	Abierta	Cortos	Redondeados	Sí	Sí
Tipo 10 (Jerez)	Abierta**	Largos	Redondeados	No	Sí

\*Con cúpula deslizable hacia adelante/ \*\* Con parabrisas artesanales los últimos.

### Especificaciones Técnicas

	Tipo 5	Tipo 6	Tipo 10 (Prim. Ej.)	Tipo 10 Serie/SAF15	Tipo 10 Gran Altura
Motor	M-25	M-25 A	M-25 A	M-25 V	Wright Cic.
Potencia	700	730	730	750	775
Envergadura (m.)	9	9	9,004	9,004	9,004
Longitud (m.)	5,90	5,90	5,99	5,99	5,99
Peso Total (Kgs.)	1.460	1.660	1.710	1.715	1.800 +
Velocidad Máxima (Km/h.) *	454	440	444	460	465+
Velocidad Ater. (Km/h.)	190	190	200	200	200
Techo Máximo (m.)	9.200	9.100	8.270	8.500	10.000
Techo Práctico (m.) **	5.200	5.000	5.000	6.000	8.000
Autonomía (kms.)	820	810	795	800	800+
Armamento (mm.)	2 ShKAS 7,62	2 ShKAS 7,62	4 7,62***	4 7,62***	2 ShKAS 7,62

\* A 3.000 mts./ \*\* Techo práctico de combate/ \*\*\* 2 PV-1 + 2 "ShKAS".

Nota.—Las especificaciones de los "Supermoscas" construidos en Jerez de la Frontera son casi equiparables a los primeros ejemplares del Tipo 10 con motor M-25 A.





*El postrer vuelo. El C.8-25 se recorta contra el intensamente azul cielo sevillano, poco antes de despedirse de la escena aérea española.*

llevarlas cabo en una docena de monoplazas y un biplaza. A partir de entonces y durante unos años se voló a diario y con absoluta normalidad".

La falta de repuestos, sin embargo, fueron la causa de que, con el tiempo, la canibalización y la improvisación fueran constantes. Por ejemplo, la boya de la gasolina era, al final, la de los Junkers Ju-52 y el tubo pitot original de una pieza fue reemplazado por uno, artesanal, de dos. En el apartado de pintura, a partir de 1945, el disco negro del fuselaje fue reemplazado por la convencional insignia circular rojigualda, en posición más avanzada y sin numeral, ocasión que se aprovecharía para repintar íntegramente a los más desgastados con un camuflaje moteado, esta vez sólo de verde y arena, excepto el escudo frontal, que permaneció en aluminio. Por lo menos así lo mostraba el famoso C.8-25, último I-16 que voló en el mundo.

Una de las tareas más sobresalientes de los "Ratas" de Tablada fue la misión de escolta del DC-3 que transportó a Eva Duarte de Perón por la geografía española durante su visita oficial. Aproximadamente por aquella época, en 1948, cuando el indicativo 1-W ya había sido sustituido por el de

C.8, sólo quedaban en vuelo de los recuperados al final de la guerra el C.8-16 y el C.12-UTI. De los fabricados en Jerez, bastantes continuaban en servicio y algunos se mantuvieron hasta comienzos de la década siguiente. El primero de mayo de 1952 fue disuelto el Grupo 26, prácticamente sin "Ratas" supervivientes y, los contadísimos restantes, fueron transferidos a la Escuela de Caza de Morón. El C.8-25, que se encontraba entonces en revisión, fue el último en incorporarse, el 6 de febrero de 1953, justo para sustituir al postrer monoplaza procedente de Tablada que se acababa de accidentar. Allí languideció, en compañía del entrenador C.8-12, únicos I-16 que permanecían en activo, hasta noviembre de ese año, en que fueron dados de baja en la Escuela y, al mes siguiente, en el Ejército del Aire. El último Polikarpov I.-16 que quedaba en servicio en el mundo, había dejado de volar, veinte años después de su primer vuelo de prueba en la URSS. Los legendarios "Moscas" desaparecían de la escena aérea española tras trece lustros largos de actividad continua desde su llegada a las costas de Levante, hace ahora sesenta y seis años, dejando un recuerdo indeleble para todos los amantes de la Aviación. ■



# La Escuadrilla Vultee en Valdepeñas

(diciembre 1937-abril 1938)

Julián Oller

Historiador

ENTRE los numerosos tipos de aviones que llegaron a España para operar, en ambos bandos, durante la Guerra Civil, el Gobierno de la República recibió de los Estados Unidos, a través de diferentes canales, una serie de aviones de transporte entre los que destacan los siete monoplanos monomotores Vultee que se recibieron, vía Francia y a través del habitual intermediario de la compañía civil SFTA, a lo largo del mes de mayo de 1938, siendo trasladados a los antiguos talleres de la Hispano de Guadalajara, instalados ahora en el alicantino aeródromo de Rabasa, para ser transformados en aviones de bombardeo y reconocimiento estratégico. Poco se conocía del empleo de estos aviones, sin embargo, documentos encontrados en el Archivo Histórico General de Ávila (Armarío 93, Legajos 1289 y 1290) nos han permitido, tras un cui-

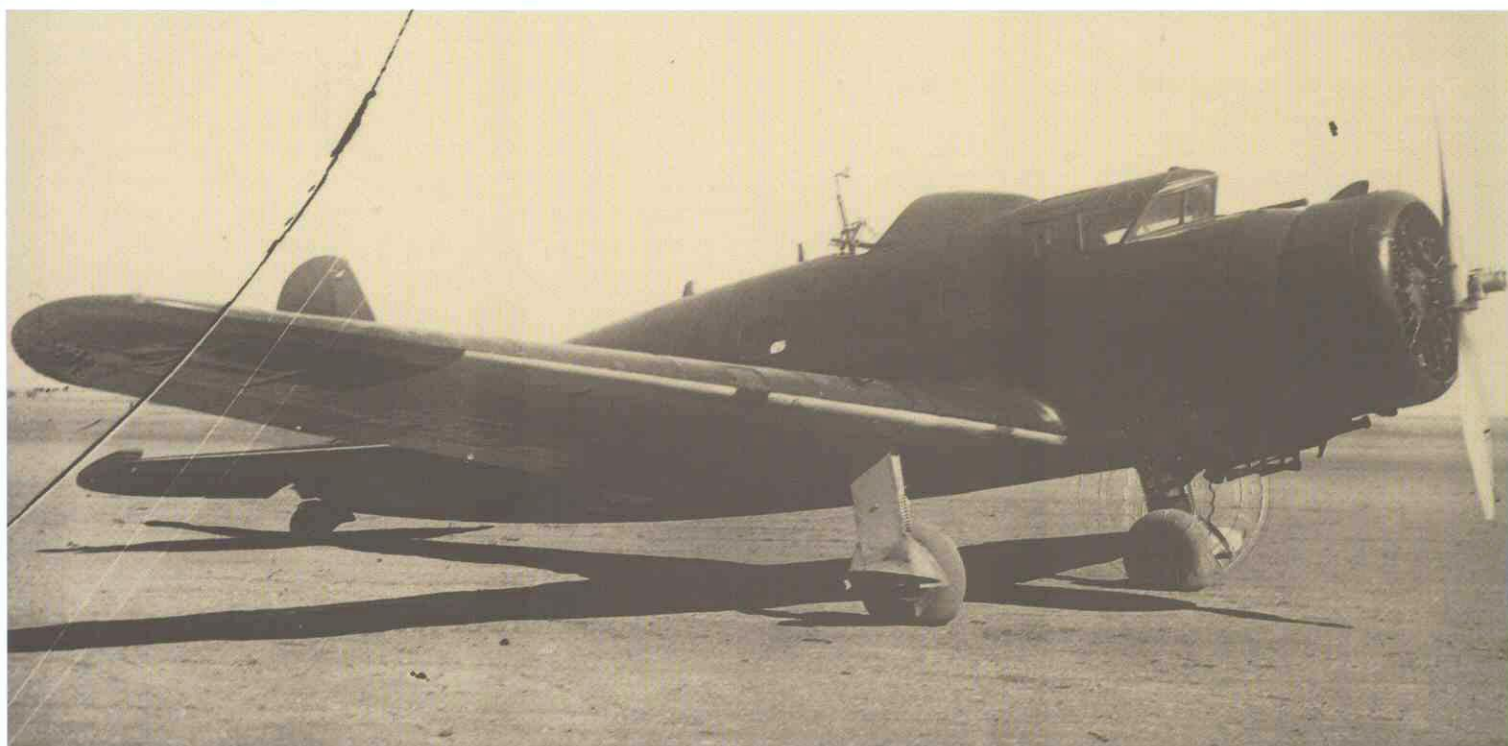
dadoso análisis, reconstruir la actuación de los mismos durante los primeros meses de 1938.

## Preparativos: octubre-diciembre 1937

En el mes de octubre de 1937 comienzan a salir, de los talleres de la SAF-15 en el aeródromo alicantino de Rabasa, los primeros Vultee V-1 y V-1A ya modificados. Se les aplicarán los indicativos BV-001 y BV-002 (este último era el prototipo Vultee V-1). Con ellos, y los que se esperaba fueran siendo entregados sucesivamente, se constituyó una Escuadrilla, la 1ª del recién creado Grupo 72 destinado inicialmente a la protección de costas, en la que iba a actuar como instructor el Capitán Jan Ferak, un piloto checoslovaco, an-

tigo integrante de la Escuadrilla Internacional «España» mandada por Andre Malraux, quien se había quedado en España como instructor de bombardeo.

Las transformaciones que en Rabasa se llevaron a cabo, bajo la dirección del ingeniero aeronáutico Enrique Corbella, fueron sustanciales: se eliminaron las butacas de la cabina de pasajeros y, en su lugar, se abrieron seis pozos lanzabombas verticales que permitían transportar bombas de hasta 75 kilogramos de peso cada una. Se abrió una escotilla en el techo de la cabina, en la que se instaló un puesto dorsal de ametrallador equipado con una ametralladora ShKash de 7,7 mm en un montaje flexible. Este puesto dorsal se hallaba protegido del viento por una característica visera metálica, que proporciona al perfil del avión una característica joroba. Además, y como



Vultée republicano en el que se puede apreciar el puesto del ametrallador dorsal, con su característica joroba de protección, las ametralladoras fijas de las alas y la ausencia de lanzabombas externos. (Foto IHCA)



armamento fijo, se instalaron dos ametralladoras PV-1 de 7,7 mm en las alas, disparando por fuera del disco de la hélice, mientras que una tercera ametralladora del mismo tipo había sido instalada en el morro del avión, sincronizada con la hélice y disparando a través de dos cilindros, en el lado superior izquierdo del motor. Para estas ametralladoras fijas, se había instalado un sistema de puntería constituido por un colimador tubular similar al de los cazas I-15. En el suelo de la antigua cabina de pasajeros, y en la parte delantera de la misma se instaló un visor de bombardeo. Finalmente, se ha establecido una comunicación entre la cabina de pilotaje y la antigua cabina de pasajeros, convertida ahora en bodega de bombas, que en su original configuración de avión de transporte estaban completamente independizadas. Se tardarían meses en llevar a cabo estas transformaciones y, durante este tiempo, dos de los siete aviones que estaban destinados a integrar la Escuadrilla se perderán al derrumbarse sobre ellos, como consecuencia de un temporal de viento, la cubierta del hangar del aeródromo de Rabasa en el que se hallaban guardados. Este hecho, que se producirá en noviembre de 1937, convirtiendo a los dos aviones destruidos, que habían recibido ya los distintivos BV-006 y 007, en fuente de repuestos para los otros cinco.

Poco a poco se irán incorporando a Archena los pilotos, observadores, ametralladores-bombarderos, mecánicos, armeros y demás personal que habrá de constituir la Escuadrilla. Buena parte de ellos procedía de la Aeronáutica Naval. Muchos de ellos permanecerán vinculados a los Vultees hasta el final de la Guerra: Carlos Lázaro Casajust, Manuel Llop Casaní, Juan Antonio Ibarreche, Arego, Forcadell, Ros Campillo, Miguel Xifré, Tena....

El entrenamiento se lleva a cabo entre Archena, El Carmolí y Rabasa. Algunas veces, las noticias son malas, como las derivadas del derrumbamiento del hangar de Rabasa, pero los ánimos son buenos y la moral elevada. Acostumbrados a volar en los Vickers Vildebeest y en los lentísimos hidroaviones Savoia S-62, los antiguos pilotos de la Marina y los demás que se incorporaron a la Escuadrilla, como Ibarreche, que había volado los Bristol Bulldog en la Campaña del Norte, consideran los Vultee como un lujo: rápidos, confortables y bien equipados, como corresponde a su inicial función en las aerolíneas. Todavía no ha mostrado el Vultee las que serán sus debi-

lidades: escasa velocidad ascensional, debilidad del tren de aterrizaje, escasa capacidad de carga ofensiva....

Tras un excesivamente breve periodo de entrenamiento, y dada la urgencia en disponer de aviones rápidos de bombardeo, en cuanto se recibe de los talleres de Rabasa el tercero de los aviones, el BV-003, la primera patrulla de la Escuadrilla Vultee del Grupo 72 sería destinada, en Diciembre de 1937, al aeródromo de Valdepeñas donde ya estaban el día 22 realizando más bien vuelos de entrenamiento y de pruebas en condiciones operativas. En esos primeros momentos, la Patrulla está todavía al mando de su instructor, el Capitán Jan Ferak.

### Comienzo de las operaciones: enero 1938

Pronto muestra el Vultee V-1A sus principales defectos: los motores se calientan excesivamente (parece ser que, en principio, ello fue debido a la mala calidad de la mezcla etilada de las gasolinas que se empleaban) y dan poca potencia. La velocidad ascensional es escasa. Pese a la voluntad de los pilotos, tripulantes y mecánicos, la efectividad de la «Patrulla Vultee» como era llamada, es prácticamente nula. El 2 de Enero, en el primer servicio de guerra ordenado por la Jefatura de Fuerzas Aéreas, un bombardeo sobre Pozoblanco (Córdoba), se produce el primer fracaso: Los dos aviones que realizan el servicio despegan de Valdepeñas a las 13:00, siendo incapaces, al primer intento, de superar las alturas de Sierra Madrona. Es necesario volver atrás y, pacientemente, volar en círculos ganando altura poco a poco hasta que consiguen superar la Sierra. Según el parte de operaciones de Ferak, se llegará sobre Pozoblanco sin altura suficiente para poder efectuar el bombardeo (2000 metros en lugar de los 3000 ordenados), por lo que se desiste de llevarlo a cabo, regresando los aviones a Valdepeñas con los motores sobrecalentados y obteniendo de ellos un máximo de 1500 rpm. Hay que hacer notar que, para ese servicio, la carga de bombas transportada por cada uno de los aviones era solamente de 350 kgs. (4 bombas de 75 kgs. y dos de 25 kgs.).

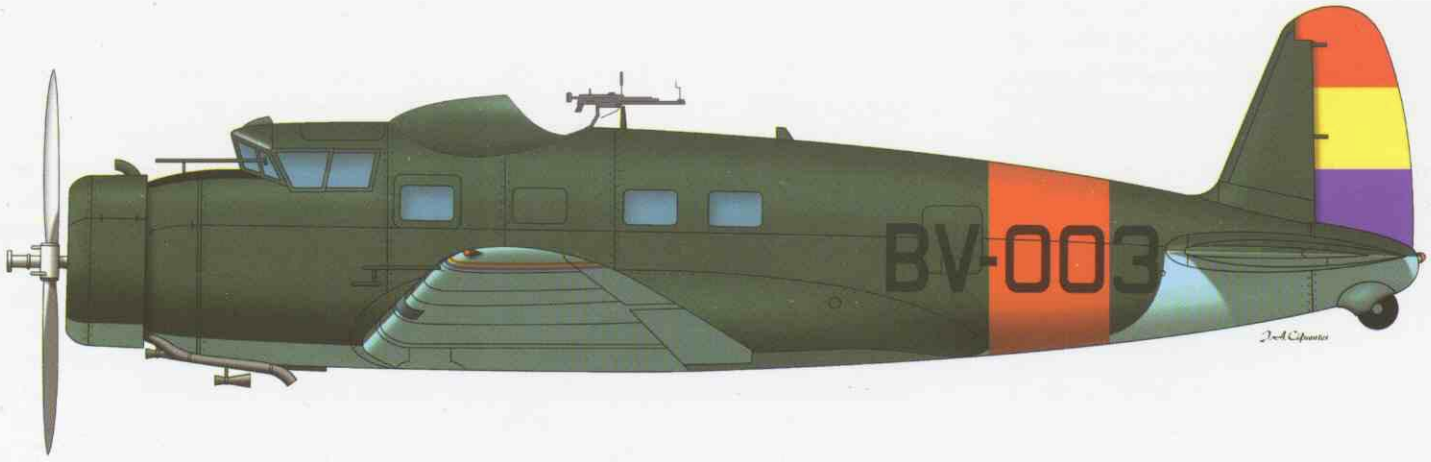
En esta primera época de actuación desde Valdepeñas, el personal de la «Patrulla Vultee» está constituido por 6 pilotos (Ferak, Lázaro, de Teresa, Llop, Ibarreche y Tarazaga), 3 Observadores

(Arego, Forcadell y Checa ), 4 Bombarderos ( Serrano, Martínez Cubells, Gómez Paz y Cortés ), 1 Fotógrafo (Navarro), 7 Mecánicos, 4 Armeros, 1 Informador, 1 Parachutista, 4 Conductores y 7 soldados. Puede parecer un exceso de personal, pero ha de tenerse en cuenta que la Escuadrilla estaba considerada como una unidad a la que se irían incorporando más aviones a medida que éstos fuesen saliendo de los talleres de la SAF-15, en Rabasa, y se trataba de que, mientras esto se producía, las tripulaciones fuesen realizando el mayor número de vuelos de entrenamiento operativo posibles con los aviones disponibles en el momento.

El día 5 de Enero de 1938 se avería el BV-001, como consecuencia de los frecuentes sobrecalentamientos de motor, quedando en vuelo solamente los BV-002 y BV-003. Al día siguiente, 6 de Enero, los dos aviones que quedan en vuelo despegan para realizar un servicio de reconocimiento armado sobre el Frente de Extremadura. Cuando se acercan al objetivo, el motor del BV-002 comienza a ratear, al tiempo que la hélice, sin duda descompensada, produce unas fuertes y peligrosas trepidaciones. Jan Ferak, que pilota el avión, decide abortar la misión y regresar a Valdepeñas. Los aviones emprenden el regreso pero, ya muy cerca del campo, el BV-002 de Ferak sufre una repentina parada de motor que le obligará a realizar un aterrizaje forzoso en un viñedo. La tripulación resulta indemne, pero el avión sufre graves daños: ha reventado la rueda izquierda, ha roto el timón de profundidad, ha sufrido fuertes abolladuras y agujeros, causados por las cepas del viñedo en el que ha ido a aterrizar, en la parte inferior del fuselaje, pero, lo peor de todo es que ha arrancado, destrozándola totalmente, la cuaderna que sostiene la rueda de cola. El segundo avión, el BV-003, tomará tierra en Valdepeñas sin novedad. La Patrulla ha dejado de existir como unidad operativa. De los tres aviones con que cuenta, solamente uno, el BV-003, está en condiciones de actuar. Hasta la fecha, ninguno de los servicios que le han sido ordenados sobre el Frente ha podido ser llevado a cabo.

Siguiendo órdenes del mando, el BV-001 volará al día siguiente, por sus propios medios, hasta Alicante para ser reparado en la fábrica alicantina de Rabasa. En Valdepeñas queda el BV-003, mientras se espera la llegada de un camión grúa a fin de desmontar el BV-002 y trasladarlo para su repara-





Perfil del Vultee BV-003. (Ilustración de Juan A. Cifuentes).

ción hasta los talleres de la SAF-15 en Rabasa (Alicante). El 8 de Enero ya está el BV-002 desmontado y listo para su transporte, sin embargo, hasta el 11 de Enero no se llevará a cabo dicho traslado. En ese mismo día, el BV-003 superviviente, con el resto del personal de la Patrulla (buena parte del mismo ya se había trasladado a Alicante en el BV-001) volará hasta Archena, donde se habrá de reorganizar la Escuadrilla, cuyo mando dejará desde ese mismo momento Jan Ferak, pasando a ser ejercido por el Capitán, procedente de la Aviación Naval, Carlos Lázaro Casajust.

Pocos días después, la fábrica de Rabasa entrega el BV-004, un avión adaptado para operaciones de reconocimiento fotográfico y equipado con una cámara vertical a costa de reducir su capacidad de carga de bombas. Reincorporado el BV-001, una vez reparado, la Patrulla vuelve a ser considerada operativa y, el 29 de Enero, recibe orden de incorporarse de nuevo, al día siguiente, al aeródromo de Valdepeñas y comenzar sus servicios de inmediato. Se le señala, incluso, una misión para el mismo día de su llegada a Valdepeñas: el BV-004 deberá llevar a cabo, en solitario, una misión de reconocimiento fotográfico, en el Frente de Extremadura, de las carreteras que, desde Peñarroya y Fuenteovejuna, conducen a Bélmez y de la que, desde Fuenteovejuna, se dirige a Cabeza de Buey.

El 30 de Enero, la Patrulla, compuesta por los bombarderos BV-001, BV-003 y BV-004, despegó de Archena a las 09:20 en dirección a Valdepeñas, donde toma tierra a las 10:35, tras una hora y quince minutos de vuelo. Apenas hora y media después, el BV-004 ya está listo para realizar su misión. El

despegue del avión se produce a las 12:15 horas pero, cuando llega sobre la zona de sus objetivos encuentra a éstos casi totalmente cubiertos por las nubes, por lo que no puede realizar ninguna observación visual y, aunque se hacen algunas fotografías, se duda que puedan aportar alguna información. El BV-004 regresa a Valdepeñas sin novedad, pero el resultado de su misión es nulo. No se ha observado nada y las fotografías realizadas nada muestran. Esa misma tarde, la Jefatura de Fuerzas Aéreas envía la orden de operaciones para el siguiente día, 31 de Enero. Se trata de llevar a cabo una misión de reconocimiento armado, con la totalidad de medios aéreos de que dispone la Patrulla (solamente tres aviones) sobre la línea del frente, desde el Suroeste de Peraleda de Saucedo (Badajoz) hasta el vértice Alcornocosa, al NE de Peñarroya (Córdoba), con orden de bombardear las concentraciones enemigas que se observen o, caso de no haberlas, bombardear como objetivo secundario los pueblos de Fuenteovejuna y Granja de Torrehermosa.

El 31 de Enero, la Patrulla al completo despegó de Valdepeñas a las 14:10 y realiza el reconocimiento requerido sin más novedad que, por desconocimiento de las líneas del frente, las tripulaciones se vieron sorprendidas al encontrarse sobre los objetivos sin haber podido reconocer las líneas propias, no atreviéndose a bombardear por miedo a hacerlo sobre las posiciones del Ejército republicano y regresando a Valdepeñas con toda la dotación de bombas. El reconocimiento se pudo hacer sin oposición enemiga, no observándose concentraciones enemigas, ni tráfico en las carreteras, pero pudiendo verse una gran cantidad de

trenes en las líneas que atraviesan Peñarroya y Pueblonuevo, así como un aeródromo al Sureste de Bélmez, en el que no había ningún avión. Los tres aviones toman tierra en Valdepeñas, sin novedad, a las 16:24.

## Febrero 1938

Pocas horas después, la Jefatura de la 7ª Escuadra Mixta transmitirá al Capitán Lázaro Casajust las órdenes de misión para el siguiente día. Se trata de llevar a cabo una nueva misión de reconocimiento armado, en cooperación con el Ejército de Extremadura. Se pide que la Patrulla reconozca el frente enemigo, al Sur de la líneas propias, tratando de localizar y bombardear concentraciones de tropas, emplazamientos artilleros y otros objetivos activos (columnas en movimiento, puestos de mando, etc.), como objetivo secundario se señala el bombardeo, a las 08:00 horas, de Granja de Torrehermosa (Badajoz). El sector sobre el que se pretende que se lleve a cabo el reconocimiento va desde el km. 47 del ferrocarril, entre las estaciones de Peñarroya y La Granjuela, siguiendo por la Loma de la Grana, y girando allí al Noroeste hacia la vertiente Sur de Sierra Navarra hasta un kilómetro y medio al Sur de Peraleda de Saucedo (Badajoz) en la carretera que une a este pueblo con Granja de Torrehermosa, siguiendo a continuación una línea sensiblemente paralela a la carretera de Peraleda a Campillo de Llerena. Pocas horas más tarde, sin embargo, se dictan nuevas órdenes posponiendo dicho servicio para el día 3 de febrero, seguramente por no hallarse preparado el Ejército de Tierra, con el que debía llevarse a cabo la misión en estrecha cooperación. Este



aplazamiento permitirá a la Patrulla, que estará inactiva durante el día 2, revisar los motores de los aviones, que continuaban sufriendo con frecuencia calentamientos por encima de lo normal.

Finalmente, el 3 de febrero, a las 07:31, despegan la Patrulla con media hora de retraso sobre lo previsto por la tardanza en recibir el parte meteorológico y se dirige hacia sus objetivos. Pronto el motor del BV-003 comienza a fallar y el avión se queda retrasado. Los otros dos, BV-001 y BV-004 continúan y llegan sobre el objetivo ordenado a las 08:40. No se observan concentraciones, a excepción de algunos camiones que circulan al Oeste de Granja de Torrehermosa saliendo del pueblo y que serán bombardeados por el BV-001, pilotado por el Capitán Lázaro, con dos bombas de 75 kilogramos y tres de 25 kilogramos. Por su parte, el BV-004 se dedica a tomar fotografías, obteniendo un total de 71 de ellas. Salvo el BV-001, los demás aviones no bombardean y regresan a Valdepeñas con su dotación de bombas completa. Durante el vuelo de regreso, se sobrevuela Almadén (Ciudad Real), donde se halla emplazado el Cuartel General del Ejército de Extremadura, donde se lanza un mensaje lastrado informando de los resultados del reconocimiento al Jefe de dicho Ejército. A las 10:08 los tres aviones están de regreso en Valdepeñas sin incidente alguno.

Ese mismo día, 3 de febrero, se incorporan a la Patrulla el Sargento Piloto Alejandro Colina Tessié. Ahora, con la incorporación de éste, se encuentra ya en Valdepeñas la plantilla completa de pilotos (Carlos Lázaro Casajust, Faustino de Teresa, Manuel Llop Casaní, Juan Antonio Ibarreche, Alejandro Colina Tessié y Joaquín Tarazaga Moya). Por la tarde, se reciben órdenes para el servicio a realizar al día siguiente. Se cambia de escenario y de misión. No se trata ya de un reconocimiento armado del frente, sino de bombardear los puentes y la fábrica de armas de Toledo. Esa tarde, el BV-003 realiza un vuelo de prueba subsiguiente a una revisión de su motor, que el día anterior, como se ha indicado, había fallado durante el desarrollo de la misión, con alarmante pérdida de potencia. Al tomar tierra está a punto de capotar, sin mayores resultados que resultar dobladas las palas de la hélice. Para la operación sobre Toledo solamente estarán disponibles dos aviones.

El 4 de febrero despegan de Valdepeñas el BV-001, pilotado por el jefe de Patrulla, Capitán Lázaro Casajust y el BV-004, de reconocimiento fotográfico, pilotado por Ibarreche, con Martínez Arego como observador y Navarro como fotógrafo. Saben que van a encontrar una fuerte oposición por parte de la antiaérea enemiga, por lo que, al cruzar las líneas del frente lo hacen a 4000 metros de altitud. A las 11:13, los dos aviones se encuentran sobre el objetivo, lanzando ocho bombas de 75 kilogramos. Al regreso, pican para alcanzar el máximo de velocidad a fin de eludir la caza enemiga que ha despegado para atacarles. Ibarreche realiza un profundo picado para ganar velocidad mientras Martínez Arego dispara contra los cazas nacionales que les persiguen y cree haber derribado uno de ellos, pero todo esto es más de lo que el motor del Vultee podía soportar y se rompe un manguito del sistema de lubricación. Con el parabrisas lleno de aceite y el motor trepidando peligrosamente, Ibarreche decide tomar tierra tras sobrevolar Tembleque, cuando cree estar ya tras las líneas propias. El BV-004 aterrizará en un campo de socorro, en Villamayor de Santiago. Por su parte, el BV-001 de Lázaro regresa a Valdepeñas sin novedad, tomando Tierra a las 12:22. Esa misma tarde, se envía a Villamayor a la González Gil EG-23, el avión de enlace asignado a la patrulla, pilotada por Llop Casaní transportando a uno de los mecánicos para tratar de reparar el BV-004 sobre el terreno. Una avería de motor (al parecer rompió una biela) obligará a la EG-23 a tomar tierra en Quintanar de la Orden (Toledo), ya muy cerca de Villamayor. El mecánico se trasladará hasta allí en automóvil y, pocas horas después, ya reparado, el BV-004 estará nuevamente en Valdepeñas.

El Capitán Lázaro Casajust, Jefe de la Patrulla Vultee, solicita autorización para que ésta descansa durante dos días, con el fin de dedicarlos a repasar y dejar en óptimas condiciones de vuelo los aviones. Se reclama a la fábrica de Rabasa el envío de un motor Walter nuevo para la González Gil y de una hélice para el BV-003 (se le promete enviarle la que existe en Alicante procedente del BV-006, uno de los aviones destrozados en el derrumbamiento del hangar de Rabasa y cuyos restos están siendo utilizados como fuente de repuestos).

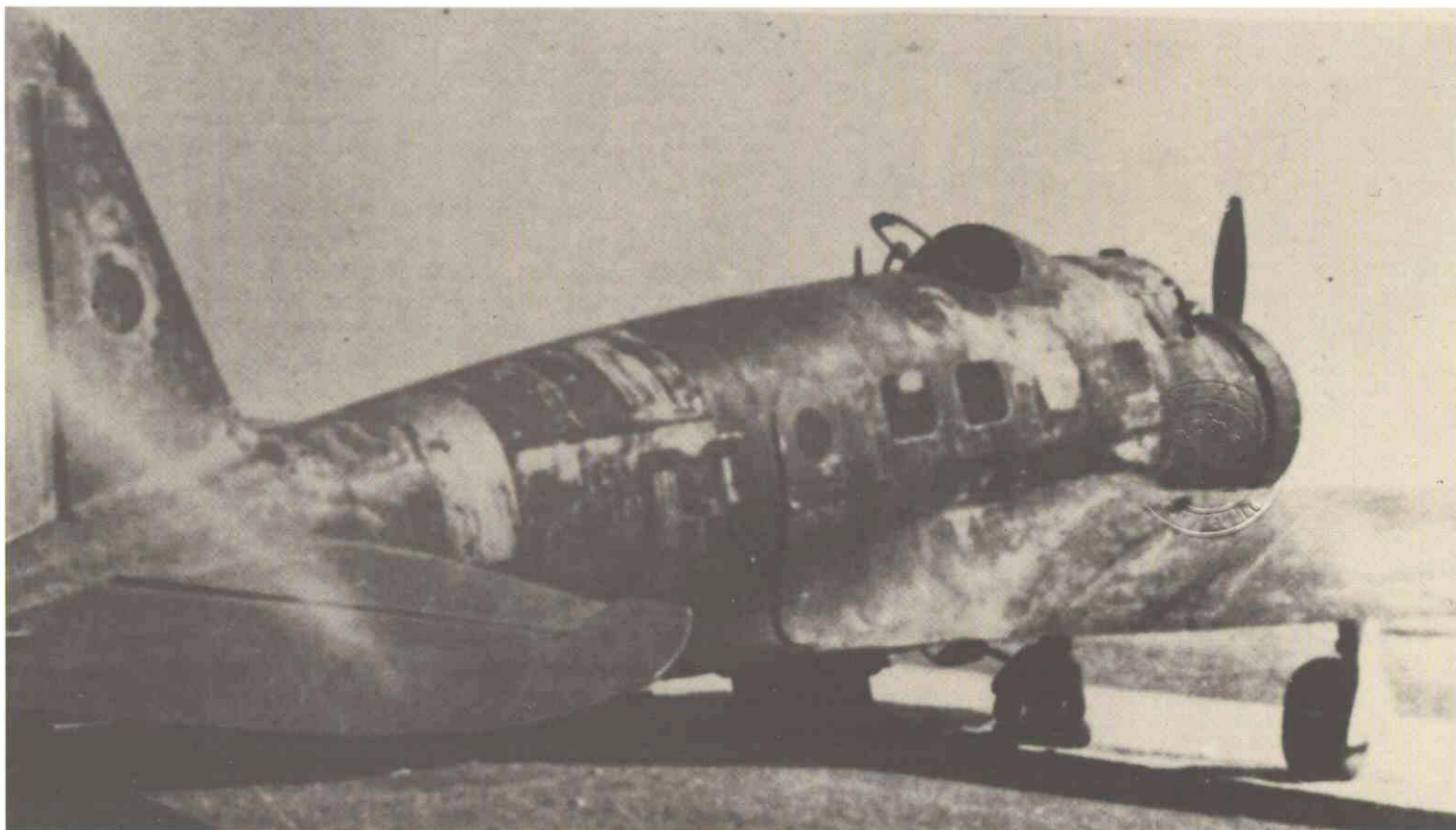
No obstante lo anterior, en la mañana del día siguiente, 5 de febrero, la

Jefatura de Fuerzas Aéreas ordena al Jefe de la Patrulla que se ponga a las órdenes del Jefe del Ejército de Andalucía para operar en el subsector de Deifontes (Granada), cooperando a la ocupación por parte de las fuerzas terrestres de una serie de posiciones en la Sierra de Cogollos y los pueblos de Cogollos-Vega y Nivar. Lázaro protesta: solamente tiene un avión en vuelo, el BV-001; los otros dos, el BV-003 con la hélice doblada y el BV-004 con una simple reparación provisional de su circuito de aceite, no están en condiciones de realizar un servicio de guerra. Se le pide que haga un esfuerzo y trate de llevar a cabo la misión ordenada, aunque sea a última hora de la tarde y con los aviones de que pueda disponer. Solamente un avión, el BV-001 pilotado por el propio Lázaro, realizará la misión. Consiste ésta en bombardear con bombas de 25 kilos la vertiente Oeste de la Sierra de Cogollos, el pueblo de Cogollos-Vega y los emplazamientos artilleros señalados junto al pueblo de Nivar y en la Sierra de Yedra o Alfaguara, regresando a Valdepeñas sin novedad.

El siguiente día, 6 de febrero, sólo se dispone de un avión en vuelo, el BV-004 que ha sido repasado el día anterior. El BV-001, durante el vuelo de regreso de la misión de la tarde anterior ha comenzado a presentar problemas de motor y el BV-003 sigue pendiente de que le sea reemplazada la hélice. Ante las constantes reclamaciones, y tal vez para levantar los ánimos de la Patrulla, se informa de que los talleres de Alcantarilla tendrán terminada la reparación del BV-002 (el que había sido destrozado por Ferak el 6 de Enero y que se había decidido equipar, como el BV-004, como avión de reconocimiento fotográfico) en unos doce o catorce días.

No será hasta el 9 de febrero que se recibirá la hélice para el BV-003 y los repuestos necesarios para dejar en perfectas condiciones de vuelo los BV-001 y BV-004. El 10 de febrero la Patrulla Vultee tiene todos sus efectivos en vuelo, incluso la EG-23 de enlace, que ha recibido su nuevo motor, y puede, por tanto, volver a realizar servicios de guerra. Por la tarde, la Jefatura de la 7ª Escuadra Mixta le transmite las correspondientes órdenes para el siguiente día: reconocimiento de las líneas enemigas desde Don Benito a Fuenteovejuna, en el Frente de Extremadura, a cargo de dos aviones. Se indica la altura a la que debe hacerse (1000 metros), así como que debe penetrarse hasta unos 5 kilómetros tras





*El BV-003 fotografiado en Rabasa y mostrando el deterioro producido por un prolongado servicio.*

las líneas enemigas. El objetivo principal es la observación de las obras y fortificaciones realizadas por el enemigo y el movimiento en las vías de comunicación. Durante la misión se lanzarán panfletos de propaganda que serán transportados en avión hasta Valdepeñas en las primeras horas de la mañana siguiente.

El día 11 de febrero, en las primeras horas de la mañana, se ordena a la Patrulla que inicie la misión sin esperar al avión que había de llevarles los panfletos de propaganda. Los dos aviones que realizan el servicio serán pilotados por Lázaro Casajust (BV-001) y por Tarazaga (BV-004). El despegue de Valdepeñas es a las 14:16, dirigiéndose hacia la línea del frente, que se atraviesa a la altura de Don Benito y Medellín sin que se observen en la zona grandes obras de fortificación. Siguen sobrevolando la Sierra de las Tomillosas, donde se observan trincheras muy cortas pero de sólida apariencia. Algo más al Sur, antes de llegar a Retamal, se encuentran de nuevo con una serie de fortificaciones constituidas por trincheras corrientes, pero muy cortas. Los dos aviones ametrallan Retamal y prosiguen en dirección Sur hacia Campillo de Llerena. En la carretera que va desde Campillo de Llerena a Peraleda de Saucejo se observa una pequeña columna de camio-

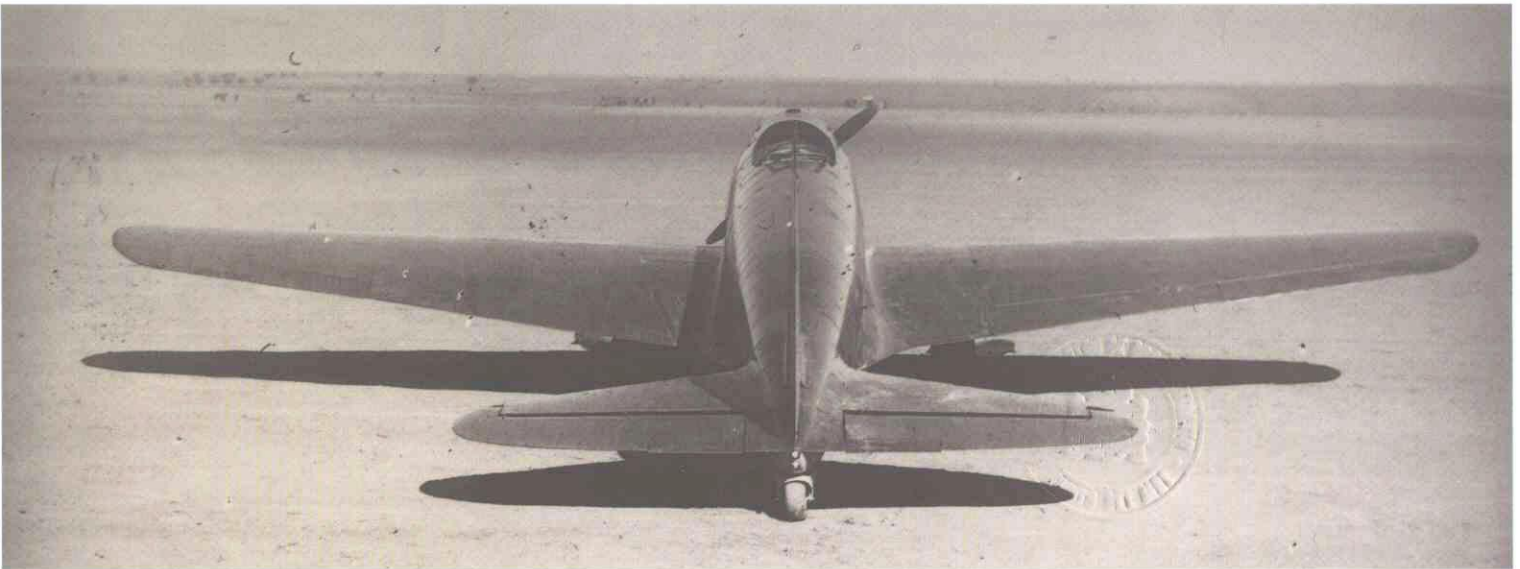
nes sobre la que se lanzan dos bombas de 25 kilogramos. Se observa también la existencia de fortificaciones en las lomas que rodean Campillo de Llerena y en la Sierra del Acebuche, al Suroeste de Peraleda de Saucejo. Sobre ambos puntos se arrojan 3 bombas de 25 kilos. Cuando inician el vuelo de regreso a Valdepeñas, a la altura de la Laguna de San Fernando, aparecen tres cazas enemigos que tratan de ganar altura para atacarlos. Los Vultee vuelan en ese momento a una altura de 1500 metros sobre el terreno, suspendiendo la misión de reconocimiento ante la aparición de la caza enemiga, que los persigue hasta las líneas propias. Los dos aviones toman tierra en Valdepeñas, de regreso, a las 17:24 horas. Durante la misión se han hecho fotografías (por parte del BV-004). En total se han lanzado 5 bombas de 25 kilogramos y se han gastado 550 disparos de ametralladora.

El 12 de febrero no se lleva a cabo ningún servicio. Se aprovecha el tiempo para poner a punto los aviones, que van mostrando huellas de fatiga. Por la tarde se reciben órdenes para el siguiente día: una nueva misión de reconocimiento armado sobre Retamal, Campillo de Llerena, la carretera que une Campillo de Llerena con Peraleda de Saucejo y los caminos que desde Campillo de Llerena conducen hacia la

Sierra de Argallanes. Como siempre, se trata de reconocer el sector y bombardear las concentraciones enemigas y emplazamientos artilleros que se observen. Como objetivo secundario, en el caso de no observarse concentraciones de tropas enemigas ni baterías artilleras, se señala el bombardeo de los pueblos de Campillo de Llerena y Retamal. Dada la aparición de la caza enemiga el día anterior, se ordena que, durante el reconocimiento, no se siga de un modo continuo la línea del frente para evitar se pueda establecer un rumbo de interceptación por parte de la aviación de caza, sino que se entre y salga del territorio enemigo repetidas veces y con diferentes rumbos y alturas cada vez.

El siguiente día, 13 de febrero, será uno de los más activos en esta etapa de la Patrulla Vultee. A las 0925 de la mañana despegan los tres aviones (BV-001, BV-003 y BV-004). No obstante, cuando se hallan a la altura del Puerto de Mestanza, al Sur de Puertollano (Ciudad Real), el motor del BV-001 comienza a ratear, por lo que su piloto, el Capitán Lázaro, decide regresar, haciendo señales a los otros dos aviones de que continúen. Mientras que Lázaro se dispone a tomar tierra, si fuese necesario, fuera del campo, los otros dos aviones regresan con él renunciando a la misión. A las 10:25





En esta fotografía puede apreciarse la extraordinaria finura aerodinámica de los Vultee V-1A republicanos. (Foto IHCA)

están los tres de regreso en Valdepeñas, sin novedad. Se prepara una nueva salida para cumplir la misión, salida que llevan a cabo los BV-003 y BV-004 a las 11:00. No obstante se produce un nuevo fallo: el BV-004 no consigue plegar por completo su tren de aterrizaje, lo cual se traduce en una alarmante disminución de sus prestaciones. Nuevo regreso tras treinta y cinco minutos de vuelo. Al tomar tierra, el BV-004 tiene graves dificultades para bajar totalmente y dejar bloqueado el tren de aterrizaje. Por el momento, se suspende el servicio.

Por la tarde, a las 15:12, una vez resuelto el problema del tren de aterrizaje del BV-004, se produce una nueva salida. Al mando del Teniente Forcadell, los dos aviones en vuelo, BV-003 y BV-004, serán pilotados por los Sargentos Ibarreche y Tarazaga. Atraviesan el frente por la carretera de Castuera a Retamal observando gran cantidad de líneas fortificadas por trincheras en la Sierra Argallanes, notándose un considerable aumento de las mismas desde el reconocimiento hecho dos días antes. No se observa movimiento en la carretera de Retamal a Campillo de Llerena. Siguiendo las órdenes recibidas, se bombardean las trincheras de la Sierra de Argallanes y las situadas al Este de Retamal, lanzándose tres bombas de 75 kilos y tres de 25 kilos. También se lanzaron tres bombas de 25 kilos sobre la carretera de Campillo de Llerena a Peraleda de Saucejo por notarse en ella algún tráfico. Se observó muy poco movimiento en la carretera de Campillo de Llerena a Azuaga y en los caminos que desde Campillo de Llerena conducen a la Sierra Argallanes. Se regresó al territorio propio atravesando las líneas entre

Peraleda de Saucejo y Blázquez. Se hicieron fotografías, pero las malas condiciones de luz debidas a la hora y a la presencia sobre el terreno de algo de niebla causaron que las mismas fuesen de muy mala calidad y poco útiles para el análisis. A las 17:47, los dos aviones tomaban tierra en Valdepeñas, de regreso de su misión. En total se habían lanzado 3 bombas de 75 kilos y 10 de 25 kilos. Al transmitir el parte de operaciones del día, el Capitán Lázaro solicita del mando que al siguiente día no se le señale misión alguna, por ser necesario un repaso general y puesta a punto de los aviones. No obstante, esa misma tarde se reciben órdenes para un nuevo servicio al día siguiente, también en el Frente de Extremadura. Se trata de bombardear, con el máximo de efectivos, la casa del castillo de Argallén, situada unos seis kilómetros y medio al sur de Higuera de la Serena, en la que se cree se halla instalado el Cuartel General enemigo de dicho sector.

Al día siguiente, 14 de febrero, solamente hay un avión en vuelo. El Capitán Lázaro comunica el hecho a la Jefatura de la 7ª Escuadra Mixta y se decide suspender el servicio ordenado la tarde anterior. La patrulla dispondrá de dos días para poner a punto sus aviones. Finalmente, en la tarde del martes 15 de febrero se puede disponer de dos aviones. Comunicado el hecho a la Jefatura de la Escuadra, se reciben órdenes para el día siguiente. Se trata de una nueva misión de reconocimiento armado de las líneas del Frente de Extremadura entre el vértice de la Pedregosa y Peñarroya, entrando en territorio enemigo al Sur de Cabeza de Buey y colando luego hacia el Sur. Se pide asimismo bombardear la Casa del

Castillo de Argallanes que era el objetivo del día 14.

Al siguiente día, 16 de febrero, una orden complementaria amplía los objetivos de la misión incluyendo el reconocimiento del frente en el sector de Don Benito, al tiempo que se indica no debe bombardearse la Casa del Castillo de Argallanes por estar a punto de ser ocupada por fuerzas propias, que han desencadenado un fuerte ataque en el sector. En lugar de bombardearla, se señala como objetivo preferente el bombardeo de Campillo de Llerena.

Se dispone en vuelo de los tres aviones, pero el tiempo es muy malo. Se inicia un temporal de nieve que obligará a suspender el servicio. En medio del temporal, la EG-23 de enlace de la Patrulla consigue llegar a Valdepeñas pilotada por Llop Casani y transportando como pasajero al ametrallador Noguero, que se incorpora a la Patrulla.

El 17 de febrero la unidad dispone de dos aviones en vuelo, hallándose el tercero en reparación. Ha sido cuestión de mala suerte. A primera hora de la mañana, el Ejército de Extremadura ha pedido que la Patrulla Vultee bombardee Campillo de Llerena, Retamal, Granja de Torrehermosa y Azuaga, donde su servicio de información señala concentraciones de tropas enemigas. Son las 09:45 y la Patrulla está preparándose para despegar, pero, al tratar de salir de su cubierta de camuflaje, el BV-003, pilotado por Ibarreche, golpea un poste con el extremo del ala derecha y avería el alerón de la misma. Los otros dos aviones esperan por si es posible una reparación inmediata aunque, finalmente, deberá prescindirse del BV-003. A las 15:15 despegan el BV-001, pilotado por el Capitán Carlos Lázaro y el BV-004 pilotado por el





*Ante un Vutee no identificado (probablemente el BV-003) posan, en Valdepeñas, sus tripulantes: Ibarreche (primero por la derecha, Martínez Cubells (cuarto por la derecha) y Noguero (cuarto por la izquierda), junto con otro personal de la Escuadrilla.*

Sargento Alejandro Colinas. Cuarenta minutos después están de regreso. El temporal de nieve, con mala visibilidad y nubes muy bajas que han encontrado en la ruta hacia sus objetivos les ha obligado a renunciar al cumplimiento de su misión.

El 18 de febrero será otro día muy intenso para la Patrulla Vultee. De acuerdo con la misión solicitada por el jefe del Ejército de Extremadura, a las 06:58 despegan los tres aviones, pilotados por Lázaro (BV-001), Ibarreche (BV-003) y Colinas (BV-004). Se entra en el frente por Higuera de la Serena, a una altura de 2400 metros, bombardeando Retamal y una concentración de tropas observada en las inmediaciones con 12 bombas de 70 kilos. Se sale del frente a las 08:17 por Sierra Avilla. Cuando se inicia el regreso aparece en dirección Mérida y a gran altura un Fiat enemigo que no llega a atacar a la formación de Vultees. A las 09:25 están de regreso los tres aviones, sin novedad, en Valdepeñas. Dos horas más tarde, a las 11:55, el jefe del Ejército de Extremadura pide una acción urgente de reconocimiento de la retaguardia enemiga en el sector de Don Benito, concreta-

mente en la zona de Miajadas y Guareña, así como el bombardeo de Campillo de Llerena, Azuaga y Granja de Torrehermosa, donde se siguen señalando concentraciones de tropas enemigas. Apenas dos horas después, a las 13:56, despegan los tres aviones de la Patrulla, pilotados por el Teniente Carlos Lázaro Casajust (BV-001) y los Sargentos Ibarreche (BV-003) y Tarazaga (BV-004) para bombardear Granja de Torrehermosa. Debido a entrar con el sol de cara y a la existencia de neblinas bajas les es imposible identificar correctamente el objetivo, por lo que toman la decisión regresar y volver a entrar sobre el frente por La Granjuela y actuar sobre Peñarroya y Pueblonuevo, y sobre la carretera que une ambos pueblos, donde se arrojarán 11 bombas de 70 kilos. El bombardeo se lleva a cabo a una altura de 2300 metros y el BV-004 saca numerosas fotografías de toda la operación. Finalizado el bombardeo se regresa saliendo de la zona del Frente por Sierra Mariante y volando hacia el Norte hasta Cabeza de Buey, siguiendo a Don Benito y entrando de nuevo en el Frente a las 16:00 por Medellín para reconocer la

zona entre Valdeterres y Miajadas, no notándose tráfico alguno por la carretera que va desde Sierra Amelia a la carretera que une a Mérida con Miajadas. Los observadores no señalan muchas fortificaciones, salvo el Nordeste de Sierra Amalia, donde observan tres edificaciones en la cumbre rodeadas por una línea de trincheras. Pese a lo se temía, la caza enemiga no aparece, pero en Peñarroya han sufrido un nutrido fuego de cañones antiaéreos. A las 17:06 los tres aviones están de regreso en Valdepeñas.

Del 19 al 22 de febrero tendrá la Patrulla cuatro días de relativo descanso. Los tres aviones están en vuelo, pero la cámara fotográfica vertical del BV-004 no funciona correctamente, por lo que se decide desmontarla y enviarla a Valencia, a bordo de la EG-23 pilotada por Llop y llevando como pasajero al Cabo Fotógrafo Navarro, a fin de que allí sea reparada o sustituida por una cámara en perfectas condiciones. Se aprovechan también esos días para reparar los siempre problemáticos motores de los Vultee, así como sus delicados trenes de aterrizaje. En la tarde del día 22 se reciben órdenes de misión para el día siguiente: una nueva





*En este primer plano de un Vultee republicano puede apreciarse la característica joroba de protección del ametrallador dorsal, así como la inexistencia de lanzabombas externos.*

misión de reconocimiento sobre el frente, entre el vértice Pedregosa y La Granjuela, bombardeando Campillo de Llerena, Azuaga y Granja de Torrehermosa.

El día 23 amanece con muy mal tiempo. Espesas nubes bajas cubren el cielo totalmente. A las 10:30 se decide suspender la misión prevista para dicho día. La EG-23, que regresa de Valencia con una nueva cámara fotográfica, se ve obligada por las condiciones atmosféricas a tomar tierra en Albacete, averiándose al aterrizar. Por la tarde, la Jefatura del Grupo 72, desde Valencia, indica que, al día siguiente, y si el tiempo lo permite, habrá que llevar a cabo la misma misión que no había podido llevarse a cabo por la mañana.

Amanece el día 24 y el tiempo, sobre Valdepeñas, parece algo mejor, por lo que el Capitán Lázaro da orden a la patrulla de despegar a las 06:45. Se pretende llevar a cabo la misión de reconocimiento armado pendiente desde el día anterior, aunque el BV-004 no podrá realizar reconocimiento fotográfico pues la nueva cámara todavía no se ha recibido, ya que la EG-23 continúa

averiada en Albacete. Una hora más tarde, sin embargo, los tres aviones están de regreso. El frente de nubes bajas que se han encontrado en ruta les ha impedido llevar a cabo su misión. Al mediodía, sin embargo, parece que el tiempo tiende a mejorar. A las 15:00 llega la EG-23 desde Albacete, pilotada por Llop Casaní y trayendo consigo al Cabo fotógrafo Navarro y la nueva cámara vertical para el BV-004. No se espera a su montaje. A las 15:20 despegan nuevamente los tres aviones de la patrulla para intentar llevar a cabo su misión, pero, una vez más, el mal tiempo les obliga a estar de regreso a las 16:33. Han encontrado un cielo totalmente cubierto y un techo de nubes a 600 metros.

A las 06:35 de la mañana del 25 de febrero despegan la Patrulla para realizar el servicio ordenado por la Jefatura de la 5ª Región Aérea (Ciudad Real) a petición del Jefe del Ejército de Extremadura. Como es lo usual, el BV-001 es pilotado por el Capitán Carlos Lázaro Casajust, el BV-003 por el Sargento Piloto Ibarreche y el BV-004, ya con su nueva cámara fotográfica, por el Sargento Piloto Joaquín Tarazaga. Entran

al frente a 3000 metros de altura sobre el nivel del mar (2500 metros sobre el terreno) por Higuera de la Serena y la Sierra Argallanes. Reconocen la carretera que une Campillo de Llerena con Azuaga hasta el río Matachel, sin observar en ella tráfico alguno. Cerca de Maguilla viran hacia Campillo de Llerena, donde no se han observado las concentraciones de camiones de que había avisado el servicio de inteligencia del Ejército de Tierra. Se bombardea y ametralla Campillo de Llerena y se observa detenidamente el vértice formado al Nordeste de Campillo por las carreteras que van desde dicho pueblo a Peraleda de Saucedo y Castura, sin apreciar señal alguna del campo de aviación que señalaba el Ejército de Tierra. Se continúa desde allí a Retamal, sin notarse tampoco ningún tráfico en las carreteras. Se bombardea y ametralla Retamal y se sale del frente por la Sierra Tomillosa a las 08:12 sin haber notado en el reconocimiento ninguna circunstancia extraordinaria. A las 09:08 están los tres aviones de regreso en Valdepeñas, sin novedad. En total se han arrojado durante la misión 12 bombas de 70 kilos y se han gastado





*El Capitán Carlos Lázaro Casajust. A la izquierda, Jefe de la Escuadrilla Vultee (primera del Grupo 72).*

300 disparos de ametralladora. Dado que la visibilidad era escasa y la luz deficiente, las fotos que se obtienen no son útiles.

Ese mismo día, 25 de febrero, por la tarde, se incorporan a la Patrulla el Teniente Observador Iglesias Cabo, el paracaidista Gallego y el Cabo conductor Moya. Los tres aviones (BV-001, BV-003 y BV-004) están en condiciones de vuelo.

Los tres días siguientes, 26, 27 y 28 de febrero, son de descanso y reforzamiento de la unidad. El 27 se incorpora el Teniente Piloto Faustino de Teresa y el Conductor Gallego. El Capitán Lázaro, con el Teniente Mecánico Cortés, se desplazan hasta Alicante desde donde, al día siguiente, traen en vuelo el BV-005, recién salido de la fábrica de Rabasa. Como siempre, se aprovecha el tiempo para reparar y poner a punto los aviones, muy castigados ya por un servicio tan continuado.

### Marzo 1938

Todo cambia de nuevo en la mañana del 1 de marzo. La Jefatura del Ejérci-

to de Extremadura informa de que en el subsector de Toledo se ha desatado un intenso fuego artillero desde las posiciones enemigas, como si se tratase de la preparación de un ataque a gran escala, aunque éste no se ha iniciado. Se pide una urgente acción de reconocimiento del subsector, bombardeando todas las concentraciones que se observen y obteniendo el mayor número posible de fotografías. Lamentablemente, el BV-004 está en reparación, como lo está el recién llegado BV-005, que necesita unos ajustes, por lo que, a las 15:21 despegan el BV-001 y el BV-003, pilotados por Lázaro e Ibarreche, respectivamente. Entran en el frente a 1800 metros de altura

sobre el terreno, por el Palacio de la Sisa cambiando de rumbo en dirección a Toledo, llegando sobre el objetivo a las 16:09 sin verse tráfico en las carreteras ni en los caminos del subsector. El BV-001 bombardea el Palacio de la Sisa con cuatro bombas de 70 kilos y el BV-003 los edificios próximos a la Fábrica de Armas de Toledo y la carretera de Toledo a Torrijos con otras tres bombas de 70 kilos. Desde Toledo reciben intenso fuego de cañones antiaéreos, felizmente sin consecuencias. No se logra ver concentración alguna. Los dos aviones salen del frente a las 16:20 sobre la carretera de Toledo a Gálvez, tomando tierra sin novedad en Valdepeñas a las 16:53.

Mientras, los mecánicos que tratan de reparar el BV-004 han observado que, además de una avería en el sistema de carburación del motor, el depósito de gasolina del ala derecha presenta una fisura por la que pierde buena parte del combustible. Será preciso desmontarlo y enviarlo a los talleres de Alcantarilla (Murcia) para su reparación.

El 3 de marzo ya está el BV-005 en condiciones de vuelo, por lo que ahora

serán tres los aviones disponibles, si bien ninguno de ellos habilitado para reconocimiento fotográfico. Se estudia, por tanto, la posibilidad de desmontar la cámara del BV-004 y montarla en otro de los aviones; pero los trabajos de adaptación que habría que realizar en el fuselaje son de tal entidad que se llega a la conclusión de que es preferible esperar la reparación del BV-004. Ahora bien, la situación aconsejará el que se indique a la fábrica de Rabasa, donde la reparación del BV-002, iniciada en el mes de Enero, está a punto de terminarse, que se aproveche la estancia del avión en los talleres de la SAF-15 para adaptarlo también como avión de reconocimiento fotográfico, aunque ello suponga retrasar la entrega del avión a la unidad.

Los días 2 al 4 de marzo serán también días dedicados al entrenamiento: los pilotos Faustino de Teresa y Llop serán, finalmente, habilitados para pilotar los Vultee.

El 5 de marzo se inicia otro periodo de frenética actividad para la Patrulla Vultee. Para llevar a cabo el servicio solicitado por el Jefe del Ejército de Extremadura, a las 06:44 despegan de Valdepeñas los tres aviones disponibles. El BV-001, tripulado por Lázaro, como piloto, Arego como observador y Gómez Paz como ametrallador-bombardero. El BV-003, pilotado por el Teniente Faustino de Teresa, con el teniente Forcadell como observador y el sargento Serramo como ametrallador-bombardero. El BV-005, finalmente, con el Sargento Alejandro Colinas como piloto, el Teniente Iglesias Cabo como observador y el Sargento Martínez Cubells como ametrallador-bombardero. Cuando la patrulla se dispone a atravesar las líneas enemigas se divisa a lo lejos, en dirección a Maguilla, aviación enemiga que trata de ganar altura. Ante la alternativa de tener la caza enemiga esperándolos, Lázaro decide abortar la misión y regresar. Al virar y picar para regresar hacia Castuera, al BV-003 se le sueltan cuatro bombas que caen en territorio propio, sobre las estribaciones de la Sierra de la Dehesa, sin causar daños.

La decisión de Lázaro de suspender el servicio ante la presencia de la caza enemiga es una decisión sensata. Algunos de sus pilotos son bisoños y no tienen experiencia de vuelo en formación cerrada, única forma en la que un grupo de bombarderos pueden defenderse con un mínimo de eficacia contra un ataque de la aviación de caza. El aceptar combate como grupo de aviones aislados hubiese sido real-





*Un Vultee republicano, que no ha podido ser identificado, como tampoco la persona que aparece en primer plano, portando un esquema de camuflaje poco usual.*

mente suicida. Lázaro ha analizado el patrón de vuelo de la patrulla y ha visto como muy frecuentemente alguno de los dos aviones que le acompañaban ha tenido que volar en zig-zag y realizar acusados virajes para no separarse demasiado de los otros dos. Por la tarde ordena que todo el tiempo disponible sea empleado por Faustino de Teresa, Llop y Colinas, quienes solamente hace unos meses que son pilotos, en llevar a cabo entrenamiento de vuelos en formación. Ibarreche, que ha sido piloto de caza volando los Bristol Bulldog en la Campaña del Norte, y Tarazaga están más fogueados y lo necesitan menos.

El 7 de marzo, y para cumplir una misión de apoyo al Ejército de Andalucía ordenada por la Jefatura de Fuerzas Aéreas, despegan de Valdepeñas a las 1145 los Vultee BV-003 (Lázaro, Arego y Serrano) y BV-005 (Llop Casani, Iglesias y Navarro). A las 13:05 y a 2700 metros de altura atraviesan las líneas del frente por Alcalá la Real (Jaén), observando varios camiones que circulan por la carretera Alcalá - Priego en dirección a esta última población. Sobre la columna de camiones el BV-003 arroja 4 bombas de 70 kilos pudiendo observarse cómo dos de ellas caen en el centro de la carretera. Se continúa hasta Priego, población que es bombardeada por el BV-005 con otras cuatro bombas de 70 kilos. El vuelo sigue hacia Luque, observán-

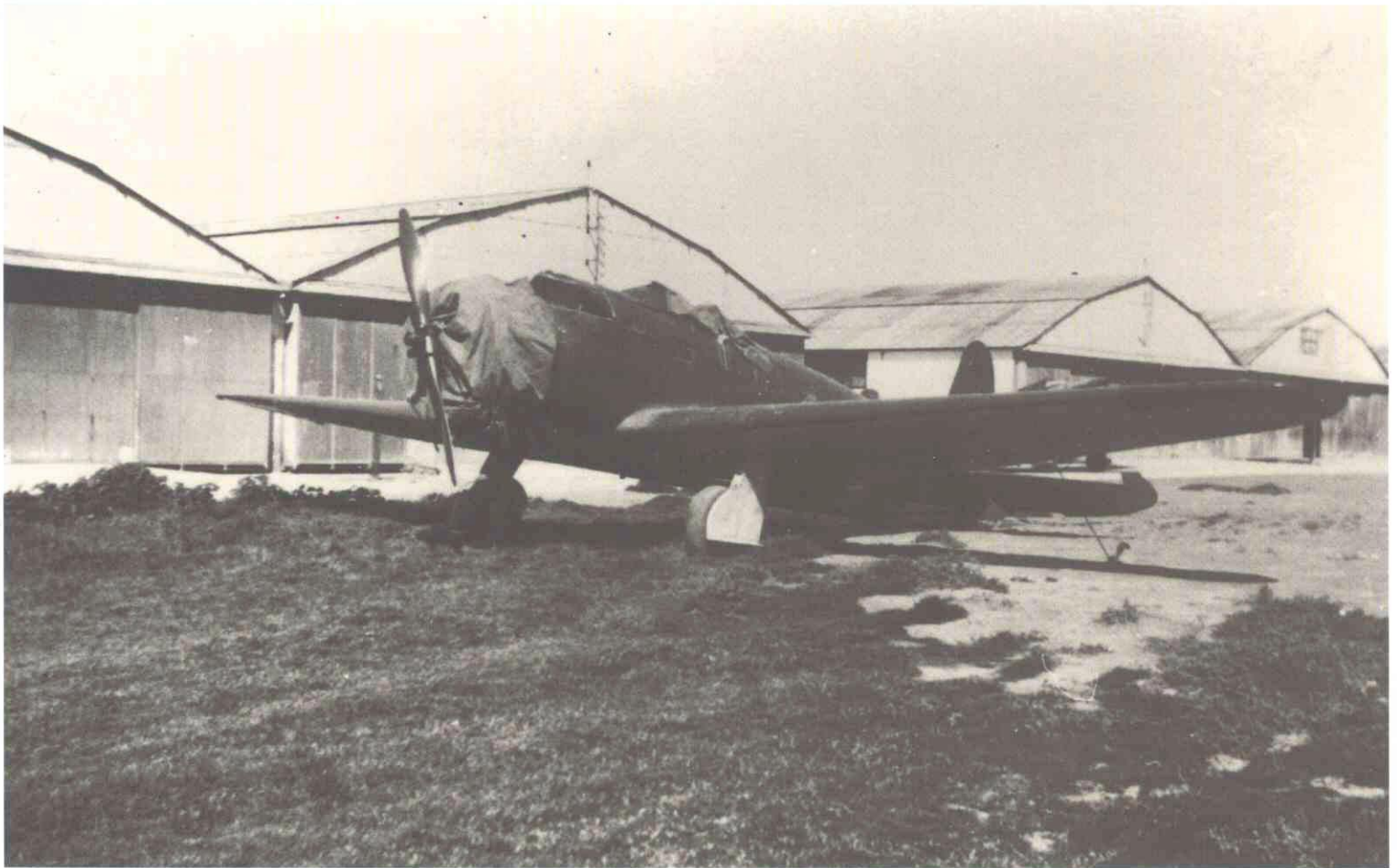
dose el cruce de la carretera a Baena sin ver en ella ningún tráfico y se sale del territorio enemigo sobrevolando el frente a la altura de Albendín, sin haberse observado tampoco movimiento entre este pueblo y Baena. Mientras se sobrevolaba Alcalá se ha podido distinguir a lo lejos, al Este de Montefrío, un campo de aviación donde se notaban nubes de polvo indicando el despegue de dos aparatos. Según los informes de los ametralladores Serrano y Navarro los dos aviones han despegado pero no han intentado acercarse a los Vultee, que, de regreso, han tomado tierra en Valdepeñas sin novedad a las 14:03.

Al día siguiente, 8 de marzo, hay nuevamente cuatro aviones en vuelo. El BV-004, ya reparado, es probado por la mañana y, a mediodía, la Patrulla está de nuevo al completo de sus efectivos. Por la tarde, el Ejército de Andalucía solicita una acción de cooperación sobre las carreteras que desde Porcuna y Valenzuela conducen a Torredonjimeno y Martos, todos ellos en la provincia de Jaén. El enemigo ha llevado a cabo un ataque esa mañana sobre la posición de Haza de la Sierra, al Este de Valenzuela, ocupándola, y ahora las fuerzas propias están combatiendo para recuperarla. El Capitán Lázaro indica que, dado lo avanzado de la hora, es imposible para la Patrulla el llevar a cabo dicha misión. La unidad necesita veinte minutos para po-

nerse en el aire, más una hora para alcanzar altura y llegar sobre el objetivo. Dada la hora, se iba a llegar ya de noche, resultando su acción totalmente ineficaz. Se acuerda llevar a cabo la misión en las primeras horas de la mañana del día siguiente. La orden es bombardear los pueblos de Porcuna y Baena, realizando el servicio del modo siguiente: abordar directamente uno de los dos objetivos y bombardearlo, regresando de inmediato a territorio propio, haciendo después una segunda entrada hacia el otro objetivo, que se bombardeará a su vez. La finalidad de esta maniobra es la de despistar a la caza enemiga no dándole tiempo a reaccionar. Se pide el máximo de precisión en los bombardeos dado que el Ejército de Tierra ha señalado la presencia en ellos de concentraciones de tropas enemigas. Como objetivos secundarios, en el caso de que sea imposible bombardear los objetivos principales, se señalan los pueblos de Valenzuela y Albendín. Se pide asimismo que, complementariamente, se reconozca la circulación por la carretera Porcuna-Valenzuela, pero sin atacar las columnas que por ella pudiesen observarse.

Al siguiente día, 9 de marzo, los cuatro aviones de la Patrulla se aprestan a llevar a cabo la misión asignada. El BV-001 lleva al Capitán Lázaro como piloto, al Teniente Arego como navegante-observador y al Sargento Gó-





*El BV-001 fotografiado, en marzo de 1939, en el aeródromo argelino de Orán-La Sénia.*

mez Paz como ametrallador-bombardero. El BV-003 va pilotado por el Teniente Faustino de Teresa, con el Teniente Forcadell como navegante-observador y el Sargento Serrano como ametrallador-bombardero. El BV-004 es pilotado por el argentino Joaquín Tarazaga y lleva como navegante-observador al Cabo-fotógrafo Navarro y como ametrallador-bombardero a Noguero. Finalmente, el BV-005 será pilotado por el Sargento Llop Casaní, llevando como navegante-observador al Teniente Iglesias Cabo y como ametrallador-bombardero al Sargento Martínez Cubells. El despegue se realiza a las 0820, atravesando las líneas del frente a las 0923 sobre la laguna del Conde en dirección a Luque y dirigiéndose directo hacia Baena, sobre cuya vertical se lanzan 6 bombas de 70 kilos con buenos resultados. Se continua el vuelo reconociendo la carretera y saliendo del frente rumbo a Jaén. A las 0955 se atraviesan de nuevo las líneas del frente, volviendo a entrar sobre campo enemigo por la carretera que va desde Higuera de Calatrava a Porcuna, arrojándose sobre esta última ciudad diez bombas de 70 kilos, de las que al menos cinco caen dentro del pueblo y sufriendo una fuerte reacción por parte de la artillería antiaérea. Du-

rante el vuelo no se ha notado movimiento en las carreteras reconocidas. Se vuelve a cruzar el frente, entrando en territorio propio, por Escañuela, tomando tierra de regreso en Valdepeñas, sin novedad, a las 10:50. Todo el personal de vuelo de la Patrulla, con excepción del Sargento Piloto Ibarreche, ha intervenido en la realización de la misión. A fin de garantizar la no interrupción de las operaciones de apoyo aéreo, la Jefatura de la 7ª Escuadra Mixta ordenará esa tarde al Jefe de la Patrulla que, salvo orden expresa en contrario, las misiones se lleven a cabo solamente con tres aviones, manteniéndose el resto como reserva.

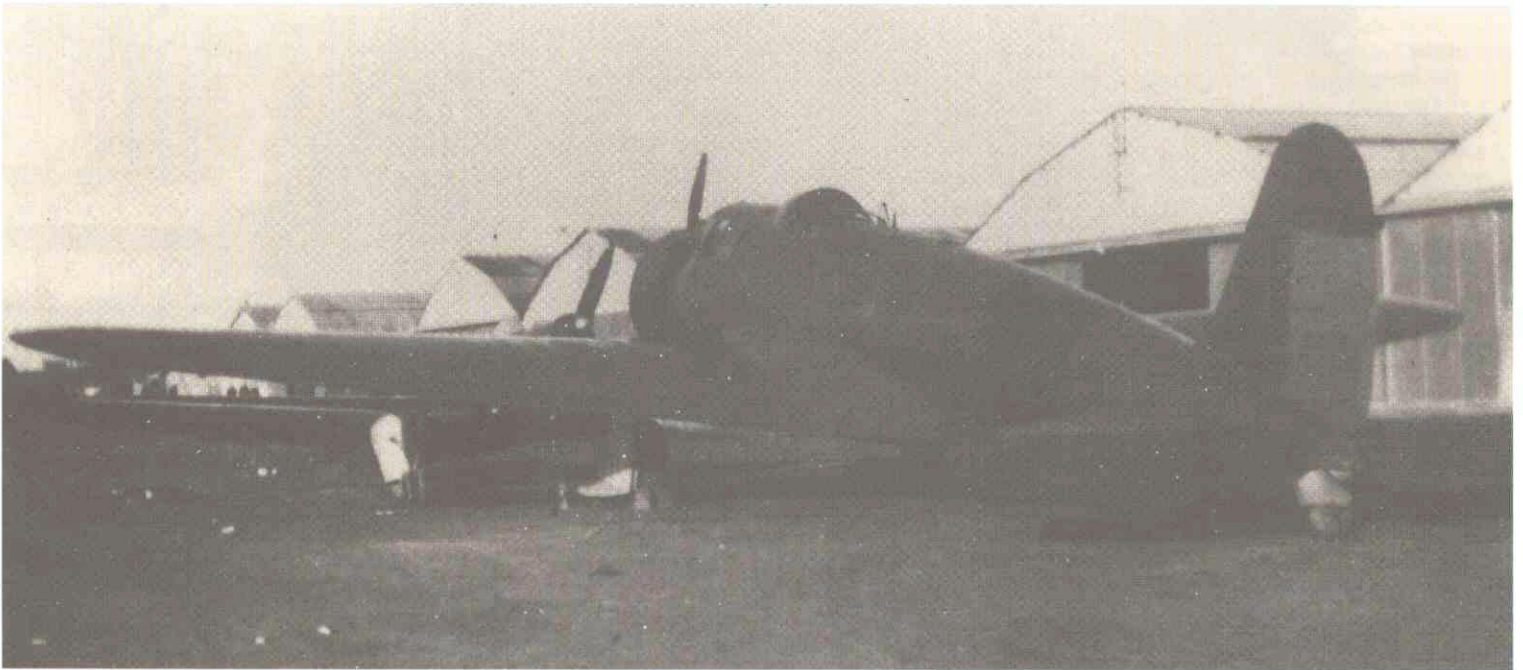
Al día siguiente, 10 de marzo, se incorpora a la Patrulla el Sargento Piloto Pérez de la Manga. Esa misma tarde, dicho piloto realiza un vuelo con el BV-005 para familiarizarse con el avión. Al ir a tomar tierra realiza un desplome como consecuencia del cual la pata derecha del tren de aterrizaje resulta doblada, al tiempo que revienta el neumático correspondiente. El BV-005 queda temporalmente fuera de servicio. De inmediato se pedirá a Alicante el envío de una pata de recambio, que no se recibirá hasta el día 15. La pata recibida procede de la canibalización de los aviones afectados por el de-

rrumbamiento del hangar de Rabasa, en Noviembre de 1937. Felizmente, durante esos días no se ordena ningún servicio a la unidad, que se dedicará a la puesta a punto de los aviones y a la realización de vuelos constantes de entrenamiento. El 11 de marzo se ha incorporado también el Teniente Piloto Gerardo Esteban, aunque su misión será la de actuar como Oficial Administrativo de la unidad.

A partir del 11 de marzo, la unidad deja de ser mencionada en los partes de operaciones y en las órdenes y demás documentos administrativos como «Patrulla Vultee» para pasar a ser designada como «Escuadrilla Vultee», 1ª del Grupo 72. Realmente, con una dotación de cinco aviones, aunque uno de ellos (el BV-002) se hallase todavía en reparación, la denominación de «Patrulla» ya no era muy adecuada.

El 16 de marzo se incorpora a la unidad el Sargento Mecánico Cremades Vidal, con lo que la plantilla ya es de siete pilotos, un oficial administrativo, tres observadores, cuatro ametralladores-bombarderos, 1 fotógrafo, 6 mecánicos y cuatro armeros, además de un informador, un encargado del mantenimiento de paracaídas, un electricista, cinco conductores, un motorista y diez soldados.





*El BV-002 fotografiado en Orán-La Sénia, en marzo de 1939.*

En la tarde del 16 de marzo se reanuda la actividad. La Jefatura de la 7ª Escuadra Mixta ordena al capitán Lázaro que solicite misión y objetivos al Mando del Ejército de Extremadura a través del Jefe de la 5ª Región Aérea. La misión que se señala está prevista sobre un escenario que comienza a ser familiar a los hombres de la Escuadrilla Vultee. Se trata de bombardear la central eléctrica de Peñarroya, señalándose como objetivo secundario el bombardeo del pueblo de Bélmez, reconociendo además todo el territorio enemigo que se sobrevuela y obteniendo el máximo posible de fotografías del objetivo y del nudo de comunicaciones de Peñarroya. Se aconseja entrar sobre territorio enemigo por Blázquez siguiendo la carretera a Granjuela y desde allí seguir la línea férrea que pasa cerca de la central eléctrica a bombardear, continuando después hasta Bélmez y, desde allí, seguir hacia Villanueva del Duque y emprender, desde este último punto, el regreso a Valdepeñas. Se advierte de la presencia de artillería antiaérea en el Peñón de Peñarroya, por lo que se recomienda evitar el pasar cerca de dicha posición.

Al día siguiente, 17 de marzo, tres aviones despegan de Valdepeñas a las 07:12 para cumplir la misión. Se trata del BV-001, pilotado por el Teniente Faustino de Teresa y tripulado por el Teniente Forcadell como navegante-observador y el Sargento Noguero como ametrallador-bombardero; el BV-003, pilotado por el Sargento Ibarreche y tripulado por el Teniente

Checa como observador-navegante y por el Sargento Martínez Cubells como ametrallador-bombardero y el BV-004, pilotado por el Sargento Joaquín Tarazaga y con el Sargento Gómez Paz como único tripulante (los Tenientes observadores Arego e Iglesias Cabo se hallaban ambos enfermos). Siguiendo las instrucciones recibidas el día anterior, atraviesan el frente por La Granjuela siguiendo el ferrocarril hasta encontrarse sobre Peñarroya, donde se llega a las 08:16 a 2400 metros de altura sobre el terreno. Alcanzado dicho objetivo, se bombardean el nudo ferroviario, la estación y la central eléctrica de Peñarroya con 12 bombas de 70 kilogramos, cayendo una de las bombas, con notable precisión, sobre la cabeza de un tren formado en la línea de Puertollano. Desde el Peñón de Peñarroya y desde el Sur del mismo pueblo, ya cerca del río Guadiato, se les hace intenso fuego de artillería antiaérea, felizmente sin consecuencias para aviones ni tripulantes. Se continúa el vuelo hacia Bélmez, reconociendo las carreteras sin que en ellas se observe tráfico. Pese a intentarse repetidas veces, el mecanismo de la cámara fotográfica del BV-004 no funciona correctamente, por lo que resulta imposible tomar fotografías. Al llegar sobre Bélmez se cambia el rumbo en dirección a Villanueva del Duque, ya en campo propio, desde donde se inicia el regreso a Valdepeñas, a donde llegan los tres aviones, sin novedad, a las 09:15.

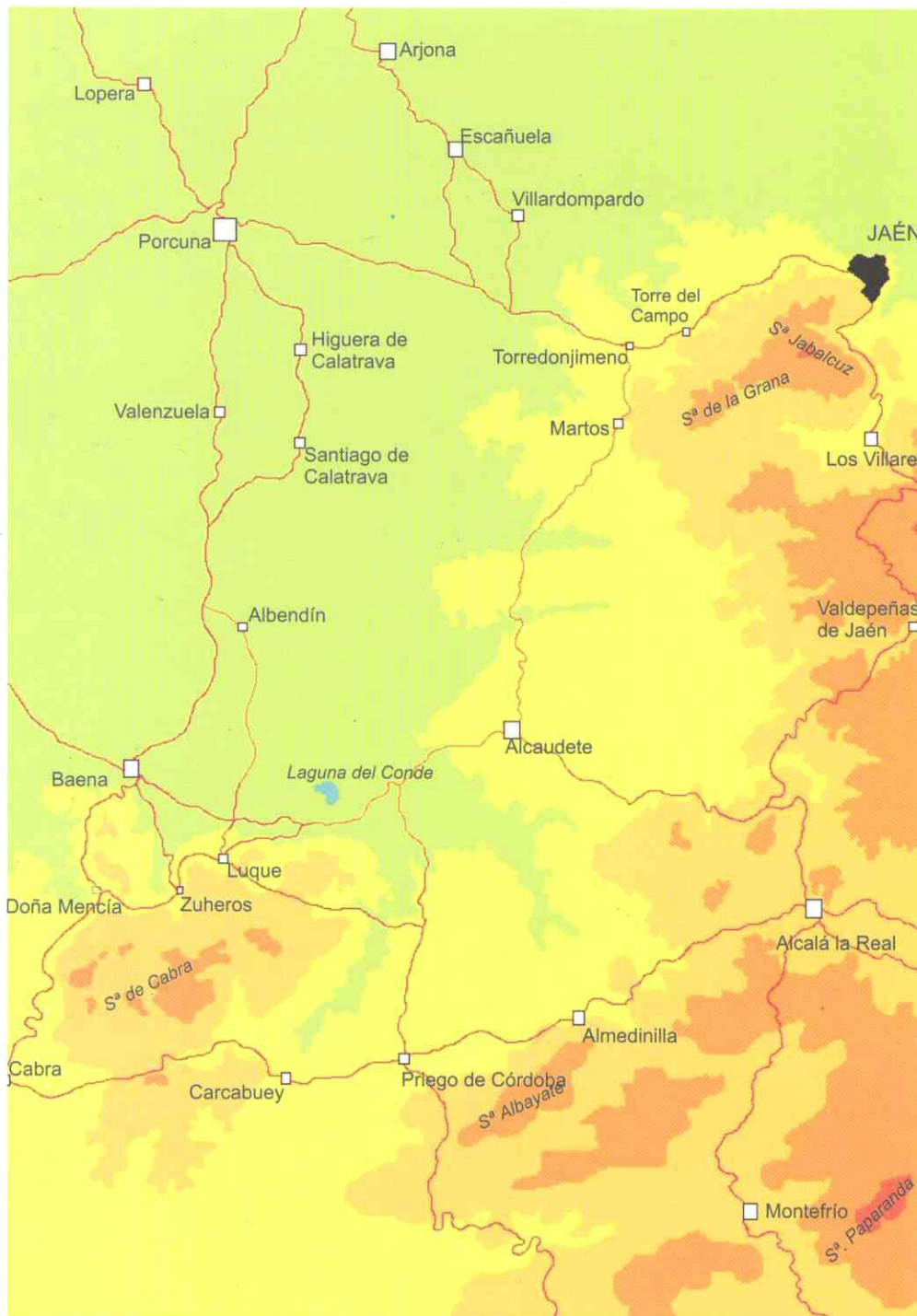
En la tarde del 17 de marzo, la Jefatura de la 7ª Escuadra Mixta, buscan-

do una mayor proximidad a los frentes sobre los que se actúa, ordena se prepare el traslado de la Escuadrilla Vultee al aeródromo de Almodóvar del Campo. Al día siguiente, 18 de marzo, el Capitán Lázaro, a bordo del BV-001 y acompañado por los Sargentos Llop, Ibarreche y de la Manga, vuela hasta Almodóvar para conocer las condiciones del campo que los ha de albergar. Lo que ven allí no les gusta demasiado. El campo es rectangular, más pequeño que el de Valdepeñas y solo disponible en dos direcciones. Además, se están realizando en él unas obras que inutilizan con zanjas buena parte de su superficie. No hay, además, alojamientos para el personal muy adecuados. Lázaro indica al Mando de la 7ª Escuadra Mixta todos estos inconvenientes, así como la imposibilidad de realizar el traslado sin, al menos, un par de días de preaviso.

En la noche del 18 al 19 de marzo, la Jefatura de la 5ª Región Aérea (Ciudad Real), comunica que el Ejército de Tierra informa de extraordinarios movimientos en la retaguardia de las primeras líneas enemigas en el sector de Granja de Torrehermosa - Fuenteovejuna - Peñarroya, temiéndose que se está preparando un ataque, por lo que se pide que en las primeras horas de la mañana se lleve a cabo un reconocimiento de la zona bombardeando las concentraciones de tropas que se localicen.

En cumplimiento de esas órdenes, a las 07:55 del 19 de marzo despegan de Valdepeñas tres aviones: el BV-001





*Escenarios de las actuaciones de la Escuadrilla Vultee en el Subsector de Jaén del Frente de Andalucía.*

tripulado por Lázaro, Forcadell y Gómez Paz; el BV-002, tripulado por Colinas, Iglesias y Navarro y el BV-004 tripulado por Llop, Checa y Martínez Cubells. A las 09:08 atraviesan las líneas del frente a 8000 pies de altura y al Sureste del vértice Pelayo, pasando después al Sur de Bélmez y siguiendo la línea del ferrocarril y la carretera, a lo largo del río Guadiato, hacia Fuenteovejuna, observando las comunicaciones, en las que no se aprecia ningún tráfico, como tampoco en la carretera que va desde Fuenteovejuna a La Granjuela. Se bombardea Fuenteovejuna arrojando ocho bombas de 70 ki-

logamos que caen, parte en el pueblo y parte en la estación del ferrocarril. Se prosigue siguiendo la línea férrea hasta Granja de Torrehermosa, sobre la que se lanzan otras cuatro bombas de 70 kilogramos que caen sobre unas casas en las afueras del pueblo. Desde Granja de Torrehermosa y en dirección a Blázquez se regresa a territorio propio, tomándose tierra de regreso en Valdepeñas, sin novedad, a las 10:07 horas. Durante este servicio, el motor del BV-002 no ha funcionado correctamente, produciendo unas alarmantes trepidaciones, por lo que se decide cambiarle el motor solicitando el envío

de uno nuevo desde los talleres de Alcantarilla.

En las primeras horas de la mañana del día siguiente, 20 de marzo, la Jefatura de la 5ª Región transmite los objetivos que el Ejército de Extremadura solicita sean cubiertos en ese día. De nuevo se trata de llevar a cabo una misión de reconocimiento armado sobre la zona de Campillo de Llerena, Higuera de la Serena y Peraleda de Saucejo, también muy conocida ya por las tripulaciones de la Escuadrilla. A las 12:40, despegan el BV-002, tripulado por de la manga, Iglesias y Navarro, el BV-004, tripulado por Ibarreche, Checa y Serrano y el BV-005, tripulado por Faustino de Teresa, Forcadell y Noguero. Hora y media más tarde, el BV-004 se ve obligado a regresar por problemas con su tren de aterrizaje, que no termina de plegarse. Los otros dos aviones continúan la misión, cruzando las líneas del frente a 8000 pies de altura, a las 13:48, por la carretera que desde Higuera de la Serena conduce a Campillo de Llerena, arrojando sobre esta última población ocho bombas de 70 kilogramos. Se sigue volando sobre la carretera que une Campillo con Peraleda de Saucejo, virando sobre la Sierra Peladilla y reconociendo las estribaciones de la Sierra del Ducado, Sierra Herrera y Sierra Tejonera, en las que se observan bastantes obras de fortificación, que se fotografían. Los aviones vuelven a cruzar las líneas del frente sobre la Sierra Alcornocosa en dirección a Hinojosa del Duque, ya en territorio propio, desde donde se dirigen a Valdepeñas, donde aterrizarán sin novedad a las 15:27 horas.

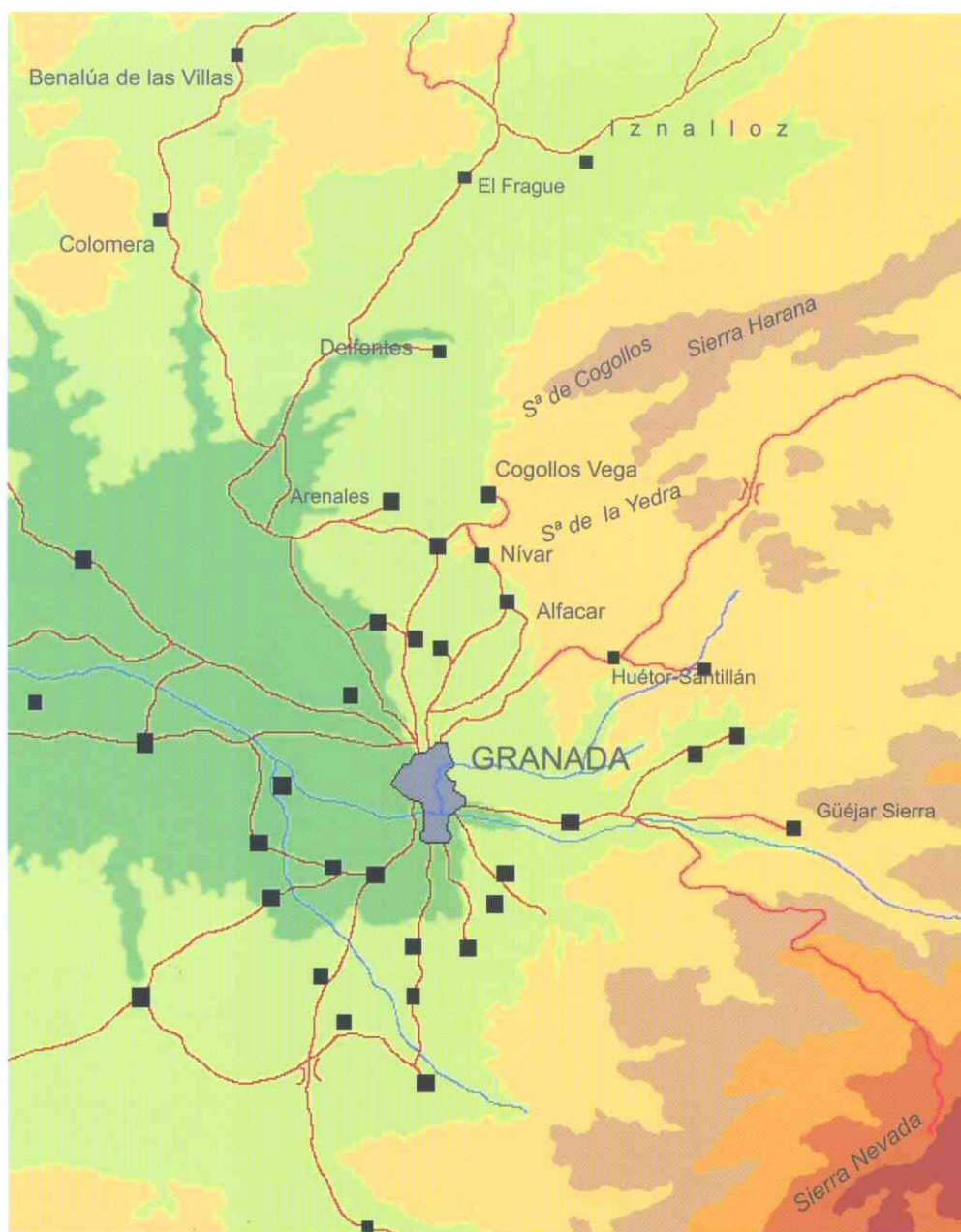
A las 20:30 horas del 21 de marzo se transmiten, desde la Jefatura del Grupo 72, en Valencia, órdenes a la Escuadrilla para que se envíe a los talleres de Alcantarilla la pata del tren de aterrizaje del BV-004 para su reparación y, al mismo tiempo, se recoja allí un nuevo motor para el BV-002. Ese día va a dar comienzo un confuso periodo de órdenes y contraórdenes de diferentes servicios. A las 20:30 horas, la Jefatura de Fuerzas Aéreas transmite a la Escuadrilla una orden para el día siguiente. Por primera vez, lo que se pide no es una acción de cooperación con el Ejército de Tierra, sino una operación de bombardeo estratégico. Se trata de bombardear las centrales hidroeléctricas y eléctricas que abastecen de energía a Toledo y a su comarca. De acuerdo con dicha orden, a las 13:30 horas del siguiente día deberán ser bombardeados, como objetivo principal, la central hidroeléctrica y la cen-



tral térmica de Hidroeléctrica Española situadas, a ambas orillas del río Tajo, entre el Puente de Alcántara y el Puente Nuevo de la ciudad de Toledo y unos cien metros aguas abajo del Puente de Alcántara. Como objetivo secundario se señalan las centrales térmica e hidroeléctrica situadas en la orilla derecha del Tajo y un kilómetro aguas arriba del Puente de Alcántara. No obstante, a la 01:10 de la madrugada del día 22 se da contraorden. Ahora se pospone la acción sobre Toledo y se señala como misión para el día siguiente el reconocimiento de Alcalá la Real, Santa Ana y Almedinilla, en el sector de Jaén del Frente de Andalucía. Entendiendo que, probablemente, esta acción pueda ser menos arriesgada que la de Toledo, el Capitán Lázaro Casajust, que sigue obsesionado con el nivel de entrenamiento de sus tripulaciones, solicita permiso para llevarla a cabo empleando los cinco aviones de la Escuadrilla, permiso que es concedido.

Sin embargo, los días 23 y 24 de marzo, y pese a las continuas demandas del Ejército de Tierra, ni el servicio del frente de Andalucía ni el bombardeo sobre las centrales eléctricas de Toledo podrán realizarse por causa del mal tiempo. En cualquier caso, los acontecimientos se precipitan, a los dos servicios pendientes se añade, en la noche del 24 al 25 de marzo, una nueva demanda del Ejército de Extremadura. Se prepara una operación de infiltración en territorio enemigo para ocupar la cabeza de puente que tiene el enemigo establecida sobre el río Tajo en Talavera de la Reina (entonces llamada Talavera del Tajo). Se pide a la Escuadrilla que en las primeras horas del día siguiente se bombardee Talavera con todos los efectivos posibles para impedir que de dicha ciudad sean enviados refuerzos a los defensores de la cabeza de puente.

Al amanecer del 25 de marzo, una espesa niebla cubre la totalidad del terreno en Valdepeñas, reduciendo la visibilidad hasta el extremo de hacer imposible el despegue de los aviones. Poco después, a las 10:45, la niebla levanta un poco y los cinco aviones de la Escuadrilla se elevan para tratar de bombardear Talavera. Han emprendido el vuelo el BV-001, tripulado por Lázaro, Arego y Gómez Paz; el BV-002, con Colinas, Iglesias y Navarro a bordo; el BV-003, con Llop Casaní, Checa y Martínez Cubells; el BV-004, con Tarazaga, Serrano y González y el BV-005, tripulado por Faustino de Teresa, Forcadell y Noguero.



*Zona de Operaciones de la 1.ª Escuadrilla Vultée en el Sector de Guadix.*

Dos horas después, los cinco aviones están de regreso. En su ruta hacia Talavera han encontrado un mar de nubes, con su techo a 600 metros, que impiden localizar el objetivo. Cuando, poco después, se anuncia una mejora en las condiciones atmosféricas, el BV-002, tripulado por Lázaro, Martínez Arego y Navarro, despegó a las 16:17 para tratar de llevar a cabo la acción de reconocimiento ordenada sobre el Frente de Andalucía. Cuando se acerca a las líneas, por Alcalá la Real, se encuentra ante un frente de nubes que le impide el paso. El avión cambia su rumbo hacia el Oeste para buscar el paso por Fuente Tajar y Fuente Álamo, hasta que, finalmente, consigue entrar a través de una brecha que el frente de nubes presenta sobre la Laguna del Conde, tras de lo cual sigue la línea del ferrocarril hasta Lu-

que, Zuheros y Doña Mencía, bombardeando la carretera y el tendido ferroviario entre estos pueblos con cinco bombas de 70 kilogramos, sin poder apreciar los resultados a causa de la mala visibilidad. También por esta causa, la mala visibilidad, ha sido imposible realizar ninguna observación y, aunque se obtiene toda una serie de fotografías, resultarán muy poco útiles por el mismo motivo. El BV-002 regresará a campo propio sobrevolando de nuevo la laguna del Conde y estará de regreso en Valdepeñas a las 18:02 con averías en los tubos de escape, algo que será un problema casi permanente en el BV-002 a lo largo de toda su vida operativa.

El 26 de marzo, habiéndose anunciado una mejoría en el tiempo, despegarán a las 09:42 tres aviones: el BV-001, tripulado por Faustino de Tere-



sa, Forcadell y Noguero; el BV-003, con Ibarreche, Checa y Martínez Cubells y el BV-004 con Tarazaga, Navarro y Serrano. Tras una hora de vuelo, el BV-003 se ve obligado a regresar por avería en el circuito de aceite. Los otros dos continúan el vuelo situándose sobre la vertical de Talavera de la Reina, a 9000 pies de altura, a las 10:45 y arrojando ocho bombas de 70 kilos, de las que siete caerán sobre la parte central de la población. El BV-004 obtiene una serie completa de fotografías para analizar los resultados del bombardeo. Cerca de Gamonal se realiza un viraje para regresar a Valdepeñas, a donde los dos aviones llegan sin novedad a las 11:45. Por la tarde se repite el servicio. Los aviones despegan de Valdepeñas a las 13:35. Ahora, el BV-001 está tripulado por Faustino de Teresa, Forcadell y Noguero; el BV-002 por Colinas, Arego y Gómez Paz; el BV-003 por Ibarreche, Checa y Martínez Cubells; el BV-004 por Tarazaga, Serrano y Navarro y el BV-005 por de la Manga, Iglesias y Garrido. Cuarenta y cinco minutos más tarde, el BV-005 se ve obligado a regresar por un alarmante aumento de la temperatura del aceite. Los otros cuatro aviones continúan hacia Talavera, cuya vertical alcanzan a las 14:20 y a unos 8000 pies de altura. Diecisiete bombas de 70 kilogramos serán arrojadas sobre la ciudad del Tajo, cayendo en la parte Sureste de la población, en la Plaza de Toros y en la estación situada al Nordeste de la ciudad. El BV-002 y el BV-004 obtienen un considerable número de fotografías que permitirán analizar los resultados de la operación. Al llegar sobre Gamonal se invierte el rumbo, regresando sin novedad a Valdepeñas a las 15:31 horas.

Al día siguiente, 27 de marzo, se repite la misión sobre Talavera de la Reina. Ahora serán tres aviones los que intervendrán en la operación. El BV-002, pilotado por Lázaro y llevando como tripulantes a sus habituales acompañantes, Arego y Gómez Paz; el BV-004, también con su tripulación habitual integrada por Tarazaga, Navarro y Serrano; y el BV-005 con Llop, Checa y Martínez Cubells. Los aviones despegan de Valdepeñas a las 16:55 y atraviesan las líneas del frente a la altura de Puente del Arzobispo a las 18:15. Dado lo avanzado de la hora, Lázaro piensa que, cuando lleguen sobre Talavera, no va a haber luz suficiente para poder llevar a cabo un bombardeo eficaz, por lo que decide cambiar el objetivo y bombardear el puente sobre el río Tajo y la población

de Puente del Arzobispo. Sobre estos objetivos serán lanzadas 13 bombas de 70 kilos, no realizándose fotografías por la escasez de luz derivada de lo avanzado de la hora. Los tres aviones regresan a Valdepeñas, sin novedad, a las 19:05. Los días 28 y 29 de marzo no realizará ningún servicio la Escuadrilla Vultee. Se aprovecha para repasar y poner a punto unos aviones que ya comienzan a dar muestras de un desgaste excesivo. Se aprovechan esos días para cambiar el motor del BV-002.

El 30 de marzo, y cumpliendo órdenes de la Jefatura de Fuerzas Aéreas, la Escuadrilla realizará una misión de cooperación con el Ejército de Andalucía en el sector de Jaén. Tres aviones despegan de Valdepeñas a las 05:25 horas tomando rumbo Sur. Se trata del BV-004, pilotado por el Jefe de la Unidad, Capitán Carlos Lázaro Casajust, que lleva como observador al Teniente Arego y como ametrallador-bombardeador al Cabo fotógrafo Navarro; el BV-003, pilotado por el Sargento Llop Casaní, con el Teniente Iglesias como observador y el Sargento Serrano como ametrallador-bombardeador; y el BV-005, pilotado por el Sargento de la Manga, con Checa como observador y Martínez Cubells como ametrallador-bombardeador. Antes de llegar a sobrevolar las líneas del frente, el BV-003 y BV-004 tienen que regresar por elevarse de un modo alarmante la temperatura del aceite. El BV-004 tendrá que tomar tierra en el campo de socorro de Santa Cruz de Mudela, mientras que el BV-003 consigue llegar de regreso a Valdepeñas. El BV-005, en solitario, continúa el servicio, cruzando la línea del frente a las 06:45 al Norte de la laguna del Conde y a 11000 pies de altura y llegando sobre la vertical de Baena, sobre la que arroja cuatro bombas de 70 kilos, regresando de inmediato a Valdepeñas sin realizar ninguna acción de reconocimiento. Poco después, el BV-004 se reintegra a Valdepeñas desde Santa Cruz de Mudela. Lázaro envía un informe recomendando estudiar muy seriamente la sustitución del sistema de radiadores de aceite con el que están equipados los aviones y que está dando claras muestras de ser insuficientes. Por la tarde, nuevamente tres aviones serán enviados a realizar una misión de reconocimiento armado en el mismo sector. El BV-001 (Lázaro, Arego y Gómez Paz), el BV-003 (Llop, Iglesias y Serrano) y el BV-005 (de la Manga, Checa y Martínez Cubells) despegan de Valdepeñas a las 16:55. Cuando ya están a la vista de Jaén, el BV-005 se

ve obligado a regresar pues le es imposible alcanzar los 8000 pies de altura ordenados para llevar a cabo la misión. El BV-001 y el BV-003 continúan el vuelo para bombardear Baena, que es el objetivo que tienen señalado; pero, cuando están a la altura del Pozo de la sartén y a punto de enfilarse Baena, el BV-003 señala la presencia de caza enemiga, a mayor altura y dirigiéndose hacia ellos para atacarles. El capitán Lázaro, ante esta amenaza y sintiéndose en absoluta inferioridad de condiciones, toma la decisión de abortar la misión, renunciando al bombardeo y regresando hacia las líneas propias. Los aviones llegarán de regreso, sin novedad, a Valdepeñas a las 18:30.

### Últimas actuaciones: abril 1938

El 31 de marzo y el 1 de abril serán dos días de descanso para el personal de vuelo, pero no así para los mecánicos, que se afanarán en tener de nuevo los cinco aviones en condiciones de vuelo. Por la tarde de este último día se reciben las órdenes para el siguiente día. Se trata de llevar a cabo el bombardeo de las centrales eléctricas de Toledo que no había podido efectuarse el 22 de marzo. Las prioridades son las mismas. En primer lugar la central hidráulica y la central térmica de Hidroeléctrica Española situadas a ambas orillas del río Tajo, a uno y otro lado de la presa que hay entre el Puente de Alcántara y el Puente Nuevo y unos cien metros aguas abajo del primero de ellos, cercana también a la fachada Norte del Alcázar. El segundo objetivo está constituido por las centrales hidráulica y térmica situadas en la orilla derecha del Tajo, junto a la presa situada un kilómetro aguas arriba del Puente de Alcántara. Se insiste en el valor estratégico de dichos objetivos, cuya destrucción implicaría la paralización de la industria de toda la comarca de Toledo.

A las 10:55 del día 2 de abril despegan de Valdepeñas los tres aviones que van a tomar parte en la misión de bombardeo de las centrales eléctricas de Toledo. El BV-001 lleva la tripulación usual (Lázaro, Arego y Gómez Paz). Junto a él, el BV-004 irá pilotado por Faustino de Teresa, llevando como tripulantes a Navarro y a Serrano; el BV-005, pilotado por Llop, llevará como tripulantes a Forcadell y Noguero. A las 11:45, y a una altura de 9500 pies, entran sobre el objetivo, recibiendo disparos de la artillería antiaérea que ce-



sarán enseguida. Desde unos seis kilómetros antes de llegar sobre el objetivo principal, los observadores lo tienen perfectamente enfocado en el visor, pero, como en otras ocasiones, el sistema de disparo de los lanzabombas falla y el observador tiene que abandonar su puesto para accionarlos manualmente. Ello producirá como consecuencia el que parte de las bombas caigan más allá de los objetivos visados. En total se lanzarán 12 bombas de 70 kilos, apreciándose explosiones en la Puerta de Visagra, Plaza de Toros, Edificio del Colegio de Huérfanos del Ejército y en las proximidades de la presa del río Tajo, en cuyos extremos se hallaban las centrales eléctricas que constituían el objetivo principal. En dirección a la Fábrica de Armas se señala la presencia de ocho monoplanos enemigos de caza, sin poderse precisar el tipo (el parte de operaciones señala que los extremos de sus alas eran redondeados, además de su condición de monoplanos). Dos de los cazas enemigos conseguirán ganar altura y dar una pasada al BV-004, felizmente sin consecuencias, debido a que este avión se había retrasado para tomar fotografías que permitiesen analizar los efectos del bombardeo. Los tres aviones estarán de regreso en Valdepeñas a las 12:37 horas.

El 3 de abril de nuevo se dispone de los cinco aviones en vuelo, señalándoseles para el día siguiente una misión de reconocimiento fotográfico en el Frente de Andalucía, para bombardear Valenzuela y reconocer las carreteras y comunicaciones desde este pueblo a Porcuna y desde allí a Higuera de Calatrava y Torredonjimeno. Al día siguiente, los cinco aviones de la unidad despegan de Valdepeñas a las 15:30 horas. El BV-001 con su tripulación de siempre (Lázaro, Arego y Gómez Paz); el BV-002 con Colinas, Cortés y Martínez Cubells; el BV-003 con Llop, Checa y González; el BV-004 con Tarazaga, Navarro y Serrano y el BV-005 con Teresa, Forcadell y Noguero. Poco después, cuando apenas llevan una hora de vuelo, los dos aviones fotográficos, el BV-002 y el BV-004, señalan un alarmante aumento en el indicador de temperatura del aceite de su motor y se ven obligados a emprender el regreso. Los otros tres aviones continúan, cruzando las líneas del frente sobre Albendín y situándose sobre los objetivos a las 17:20 y a 8000 pies de altura, según pedía el Ejército de Tierra. Desde Albendín siguen hacia el Norte por la carretera a Valenzuela, pueblo que se bombardea eficazmente

con seis bombas de 70 kilos, arrojándose otras seis del mismo peso sobre las carreteras que van de Valenzuela a Porcuna y desde aquí a Higuera de Calatrava y Torredonjimeno. En dichas carreteras no se observa tráfico alguno, por lo que las bombas van dirigidas a destruir los puentes que existen en las mismas. Realizado el bombardeo, los tres aviones volverán a atravesar las líneas del frente, ahora en dirección a territorio propio, en dirección a Escañuela, tomando tierra de regreso en Valdepeñas a las 18:20.

Los días 5, 6 y 7 de abril son de descanso relativo. Personal volante, mecánicos y armeros tratan de corregir los numerosos defectos que presentan los aviones, especialmente los relativos al calentamiento de los circuitos de lubricación y al mal funcionamiento de los lanzabombas. El día 7 el Capitán Lázaro, que necesita realizar un vuelo de pruebas de larga duración con el BV-002, solicita una misión para el mismo, a fin de aprovechar el vuelo tácticamente. A las 15:30 despegará el BV-002 pilotado por Faustino de Teresa y llevando a bordo a Forcadell, Navarro y Noguero. Se dirige al sector de Peñarroya, sobrevolando la línea del frente por el Puerto del Calatraveño y a una altura de 10000 pies. Una vez en campo enemigo, el avión cambia de rumbo en dirección a Espiel, donde se llega a las 15:55 y donde se bombardea el cruce de carreteras y la estación del ferrocarril con sendas bombas de 70 kilos. Desde Espiel se enfila la carretera y ferrocarril en dirección a Bélmez, donde se arrojan otras dos bombas de 70 kilos sobre la línea férrea, continuando después hasta Pueblonuevo, donde se cambia de rumbo otra vez para regresar a las líneas propias. Durante todo el vuelo se han obtenido numerosas fotografías. A las 16:55 se toma tierra, sin novedad, de regreso en Valdepeñas.

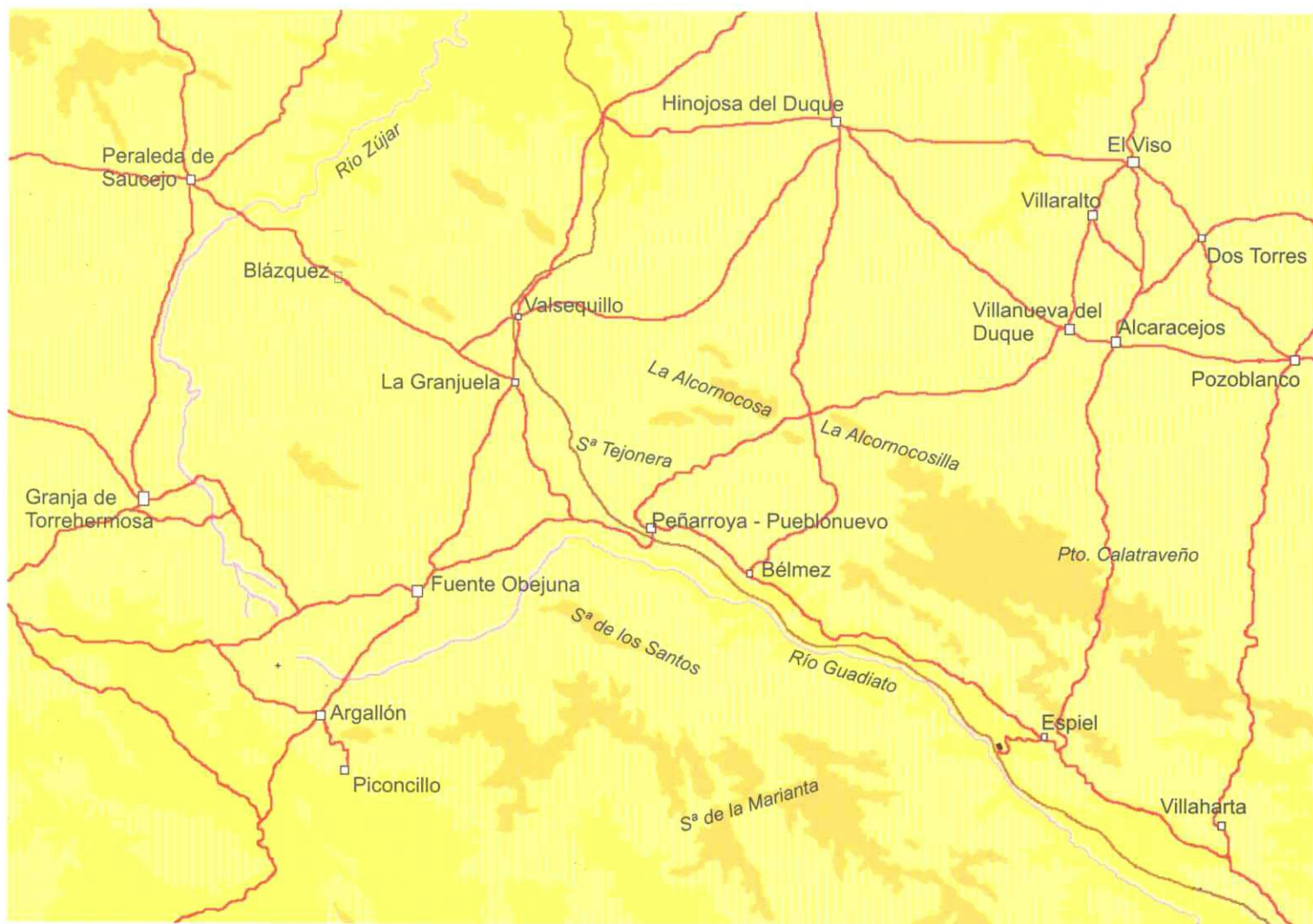
En la noche del 7 al 8 de abril se reciben órdenes de bombardear, en las primeras horas de la mañana siguiente, Puente del Arzobispo y Talavera, donde el Ejército de Tierra señala la presencia de fuertes contingentes de tropas. De acuerdo con el Jefe de la 5ª Región Aérea, Comandante Pereira, se decide emplear tres aviones y descargar la mitad de las bombas en cada uno de los dos objetivos.

A las 07:20 horas de la mañana siguiente despegan de Valdepeñas tres aviones. El BV-001 con Faustino de Teresa como piloto y Arego y Gómez Paz completando la tripulación; el BV-002 pilotado por Colinas, con Forcadell

como observador-fotógrafo (Navarro está enfermo) y Noguero como ametrallador; el BV-003 pilotado por Ibarreche, con El Teniente Checa como observador y Serrano como ametrallador. La Escuadrilla atraviesa las líneas del frente por Azután a las 08:30 horas y a una altura de 3000 metros, llegando enseguida sobre Puente del Arzobispo, donde se arrojan seis bombas de 70 kilos, invirtiendo de inmediato el rumbo y regresando al territorio propio por Aldeanueva. Un nuevo cambio de rumbo y se regresa en dirección a Talavera de la Reina, que se bombardea con 5 bombas de 70 kilos. Se aprecia que, de estas cinco bombas, dos de ellas caen en las inmediaciones de la cabeza de puente enemiga sobre el río Tajo. De inmediato se toma rumbo Sur, regresando a territorio propio y tomando tierra de regreso en Valdepeñas, sin novedad, a las 09:30 horas. El BV-002 obtiene fotografías que permitirán analizar los resultados del bombardeo. Durante el vuelo se han reconocido las proximidades de los objetivos sin apreciarse las concentraciones de tropas anunciadas por el Ejército de Tierra. Únicamente se puede ver un tren, compuesto por escaso número de unidades, marchando desde Talavera en dirección a Torrijos. Una de las bombas del BV-005 quedó enganchada y sin soltarse durante el bombardeo de Talavera, cayendo después, sobre territorio propio, en un despoblado al Suroeste del vértice Quintanilla. Al día siguiente, y dada la experiencia sufrida por el BV-005 el día anterior, que ya se ha repetido varias veces, el Capitán Lázaro da órdenes de que sean modificados los lanzabombas, para lograr que su funcionamiento sea más fiable. A ello se dedicará intensamente el personal de tierra los días 9 y 10 de abril, en que la Escuadrilla no opera. En la noche del 10 de abril, la Jefatura de la 5ª Región, atendiendo una petición del Ejército de Extremadura, ordena que en las primeras horas del día siguiente, se bombardee Carrascalejo.

El día 11 de abril despegan tres aviones a las 09:52 horas. El BV-001 lleva su acostumbrada tripulación: Arego como observador y Gómez Paz como ametrallador acompañan al Jefe de Escuadrilla, Capitán Carlos Lázaro Casajust, que pilota el avión. El BV-004 le sigue, pilotado por el Sargento Tarazaga, llevando como observador al Teniente Forcadell y como ametrallador y fotógrafo al Sargento Navarro. Por último, el BV-005 es pilotado por el Sargento Llop y lleva como observador al teniente Checa y como ametrallador





*El Subsector de Peñarroya-Pueblonuevo, en el Frente de Extremadura, fue uno de los escenarios en los que la Escuadrilla Vultee fue más activa entre enero y abril de 1938.*

al Sargento Serrano. Los tres aparatos se elevan hasta 8000 pies para atravesar las líneas del frente por Sierra Ancha y, sobre el terreno enemigo se encuentran, esperándolos a su misma altura, cinco cazas enemigos Fiat CR-32 que les atacan viniendo desde Valdela-casa. Lázaro decide no enfrentarse a la caza, que dispone de una apreciable ventaja numérica y táctica, dando la orden de virar y regresar a territorio propio. Los tres aviones pican forzando sus motores al máximo para ganar velocidad y eludir la persecución de los cazas, pero el BV-005 comienza a notar un anormal aumento de la temperatura de los cilindros, que llega incluso a producir autoencendido, con la correspondiente pérdida de potencia y de velocidad. El avión tripulado por Llop, Checa y Serrano comienza a quedarse retrasado hasta el extremo de que dos de los Fiat lo alcanzan y le dan una pasada disparando contra él sus armas, aunque sin alcanzarlo. Ante esa situación, Llop decide tomar tierra en Anchuras, aunque, finalmente, podrá hacerlo en el campo de so-

corro de Tomelloso tras haber renunciado los Fiat a continuar la persecución. Los otros dos aviones, mientras tanto, han regresado a Valdepeñas, donde han tomado tierra sin conocer lo ocurrido al BV-005. Solo saben que, a la altura de Anchuras, el avión hizo señales de querer tomar tierra. Poco después, sin embargo, el Teniente Checa llama por teléfono desde Tomelloso informando de lo ocurrido y, a las 15:45 horas, el BV-005 se reúne con sus compañeros de Escuadrilla en Valdepeñas.

El 12 de abril la Escuadrilla no opera, pese a que los cinco aviones están en condiciones de volar. Será al día siguiente, 13 de abril, cuando se prevé llevar a cabo la proyectada acción de bombardeo sobre Carrascalejo, utilizando esta vez la totalidad de efectivos -cinco aviones- de la Escuadrilla. Finalmente, la operación sobre Carrascalejo se pospondrá hasta el día 15 de abril. Ese día, a las 11:07, despegan de Valdepeñas los cinco aviones. El BV-001 con Lázaro, Arego y Gómez Paz; el BV-002 con de la Manga, Igle-

sias y Cortés; el BV-003 con Teresa, Forcadell y Martínez Cubells; el BV-004 con Tarazaga, Navarro y Serrano y el BV-005 con Llop, Checa y Noguero. Los aviones realizan una primera entrada sobre el frente, a 8000 pies de altura y a las 1200 sobre la Sierra de Altamira; pero, apenas entrados sobre territorio enemigo, el BV-005 da señal de presencia de caza enemiga, dividiéndose dos Escuadrillas de biplanos que patrullan la zona. Los cinco aviones invierten el rumbo y regresan a territorio propio, donde esperan media hora antes de volver a atravesar el frente por el mismo lugar y a 10000 pies de altura, dando tiempo a que la caza enemiga haya tenido que regresar a sus campos para repostar. Se bombardea Carrascalejo con 19 bombas de 70 kilogramos, obteniéndose fotografías para poder analizar los resultados. No se observa movimiento en las carreteras que se reconocen durante el vuelo. Una vez más, sin embargo, una de las bombas del BV-005 no se ha soltado durante el bombardeo -los lanzabombas siguen fallando-



y el avión, junto con el resto de la escuadrilla, regresará con ella tomando tierra todos en valdepeñas a las 15:30 horas.

Habrà sido èste el ùltimo servicio prestado por la Escuadrilla Vultee en la zona. Ese mismo día, las fuerzas Nacionales han roto el frente republicano y alcanzado la costa mediterrànea en Vinaroz y Benicarló. Cuatro días después, el 19 de abril, la ofensiva de las fuerzas nacionales sobre Valencia parece inminente. La Jefatura de Fuerzas Aéreas trata de acumular el máximo de fuerzas posible para defender los accesos a Valencia, sede del Gobierno de la República, y ordena el traslado de la Escuadrilla Vultee al aeródromo valenciano de La Señera. El traslado se llevará a cabo en el mismo día. El 19 de abril por la tarde, los aviones, transportando a la totalidad de personal volante, mecánicos y armeros de la

Escuadrilla, se trasladan en vuelo hasta La Señera, en las proximidades del aeródromo valenciano de Manises, desde donde operarán a partir de esa fecha.

### Nota biográfica del autor

Julián Oller García, nacido en Valencia en 1938. Su formación universitaria incluye las licenciaturas en Derecho, en Historia y en Ciencias Políticas. Ha publicado numerosos artículos y varios libros sobre temas históricos pero, hasta su jubilación, no ha tenido tiempo de dedicarse a la que, desde siempre, ha sido su verdadera pasión: la Historia Aeronáutica.

En este campo se define a sí mismo como "aerotranstornado" y echa la culpa a un profesor de francés que, en su ya lejano bachillerato, le puso en con-

tacto con la obra de Saint-Exupéry. Desde aquella lejana fecha (1949) comenzó a leer y recopilar material que ahora, cuando ya está jubilado y no tiene que preocuparse de sus alumnos de BUP y COU, puede ordenar, sistematizar y analizar. Ha publicado artículos en las revistas "Aviación General y Deportiva", "Empuje", "Airline92" y "En Vuelo", así como en el Boletín de la LAAHS. Ha pronunciado asimismo numerosas conferencias.

Es miembro correspondiente de la Academia Colombiana de Historia Aérea y el único miembro español de la Latin American Aviation Historians Society. Ha sido presidente de la Asociación Aire, de la que continúa siendo miembro. Es también miembro de la Asociación de Aviación Experimental y de la Asociación de Amigos del Museo del Aire. ■



# León: la academia de aviación

Rafael de Madariaga Fernández  
Miembro del IHCA

**E**N el mes de septiembre de 1939 se conoció en León que se iba a crear en el aeródromo la Academia de Aviación y muy pronto comenzaron a efectuarse obras en diferentes lugares del campo, como la Plaza, la Cruz del Altar a los Caídos, pabellones y acondicionamiento de los dormitorios y clases para los alumnos.

Había sido elegida la Base Aérea de León para la ubicación de la Academia ya que varias razones así lo aconsejaron: la superficie existente de sus edificaciones, el acondicionamiento de todos los sistemas del campo, mejorados con la llegada de la Legión Cóndor, la permanencia al lado de los nacionales durante la guerra y el material con que contaba al finalizar la campaña, todo ello debió de ser tenido en cuenta para la instalación de la Academia en el aeródromo leonés.

La institución tomó durante esos años mucha importancia con el destino a ella de jefes y oficiales, además de los que ya estaban destinados en la Base anteriormente; por todo ello la actividad desarrollada en aquellos primeros años fue muy notable.

## LA CREACIÓN DE LA ACADEMIA DE AVIACIÓN EN LA BASE AÉREA DE LEÓN

**E**L Alcalde de León por esas fechas, Fernando Reguerual recibió una carta del Ministro del Aire, General Yagüe, con fecha 17 de agosto de 1939, en la que le comunicaba la decisión tomada por esas fechas para que la Academia de Aviación se instalara en la Base Aérea de León, en el aeródromo de la Virgen del Camino.

En Burgos, en el Palacio de la Isla el día 15 de agosto de 1939, a última hora de la tarde se reunía el Consejo de Ministros bajo la presidencia del Jefe del Estado y entre los asuntos y nombramientos aparecía el del Jefe de la Academia de Aviación a nombre del teniente coronel Julián Rubio López. Este nombramiento como Inspector de las Academias y Escuelas del Ejército del Aire fue publicado en el Boletín Oficial del Estado 295 de fecha 22 de octubre de ese año. Y en ese mismo boletín en artículo anterior, se publicaba el destino como Director de la Academia de Aviación del Comandante (Habilitado como Teniente Coronel) Vicente Eyaralar Almazán.

## VISITA DEL MINISTRO DEL AIRE A LAS INSTALACIONES DE LA ACADEMIA DE AVIACIÓN

**E**L viernes 25 de agosto de 1939, el Ministro del Aire, General Yagüe, visitaba la Base Aérea de León, con motivo de la ubicación de la Academia de Aviación en la misma. El acto resultó muy importante y llamó la atención por la novedad que tenía la creación de la Academia, acompañando al general el coronel Gallarza, el comandante Iglesias y también el Señor Martínez Mata, Jefe Provincial del Movimiento de Burgos. Esperaban al Ministro del Aire, el teniente coronel Rubio, como inspector de las Academias y Escuelas, el Jefe de la Región Aérea del Norte, teniente coronel Escribano, el también teniente coronel Sequeira, el comandante Mendizabal así como todos los jefes y oficiales de la Base Aérea de León.

Terminado el acto de visita a las instalaciones, el general Yagüe, dirigió unas palabras a los obreros, que resultaron emocionantes a todos los asistentes. Después de visitar las dependencias y ya en el pabellón de oficiales, pronunció un corto monólogo a los oficiales presentes y les dijo:

«Seréis la promesa del mañana al acudir a esta Academia de Aviación con el mismo espíritu e ilusión que lo hicisteis al ser llamados para cumplir con vuestra misión. Necesito sa-



La Academia de Aviación formada en Ordoño II. Los "Cadetes" son casi todos Capitanes y Tenientes con cordones, pero con muchas condecoraciones sobre sus guerreras. (Foto Pepe Gracia)





Formación de la Academia de Aviación en el Paseo de la Condesa. Llevan botas altas de caballería. (Foto Pepe Gracia)

ber que habéis de obedecer y cumplir con vuestra palabra y con vuestro deber, como lo tenéis demostrado, dispuestos a cumplir con todos los sacrificios que la Patria nos imponía en los momentos y días pasados. Comienza para todos nosotros una era nueva de trabajo y debemos estar dispuestos a trabajar por España».

El sábado 16 de septiembre del mismo año, el Alcalde de León Señor Regueral, en el consejo del Ayuntamiento daba lectura a la carta del Ministro del Aire en la que manifestaba que la Academia de Aviación sería ubicada en al Base Aérea de León.

### EL NACIMIENTO DE LA ACADEMIA DE TRANSFORMACIÓN

EL Boletín Oficial del Estado número 322 del 28 de noviembre de 1939, publicaba el decreto por el que se creaba la Academia del Arma de Aviación, que resumiendo su contenido dispone:

«La urgente necesidad de capacitar a los oficiales provisionales para que formen los cuadros permanentes del Ejército del Aire, como también el dar una situación estable a los oficiales que han prestado grandes servicios en el Arma de Aviación, aconsejan iniciar un curso en el que tengan cabida todos los que hayan hecho la guerra, creando para ello el centro de estudios que capacitará a la oficialidad profesional del Arma de Aviación. El centro fue conocido en términos generales como «La Academia de Transformación de León».

El citado Decreto consta de 7 artículos relacionados con la Dirección de la Academia, el profesorado del Ejército, Marina y Aire y también civiles para las materias no militares.

El BOE número 335 de 1 de diciembre del mismo año publicaba el destino de los jefes y oficiales profesores de la Academia, empezando con el Comandante (habilitado a Teniente Coronel) Vicente Eyaralar Almazán como Director de la Academia. A continuación se relacionaba a los primeros profesores del centro:

Comandante Andrés Grima Alvarez, Jefe de Estudios, Comandante Francisco Mira Monerri. Jefe de Estudios, y los Capitanes Eduardo Prado Castro, Ramiro Jofre Jáudenes, Manuel Lapuente Miguel, Emilio Lecuona Puelles, Carlos Elorza Echaluze, José Alvarez Pardo, Enrique Jiménez Benamú, Mariano González Cutre y Arturo Montel Toucet como profesores.

### UNA FIESTA DE LA PATRONA MUY EMOTIVA

CON motivo de la Patrona de Aviación celebrada el 10 de diciembre de 1939, el Director de la Academia, teniente coronel Eyaralar, invitó a las autoridades de León y a las de Aviación, asistiendo el Jefe Interino de la 5ª Región Aérea, teniente coronel Escribano y el coronel Sequeira. Se celebró el acto en la Plaza del Aeródromo, que hasta hacia poco eran jardines, frente a la Cruz de los Caídos que se hallaba en construcción. Dirigía las obras el Señor Casanova. La cruz conmemoraba a los caídos por la Patria, siendo el acto religioso conmovedor ya que hacía tan poco tiempo que había terminado la etapa durísima de la Guerra Civil. La Plaza se encontraba llena ya que además de los oficiales destinados en la Academia, se encontraban los 1.800 obreros de la Maestranza al mando del Capitán Montoya, los cuales también desfilaron ante las autoridades al finalizar el acto, pasando por delante del Pabellón de Jefatura, donde se había instalado una pequeña tribuna. El coronel Sequeira con patrióticas frases ofreció a las autoridades y a todos los presentes una copa de vino.

### INAUGURACIÓN DEFINITIVA DE LA ACADEMIA

EL 29 de abril de 1940 en el Boletín del Estado 123 se publicaba el nombramiento del primer grupo o primera Tanda de alumnos de la 1ª Promoción que fueron los que comenzaron poco después el curso académico. Se había ideado que esta Primera Promoción tendría tres grupos de alumnos, ya que al ser numerosos cada uno de ellos, no podrían estar a la vez en los alojamientos, al mismo tiempo que la mayoría de estos Oficiales Pilotos, eran los mas expertos con que contaban muchas unidades. Una vez que fueran terminando, se irían entremezclando con arreglo a sus notas y méritos, sin tener mucho que ver el orden de preferencia de su grupo, con la posición final dentro del futuro escalafón. Esto se cumplió con ciertas excepciones y con las consabidas recolocaciones por los «ascensos por méritos de guerra» que todavía afectaron a un sustancioso número de oficiales, especialmente a los que fueron a Rusia con las distintas Escuadrillas Expedicionarias.



Bendición de la Bandera de la Academia de Aviación durante la Misa en la fachada de la Diputación. El General de Aviación es Gonzalo, Director General de Instrucción. (Foto Pepe Gracia)





La madrina, Milagros Regueral Vega, dedica la bandera a la Academia en presencia del Coronel Eduardo González Gallarza. (Foto Pepe Gracia)

Con asistencia del Ministro del Aire General Yagüe se inauguraba el martes 14 de mayo de 1940 la Academia de Aviación en la que cursarían estudios los oficiales de todas las armas y cuerpos, fundidos en una sola unidad de destino: la grandeza y el servicio a España.

En aquel día reinaba el mayor entusiasmo desde las primeras horas de la mañana, y en la explanada de la base, formaban los caballeros alumnos y a su lado también lo hacían aprendices de la Escuela y los obreros de la Maestranza. A las diez y cuarto llegaban las primeras autoridades locales y provinciales y eran recibidas por el capitán Álvarez Cadórniga que estaba de servicio para este fin. El capitán fue recibiendo al Gobernador Civil y al Militar de León, al General Jefe de la 81 División, al Alcalde del Ayuntamiento y al Presidente de la Diputación de la ciudad, así como al Obispo de la Diócesis, al coronel del Regimiento de Montaña N.º 31 y al Coronel Jefe de la Guardia Civil y Comandancia de la zona. Por supuesto que también estaban presentes todos los profesores de la Academia y un sinnúmero de autoridades menores.

## EL GENERAL YAGÜE, SU PRESENCIA Y SU DISCURSO

SEGÚN Canario Azalá en su sección de «El Vigía» de la Revista Aeronáutica y Astronáutica número 693 de mayo de 2000, el General Yagüe llegó a la Base Aérea a bordo de un trimotor pilotado por el Jefe del Estado Mayor, Coronel Eduardo González Gallarza. Cerca de la Torre de Control fue recibido por el Inspector de las Academias y Escuelas y ya en ese momento Jefe de la Región Aérea del Norte, Coronel Rubio. Tras ser recibido por las autoridades leonesas acompañadas por el Director de la Academia, Teniente Coronel Eyaralar, el ministro se dirigió a la Plaza de Armas, donde formaban los 240 oficiales-cadetes que formaban la Primera Promoción y en la cual convivían oficiales del Ejército de Tierra y del Aire y los 400 obreros de la maestranza.

También acompañaban al Ministro su ayudante el Teniente Coronel Vara de Rey y los también Tenientes Coroneles Palacios, Pérez Merino y Avilés y estaban presentes otros distinguidos aviadores como el Coronel Garnica, los tenientes Coroneles Llorente y Roa y los comandantes Cárdenas y Jiménez Ugarte.

## Cesteros, alumnos y profesor en León

LA Primera Promoción constaba de tres tandas. Uno de sus componentes, el luego General Cesteros, estaba ya casado cuando llegó destinado a la 1ª Tanda de Alumnos, por lo cual alquiló una casa en el pueblo de La Virgen del Camino, en la cual vivió su esposa durante los primeros meses de academia. Se incorporaron a la Academia a primeros de 1940 y se suponía que la estancia allí sería de dos años. Durante el primer semestre solo tenían libre la hora de paseo. Poco tiempo después en el segundo semestre ya les dejaban salir fuera, por lo cual se trasladó a un piso en León. Los profesores eran capitanes antiguos, que ya estaban en Aviación antes de la guerra.

Se habían hecho algunos arreglos en la base para acoger a la academia, tanto en el Pabellón de Oficiales como en las compañías que daban a la plaza de armas. Algunos edificios siempre fueron muy hermosos, como los Pabellones y el Despacho del Coronel Jefe, con magníficos muebles en madera tallada, estupendos azulejos salidos de los mejores talleres y especialmente una hermosísima vidriera emplomada, que todavía hoy siguen siendo un auténtico tesoro, perfectamente conservadas por los sucesivos responsables de la Base de León a través de tantos años.

Estaba de vacaciones de verano en su ciudad natal, Valladolid en pleno verano de 1941, cuando llamaron a algunos pilotos de caza para ir a Rusia en la 1ª Escuadrilla Expedicionaria y en esta se encuadraron varios miembros de la Primera tanda. En ella se incluyeron Oconor, Allende, Cesteros, Ibarreche, Lacour, García Carracido, Mendoza y alguno más. También de la Segunda Tanda salieron varios para formar parte de la 2ª Escuadrilla, como Del Río Amado.

Los miembros de las tandas primera y segunda habían hecho la guerra en Aviación y la tercera la formaban alféreces que provenían de Infantería. Les llamaban «los portugueses» por el parecido que tenía el uniforme procedente de tierra con pantalones bombachos.

Se habían apuntado como voluntarios muchos pilotos para ir a Rusia, y ahora se incorporaron a Madrid. Seleccionaron a casi todos los que habían volado en los Grupos de Caza durante la guerra. Soltaron en los Messerschmitt BF-109 B y C en Barajas a todos los que iban a formar parte de la 1ª Escuadrilla. Des-

de ahí marcharon a Alemania a la Primera Escuela de Caza alemana en Werneuchen, en las afueras de Berlín. Desde allí siguieron todas las experiencias y vicisitudes de Cesteros y los miembros de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria al mando del entonces Comandante Angel Salas Larrazabal. (Ver Aeroplano No para el historial del General Cesteros) Después de su herida grave en Kalinin, de vuelta de un servicio de ametrallamiento en Klin, se incorporó de nuevo a la 1ª Escuadrilla a primeros de diciembre de 1941 y llegó justo para participar en la debacle de la retirada por tierra, después del intento de despegue del día 9 de diciembre, precisamente desde el aeródromo de Klin, donde había participado en aquel servicio.

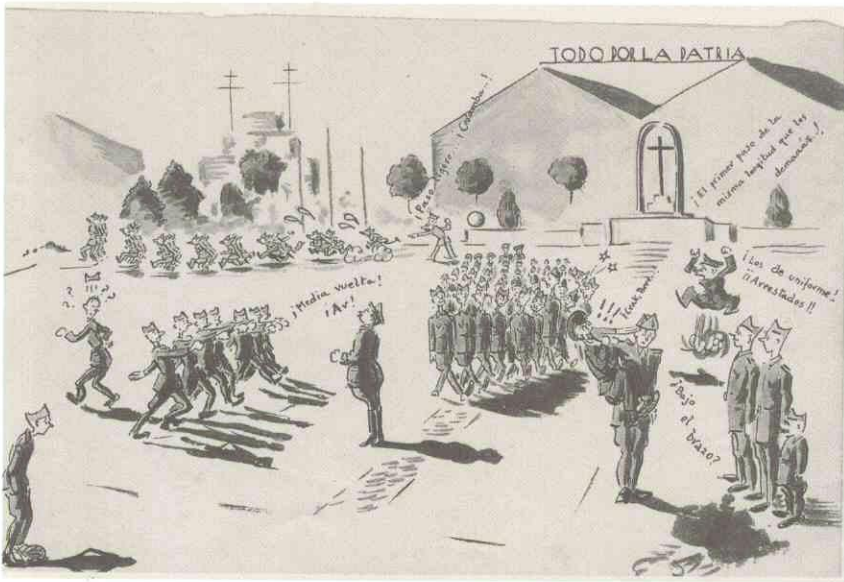
El general volvió a España con los supervivientes siendo destinado al 12 Grupo de Caza en Getafe con los Fiat, y algo más tarde fue destinado en junio del 1942 a Valladolid, al 33 Regimiento de Asalto con los Curtiss (Chatos) Estuvo en comisión de servicio como Profesor en dos periodos distintos, en San Javier en la Escuela de Transformación que se continuó para darles el curso a los miembros de la Premilitar Aérea, que siguió a la Premilitar en el año 1943. Primero actuó en un periodo desde enero a junio de 1943, como profesor de vuelo dando doblemando en Gotha, en los Pavos Heinkel 45, en la Jungmeister y navegación con los Junker 52. Luego volvió de nuevo a San Javier para otro periodo desde noviembre y diciembre, hasta mayo de 1944. Volvió destinado a Valladolid en esa fecha y de ahí pasó destinado como Profesor a la academia de León en noviembre de 1945, ya ascendido a Capitán. Actuando como tal profesor estuvo parte en San Javier y otras veces en León contabilizando unos tres años en conjunto, aunque por en medio realizó también el curso de Vuelo Sin Visibilidad en Salamanca.

En la academia se repartía con Felipe Gallarza la asignatura de Motores y Aerotécnica. Como de costumbre, la modestia del General Cesteros le impide hoy, como siempre en el pasado, ser más explícito sobre sus méritos, aunque no puede evitar que se trasluzcan a través de su biografía de aviador, aeronáutico y creador, organizador e intelectual, plena de actuaciones y magníficos servicios al Ejército del Aire.

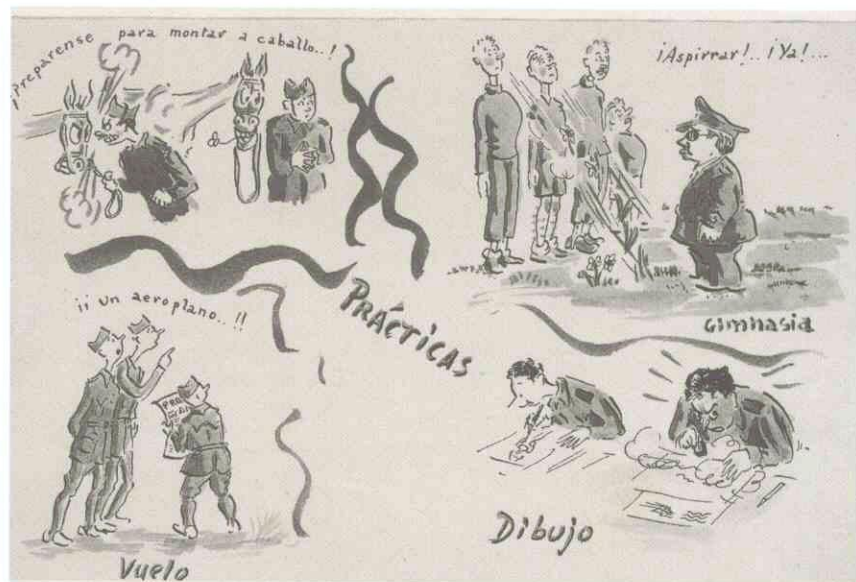
Al pie de la monumental Cruz de los Caídos, que se inauguraba en el mismo acto, el director pronunció unas palabras de salutación al ministro y a las autoridades, solicitando a los presentes un recuerdo a los que cumpliendo su deber perecieron en la pasada guerra, interviniendo a continuación el General Yagüe.

Algunos párrafos de su discurso han sido recordados a lo largo de los años por numerosos aviadores con verdadera nostalgia y profundo sentimiento, ya que el general falleció al cabo de pocos meses y dejó —involuntariamente por supuesto— todas sus promesas prácticamente inéditas...» La Academia es el yunque donde van a forjarse los oficiales del aire y de tierra en la disciplina, la abnegación, y el espíritu de sacrificio, necesarios para ser en breve plazo, futuros generales del Ejército del Aire», Se refirió a las «inmediatas perspectivas de engrandecimiento que permitirán a este

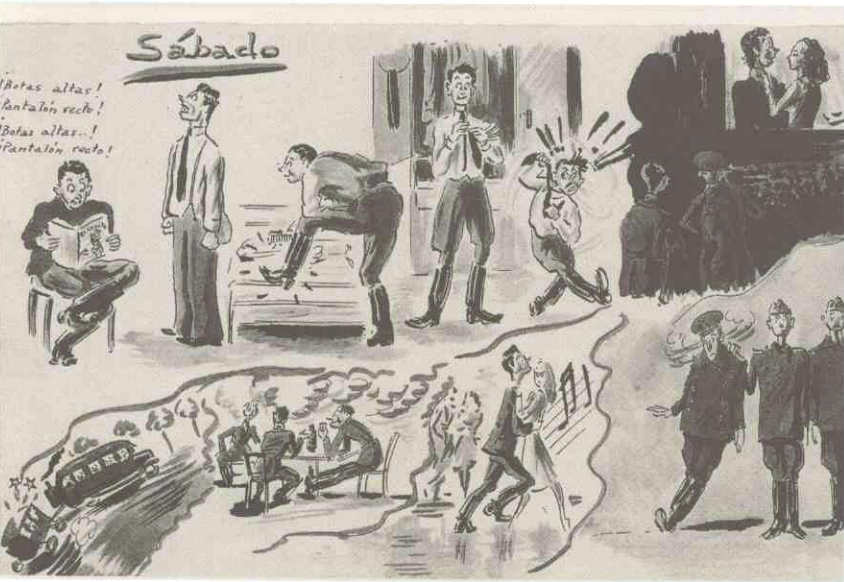




Instrucción en orden cerrado. Plaza de Armas



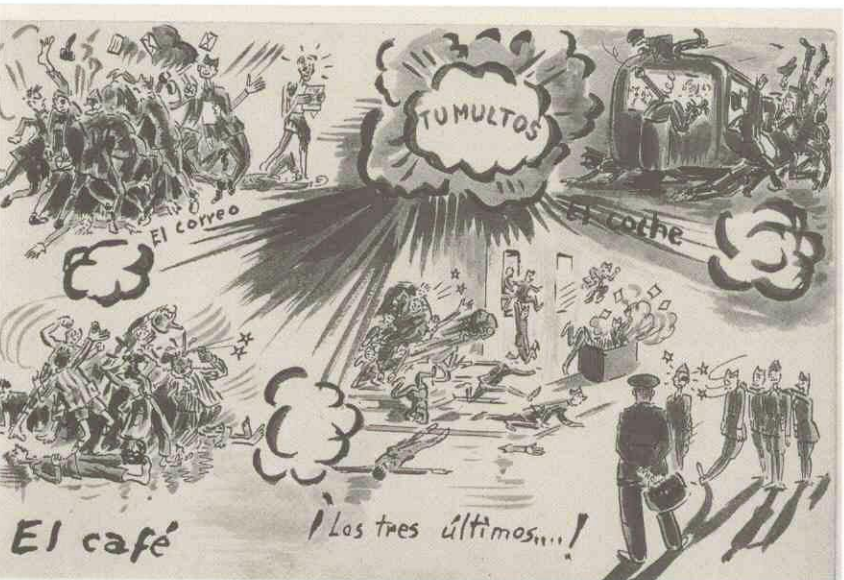
Practicas: Equitación, Gimnasia, Vuelo, Dibujo.



¡¡Sábado Sabadete!!



Con Permiso.



Distintos Tumultos.



Practicas de Tiro. El "Cubichi" y "El Rata" anotan.



# Escala Primera Promoción del Arma de Aviación

**E**SCALA del Aire, publicada el 22 de julio 1943 comprendiendo las tres tandas y la Tercera Bis.

## Tenientes Profesionales del Arma de Aviación Escala Aire

Carlos Bayo Alexandre  
 Esteban Ibarreche Arriaga.  
 Carlos Dolz de Espejo  
 Santiago Avial Lloréns  
 Fernando Plaza Barrios  
 Carlos Serra de Pablo Romero  
 Javier Allende Isasi.  
 Gonzalo Queipo de Llano Marti  
 Aristides García López Rengel  
 Rafael Simón García  
 Juan. de Frutos Rubio  
 José María Arango López.  
 Joaquín Ansaldo Vejarano  
 Manuel García Páez  
 Eladio Goizueta del Saso  
 José Rodríguez Pascual  
 Luis Dávila Ponce de León  
 José Guitart Rodríguez  
 Natalio Ferrán Gómez.  
 Antonio Cadenas Echevarría  
 Manuel Alcalá del Olmo  
 Ramón Escudé Gisbert.  
 Francisco Diéguez Rodríguez.  
 Ignacio Alfaro Arregui.  
 José María Ripollés Aznares  
 Felipe Alonso Rollan  
 Emiliano José Alfaro Arregui  
 Rafael Lopez-Sáenz Rodrigo  
 Juan Retuerto Martín.  
 Buenaventura Pérez Porro.  
 Isaac Arroz Laros  
 Emiliano O'Connor Valdivieso  
 Rafael Ibarra Pellón.  
 José María Rodríguez Riloba  
 Mario Gómez Alonso.  
 Fernando de Querol Müller  
 Francisco Viguera Murube  
 Ramón del Olmo Mallo  
 Carmelo Gómez Pou.  
 Alfonso Ruihal Sabio.  
 José Ramón Gavilán Ponce de León.  
 Alfonso Abril Léfórt  
 Emiliano Barañano Martínez.  
 José Llaca Alvarez.  
 Ignacio Valdenebro Muñoz.  
 Jaime Llosa Redón,  
 Juan Carbó Amiguet  
 Luis Rey Rodríguez;  
 Eduardo González Valverde  
 Cesar González Yagüe  
 Abel del Castillo Díaz  
 José Manuel Amores Riedel.  
 Antonio Ortiz Repiso  
 Fernando Villanueva de la Rosa.  
 Luis de Zabala Igartúa.  
 Mauricio Ramos Simón .  
 Enrique de Castro San Millán.  
 Daniel Gil-Delgado Casado  
 Luis González Domínguez.  
 Alberto Santamaría Rico.  
 Emilio de Ugarte Ruiz de Colunga  
 Gonzalo Hevia Alvarez Quiñones  
 José María Román Egea  
 Andrés Robles Cebrián  
 Ruy Ozores Ochoa.  
 Juan de Cara Vilar.  
 Luis López de Rego Stolle,  
 Alvaro Borrás Marimon  
 José Carrasco Hernández.

Alfredo Suárez Ochoa  
 José Izquierdo Rodríguez.  
 Vicente Aragoneses Sáez.  
 Juan Emilio Scala Zamora.  
 Angel Mateo Hidalgo.  
 Rafael Belmonte Viguera.  
 Valentín Izquierdo Cañiz.  
 José Rodríguez Rodríguez.  
 Luis Gallo Ruibérriz.  
 José Merino Pérez.  
 Enrique Aparicio Rodríguez.  
 Argérico de Guardado Rodríguez.  
 Eugenio Saz-Orozco López  
 Cándido Iglesias García Puente  
 Ramón Sánchez Cebrenos  
 Antonio Archanco Udobro  
 Fernando Alvarez Cadorniga.  
 Martín Montoya Garnica.  
 Justo Fernández Fernández-Trapa  
 Mariano Varona Trigueros.  
 Cesar Alvarez Cadorniga.  
 Rafael Bordehore Moreno.  
 Fernando Tapias Curbera.  
 Fernando Arrechea Belzunce,  
 Alberto Gramazou Alvarez.  
 Antonio Espigares Blanco  
 José Romero Ruiz.  
 Antonio Rodríguez Pardo.  
 Arturo Pardo Pérez,  
 Manuel Sánchez Tabernero de Prada  
 Ramón Baldrich Gatell.  
 Antonio Flores Gallego  
 Tomás Fernández Rivas.  
 Antonio Lucena Cubero.  
 Juan Ramón Alvarez López.  
 José Cortón Díaz  
 Jaime Marugán Hernández.  
 Juan de Lestes Cisneros.  
 Santiago Ibarreta Ortega.  
 Manuel Kindelan Núñez del Pino.  
 Lorenzo Lucas Fernández Peña.  
 Juan José Sánchez Cabal  
 José Velaz de Medrano.  
 Diego Iñiguez Sánchez-Arjona Courtoy  
 Juan José Diaz de Arcaya y Verástegui.  
 José Molina Castiglione  
 Emilio García-Conde Ceñal  
 Rafael Castillo Caballero.  
 Manuel González de Aledo Rittwagen.  
 Bernardo Ménézes Qrozcó.  
 Emilio Villarroya Palomar.  
 Mario Gutiérrez Albertos.  
 Joaquín Tejada Guerrero.  
 Luis Ramírez Ruanes.  
 Miguel Oliveros Gutiérrez.  
 Ricardo Bartolomé Chavarría.  
 Javier Busquets Sindréu.  
 Fermín Rodríguez Portillo.  
 Rafael Lorenzo Bellido.  
 Pedro González García.  
 Luis Medrano de Pedro.  
 Higinio Martín Castro.  
 Alvaro López Pando.  
 Juan Machuca Ruiz.  
 José Juega Boudón.  
 José A. de Lacourt Maciá.  
 Abundio Cesteros García.  
 Joaquín Arnáu Ruifernández.  
 José María Martínez Martínez.  
 Rafael Jiménez Garrido.  
 Julián Alonso Calleja.  
 Angel Mendoza Catraín.  
 Antonio Epelde Hueto.  
 Severino Peleteiro Alvarez.  
 Felipe Lorente Herrazu.  
 Salvador Serra Alorda.  
 José Cabanilles Vereterra.  
 Angel Aguarán del Hoyo.

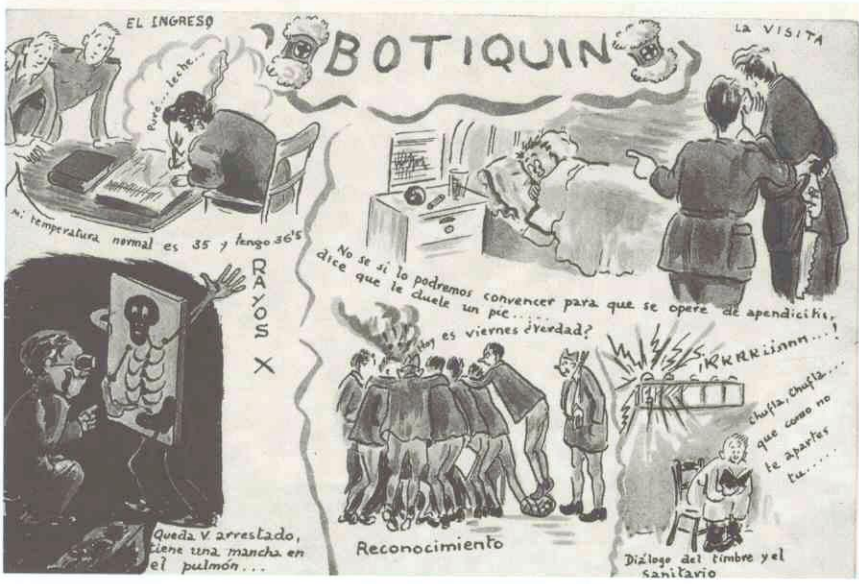
Roberto Céspedes Monje  
 Rafael Calleja González-Camino.  
 Carlos Fernández Roca,  
 Felipe Baz Iglesias.  
 Julio Alier Martínez  
 Fernando María Luxán García  
 Jesús Ageo Arriaga  
 Ruperto Chávarri Pintor.  
 Rafael Beiztegui Puertas  
 Miguel Fernández de Quincoces Ruiz.  
 Eduardo Claver Samitier.  
 Jesús Pérez Herrero.  
 Agustín Ortiz Lama.  
 Rafael del Pozo y de la Piedra.  
 Demetrio Zorita Alonso.  
 Alfonso García Rodríguez.  
 Pío Tejada Herrero.  
 Antonio Casteleiro Naveira.  
 José Torres García.  
 Alejandro Pérez González.  
 Fernando Sánchez-Arjona Courtoy.  
 Francisco López Mayo.  
 Rafael López Peña.  
 Gregorio Martín Olmedo.  
 Antonio París Granados.  
 Antonio del Río Amado.  
 Eustaquio Alonso Hidalgo.  
 Indalecio Rego Fernández.  
 Ignacio Puig y de Cárcer.  
 José María Cruz Anabitarte.  
 Antonio Arias Alonso.  
 Estanislao Segurola Guereca.  
 Javier Muñagorri Berraondo.  
 Cesar Elvira Pisón.  
 José María Onieva Pascual.  
 Joaquín Fernández Valdés. .  
 Jesús Urdiales Martínez.  
 Antonio Machín Sánchez.  
 Eduardo Arredonda Carrillo  
 Francisco García Miranda.  
 Lamberto Arranz Maestre.  
 Ramón Piñeiro Alvarez.  
 Francisco Rivera Cabrera.  
 Ramón Luca de Tena y Lazo  
 Juan Torrén Galván.  
 Antonio Chaos Iglesias.  
 José Calvo Nogales.  
 Ignacio Sancho Ortigosa  
 Juan Equiza Basterra.  
 Miguel Martínez Vara de Rey Teus  
 Pedro Macías Pérez.  
 Segundo Fernández Rodríguez.,  
 Eduardo Egaña Gómez,  
 Francisco Valiente Zarraga.  
 Francisco Leguina Domenge.  
 Francisco Torres Eguibar.  
 Francisco González Gómez.  
 Jaime Gudiño Llacayo.  
 Francisco Mauricio Rodríguez  
 Carlos de Fuentes Castells.  
 Leandro Fernández Rodríguez.  
 Manuel Alonso Alonso,  
 Pedro Lacalle Orellana.  
 Eugenio Martínez San Vicente  
 Esteban Martínez Gil  
 Jacobo Pedrosa y Alvarez de Quindós.  
 Diego Viguera Murube.  
 Luis Gallego Vega.  
 Manuel Artigas Rivero.  
 José María García Echevarría.  
 Antonio Rivas Monroy.  
 Enrique Pareja Núñez.  
 Miguel Cadenas Charro.  
 José Luis Muñoz Pérez.  
 José Romero Requejo.  
 Elías Luis Martínez Pesquera  
 Carlos Grandal Segade  
 Antonio Erce Diaz

Manuel Campuzano Rodríguez  
 Manuel Fernández Puig  
 Javier Arraiza Goñi  
 Eduardo Posada Lago  
 Enrique Tapias Curbera  
 Alfonso Ferrer de Arma  
 Javier Pagola Barandiarán  
 Federico Garret Rueda  
 Vicente Mario Nieto Puyme  
 Lucio Rodríguez Barrado.  
 Felipe Sevilla Cruces.  
 José María Cruzate Espiel  
 Luis Felipe Gamir Baxeres.  
 Edmundo Diez San Blas.  
 Dámaso Arango López.  
 Rafael Romero Pastor.  
 Antonio García Carretero.  
 Antonio Soriano Etchecopar  
 Guillermo Suárez González.  
 Juan Angel Casteleiro Naveira  
 José María Martínez Resa.  
 Federico Esteban Delgado.  
 Angel Martínez Menéndez.  
 Ignacio Ortiz Arana.  
 Enrique Villár López.  
 Emilio Giraldo Ugidos.  
 Francisco Bacariza. Cagiga.  
 Antonio Salcines Muñoz.  
 Francisco Villarroya Huertas  
 Jaime Maura Pieres.  
 Santiago Zárate Martínez-Zárate.  
 Antonio Ortiz Setién.  
 Juan Zárate Martínez-Zárate  
 Juan Manuel Santos Suárez Mitjans.  
 José Luis Varela Villar.  
 Isidro Mariño Fernández de Esquide  
 Joaquín Perurena Labayen.  
 Manuel Amado Muñiz  
 Pablo Marín Arenzana.  
 Mauro Merino Fernández.  
 Luis Azqueta Brunet.  
 José Troya Zamudio.  
 Manuel Maraón Rabena  
 Manuel Ferreiro Dequidt.  
 Antonio Lázaro Benítez.  
 Francisco Sacanelles Cerveró  
 Javier Torres Andueza.  
 José Ricardo Vizoso Rodríguez  
 Juan Fiz Rubio.  
 Manuel González Martínez  
 José Manuel Gómez Pérez-España.  
 Manuel Rodiles Monreal  
 Gerardo Escalante de la Lastra  
 Alvaro Rey Durán.  
 Rafael de la Infiesta Molero  
 Santiago Casajús Rosell.  
 Manuel Carret Pérez.  
 Gumersindo Villar Otero.  
 Gonzalo Losada Barroso.  
 Jesús López Serrano.  
 Carlos Suarez Campos  
 Florentino Menéndez González.  
 Ramon Suárez Ma1lón.  
 José Migue Yurrita Alberdi.  
 Eduardo Vega de Seoane Barroso.  
 Pedro Barrios Martín.  
 Jesús Grande Perez.  
 Francisco Polanco Perez-Roldan.  
 Tomás Moreno Hermosa  
 José Luis de Aresti Aguirre  
 Ignacio Arin Gurruchaga.  
 Luis García San Miguel  
 Alberto Rodríguez de Castro  
 Leonardo Miguel Jiménez.  
 Rafael de Ugarte Ruiz de Colunga.  
 Emilio Rodríguez Martínez  
 José Antonio Juberá Elzaudi  
 Javier Bermúdez de Castro Ozores.

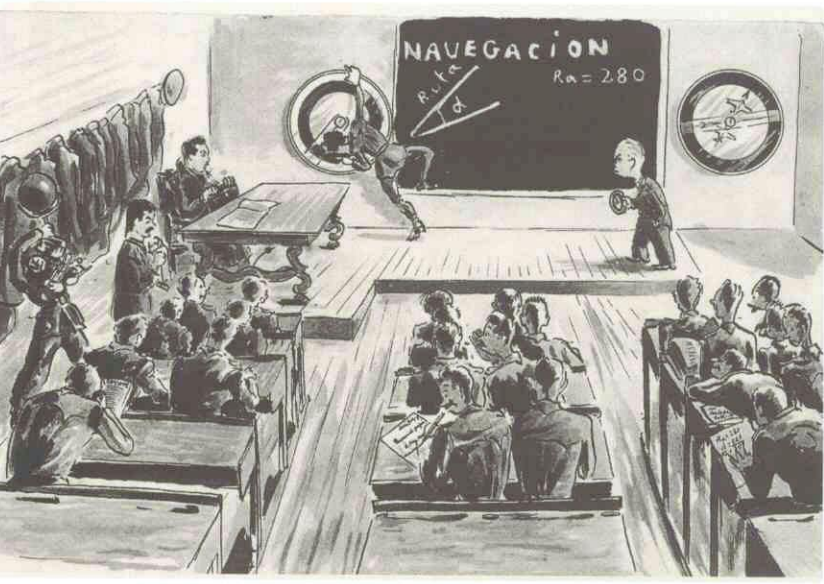




¡¡ Queda usted arrestado !!



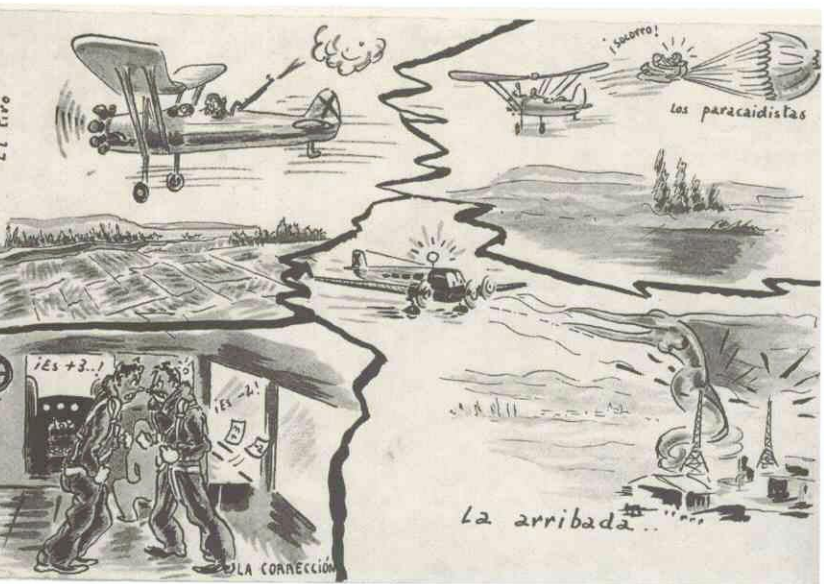
En el Botiquín.



La clase de Navegación con el DR-2: Carlos Texidor, Emiliano Alfaro y Carlos Elorza, profesores.



Fotografía



Prácticas de Tiro y Navegación



La entrega de Despachos y la Salida definitiva.



Ejército crecer en la proporción que España necesita refiriéndose por último, «al espíritu que han demostrado los caballeros alumnos de esta Academia, que llevan el pecho lleno de condecoraciones; con ellos el Ejército del Aire de España será el primero del mundo, porque así lo garantiza el valor y el arrojo de estos oficiales alumnos».

### LA CELEBRE «AVIACION DE YAGÜE»

**S**U breve referencia a la aviación española formada por 2000 aviones y 4000 aviadores, llenó de una esperanza, pronto truncada, a varios miles de jóvenes oficiales, que en aquel momento veían colmadas todas sus ilusiones de progreso en aquella dura posguerra que vivía España. La Aviación soñada por Yagüe fue un tema de conversación de los aviadores hispanos hasta muchos años después y algunos lo hemos escuchado de sus labios con nostalgia y tristeza decenas de años después.

Habló para los caballeros-alumnos, todos ellos oficiales, que en sus pechos lucían abundantes condecoraciones ganadas tanto por su duro servicio, como por las heridas recibidas y en algunos casos el heroísmo personal demostrado. También se dirigió a los obreros resaltando su importante misión en el trabajo, aludiendo así mismo a los aprendices de Aviación, que acababan de comenzar su formación y preparación técnica en la Maestranza de León.

### BENDICIÓN Y ENTREGA DE UNA BANDERA AL AERODRÓMICO DE LEÓN

**C**OINCIDIENDO con la inauguración de la Academia de Aviación, se celebraron diversos actos con gran solemnidad, entre los que destacaron la Bendición y entrega de una bandera que el pueblo de León regaló al Aeródromo, costeada por suscripción popular y que recaudaba el Diario «Proa», por iniciativa del entonces Gobernador Civil de la ciudad. Aquella sería la primera bandera-estandarte del aeródromo como unidad, siendo sus medidas 84 centímetros por 84 y figurando en su centro bordados, el Emblema de Aviación, con un círculo color rojo, un águila en negro y rodeando el conjunto una leyenda donde

## Lista Segunda Promoción

**E**SCALA de la 2ª Promoción, Tenientes del Arma de Aviación Escala Aire

Publicada el 11 de julio 1944, BO No 82.

Carmelo Lacruz Cuervo  
 Juan José Aldasoro Quijano  
 Luis Rico de Sandoval  
 Estanislao Lopez-Doriga Oller  
 Jesús Bengoechea Beamonde  
 Ricardo Ferrer Fernández de Caleyá  
 Ramón Salto Pelaez  
 Carlos Moreno Hernando  
 Antonio Galiana Garmilla  
 Joaquín Coello Morales  
 Abraham Salazar Padilla  
 Luis Blasco Alonso  
 José María Alvarez Pueyo  
 Justo Sánchez Rojo  
 José Roa Lineros  
 Eugenio Burgos de Pablo  
 Jesús Ruiz Luengo  
 Silvino García Alonso  
 Guillermo Caldenty Villalonga  
 Severino Fernández Vázquez

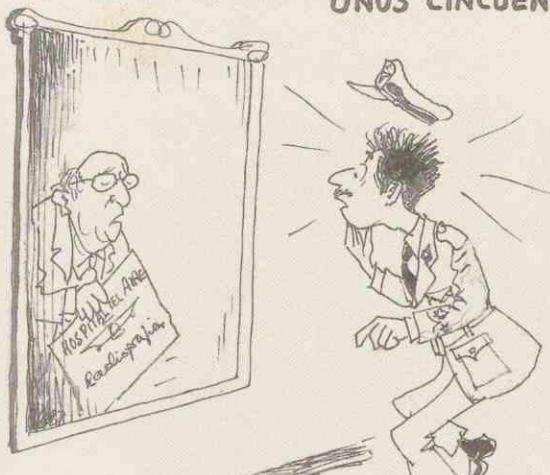
Enrique León Villaverde  
 Manuel Villalon Davila (30-10-1944)  
 Guillermo Palanca Morales  
 Joaquín Esponera Vicen  
 Alvaro Domínguez Aguado  
 Fermín Herce Sainz  
 Carlos Texidor Rodríguez  
 Manuel Roman Conde  
 Ezequiel Bayo Izquierdo  
 Ramón Gómez Aranalde  
 Angel Píson de la Vía  
 Alberto Azqueta Pucheu  
 Jesús Calderón Gaztelu  
 Pelayo Guerra Bertrana  
 José Carrasco Morian  
 Martín Echevarría Berassain  
 Luis Para Salinero  
 Francisco Fernández Salaverri  
 Fernando Lens Martínez  
 Alfonso Cuadra Medina  
 Desiderio Pardo Antón  
 Antonio Muñoz Salvador  
 José María Escario Bosch  
 Antonio Torres Galvez  
 Javier de Alaminos Peralta  
 Felipe de Madariaga Rizzo

ponía Ejército del Aire en la parte superior y en la inferior Aeródromo de León.

A propósito de esta bandera se observaban al menos un par de contradicciones; la primera es que lleva el Emblema de Aviación y no el Escudo Nacional, que había sido instituido por Decreto del 2 de febrero de 1938, por lo que puede suponerse que había sido comenzada o encargada antes de esa fecha. Y la segunda es que figura la inscripción Ejército del Aire, que significa que fue terminada después de la creación de dicho ejército el 8 de agosto de 1939.

En el acto de entrega actuó como madrina de la enseña, la distinguida leonesa Guadalupe de Juan García, madre de dos hijos fallecidos durante la guerra civil; uno de ellos era teniente piloto, por lo cual había sido visitada por los tenientes coroneles Rubio y Eyaralar para ofrecerle aquel honor que ella aceptó, complacida por un lado y conmovida por el recuerdo de los hijos que había perdido poco tiempo antes.

PASARON AÑOS, MUCHOS AÑOS...  
 UNOS CINCUENTA...



Cincuenta años mas tarde...



Las Bodas de Oro



## Carlos Texidor, un cazador de la 2.<sup>a</sup> Promoción

EL historial de Carlos Texidor esta muy bien reflejado en Aeroplano Nº 13, donde explicó a Carlos Pérez San Emeterio sus vicisitudes como aviador militar antes de entrar en Iberia. Formando parte de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla marcho a Rusia donde combatió junto a los jóvenes cazadores de su época y de su edad, como Julio Pérez Muñoz, Vicente Aldecoa Le-canda, Luis Azqueta Brunet, Narciso García García etc. Desde el verano de 1942 en que se formó la unidad en Morón hasta su vuelta a España hacia la mitad de 1943, consiguió sus dos derribos confirmados y uno probable y fue derribado a su vez, teniendo que tomar fuera de campo, pasando su odisea para volver a la unidad. Voló el Foke Wulf 190, un maravilloso avión que todos los afortunados recordaban encantados y finalmente volvió a la Patria y a la Academia de León que le esperaba a mediados de 1943.

Carlos Texidor Rodríguez es sobrino de Cipriano Rodríguez «Cucufate», del cual sin duda heredo, su talla reducida, su gran arrojo y su enorme valía personal. Aquel celebre oficial aviador en los años anteriores a la Guerra Civil, había destacado por sus actuaciones aeronáuticas y por algunos vuelos notables, como el directo a Guinea en Breguet XIX en compañía de Carlos Haya. Texidor comenzó su aventura bélica en Larache con la Instrucción de Infantería, contando 17 años y al poco tiempo realizó, ya a finales de la contienda, el Curso de Pilotos Numero 14, el último que tuvo lugar en periodo de guerra. Fue bien concepuado en la Elemental y Transformación, pasando al curso de caza en Reus, donde se calificó como Muy Apto para Caza, en una tanda donde había pilotos de la talla de Bengoa, Beriain, Pérez Muñoz o Lens. Nombrado Alférez Provisional de Aviación en Mayo de 1940, fue destinado al Regimiento de Caza de Getafe.

Al poco tiempo de llegar fueron destacados desde Getafe formando un Grupo Expedicionario a Canarias, donde constituyeron una guarnición de caza actuando desde Gando, hacia finales de 1940. Allí vigilaban habitualmente a un hidroavión Sunderland británico que a diario visitaba los alrededores, reconociendo las costas y buscando a los buques y submarinos alemanes. Poco después paso al Grupo Mixto de Baleares, donde volaban los Fiat del Regimiento de Caza así como los Heinkel 111 y los Savoia 81 de enlace. El llamamiento para la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla Expedicionaria a Rusia le sorprendió en Son San Juan y en el Verano de 1942 fueron llamados a Morón de la Frontera los seleccionados, para efectuar entrenamiento de cara a la formación de la unidad. En otoño del mismo año se entrenaron en San Juan de Angelli en Francia, cerca de la desembocadura del Garona y próximos a Burdeos. Finalmente arribaron a Orel entre octubre y noviembre de 1942, desarrollando en esos meses de actuación en Rusia esa meritoria campaña que le dio prestigio y consideración a pesar de su juventud.

Antes de irse a Rusia se había examinado para el ingreso en la 2.<sup>a</sup> Promoción de la Academia de León. Cuando esta comenzó su andadura el se encontraba combatiendo y le dieron por efectuado el semestre inicial del primer curso con la máxima nota, cuando volvió de la escuadrilla, aunque, eso sí, le dieron tan solo la media de la promoción en conducta. Elorza le concedió la máxima calificación en Navegación, por lo cual cuando terminaron lo reclamó como Ayudante de Profesor en la asignatura. Formando parte de la 2.<sup>a</sup> Promoción parece como si hubiera pasado por la Academia en un suspiro, porque llegó cuando ya había empezado el curso; la segunda había comenzado en sep-

tiembre de 1942, para realizar dos cursos lectivos completos normales. Tenía novia durante la estancia en León, que algo mas tarde se convirtió en su esposa, casándose en el monasterio de San Marcos, Capilla de la Virgen de Loreto, y comenzando al poco su larga y provechosa carrera de «padre de familia numerosa». Sus primeros cuatro retoños fueron bautizados en la Iglesia del Mercado. De sus trece hijos cuatro han elegido la carrera de su progenitor.

Se quedo como Ayudante de Profesor al termino de su periodo académico, impartiendo Navegación, Arte Militar Aéreo, Practicas de Navegación, Tiro y Bombardeo y en el tiempo disponible, se dedicaba a hacer de probador en la Maestranza contigua, volando todos los aviones que aquella reparaba o revisaba, como los Savoia 81, los Chatos, Heinkel 51 y 70, el Junker 34 y los 52 trimotores.

Allí estuvo destinado hasta que ascendió a Capitán dos años mas tarde en 1946.

Además de las asignaturas volaba bastante en el Grupo Mixto que tenía una escuadrilla de caza así como otra de trimotores y otra con diferentes tipos. Estuvieron practicando vuelo nocturno con las Jungman, una actividad que organizo Elorza —una vez mas Carlos Elorza,— un aviador del cual Texidor guarda un recuerdo imborrable como oficial completo, hábil y un gran trabajador. Recordaba a algún profesor destacable, como León Trigueros, que impartía Arte Militar durante un trimestre y que era muy bueno, haciendo grandes esfuerzos para hacer su asignatura atractiva. En general se le daba mucha importancia a la Geografía e Historia Militar con el objetivo de proporcionarles una buena cultura militar y profesional.

La segunda promoción no coincidió con otra promoción de tropas durante su estancia

en León, aunque las tandas de la primera si lo habían hecho. Si lo hicieron con la tercera, que ya realizaría tres cursos completos y esta con la cuarta que también realizó igualmente tres años lectivos. La mayoría de los componentes de la tercera eran oficiales de infantería provisionales; los de la cuarta procedían de complemento y lo que algunos conocen como la quinta esta formada por oficiales de diferentes procedencias, aunque naturalmente todos pilotos.

Carlos recuerda con emoción el accidente en el que perecieron Beriain y «Chonete» Urquiola, que eran amigos entrañables de tantas experiencias. Recordaba estar velando las ultimas horas de Javier Beriain, gravísimamente herido de forma irreversible y fallecido al cabo de la noche. Era el día de San Antonio y sin duda los dos habilísimos pilotos lo estaban celebrando. Todos ellos eran los mas jóvenes del 14 Curso de Pilotos. Otro gran suceso, aunque este alegre, fue la concesión de la Medalla Militar a Vicente Aldecoa, que se celebro en la Academia como el gran acontecimiento que era para todos.

La Academia de Aviación cumplió el objetivo con el cual se fundo, una función que buscaba proporcionar la formación suficiente a un gran grupo de oficiales, consiguiendo una buena homogeneidad y dándoles un contenido desde el punto de vista militar tradicional. Con ese punto de vista los estudios de Táctica, Estrategia e Historia Militar fueron de gran intensidad y altura. El Coronel Merino, que fue el Director durante el periodo de mayor coincidencia con Texidor como alumno y profesor, fue un magnifico director con dedicación y conocimientos, contando con la estupenda colaboración de un buen Jefe de Estudios como el Teniente Coronel Prado, por muchos años.

En el acto citado el coronel Jefe de la Academia, pronunció un discurso destacando el acto que se celebraba, resaltando el valor de los hombres y su preparación; «Es bueno contar —dijo— con aviones que tengan mucha velocidad, pero también es necesario contar con la eficacia y el valor de los hombres que los han de manejar». El ministro acompañado de las autoridades se trasladó a la Torre de Control para presenciar el desfile de todas las unidades, que resultó emocionante por su marcialidad y brillantez, al compás de la Banda de Música que se había creado con la Academia.

El acontecimiento fue muy comentado en León y perduró ese recuerdo largo tiempo en la memoria de las gentes de la ciudad. Con la creación de la Academia de Aviación, la ciudad volvía a ocupar un notable puesto en los planes formativos de los dirigentes de entonces y esto fue largamente agradecido tanto por la región como por la ciudad y sus autoridades y habitantes.

### ACONTECIMIENTOS EN LOS SIGUIENTES AÑOS

HACIA finales del año siguiente, el 31 de octubre de 1940, se publicaba el cese como Director de la Academia del teniente coronel Eyaralar, que pasó a la situación de disponible y de ahí poco mas tarde fue destinado como ayudante de campo del General Franco. El citado jefe era un hombre de grandes vir-

tudes, recordado por su gran caballerosidad y fue el que puso en orden la fase de obras inicial y de acondicionamiento para la ubicación de la Academia, sobrellevando múltiples preocupaciones para sacar adelante su buen funcionamiento.

Para sustituir al Teniente Coronel Eyaralar se nombró en el mismo boletín del 5 de noviembre de 1940 como Director de la Academia de Aviación de León al Coronel de la Escala Aire Rafael Llorente Sola. También se fueron incorporando destinados nuevos profesores y oficiales, tanto a la propia academia como a la Maestranza de la Región Aérea Atlántica con sede en el mismo aeródromo. Así el teniente Ángel Bravo Alabau destinado también en noviembre al Grupo Mixto de la Academia y como profesor de la Maestranza.

El 9 de noviembre se convocaban exámenes para ingreso en la academia y luego formar parte como oficiales de tropas de aviación. En este caso los aptos serían nombrados alumnos del 2.<sup>o</sup> Grupo de la 1.<sup>a</sup> Promoción de Tropas de Aviación. En el mismo boletín los comandantes ascendidos José María Coig Roos y Paulino León Trigueros continuaron destinados en la Academia.

En el boletín del día 12 de noviembre, se convocó en León para ser examinados a 176 aspirantes para formar parte como alumnos del 2.<sup>o</sup> Grupo de la 1.<sup>a</sup> Promoción. En el mismo boletín salió destinado como profesor de Geografía e Historia el Comandante Ramiro Jofre Jáudenes. En el siguiente boletín del 14 de noviembre se destinó a la acade-





Avión Fokker Trimotor F-XII "Capitán Casares" en servicio con el Ejército del Aire después de la Guerra. (Foto Ninfa Gracia)

mía al Teniente Coronel Manuel Alemán y de la Sota. También se convocó en ese mismo documento a examen con los números 177 al 180, a cuatro aspirantes que demostrarían en años siguientes su valía: E. García Conde, M. Olmedo, Luis Azqueta y Dámaso Arango.

El 28 del mismo mes fueron destinados forzosos como profesores a la academia los capitanes José Guillot Hernández, Andrés Asensi Alvarez-Arenas, Manuel Bengoechea Menchaca y Antonio Gil y Gil. En ese mismo boletín se pasaba a la academia al Comandante de la escala de tierra Ricardo Conejos Manet, durante muchos años unido al aeródromo de León en la ante-guerra, para servir como Jefe de Servicios

En diciembre de ese mismo año todavía fueron destinados forzosos a la Academia como Profesores los capitanes Antonio Noriega Lavat, Felipe Galarza Sánchez y José Luis Benavides Martínez de la Victoria. Ya a finales del mes el día 28 se convocaba a 135 alumnos del 2º Grupo para formar parte de la 1ª Promoción, que deberían presentarse en León el día 10 de enero de 1940, comenzando por una relación encabezada por el capitán Luis Gallo Ruiberriz de Torres y terminando con el teniente Alejandro Pérez González.

En el mismo documento ya se convocaba al segundo grupo de alumnos aprobados de la 1ª Promoción, formado por 58, para el ingreso en el Arma de Tropas de Aviación, que todavía se presentaron en la Academia de León en la misma fecha del 10 de enero de 1940. En ese mismo boletín se posponían para el 3º Grupo de la 1ª promoción de la escala del aire a dos tenientes así como a un grupo integrado por un capitán y siete tenientes mas por necesidades del servicio. Se nombró profesor de francés al civil Vicente Pedregal Galguera.

## NOMBRAMIENTOS EN LA MAESTRANZA

**E**N enero de 1941 quedó asignado a la Maestranza de la Región Aérea Atlántica, en la Base Aérea de León el recién ascendido capitán Angel Bravo Alabau. Así mismo en marzo del mismo año fueron confirmados el capitán Luis Polo Polo a la Academia y el capitán Bravo, ya citado, al Grupo Mixto de la Academia y confirmado como Probador de la mencionada Maestranza. Se confirmó que varios capitanes y tenientes ascendidos como oficiales provisionales continuaban como alumnos en el mismo centro docente. El Teniente Coronel Antonio Rodríguez Carmona, tan íntimamente unido a la creación y afianzamiento de la Maestranza, fue nombrado Jefe de la misma.

La Maestranza o Parque de la Región Aérea Atlántica conviviría muchos años con la propia Academia, intercambiándose algunas veces los oficiales y profesores de una unidad a otra.

Durante los meses de marzo, abril y mayo de 1941 se sucedieron nuevos nombramientos. Fue designado Profesor de Educación Física el capitán de intendencia Andrés Peña Martelo en marzo, destinado al Grupo Mixto el capitán José Merino Pérez en abril, en cuyo mes también se convocó a exámenes a los aspirantes al tercer grupo de la primera promoción que se presentaron a los mismos los días 5, 6 y 9 de mayo. El mismo mes fue nombrado profesor el Teniente Coronel Jesús Camacho Jáudenes y el día 10 profesores los capitanes Manuel Benavides y Martínez de la Victoria, Cristóbal Rubio Gutiérrez y Carlos Franco Iribarnegaray.

El 24 fueron convocados más aspirantes para el 3º Grupo de la promoción primera, que se examinaron entre el 2 y el 5 de junio. El 25 de junio se publicó la relación de alumnos aprobados para el mencionado Tercer Grupo o Tanda de la 1ª Promoción del Arma de Aviación, Escala del Aire, que deberían presentarse el 21 de julio próximo. En total era un grupo de 99 oficiales de convocatorias sucedidas desde abril de 1940 hasta junio de 1941, encabezando la relación el teniente Juan Crespi Fornari y rematándola el teniente José Miguel Yurrita Alberdi. Entre ellos había dos capitanes provisionales y el resto eran tenientes y alféreces.

El 12 de julio se confirmó como profesores en la academia a los comandantes J. Ibor, J. Benhamú, Alvarez Pardo, C. Elorza Echaluze, P. León Trigueros y Ramiro Jofre así como a los capitanes E. Ramírez Carmona, F. Galarza Sánchez, J.L. Benavides y Martínez de la Victoria, A. Noriega Labat, C. Franco Iribarnegaray y M. Benavides y Martínez de la Victoria.

El 16 de septiembre se convocó examen para oficiales del Arma de Tropas de Aviación, que tendría lugar el 24 y el 25 de noviembre, para formar el 3º Grupo de la 1ª Promoción de Tropas de Aviación. El 16 de octubre pasaba destinado a la academia el teniente provisional de Infantería Dario Marote Giménez.

## LA PRIMERA ENTREGA DE DESPACHOS

**E**L 6 de diciembre de 1941, un año y medio después de ingresar en la Academia, se publicaba el nombramiento como tenientes de los primeros 88 oficiales formados en la nueva academia, que se encuadrarían en la Primera Promoción del Arma de Aviación



Biplano con cabina cerrada, superviviente a la Guerra (Foto Ninfa Gracia)





*Sesquiplano probablemente anterior a 1936. (Foto Ninfa Gracia)*

Escala del Aire. Se les concedía la antigüedad de fecha 31 de marzo de 1939, correspondiente al día anterior al de finalizar la Guerra Civil. Estaban comprendidos entre el Capitán Provisional Carlos Bayo Alexandre y el teniente Ramón Luca de Tena y Lazo, figurando entre los mismos 18 capitanes provisionales, 5 capitanes de complemento y el resto tenientes provisionales. Todos ellos eran oficiales de Aviación, pilotos que habían hecho la guerra en las diferentes unidades de caza o de bombardeo de la Aviación Hispana, entre los cuales destacaban valerosos aviadores que ya poseían condecoraciones muy valiosas, como diferentes Medallas al Mérito en Campaña y algunos la Medalla Militar Individual. Otros la recibirían aún en un futuro próximo, pues estaban pendientes varios juicios contradictorios para la concesión de las mismas. La mayor parte de estos oficiales comenzaron a ascender a Capitanes Profesionales a los pocos meses de su nombramiento como Tenientes Profesionales. Algunos de entre ellos estaban en Rusia encuadrados en la Primera Escuadrilla Expedicionaria durante los últimos meses de la estancia en la Academia de su Tanda.

El 18 de diciembre se nombró alumnos del 3º Grupo de la 1ª Promoción del Arma de Tropas de Aviación a 43 oficiales provisionales, que deberían presentarse el 9 de enero de 1942.

## DE ALUMNOS A PROFESORES

El 1 de enero del nuevo año se nombró Ayudantes de Profesor para la academia a los capitanes provisionales Ignacio Alfaro Arregui, Emiliano Alfaro Arregui, J. Antonio Rodríguez Pascual, Cesar González Yagüe, Juan de Frutos Rubio y Alfonso Abril Lefort así como a los tenientes Antonio Machín Sánchez y Ramón Piñero Alvarez. En el boletín del día 13 del mismo mes se publicó la convocatoria para la 2ª Promoción, cuyos aspirantes deberían examinarse el día uno de julio para comenzar el primer curso el 1 de septiembre de 1942, y realizar dos cursos lectivos completos.

En febrero fueron nombrados forzosos como profesores en León los capitanes de la Escala del Aire Joaquín de Puig y de Carcer, Angel Seibane Cagide, Angel Ramírez Rodrigo, J. Pérez M. de Castro, José Sáenz Flores y Máximo Penche Martínez. El 10 de marzo se nombró tenientes del Arma de Tropas de Aviación a 90 oficiales con antigüedad del 1 de abril de 1939. Unos días más tarde se convocaron exáme-

nes para oficiales de la misma arma que formarían el 4º Grupo de la 1ª Promoción de Tropas, citados para el 15 de mayo y otros para formar la 2ª Promoción de Tropas de Aviación, presentándose el 15 de julio.

En abril se confirma como profesores continuando destinados en la academia a los comandantes J. Sáenz Flores y Arturo Montel Touzet y al capitán Isidoro Roa Michelena. En mayo se nombró ayudantes de profesor para la academia a los tenientes de la Escala del Aire Antonio Arias Alonso, J.R. Alvarez López, Emilio Villarroya Palomares y Rafael Calleja Gonzalez-Camino. En el mismo documento se citaba como nuevo profesor de inglés al civil Don Waldo Merino Rubio en sustitución de Don Isaias González Cobos, que había sido nombrado en marzo de 1940. El 11 de junio se confirmó como profesor al comandante J. Fernández de Alarcón y Montejo.

En mayo de 1942 se publicaba un anuncio muy especial en el cual se nombraba a varios brigadas y una decena de sargentos pilotos de la escala del aire, para efectuar un cursillo en Málaga, que les permitiera presentarse al examen de la academia para formar parte de la 2ª Promoción del Arma de Aviación. Todos ellos eran suboficiales que habían tomado parte en la pasada guerra como tripulantes, ametralladores bombarderos, o actuando como navegantes u observadores, habiéndose hecho pilotos inmediatamente después de terminada la campaña. El cursillo fue muy intenso y duro, pero el examen de ingreso en la academia también se había endurecido extremadamente desde la sencillez que superaron fácilmente las tandas de la primera promoción, con el resultado de que solamente uno de los aspirantes suboficiales consiguió entrar en la 2ª Promoción.

## ENTREGA DE DESPACHOS A LA 2ª TANDA DE LA 1ª PROMOCIÓN

La entrega de despachos a los oficiales del segundo grupo o segunda tanda de la Primera Promoción, que tuvo lugar el 10 de junio de 1942, sirvió de marco para que el día anterior se entregara una bandera-estandarte, que la Ciudad de León regalaba a la Academia de Aviación. El día 9 de junio a las 11:30 de la mañana en la Plaza de San Marcelo, tuvo lugar el acto de bendición y entrega de la citada Bandera-Estandarte, siendo bendecida por el Obispo de la Diócesis de León. Actuó como Madrina la señora Milagros Regueral Vega, esposa



*Despedida a la Bandera de la 2ª Promoción. Besa la enseña Pisón de la Vía. El abanderado es Emilio Daneo y detrás de él esta Carrasco. (Foto E. Daneo)*



## Las láminas de Daneo y la 3.<sup>a</sup> Promoción

LOS miembros de la 3.<sup>a</sup> Promoción de la Academia de Aviación habían realizado el curso de pilotos durante los años 1940 y 1941 y eran casi todos ellos pilotos con un bagaje de unas 60 horas de vuelo por cabeza. Algunos que venían de destinos donde se había volado algo más, tenían más horas. Alguno como Jiménez Freile, que era capitán provisional, había estado actuando como Jefe de la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, por lo que tenía más experiencia. Su número uno era Martínez Pesquera, Anselmo y entre ellos estaban algunos pilotos de caza que habían ido a Rusia y que se distinguían los primeros días de todos los demás porque no tenían uniforme de faena, ya que llegaron tarde al reparto y vestían continuamente de paseo o uniforme normal. Eran Bengoa, Beriaín, Antonio Urquiola "Chonete", Julio Pérez Muñoz y Aldecoa. Beriaín y Chonete se mataron en un luctuoso accidente haciendo entrenamiento en los alrededores del campo de la Base Aérea de León. Eso debió ser a finales del tercer curso, terminando el segundo semestre. Durante los tres años que estuvieron allí no volaron casi, así que en tres años contabilizaron unas 30 horas más, con lo cual acabaron al salir de tenientes, algunos de ellos con 100 horas por toda experiencia aeronáutica.

Ingresaron 145 alumnos, la mayor parte alféreces provisionales de infantería y salieron al cabo de tres años 124. La primera promoción había estado en la academia un año y medio, la segunda estuvo dos y la tercera gasto tres años completos.

Entre sus profesores más célebres, a los cuales dedico Daneo sus mejores caricaturas estaban Jofre, profesor de matemáticas, «El Rape» Alonso Román, «El Cubichi» López Mayo así como José Ibor Alaix que explicaba Geometría Descriptiva, Manuel Campuzano que se encargaba del Grupo de Tiro con «El Rata», José Luis Castillo Marín, en las asignaturas de prácticas por la tarde y muchos otros.

Emilio Daneo Palacios miembro de esta 3.<sup>a</sup> Promoción era ya un magnífico dibujante, autor de numerosos esquemas, dibujos, caricaturas y chistes. Años después su experiencia y habilidad lo convirtieron en el célebre «Dátile» que publicaba a diario viñetas y chistes famosos en diarios y revistas, especialmente en el periódico «YA» durante treinta años y en «La Codorniz» otros veinte en el entorno de los años cincuenta y sesenta. Durante los últimos meses de estancia fue coleccionando viñetas sobre sus compañeros y profesores y acerca de las actividades más típicas, hasta reunir 40 láminas costumbristas sobre la Academia de León, que constituyen la mejor memoria de aquellos años.

Cuando ya estaban en Tercer Curso casi al final de su estancia, Pepe González Freile con quien colaboraba Vicente Aldecoa Lencanda, organizaron una sonada broma imitando un programa que había en una emisora de radio. Aprovechando como excusa que ya la guerra había terminado en Europa, pero seguía en el Lejano Oriente, idearon algo sobre los japoneses en las Filipinas y teniendo como base la magnífica imitación que de cualquier voz podía hacer Freile, una

noche se organizó un alboroto que fue muy célebre por entonces; Pepe al parecer conectó un micrófono a la emisora e imitando la voz del locutor declaró que España había entrado en la guerra con lo cual la academia se cerraba, todos marcharían de nuevo a volar al frente y se producirían muchas más repercusiones; las almohadas volaron por los aires, y se organizó un cisco de tamaño monumental, que los cuartereros tuvieron que contener a duras penas. El resultado fue que Freile tuvo que estar varios días escondido porque le querían zurrar seriamente.

Las clases de Navegación las impartía Emiliano Alfaro teniendo como Ayudantes de Profesor al «Retaco» Carlos Texidor, de la 2.<sup>a</sup> Promoción y vuelto de Rusia hacia poco y a Carmelo Lacruz. Una de las grandes celebraciones que se dieron en ese tiempo fue la concesión de la Medalla Militar a Aldecoa por su actuación en Rusia. Realizaron algo de vuelo nocturno al hacer el Curso de Observadores, para lo cual volaban unos biplanos E-30 dos alumnos cada vez, así como también grupos de alumnos en el Junker Monomotor para practicar Navegación y Fotografía. Tizón Ribeira fue sacado violentamente por el paracaídas de un E-30, y tan solo se rompió un brazo en el percance.

En Motores y Aerotécnica tenían a Felipe Galarza con Abundio Cesteros y otras veces a Lacour. En cursos sucesivos estas asignaturas las dio «El Muerto» Alonso Vega, también de la 3.<sup>a</sup>, a otras promociones. La Gripe fue para ellos un acontecimiento muy duro, ya que fue una epidemia muy fuerte; hubo muchos enfermos y un fallecido.

La asignatura «Resistencia de Materiales» era una aquellas en las cuales la gente estaba bastante floja, empezando por los mismos «protos». Otros profesores en esa época fueron «El Relojos» Teniente Coronel Elorza, «El Rata», Villarroya, «El Pasteles», «El Chato» y García Ferreiro «El Cejas». En baloncesto tenían a Moreno León «El Gato» y en alguna otra actividad a Luis Rey y Arias Alonso. Así pasaron desde el ingreso en 1943 a través de 1944 y 1945 hasta su salida en julio de 1946. Se quedaron los de la 4.<sup>a</sup> que eran unos 40 procedentes de Infantería y algunos de la Premilitar. Algunos se llegaron a examinar dos y tres veces y no conseguían ingresar. Hubo una repesca, que algunos consideran la 5.<sup>a</sup> Promoción y a la que entre amigos y con cierta confianza, llamaron «Los Villaverdes» porque habían realizado algún curso de perfeccionamiento en la Academia de Villaverde. En general los Provisionales de Aviación fueron todos a la 1.<sup>a</sup>, los de Infantería fueron a la 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> así como los de Aviación que no tenían Servicios de Guerra aéreos en su haber. Algunos grupos de repescados fueron, como se sabe, recolocados años más tarde delante de la 1.<sup>a</sup> de la AGA en incluso entre la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> y más allá entre al 2.<sup>a</sup> y la 3.<sup>a</sup>.

En fin, los profesores más recordados por la Tercera de León, por unas cosas y por otras fueron el Teniente Coronel Prado, los capitanes Cutre, Yagüe, Aedo, Robles, Rey, Emiliano Alfaro y los tenientes Amado del Río y Luis Azqueta, que pronto ascendieron también a capitán.

del Alcalde de la ciudad, quien pronunció las sencillas pero sentidas palabras propias del acto, muy sinceras como propias de quien había perdido un hijo alférez piloto, Fernando Gonzalez-Regueral de Paz, que había fallecido en el frente del Ebro en marzo de 1937.

El coronel Llorente, ahora Coronel Director, contestó con palabras de agradecimiento a la ciudad así como a la madrina por la aceptación del brillante acto celebrado. El coronel Rafael Llorente Sola había sido destinado como Jefe de la Academia de Aviación el 31 de octubre de 1940, tres días después de haber ascendido al empleo correspondiente.

El referido día 10 de junio de 1942, a las 11:30 horas revisaba en la Plaza de Armas del aeródromo el Ministro del Aire al Batallón de Alumnos y resto de la formación. A continuación se dijo misa y se entregaron los despachos a los oficiales salientes, terminando con un desfile ante las autoridades. El siguiente 23 de junio se promovía según Boletín No 75 a 119 tenientes profesionales de la Escala del Aire con antigüedad de 31 de marzo de 1939. Estaban comprendidos entre Carlos Dolz Espejo e Ignacio Arín Gurruchaga contando entre ellos a doce capitanes provisionales. En el mismo boletín se convocaba a exámenes a los aspirantes de la 2.<sup>a</sup> Promoción, que tendrían lugar entre el 1 y el 20 de julio, llamando a un total de 476 oficiales provisionales y de complemento.

En el boletín siguiente, del 25 de junio se publicaba la relación ya intercalada de los tenientes que habían salido de la academia en las Tandas primera y segunda, resultando una relación única de doscientos seis oficiales de la 1.<sup>a</sup> Promoción, aun incompleta y pendiente de incorporar el tercer grupo.

El 2 de julio se nombró profesor al capitán de la Escala del Aire Andrés Asensi Alvarez-Arenas y ayudantes de profesor a los tenientes J. Retuerto Martín, Luis López de Rego Stolle, Arturo Pardo Pérez, Manuel Amado Muñoz y Luis Azqueta Brunet.

### SE CONVOCA A LA SEGUNDA PROMOCIÓN

EL 6 de agosto se publicó la relación de alumnos admitidos para formar parte de la 2.<sup>a</sup> Promoción del Arma de Aviación, Escala del Aire, al haber aprobado el examen de ingreso. Eran 47 oficiales comprendidos entre el alférez Carlos Moreno Hernando y el teniente Antonio Muñoz Salvador, que deberían presentarse en la academia el día 1.<sup>o</sup> de septiembre de aquel mismo año. A esta relación se unió posteriormente el Brigada Piloto Felipe de Madariaga Rizzo, como último número en la lista. En el mismo boletín se nombró al grupo 4.<sup>o</sup> de la Primera Promoción de Tropas de Aviación.

En agosto se nombró profesor al capitán Juan E. de Frutos Rubio y quedó disponible el coronel Andrés Grima Alvarez. A finales del mes se publicó la convocatoria para la 2.<sup>a</sup> Promoción del Arma de Tropas de Aviación.

El 12 de septiembre se confirmó como ayudantes de profesor a los capitanes J.A. Rodríguez Pascual e Ignacio Alfaro Arregui. Tres días más tarde salía como aprobado el ya mencionado Brigada de la Escala del Aire Felipe de Madariaga Rizzo, nombrado alumno de la 2.<sup>a</sup> Promoción. A continuación pocos días después fueron destinados al Grupo



Mixto de la academia los tenientes Francisco Torres Eguibar y Felipe Sevilla Fuertes. En el boletín 117 fue nombrado Jefe de Estudios el Teniente Coronel Eduardo Prado Castro y en el número 124 como Director de la misma el Coronel Andrés Grima Alvarez.

Con fecha 17 de octubre de 1942 se efectuó la convocatoria para el examen de los aspirantes a oficiales de la 3ª Promoción Arma de Aviación Escala del Aire, que comenzaría el 1 de mayo de 1943. A finales de octubre fueron confirmados como profesores en la academia los comandantes de la Escala del Aire J. Fernández Alarcón y Montojo y Angel Seibane Cagide. En noviembre resultaron destinados a la academia como profesores los capitanes recién ascendidos Alfonso Ruibal Sabio, Alfonso Abril Lefort y Cesar Gómez Yagüe. El 8 de diciembre se nombró Alférez Provisional al ya alumno de la 2ª Promoción, Brigada de la Escala del Aire, Felipe de Madariaga Rizzo, continuando sus estudios con la citada promoción de la academia. A principios de enero de 1943 ascendió a capitán y fue confirmado como profesor Luis López de Rego Stolle.

### OTRAS ENTREGAS DE DESPACHOS A OFICIALES

**E**N la Base Aérea de León tenía lugar el 31 de enero de 1943, un sencillo acto de entrega de despachos de oficiales a los tenientes que habían terminado su formación académica. Asistió al acto el Director General de instrucción, que ostentaba la representación del Ministro del Aire, al cual acompañaban los tenientes coroneles Westendorf y Roa y el capitán Vara de Rey, siendo recibidos por el Director de la Academia coronel Grima. El mencionado Director General de Instrucción, momentos antes de la entrega, dirigió a los tenientes, que pertenecían a la Tercera Tanda de la Primera Promoción una vibrante alocución. En el discurso les aseguraba que ahora entraban a formar parte de la oficialidad, que exige en todo momento un sacrificio por la milicia, donde hay mas deberes que derechos y el cumplimiento de los mismos es lo que produce una satisfacción moral. El acto tenía lugar en uno de los hangares, adornado con banderas y escudos nacionales, donde acompañaron al Director General, Gonzalo, las autoridades civiles y militares así como numerosas señoras de la ciudad de León.

Una vez terminados sus estudios los componentes de este tercer grupo de la 1ª Promoción, el 6 de febrero fueron nombrados tenientes de la Escala del Aire con la misma antigüedad que los anteriores. Eran 62 tenientes comprendidos entre el capitán de complemento Arístides García Lopez-Rengel y el teniente José Miguel Yurrita Alberdi, entre los que había tres capitanes de complemento y dos capitanes provisionales. El 20 del mismo mes pasaron a la academia como profesores los capitanes de la Escala del Aire Angel Bravo Alabau, Felipe Alonso Román y Fernando Villanueva de la Rosa y también como ayudantes de profesor los tenientes Francisco López Mayo, Enrique Tapias Curbera y Santiago Zárate Martínez-Zárate.

En el mismo boletín Número 22 se publicaba el orden, aunque no definitivo, de escalafonamiento de la Primera Promoción del Arma de Aviación, Escala del Aire, incluyendo a la tercera tanda recién salida, estando encuadrada entre el capitán Carlos Dolz Espejo y el teniente J. Miguel Yurrita Alberdi, comprendiendo 266 oficiales. Unos días más tarde el día 25 del mismo mes los oficiales siguientes, recién ascendidos, fueron confirmados como profesores en la academia: el Teniente Coronel Ramiro Jofre Jáudenes, como profesor y Jefe del Detall, el Teniente Coronel José Ibor Alaix como profesor y Jefe de Servicios, el comandan-

## Escalafón de la Tercera Promoción

### 124 Tenientes del Arma de Aviación Escala del Aire

Anselmo Martínez Pesquera	Salvador Pareja Ruiz
José Antonio Rebuelta García	Ramón Santiago Luelmo
Emilio Martín-Moreno Rodríguez	Antonio del Río Cumbreira
Emilio Daneo Palacios	José María Aznar Acedo
Placido García Ferreiro	Fernando Villarroya Huerta
Francisco Acosta Rodríguez	Pedro Julián González Gallego
Enrique Alonso Vega	José Jiménez Freile
Domingo Antonio Tizón Rivera	Alejandro Calvo Peribañez
Benjamin Sepulveda Pariente	Hermogenes Díez Fernández
Ramón Arias Sánchez	Tomas Rodríguez López
José María González Olmedo	Antonio Fariñas López
Antonio Fernández Gorordo	Juan Gonzalez-Aurioles Salmeron
Ricardo Gonzalez-Cienfuegos Gómez	Luis Moya Bayo
Antonio Bartolomé Fernández	Francisco García Díez
Tomas Díaz Sánchez	Samuel Galicia González
Alejandro Vigil de la Villa	Abilio Quemada Ruiz
José Manuel Izquierdo Sanchez-Prado	Enrique Guaza Kopp
José Ibañez Gómez	Luis Gómez Escobar
Ramón Miguel Lorente Arraiza	Carlos Gil Villamana
Trinidad Fernández Muñoz	Antonio González Vento
Manuel García Benito	Tomas González Ferreiro
Mario Santacruz Senabre	Arturo Lopez-Francos Sanz
Jaime Pla Ureña	Roque Ocerin Unzaga
Antonio Moreno León	Dario Marote Gómez
Julián Esteban-Infantes Bartrand	Antonio Arteche Mangado
Martín de Ena Urdangarin	Manuel Gutiérrez González
Alejandro Liniers Pidal	Pedro de Luque Pablos
Gregorio Garceran Lavela	Miguel González Trigo
Luis Paez Jiménez	Daniel Llaca Alvarez
Tomas Ramos Díez	Carlos Noreña Masip
José González Hernandez	Juan Guerrero de Escalante Marquina
Antonio Fernández García	Juan Fontan Abeytua
Diego Daza León	Victoriano Carcedo González
Fernando Ruiz Larrea	Vicente Aldecoa Lecanda
Juan José López Gómez	Benigno Ramón Cortina Lorente
Luis Lain Franco	Antonio San Gil de Pedro
Felix Merchan Ovelar	Carlos Escorza Achutegui
Julio Sancho González	Manuel Rubio Rubio
Eduardo Romero Baltasar	Javier Martínez de la Riva
Pablo Fernández Jauregui	Francisco Cremades Cepa
Fernando Bengoa Clemares	Melchor Alonso Andrés
Tomas Juárez Redondo	Francisco Javier Ferraz Castan
Ramón Hernandez Sánchez	Miguel Carballo Pérez
Carmelo Ferrer Polo	Benito Rodríguez Vilas
José Rodríguez López	Agustín Sánchez González
Fernando Díez Herrero	Agustín Nuevo Fernández
Fernando Timón Lara	Cándido Losantos Comas
Manuel Orejas González	José Antonio Rey Martínez
Salvador Carrasco García	Carlos Santamarta Delgado
Anselmo García Ruiz	Modesto Guerra Urchegui
Benjamin Perez-Caballero de Córdoba	Ricardo Martínez Viguera
Rafael Porras Ibañez	Fernando Muñoz Franco
Ricardo Franco Fernandez-Reinoso	José Luis Anechina Ruiz-Fernandez
Jesús Francisco Perise	Froilan Rodríguez de Castro
José Luis del Castillo Marin	José Guerra Bertrana
José Ramón Merino Rambaud	Teodoro Valentín Lajo
Juan Carrasco Vázquez	Javier Martínez Varona
Fernando de Juan Valiente	Julio Esponera Andrés
Julio Manuel Pérez Muñoz	Miguel Entrena Klet
José Manuel García Gonzalez-Rosales	Esteban Francos Rodríguez
	Juan Rosello Mora
	Luis Marin Malumbres
	José Fernández de Córdoba
	Juan Teijeira Rodríguez

te Joaquín de Puig y de Carcer y el capitán Fernando Villanueva de la Rosa.

### COMIENZOS DE LA TERCERA PROMOCIÓN

**A** finales de marzo se confirmo como profesores en la academia a los comandantes de la Escala del Aire Enrique Alvarez Cadórniga y Antonio Ruiz del Arbol. El 17 de abril se convocaba a exáme-





Una escuadrilla de la época de la 3ª Promoción, en 1945. (Foto E. Daneo)

nes que deberían comenzar el 1º de mayo de 1943, a 359 aspirantes para formar la 3ª Promoción de la Escala del Aire. El 29 ascendió y fue confirmado en la academia el comandante Andrés Asensi Alvarez-Arenas. En mayo se convocó a 158 aspirantes para formar la 2ª Promoción del Arma de Tropas, que deberían examinarse en León del 26 de mayo al 4 de junio; en el grupo había dos capitanes, 29 brigadas y el resto eran tenientes y alféreces.

En el boletín N.º 72 de 17 de junio de 1943 fueron nombrados alumnos los aprobados en el examen para formar parte de la 3ª Promoción Escala del Aire. Era un grupo de 147 comprendidos entre el capitán provisional José Jiménez Freile y el brigada Roque Ozerín Unzaga, éste último el único suboficial que había aprobado el examen después del nuevo curso especial para el ingreso en la 3ª Promoción. Entre ellos había cuatro capitanes provisionales siendo el resto tenientes y al-

féreces de complemento a excepción del brigada ya mencionado. Comenzaron su primer curso el 1 de septiembre.

El 24 de junio se convocó a los alumnos de la 2ª Promoción de Tropas de Aviación aprobados, para presentarse en Los Alcázares; estaba formada por 26 alumnos, entre ellos dos capitanes y un brigada. El 29 de junio fue nombrado nuevo Director de la Academia de Aviación el Coronel Manuel Martínez Merino, cesando el anterior Andrés Grima Alvarez. En el boletín Número 81, del 8 de julio de 1943, se promovía al empleo de tenientes a los del grupo 3º Bis de la 1ª Promoción, formado por un conjunto de 37 oficiales, desde el capitán provisional Eduardo González Valverde hasta el teniente Javier Bermúdez de Castro Ozores. De ellos tres eran capitanes provisionales, uno capitán de complemento.

### SE COMPLETA LA PRIMERA PROMOCIÓN

**E**L 20 de julio terminaron 39 tenientes del Arma de Tropas de Aviación sus estudios en Los Alcázares y el 22 del mismo mes en boletín Número 87 fueron definitivamente encuadrados los restantes oficiales del Grupo 3º Bis en la 1ª Promoción de la Escala del Aire, completando una lista de 303 tenientes, comprendida en el escalafón entre Carlos Bayo Alexandre y Javier Bermúdez de Castro Ozores y de los cuales un importante número de la cabeza, ya habían ascendido a capitanes profesionales. De la misma forma el 27 de julio se publicó la escala definitiva de la 1ª Promoción de Tropas de Aviación encuadrando a las tandas 1ª, 2ª y 3ª.

En boletín 101 del 24 de agosto se nombraba profesores en la academia a los ya capitanes de la Escala del Aire, Luis Rey Rodríguez, Andrés Robles Cebrián, Antonio Archanco Udobro, Alfredo Suárez Ochoa, José Merino Pérez y Fernando Tapias Curbera así como ayudantes de profesor a los tenientes Antonio Machín Sánchez, Manuel Campuzano Ro-



Aeródromo de León 1944. Daneo se prepara para subir a una Bucker. Al fondo dos E-30 y probablemente un Heinkel 70 Rayo. (Foto E. Daneo)



## Cuarta Promoción del Arma de Aviación, Escala del Aire

Justo Pereda Godo  
Luis Arencibia Resines  
Ricardo Abaigar Arnaez  
José María Senovilla García  
Federico Ballenilla Fajardo  
José Manuel Recarte Casanova  
Narciso Unciti Villanueva  
José Javier Arencibia Resines  
Enrique Martín Martín  
Claudio Temprano Vidal  
Francisco Carcaño Alonso-Cuevillas  
Vidal Sanz de Miguel  
José Pizarro Rodríguez  
Antonio Aleu Padreny  
Enrique Acuña Moreno  
José Luis Martínez de Miguel  
Arturo Alot Montes  
Eugenio Fernando López González  
Juan Esquisabel Miranda

Carlos Villalba Gomez-Jordana  
José Emilio Marcello Alonso  
Eloy Galán Alonso  
Miguel Prieto Arozarena  
José Manovel García  
Santiago Reig Botella  
Francisco Sánchez Aroca  
Pablo Fernández Novo  
Juan Linares Maza  
Miguel Masot Fernández  
Antonio Vela Carretero  
Francisco Gutiérrez del Castillo  
José Martínez de Victoria Juguera  
Jorge Luis Llop Halli  
Cesáreo Martín-Sanz Lacalle  
Ildelfonso de Noriega Vega  
José Vierna Sieira  
Santiago Martínez Zarate

dríguez y Guillermo Suárez González. En el documento 108 del 11 de septiembre de ese año de 1943 se nombro alumnos de la 3ª Promoción, con cierto retraso ya que volvian de Rusia, a los tenientes provisionales Julio Manuel Perez Muñoz y Vicente Aldecoa Lecanda. Tanto ellos como algunos mas se incorporaron a la Academia con alguna demora y como no tenían uniformes de faena, en las primera semanas vestian continuamente de uniforme de paseo, lo cual les hacia resaltar de forma destacada sobre el gris de los demas uniformes de diario.

El 16 de octubre de 1943 tuvo lugar la convocatoria para formar la Cuarta Promoción del Arma de Aviación Escala del Aire, para la cual se publicaron 100 plazas cuyos exámenes tendrían lugar a partir del 1º de mayo de 1944. Todos ellos deberían ser pilotos, no haber suspendido en anteriores convocatorias de la Academia de Aviación, no estar casados y tener la aptitud de vuelo. El programa para los exámenes era el mismo de la Tercera Promoción, que se hacia extensivo a los Brigadas de la Escala del Aire profesionales pilotos. La duración seria la misma que para la promoción anterior, tres años que darían comienzo en León el 15 de septiembre de 1944. El texto de la convocatoria se había ido haciendo poco a poco mas exigente y perfeccionado que en las anteriores ocasiones. En esta oportunidad la convocatoria se hacia extensiva a 40 plazas, en las mismas condiciones para formar la 3ª Promoción del Arma de Tropas de Aviación.

El 21 de octubre fue confirmado como profesor al ascender a capitán Arturo Pérez Pardo y en noviembre fue destinado el Teniente Coronel José Alvarez Pardo. El 27 del mismo mes paso destinado al Grupo Mixto de la academia el alférez de complemento Gaboain García García. El 14 de diciembre fue destinado como profesor el capitán José Ramón Alvarez López. Todos ellos pertenecían al Arma de Aviación Escala del Aire.

En febrero de 1944 se nombró Director de la Academia General del Aire, que había sido creada en Boletín a mediados del año anterior, al Coronel Antonio Munaiz de Brea, que al mismo tiempo seria director de la Academia de Tropas de Aviación en Los Alcázares. A partir de esas fechas se suele identificar en los textos de los boletines a la Academia de Aviación de León como Academia del Arma. El 15 del mismo mes se publicaba el orden de la 1ª Promoción del Arma de Tropas, incluyendo a los cuatro grupos que la formaron. El 21 de marzo fue confirmado como profesor el ca-

pitán Rafael Calleja Gonzalez-Camino. En el mismo Boletín Nº 34 ascendieron varios oficiales o se les concedieron avances en la escala, habiendo todos ellos tomado parte en las Escuadrillas Expedicionarias en Rusia, consiguiendo notables adelantos en el escalafon correspondiente; entre ellos figuraban los capitanes J.R. Gavilán y G.Hevia, los tenientes B. Meneses, el citado R. Calleja, M. Martínez Vara de Rey, L. Azqueta y el alférez C. Texidor.

### CONVOCATORIA PARA FORMAR LA 4ª PROMOCIÓN

**E**L 15 de abril de 1944 se confirmaron los exámenes para formar la 4ª Promoción del Arma de Aviación Escala del Aire, que tendrían lugar del 1 al 15 de mayo siguiente, tomando parte 221 oficiales pilotos, la mayoría tenientes y alféreces, así como cinco capitanes provisionales o de complemento y un brigada también piloto. A finales del mes se destino a la academia como profesor al capitán de la Escala de Tropas Pío Rodríguez Novoa y en el mismo documento se convocaron exámenes para la 3ª Promoción de Tropas, que tendrían lugar del 24 al 26 de mayo para 60 aspirantes, alféreces y tenientes así como cuatro brigadas del Arma.

El 3 de junio de 1944 fue destinado a la Academia como profesor el capitán Manuel González de Aledo Rittwagen y a finales del mismo mes el recién ascendido capitán Emilio Villarroya Palomar, que fue confirmado como profesor, de la misma forma que pocos días después, como ayudantes de profesor, lo fueron los tenientes Francisco Torres Eguibar y Felipe Sevilla Fuertes.

### ENTREGA DE DESPACHOS A LOS TENIENTES DE LA 2ª PROMOCION

**E**L 11 de julio en el Boletín Nº 82 fueron nombrados tenientes del Arma de Aviación Escala del Aire 45 oficiales pilotos de la 2ª Promoción, con antigüedad de 1 de abril de 1939, habiendo entre ellos cuatro capitanes provisionales. Se puede observar de forma simple la tremenda dureza que se aplico en los exámenes de ingreso en la Academia de Aviación a partir de la 2ª Promoción; de un total de aspirantes de 476 se aprobo a 47 oficiales mas un suboficial piloto y como vemos salieron de la academia 45. La proporción se mantuvo, aunque no tan acusada en la 3ª y en la 4ª.

Poco después se destino como profesores en comisión a los capitanes Luis Ramírez Ruanes y Miguel Oliveros Gutiérrez. El 10 de agosto se destino como ayudantes de profesor a los tenientes Segundo Fernández Rodríguez, José María Alvarez Pueyo y Carlos Texidor Rodríguez.

En el Boletín 103 de 31 de agosto de 1944 se anunció la relación inicial de alumnos aprobados para formar la Cuarta Promoción de la Escala del Aire, cuyos estudios darían comienzo el 15 de septiembre de 1944. Estaba formada por 34 alféreces y tenientes de complemento y un teniente provisional. En el mismo documento se incluía en la 3ª promoción de Los Alcázares a un teniente de complemento. La Cuarta Promoción comprendería a varios grupos de oficiales mas, despues del momento de su salida de la Academia, incorporados a la misma en distintas fechas e intercalados en medio del escalafon correspondiente a la misma. El 30 de octubre se intercalo al teniente Manuel Villalon Davila entre los que ya habían salido de la Academia con la 2ª Promoción de la Escala del Aire, tenientes E. León Villaverde y G. Palanca Morales. Estas correcciones se harían un tanto



## Relación de Tenientes de Complemento, promovidos a la Escala del Aire, Arma de Aviación

El 22 julio 1947, a continuación de la Primera de la AGA:

Manuel Canto Bellod  
Agustín Bobo de Santiago  
José Martín García  
Angel Ladrón de Guevara Ortiz de Urbina  
Rafael Ortiz García  
Julián Yugueros Regales  
José Trujillo Diez  
Wenceslao Martínez Colorado  
Rafael Alonso Escuer  
Pedro Santacruz Barcelo  
Salomón Benjamin Arranz Aguilera

Y sin que figuren por orden de escalafón final, también los tenientes

Anastasio Elia Salinas  
Eugenio Medina Alba  
Manuel García Ramírez  
José Ramón Roig de Porras  
Antonio Manzaneras Quiñoneros  
Francisco Cordero Duque  
Juan Pedro Duran Fernández  
Joaquín Zafra Martín  
José Vázquez del Pino  
Manuel Cano Fernández

El 26 de septiembre de 1947, a continuación de la Cuarta Promoción de la Academia de Transformación de León, se incorporaron los tenientes:

Isidoro Comas Altadill  
Carlos Sancho Rodríguez

En la misma fecha se incorporan a la Primera Promoción de la AGA y a continuación de la misma:, intercalados entre los de las relaciones anteriores, los tenientes, algunos de los cuales ya habían sido promovidos:

Eugenio Medina Alba  
Manuel García Ramírez  
José Ramón Roig de Porras  
Juan Castañol Pasión  
Antonio Manzaneras Quiñoneros  
Enrique Alvear Cabrera  
Abelardo Couceiro Méndez  
Fernando Abos Bordetas  
Juan Pedro Duran Fernández  
Joaquín Zafra Martín  
Daniel León Pajares  
Víctor Elviro Remedios  
José Aguilar Marín  
José Vázquez del Pino  
Eladio Navarro Balón

Manuel Cano Fernández  
Fernando Onrubia Rivas  
Eliseo Matillas Mateos  
Gonzalo Torres Pérez  
Julián García Díaz  
Leandro Fernández Delgado  
Antonio Martínez Escudero  
Baldomero Gil-Bermejo Pérez  
Santiago Trujillo Ruiz  
José Antonio Vena Toro  
Manuel Mora Pérez  
Salvador Osta Gómez  
Agustín Floriano Llorente  
Mariano Figuero Calvo  
José Ramón Garro Quiroga  
Felix Soteras Martínez  
Juan Lago Segura  
Manuel Bejines Amuedo  
Jesús Alvarez Aguirre  
Antonio Ortiz Cordero  
Andrés García González  
Pascual Maciá Figueiras  
Claudio de la Cuesta Santos  
Enrique Alvarez Orcazberro  
Jerónimo Ramos Molina  
Gerardo San Roman Alonso  
Ignacio Sánchez Ortiz de Urbana  
Mario Montes Prendes

En la misma orden se incorpora a la 2ª promoción de la AGA y a continuación del teniente Rodrigo Bernardo Ruiz el también teniente de complemento Miguel García Benavides  
El 19 de julio de 1948, a continuación de la Primera de la AGA e intercalados entre las dos relaciones anteriores (Entrega de despachos que se cita en el texto principal, el día 15 de julio 1948)

Antonio Casas Saavedra  
Luis Centeno Buendía  
José Díaz Díaz  
Tomas Rubio Postigo  
Guillermo Prieto Valdellon  
Antonio Caballero Gómez  
Gonzalo Alcalde de los Ríos  
Antonio Cerrada Amo  
Francisco Mirasol Godoy  
Antonio Franco Voces  
Juan León Muñoz  
José María de la Iglesia Sánchez  
Luis Víctor Rosillo López  
Juan Mas Margalef  
Donato Zarza Para  
Ubaldo Martínez Casañas  
Amadeo González Quiñones  
José María Villalba Sanchez-Ocaña  
Guillermo de Iturrate Unzueta

habituales durante la época, debido a modificaciones de antigüedad, adelantos en la escala o terminación de estudios en fases mas tardías que otros de la misma tanda o promoción.

El 17 de octubre se produjo la convocatoria para el ingreso de la 1ª Promoción en la AGA, que había sido creada por Decreto el 28 de julio de 1943. Los exámenes se convocaron para el 14 de mayo al 30 de junio de 1945.

Durante el resto del año 1944 se incorporaron a la Aca-

demia de Aviación como agregados forzosos los capitanes provisionales Joaquín Zafra Herranz, Joaquín Hidalgo Martín y Eugenio Median Alba y fueron destinados como profesores los comandantes Emilio Lecuona Garcia-Puelles y Alvaro Soriano Muñoz así como los capitanes Luis Ramírez Ruanes, Pedro Sanz García e Higinio Martín Castro. A finales de noviembre ascendieron a Teniente Coronel Carlos Elorza Echaluce y a capitán Abundio Cesteros García, continuando ambos como profesores en comisión.

A lo largo del año 1945 todavía hubo bastante movimiento de oficiales profesores y ayudantes, especialmente entre los tenientes y capitanes. En enero se incorporo el capitán Felipe Galarza Sánchez y en febrero los tenientes Antonio del Río Amado y Edmundo Diez San Blas. El mes de mayo fue destinado el capitán Demetrio Zorita Alonso, ascendió a teniente coronel Emilio Lecuona y continuaron destinados en comisión los capitanes Francisco López Mayo, Antonio del Río Amado y Antonio Arias Alonso, siendo nombrado el día 31 como Profesor de Educación Física el capitán Antonio París Granados. Poco después ascendió a capitán Luis Azqueta Brunet que permaneció en comisión, y Ramón Piñero Alvarez que se quedo como Probador de la Maestranza de León en comisión. En julio se destino por concurso a los tenientes Antonio Salcines Muñoz y Antonio Muñoz Salvador como ayudantes de profesor. Ese mismo mes el 17 se publico la relación de aprobados como Cadetes de la 1ª Promoción de la AGA. Durante el resto del año 1945 ascendieron y fueron confirmados en comisión los capitanes Segundo Fernández Rodríguez, Francisco Torres Eguibar y el comandante José Antonio Rodríguez Pascual.

### A LO LARGO DEL AÑO 1945

A partir de este año se nota mucho la tendencia de destinos hacia la Academia General del Aire, hacia donde se orientan numerosos oficiales pilotos y de otras escalas, para ir conformando el profesorado del mencionado centro. Esta tendencia hace disminuir el numero de oficiales en la Academia de Leon, aunque se mantuvo una actividad apreciable todavía en los años siguientes.

En el resto del año 1945 fueron destinados los tenientes Juan Zarate Martinez-Zarate, Juan José Aldasoro Quijano, Silvino García Alonso y Luis Para Salinero. Al ascender a capitán fueron confirmados los capitanes Manuel Campuzano Rodríguez y Enrique Tapias Curbera. Continuaron en comisión los ascendidos a comandante Ignacio Alfaro Arregui y su hermano Emiliano, Felipe Alonso Roman y Juan Retuerto Martín. Se confirmo como profesores de plantilla a los capitanes D. Zorita, F. López Mayo, A. del Río y A. Arias siendo también confirmados al ascender F. Sevilla, E. Diez San Blas y G. Suarez González. En noviembre y diciembre cubrieron vacantes los tenientes Luis García San Miguel y Martín Echevarría Berasain y se confirmo a los capitanes L. Azqueta, Segundo Fernández y F. Torres como profesores dejando en comisión al recién ascendido J. Zarate. Se nombro por concurso al comandante Máximo Penche Martínez como profesor.

El boletín 89 de 13 de septiembre de 1945 había dado como desaparecidos en Acto de Servicio a varios pilotos de las Escuadrillas Expedicionarias. La mayoría habían fallecido y solamente Andrés Asensi volvería a la Patria luego de grandes penalidades, después de 11 años como prisionero en Rusia. Entre ellos se citaba al Teniente Coronel José Muñoz Jimenez-Millas, Comandante Andrés Asensi Alvarez-Arenas, Capitanes Aristides García Lopez-Rengel, Alfonso





Tres amigos de la Tercera , ante la piscina de la época. (Foto E.Daneo)

Ruibal Sabio, Ricardo Bartolomé Chavarria, Alvaro Borrás Marimon, Tenientes Eduardo García Amigo, Luis Estebanez Vela y Alférez Luis Chicharro Lamamie de Clairac

El año 1946 comenzó con el ascenso a comandante de Luis Rey Rodríguez en enero así como el de Cesar González Yague y el destino del Profesor de Educación Física teniente de Tropas de Aviación José Luis Menéndez Martínez. En marzo se confirmó como profesores a los capitanes M. Campuzano, E. Tapias, F. Sevilla, E. Diez San Blas y G. Suarez. En los meses siguientes continuaron en la academia el Teniente Coronel Mariano Gonzalez-Cutre Villaverde, el teniente Carlos Moreno Hernando y los también tenientes coroneles Carlos Elorza y José Ibor, y el recién ascendido Máximo Penche Martínez. M.Gonzalez-Cutre sería confirmado como Jefe del Detall en mayo. Fueron ascendidos a capitanes y nombrados profesores en comisión Luis García San Miguel y el comandante Luis López del Rego Stolle. Poco después en julio se produjo el ingreso de la 2ª Promoción de la AGA en San Javier.

Poco antes de terminar el que sería su último curso en la Academia perecieron en accidente de aviación, volando juntos en la misma avioneta, los pilotos de la 3ª Antonio Urquiola Arcúnez, «Chonete» y Francisco Javier Beriain Arbilla.

## LOS ANSIADOS DESPACHOS DE LA TERCERA PROMOCIÓN

**O**TRO acto de entrega de despachos a tenientes profesionales del Arma de Aviación de similar importancia a los anteriores, tuvo lugar el lunes 15 de julio de 1946. Con la presencia de los Generales Rubio y Vierna, ese día de verano, luciendo un espléndido sol, se procedía a la entrega de los despachos a los 124 tenientes de la Tercera Promoción, que serían promovidos el 30 de el mismo mes, con antigüedad del 1º de abril de 1941.

En el acto se hallaban presentes las primeras autoridades de la Provincia de León, el Gobernador Civil Arias Navarro, el Gobernador Militar, Alcalde de la ciudad y otras autoridades, con la asistencia de muchas señoras y personal civil de León. En aquellos días era Director de la Academia el coronel Merino y Jefe de Estudios el teniente coronel Ibor, oficial que había estado siempre íntimamente unido al entorno del aeródromo desde su creación. Ibor Alaix pronunció un brillante discurso referido a los oficiales que habían finalizado

sus estudios, componiendo la Tercera. Al finalizar el acto se producían emocionantes escenas de alegría entre los nuevos oficiales y sus oficiales y amigos presentes.

En el mismo boletín 90, del 30 de julio de 1946 en que salieron nombrados como oficiales los miembros de la 3ª Promoción de la Escala del Aire, se convocaba a un curso formativo, que debía ser el tercero, para dar paso a la Escala Activa a 73 oficiales de complemento que en ese momento se encontraban en la Escuela de Pilotos del Grupo Sur y que deberían presentarse en León el 15 de septiembre. Estos grupos de oficiales de complemento realizaron primero unos cursos iniciales o primera parte del curso, en sus respectivas Regiones y destinos, pasando luego a la Academia de Aviación para realizar el curso definitivo. Posteriormente, los que fueron aprobados en distintos y tortuosos cursos lectivos de un semestre, pasaron a intercarse en distintos lugares del escalafón de oficiales profesionales del Arma de Aviación Escala Aire, tanto entre las promociones 3ª y 4ª como entre la 4ª y la Primera de la AGA y así mismo entre esta y la Segunda de la misma. Lo mismo ocurrió con otros grupos en la escala de Tropas de Aviación.

## LAS POSTERAS ENTREGAS DE DESPACHOS A OFICIALES DEL ARMA

**U**N año después, también en la mañana del 15 de julio de 1947 y con la asistencia del Ministro del Aire, tenía lugar el acto de entrega de despachos a 53 tenientes de la Cuarta Promoción. El Ministro que ahora era el General Gallarza, estaba como de costumbre en estos actos acompañado por las autoridades locales de la ciudad y provincia. Se procedió a la entrega de los despachos, comenzando con la imposición de la Cruz al Mérito Aeronáutico con Distintivo Blanco al número uno Teniente Pereda y terminó el acto con un desfile militar ante las autoridades que se desarrolló bajo una tribuna presidencial, entre emocionadas palabras del público presente que así celebraba el acontecimiento que terminaba. En boletín 87 del 26 de julio de 1947 fueron promovidos a tenientes del Arma, Escala del Aire, 37 oficiales pilotos con antigüedad del 15 de julio. Algo después les fueron intercalados otros tenientes de complemento, según resultaban aprobados en los cursos que realizaban en la misma academia.

El 30 de septiembre fue intercalado en la Cuarta Promoción, detrás del teniente J.Pizarro el teniente Francisco José Coslado Arevalo, según boletín 114. En el mismo se añadía detrás de la 4ª como tenientes profesionales a los de complemento Isidoro Comas Altadill y Carlos Sancho Rodríguez, añadiendo otra relación a continuación de la Primera de la AGA.

El último acto de entrega de despachos en la Academia de Aviación en la Base Aérea de León, tuvo lugar el jueves día 15 de julio de 1948. En aquel día y de manos del Ministro del Aire que presidía el acto acompañado por el general Mas de Gaminde, el Director de la Academia coronel Merino y otras autoridades, entregaron los despachos a 19 tenientes profesionales del Arma de Aviación, que según algunas fuentes y sin figurar en ningún boletín con dicho nombre, formaban la Quinta y última Promoción de la Academia de Transformación, que así fue conocida también en los ambientes aeronáuticos. El Director pronunció un breve discurso alusivo al acto. Creada la Academia General del Aire por decreto publicado el 4 de agosto de 1943, y después de un periodo de preparación y de perfeccionamiento de las ins-



trucciones complementarias, había comenzado aquella su actividad en septiembre de 1945 en la Base Aérea de San Javier, Murcia.

En boletín 78 del 22 de julio de 1948 se determinaba que eran promovidos a tenientes del Arma de Aviación Escala del Aire los tenientes de complemento que se citaban y que quedaban intercalados e incorporados en la Primera Promoción de la AGA, con un puesto específico detrás de cada uno de los oficiales citados, que a su vez habían sido ubicados el año anterior por un procedimiento igual de complejo y sin duda algo injusto y aleatorio.

---

### LA PRIMERA PROMOCIÓN DE LA AGA Y FIN DE LA ACADEMIA DE TRANSFORMACIÓN

---

**L**A Academia de Aviación se había propuesto la transformación de cuatro promociones, según Orden Ministerial del 11 y del 16 de noviembre de 1939 y además tres cursos formativos o «semestrales» para pilotos de complemento, según concurso de la Orden Ministerial de 12 de septiembre de 1939. El último de estos, el Cuarto, fue convocado en León para oficiales de complemento y comenzó el día 15 de enero de 1949, permaneciendo algún tiempo allí en la academia y finalizando en la AGA en 1950, conociéndose en los ambientes del Ejército del Aire como «Los Marimones», ya que su número uno era Luis de Marimon Riera. Fue convocado para un capitán y tenientes de complemento hasta un total de 62 aspirantes.

La incorporación de la Primera Promoción de la AGA, que había estado ya dos años en la Academia de San Javier, y que pasaría los dos siguientes en la de León, supuso el cierre definitivo de la actividad de la Academia de Aviación en León en julio de 1949, durante un solemne acto en el cual, esta Primera Promoción de la AGA recibió sus despachos en la Base Aérea de Getafe.

La marcha de la Academia de Aviación fue un tremendo golpe para la ciudad de León, tanto como para muchas familias, ya que significaba mucho aquella escuela de pilotos militares, en la que se impartían enseñanzas muy completas, contando con un profesorado muy selectivo al que se exigía un constante perfeccionamiento, que ellos trataban de transmitir a los alumnos. Aquella institución dejó en León, a pesar de los pocos años transcurridos, muchos y gratos recuerdos entre las familias leonesas, ya que la Aviación en esos años se contemplaba como un arma con gran esplendor, dándole un gran realce y prestigio a la ciudad y a su comarca.

Los diez años de su estancia finalizaban con una despedida emocionante y con el recuerdo de las seis promociones —cinco propias y la 1ª de la AGA— y 499 tenientes profesionales de Aviación que habían terminado sus estudios en aquella Academia de Aviación. El número se correspondía con el de 500 plazas convocadas y publicadas en el Boletín Oficial del Estado de fecha 17 de diciembre de 1939.

Bien se podría decir con toda justicia, acerca de la Base Aérea de León y de sus componentes, familias, allegados y simpatizantes en esos años: «MISION CUMPLIDA» ■



# 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. 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.

**Pág. 115:** Columna derecha, 16 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. Dunjó.

## 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. Oyagüe, debe figurar Tomás Bárcena Zumel.

## Nº 16

**Pág. 144:** La formación que participó en el penthalón aeronáutico internacional, en Ljunmoghem (Suecia) en dos T-33 de Talavera de la Real, estaba formada por cap. Chillón, cap. Álvarez del Castillo, cap. Rico y tte. Rubio. Al mando el primero.

## Nº 17

**Nota:** Sobre *Artículo de Cascón* (escrito por el Comandante Montero).



– Hernández Franch afirma que él avaló al **Capitán Salas**, quien luego se fugó. **No es cierto.**

– Salas estaba destinado en la escuadrilla Colonial y se hallaba en Madrid con licencia colonial y con permiso para viajar por Europa y para asistir a la Olimpiada de Berlín.

Salas se trasladó a Getafe en taxi el viernes 17 de julio y se apuntó salir el 18 de madrugada en *Breguet XIX* hacia Los Alcázares para completar su instalación de armamento (no necesitó aval de Hernández Franch, pues el **Teniente Coronel Camacho** le prestó su propio mono de vuelo).

Todo lo que cuenta Hernández Franch es muy posterior a que Salas saliera de Getafe, no hacia Los Alcázares, sino hacia Pamplona.

## Nº 18

**Pág. 56:** El perfil en color está «bailado» con el el de la página 62..

**Pág. 62:** El dibujo debería ser el de la página 56. Además el pie debería decir: «El I-16, Tipo 6, "MOSCA" en lugar de El I-16, Tipo 10, ...».

**Pág. 64:** En la penúltima línea del pie de la Lámina 1, debe leerse «...El motor es un M-25 A...».

**Pág. 66:** El pie que aparece bajo la única foto no le corresponde ya que pertenece a otra, no publicada. El verdadero dice: «Foto testimonio de la presencia de los Tipo 6 en España como versión diferenciada de los 5 y 10. Uno de ellos, en apabullante primer plano, en la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí. Al igual que todos los de su variante enviados a España, monta una mira telescópica como las de los Tipo 5 que forman con él».

En la 11ª línea debe leerse: «... la conocida imagen de DOS bombarderos Martin ...» en vez de «... los bombarderos Martín...».

**Pág. 72:** El piloto que aparece en la foto superior como el mencionado en el exto principal, en la página 76, referido a la misma, es muy probablemente, Rómulo Negrín y no José María Bravo como ya en su día se afirmaba erróneamente en una obra de P. Laureau.

**Pág. 73:** El pie de la foto inferior no le corresponde ya que repite e de la instantánea siguiente. Debería decir: «El principio del fin. Aterrizaje sobre la panza de un "Supermosca" en febrero de 1939, cerca de Burdeos».

**Pág. 74:** En los pies de las fotos central e inferior, debe leerse «... se puede apreciar perfectamente el alerón COMPENSADO...», en lugar de «completados» y «... EN LO ALTO de la deriva...», en vez de «en el estribo de la deriva», respectivamente.

**Pág. 75:** En la segunda línea del pie de la foto superior debe leerse «... han inducido a algún autor a interpretar ERRÓNEAMENTE...», en lugar de «enormemente».

En el pie de la fotografía inferior debe leerse: «... se puede percibir la TOMA ESTÁTICA VENTRAL y las manchas de humo y fluidos en el tren de aterrizaje», en vez de «torres estética vertical».

**Pág. 76:** El pie de la foto superior debe decir "...ejemplares INICIALES.", en lugar de «civiles».

**Pág. 78:** La instantánea superior debe llevar el siguiente pie: «"Supermosca" aprehendido en condiciones óptimas en la primavera del 38 y destinado a la Escuela de Caza de Gallur». El pie de la inferior se refiere a dicha foto más otra no publicada.

La última línea del texto principal debe decir: «... en efecto, algún I-16 E llegó a ser construido ...», en vez de «algún I-16».