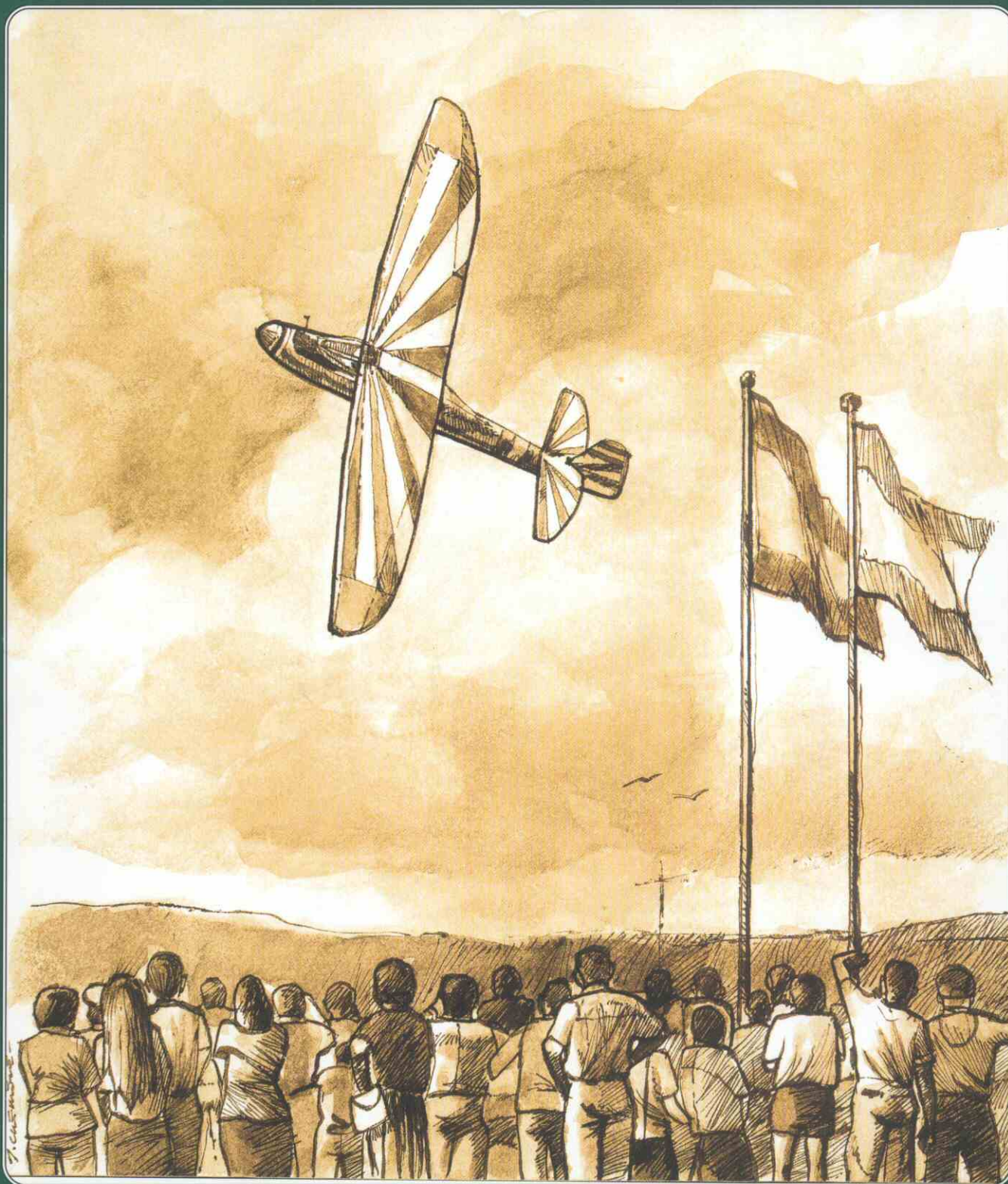


# AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2002. N° 20

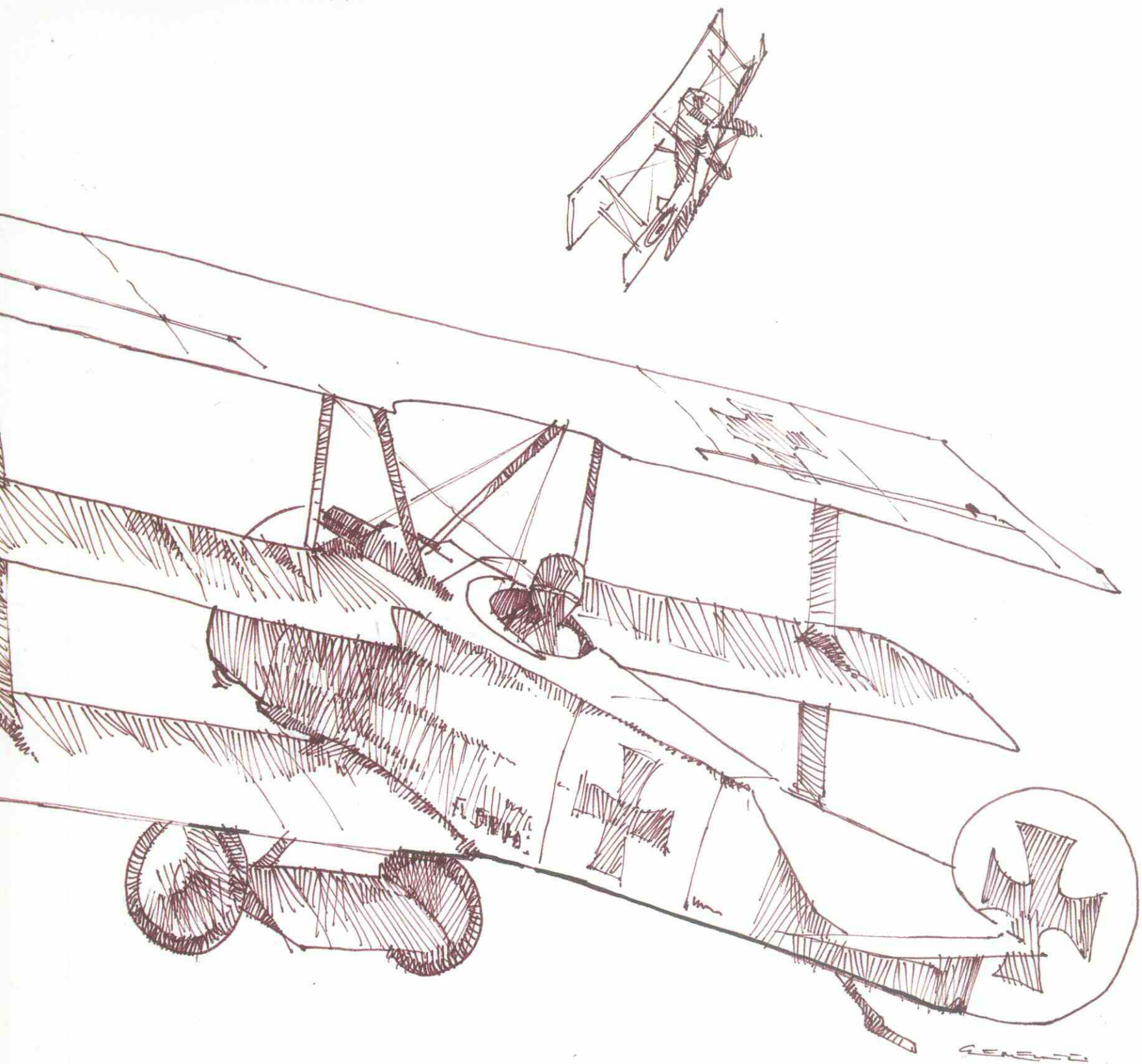


**Figuras de la Aviación Española: Sebastián Almagro**

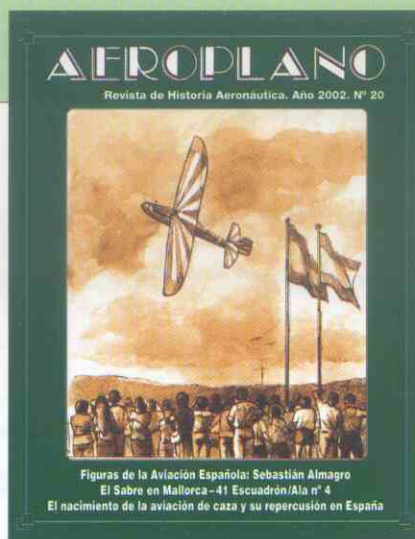
**El Sabre en Mallorca - 41 Escuadrón / Ala n° 4**

**El nacimiento de la aviación de caza y su repercusión en España**









### 3 PRESENTACION

EL DÍA DE ANEYRA. Por Emilio Herrera Alonso. **4**

**12** EL NACIMIENTO DE LA AVIACION DE CAZA Y SU REPERCUSION EN ESPAÑA (3ª PARTE). Por José Warleta Carrillo.

EL MOTOR DE REACCIÓN DE VIRGILIO LERET. Por Martín Cuesta Alvarez. **30**

**32** VIRGILIO LERET. SU VIDA MILITAR. Por Martín Cuesta Alvarez y Enrique Caballero Calderón.

EL CONGRESO IBEROAMERICANO DE NAVEGACIÓN AÉREA DE 1926. Por Cecilio Yusta Viñas. **48**

**65** DATOS E INTERROGANTES SOBRE LOS HEINKEL 112 ESPAÑOLES. Por José Luis González Serrano.

EL SABRE EN MALLORCA. 41 ESCUADRÓN/ALA Nº 4. Por José Pablo Guil Pijuán. **76**

**106** FIGURAS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA. SEBASTIÁN ALMAGRO. Por Rafael de Madariaga.

EL «PALACE» DE CUATRO VIENTOS. Por Adolfo Roldán Villén. **132**

LOS MILES M.2 HAWK EN ESPAÑA: UNOS AVIONES DE AZAROSA HISTORIA.

**142** Por Rafael A. Permy López y José Miguel Salas Lluch.

# AEROPLANO

**Revista de Historia Aeronáutica**

Edita



MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

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

Teléfono: 91 544 40 80

Depósito Legal: M.20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-02-071-7

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

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



## NORMAS DE COLABORACION

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

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

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

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



# PRESENTACION

Una vez más la revista AEROPLANO aparece con la ilusión de siempre y la intención de ofrecer trabajos de investigación histórica y artículos que desde esa perspectiva puedan tener interés para nuestros lectores.

Los responsables de sacar a la luz nuestra revista cambian con el paso del tiempo, pero no por ello debemos desviarnos de la línea editorial que estableció en el año 1983 el general Cesteros, director en aquel momento del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas al aparecer el primer número de esta revista, y que recogió el trabajo extraordinario de los componentes del Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos.

El rigor necesario en todo estudio histórico no tiene porqué ser opuesto a la amenidad que necesita todo lector si no queremos que arrumbe en un rincón la lectura comenzada en ratos de ocio. Un ejemplo claro de este aserto es el artículo del general Guil sobre el Ala nº 4, Unidad de corta pero intensísima vida, y que está escrito con la fuerza e ilusión de quien pone el alma en el empeño.

Con la intención de publicar, siempre que sea posible, artículos sobre la vida de personajes ilustres de la aviación española, aparece en este número la figura de Sebastián Almagro, hombre de una personalidad excepcional, enamorado de la aviación y ejemplo de lo que es una pasión por el vuelo que apenas cabe en su gran humanidad. De igual forma se publican artículos sobre aviones emblemáticos como el Heinkel 112, que representó un gran cambio como avión monoplano de grandes prestaciones, pero que llegó en momentos de crisis económica y la falta de repuestos condicionó tremendamente su operatividad.

Se completa la revista con una serie de artículos cuyo contenido representa un gran valor histórico que seguro apasionará a los lectores interesados en temas aeronáuticos.

Al haberme hecho cargo del IHCA durante este año 2002, aprovecho este foro para agradecer profundamente a los colaboradores que nos apoyan en esta ilusionante labor de difundir nuestra historia y cultura aeronáuticas y al mismo tiempo animo a todos aquellos colaboradoradores que se sumen a esta tarea.



ENRIQUE PINA DIAZ,  
**General Director del IHCA**  
*Madrid, diciembre 2002*



Por Tierra, Mar y Aire, en 1916

## «El día de Anyera»

EMILIO HERRERA ALONSO  
Coronel de Aviación

**E**n 1916, las comandancias generales de Ceuta y de Larache, llevaron a cabo en el territorio de Yebala una operación en la que —por primera vez en la historia de las guerras— actuarían coordinadas en campaña, fuerzas de Aire, de Mar y de Tierra.

### LA AVIACION EN MARRUECOS EN AQUELLOS PRIMEROS AÑOS

**A**l hacerse cargo de la Alta Comisaría de España en Marruecos, el general Marina llamó al coronel Vives para con él estudiar la posible participación de la Aviación en las operaciones que se proyectaban en torno a la plaza de Tetuán. Decidida aquélla, eligió Pedro

Vives para aeródromo un terreno despejado en Sania Ramel, no lejos de Tetuán, junto al río Martín, terreno que se consideró el más adecuado, pese a estar a tiro de fusil del enemigo que se hallaba establecido en la margen derecha de dicho río.

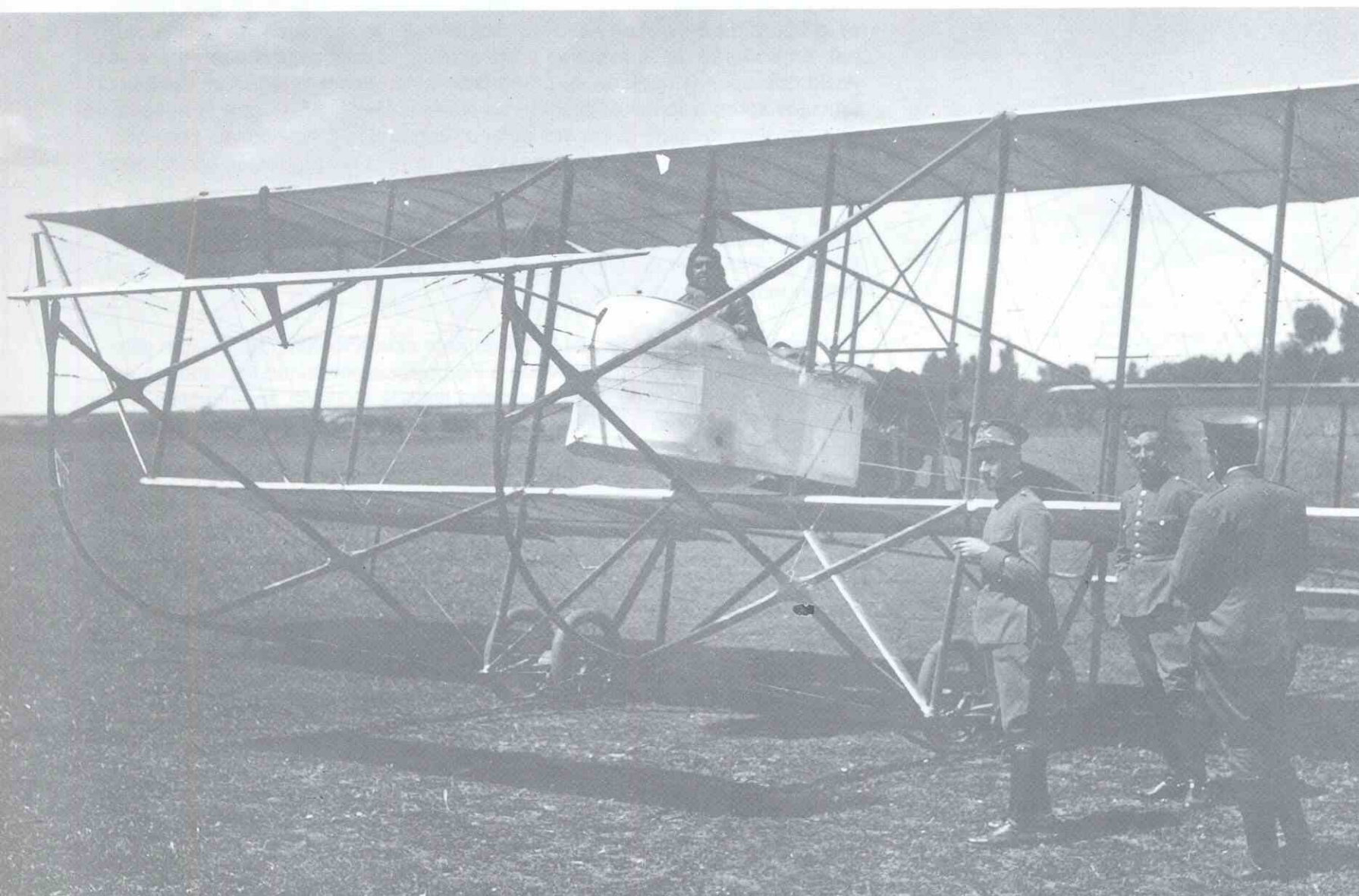
Trasladada por vía terrestre y marítima, de Cuatro Vientos a Tetuán, el 1 de noviembre se encontraba ya en Sania Ramel, con todo su personal y material, una escuadrilla al mando del capitán Alfredo Kindelán<sup>1</sup>. Era ésta la primera uni-

dad de aeroplanos que en la Historia iba a actuar en campaña.

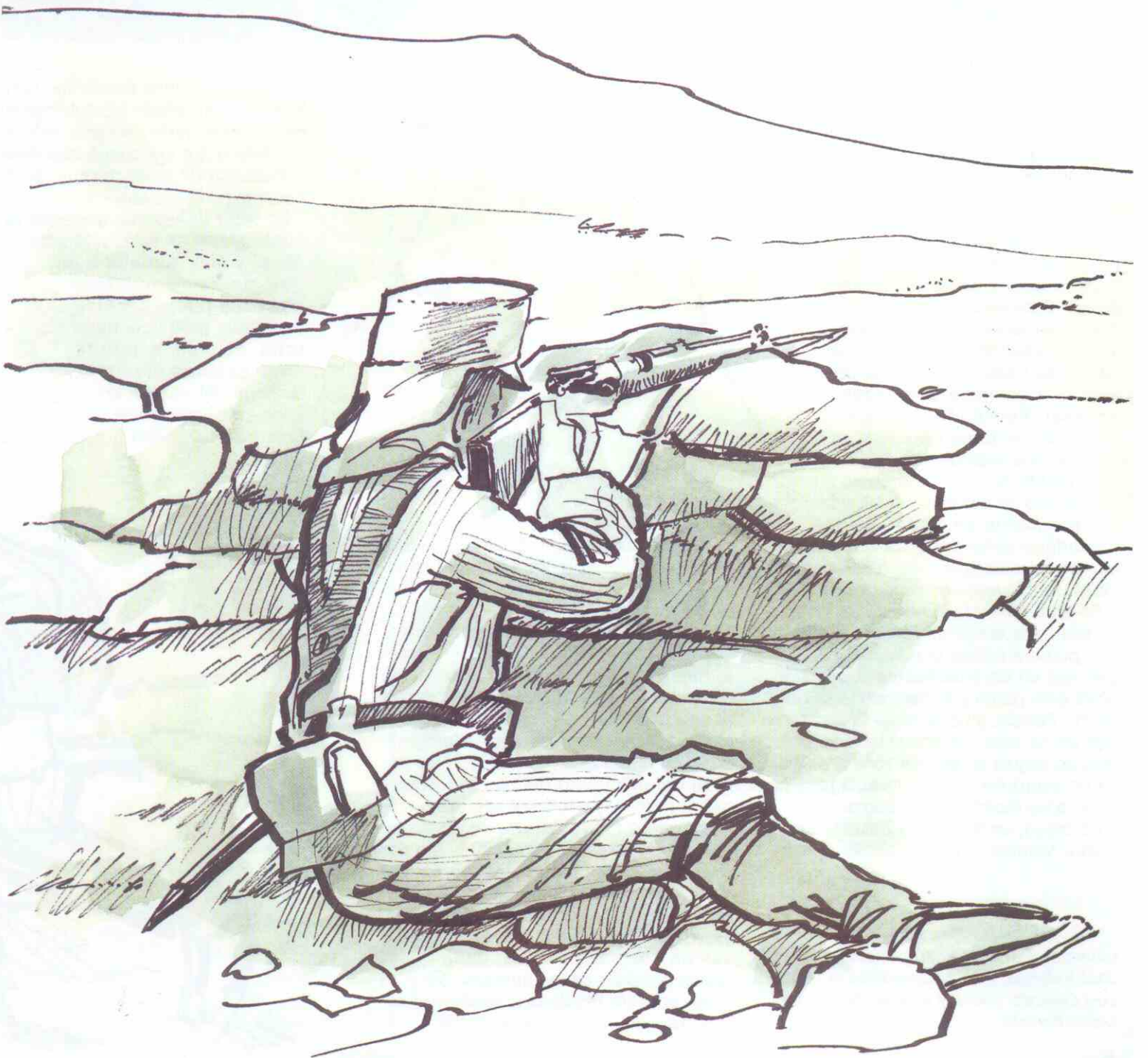
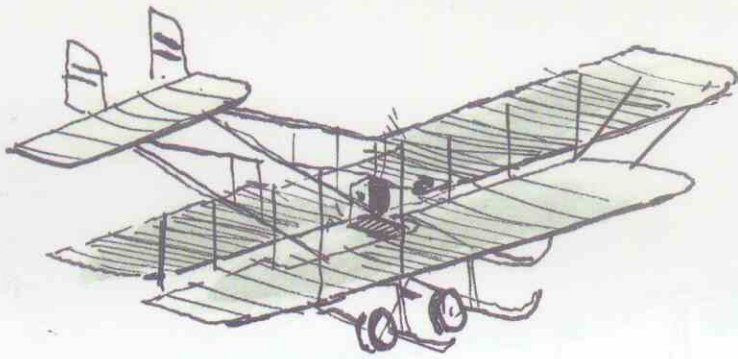
El día 3 se realizó el primer servicio aéreo sobre territorio enemigo, llevando a cabo, a vanguardia de la posición de Laucién, una misión de reconocimiento; a ésta siguieron varias más en días sucesivos, realizando la escuadrilla su primera acción ofensiva el 25, apoyando con un biplano *Löhner* el avance de los soldados españoles en una operación a vanguardia de Laucién; se arrojaron ocho bombas de tres kilos y medio, con gran éxito psicológico, rebajando la moral de los rebeldes y entusiasmando a los soldados españoles que dieron por sentado que se había causado gran daño al enemigo.

Ante el éxito logrado por esta unidad en las operaciones, y habiendo solicitado una escuadrilla el comandante general de Larache, eligió el coronel Vives para aeródromo un terreno, en Arcila, al norte de la plaza, y el 29, en un biplano *Löhner* pilotado por S.A.R. el Infante don Alfonso, se trasladó en vuelo al

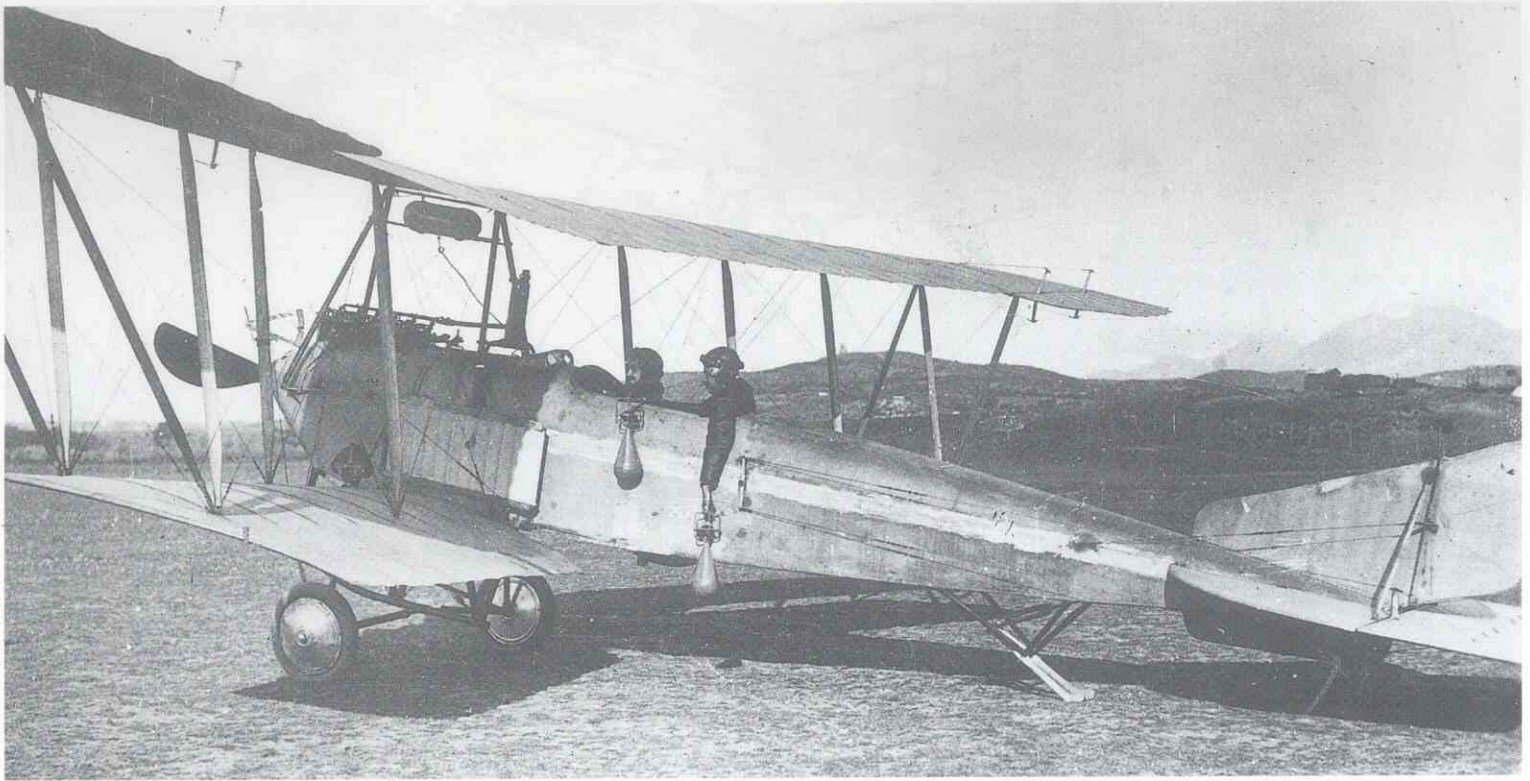
<sup>1</sup>Además del propio capitán Kindelán, el personal de vuelo de dicha escuadrilla lo formaban los pilotos, capitanes Eduardo Barrón y Alfonso Bayo, y los tenientes S.A.R. el Infante don Alfonso de Orleans, Luis Moreno Abella, Julio Ríos, Carlos Alonso y Carlos Cortijo, y los observadores, capitanes Victoriano Campodeza, Carlos Cifuentes y Manuel Barreiro, y los tenientes Vicente Ruiz de Arcaute, Manuel O'Felan y el alférez de navío Pablo Mateo Sagasta.











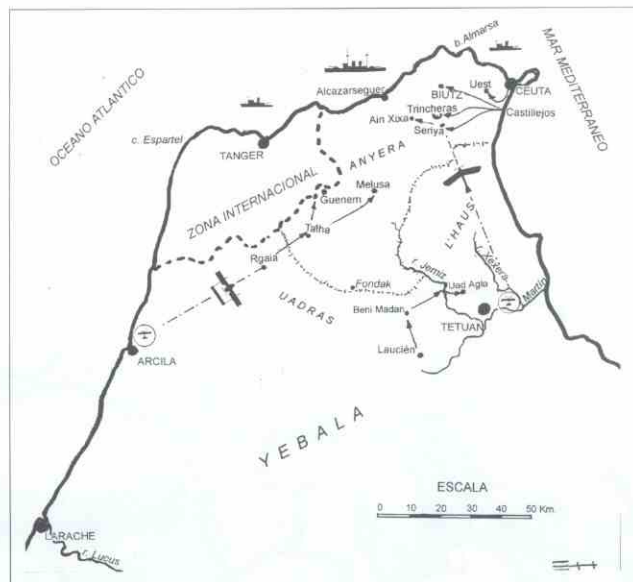
nuevo aeródromo, sobrevolando la zona insumisa durante una hora y media, obteniendo fotografías del campamento del Raisuni y de la desconocida zona en torno al Fondak de Ain Yedida.

Dos días más tarde, tres *Farman* al mando del capitán Alfonso Bayo, volaban de tetuán a Arcila, estableciéndose en el nuevo aeródromo. Esta escuadrilla prestó una gran ayuda en las operaciones que se desarrollaron en la Comandancia de Larache, al mando de la cual se encontraba, a la sazón, el general Fernández Silvestre. Posteriormente se reforzó la unidad con dos aviones más.

En marzo de 1914 se preparó un aeródromo en Larache, instalándolo inicialmente en Nador, siendo trasladado poco después a Auámara, campo que aunque más alejado de la plaza, reunía mejores condiciones.

En abril se trasladó el coronel Vives a Melilla para elegir un terreno desde el que pudiera actuar una escuadrilla, eligiéndolo en las proximidades de Zeluán, entre este punto y Buhenzain, a la orilla del río Zeluán, y no lejos de la alcazaba que allí se alza. No era el terreno ideal, pero se seguía en aquella zona la política de no expropiar tierra cultivable para no privar a los moros de su modo de vida.

En mayo, se trasladó a Zeluán, desde cuatro Vientos, una escuadrilla al man-



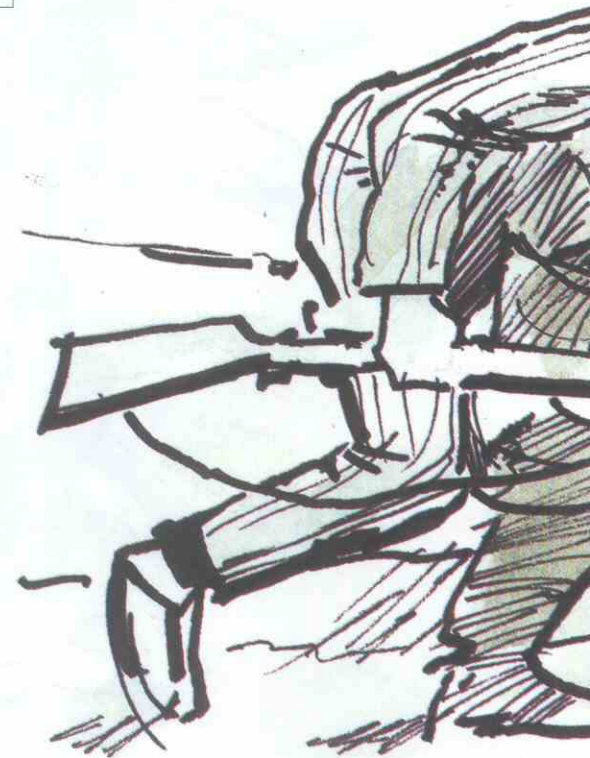
do del capitán Emilio Herrera<sup>2</sup>, dotada de cuatro aviones monoplanos, *Morane*, equipados con motor rotativo *Gnôme*, de 80 cv.

La experiencia adquirida por las escuadrillas de la zona occidental —Herrera había mandado la de Tetuán— sirvió para que ésta de Melilla actuara desde el primer momento con gran eficacia, especialmente con sus vuelos fotográficos y de croquizado, fundamentales para el conocimiento del terreno donde habrían de desarrollarse las operaciones que se proyectaban, llegando en sus vuelos de reconocimiento hasta dar Driux y el monte Mauro, ya sobrepasado el Kert, aportando datos sobre un terreno en su mayor parte inexplorado. También desempeñó misiones ofensivas en bombardeos que, dada la pequeña potencia de las bombas -3'5 y 10 kilos- eran de resultados reales reducidos, aunque de gran efecto moral.

Esta escuadrilla desarrolló también una importante labor fotográfica para delimitar con precisión la frontera entre las zonas española y francesa de protectorado, en la cuenca del Guerrau.

La labor de las tres unidades resultó notable en estos primeros años, y muy superior a la que de sus modestos efectivos podía haberse esperado, pero la entrega total de sus hombres —que estaban creando doctrina, tal vez sin intuirlo— dio unos resultados por encima de lo previsto.

<sup>2</sup>Además de Herrera, los pilotos eran los tenientes Carlos Alonso, Antonio Pérez y José Valencia, y los observadores el capitán Luis Gonzalo Vitoria y el teniente Feliciano López Barceló.





## DELICADA SITUACION POLITICA EN MARRUECOS

La Guerra Europea o *Gran Guerra* —que bastantes años más tarde se denominaría *Primera Guerra Mundial* o *GM I*— desarrollada entre 1914 y 1918, condicionaba la acción militar de España en Marruecos en aquellos años, limitando las operaciones al mínimo indispensable para mantener el orden en nuestra zona de protectorado, sin empeñarse en acciones que pudieran dar lugar a situaciones que sirvieran de pretexto a potencias interesadas en acabar con la neutralidad española en el conflicto europeo.

Consecuentemente, los gobiernos que en aquellos años se sucedieron en España, coincidieron en mantener en Marruecos un *statu quo* que evitara cualquier motivo de fricción internacional, renunciando a operaciones ofensivas y a ocupar nuevas posiciones muy a vanguardia de las ya establecidas. Por tanto, pese a ser la ocasión muy favorable para realizar acciones a gran escala que

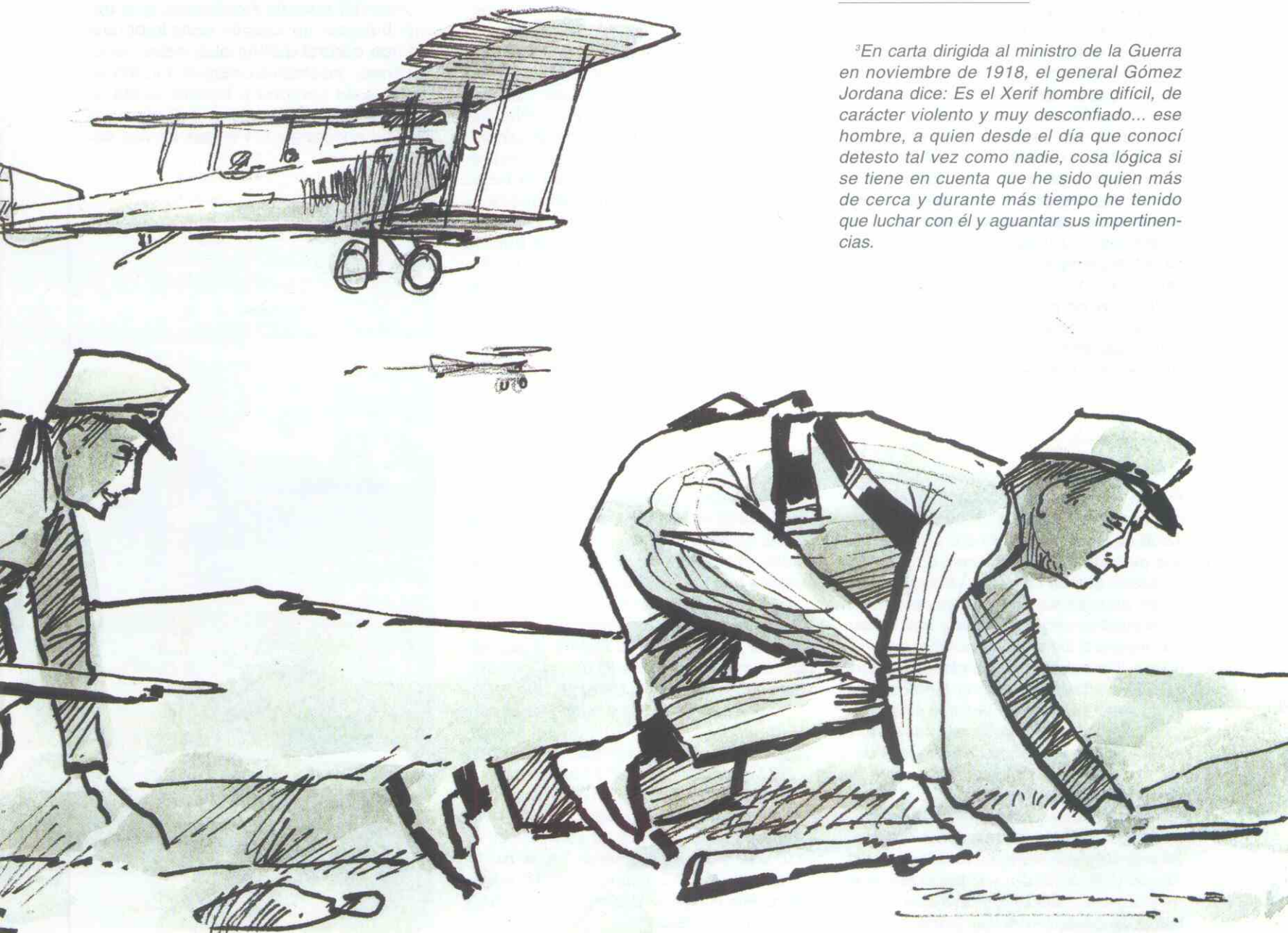
hubieran dado a las fuerzas españolas la posesión de puntos importantes desde los que desarrollar eficazmente la acción del Protectorado, nuestros soldados hubieron de limitar su labor a mantener sus posiciones, llevando a cabo únicamente a vanguardia de éstas, las pequeñas acciones necesarias para mantener la seguridad en la zona sometida al *Majzen*.

Esta situación era interpretada por los rebeldes *kabileños* de las montañas, como muestra de debilidad de los españoles, ya que estas gentes, guerreras por naturaleza y tradición, ven como únicos valores la valentía, el arrojo y la fuerza.

En julio de 1915 el teniente general Gómez Jordana sería nombrado Alto Comisario de España en Marruecos y jefe del Ejército de España en Africa. Pronto reanudó —aunque con gran repugnancia<sup>3</sup>— las gestiones que su antecesor en el cargo, el teniente general Marina Vega, había iniciado el año an-

terior con toda reserva y por indicación del Gobierno, para comprometer al *xerife* Muley Ahmed Raisuni —*caid* poderoso a quien sus partidarios denominaban *Señor de Yebala*— a dominar las tribus no sometidas al *Majzen*, desarmarlas y pacificarlas, mantener la tranquilidad en la zona no ocupada y facilitar el avance de las fuerzas españolas por las regiones que se fueran sometiendo. Estas negociaciones tuvieron éxito, y con ellas, el Raisuni dejaba de ser considerado rebelde.

Había que aprovechar esta situación —que dada la veleidad del problemático personaje, trabajado a la sazón por agentes alemanes para que atacara la zona francesa, no se sabía cuánto podría durar— para someter y castigar a los rebeldes de la áspera comarca de Biutz, pues aunque algunos *caides* de los aduares de la *kabila* de Anyera, habían realizado el acto de sumisión, seguía en rebeldía aquélla; esto significaba la firme voluntad de la mayoría de los *anyeríes* de no acatar la autoridad del *Majzen*, circunstancia muy impor-



<sup>3</sup>En carta dirigida al ministro de la Guerra en noviembre de 1918, el general Gómez Jordana dice: *Es el Xerif hombre difícil, de carácter violento y muy desconfiado... ese hombre, a quien desde el día que conocí detesto tal vez como nadie, cosa lógica si se tiene en cuenta que he sido quien más de cerca y durante más tiempo he tenido que luchar con él y aguantar sus impertinencias.*



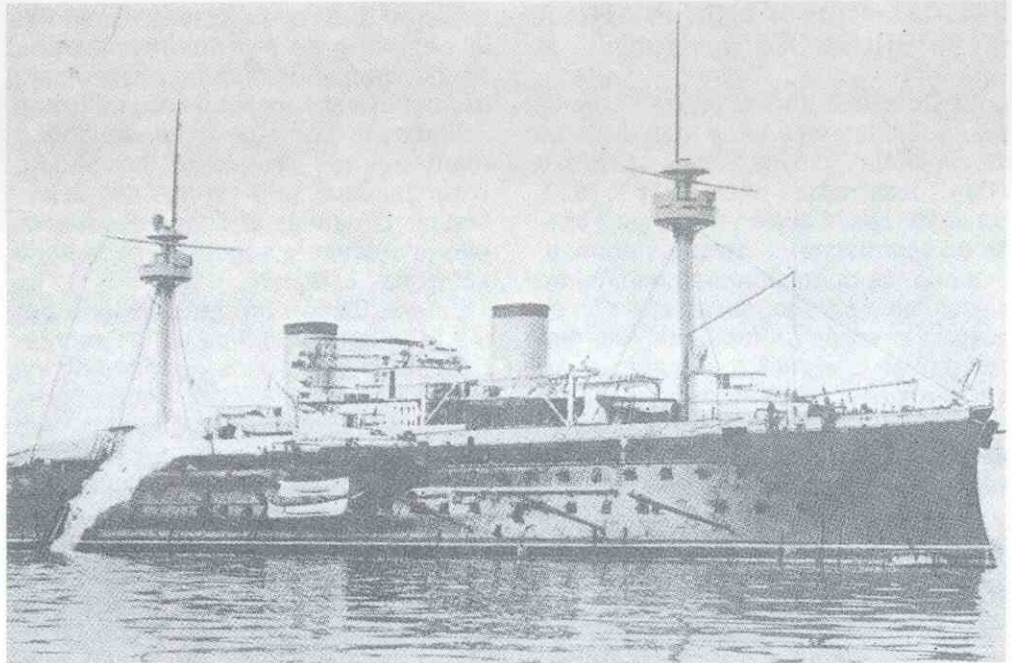
tante y peligrosa, por ser Anyera una *kabila* fuerte y bien armada.

El 24 de mayo, en un paseo militar, sendas columnas de las guarniciones de Ceuta, Tetuán y Larache, confluyeron en el Fondak de Ain Yedida<sup>4</sup>, ocupándolo, quedando así abierta la comunicación de Tetuán con Tánger y Larache. Allí, en este estratégico punto tan importante, clave para con El Biutz resolver el problema de Anyera; no lejos del *fondak*, al pie de la añosa encina bajo la que se había firmado el armisticio de 1860, el general Gómez Jordana se entrevistó con el Raisuni que, posteriormente, fue a instalarse con su *harka* en Harcha, en las proximidades de Laucién para desde allí ejercer presión sobre las *kabilas* de L'Haus, Uadrás y Anyera, aún rebeldes al *Majzen*.

## FUERZAS DE AVIACION EN LA REGION

La Aviación Militar española que, como hemos visto, se encontraba en Marruecos desde 1913, inicialmente compuesta por una escuadrilla adscrita a la Comandancia General de Ceuta, participando activamente en las operaciones que en torno a tetuán, realizaría el general Marina para alejar a los rebeldes de los muros de la plaza, se desdobló, en diciembre, situando la nueva escuadrilla en el aeródromo de Arcila, dependiente de la comandancia General de Larache; el aeródromo de Auámara, aunque preparado desde 1914, era empleado únicamente como campo avanzado.

Cuando se preparaba la operación sobre El Biutz, en la primavera de 1916, las escuadrillas de Tetuán y Arcila habían quedado reducidas a la mí-



nima expresión; las dificultades creadas por la guerra que se desarrollaba en Europa, impedían la renovación del material de vuelo, y aunque algo ya se fabricaba en España, el escaso número de aparatos y el grado de normal envejecimiento, hacía que estas escuadrillas dispusieran de pocos aviones en vuelo. La de Tetuán, dotada con aviones biplanos *Lohner "Pfeilflieger"*<sup>5</sup>, y monoplanos *Morane Saulnier*<sup>6</sup>, únicamente disponía de cuatro aparatos en vuelo, se hallaba a las órdenes del capitán piloto Emilio Baquera, y contaba con dos pilotos más, y dos observadores<sup>7</sup>. Más precaria era aún, la situación de la escuadrilla de Arcila, que al mando del capitán piloto Angel Pastor, únicamente disponía de tres aviones *Maurice Farman MF-11*<sup>8</sup>, con otro piloto, un piloto observador y un observador<sup>9</sup>.

## EL DIA DE ANYERA

La *kabila* de Anyera, situada en el extremo norte de las últimas estribaciones del macizo montañoso que forma la región de Yebala, constituye una barrera natural que se alza entre Ceuta y Tánger, separando, más al sur, los territorios de Larache y Tetuán; éstos se comunican a través de un collado en el que se encuentra el Fondak de Ain Ye-

<sup>4</sup>El Fondak de Ain Yedida (parador de la Fuente Nueva), era una edificación construida por el sultán Muley Abd Selam, en el año 1.256 de la Hégira (1.838 E.C.), para albergue de trajinantes, consistente en una gran portalada que da entrada a un patio rodeado de arcadas bajo las que se encuentran unos cuadros oscuros, sucios y malolientes, destinados a los viajeros que pasan allí la noche; las caballerías quedan en el atrio atadas a una larga cadena tendida en el suelo entre dos estacas. Aunque su disposición interior es propia de un albergue, el grosor de sus muros y su altura —más de 4 metros— y una galería que corre sobre las arcadas, verdadero adarve desde el que se puede hacer una buena defensa del recinto, hacen del fondak una verdadera fortaleza. Situado en pleno monte, a 35 kilómetros de Tánger y 25 de tetuán, y rodeado por un terreno áspero y boscoso, propio para emboscadas, su posesión era muy interesante.

<sup>5</sup>El Lohner "Pfeilflieger" uno de los mejores aparatos que volaban en 1913, era un biplano, biplaza, construido de madera y tela, de 13'46 m. de envergadura, y un peso a plena carga de 878 kg., equipado con un motor Austro-Daimler de 50 cv., que desarrollaba una velocidad máxima de 140 km/h.

<sup>6</sup>El Morane Saulnier era un monoplano, biplaza, de 10'20 m. de envergadura, con un peso a plena carga de 550 kg. Equipado con un motor Le Rhône de 80 cv., desarrollaba una velocidad de 120 km/h.

<sup>7</sup>Eran estos pilotos, los tenientes Loizu y Martínez Baños, y observadores los también tenientes Montoya y Roa.

<sup>8</sup>El Maurice Farman MF 11 era un biplano, biplaza, equipado con un motor Renault de 70 cv; tenía una envergadura de 15'54 m., su peso total era de 920 kg; su velocidad de 110 km/h y una autonomía de 3 h. 40 m.

<sup>9</sup>Eran estos los tenientes Loma, piloto, González Gallarza, piloto y observador, y Lacleta, observador.





didada. Alturas de este nudo orográfico rodean completamente a Ceuta que únicamente tiene acceso a la *kabila* por un angosto barranco: el *Boquete de Anyera*, que desemboca en un terreno áspero y muy defendible en el que se encuentra el indómito poblado de Biutz, a oriente del cual se levanta el legendario *yebel Musa*.

Esta zona, de orografía quebrada y difícil, impone el aislamiento y dispersión de la población, con las consecuentes peculiares condiciones de vida, restando poder a los *caides* locales —muchos y llenos de rivalidades—, que se negaban a someterse al *Majzen*, y con los que no se podía tratar, sin antes haberles hecho sentir el poder de España.

La acción sobre Biutz, a la que se llamó *el día de Anyera*, más que la ocupación de cierto número de posiciones, tenía como propósito imponer un castigo ejemplar a los *anyeríes*, forzándoles a someterse efectivamente. Para conseguirlo, había que buscarles, forzarles a batirse y derrotarles en su propio terreno, razziar sus aduanares y cosechas, cortarles toda posibilidad de ayuda a través de la frontera con la zona internacional de Tánger, y ocupar la *loma de las trincheras* y algunas posiciones desde las que dominar Biutz, verdadero bastión y corazón de la rebeldía de la *kabila* de Anyera.



Para asegurar el éxito del plan, maniobrando y luchando en tan abrupto terreno, habrían de ponerse en juego todas las fuerzas disponibles de Ceuta y de Larache, y algunas de Tetuán, apoyando con la columna del general Ayala, a la *harka* del Raisuni y a una *Mehalla* Jalifiana que operaría al sur de la *kabila* de Anyera. En total, las fuerzas de tierra empeñadas en el conjunto de la operación, serían 27.861 hombres, 3.505 caballos y 2.881 mulos. Por parte de la Armada actuarían el acorazado

*Pelayo* y los cañoneros *Bonifaz* y *Alvaro de Bazán*. La participación aérea correría a cargo de las escuadrillas de Arcila y Tetuán. El mando del conjunto lo asumiría el general Gómez Jordana.

La acción principal de castigo de Biutz la llevarían a cabo las fuerzas de la Comandancia de Ceuta, mientras que las de Larache actuarían en la frontera de la zona internacional de Tánger cortando las vías de retirada de los rebeldes, y la de Tetuán lo haría sobre el Jemiz de Anyera, en la cuenca de *uad* Jemiz.

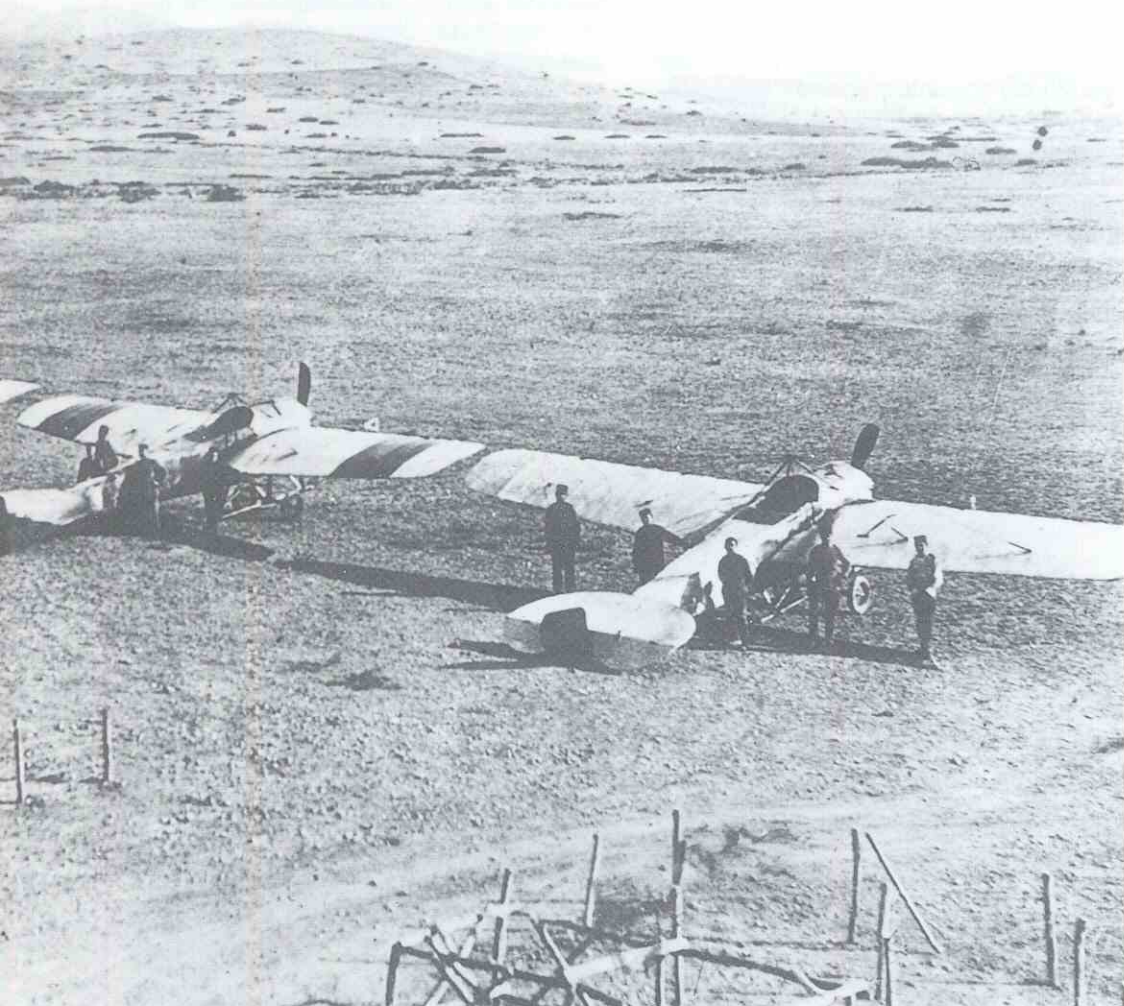
Para la acción directa sobre El Biutz, a las órdenes del comandante general de Ceuta, general Milans de Bosch, se organizaron las fuerzas en cuatro columnas —izquierda, centro, derecha y reserva— a las órdenes, respectivamente del general Martínez Anido, coronel Génova, general Sánchez Manjón y coronel Martínez Peralta.

El desarrollo de esta operación estuvo erizado de dificultades, debidas tanto al accidentado terreno —muy apto para la defensiva— como al duro y correoso enemigo que pudo ser vencido por el valor, la disciplina y el espíritu de sacrificio de los bravos soldados españoles de rayadillo, alpargatas y ros con cogotera.

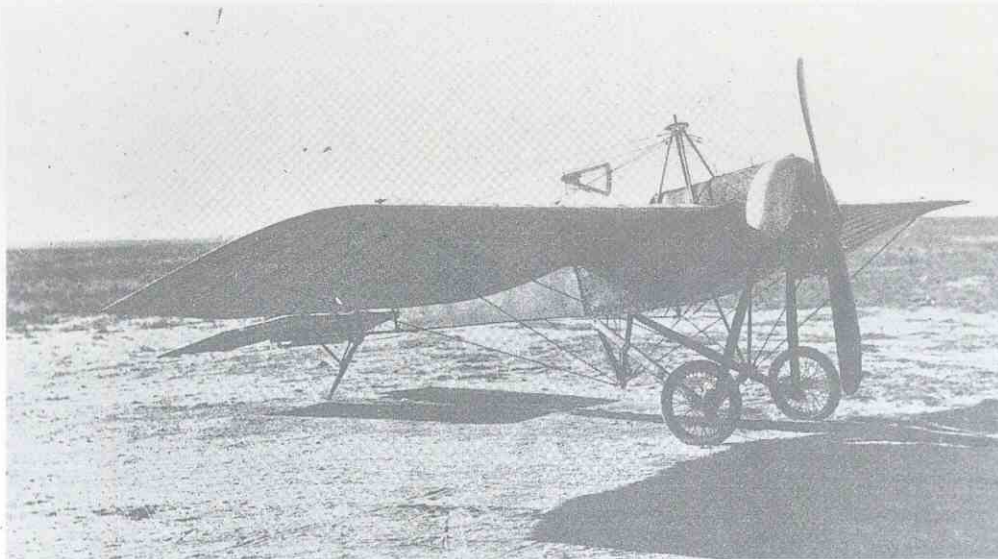
La columna Martínez Anido, concentrada en el valle de Los Castilejos, efectuó una rápida marcha que desconcertó al enemigo, conquistó Hafa el Hamara, Seriya y Ain Yir, flanqueando la *loma de las trincheras*, con lo que los rebeldes veían amenazada su línea de retirada.

Sánchez Manjón, que partiendo de las posiciones al norte de *kudia* Federico tuvo como objetivo el propio Biutz, quemó y razzió el poblado, contribuyendo con su movimiento envolvente a facilitar la conquista de la *loma de las trincheras*.

Este objetivo corrió a cargo de la columna Génova que había partido de la *kudia* Federico. La columna de reserva quedó en las proximidades de la conquistada posición.







La operación fue muy dura, pues el enemigo, fuerte, valiente y bien atrincherado, opuso una tenaz resistencia que obligó a los soldados españoles a escribir páginas gloriosas en los historiales de sus respectivas unidades. Las pérdidas de los moros fueron muy cuantiosas, según se conoció por los confidentes, y se comprobó por el gran número de cadáveres abandonados sobre el terreno, entre los que se hallaban los de algunos cabecillas; también se hicieron bastante prisioneros. Las bajas españolas fueron reducidas —tres jefes, tres oficiales y 71 de tropa, muertos, y un jefe, 22 oficiales y 211 de tropa, heridos—. En el combate se consumieron 233.225 cartuchos de fusil y ametralladora, y 1.018 proyectiles de cañón.

La escuadra cooperó en la operación, simulando un intento de desembarco en Alcazarseguer, para distraer al enemigo forzándole a sacar fuerzas de Biutz para acudir a aquel punto, y batiendo con su artillería, desde la bahía de Almarsa las posiciones rebeldes.

Dos aviones *Lohner*, de la escuadrilla de Tetuán, bombardearon posiciones enemigas en Ain Yiar, donde la resistencia fue muy dura, y mantuvieron informado al mando de los movimientos de los moros, logrando así que las bajas fueran menos de las que se esperaban.

Por esta acción —en la que fueron muchos los que se distinguieron— recibirán la Cruz Laureada de San Fernando, el teniente Pacheco, de Caballería, el sargento de Infantería Fernández Cendeja —ambos muertos en el combate— y el teniente médico Bertoloty, de Sanidad Militar.

Las columnas de Larache, a las órdenes del general Barrera, comandante general de aquel territorio, quedaron concentradas en Ragia el día anterior, saliendo el 28 hacia Sidi Talha con la misión de ocupar los puntos previamente designados y establecer en ellos posiciones permanentes. Eran 9.300 hombres con 1.398 caballos y 1.068 mulos, formando cuatro columnas: una de fuerzas indígenas constituida por dos agrupaciones —Regulares y Policía— y otros

tres formadas por fuerzas de Cazadores, Artillería de Montaña y Ametralladoras, al mando, respectivamente, del teniente coronel Berenguer, teniente coronel Villegas, coronel Feijoo y coronel Cavanna, y una de Caballería a las órdenes directas del general Barrera.

La agrupación formada por las fuerzas indígenas de Policía, marchó desde Talha a ocupar la *kudia* Tafugalt, actuando bajo una densa niebla que retardó el avance e impidió en aquellas primeras horas la actuación de la Aviación. Relevada en esta posición por las fuerzas del coronel Cavanna, encargadas de fortificarla, continuó su progresión hasta Melusa conquistándola tras una corta lucha, construyendo allí, inmediatamente, un reduto.

La agrupación de Regulares, que avanzó sin encontrar apenas oposición, ocupó la altura de Menach, y ya con resistencia enemiga, alcanzó el bosque de Marak, el Hacha y la *kudia* Hamelix, incendió el Aduar de Ain Aonzar y conquistó Ain el Ganen donde estableció una posición.

La resistencia opuesta por el enemigo en la *kudia* Hamelix, fue vencida tras un bombardeo realizado por un *Maurice Farman*, pilotado por el teniente Lacleta que, ya disipada la niebla, pudo actuar, arrojando siete bombas.



Los escuadrones del Cuartel General, desde Regia se dirigieron a Sel-la para, continuando su marcha, cubrir el flanco derecho de la columna de la policía indígena.

Le repliegue de todas las columnas, una vez establecidas las posiciones elegidas, se realizó a media tarde, sin que el enemigo hiciera acto de presencia.

Las *mehalas* de Jalifa, al mando del teniente coronel Cabanellas, y la del Raisuni, con el apoyo de la columna del general Ayala, apenas encontraron resistencia, y ocuparon el Zoco de Jemiz de Anyera, quemando y raziando aduares y cosechas.

El duro castigo sufrido por los anyeríes en lo que se consideraban su fortaleza inexpugnable, llevó a los notables de la *kabila* de Anyera a presentarse en Zoco el Jemiz dos días más tarde, para hacer el acto de acatamiento al *Majzen* obteniendo así el perdón de éste.

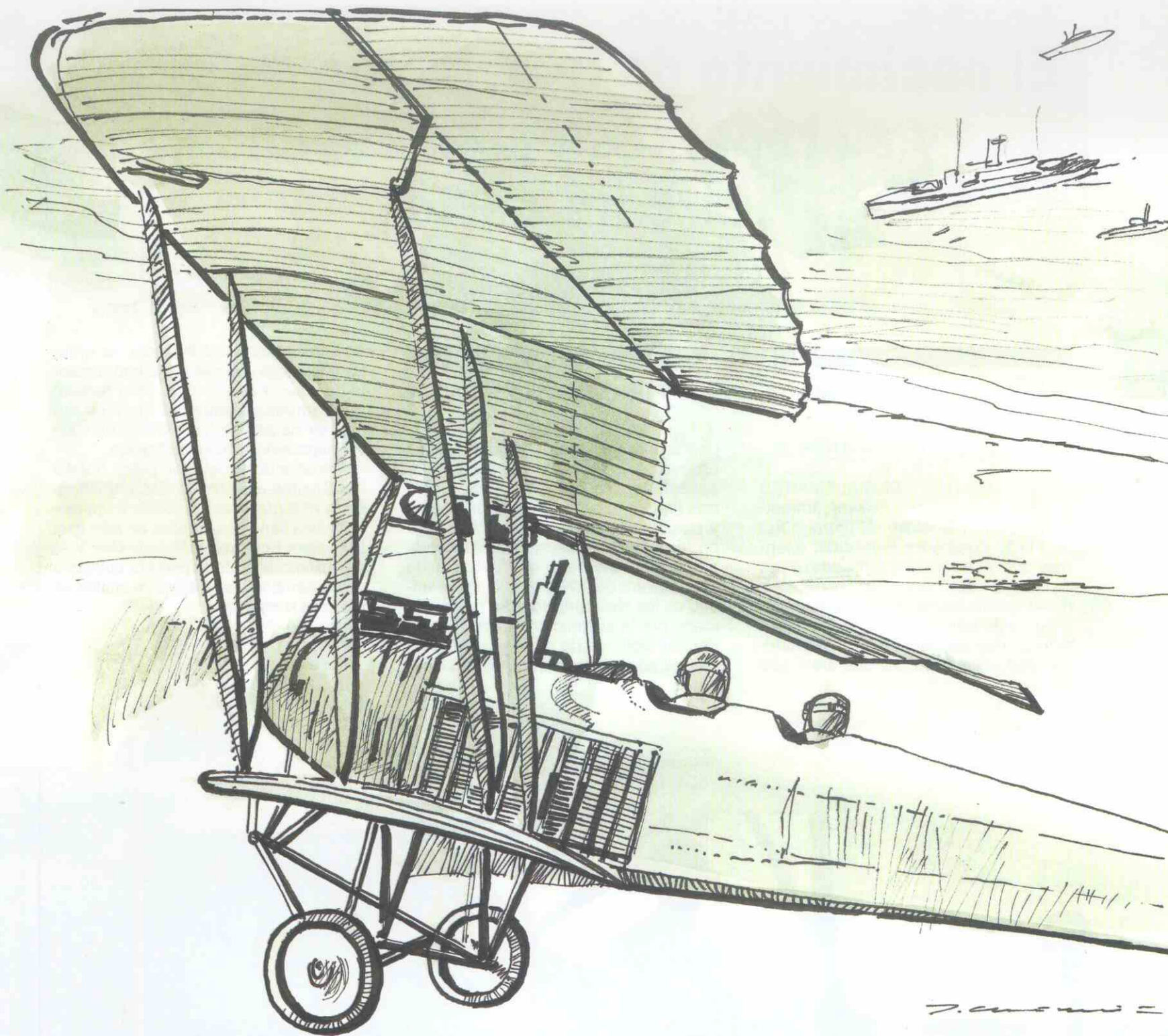
Como consecuencia de estas operaciones que llevaron a la pacificación de las —hasta entonces, rebeldes— *kabilas* de Anyera, L'Haus y Uadrás, se pudieron repatriar más de 20.000 hombres y casi 4.000 caballos, con una economía para el erario nacional de 23 millones de pesetas al año.

#### EL PAPEL DE LA AVIACION EN EL DIA DE ANYERA

La participación de la Aviación en esta acción, indudablemente fue muy modesta, como no podía ser de otra manera dados los escasos medios en hombres y material de que disponía a la sazón en la zona occidental de Marruecos, pero pese a estas limitaciones, cubrió dignamente su papel de informar al mando del número, situación y movimientos del enemigo, corrigiendo el tiro de la artillería, y desmoralizando a los moros con sus "espectaculares" bombardeos, haciéndoles ver la superioridad de los soldados de España.

Fue esta la primera vez que en una acción actuaron coordinadas fuerzas de





Tierra, Mar y Aire, con resultado positivo, aunque la Aviación aún se hallaba en su infancia. No pasarían muchos años antes de que en la bahía de Alhucemas, en 1925, se desarrollara con éxito, por primera vez en la edad contemporánea, una operación de desembarco en una costa defendida por el enemigo. En ella la participación de la Aviación –160 aviones– que habían “ido a la guerra” por primera vez en la Historia, en 1913, tuvo un papel relevante en el que, sin perder el efecto moral de los primeros tiempos sobre las fuerzas de ambos contendientes, sus resultados materiales eran ya notables.

#### FUENTES CONSULTADAS

- Bibliográficas
- García Figueras, Tomás, *Marruecos (la acción de España en el Norte de Africa)*. Barcelona, 1939.
- Gomá Orduña, José, *Historia de la Aeronáutica Española, tomo I*. Madrid, 1946.
- Hernández de Herrera, Carlos y García Figueras, Tomás, *Acción de España en Marruecos (1492-1927)*. Madrid, 1929.
- Servicio Histórico Militar, *Historia de las campañas de Marruecos, tomo II*. Madrid, 1951.
- Documentales
- Diarios de Operaciones. Archivo Histórico del Ejército del Aire. Castillo de Villaviciosa de Odón.
- Expedientes personales. Archivo Histórico del Ejército del Aire. Castillo de Villaviciosa de Odón.



# El nacimiento de la aviación de caza y su repercusión en España (tercera parte)

JOSÉ WARLETA CARRILLO  
Coronel Ingeniero Aeronáutico

## VI

### SEGUNDO PERIODO DE DOMINIO ALEMÁN (SEPTIEMBRE 1916-JUNIO 1917)

#### LAS JASTAS Y LOS ALBATROS

**D**E LOS DOS ASES ALEMANES del monoplano Fokker, Immelman y Boelcke, el primero fue un eficaz derribador individual, mientras que el segundo, sin cederle un ápice en este menester, tenía una mente particularmente bien organizada y dotes de jefe. La aviación alemana estaba irremediabilmente en inferioridad numérica, pero Boelcke creía que

podía obtener la superioridad táctica en combate. Los Aliados tenían sus *escadrilles* y *squadrons* de caza, mientras los alemanes habían llegado sólo a agrupar algunos monoplanos Fokker en los llamados *Kampfeinsitzerkommando*, en el verano de 1915. Desde la primavera de 1916, ante la superioridad de los Nieuport, Boelcke había clamado por la sustitución de los Eindecker por biplanos de caza y la creación de unidades de estos aparatos. Cuan-

do Immelman cayó en junio, se ordenó a Boelcke que dejara temporalmente de volar. Por entonces, éste redactó sus famosos principios tácticos del aviador de caza y fue enviado en viaje de inspección a diversos frentes.

A finales de agosto, en plena batalla del Somme, se creó la Escuadrilla de Caza nº 2 (*Jagdstaffel* o *Jasta 2*), primera de una serie de unidades de este tipo. El capitán Boelcke, nombrado jefe, voló en solitario durante la primera quincena de septiembre, disponiendo la unidad de sólo dos o tres aparatos. El 16 de septiembre, *Jasta 2* recibió 12 de





los nuevos biplanos Albatros D I (y probablemente también algún D II). Estos monoplazas, con elegante fuselaje semimonocasco de madera, tenían generalmente el motor Mercedes D III de 160 cv, clásico 6 cilindros en línea alemán. Capaces de alcanzar los 175 km/h, disponían de dos ametralladoras Spandau sincronizadas. Cuando Boelcke llevó su unidad al combate al día siguiente, derribaron ocho aviones británicos. Era el primer anuncio de que las cosas habían cambiado otra vez. En septiembre y octubre, los alemanes abatieron en el Somme 211 aviones aliados perdiendo sólo 39, a pesar de estar en inferioridad numérica. Hay que hacer notar que la táctica de las Jastas era claramente defensiva, siendo raro que penetraran en territorio aliado. En general, esperaban a que los aparatos de reconocimiento enemigos cruzaran las líneas y los atacaban con gran eficacia.

Desgraciadamente para la aviación alemana, el 28 de octubre murió el capitán Boelcke en combate aéreo. No fue abatido por el enemigo, sino víctima del choque de su Albatros con el de un compañero. Boelcke, forjador de la aviación de caza de su país, tenía 40 victorias oficiales. Su sucesor como máximo héroe de la caza alemana, Manfred von Richthofen, había ya comenzado su carrera como discípulo de Boelcke en la Jasta 2.

## PRIMEROS EXITOS DEL SPAD

La respuesta de los Aliados al Albatros tardaría en hacerse sentir. Como ya hemos dicho, el Spad VII, entrando en servicio muy poco a poco, sólo estaba en manos de algunos pilotos selectos. Casi al mismo tiempo apareció una versión más potente del Nieuport 17, el llamado 17bis, que en vez del Le Rhône 110 cv usaba el Clerget 130 cv. Este excelente motor, sin embargo, pesaba casi 20 kg más que el Le Rhône 110 cv y la producción del Nieuport 17bis (que tenía el fuselaje de sección redondeada) no debió ser muy importante, aunque, aparte de su uso por los franceses, algunos fueron vendidos a Gran Bretaña para el RNAS. Los británicos pusieron en servicio en aquel septiembre un pequeño biplano con motor Le Rhône 80 cv, el Sopwith Pup. Aunque tuvo fama de ser una delicia de pilotar, su escasa potencia limitó su papel al de remedio interino. Estos tres aparatos aliados tenían sólo una ametralladora. Aunque el Spad VII fue reconocido inmediatamente como un caza excepcional y, como sabemos, fue solicitado también por los británicos, decidiéndose su fabricación con licencia en Inglaterra, en potencia (150 cv) y armamento estaba por debajo de los alemanes.

En octubre, para contrarrestar a las Jastas de Albatros, los franceses crearon sus tres primeros grupos de caza (GC 11, GC 12 y GC 13), con cuatro escuadrillas cada uno. Como sabemos, en junio ya habían formado el llamado Groupement de Cachy con ocho escuadrillas para la ofensiva del Somme, pero fue cosa temporal. Los *groupes*, que se multiplicarían en el futuro, eran unidades permanentes. El GC 12, mandado por el comandante Brocard (el mismo de Cachy) incluía la famosa *Escadrille N 3 Les Cicognes* en la que volaba Georges Guynemer. El nombre de *Les Cicognes* se extendió al grupo entero. Todas las escuadrillas pasarían de Nieuport a Spad en los meses sucesivos.

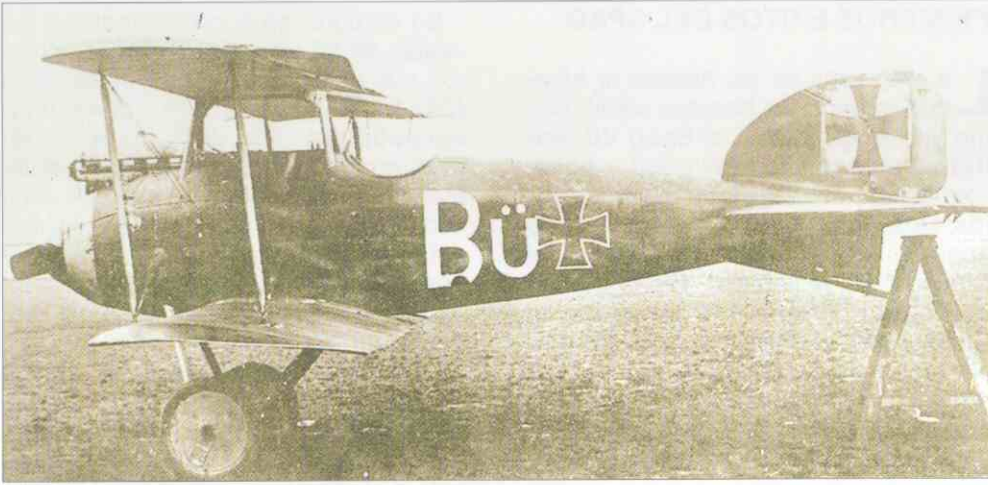
## VISITANTES ESPAÑOLES EN FRANCIA, 1916 - GÉNESIS DEL PRIMER CAZA ESPAÑOL

El 25 de octubre llegó a París el capitán Eduardo Barrón, jefe de los Talleres de Cuatro Vientos, por "asunto motores Hispano-Suiza". También se dijo que invitado por el gobierno francés para ver los adelantos logrados en aviación. Por entonces estuvieron también en París el director de la Aeronáutica Militar espa-

*El primitivo caza Amalio Díaz logró en el concurso de 1919 un premio de consolación.*







Los Albatros D I y D II, armados con dos ametralladoras, fueron una cumplida respuesta a las aspiraciones de Boelcke, determinando a partir de septiembre de 1916 el segundo período de superioridad aérea de los alemanes. La foto muestra un D I capturado por los Aliados.

ñola, coronel Rodríguez Mourelo, y Salvador Hedilla, popular piloto y director de los talleres barceloneses de Pujol, Comabella y Compañía. Recuerdo que mi tío Julio Rodríguez Torres, hijo de Rodríguez Mourelo, me contó hace ya muchos años que su padre y Hedilla fueron a París y se trajeron los planos del Spad. Parece que fue una concesión francesa a la patria del motor Hispano-Suiza, aunque la generosidad no llegó a la cesión de una documentación demasiado completa del Spad VII, avión que aquellos días iba llegando con cuentagotas al frente. Sea como sea, con Barrón como responsable técnico, Pujol, Comabella y Cía. puso manos a la obra, iniciando la construcción del primer prototipo de caza español.

Otro visitante de la Aeronáutica Militar española al campo aliado fue el capitán Emilio Herrera, jefe del Aerodromo de Cuatro Vientos, invitado por los británicos a visitar su frente de operaciones cuando aún no había terminado

la batalla del Somme. La visita tuvo lugar en noviembre de 1916. Desde Amiens, en automóviles del ejército británico, fue varias veces al frente británico (Arras). Aquí me atrevo a incluir otro recuerdo personal. En la respuesta a un cuestionario que envié hace unos treinta y tantos años al general Herrera, exiliado en París (respuesta imperdonablemente extraviada), don Emilio me contó que, comiendo o cenando en Maxim's con Guynemer, éste, que llevaba un par de meses volando el Spad VII, le habló de su futuro avión dotado de un cañón. Bruce (Spad Scouts) dice que el desarrollo de este avión (que será el Spad XII) comenzó, a petición de Guynemer, en enero de 1917. El motor en que se basaba este proyecto de Béchereau era el Hispano-Suiza Tipo 38 (8C) de 200 cv, una adaptación del Tipo 35 (8B) para llevar un cañón Puteaux de 37 mm. Era la idea de Birkigt ya mencionada en la segunda parte de este trabajo (*Aeroplano*, N° 17).

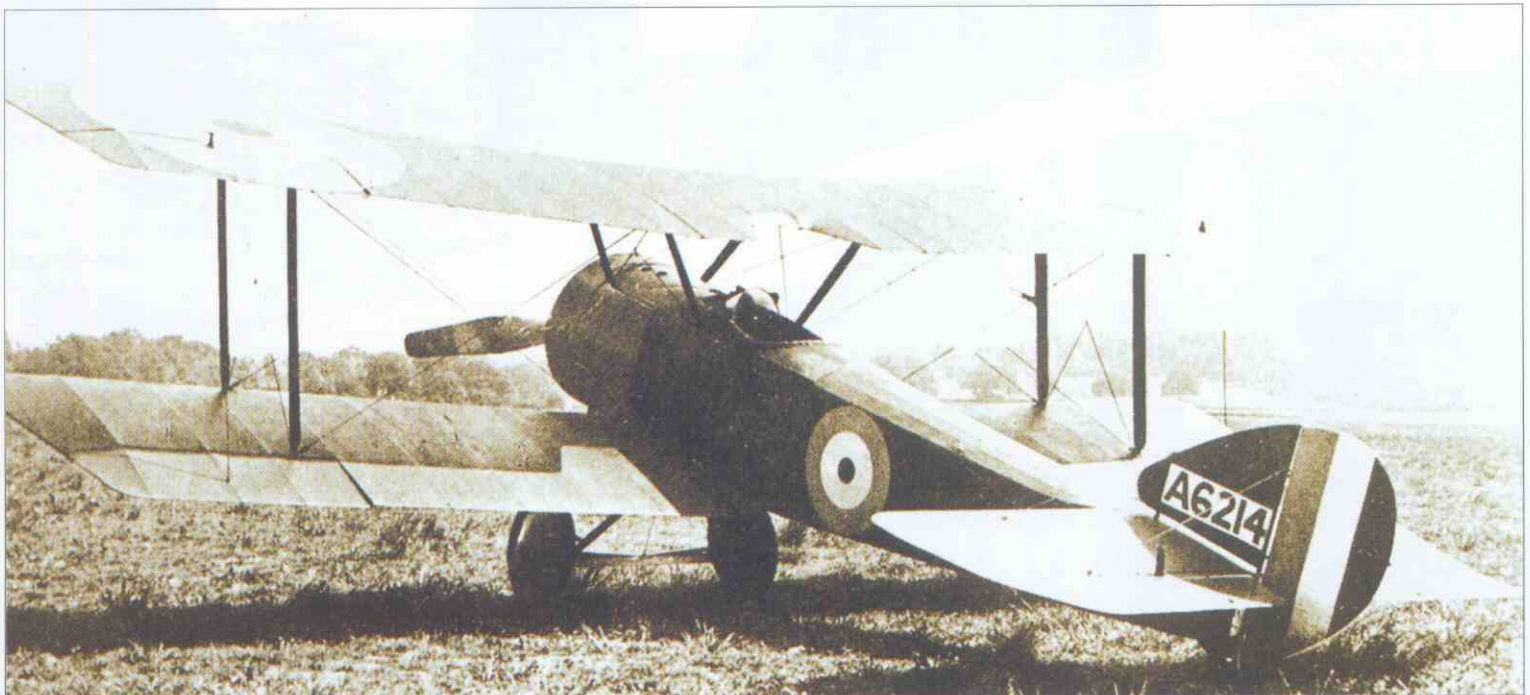
## OTROS CAZAS DE 1916 Y PRINCIPIOS DE 1917

### ■ El Albatros D III y los L.F.G. Roland

A poco de aparecer los Albatros D I y D II, hicieron su debut el LFG Roland D I y el Fokker D IV, con éxito limitado, pero en enero de 1917 entró en servicio el Albatros D III. Este caza, dotado de una versión con más compresión del Mercedes D III, denominada D IIIa, que daba 170-175 cv, difería de sus antecesores por la configuración de las alas, que eran del tipo sesquiplano originado por Nieuport, con montantes en V. Aunque la estrecha ala inferior monolarguera proporcionaba una mejor visibilidad hacia abajo que la rectangular de los D I y D II, la integridad estructural resultaba perjudicada. Por los datos disponibles, el D III no era más rápido que los anteriores Albatros, pero a principios de 1917 era probablemente superior a todos sus oponentes. Manfred von Richthofen, que recibió aquel enero la cruz Pour le Mérite, tomó el mando de la Jasta 11. El día 24 consiguió su victoria número 18, pero en el mismo vuelo el plano inferior de su Albatros D III sufrió un fallo estructural que no le impidió aterrizar sano y salvo. Otros dos pilotos alemanes experimentaron aquel día fallos similares y perdieron la vida. A pesar de todo, el D III se convirtió en el caza más importante de la aviación alemana durante los meses siguientes. No se conoce el número de D III construidos.

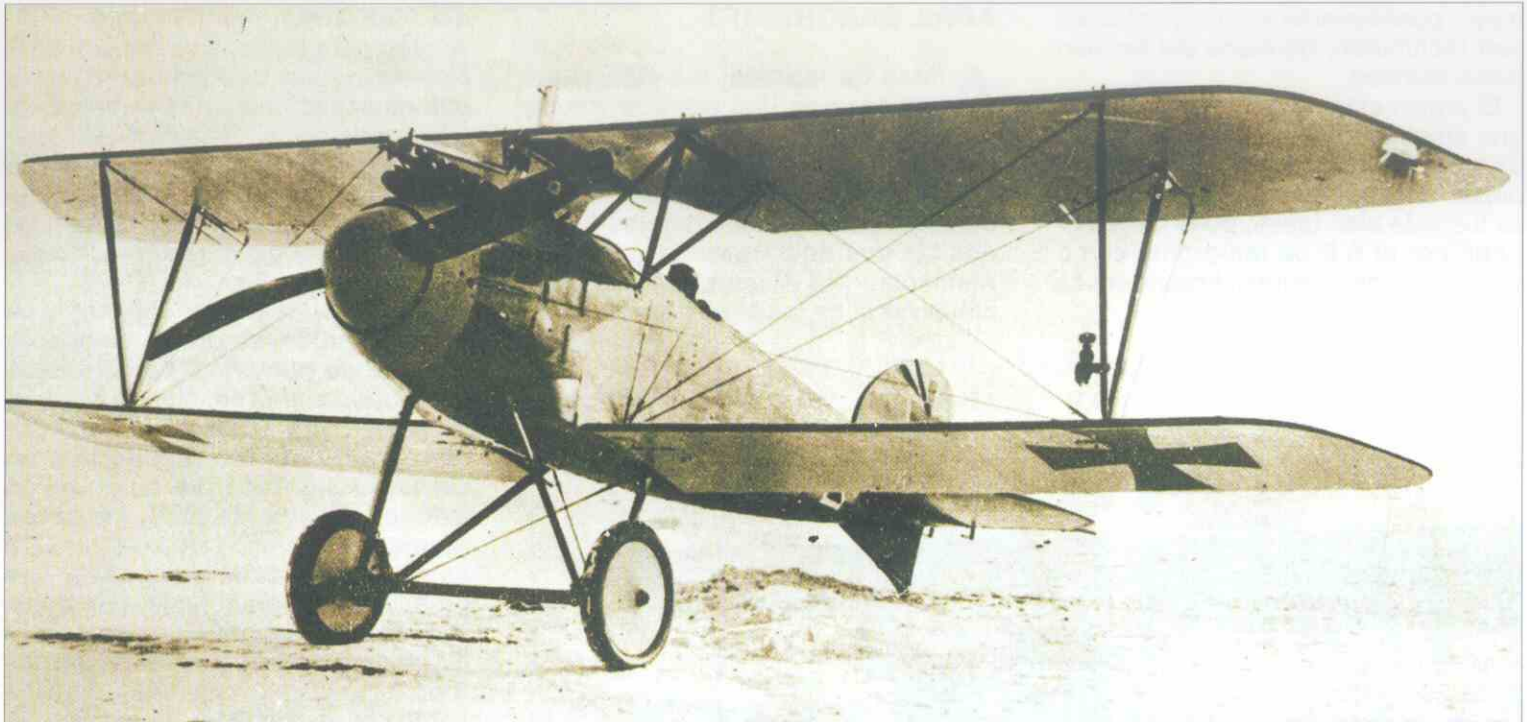
Tal vez más de 2.000, sin contar los hechos en Austria con motores Austro Daimler de diversas potencias.

Menos difundidos que los Albatros, los L.F.G. Roland de caza aparecieron en forma de prototipos en 1916. Estos aparatos, de los que se construyeron



El Sopwith Pup, de muy agradable pilotaje, adolecía de una potencia demasiado escasa (motor Le Rhône de 80 cv). Disponía de una ametralladora sincronizada.





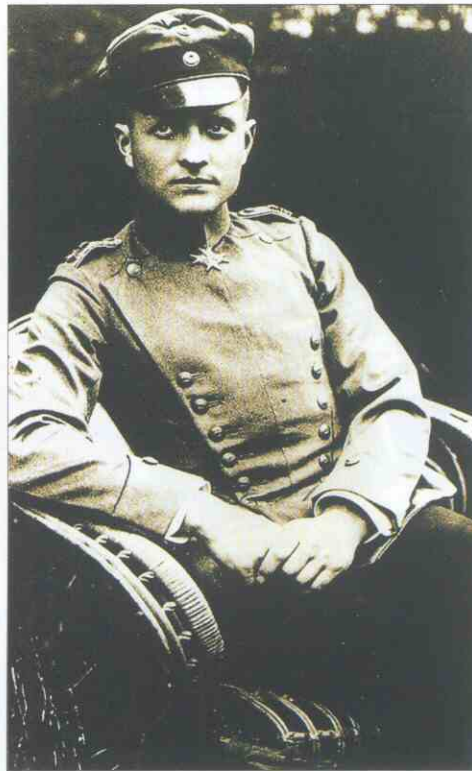
*El Albatros D III, a pesar de algún problema estructural, fue el continuador del dominio alemán establecido por los D I y D II de montantes paralelos, siendo el principal caza alemán (y posiblemente el mejor de ambos bandos) durante algunos meses, protagonizando el famoso Abril Sangriento de 1917.*

unos 300 ejemplares contando los escasos D I, fueron considerados inferiores a los Albatros y, cuando los D II y D IIa entraron en servicio en los primeros meses de 1917, no integraron generalmente escuadrillas completas. El D II usaba el clásico motor Mercedes D III de 160 cv y el D IIa el Argus As III de 180 cv.

#### ■ **El Spad VII de 180 cv, el Sopwith Triplane y el Bristol Fighter**

Como hemos dicho, el Spad VII de 150 cv mostró a fines de 1916 cierta inferioridad respecto de los cazas alemanes, no sólo por su armamento de una única ametralladora, sino por su insuficiente velocidad ascensional (la velocidad horizontal era buena). El motor Hispano-Suiza Tipo 34S (8Ab) de 180 cv comenzó a equipar los Spad VII en el frente hacia febrero de 1917, suponiendo una mejora fundamental. En armamento, no obstante, seguía siendo inferior a los alemanes. El primer Spad VII de 180 cv fue asignado a Guynemer, que obtuvo 19 victorias con él, sin ningún cambio de motor, cosa notable en aquella época.

Casi al mismo tiempo, apareció el Sopwith Triplane británico. Este original monoplaza de caza, equipado con un motor rotativo Clerget de 130 cv, fue utilizado sobre todo por el Royal Naval Air Service y aunque sus resultados fueron buenos, no fue fabricado en gran cantidad y en verano comenzó a ser sustituido por el Sopwith Camel. No obstante, había llamado poderosamente la atención de los técnicos alemanes, hasta el punto que la mayoría de los constructores germanos realizaron prototipos de caza triplanos.



*Manfred von Richthofen, el famoso "Barón Rojo", fue el as con más victorias oficiales (80) de la Guerra Europea*

En marzo llegó al frente el Bristol Fighter, un biplaza de caza inicialmente en la versión F.2A, pronto sustituida por la F.2B. Aunque la primera patrulla ofensiva del F.2A, 5 de abril, fue un desastre (cuatro de los seis aparatos fueron derribados en combate con cinco Albatros D III de la Jasta 11 mandada por Richthofen) las tripulaciones británicas mejoraron en los meses siguientes la doctrina de empleo del biplaza. Se abandonó la idea de que la ametralladora del observador era el arma fundamental, reconociendo que lo más

eficaz era combatir con la ametralladora sincronizada, como un monoplaza, con la ventaja de tener la cola más o menos protegida. El Bristol F.2B, considerado como un avión de caza-reconocimiento, se hizo respetar.

#### ■ **El S.E.5 de la Royal Aircraft Factory**

Las autoridades británicas, habiendo adquirido la licencia del motor Hispano-Suiza, encargaron a la Royal Aircraft Factory de Farnborough el proyecto de un avión de caza basado en el Hispano 150 cv, aunque también se ha dicho que ya en un principio se pensó en el motor con reductor de 200 cv. La Factory hizo un excelente trabajo, dirigido por el comandante F. M. Green, que contaba con Henry P. Folland y John Kenworthy para el proyecto. El producto fue un biplano de líneas sencillas y eficaces que se denominó S.E.5. El primer prototipo hizo su vuelo inicial el 22 de noviembre de 1916, es decir, siete meses después que el Spad V.

La primera serie del S.E.5 llevó el motor Hispano 150 cv. La casa Wolsley había comenzado las entregas de este motor en enero de 1917 bajo el nombre de Wolsley Python W.4a, pero los aviones del primer escuadrón de S.E.5 enviado a Francia, en abril de 1917 (el N° 56), posiblemente llevaban motores hechos en Francia. Uno de los jefes de escuadrilla (flight commanders) de este escuadrón era Albert Ball. A éste, que era ya un as muy celebrado, no le gustó en principio el S.E.5 y consiguió que le dejaran volar un Nieuport, su aparato favorito, con el que obtuvo el 23 de abril la primera victoria del escuadrón. Aquel mismo día abatió dos aviones enemigos más, ambos con S.E.5. Ball murió el 7 de



mayo, posiblemente abatido por Lothar von Richthofen, hermano del famoso barón Manfred.

El armamento del S.E.5 consistía en una ametralladora Vickers sincronizada y una Lewis por encima del ala superior. La producción del S.E.5 de 150 cv fue más bien breve, pues fue sustituido por el S.E.5a tan pronto como se dispuso de motores Hispano-Suiza con reductor.

## ABRIL SANGRIENTO

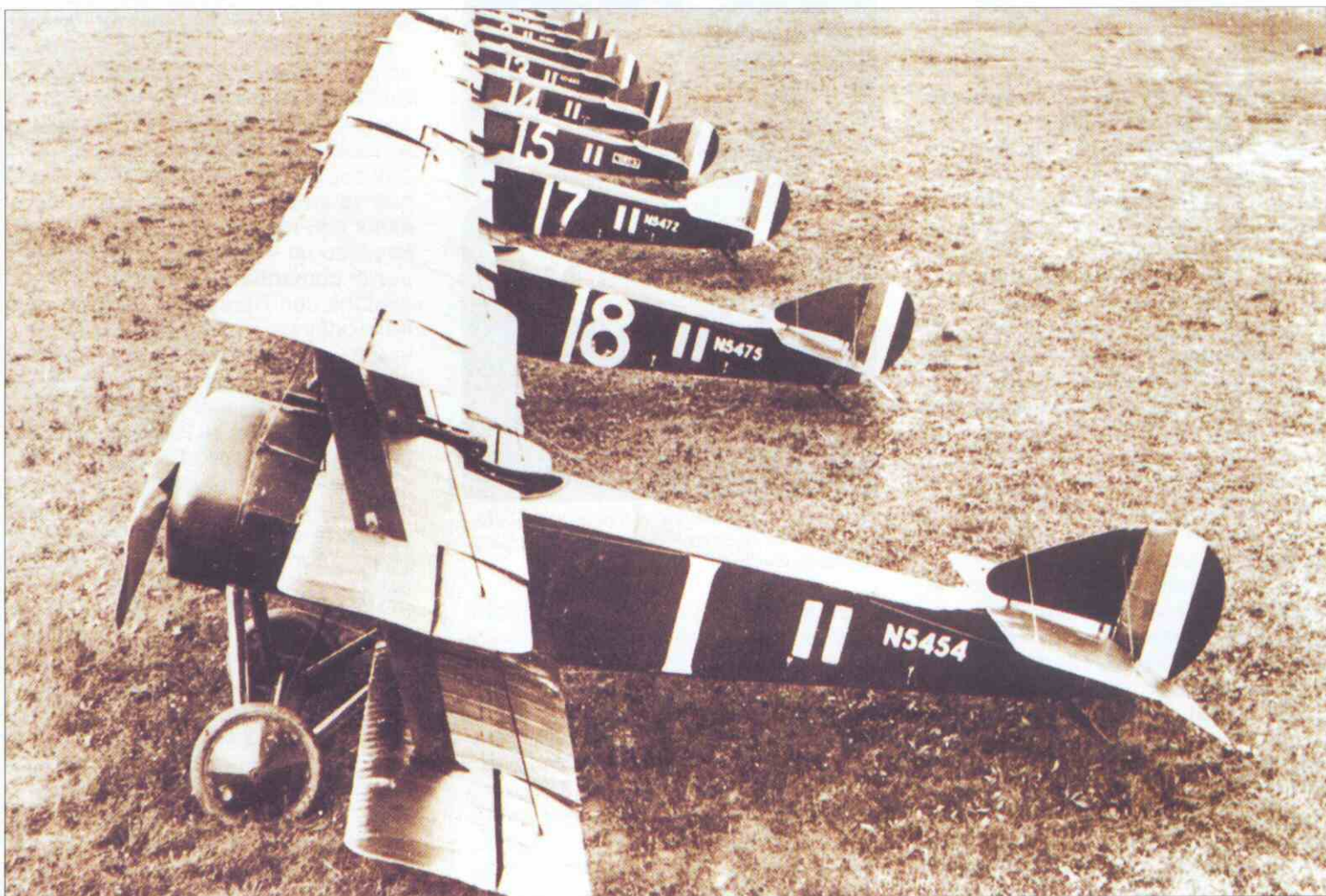
A fines de febrero, los alemanes comenzaron una retirada voluntaria a la llamada Línea Siegfried o Hindenburg. Se trataba de una rectificación del frente que terminó el 5 de abril. Este mes de abril los Estados Unidos declararon la guerra a Alemania y los Aliados iniciaron dos ofensivas. Los británicos atacaron el

día 9 en Arras, como intento de diversión para la ofensiva francesa hacia el Chemin des Dames (Aisne) que comenzó una semana después. Conducida por el general Nivelle, sucesor de Joffre al frente del ejército francés, la batalla del Aisne fue especialmente desastrosa, desembocando en una gran desmoralización de las tropas galas.

La caza alemana se concentró en el frente británico, donde estaba en inferioridad numérica, pero contaba con superioridad técnica gracias al Albatros D III, puesto que sus oponentes no habían recibido aún en cantidad significativa sus nuevos aviones. El mes de abril, los cazas alemanes hicieron una verdadera carnicería de aviones aliados. Los británicos recuerdan este mes como Bloody April (Abril Sangriento). El Royal Flying Corps perdió 316 pilotos y observadores, con 151 aparatos británicos derribados, de los que 88 lo fueron por la Jasta 11 y, entre éstos, 21 personalmente por el jefe de la escuadrilla, Manfred von Richthofen, y otros 21 por Kurt Wolff. Los franceses y belgas perdieron 200 aparatos. Los británicos afirmaron haber abatido 260 aparatos alemanes, mientras los alemanes citaron casi 370 perdidos en todo el frente.



*Spad VII C.1 de 180 cv. La foto, tomada de un anuncio francés de los motores Hispano-Suiza, muestra al as Guynemer con el aparato "con el cual abatí 19 aviones enemigos y que estaba dotado del primer motor Hispano Suiza 180 HP (que no fue nunca cambiado)".*



*El Sopwith Triplane fue un avión notable, aunque fabricado en corto número. Usado con éxito por el RNAS británico, impresionó a los alemanes, que lanzaron numerosos prototipos de cazas triplanos.*



## SEGUNDO PERIODO (FINAL) DE DOMINIO ALIADO (JUNIO 1917-NOVIEMBRE 1918)

## LOS CAZAS ALIADOS SE IMPONEN

Los triunfos de la caza alemana en abril no iban a durar ya demasiado. De mayo a agosto llegaron al frente nuevos cazas aliados, superiores a los Albatros. Aparte del triplano Fokker Dr I, los alemanes no sacaron en el resto de 1917 más que derivados del Albatros D III y algún Pfalz. Por el contrario, en materia de empleo de los cazas, realizaron una innovación con la creación a fines de julio de la *Jagdgeschwader* (escuadra) N° 1, mandada por Manfred Von Richthofen y compuesta de cuatro *Jastas* (escuadrillas). La idea era disponer de una concentración de cazas capaz de trasladarse a cualquier parte del frente para lograr la superioridad aérea local. Siguió, ya en 1918, otros tres *Jagdgeschwadern*. El nombre de "circos volantes" dado a estas unidades por los Aliados se debió a su carácter itinerante. Curiosamente, los grupos de caza alemanes (*Jagdgruppen*), de dos o tres *Jastas*, aparecieron más tarde que la primera escuadra y fueron formaciones temporales.

La segunda mitad de 1917 vio la interminable y estéril ofensiva anglo-francesa llamada Tercera Batalla de Ypres o de Passchendaele. Iniciada el último día de julio, no terminó hasta el 20 de noviembre (con el resultado de 9 kilómetros de marismas ganados). Este mismo día comenzó la Batalla de Cambrai. En ésta, los británicos inicia-

ron la ofensiva con tanques y la aviación de asalto fue eficazmente empleada por ambos bandos.

## ■ Los Spad XII y XIII

En la segunda parte de este trabajo (*Aeroplano*, N° 17) contamos cómo Birkigt desarrolló el motor básico Hispano-Suiza de 150 cv (Tipo 34, deno-

dió lugar a los *moteur canons* Tipo 38 (8C) de 200 cv y a su versión de alta compresión y 220 cv de cuya denominación de fábrica no estamos seguros (¿Tipo 38S?), siendo la oficial francesa 8Cb.

Ya hemos visto cómo el motor Tipo 34S, popularmente conocido como el Hispano 180, mejoró mucho las actuaciones del Spad VII. También sabemos que el motor con reductor Tipo 35 de 200 cv completó el ensayo oficial de 50 horas en banco en junio de 1916. Dos

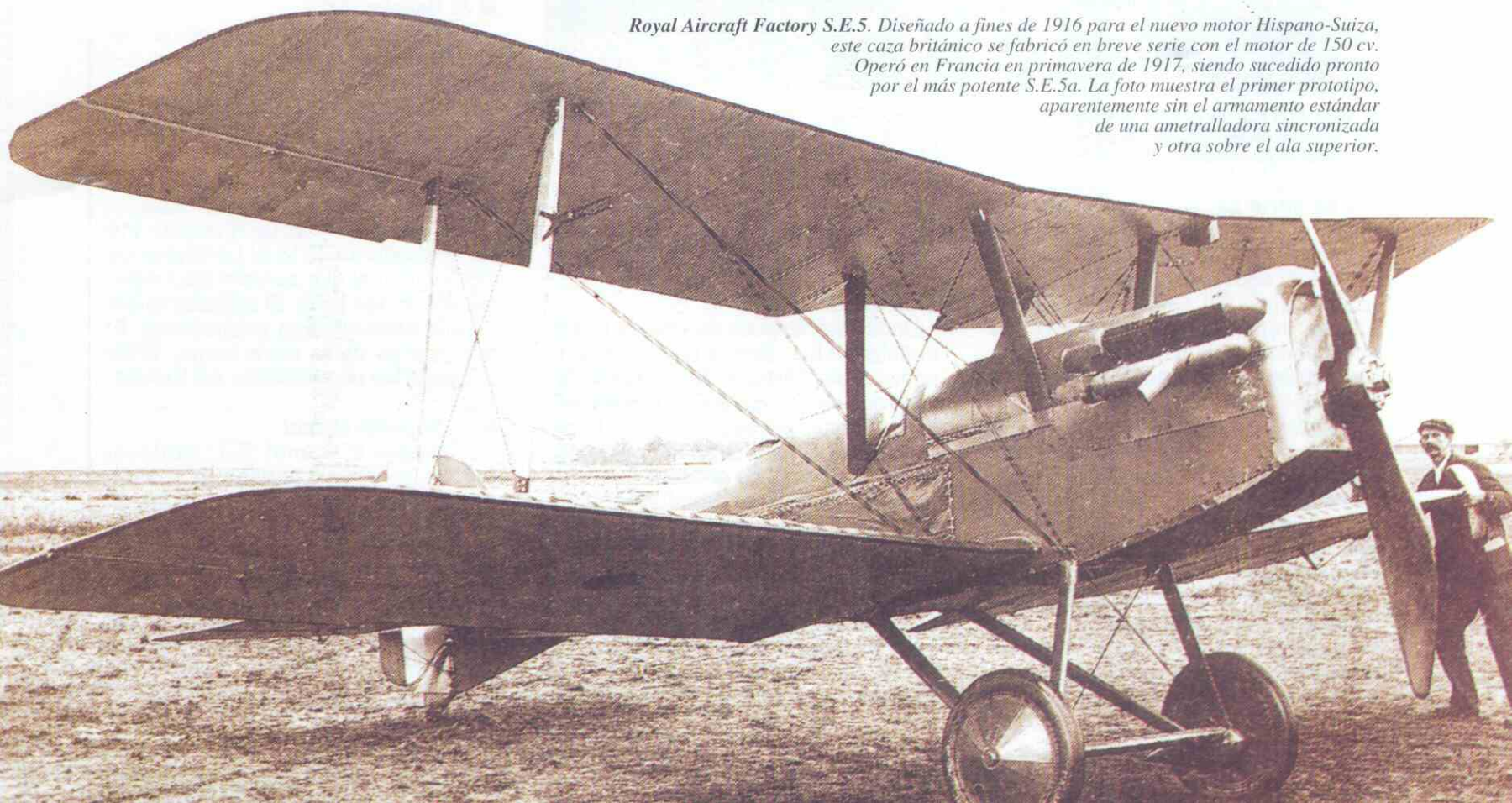


*Bristol Fighter F.2B. Biplaza de caza-reconocimiento británico armado de una ametralladora sincronizada y una o dos de observador. Después de la guerra pasó al empleo de cooperación y fue tan satisfactorio que su producción en serie se reanudó. España usó en Marruecos varias escuadrillas de Bristol F.2B.*

minación oficial francesa 8Aa) mediante aumento de la compresión, del régimen (usando un reductor) o de ambas cosas. Así aparecieron respectivamente los Tipos 34S (8Ab) de 180 cv, 35 (8B) de 200 cv y 35S (8Ba) de 220 cv. Además, la instalación de un cañón disparando por el interior del árbol portahélice, hecha posible por el reductor,

células de Spad VII fueron equipadas experimentalmente con motores del citado tipo, probablemente a fines de año. Béchereau comenzó en enero de 1917 el desarrollo del Spad XII, que estaría dotado del motor cañón Tipo 38 (tan deseado por Guynemer) y de una ametralladora sincronizada: El joven as dispuso del nuevo avión en julio de

*Royal Aircraft Factory S.E.5. Diseñado a fines de 1916 para el nuevo motor Hispano-Suiza, este caza británico se fabricó en breve serie con el motor de 150 cv. Operó en Francia en primavera de 1917, siendo sucedido pronto por el más potente S.E.5a. La foto muestra el primer prototipo, aparentemente sin el armamento estándar de una ametralladora sincronizada y otra sobre el ala superior.*





1917, obteniendo con él algunas victorias. Se hicieron 300 aparatos de este tipo, siendo utilizado también con éxito por René Fonck, pero a la mayoría de los pilotos no les gustó. El Cañón Puteaux no era un arma automática, exigiendo recarga a mano tras cada disparo, y su fuerte retroceso y el humo en la cabina, unidos a las vibraciones del motor con reductor no facilitaban el pilotaje en combate y la puntería.

En paralelo con el Spad XII, Béchereau desarrolló un caza más convencional, el Spad XIII, con el motor Tipo 35 de 200 cv y dos ametralladoras. Este aparato, como el XII, revelaba en su aspecto su descendencia del Spad VII, pero en ambos casos se trataba de diseños nuevos. Según Bruce, el prototipo del Spad XIII fue, según se cree, el S.392, volado en Buc por el subteniente Dorme el 4 de abril de 1917 y demostrado por Maurice Prévost a las escuadrillas de caza. Los primeros aparatos

de los aparatos de serie). Existen fotos de este avión, con el rótulo *Vieux Charles*, como anteriores Spad del gran as. Es posible que éste no comenzara a operar con el Spad XIII hasta agosto, a continuación de sus experiencias con el Spad XII. Su última victoria, la número 53, con fecha 20 de agosto, fue tal vez la única que lograrse con el Spad XIII. El 11 de septiembre, Guynemer desapareció sobre Poelcapelle, en plena batalla de Flandes (tercera de Ypres).

#### ■ El Airco DH.5

Este contrahecho biplano (tenía las alas con decalaje negativo, con el piloto delante del ala superior), motor rotativo Le Rhône de 110 cv y una sola ametralladora, equipó desde mayo de 1917 algunos escuadrones del RFC británico, pero se dedicó pronto al ataque a tierra, actuando notoriamente en la Batalla de Cambrai (noviembre-diciembre) junto a los Sopwith Camels.



*El Spad XIII C.1 fue el caza supremo de Francia en la Gran Guerra. Desarrollado a partir del Spad VII, usaba el motor Hispano-Suiza con reductor, más potente pero menos fiable que el de toma directa, y tenía dos ametralladoras sincronizadas. Fue probablemente el caza más rápido del conflicto.*

tos de serie salieron hacia fines de mayo, pero esto no indica que se dispusiera del nuevo caza inmediatamente. El 1 de agosto sólo se habían entregado 17 Spad XIII. Gran parte de la culpa de esta lentitud de entregas correspondió, según quejas oficiales, a los problemas que presentaba el motor Hispano-Suiza con reductor y defectuosa instalación del armamento. El motor, técnicamente brillante, era fabricado como los anteriores Hispano-Suiza por numerosos contratistas y dio muchos quebraderos de cabeza, en gran parte por roturas de los engranajes del reductor, lo que perturbó gravemente la disponibilidad no sólo del Spad XIII, sino también del S.E.5a británico.

Guynemer pilotó un Spad XIII de los primeros (con alas de puntas redondeadas y otras diferencias respecto del grue-

En este menester, el DH.5 fue reemplazado a fines de año y principios de 1918 por el muy superior S.E.5a.

#### ■ El S.E.5a

Unos días después de volar el primer prototipo S.E.5, llegó a Farnborough el primer motor Hispano 200 con reductor adquirido en Francia por el gobierno británico, motor que se montó en el tercer prototipo S.E.5. Este aparato voló por primera vez el 12 de enero de 1917. Ya sabemos que varios Spad VII equipados experimentalmente con el Hispano Tipo 35 de 200 cv volaban probablemente desde 1916, pero el tercer prototipo del S.E.5 se anticipó al Spad XIII como usuario de este motor. El S.E.5a llegó al frente hacia junio de 1917.

J. M. Bruce da una larga lista de tipos de motor usados por los S.E.5a: Hispa-

no-Suiza 200 cv (8BCa, 8BCb, 8BDa, 8BDb, 8BEa, 8BEb y 8Bd) y su versión británica Wolseley W.4b Adder I, II o III; Wolseley W.4a\* Viper 200 cv; Sunbeam Arab I o II 200 cv; Hispano-Suiza 220 cv (8Bc, 8Be). El motor Sunbeam Arab fue un fracaso y no tuvo historia significativa en el S.E.5a. Los motores Hispano-Suiza fabricados por diversos contratistas dieron muchos dolores de cabeza, atribuidos en gran parte a fallos del reductor. Para resolver el problema, la casa Wolseley produjo una versión de toma directa del motor, el W.4a\* ("a-asterisco") Viper de 200 cv. Los datos que tenemos de este motor parecen indicar que el fabricante británico "redescubrió" el Hispano 180 cv. En efecto, el Viper tenía la misma relación de compresión (5,3) que el Tipo 34S de la casa madre. Si bien la potencia nominal de este último era de 180 cv, datos de La Hispano-Suiza dan la cifra de 208 cv a 1800 rpm. Cuando el Viper, que dió también muchos problemas inicialmente, estuvo más o menos a punto, ya en 1918, fue estandarizado para el S.E.5a. En octubre, casi todos los escuadrones de S.E.5a usaban este motor. Entre S.E.5 y S.E.5a, se fabricaron durante la guerra unos 5.400 ejemplares.

El S.E.5a fue uno de los grandes cazas de la guerra. Rápido (unos 203 km/h a 3.000 m de altitud), de nobles cualidades de vuelo y buena plataforma de tiro, su pilotaje era más fácil que el de su contemporáneo Sopwith Camel. Entre sus pilotos más distinguidos cabe destacar a Edward Mannock (que obtuvo 54 de sus 73 victorias sobre S.E.5a), William Bishop (27 de sus 72 victorias) y James McCudden.

#### ■ El Hanriot H.D.1

Este ágil y agradable biplano de motor rotativo, aparecido en 1916, no fue adoptado en su país de origen, Francia, en la que el Spad era considerado supremo. En cambio, Bélgica e Italia lo adquirieron en 1917, construyéndose bajo licencia en este último país por la casa Nieuport Macchi. Inicialmente, el H.D.1 usaba el motor Le Rhône de 110 cv, pasando en 1918 al Le Rhône de 120 cv, con el que su velocidad máxima era de 184 km/h. El armamento era de una ametralladora sincronizada. El máximo as de la caza belga, Willy Coppens fue un entusiasta del Hanriot.

#### ■ El Sopwith Camel

El Sopwith Camel F.1, junto al S.E.5a, constituyó la base de la aviación de caza británica hasta el fin del conflicto. El prototipo, con motor Cler-

*Royal Aircraft Factory S.E.5a. Equipado con el motor Hispano-Suiza con reductor, de 200 o 220 cv, o con el Wolseley Viper sin reductor de 200 cv, el S.E.5a fue uno de los mejores cazas de la Gran Guerra. Los aviones del 85 Squadron, en la foto, usaban el motor Viper sin reductor, como indican las hélices cuyo giro es a derechas.*







get de 110 cv, fue dado de alta (*passed out*) por la fábrica el 22 de diciembre de 1916. Adoptado por el RFC y el RNAS, su producción en serie comenzó en 1917 con el motor Clerget de 130 cv y dos ametralladoras sincronizadas, llegando al frente en julio.

Contrariamente a su gratísimo antecesor, el Sopwith Pup, y a su contemporáneo el S.E.5a, el Camel exigía un pilotaje cuidadoso y hábil. Inestable y sujeto a fuertes pares giroscópicos del motor rotativo, con gran arrastre de alerones, mandos carentes de armonización y toda la masa concentrada alrededor del centro de gravedad (es decir, con escaso momento de inercia) era peligroso para un novato e incluso capaz de dar sorpresas a un veterano. El avión tuvo una fama de "matapilotos" justificada por numerosos accidentes. No obstante, como máquina de combate en manos de un piloto bueno y que lo conociera bien, era espléndido. Era capaz de virar con sorprendente rapidez, ayudado por el par giroscópico. Naturalmente, esta característica era asimétrica. El viraje a la derecha era fenomenal, mientras a la izquierda resultaba muy lento. Por ello, algunos pilotos preferían girar 270 grados a la derecha en vez de 90 a la izquierda.

Distinguidos ases del Camel fueron Raymond Collishaw, William Barker y Roderic Dallas. Se fabricaron durante la guerra unos 5.490 Camels (incluyendo la versión embarcada 2F.1 con motor Bentley de 150 cv), y sus victorias fueron cuantiosísimas. Se ha dado la cifra de 1.294 aparatos enemigos derribados en menos de dos años de servicio, cifra

no aproximada ni de lejos por ningún otro avión de la época. A pesar de todo, muchos pilotos preferían el S.E.5a, más rápido, más fácil de aterrizar, con mejores actuaciones en altitud, y con un motor más tranquilo que el rotativo del Camel, permitiendo picados estables y propicios para el tiro. La superior velocidad permitía al S.E.5a romper combate más fácilmente a voluntad.

#### ■ Los últimos Nieuport de montantes en V

La línea de Nieuport iniciada con el Bébé tipo 11 no terminó con el advenimiento del Spad. Tras el muy difundido Nieuport 17 (Le Rhône 110 cv) de 1916 aparecieron todavía el mismo año el 17bis ya mencionado (Clerget 130) y el 21 (de nuevo Le Rhône 80 cv). En 1917 entraron en servicio el Nieuport 23 (casi idéntico al 17), el 24bis (fuselaje redondeado, motor Le Rhône 9Jb de 120 cv), el 24 (como el 24bis, pero con nueva cola vertical y en servicio algo después) y el 27 (como el 24, pero con cambios en el tren de aterrizaje y el patín de cola). El 27 fue el último Nieuport de montantes en V fabricado en gran cantidad y usado por Francia y sus aliados. Del Nieuport 25, similar al 24 pero previsto para el motor Clerget 11E de 200 cv y con patín como el 27, fue fabricado posiblemente un ejemplar único, asignado al as Charles Nungesser. Según Bruce, el motor Clerget de 200 cv no respondió a las esperanzas en él depositadas y el Nieuport 25 fue abandonado. Como en el caso del Nieuport 17, sus sucesores iban armados con una ametralladora Vickers sincronizada (para Francia) o una Lewis sobre la cabaña

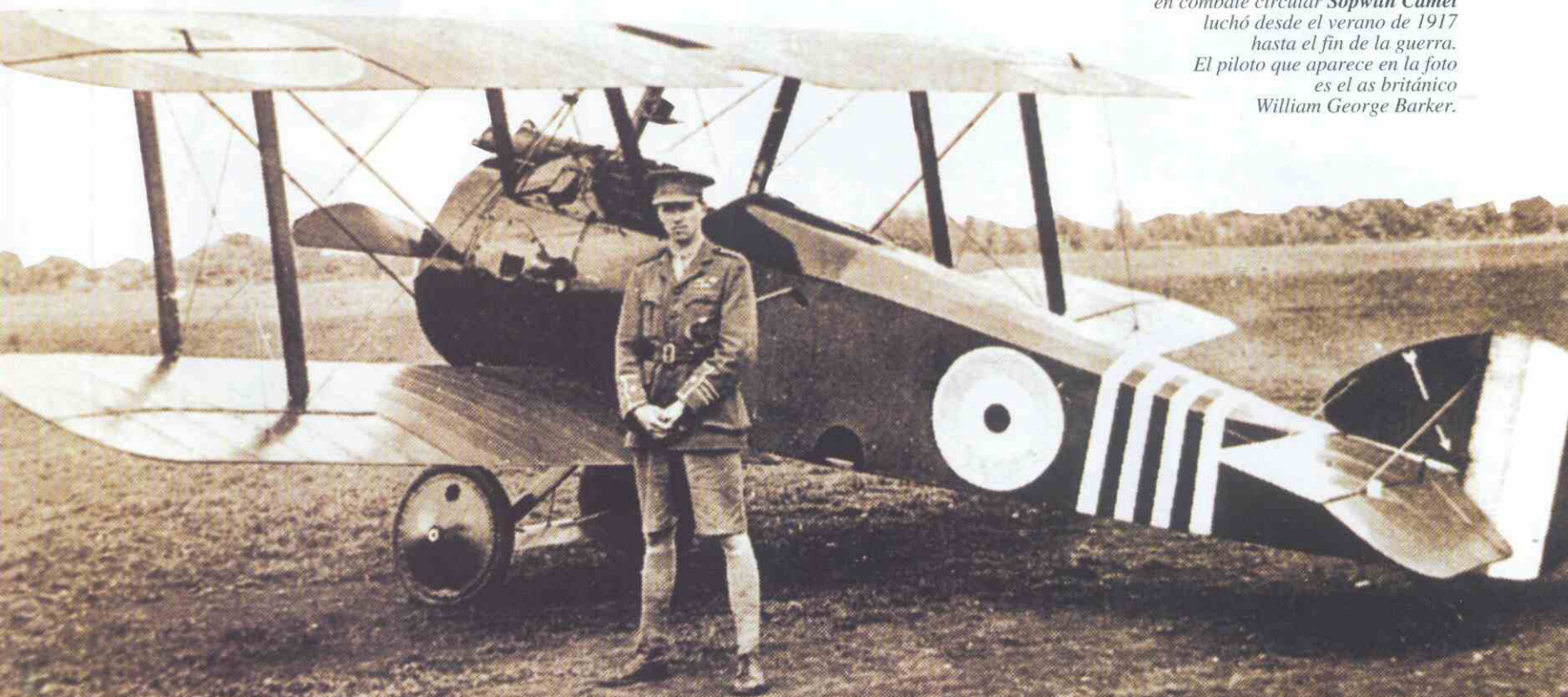
(para los británicos). El diseño estaba prácticamente agotado y estas variantes no podían ofrecer ventajas relevantes sobre el tipo 17 de 1916.

## LOS CAZAS ALEMANES DE 1917

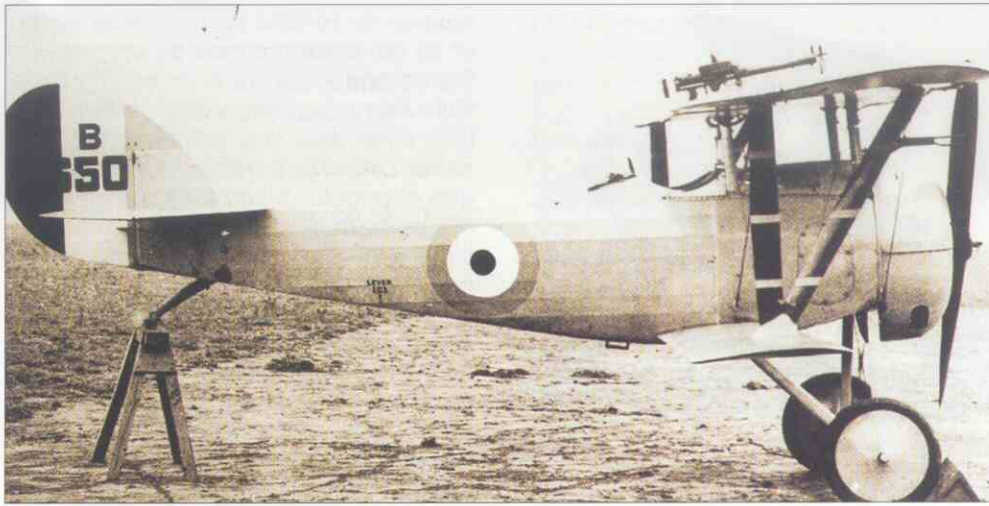
### ■ Los Albatros D V y D Va

La necesidad de disponer de un sucesor para el Albatros D III se planteó a los pocos meses de su puesta en servicio, porque los Aliados respondieron muy pronto con el Sopwith Triplane, el Spad VII de 180 cv y el Bristol Fighter. El sucesor vino de la misma firma Albatros, que produjo el D V, versión aligerada del D III, que entró en servicio en mayo de 1917. La producción del D V no debió alcanzar el millar, pero de una versión reforzada, pero más pesada, el D Va, que llegó al frente en octubre se hicieron tal vez unos 2.000. El motor del D V y el D Va era el consabido Mercedes D IIIa de 180 cv al despegue. Los Albatros D V y D Va continuaron sufriendo el problema estructural del ala inferior, que exigía un pilotaje "tímido", y fueron los últimos cazas diseñados por esta firma que se fabricaron en serie. Su desgracia culminó con la aparición en el bando Aliado de tres aparatos particularmente temibles: el Spad XIII en mayo, el S.E.5a hacia junio y el Sopwith Camel en julio. A causa de la ausencia de tipos alemanes superiores, los Albatros continuaron equipando todas las escuadrillas de caza alemanas (aunque algunas tuvieron, además, Fokker Dr I y Pfalz D III). El D Va siguió en producción los primeros meses de 1918, hasta que la misma

*Codo con codo con el S.E.5a, el menos dócil, pero extraordinario en combate circular Sopwith Camel luchó desde el verano de 1917 hasta el fin de la guerra. El piloto que aparece en la foto es el as británico William George Barker.*







El último de los Nieuport de montantes en V hecho en serie fue el Nieuport 27 C.1 de 1917. Con su motor Le Rhône 9Jb de 120 cv, suponía poco adelanto respecto del Nieuport 17 del año anterior. A pesar de ello, fue usado por Francia, Gran Bretaña e Italia. El de la foto es del RFC y, cosa habitual en los Nieuport británicos, lleva la ametralladora Lewis sobre el ala en vez de la Vickers sincronizada.



Albatros D V y DVa. La firma Albatros no fue capaz de lograr un buen sucesor para su D III. Los D V y D Va fueron "más de lo mismo", siendo inferiores a los cazas aliados de mediados de 1917. No obstante, continuaron siendo el núcleo de la caza alemana hasta la primavera de 1918 y, en cantidad decreciente, pelearon hasta el fin de la guerra.

casa Albatros se vio obligada a construir bajo licencia el Fokker D VII. En el último mayo de la guerra había en el frente 174 D III, 131 D V y 928 D Va. Los tres tipos continuaron en la brecha hasta el fin de la guerra.

#### ■ El triplano Fokker Dr I y los Pfalz D III y D IIIa

Ya hemos visto que el excelente triplano Sopwith atrajo la atención de los alemanes. Entre los prototipos de triplanos de caza producidos por los germanos, el Fokker V 3, aparecido a principios de 1917, era particularmente notable por tener sus tres alas de madera en voladizo. El fuselaje era de tubo de acero soldado forrado de tela. El siguiente prototipo, denominado V 4, tenía las alas unidas por montantes simples para evitar vibraciones y dio lugar a la serie F I, muy pronto redesignada Dr I (Dr por Dreidecker, triplano). Curiosamente, el motor de este notable aparato era el Le Rhône rotativo de 110 cv, bien copiado en Alemania como Oberursel UR II o importado de Suecia, donde se fabricaba con licencia por la firma Thulin.



El triplano Fokker Dr I, muy apreciado por von Richthofen, que halló la muerte pilotando un aparato de este tipo, fue un complemento para los Albatros desde el verano de 1917 hasta la llegada del Fokker D VII en la primavera de 1918. El más destacado usuario del Dr I fue probablemente Werner Voss, que aparece en la foto con su avión.

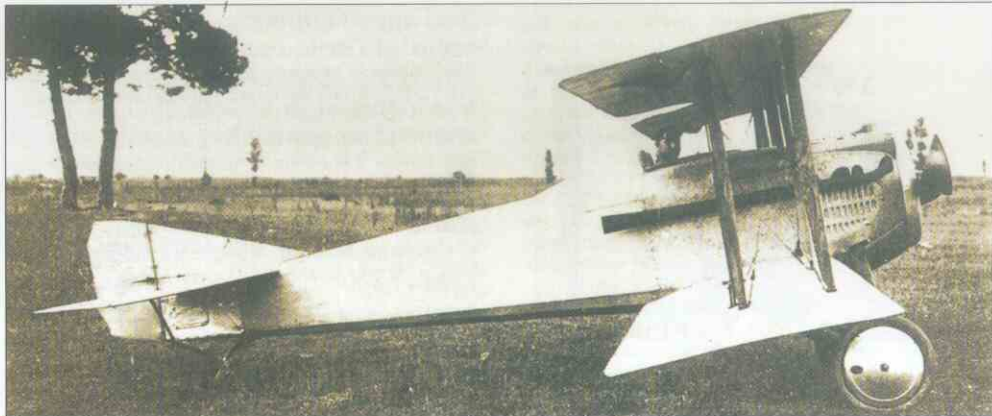
fred von Richthofen, que comenzó a volar el Dreidecker en septiembre, abandonó sus Albatros, pasando casi totalmente al Dr I hasta abril de 1918, cuando fue derribado y muerto en uno de ellos. Muchos consideran que el as más distinguido a los mandos del triplano Fokker fue Werner Voss.

La casa bávara Pfalz Flugzeug-Werke había hecho antes de la guerra monoplanos Morane-Saulnier con licencia, desarrollados luego militarmente en paralelo a los Fokker. A causa de su parecido, los Eindecker de Pfalz, armados con una ametralladora sincronizada, eran tomados por Fokker por los aviadores aliados. En 1916-1917, Pfalz fabricó con licencia cazas L.F.G. Roland para las escuadrillas bávaras. En septiembre de 1917 entró en servicio el primer caza biplano de Pfalz, el D III, dotado del motor Mercedes de 160 cv. Del tipo D III y su versión mejorada D IIIa de 1918 (Mercedes 180 cv) se entregaron unos 600 aparatos. Era un avión estéticamente atractivo, pero parece que sus actuaciones no eran las que Alemania necesitaba para suceder a los Albatros.

## EL PRIMER CAZA ESPAÑOL

Los trabajos de diseño y construcción del primer avión de caza español comenzaron, como sabemos, tras el regreso de París del coronel Rodríguez Mourelo, el capitán Barrón y el piloto Salvador Hedilla, director de los talleres de Pujol, Comabella y Cía. de Barcelona. Según consta en su hoja de servicios, Barrón dirigió por cuenta del Servicio la construcción del prototipo, para lo cual hizo varios viajes a Barcelona en mayo, julio, agosto y septiembre de 1917 para inspeccionar los trabajos. En diversos escritos y notas de Barrón se lee que el avión, denominado España, fue hecho "tratando de imitar un tipo afamado extranjero" y fué "construido basándose en algunos



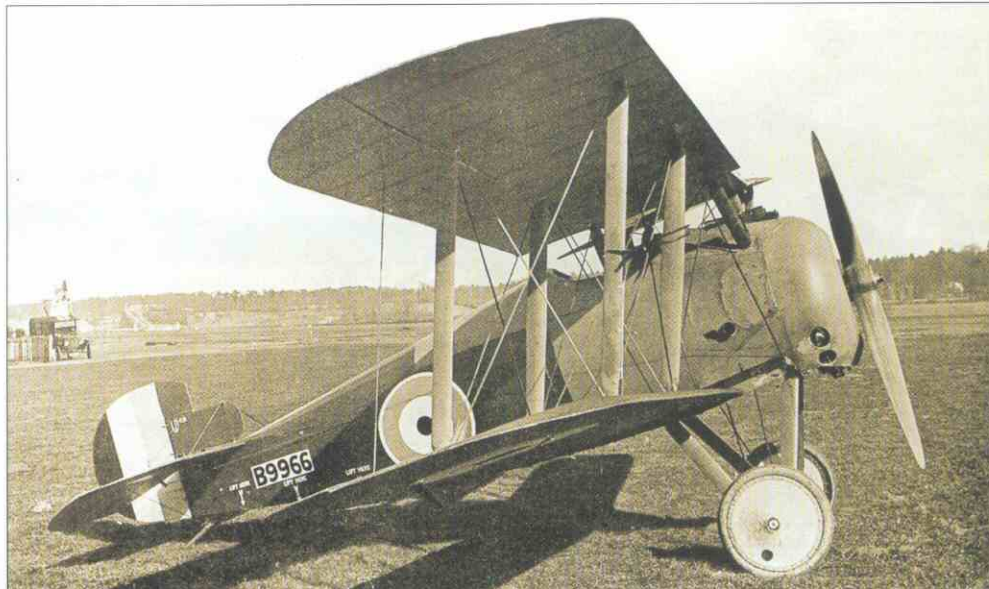


El prototipo *España*, desarrollado por Eduardo Barrón a base de una información parcial sobre el Spad VII, fue construido en Barcelona por Pujol, Comabella y Compañía, volando en septiembre de 1917. Se distingue del Spad, sobre todo, por tener una cabaña más alta (ala superior más separada del fuselaje).

datos sueltos, por una fábrica particular, por cuenta del Servicio." El resultado fue un biplano muy parecido al Spad VII, pero con alguna diferencia perceptible. Concretamente, los montantes de cabaña del España eran más largos que los del Spad, resultado el ala superior más distanciada del fuselaje que en el caza francés.

El penúltimo viaje de Barrón a Barcelona tuvo lugar desde el 25 de agosto al 3 de septiembre. Con fecha 1 de septiembre, Barrón telegrafió al director del Servicio, coronel don Rafael Moreno y Gil de Borja, en los siguientes términos: "Probado aparato éxito satisfactorio. Iré domingo noche." Aunque es posible que Hedilla hubiera realizado en días anteriores carreras por el campo, Canudas nos dice que el aerodromo era tan pequeño que hacía prácticamente imposible realizar rectas en el aire, de manera que Hedilla optó por irse francamente al aire, y este primer vuelo del España fue probablemente el consignado por Barrón en su telegrama. El último viaje de Barrón a Barcelona fue del 20 al 29 de septiembre. En los datos para su hoja de servicios, el joven ingeniero (el 7 de aquel mes había cumplido 29 años) afirma que "en veinte de septiembre de mil novecientos diez y siete, año corriente, se entregó al Servicio por una fábrica particular un aparato tipo España, cuya

construcción dirigió por cuenta del Servicio, y en el cual se trató de conseguir el aeroplano de caza con buenos resultados de los primeros ensayos." No parece congruente que el día 20 Ba-



El *Sopwith Snipe*, sucesor del Camel, llegó al frente un par de meses antes de terminar la guerra. Usaba el motor rotativo Bentley de 230 cv, siendo más lento que el S.E.5a. En postguerra siguió en servicio en la RAF durante algunos años.

rrón saliera para Barcelona y el mismo día se entregara el prototipo.

Para aumentar más nuestras cavilaciones cronológicas tenemos otra información interesante. Con motivo de la



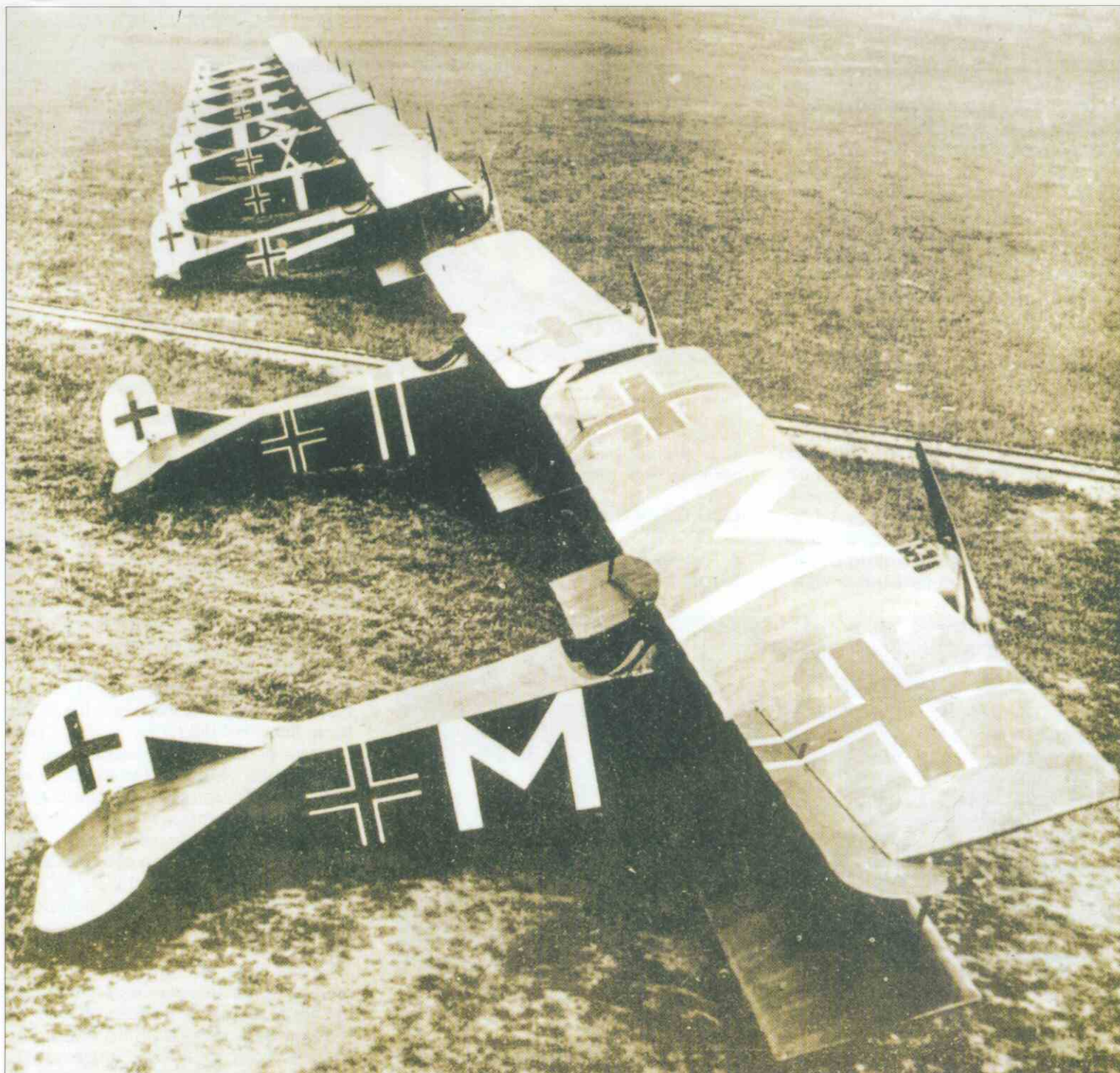
Con el parasol *Fokker D VIII*, Fokker volvió al motor rotativo. La participación del pequeño monoplano en la guerra fue tardía y, aunque parecía prometedor, no pudo demostrar con plenitud sus capacidades.

muerte de Hedilla en accidente aéreo el 30 del siguiente mes de octubre, en Barcelona y con otro avión, Ricardo Ruiz Ferry, periodista aeronáutico muy bien informado, nos contaba en el *Heraldo Deportivo* del 5 de noviembre que el popular piloto santanderino había probado en Madrid "un rapidísimo biplano de caza tipo de guerra moderno" hecho en Barcelona. En un vuelo de prueba, el motor se paró por obstrucción de la tubería de gasolina y Hedilla tomó tierra cuesta abajo en terreno arado, detrás del Cerro de los Angeles, "sin romper un neumático ni hacerse un rasguño". Este ensayo en Madrid pudo haberse realizado entre los días 7 de octubre (fecha en que Hedilla ganó en Barcelona el concurso Volatería-Tibidabo) y 27 del mismo mes (en que Hedilla estaba también en Barcelona). En cualquier caso, Canudas no dice nada de ello.

¿Qué fue del prototipo España tras su esperanzador comienzo? Hedilla había muerto y Barrón iba a desaparecer de la escena al poco tiempo. El 1 de diciembre, en efecto, se despidió de Cuatro Vientos, pasando a la situación de supernumerario para asumir la dirección técnica de La Hispano de Guadalajara. El 1 de febrero de 1918 se constituyó ante notario la empresa Loring, Pujol y Compañía. Los talleres de Pujol, Comabella y Compañía, por aquellos meses, pasaron a poder de la firma Fábrica Española de Automóviles y Aeroplanos Talleres Hereter. Loring, Pujol y Cía. eran los propietarios de los diseños (y con ellos se entendía el Servicio), mientras que Hereter realizaba la fabricación. Los diseños estaban a cargo de Heraclio Alfaro.

Canudas dice que el piloto cubano Domingo Rosillo, sucesor de Hedilla como principal piloto de la firma catalana, voló el España en el Prat el 3 de





*El Fokker D VII ha sido considerado en ocasiones como el mejor de todos los cazas de la Guerra Europea. Llegó a las escuadrillas en abril de 1918 y se hizo temer del enemigo muy pronto. Inicialmente equipado con el motor Mercedes D III de 160 cv, ganó considerablemente en actuaciones, en su versión D VIII, con el BMW III de 185 cv.*



*Siemens D III y D IV. La casa Siemens-Schuckert construyó en 1917 una sucesión de prototipos de caza que culminó en el D III. Este aparato, dotado del motor rotativo Siemens-Halske Sh IIIa de 160 cv, se reveló como un impresionante trepador, lo mismo que su sucesor el D IV. Problemas con el motor y las dificultades previas a la derrota de Alemania no ayudaron a que estos notables aparatos dieran todo lo que prometían. En la foto, un D IV.*

mayo de 1918, con resultado satisfactorio. No sabemos si este aparato era el prototipo original o un segundo España. Canudas dice también que Barrón llegó de Madrid a los pocos días y, después de ver volar el avión y hablar con Rosillo, dijo a Loring y Pujol que informaría favorablemente a la Dirección de Aeronáutica Militar, último trámite para que el pedido de una serie quedara en firme. Esta visita de puede ser un error cronológico de Canudas, puesto que Barrón estaba supernumerario desde hacía cinco meses, pero también es posible que el director del Servicio, coronel Moreno, solicitara la opinión del oficial que había proyectado el España.

El pedido de 12 aviones se hizo probablemente en los últimos meses de 1918,



aunque la fabricación había comenzado antes. Según Canudas, Alfaro hizo muchas modificaciones, que retrasaron la terminación y puesta a punto de la serie. Según la *Historia de la Aeronáutica Española*, tomo 1, de José Gomá, Alfaro realizó en su época de Barcelona cuatro proyectos de avión. Los Alfaro 5 y 6 fueron biplanos de escuela (casi seguro los E.I y E.II, copias del Caudron G.III), y los Alfaro 7 y 8 fueron cazas (el primero, suponiendo fue la versión de serie del España, y el segundo sin duda el nuevo proyecto para el concurso militar de 1919).

## OTROS PROYECTOS DE CAZAS ESPAÑOLES DE 1917

Aunque brevemente, debemos mencionar otros dos proyectos de aviones de caza realizados en 1917 en España. En un artículo publicado en *España Automóvil* de 15 de junio, Walter Scherz decía que Adaro estaba terminando en Getafe un biplano de caza y que en Cuatro Vien-



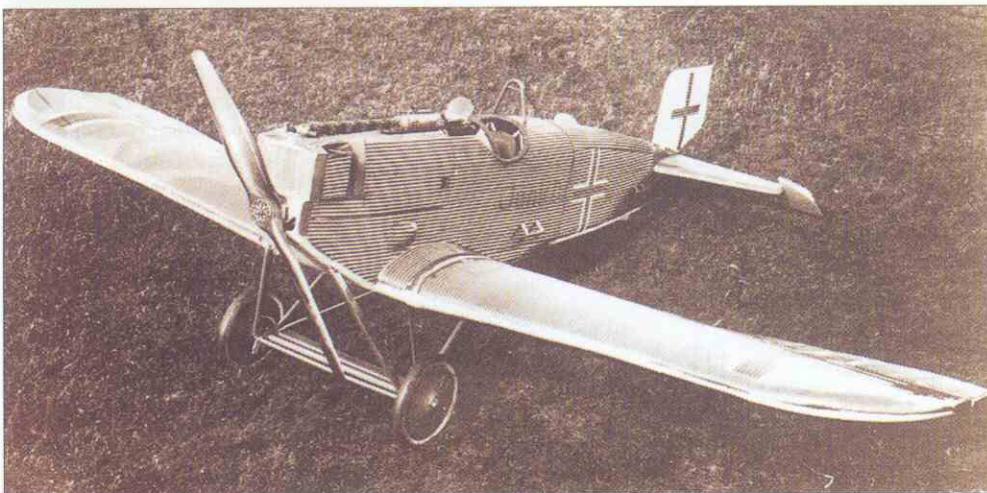
Muy diferente exteriormente del Pfalz D III (se decía que parecía más bien un Fokker), el Pfalz D XII fue pedido en serie como refuerzo a la producción del Fokker D VII. Llegado al frente a fines del verano de 1918, un par de meses antes del Armisticio, dio buena cuenta de sí, pero era demasiado tarde para escapar de la sombra del Fokker y labrarse una historia para la que parecía no carecer de méritos.

## LOS CAZAS ALIADOS DE 1918

La base del dominio del aire sostenido por los Aliados durante todo el año

En 1918 entraron en servicio con escasa fortuna los cazas franceses Morane-Saulnier AI y el Nieuport 28. El primero era un monoplano parasol con motor rotativo Gnome Monosoupape 9N de 160 cv. Muy maniobrable, se construyeron más de mil ejemplares, pero duró muy poco en las escuadrillas, siendo sustituido por Spad XIII. La razón del fracaso parece que fue la falta de fiabilidad del motor y tal vez problemas de integridad estructural. El Nieuport 28 ya no pertenecía a la dinastía del Bébé, sino que tenía alas iguales y montantes paralelos. Usaba también el motor Gnome Monosoupape 9N. Francia prefería el Spad XIII y colocó los Nieuport 28 al U.S. Air Service como tipo provisional hasta que hubiera también Spad XIII para los americanos.

El Spad XIII, aparecido en 1917, fue equipando escuadrillas a un ritmo muy inferior al planeado, a causa de los problemas de puesta a punto del motor Hispano-Suiza de 200 cv. Bruce nos dice de los 2.230 Spad XIII que se estimaba fabricar hasta el 31 de marzo de 1918, sólo 764 se terminaron para esta



El *Junkers D I (J 9)*, monoplano de ala baja en voladizo totalmente metálico, era un aparato "futurista" para los últimos meses de 1918, en los que se fabricó en pequeño número, sin consecuencias significativas.

tos comenzarían pronto las pruebas de un moderno triplano Barrón.

Del proyecto del ingeniero industrial, piloto y ex-profesor de vuelo en la ENA de Getafe Julio Adaro sabemos muy poco. *España Automóvil* de 28 de febrero ya había informado que "se estaba terminando" en los talleres de Amalio Díaz en Getafe un biplano de caza con fuselaje de "madera contraplaqué" cuyos planos se debían a Adaro. No tenemos noticia de que este aparato se terminase, al menos aquel año.

En paralelo con la construcción del prototipo España, Barrón realizó en Cuatro Vientos un triplano sin montantes del que existen fotografías en tierra. Construido cuando la fórmula de caza triplano gozaba de bastante prestigio en el conflicto europeo, usaba un motor Hispano-Suiza de 140 o 150 cv. No tenemos noticia de que este aparato llegase a volar. Como sabemos, Barrón marchó supernumerario el 1 de diciembre.

1918 fueron los tipos aparecidos el año anterior que se fabricaron en grandes series, es decir, el Spad XIII francés y los S.E.5a y Sopwith Camel británicos.



Los británicos fueron los primeros en poner en producción un caza con el nuevo motor Hispano-Suiza Tipo 42 (8Fb) de 300 cv. Este aparato, el *Martinsyde F.4*, no llegó a equipar ninguna unidad de caza durante la guerra ni fue retenido por la RAF en tiempo de paz, pero se vendió a varios países, incluyendo España.



fecha: más o menos 134 en 1917 y 630 en el primer trimestre de 1918. Para llenar el hueco, en éste trimestre se fabricaron todavía 1.220 Spad VII. No obstante, los problemas se fueron resolviendo, o al menos reduciendo, de manera que la producción, repartida entre SPAD y otras ocho firmas, aumentó enormemente, totalizando 8.472 aeroplanos cuando terminó en 1919. Según otras fuentes francesas, esta cifra se reduce a 7.300, ligeramente superior a la totalidad de cazas Nieuport con motor Le Rhône. En 1918 entraron en servicio las versiones del Spad XIII dotadas del Hispano-Suiza 8Be de 220 cv (hacia febrero) y del 8BEc de 235 cv (hacia mayo). El Spad XIII fue el caza estándar de Francia hasta el fin de la guerra, pero también sirvió en las escuadrillas británicas (menos que el Spad VII), italianas, belgas y de los Estados Unidos. Pilotos distinguidos del Spad XIII fueron el fran-

cés René Fonck, el italiano Francesco Baracca y el americano Edward V. Rickenbacker, por citar sólo algunos. El Spad XIII fue uno de los cazas cumbre de la Guerra Europea y probablemente el más rápido de todos (218 km/h a 2.000 m de altitud).

Dos cazas de la casa británica Sopwith entraron en servicio en 1918: el Dolphin y el Snipe. El primero, dotado de un motor Hispano-Suiza de 200 o 220 cv, era un biplano con decalaje negativo (como el Aircro DH.5) que dotó algunos escuadrones del RFC (RAF desde el 1 de abril) sin aportar nada sustancial. El Snipe era un sucesor del Camel, con dos vanos de montantes y motor rotativo Bentley B.R.2 de 230 cv. Llegado muy tarde al frente, en septiembre, demostró buenas cualidades y actuaciones, continuando en servicio en la RAF algunos años después de terminada la guerra.

## LOS CAZAS ALEMANES DE 1918

El número de los prototipos de caza lanzados por los constructores alemanes en 1917 y 1918 fue enorme. Albatros, Aviatik, Daimler, DFW, Fokker, Halberstadt, Junkers, Kondor, LFG Roland, LVG, Pfalz, Rumpler, Schütte-Lanz, Siemens-Schuckert, Zeppelin-Lindau (Dornier) y quizás algunos más se esforzaron en conseguir e imponer un sucesor a los Albatros D V, Fokker Dr I y Pfalz D III, pero sus prototipos fueron en su gran mayoría rechazados por la aviación alemana o dieron lugar a series demasiado reducidas para influir en la contienda aérea.

En 1918 tuvieron lugar tres concursos oficiales de cazas. En el primero, celebrado en enero, resultó vencedor el prototipo Fokker V 11, que dio lugar a la serie D VII. En menor cantidad fueron pedidos el Fokker F VI y el LFG Roland D VI.

Equipado del consuetudinario motor Mercedes D III de 160 cv nominales, el D VII tenía, como el triplano Dr I, un fuselaje de tubo de acero y tela y alas de madera forradas de contrachapado y tela. También como en el Dr I, las alas carecían de cables de arriostamiento. A pesar de los montantes en N, eran realmente alas en voladizo. No conocemos la opinión de Manfred von Richthofen sobre los prototipos del D VII, pero suponemos que fue muy positiva, como la de todos o casi todos los pilotos del frente invitados a volar los aparatos del concurso. La serie fue iniciada en la factoría de Fokker y en dos fábricas de la derrotada firma Albatros,



*Nacido al final de la guerra, pero no fabricado en serie hasta 1920, el Nieuport 29 C.1 sirvió en Francia y en otras varias naciones. En España ganó en categoría caza el concurso militar de 1923, siendo adoptado por el Servicio de Aviación.*



*El caza diseñado por Eduardo Barrón en La Hispano de Guadalajara para el concurso celebrado en 1919, el Hispano (Barrón) Caza, concursó y ganó en su categoría con un motor Hispano-suiza de 180 cv. a pesar de su éxito, debido en gran parte a la maestría del piloto chileno Luis Omar Page, no fue pedido en cantidad por el Servicio, que prefirió el material de stock de guerra aliado.*





*Hispano (Barrón) Caza (220 cv). Antes de dejar La Hispano, Barrón hizo una versión más potente de su caza, con el motor Hispano-suiza de 220 cv. aparte de otras diferencias menores, la nueva versión puede identificarse porque el reductor elevaba el árbol portahélice que, además, giraba ahora a izquierdas.*

pero los nuevos cazas tardarían unos meses en llegar a las escuadrillas. El Barón Rojo continuó volando sus triplanos Dr I y en uno de ellos fue abatido y muerto el 21 de abril. Precisamente ese mes, su escuadra, el JG 1, recibía los primeros D VII.

El 21 de marzo había comenzado en el Somme la primera de las ofensivas que los alemanes lanzaron en el año final de la guerra. Aunque aquel día los germanos pudieron ostentar localmente la superioridad numérica en aviones, esto, inevitablemente, terminó enseguida. Sin embargo, los combates aéreos de aquellos meses fueron épicos y la aparición del Fokker D VII fue una novedad muy desagradable para los Aliados. El nuevo caza fue pronto muy temido. Fácil de pilotar, ágil y robusto, manejable hasta el techo, se ha dicho que este avión podía hacer un buen piloto a partir de una mediocridad. En verano se dispuso del nuevo motor BMW III de 185 cv, con el que la versión D VIIF superó en actuaciones a la dotada de motor Mercedes.

El D VII, particularmente el D VIIF, ha sido considerado a menudo el mejor caza alemán de la contienda - y para algunos el mejor de todos, incluyendo ambos bandos. Y eso a causa de su integridad estructural, sus cualidades de vuelo, velocidad ascensional y comportamiento en altitud, porque su velocidad horizontal, por los datos que tenemos, era inferior a la del Spad XIII y el S.E.5a. Con el motor Mercedes, el D VII hacía 186,5 km/h a 1.000 m de altitud y con el BMW 200 km/h a la misma cota. Hasta el Armisticio se fabricaron

2.626 Fokker D VII (Mercedes y BMW), de los que 877 lo fueron por Fokker y el resto por Albatros.

En el segundo concurso oficial de cazas (mayo-junio) resultó vencedor otro Fokker, cuyos prototipos V 26 y V 28 dieron lugar a la serie denominada inicialmente E V. En cantidades reducidas se pidieron también el Junkers J 9 (D I) y los Pfalz D VIII y D XII.

El Fokker E V era un monoplano parasol de ala en voladizo y con motor rotativo. Su debut en el frente, en agosto, fue desafortunado, estrellándose tres aparatos por fallo estructural del ala. El problema fue resuelto y el pequeño caza, rebautizado D VIII, volvió al servicio activo, pero ya en octubre, demasiado tarde para demostrar su capacidad. Equipado con el motor Oberursel U II de 110 cv, el avión era rápido para su reducida potencia (204 km/h al nivel del mar), subía bien y era ágil.

Mención especial merecen aquí los cazas Siemens-Schuckert. El D III, dotado del motor rotativo de 11 cilindros, con reductor, Siemens-Halske Sh III de 160 cv, había sido objeto de un pedido de 20 unidades en diciembre de 1917, antes, pues, de presentarse al primer concurso de cazas. Otros 30 se pidieron en febrero de 1918. El SSW D III era un trepador fantástico, alcanzando los 5.000 metros en 13 minutos (contra 31,5 minutos del Fokker F VII, más tarde rebajados a 16 por el D VIIF). Su techo era de unos 8.000 metros. Era todo un interceptador para aquellos tiempos. El motor, complicado por sí (el carter y los cilindros giraban a izquierdas mientras el cigüeñal lo hacía a derechas), dio problemas. El avión, llegado al fren-

te en abril fue retirado en mayo. Tras mejorar el motor, volvió en julio al servicio activo. Mientras tanto, el constructor desarrolló el D IV que, con nuevas alas, mejoró las actuaciones del D III. Llegado a las escuadrillas en agosto, la producción de este notable avión sufrió los problemas derivados de la situación por la que pasaba Alemania en los últimos meses de la guerra.

El Pfalz D XII, que también llegó a operar en las escuadrillas, fue un buen caza, comparable, según se ha dicho, al Fokker D VII. En el segundo concurso de cazas se presentó tanto con el motor Mercedes D IIIa como con el codiciado BMW IIIa, pero la serie tuvo que contentarse con el Mercedes, que daba una potencia máxima de 180 cv.

El Junkers J 9 (D I) era un aparato muy avanzado para su tiempo. Monoplano de ala baja en voladizo, todo metálico (típica construcción Junkers con chapa ondulada), voló por primera vez en abril de 1918 y se presentó en el segundo concurso de cazas con motor Mercedes D IIIa. Se construyeron 40 unidades, pero pocas llegaron al frente para su evaluación operativa.

Recordaremos que a mitad de julio había abortado la última ofensiva alemana, e inmediatamente los Aliados habían comenzado las suyas, que no debían cesar hasta el fin de la guerra. Durante los meses restantes, la caza alemana, con creciente inferioridad numérica, luchó en condiciones difícilísimas. El tercer concurso oficial de cazas, reservado para aparatos con el motor BMW IIIa, se celebró en octubre, pero no hubo resultados prácticos por el fin de la guerra.



## LOS QUE NO LLEGARON A LA GUERRA

Si los bandos beligerantes aspiraban a disponer en 1919 de cazas capaces de sustituir al Spad XIII, el S.E.5a, el Sopwith Snipe, los Fokker D VII y D VIII y el Siemens-Schuckert D IV, necesitaban de todo punto motores en la categoría de 300 cv. Alemania no llegó a desarrollar ninguno que diera la potencia deseada y fuera suficientemente ligero. En Gran Bretaña, las firmas ABC Motors y Cosmos optaron por los motores en estrella fijados, pero sin fortuna inicialmente. El ABC Dragonfly de 330 cv contribuyó al fracaso de todos los prototipos de caza que lo usaron y el Cosmos Mercury de 315 cv fue también abandonado. La firma Cosmos, sin embargo, desarrolló un motor más potente, el Jupiter, que pasaría en 1920 a la casa Bristol y sería un clásico mundial.

Lo que es claro es que el único motor efectivamente desarrollado antes del fin de la guerra para futuros cazas fue el Hispano-Suiza Tipo 42 (300 cv). Aparecido a fines de julio de 1917, pesaba sólo 250 kg y daba 340 cv, soportando numerosos ensayos de 100 horas en banco. En el Tipo 42, Birkigt había hecho muy buen uso de su experiencia con los motores anteriores, todos de 11,8 litros de cilindrada. Seguía siendo un V8, pero la cilindrada pasaba a 18,48 litros y era de toma directa, evitando los problemas de los Tipos 35 y 35S (200 y 220 cv) con reductor. Las pruebas en banco terminaron en febrero de 1918 y el motor, denominado oficialmente en Francia 8F, se ensayó en vuelo a mediados de abril en un "Spad reforzado". Este aparato

podría haber sido el prototipo del Spad XVII, cuyos ensayos operativos fueron realizados por el capitán de Slade en junio. Este mismo mes se realizaron las pruebas oficiales del caza británico Martinsyde F.4 y voló por primera vez el francés Nieuport 29. Ambos aviones usaban el motor Hispano-Suiza de 300 cv. Del Martinsyde se comenzó la serie todavía durante la guerra, pero las entregas del Nieuport 29 no se iniciarían hasta primeros de 1921.

Por los datos disponibles, las actuaciones del Martinsyde F.4 y del Nieuport 29, con pesos en vuelo respectivos de 1107 y 1104 kg, acusan una ventaja del Nieuport de unos 10 km/h en velocidad máxima. Lo curioso es que el Spad XIII, con el motor de 235 cv y 825 kg de peso en vuelo, se encontraba en posición intermedia. Las velocidades máximas eran, a 2000 m de altitud, de 222 km/h para el Nieuport, 217 para el Spad y 212 para el Martinsyde. En tiempos de subida y techo, el Martinsyde era comparable al Spad y considerablemente inferior al Nieuport. Estos datos deben ser considerados con reserva, aunque creemos que proceden de ensayos oficiales. Los dos cazas de 300 cv debieron ser muy buenos y servirían en la Aviación Militar española durante largos años.

## LOS CAZAS DEL CONCURSO ESPAÑOL DE 1919

Ala espera de disponer de aparatos de caza, el Servicio organizó en Getafe las llamadas "prácticas en aviones rápidos", que se realizaron en 1918-1919 y en las que participaron, en diversas fechas, unos diez o doce

pilotos. A falta de nada mejor, estas prácticas se hicieron con los viejos monoplanos Morane-Saulnier de 1913. Recuérdese que en 1915 ambos bandos en la Guerra Europea usaban como cazas aparatos Morane-Saulnier o copias de los mismos.

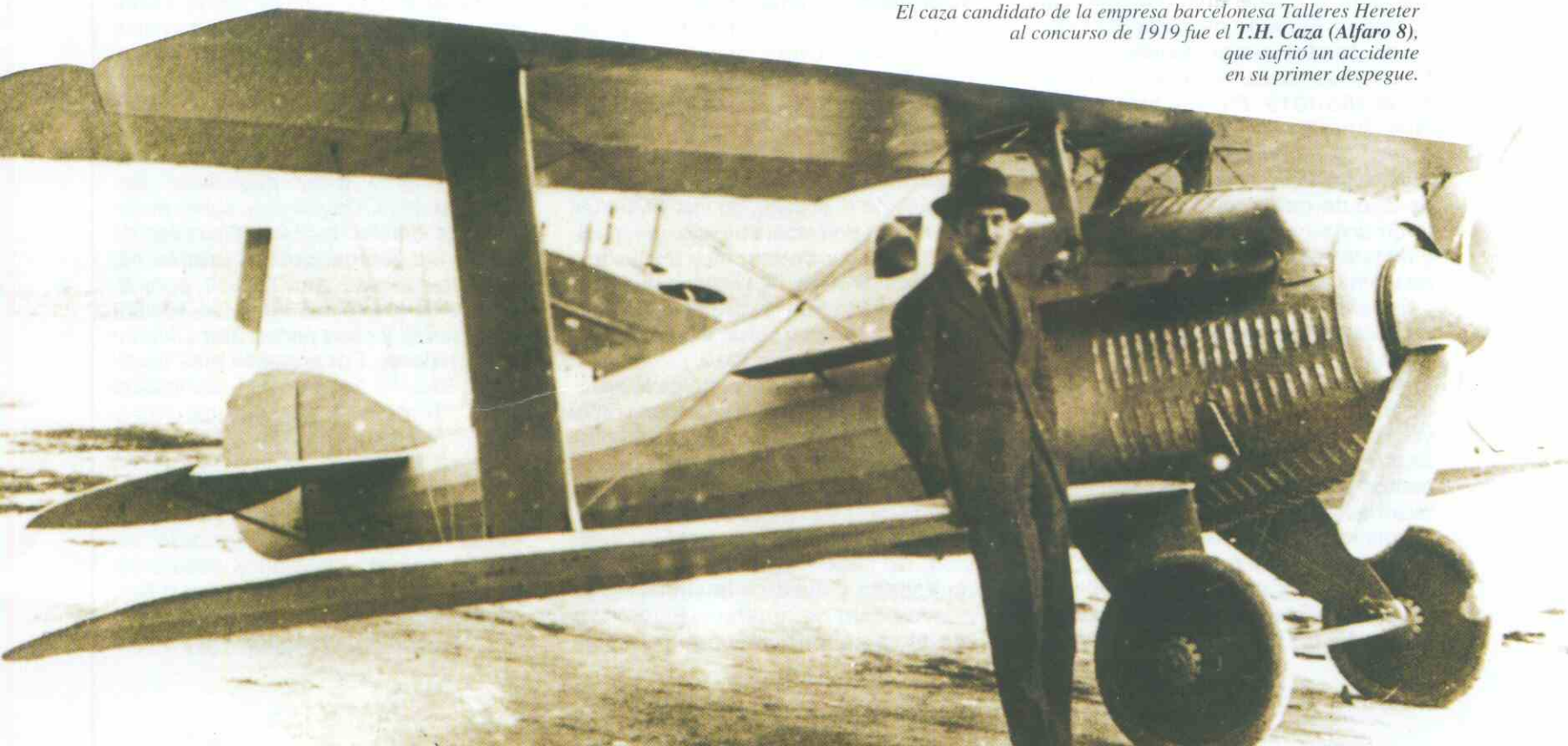
En paralelo con el contrato de la serie España, el 5 de septiembre de 1918, un par de meses antes del Armisticio de Compiègne, una Real Orden convocó el primer concurso de aviones españoles para equipar la Rama de Aviación en las categorías de caza, reconocimiento y bombardeo. Tanto los aparatos como los motores debían ser de fabricación nacional.

En la categoría de caza se presentaron tres prototipos equipados con el motor Hispano-Suiza de 180 cv: un Hispano proyectado por Barrón y hecho en Guadalajara, un T.H. (Talleres Hereter) proyectado por Alfaro (Alfaro 8) y hecho en Barcelona, y un Amalio Díaz hecho en Getafe. Las pruebas del concurso se realizaron en Cuatro Vientos. En marzo de 1919, las tres casas concursantes enviaron sus prototipos al aerodromo militar con apresuramiento, al parecer sin haber volado antes. Esto y el pésimo tiempo reinante en marzo retrasaron los ensayos oficiales.

Realmente, el único caza que voló sustancialmente fue el Hispano, en manos del excelente piloto chileno Luis Omar Page (llamado aquí O'Page). Page había sido probador de cazas Spad en la casa Blériot durante la guerra. Declarado vencedor, el prototipo fue adquirido por el Servicio.

El piloto de Hereter, Rosillo, sufrió un accidente en tierra con el Alfaro 8. Según Canudas, al intentar despegar, el avión metió un plano en tierra y quedó

*El caza candidato de la empresa barcelonesa Talleres Hereter al concurso de 1919 fue el T.H. Caza (Alfaro 8), que sufrió un accidente en su primer despegue.*





destruido. Rosillo sólo sufrió algunas contusiones. No conocemos más noticias de este caza, que parece fue abandonado sin reconstruir el prototipo.

No sabemos si el caza de Amalio Díaz tenía algo que ver con el diseño de Adaro del que ya hemos hablado. Su piloto fue inicialmente José Piñero, que sufrió en la pruebas un "perchance sin importancia" y fue sustituido por el francés Papey, porque no se permitía a los pilotos militares españoles actuar en el concurso por los fabricantes y casi no había pilotos civiles con el adiestramiento necesario para esta tarea. Este caza de rudimentario aspecto no ganó el segundo premio por no cumplir las especificaciones, pero recibió un premio de estímulo, pasando seguidamente al olvido.

incluyó un combate simulado del Hispano con el Bristol F.2b pilotado por Payne. De todas formas, la competencia era demasiado fuerte para el caza español, que no daría lugar finalmente a serie alguna.

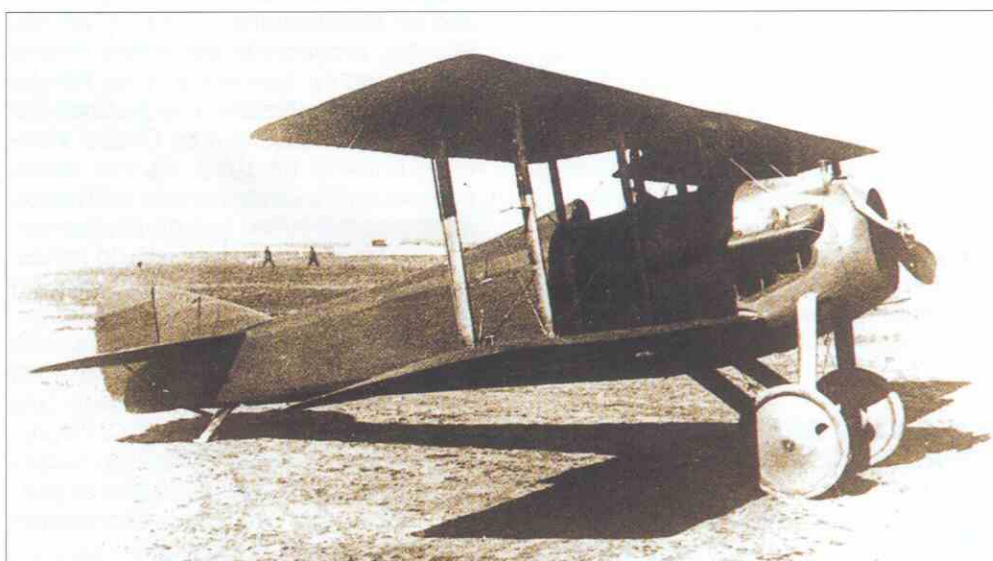
Barrón, todavía esperanzado, ensayó versiones más potentes de sus dos aviones del concurso, el biplaza de reconocimiento (que pasó de 220 a 300 cv) y el caza (que pasó de 180 a 220 cv). En noviembre, un caza Barrón fue exhibido en la Exposición del Congreso de Ingeniería, aunque no estamos seguros de que tuviera ya el motor más potente. Existen varias fotografías del caza dotado del motor Hispano-Suiza con reductor de 220 cv. Una de ellas muestra un fuselaje desnudo, sin alas, con este motor, con cinco opera-

que había obtenido el título de piloto en la Escola Catalana el 21 de octubre del año anterior. Por lo tanto, era un novicio que pasaba en unos siete meses, con mínima experiencia, de la escuela elemental al delicado cometido de los ensayos en vuelo. Pero Cayón no era un piloto cualquiera. A lo largo de 1919 y 1920, voló, según Canudas, los aparatos de serie, que eran seguidamente enviados a Madrid por ferrocarril. En el Salón del Automóvil barcelonés de 1919 se exhibió un España. En octubre, se celebró en Barcelona el Concurso de Otoño de aviación, participando Cayón con un España. En agosto de 1920, según Canudas, Cayón voló en un España a Igualada, aunque no aterrizó allí.

El coronel Soriano, segundo jefe del Servicio de Aeronáutica, bajo el general Echagüe, en un informe fechado en septiembre de 1920, menciona los Españas. Analizando las posibles alternativas para equipar las todavía inexistentes escuadrillas de caza españolas, consideraba las más económicas "los aviones 'España' con motor 180 caballos Hispano que tiene el Servicio, el Spad francés con motor Hispano 220 cv y el Barrón de caza, también con el Hispano 220." Luego añade: "Si los aviones 'España', después de reformados, resultasen inaceptables [...] podría adoptarse el Martinsyde con motor Hispano 300." Aún más adelante, sigue: "Preferible es, sin embargo, atenerse por ahora a los 'España' existentes, más o menos reformados, esperando así a que los diversos tipos posteriores a la guerra estén bien definidos..."

A primeros de 1921, la empresa Talleres Hereter entró en liquidación. La serie de los España debía estar entera, en total inactividad, en Cuatro Vientos o Getafe. Como consecuencia del Desastre de Annual (julio de 1921), Canudas y Cayón, fueron movilizados como pilotos de complemento. El director de Aeronáutica Militar, general Echagüe, en orden del 2 de enero de 1922, dispuso que fueran volados los "aviones 'España' recién adquiridos". Llama la atención lo de "recién adquiridos". Según Canudas, Cayón y él, como ex-pilotos de Hereter, recibieron la orden de hacer los vuelos, pero el interés del servicio debía ser muy escaso, porque, en vez de al aire, los aparatos, salvando motores y otras partes útiles, fueron a la chatarra. Por aquellos días llegaron a España los primeros Martinsyde F.4, mientras la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares usaba algunos Spad XIII. En la heterogénea colección de aparatos adquiridos a título de ensayo por el Servicio (la llamada "arca de Noé") habían figurado, en cantidades de uno o unos pocos, cazas como el S.E.5a, el Hanriot H.D.1, el Ansaldo A.1 Balilla y el Macchi M.14

El infortunio del España y los cazas



El T.H. España, aparato de serie considerablemente modificado respecto del prototipo de 1917. Nótese la diferente implantación del tren de aterrizaje.

## DESENLACE INEVITABLE

Un par de meses después de convocado el concurso había concluido la Guerra Europea. Durante el conflicto, los Aliados habían construido miles de aviones, cada vez más perfectos. En el año 1918, Francia hizo 24.652, Gran Bretaña 26.685 e Italia 6.488. Al producirse el armisticio, las flotas eran muy superiores a las mantenibles en tiempo de paz, por lo que se produjeron unos grandes stocks de aviones y motores bien probados en la contienda y ofrecidos a precios de saldo.

España comenzó a recibir visitas de aparatos de las tres naciones mencionadas, con propósitos de venta, en primavera de 1919. El caza Hispano de Barrón, ganador del concurso y cuyo prototipo, como hemos dicho, fue adquirido por el Servicio, realizó en manos de Page espectaculares exhibiciones acrobáticas sobre Madrid el 7 de mayo, y el día 13 del mismo mes, en la fiesta aérea celebrada en Cuatro Vientos, quedó muy bien entre los aparatos venidos de Gran Bretaña en campaña de ventas. El espectáculo

rios y el propio Barrón, que lo contempla atentamente. No sabemos si se trataba del prototipo original en curso de modificación y remotorización o de un segundo aparato experimental en construcción. Otras fotos muestran al caza Barrón de 220 cv en el campo. En un informe del coronel Soriano de de septiembre de 1920 menciona el Barrón de caza con motor Hispano-Suiza de 220 cv. Ni el biplaza de reconocimiento ni el caza, en sus versiones con mayor potencia, consiguieron pedidos oficiales y Barrón, muy disgustado por la decisión de La Hispano de hacer aviones Airco (de Havilland) bajo licencia, dejó la firma y volvió al servicio activo en noviembre de 1920.

Tampoco fue feliz el resto de la historia de los España. Tras el fracaso en el concurso con el caza de Alfaro, Domingo Rosillo, según nos cuenta Canudas, volvió a Barcelona muy abatido, se negó a volar los España de serie modificados por Alfaro y presentó su dimisión. No obstante, antes de irse voló un España y ayudó a la suelta de un nuevo piloto de pruebas. Este piloto era el santanderino Joaquín Cayón,



del concurso de 1919, a pesar de los méritos del de Barrón, marcó el inicio de un largo período en que España no produjo ningún diseño de avión de caza. Sería Barrón, una vez más, el que proyectaría el Loring C.I para el concurso de 1927, de nuevo sin suerte. El C.I fue el último caza de diseño totalmente español que voló. Después de la Guerra Civil, La Hispano Aviación adaptará el diseño alemán Messerschmitt Bf 109G a los motores Hispano-Suiza 12Z y Rolls-Royce Merlin, con notorios cambios. Era ya muy, muy tarde para el histórico avión. El caza de reacción HA-300, de la misma firma y con Willy Messerschmitt a la cabeza del proyecto, no volaría nunca en este país. Y hay que esperar a los últimos años del Siglo XX, en plena era de la colaboración europea, cuando pocos países de la parte occidental de este continente (Francia y Suecia) siguen haciendo diseños independientes de cazas, para ver volar los prototipos del Eurofighter 2000, realizado con participación, cuantitativamente modesta pero real, de España.

## BIBLIOGRAFIA

### —Libros y artículos:

Bie, André, "Les origines de la chasse française," Aviation Magazine, nos.339-340, 1962.

Bowen, Ezra, *Los caballeros del aire*, Libros Time-Life, Amsterdam, 1980.

Bruce, J. M., *War Planes of the First World War - Fighters*, Macdonald, Londres, varios volúmenes, desde 1965.

Bruce, J. M., *Spad Scouts S VII-S XIII*, Osprey Publications, Canterbury, 1969.

Bruce, J. M., *Nieuport Aircraft of World War One*, Arms and Armour Press, Londres, 1988.

Canudas, Josep, *Història de l'aviació catalana*, Edicions de la Magrana, Barcelona, 1983.

Chambe, René, *Histoire de l'aviation*, Flammarion, París, 1948.

Franks, Norman, *Aircraft versus Aircraft*, Crescent Books, Nueva York, 1990.

Jimeno Valledor, Pablo, *El automóvil en España*, Real Automóvil Club de España, Madrid, 1993.

Gray, Peter, y Owen Thetford, *German Aircraft of the First World War*, Putnam, Londres, 1962.

Lamberton, W. M., *Fighter Aircraft of the 1914-1918 War*, Harleyford Publications, Letchworth, Herts, 1964.

Marchis, Lucien, *Vingt cinq ans d'aéronautique française* (dos tomos), Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, París, 1934.

Marshall, S. L. A., *The American Heritage History of World War I*, American Heritage/Bonanza Books, Nueva York, 1982.

Morrow, John H., Jr., *The Great War in the Air*, Smithsonian Institution, Washington, 1993.

Petit, Edmond, *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*, Hachette, París, 1973.

Polo, Emilio, *La Hispano Suiza. Los Orígenes de una leyenda. 1899-1915*, Wings and Flags, Madrid, 1994.

Polo, Emilio, *Alfonso XIII y el automóvil*, CIE, S.L. - Dossat 2.000, Madrid, 1996.

Reynolds, Quentin, *They Fought for the Sky*, Cassell, Londres, 1958.

Salas, Jesús, *De la tela al titanio*, Espasa-Calpe, Madrid, 1983.

Thetford, O. G., y E. J. Riding, *Aircraft of the 1914-1918 War*, Harleyford Publications, Marlow, Bucks, 1954.

Wagner, Wolfgang, *Von der J 1 bis zur F 13*, Leuchtturm-Verlag, Konstanz, 1976.



Según Josep Canudas, el *España* modificado fue volado con repugnancia por el piloto Rosillo, encargándose de probar todos los aparatos de serie el novel Joaquín Cayón, que aparece en la foto ante uno de ellos.

Warleta, José, Jesús Salas y Carlos Pérez San Emeterio, *Aviones militares españoles*, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, 1986.

### —Anuarios

Jane's All the World's Aircraft, 1919.

### —Revistas

Air Enthusiast

Air International

Heraldo deportivo

La guerre aérienne illustrée, París, desde 1916.

## ERRORES ENCONTRADOS EN LA SEGUNDA PARTE DE ESTE TRABAJO (AEROPLANO Nº 17, 1999)

Página 7.- En el pie de la foto superior dice "enero de 1915". Debe decir "enero de 1916".

Páginas 8 y 9.- La frase inicial ("Por ello volvemos...") del cuadro de la p. 8 debería estar en la p. 9, tercera columna, detrás del primer punto y aparte

(que termina con "...Lage nos ha hecho valiosos adelantos de sus pesquisas"). Aquí se debía indicar "Ver cuadro".

Página 11.-En el primer párrafo de Los sincronizadores de los Aliados - El Somme se ha introducido un error de puntuación. Debía ser: "La ametralladora que usaron tanto los sistemas franceses como británicos fue la Vickers. Aunque un único Bristol Scout D con una ametralladora sincronizada por el sistema Vickers-Challenger apareció en Francia en marzo de 1916, el primer caza aliado que usó en cantidad un sistema de sincronización fue el Nieuport 17,..."

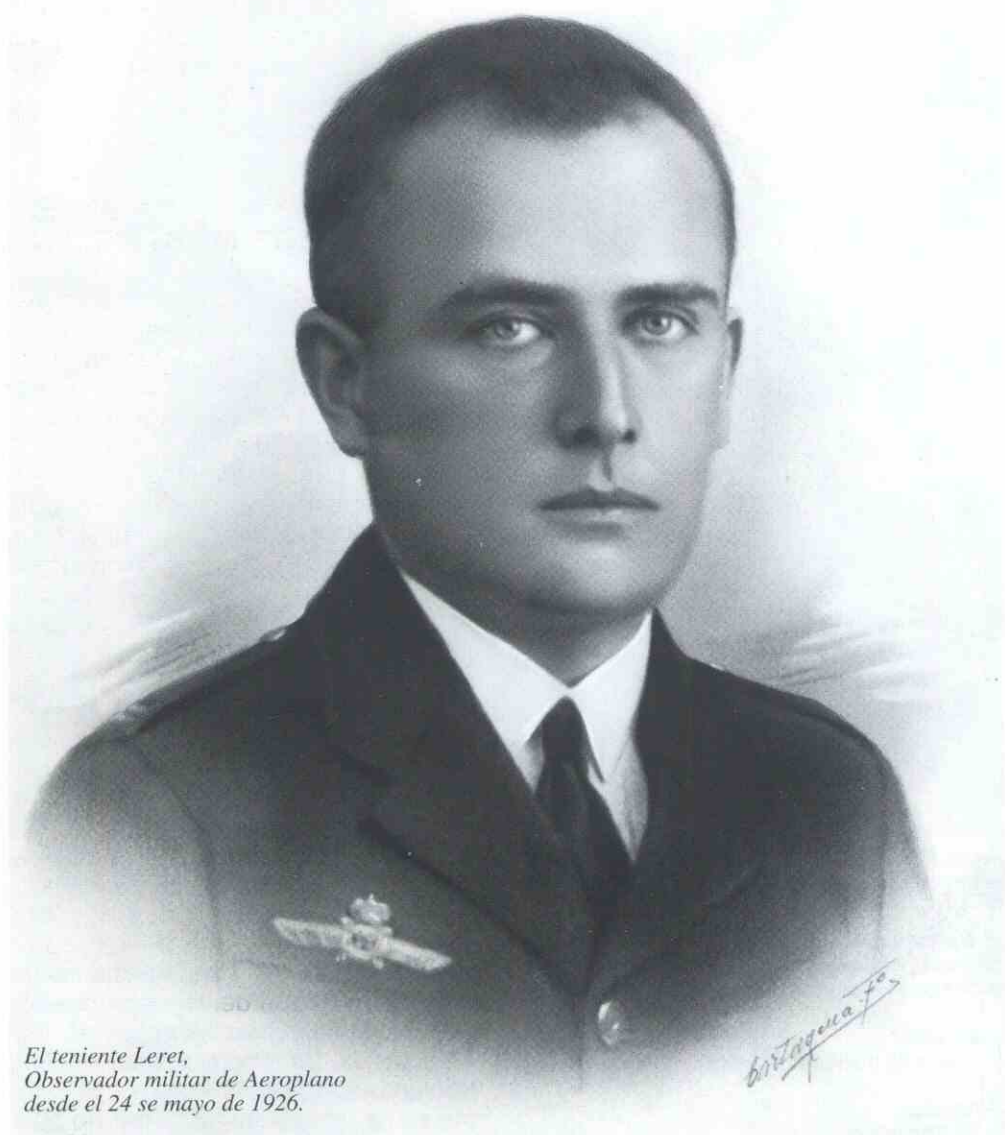
Página 12.- El título del cuadro debe ser Números de fabricación asignados a los motores Hispano-Suiza producidos en España, Francia y otros países.

Tras el párrafo que termina "...les correspondieron los siguientes números:" debía indicarse "Ver cuadro".



# El motor de reacción de Virgilio Leret

MARTIN CUESTA ALVAREZ  
Ingeniero Aeronáutico



El teniente Leret,  
Observador militar de Aeroplano  
desde el 24 de mayo de 1926.

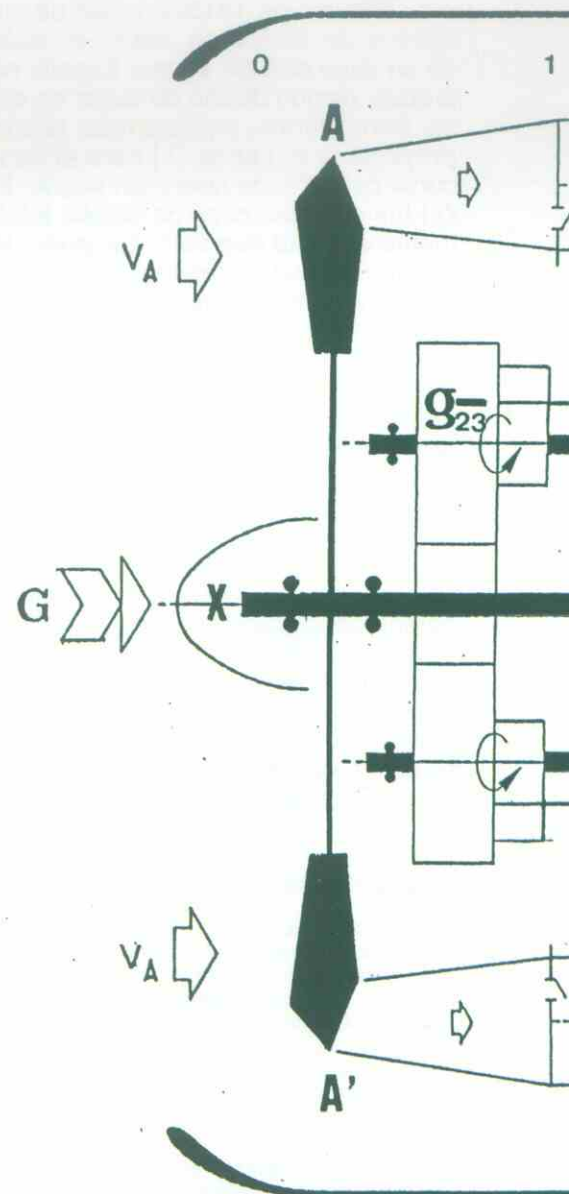
## VIRGILIO LERET RUIZ, INGENIERO MECANICO ELECTRICISTA

ENTRE 1924 Y 1929, ESTO ES, siendo teniente y capitán, y sin menoscabo de sus intensas actividades militares, Virgilio Leret, que tenía una fuerte vocación por el estudio—como lo refleja su hoja de servicios que valora su aplicación en mucha— realizó los estudios de ingeniero mecánico electricista de grado superior.

Se matriculó en la Internacional Institución Electrotécnica, con sede oficial

en Barcelona, en la que por correspondencia obtuvo el citado título de ingeniero mecánico electricista. Esta especialidad, sobre todo la rama de mecánica, le proporcionó una formación que sería básica para su invento del motor de reacción que exponemos en este artículo.

La Internacional Institución Electrotécnica había sido fundada el año 1903, año emblemático para la aviación mundial, en tanto, como es sabido, fue cuando los hermanos Wright realizaron el primer vuelo motopropulsado de la historia.



Los estudios de Ingeniero Mecánico Electricista comenzarían después en Madrid por el Instituto Católico de Artes e Industrias (ICAI), creado por la Compañía de Jesús, y que comenzó su andadura en 1908 con una Escuela de Mecánica y Electricidad, que daría origen a la Escuela de Ingenieros Electromecánicos del ICAI; título de alto prestigio que se integraría en el Instituto de Ingenieros Civiles, hoy Instituto de la Ingeniería de España.

La información que incluimos refleja los estudios que se cursaban en aquella institución, la bibliografía de consulta para los estudios, y una reproducción del sobre con el que enviaba las contestaciones a las preguntas propuestas.

Es de hacer notar que 250 ptas. de crédito de los años 1924/1925 corresponden (de acuerdo con la variación del poder adquisitivo de la peseta de entonces a ahora de 250/1) a 62.500 ptas. del año 2001, aproximadamente 375 euros del año 2002.

Es de destacar en las hojas de examen de que se dispone, que su calificación fue de 21 puntos (excelente entre 21 y 25), por encima de la calificación







de patente de un "turbocompresor de reacción continua, como propulsor de aviones, y en general de toda clase de vehículos". Acompañaba a esta petición toda la documentación de cálculo y dibujos del citado diseño.

Asignaron a este expediente el nº 137729, que se mantendría en todo el proceso.

b) 29 de marzo de 1935.- Visado de la presentación, firmado por encargado del registro de entrada de los expedientes de propiedad industrial, con el VºBº del secretario del Registro del Ministerio de Industria y Comercio.

c) 2 de julio de 1935.- Concesión de la patente de invención en la que se declara al solicitante -Virgilio Leret- ser el inventor, que la forma de la solicitud se halla ajustada a lo previsto en el artículo 100 del Estatuto sobre la Propiedad Industrial de 26 de julio de 1929 (Gaceta de 7 de mayo de 1930).

Esta concesión está firmada por el jefe de la Sección de Patentes y por el jefe del Registro.

Queremos hacer notar que la concesión de esta patente iba a haber sido hecha el 12 de junio de 1935, si bien

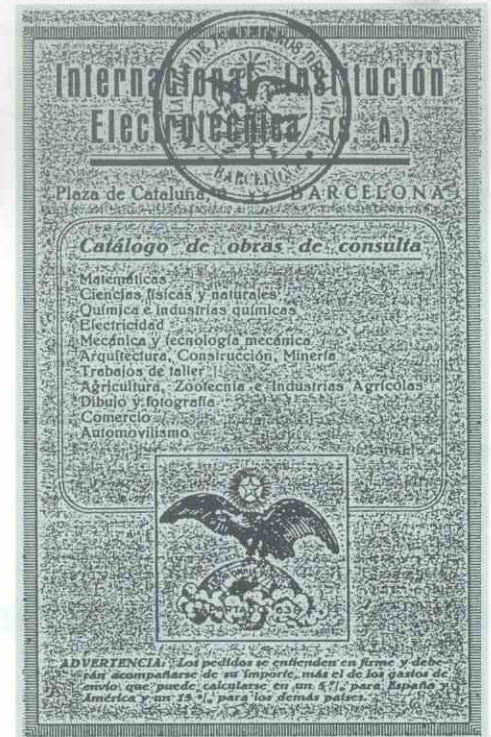
fue demorada 20 días por exigir unas pequeñas correcciones de forma de presentación; correcciones que estimamos debían de ser muy pequeñas pues el 12 de julio era firmada la concesión de tan importante patente.

El proceso de la concesión de la patente, tras el estudio por el Ministerio de Industria y Comercio, había durado 99 días (25 de marzo a 2 de julio de 1935).

### ESTUDIO DEL MOTOTURBOCOMPRESOR DE REACCION CONTINUA

La documentación técnica, presentada para la solicitud de la patente de invención de este motor de Leret, consta de 66 páginas de texto, escritas a máquina, incluyendo en ellas la formulación físico-matemática y los cálculos numéricos efectuados, escritos de puño y letra por su autor.

Se complementan aquellas 66 páginas con seis grandes planos, cuatro de ellos (los de grandes piezas) a escala 1/4, y dos (los de piezas pequeñas) a



escala 1/2; en todos los casos las piezas están acotadas con su dimensión real.

**Internacional Institución Electrotécnica (S. A.)**  
 Escuela Especial Libre de Ingenieros Mecánicos, Electricistas, Agrícolas, Químicos y Constructores de Obras  
**PRIMERA QUE SE FUNDÓ EN ESPAÑA EN 1903**  
*Las más altas recompensas en todas las Exposiciones*

Su especial sistema de enseñanza por correspondencia, sancionado por una larga experiencia, constituye un perfeccionamiento de la instrucción técnica que sustituye ventajosamente la enseñanza oral, y permite a todas las clases sociales adquirir fácilmente y por poco precio, una perfecta formación técnica.

Pasan de 5.000 los alumnos matriculados en España, América y principales países de Europa, habiendo obtenido sus 600 ingenieros colocaciones muy lucrativas debido a los sólidos y extensos conocimientos adquiridos.

Además de la ENSEÑANZA SUPERIOR de Ingenieros Mecánicos, Electricistas, Agrícolas, Químicos y Constructores de obras, la Escuela da una

**ENSEÑANZA MUY ESPECIALIZADA, FÁCIL Y ECONÓMICA DE**  
 Geómetra-Geodesta, Maquinista, Maestro de obras, Contramaestre de taller, Director técnico de central eléctrica para alumbrado, Director técnico de central para fuerza motriz y tranvías eléctricos, Director técnico de centrales electroquímicas, Técnico en viticultura, Técnico en Enología (o maestro bodeguero), técnico en riegos e instalaciones, Técnico en maquinaria agrícola, Práctico Agrónomo (o jefe de cultivo); Práctico olivarero y Encargado de Explotaciones agrícolas.

Extensas prácticas de Mecánica, Hidráulica y Agricultura. Magnífico LABORATORIO de Medidas Eléctricas y equipo completo de Topografía para prácticas, a cargo de expertos Profesores.

Pida hoy mismo información (que se remite sin compromiso), al Director de la "Internacional Institución Electrotécnica, S. A." Plaza de Cataluña, 9-Apartado 638-BARCELONA  
**TELÉFONO 18892**

**Virgilio Leret Ruiz (1902-1936), capitán de Infantería, piloto militar de aeroplano, e ingeniero mecánico electricista, inventor de un motor de reacción coetáneo con los pioneros de Frank Whittle y Hans Von O'Hain**

## Su vida militar

MARTIN CUESTA ALVAREZ  
*Ingeniero Aeronáutico*  
 ENRIQUE CABALLERO CALDERON  
*Subteniente de Aviación*

CUANDO SALGAN A LA LUZ estas páginas de Aeroplano, se habrá cumplido el centenario del nacimiento de Virgilio Leret Ruiz que ingresó en la Academia de Infantería de Toledo recién cumplidos los 15 años de edad, participó en los duros combates de la guerra del protectorado de España en Marruecos como alférez y teniente de Infantería, obtuvo el título de observador de aeroplano, interviniendo como tal en aquella contienda; y ya capitán de Infantería obtuvo el título de piloto militar de aeroplano, y el de ingeniero mecánico electricista.

Su formación de piloto e ingeniero trajeron a su mente la idea de diseñar un motor de reacción para propulsión de aviones, que lo hicieran a velocidades mucho mayores que los que él volaba. Tenía una sólida formación matemática y demostró en el diseño de su motor también muy buenos conocimientos de mecánica. Nuestra intención era solamente presentar un estudio resumido del proyecto del motor de Leret, si bien la vida profesional militar y la de inventor, por su especial relevancia, nos ha llevado a escribir sobre el autor y su obra.



El texto está presentado en 14 fases, la última de ella (la 14) subdividida en cuatro partes, que nosotros hemos enumerado como a), b), c) y d). Son las fases del siguiente índice:

- 1.- Memoria.
- 2.- Fundamento teórico.
- 3.- Cálculo de las compresiones sucesivas.
- 4.- Pérdida de calor.
- 5.- Rendimiento de compresión.
- 6.- Derrame a la atmósfera.
- 7.- Trabajo del derrame.
- 8.- Cálculo de los trabajos de compresión.
- 9.- Regulación.
- 10.- Tránsito del aire comprimido.
- 11.- Turbina.
- 12.- Cálculo de los engranajes.
- 13.- Engranaje del 2º rodete.
- 14.- Montaje del Moto turbocompresor:
  - a) Culata.
  - b) Batería de compresión.
  - c) Turbina y turbocompresor.
  - d) Rotor.

A partir de aquí, presentamos lo que hemos estimado más importante de lo expuesto por Leret en cada una de las fases y, cuando consideramos que la

práctica hubiera aconsejado incluir algún cambio para mejora, nos hemos permitido hacerlo constar.

#### 1.- MEMORIA

Leret hace unas consideraciones que abarcan casi cinco páginas, escritas con el afán de despertar la atención en el lector del interés por el transporte aéreo al que considera de vital importancia. Reproducimos "entrecorrido" algunos párrafos de esta Memoria:

"La humanidad se debate en un progreso que los hados le impiden".

"La crisis actual es terrible. Pero la humanidad tiene acumuladas reservas suficientes para resolver inmediatamente, en este siglo y, a lo más, en el próximo, el pase gigantesco de la satisfacción fisiológica que, uniéndose entre sí a los dos mil millones de humanos, inicien la era siguiente de las conquistas interplanetarias". Sin duda alguna, Leret tenía una clara visión de futuro.

"Junkers, Fokker, Dornier, Breguet, Sikorsky arman centauros de duro aluminio que asombran continuamente. Pero estos aviones gigantes se ven constreñidos a ser arrastrados por mo-

tores y potencias que no cuadran con su gigantéz. Un Dornier X necesita doce motores para acumular la potencia de 6.000 CV que le ha de lanzar al aire".

"Los hidros, más que los terrestres, sufren esa atonía potencial. Consumen potencias enormes en pesos muertos indispensables que acaparan, casi por el completo, el peso útil de la nave aérea".

"500 CV es una potencia actual corriente". "Cuántos motores se idean, que suelen ser pocos, bailan en su peso alrededor de Kg. por CV".

Los aviones que Leret había volado como observador (De Havilland, Potez, Breguet y Farman) tenían velocidades entre 175 y 225 Km/h, y el hidro Dornier Wal entre 180 y 190 Km/h. Leret quería más velocidad con motores de mayor relación potencia/peso.

Al llegar a este punto nos permitimos hacer la observación que Leret habla siempre de trabajo del motor, o trabajo por unidad de tiempo (potencia), y los términos de tracción o empuje no los utiliza, si bien, por los cálculos en las diversas fases del estudio, se ha podido

## VIRGILIO LERET RUIZ. SUS PRIMEROS AÑOS EN PAMPLONA

Nació en Pamplona (Navarra) el 23 de agosto de 1902, hijo de Carlos Leret Ubeda y María Luisa Ruiz Ramírez. La fecha de su nacimiento fue solamente tres meses después de que se hiciera cargo de la Corona de España, al cumplir la mayoría de edad -16 años- SM el Rey don Alfonso XIII, cerrándose así el periodo de regencia de la Reina Madre María Cristina de Habsburgo, viuda de Alfonso XII. Vivió pues todo el reinado de Alfonso XIII y los cinco primeros años de la II República.

Los padres de Virgilio eran oriundos de la Habana, en donde habían contraído matrimonio. Su padre era oficial del Ejército español en Cuba, y tras la independencia de la isla al finalizar la guerra de 1898, el matrimonio partió para España, en donde don Carlos fue militar español durante el resto de su vida.

Don Carlos fue destinado a Pamplona en donde la familia permaneció durante 14 años. El matrimonio tuvo ocho hijos, cuatro hembras y cuatro varones; Virgilio era el tercero de los ocho.

A Carlos Leret le unía una especial amistad con el que fuera años después el destacado general Mola; los lazos de amistad tenían diversas razones: la común profesión militar, Emilio Mola Vidal también era cubano (Placetas, 1887), y estuvo destinado, como Carlos Leret, en Pamplona.

A los cuatro años, Virgilio comenzó a asistir a las escuelas de los hermanos Maristas de Pamplona, y al acabar 3º de bachillerato se presentó para el ingreso en la Academia de Infantería de Toledo.

Contaba Carlota O'Neill, la que fuera mujer de Virgilio, al que conoció en Madrid, que Virgilio llegó a correr delante de los toros en las fiestas de San Fermín, en Pamplona, en donde recibió más de un revolcón.



**EL CABALLERO CADETE LERET (29 AGOSTO 1917 - 8 JULIO 1920)**

Obtuvo plaza de alumno de la Academia de Infantería por Real Orden (R.O.) de 3 de agosto de 1917, e hizo su presentación en Toledo, 26 días después, el 29 de agosto, seis días después de cumplir 15 años. Ingresó con el número 62

*Los padres de Virgilio Leret, fotografiados en 1926.*



ESPAÑA

Sr. Director de la  
**Internacional Institución Electrotécnica**

**PLAZA DE CATALUÑA, 9**

*Apartado de Correos, núm. 638*

**BARCELONA**

*Modelo de sobre en el que Virgilio Leret enviaba sus respuestas a las preguntas formuladas para la obtención del título de Ingeniero Mecánico Electricista.*

determinar el empuje obtenido; téngase en cuenta que la terminología incipiente del motor de reacción, hace 67 años, no es la actual ni la de hace varias déca-

das. En cambio sí utiliza el término propulsión, que ahora en el motor de reacción lo cuantificamos como empuje, expresado en unidades de fuerza.

**2.- FUNDAMENTO TEORICO**

Le dedica tres páginas a esta fase, y dice como más destacado:

*"Se hace preciso revolucionar la propulsión del avión. Variados estudios se intentan para poner en práctica la propulsión por reacción. Pero todos ellos a base de cargas explosivas más o menos similares a la pólvora.*

*Por otra parte, los técnicos enamorados del motor de explosión, quieren sustituirle por el Diesel".*

*"Nosotros nos adelantamos en este camino de la invención y unimos la teoría de la reacción con la del Diesel".*

Y Leret manifiesta el fundamento teórico de la forma siguiente:

- Compresión continua o prácticamente continua de determinada masa de aire.

- Derrame de la misma al espacio con idéntica continuidad.

- Aprovechamiento del aire derramado para turbinar el compresor.

La etapa de compresión la concibe mixta: compresión centrífuga hasta una presión determinada, y después volumétrica, accionando unos pistones —que también llama embolillos— movi-

de los 253 aprobados. La R.O. de ingreso está firmada por el general Fernando Primo de Rivera y Sobremonte, entonces ministro de la guerra, en el gobierno que presidía Eduardo Dato.

El 28 de octubre de 1917 prestó juramento de fidelidad a la bandera, en dicha Academia, ante el coronel director.

En la revista efectuada a la Academia el 28 de febrero de 1920, por el ministro de la Guerra, José Villalba Riquelme, con motivo de la inauguración del primer curso de la Escuela Central de Gimnasia —ubicada en el extrarradio este de Toledo, próxima a la célebre puerta de Bisagra— y dada cuenta a S.M. el Rey del estado de instrucción de la academia, y por R.O. del día 29 del mismo mes se manifestaba al director, profesores y alumnos de la Academia de Infantería, su satisfacción por el brillante estado de ésta; así consta en la hoja de servicios del entonces cadete Leret.

**EL ALFÉREZ LERET  
(2 JULIO 1920 - 2 JULIO 1922)**

Virgilio Leret fue promovido a alférez de Infantería por R.O. de 8 de julio de 1920 firmado por el vizconde de Era, entonces ministro de la Guerra, siendo presidente del Gobierno Eduardo Dato, como lo era cuando ingresó Virgilio en la Academia aún cuando entre ambas presidencias de Dato hubieran existido siete presidentes.

Virgilio Leret obtuvo el nº 91 de los 284 que entonces finalizaron la carrera.

Por R.O. de 26 de julio de aquel año 1920, es destinado al Regimiento de Infantería Serrallo nº 69, al que se incorporó en Ceuta el 20 de agosto, quedando de guarnición hasta el 2 de septiembre que marchó destacado a Kudia Federico, aproximadamente a 15 km. al sur de Ceu-

ta ya en la región marroquí de Anyera, en donde se encontraba su compañía, donde permaneció en el servicio de campaña hasta el día 12 del mismo mes que regresó con su compañía a Ceuta, saliendo el día 15 con su batallón para Laucién a 10 km. al oeste de Tetuán (Haus), y el día 20 a las órdenes del teniente coronel Carlos Leret (padre de Virgilio), formando parte de la columna mandada por el general Felipe Navarro, participó en la ocupación de todos los poblados de la Kabila de Beni Ider, zoco el Arba (Beni Asan), Tazarut (Ajmas) y Dar Acoba (Ajmas), nombres claves en la guerra de Marruecos.

Es de destacar que formando parte de la citada columna, participó en la importante toma de Xaüen, el 14 de octubre de 1920. Xaüen era la ciudad más importante de la Kabila de Ajmas, de la región Yebala.

El 2 de noviembre de ese mismo año, regresó con su batallón a Tetuán y el 7 de enero de 1921, con su compañía regresa a Ceuta, quedando de guarnición aquí.

El 28 de mayo de 1921, ocurrió un hecho que pudo influir en su futuro aeronáutico: fue destacado con toda su sección al campamento de Aviación de Sania Ramel entre Tetuán y el poblado del río Martín, en la desembocadura al Mediterráneo, del río del mismo nombre; tres meses allí, a buen seguro que despertaron en Virgilio Leret la que sería su pasión por la aviación. Virgilio Leret estuvo a las órdenes directas de su padre, el teniente coronel Leret, hasta finales de 1921.

Todo el mes de mayo y el de junio de 1922 estuvo con su compañía, protegiendo la realización de una pista de vuelo en las proximidades de Arcila (Sahel), para la aviación militar.

El 21 de junio de 1922 es declarado apto para el ascenso a teniente.

**Calificación militar**

En la hoja matriz de servicios, fechada en Tetuán el 30 de noviembre de 1934, se refleja la siguiente calificación, y otros datos:

Valor .....	Acreditado
Aplicación .....	Mucha
Capacidad .....	Mucha
Conducta .....	Buena
Puntualidad en el servicio .....	Mucha
Salud .....	Buena
Estado .....	Casado
Estatura .....	1'76 cm.
Instrucción:	
En táctica .....	Buena
En ordenanzas .....	Buena
En procedimientos militares .....	Buena
En detalle y contabilidad .....	Mucha
En teoría de tiro .....	Buena
En el arte militar .....	Buena
En legislación militar .....	---
Práctica en el servicio .....	---
Idiomas: posee el árabe y traduce el francés.	



dos por fuerza centrífuga generada por unas masas circunscritas a un rotor coaxial con el eje del compresor centrífugo/turbina del motor.

El rotor del compresor centrífugo es de 48 álabes radiales, que descarga el aire en una "batería" de 48 grupos de camarillas; cada grupo compuesto de tres escalones de compresión volumétrica que expondremos después.

El aire a la máxima presión obtenida descarga en un depósito (que también denomina cámara de derrame) en donde un regulador de presión mantiene a ésta constante.

En este depósito-cámara de derrame se inyecta el combustible que es quemado por la alta presión del aire (funcionamiento del ciclo Diessel).

La descarga de gas (aire+combustible) hace mover la turbina para accionamiento del compresor centrífugo, y del árbol compresor/turbina se extrae energía para un rotor a menor velocidad (la especificamos más adelante), que va a ser el portador de las masas que dan origen a la fuerza centrífuga que va a mover los embolillos para la compresión volumétrica.

### 3.- CALCULO DE LAS COMPRESIONES SUCESIVAS

Las compresiones sucesivas son la base del invento de este motor de reacción tipo "compound" (una compresión centrífuga y tres compresiones volumétricas).

Tanto a la compresión centrífuga, como a las tres volumétricas que la siguen, las considera Leret transformaciones adiabáticas; esto es, aquéllas en las que no hay captación ni cesión de energía calorífica.

El motor, Leret lo proyecta para un gasto total de aire en condiciones standard a nivel del mar de 15 m<sup>3</sup>/seg, equivalentes a poco más de 18 Kg/seg.

El rotor que va a mover las masas centrífugas para accionar los embolillos va a girar a 1.200 RPM (Leret lo justifica en la fase 12); esto es, a 20 vueltas por segundo.

### 4.- PÉRDIDAS DE CALOR

Leret hace la siguiente consideración:  
*"Acabamos de ver que al final de la compresión, y sobre todo en el trabajo en las dos últimas camarillas, la temperatura ha adquirido tal intensidad que*

*exige estudiar cuidadosamente su actuación a fin de ver en qué forma y medida exige la refrigeración..."*

Por fórmulas semiempíricas calcula la cantidad de calor que perderá el motor cada vez que se completa un ciclo de funcionamiento de todas las camarillas, llegando a la conclusión que en el salto de temperatura de 1.077°C a 2.000°C, que Leret fija como máxima temperatura en las paredes de las camarillas, hay unas pérdidas por conductibilidad y otras por convección en igual cuantía, que resultan: 4 Kcal/seg. por cada una de las 48 filas de camarillas, resultando 1.088 CV de potencia absorbida por calor.

Leret expone en la fase 7 que el motor absorbe en su funcionamiento 24.000 CV, por lo que los 1.088 CV de pérdidas de calor representan solamente un 4'5%. En todo caso, Leret al final de esta fase 4 manifiesta:

*"Un estudio práctico será el que nos lleve definitivamente a la adopción de medidas en asunto tan importante y complicado en todos los motores como la refrigeración".*

Entendemos que, en efecto, además del estudio práctico, con tales tempera-



El matrimonio Leret-Ruiz con sus ocho hijos, el primero de la izquierda, sentado, es Virgilio.

### EL TENIENTE LERET (8 JULIO 1922 - 8 JULIO 1927). PILOTO OBSERVADOR DE AEROPLANO

Por R.O. de 22 de julio de 1922 es ascendido a teniente de Infantería, con efectividad de 8 de julio del mismo mes.

Fue teniente de Infantería 5 años justos, como reseñamos al comienzo de este apartado.

Estuvo en Fondak a 10 km. al oeste de Lauzien y 10 km. al sur de Tetuán, ya en la Kabila de Beni Hosmar y Ben Karrich en la misma zona.

El 27 de enero de 1923 fue destinado al Batallón de Cazadores de Montaña Barcelona, números 3 y 1 sucesivamente, de guarnición en el Castillo de Montjuich, si bien destacado en Larache (Jolot y Tilit), la ciudad más importante de la zona más occidental del Protectorado de España en Marruecos, enclavada en la región de Utzien en donde estaba el aeródromo de Auamara. Virgilio Leret era un gran entusiasta del deporte, faceta esta que la corrobora el hecho de que fue nombrado por el R.O. de 27 de septiembre de 1923 para ocupar plaza de alumno de curso de gimnasia a celebrar en la Escuela Central de Gimnasia (Toledo), curso que se extendió hasta finales de dicho año 1923.

Por R.O. de 11 de febrero de 1924, son nombrados alumnos de la 22ª promoción de pilotos de aeroplanos, un total de 22 oficiales: 12 tenientes de Infantería, 5 tenientes de Artillería, 2 tenientes y 3 alféreces de Caballería. Virgilio Leret, entonces teniente de Infantería aparece nombrado alumno de este curso, con el nº 11 de la relación, enumerados por orden de antigüedad. Se da la circunstancia que en una misma relación, están los tenientes de Artillería José Gomá Orduña y Modesto Aguilera Morente; José Gomá es el que sigue en la relación a Virgilio Leret, y es el propio Gomá, que como autor de la Historia de la Aeronáutica Española (edición de 1951), se refiere a este curso de pilotos.

José Gomá y Modesto Aguilera obtendrían con el devenir de tiempo, el título de ingeniero aeronáutico; Gomá en la 3ª



turas se hace imperativo la refrigeración; lo que, a nuestro juicio, debe hacerse por corriente de aire a la presión dinámica de salida del compresor centrífugo incidiendo el aire en las aletas de refrigeración, que se situarían al menos en la 2ª y 3ª camarillas de compresión volumétrica y en la cámara de derrame, pues aun cuando ésta es muy pequeña (7 cm<sup>3</sup>), se va a inyectar y quemar en ella el combustible con la consiguiente elevación brusca de la temperatura, por encendido por compresión; principio básico con el que trabajan los motores Diessel, como es el motor de Leret en la última etapa de compresión volumétrica.

### 5.- RENDIMIENTO DE COMPRESION

Llegado a este punto, Leret hace una estimación del rendimiento térmico del motor en función del rendimiento calorífico y del propio de la compresión (el producto de ambos).

El rendimiento calorífico ya lo había determinado en la fase 4, y fijado en

Núm. 3651

**ESCUELA ESPECIAL LIBRE DE ENSEÑANZA TÉCNICA**  
ENSEÑANZA POR CORRESPONDENCIA

Alumno D. Virgilio Leret Guix  
Balance de su cuenta hasta el día de la fecha

FECHAS	CONCEPTO	Pasetas	Pasetas
3- agosto - 1924	10 alame n° 1196	200	
1- abril - 1925	" n° 3651	50	
Suman sus entregas.			250

Quedan abonadas en su cuenta las mencionadas: *doscientos cincuenta* pesetas.

Barcelona 1 de Abril de 1925.  
El Director Gerente,  
*[Firma]*

0'95, y el rendimiento de la compresión también resulta 0'95, función de la relación de presiones alcanzada; por lo que

el rendimiento térmico resulta del 90%. Un buen resultado, producto de un buen planteamiento.

### 6.- DERRAME A LA ATMOSFERA

Las variables termodinámicas, alcanzadas a la salida de la última fase de compresión volumétrica, permiten calcular la velocidad de salida del aire, que resulta ser de 1.470 m/seg y manifiesta Leret:

*"Una apreciación exacta del rendimiento de la máquina no podrá hacerse sino con la base de un estudio práctico bien definido".*

La velocidad de 1.460 m/seg obtenida, considera Leret que es muy alta —nosotros también la consideramos así— y haciendo uso de una fórmula empírica dice que una buena velocidad de salida podrían ser 650 m/seg.

Estamos muy de acuerdo con esta velocidad reducida, pues con la primera (1.460 m/seg) resulta una corriente supersónica de número de Mach próximo a 2, que daría lugar a ondas de choque (superficies de disconti-

promoción de la Escuela Superior Aerotécnica (ESA), recibió el título de especialista en aeromotores en 1933, y el título de ingeniero aeronáutico en septiembre de 1934, promoción ésta de 12 alumnos en la que como más conocidos estaban Pedro Huarte-Mendicoa Larraga, y Luis de Azcárraga y Pérez Caballero. Aguilera obtendría el título de ingeniero aeronáutico en la séptima promoción de la ESA, ya que con la denominación de AMIA (Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos), promoción de 15 alumnos entre los que se encontraba Francisco Iglesias Brage (vuelo del Jesús del Gran Poder).

Nuestro protagonista de hoy, Virgilio Leret, a buen seguro hubiera sido un ingeniero aeronáutico destacado; avala esta opinión sus estudios de ingeniería civil y el proyecto de motor de reacción.

En el citado curso de piloto de aeroplanos Leret estuvo poco tiempo, pues el 1 de septiembre de 1924 pasó de la Escuela de Pilotos de Albacete a incorporarse —por necesidades del servicio— a su batallón en el frente de Marruecos, lo que hizo el 10 de septiembre en Larache, interviniendo en acciones bélicas de protección a la retirada de Xaüen, iniciada el 4 de noviembre y finalizada el 12 de diciembre.

Intervino entonces en Draa el Assef (Ajmas), zoco el Jemis (Beni Arós) y en la defensa de Megaret, a 15 km. de la costa atlántica al SE de Arcila (Sahel); finalizó el año 1924 de guarnición en la posición de Meide, próxima a Megaret.

El 7 de enero de 1925 pasó —por excedencia de plantilla— destinado a la Plana Mayor del Batallón de Cazadores de Montaña Barcelona, hasta que por R.O. de 31 de agosto de dicho año 1925, es destinado al Regimiento de Infantería de Sevilla n° 33, 2º Batallón, destacado en Cartagena, en donde se incorporó el 16 de septiembre. El día 27 se desplazó a Madrid para ser sometido, en el Aeródromo de Cuatro

Vientos, a reconocimiento médico para observador de aeroplano.

Por R.O. de 9 de noviembre de 1925, son nombrados alumnos de la 30ª promoción de observadores de aeroplano un total de seis oficiales: cuatro tenientes de Infantería, un teniente de Caballería y un teniente de Artillería. El n° 3 de la relación para este curso es Virgilio Leret.

Por oficio del coronel de la Aviación Militar de Cuatro vientos, fue destinado al aeródromo de Los Alcázares (Murcia), con fecha 5 de marzo de 1926, para seguir el Curso de Observador de Aeroplano.

Entre los días 10 de marzo a 3 de abril de 1926, estuvo ingresado en el Hospital Militar de Marina de Cartagena, por accidente de aviación, en el que resultó herido leve, recuperación que continuó en su domicilio hasta el 9 de abril.

Incorporado al aeródromo de Los Alcázares, continuó el curso de observador hasta que la Jefatura Superior de Aeronáutica le destina el 26 de abril de 1926 al aeródromo de Larache, para efectuar prácticas reglamentarias; se incorporó el 3 de mayo.

El 16 de junio de este año 1926 es nombrado observador de aeroplano, con antigüedad del día 24 de mayo, carnet que está firmado por el entonces jefe superior de Aeronáutica, Alfredo Kinde-lán.

Desde Larache, los últimos días de mayo de 1926 comenzó sus actividades de observador, que se iniciaron con vuelos de reconocimiento del frente, y posterior bombardeo de poblados de la zona de Xaüen, que paradójicamente él había intervenido en su conquista como alférez de Infantería. Xaüen se reconquistaba el 10 de agosto de 1926.

En una orden general del Ejército de Operaciones en África, de 29 de agosto aparece el agrado con que el comandante general de la 128 División Francesa, ha visto la actuación del 2º grupo de

### Condecoraciones

- 1921.- Medalla Militar de Marruecos, con el pasador de Tetuán.
- 1922.- Cruz de Primera Clase del Mérito Militar con distintivo rojo.
- 1925.- Medalla el Homenaje.
- 1927.- Cruz de Primera Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, en atención a los méritos que contrajo en la zona del Protectorado de España en Marruecos en el tiempo comprendido entre el 1 de octubre de 1925 y el 30 de septiembre de 1926.
- 1929.- Cruz de Primera Clase del Mérito Militar con distintivo rojo.
- 1933.- Medalla conmemorativa de Campaña con el pasador de Marruecos.



nuidad de presiones) que bloquearían el flujo de la máquina, en tanto con la segunda (650 m/seg) el flujo es subsónico de número de Mach 0'88.

Esta es la razón por la que Leret (aun cuando no lo justifique por el número de Mach, pero sí por una fórmula empírica que proporciona el mismo resultado), ensancha la descarga por una tobera convergente-divergente antes de entrar el gas en el rotor de la turbina que analiza en la fase 11.

Leret manifiesta en esta fase 6:

*"No obstante se comprende la enorme dificultad de esta predicción teórica cuando la práctica es la única que podrá dar soluciones aproximadas al problema para que la pérdida de energía sea mínima".*

#### 7.- TRABAJO DE DERRAME


En esta fase, Leret calcula con expresiones físico-matemáticas precisas el trabajo total que ha de desarrollar el motor para su funcionamiento interno, y lo hace por unidad de tiempo (seg); por lo que en realidad lo que calcula es la potencia total absorbida por el motor, que resultan ser 24.000 CV.

NÚMERO DE INSCRIPCIÓN 3592

**Internacional Institución Electrotécnica, S. A.**

---

**HOJAS DE EXAMEN**

PUNTOS  


Especialidad que cursa Ingeniero Mecánico Electrónico

Examen de Telegrafía

Alumno D. Fernando Leret Ruiz

residente en Madrid 92-1º 2º

provincia de \_\_\_\_\_

---

**Instrucciones.** Empleese esta hoja como primera página de las demás hojas de examen.  
 El encabezamiento de esta hoja debe ser escrito por el alumno  
 En las siguientes páginas empleese papel de igual tamaño.  
 Númense las hojas correlativamente.  
 El alumno debe escribir en estas hojas de su puño y letra y con claridad, las contestaciones a todas las preguntas que se le remiten, resolviendo igualmente todos los problemas.  
 Al final de la última hoja, terminado el examen escribese la fecha y firma del alumno.  
 Dobladas por la mitad todas las hojas del examen, devuélvase a la Escuela en **PLIEGO CERTIFICADO**, sirviéndose del adjunto sobre impreso.

NOTA.—Para establecer las calificaciones de los exámenes, sirven de norma las siguientes puntuaciones: 21 a 25 puntos, Excelente; 16 a 20, Notable; 11 a 15, Buena; 6 a 10, Aprobado; y 0 a 5, Insuficiente estudio.

#### 8.- CALCULO DE LOS TRABAJOS DE COMPRESION

Como en la fase anterior, calcula la potencia absorbida en la compresión centrífuga y en las tres compresiones

volumétricas, resultando (en números "redondeados"):

- Por compresión centrífuga: .2.400 CV
- 1 compresión volumétrica: ..3.500 CV
- 2 compresión volumétrica: ..7.100 CV



*El capitán Leret, Piloto Militar de Aeroplano, ante un Breguet XIX. Probablemente la fotografía esté hecha en Getafe entre los años 1928 y 1930.*

la Escuadrilla de la Zona Occidental —a la que perteneció el teniente Leret— en la operación para la ocupación de Rhana, asegurando perfectamente la exploración y guardando el flanco izquierdo de las fuerzas francesas.

Los meses de junio a noviembre de 1926 intervino en los bombardeos de poblados de Kabilas como Ajmas, Beni Aros, Beni Ider y Beni Gorfet, con un total superior a 100 horas de vuelo (la hoja de servicios muestra el desglose de estas acciones).

El 26 de noviembre de este año toma tierra, por avería de motor en Tasenit (Beni Arós), continuando hasta finales de dicho mes los bombardeos de los poblados de Beni Arós.

El año 1927 comienza para el teniente Leret destinado en el 5º Grupo Expedicionario del Aeródromo de Larache, bombardeando posiciones de las Kabilas citadas.

El número total de operaciones de vuelo como observador de aeroplano en el frente de Marruecos, alcanzó la cifra de 62, especificadas en su hoja de servicios.

El tipo o tipos de aviones con los que realizó estas operaciones no está especificado en su historial, si bien, estimamos que serán alguno o algunos, de los que enumeramos a continuación, que entonces estaban en las escuadrillas expedicionarias en la zona del Protectorado de España en Marruecos, todos ellos biplazas posicionados en tandem, monomotores, con puesto de observador bombardero.

De Havilland DH-9, conocido como De Havilland Rolls, con motor RR Eagle VIII (360 CV); transportaba 40 bombas de 10/12 kg. y llevaba dos ametralladoras gemelas para el observador.

De Havilland DH-9 A, conocido como De Havilland Napier, con su motor Napier Lion (450 CV) de este tipo -9A había más que del tipo -9. Armamento similar en ambos tipos.

Potez 15, que entró en servicio en España en 1924, llegaron a operar hasta 12 unidades, provistas de motor Lorraine 12 Db de 400 CV; sus operaciones en Marruecos se intensificaron desde comienzos del año 1927, al final de la guerra en el protectorado. La escuadrilla de los Potez era de seis aviones en África. Tenía una ametralladora y capacidad para bombas en más de 300 kg.

Potez 25-A2: fue el avión militar más construido y exportado en la década de los años 1925-1935; dotado con motor



3 compresión, volumétrica: 11.000 CV  
Y dice Leret: "Lo calculado es la potencia teórica que absorbe la compresión. No se puede dar un avance, ni siquiera aproximado, a los rendimientos porque la originalidad del dispositivo se aparta por completo de la práctica de los compresores adoptados hasta hoy".

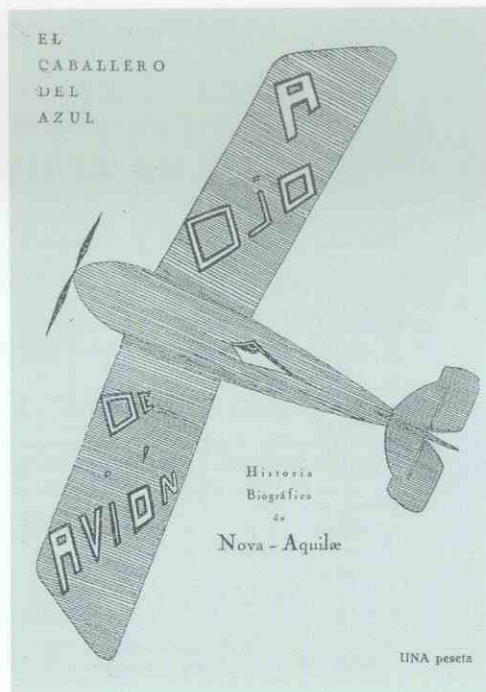
#### 9.- REGULACION

Estimamos que lo más importante que Leret fija en esta fase es el diámetro (3 mm) de inyección de combustible a la cámara de derrame, y el gasto de combustible (aproximadamente seis miligramos en cada compresión); valores estos que los estima como más idóneos por su experiencia con motores Diessel.

Llega a una importante conclusión, tras de los cálculos pertinentes: la velocidad de entrada de combustible a la cámara de derrame en su motor es superior en un 50% a la de los motores Diessel convencionales, con lo que la atomización está asegurada.

#### 10.- TRASVASE DEL AIRE COMPRIMIDO

Leret presenta en esta fase la determinación de las secciones de paso en-



El Caballero del Azul era el seudónimo con el que Virgilio Leret escribía artículos, principalmente técnicos. Con este seudónimo fue registrada su identificación el 25 de marzo de 1930 en el Registro de la Propiedad Industrial, con el nº 38893.

tre cada una de las cámaras de compresión, iniciándola con el trasvase del aire a la salida del rotor del compresor centrífugo.

- Primer trasvase: paso del aire del compresor centrífugo a la primera cámara de compresión volumétrica: 12 cm<sup>2</sup>.

- Segundo trasvase: paso de la primera camarilla a la segunda: 4 cm<sup>2</sup>.

- Tercer trasvase: paso de la segunda camarilla a la tercera: 2 cm<sup>2</sup>.

- Cuarto trasvase: descarga de la última camarilla a la cámara de derrame: 1 cm<sup>2</sup>.

En todos los trasvases, el tiempo de apertura de las válvulas correspondientes (pendientes de diseño) está muy próximo a media milésima de segundo.

Manifiesta Leret en esta fase de su estudio:

"Recalcamos en este estudio, como lo venimos haciendo con bastante insistencia, que sólo la práctica podrá fijar definitivamente la sección y tiempo de apertura".

#### 11.- TURBINA

Esta parte del estudio es para justificar la recuperación de energía que ha-

Hispano (600 CV) o motor Lorraine 12 Eb (450 CV) o con Gnôme-Rhône (500 CV); las bombas de 10/12 kg. iban suspendidos en soportes fijos bajo el plano inferior.

Breguet 14 A2, que realizó un destacado trabajo de Marruecos provisto de dos ametralladoras gemelas en el puesto de observador, y 12 bombas de 11 kg. cada una.

Breguet 19 A2 y 19 B2: estos aviones tenían sus bases en Tetuán (Sania Ramel) y Larache (Auamara).

El 19 A2 era un avión de reconocimiento que operaba en conjunción con el Farman F50 (único avión bimotor de los que 3 ó 4 unidades estaban en Tetuán).

El 19 A2 y B2 eran de bombardeo; ambos tenían diversa propulsión: Renault 12 RF (300 CV); Fiat A12bis (300 CV), y RR Eagle VIII (360 CV); dos ametralladoras gemelas en el puesto de observador y bombas de 11 kg.

Farman F-50: era el único avión bimotor, con Lorraine Dietrich de 250/275 CV, o Hispano de 300 CV. Tripulación de cuatro miembros, dos lado a lado de pilotos y otros dos lado a lado de observadores, éstos con una ametralladora cada uno.

Del 25 de febrero al 23 de marzo de 1927 el teniente Leret estuvo hospitalizado en el Hospital Militar de Larache por fiebres palúdicas. Los meses de mayo y junio de 1927 disfrutó de licencia por enfermo en la península.

El día 1 de julio de 1927, por Orden de la Jefatura de Aviación, que había sido publicada el 4 de mayo anterior, se incorporó a la Escuela Elemental de Pilotos de Alcalá de Henares; iba a cumplirse así su ferviente deseo de ser piloto aviador, formación que tuvo que abandonar el último trimestre de 1924 por la imperiosa necesidad de marchar a África para cubrir la retirada de Xaüen.

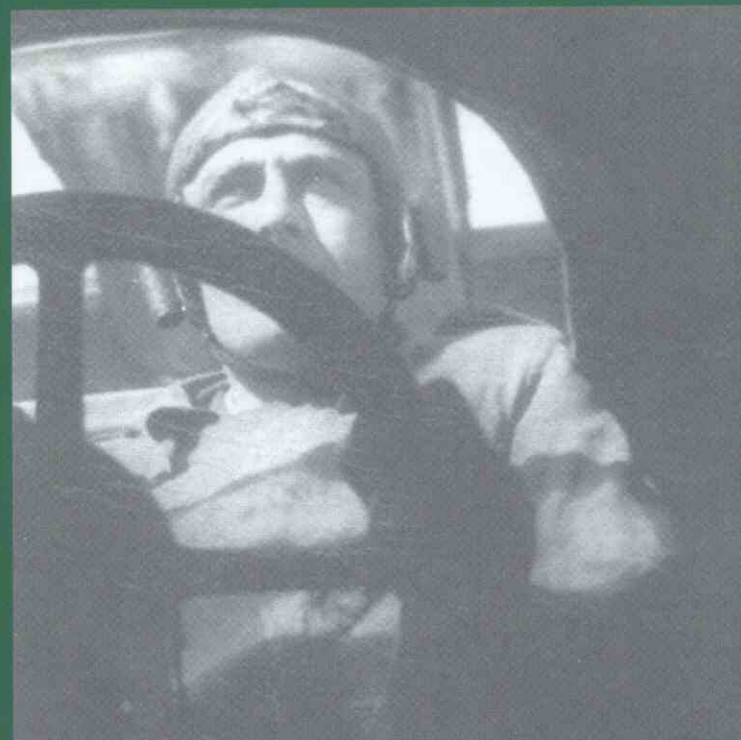
#### EL CAPITAN LERET (8 JULIO 1927 - 22 JULIO 1936). PILOTO AVIADOR

Comienza el año 1927, en la Escuela Elemental de Pilotos de Alcalá de Henares, como alumno en prácticas.

El 4 de julio de 1927, se efectuaba el último bombardeo de la aviación española en Marruecos, sobre Beni Asan (Yeba-

la), y el 10 de julio tenían lugar las últimas operaciones de las tropas de tierra: las columnas del coronel Mola y teniente coronel Capaz, se unían con las del coronel Balmes, cerca del protectorado español con el francés, campamento francés en Waam.

El 11 de julio las siete escuadrillas con base en Tetuán y Larache, desfilaban en vuelo sobre los territorios que se inició la aviación como arma de guerra. Virgilio Leret no pudo participar en tan destacado desfile, pues se encontraba en Alcalá de Henares, haciéndose piloto aviador.



El capitán Leret a los mandos de un hidroavión Dornier Wal. La fotografía probablemente esté hecha en Los Alcázares (Murcia), o en Atalayón (Melilla), año 1933 ó 1934.



ce en una turbina, que denominada de acción, con dos rotores solidarios.

Turbina de acción, conocida también como turbina de impulso o de grado de reacción cero, es aquella en la que toda la expansión ocurre en el estator que precede al primer rotor. Dado que Leret no sitúa un estator en su motor, esto da lugar a que en el diagrama de velocidades sea menester considerar menores velocidades.

La velocidad absoluta del gas a la salida de la turbina va a ser de 650 m/seg y la de arrastre de 500 m/seg; lo que da una velocidad axial de salida de 415 m/seg. Esta velocidad axial va a ser determinante para cuantificar el empuje que, teóricamente, producirá el motor. Esta tan importante característica la exponemos más adelante.

En esta fase manifiesta textualmente Leret:

*“Consideramos las dificultades de un cálculo que hoy día no tie-*



*Copia de la solicitud de la patente de invención del motor de Virgilio Leret; documento obtenido el 1 de febrero de 2001, por Carlota Leret O'Neill, hija de Virgilio Leret.*

*ne más experiencia en qué basarse que las hechas en las turbinas de vapor para el derrame del vapor de agua y, con arreglo a coeficientes y valores experimentales que para él se indican, iremos desarrollando nuestro estudio, bien entendido que sus resultados no serán más que aproximados por defecto o por exceso a los que en su día la práctica dicte.*

*El constructor con su ahincada experiencia dirá lo más a propósito sobre el particular. En último caso, todo el desarrollo teórico se sacrificará a la práctica”.*

## 12.- CALCULO DE LOS ENGRANAJES

Sabemos que el primer rodete gira a 12.000 RPM (árbol compresor centrífugo/turbina), y se desean obtener 1.200 RPM para accionar los embolillos de las cámaras volumétricas (árbol denominado 2º rodete). La reducción se va a hacer en dos saltos, uno a la mitad, y otro a la quinta

Por R.O. de 22 de julio de 1927 se le declara apto para el ascenso a capitán de Infantería y se le concede esta categoría con antigüedad del día 8 del mismo mes.

En la Orden de la Jefatura de Aviación de 21 de noviembre de 1927, terminadas las pruebas de piloto de 1ª categoría en la Escuela Elemental de Alcalá de Henares, se le destina a la de Transformación de Guadalajara.

El tiempo total de vuelo en la Escuela de Alcalá y en la de Guadalajara fue próximo a 30 horas.

Aún cuando la hoja de servicios de Virgilio Leret, no especifica en qué tipo de avión hizo la enseñanza elemental en Alcalá de Henares, lo más probable es que fuera en alguno de los dos que citamos a continuación, que eran biplazas en tandem, de enseñanza elemental:

De Havilland DH-60, con motor De Havilland Gipsy I (98 CV), o bien, Avro 504 K, considerado como uno de los mejores aviones de enseñanza elemental de la época, provisto de un motor rotativo, que podía ser el Le Rhône 96 (80 CV), o el Gnôme Monosoupape (100 CV), o el Rhône 95 (110 CV). El año 1920 ya había en España 32 Avros 504, que llegarían a alcanzar la cifra de 50.

En cuanto a la enseñanza de Instrucción o Transformación (enseñanza avanzada), en Guadalajara, lo más probable es que fuera en el De Havilland DH-9, igual a los que pudo operar Virgilio Leret en África, como observador.

Decimos que podría ser en DH-9, pues el Hispano Suiza E-30 de enseñanza avanzada, fabricado en Guadalajara, no voló el prototipo hasta 1930 o 1931, y en esos años Leret ya era Piloto Militar de Aeroplano (enero 1928).

Por R.O. de 23 de enero de 1928, es clasificado en la Escala del Servicio de Aviación, con la categoría de oficial aviador. En Orden de la Jefatura de Aviación de 20 de ese mismo mes, es destinado provisionalmente a la Escuela Madrid con base en Getafe (Grupo de Reconocimiento nº 21).

Por orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica de 19 de febrero de 1928, se le destina a la Escuadra de Instrucción en Cuatro Vientos, y el día 22 del mismo mes al Grupo de Reconocimiento nº 24 de la citada Escuadra.

Por R.O. de 7 de abril de 1928, es nombrado piloto militar de aeroplano, con antigüedad de 18 de enero de ese mismo



*El Atalayón en la época que nos ocupa.*

año, “por haber terminado con aprovechamiento el curso en la Escuela de Clasificación”. La R.O. está firmada por el ministro de la guerra, general Antonio Losada Ortega, que había sido comandante general en Melilla en 1922.

Los vuelos más normales en aquel entonces eran a Badajoz, Salamanca, León y Logroño, con salida y regreso a Cuatro Vientos.

En Orden de la Jefatura de Aviación de 15 de septiembre de 1928, se dispone que disuelta la Escuadra de Instrucción de Cuatro Vientos, el capitán Leret quede afecto interinamente a dicha jefatura, y continúa realizando vuelos afecto al Grupo de Instrucción en el Aeródromo de Getafe. En este destino los vuelos más normales fueron a Alcalá de Henares y Guadalajara.

Durante el año 1928 realizó un total próximo a las 50 horas de vuelo.

Por R.O. manuscrito, de 16 de noviembre de 1928, se le concede real licencia para contraer matrimonio con Carlota O'Neill Lamo.



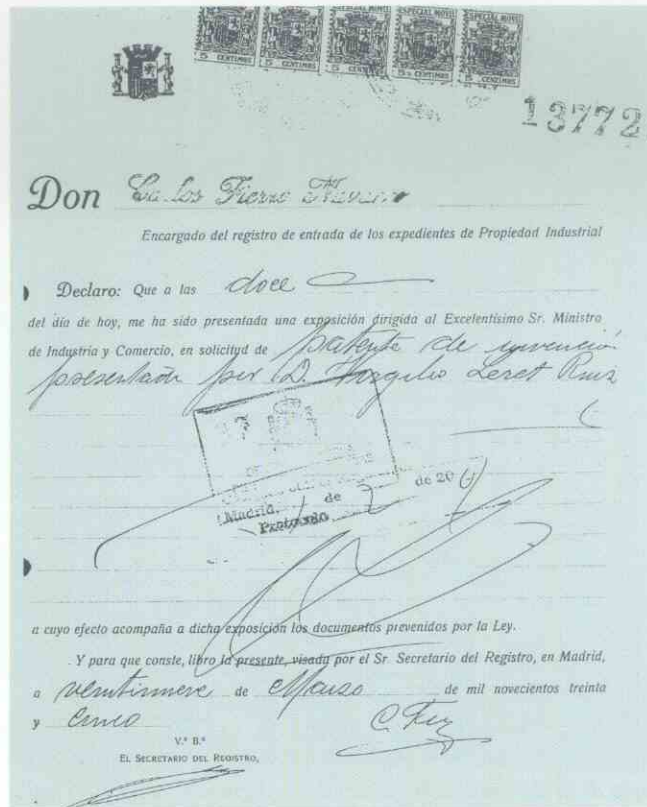
parte  $[1/10=(1/2)(1/5)]$ .

Leret determina en esta fase, de forma meticulosa, todas las dimensiones de los engranajes (diámetros, número de dientes y su peso, dimensión axial y altura).

Con los resultados obtenidos calcula el coeficiente de resistencia a la flexión de los dientes del engranaje solidario al árbol central, que resulta ser la tercera parte del correspondiente al del acero al níquel, templado y rectificado; material que Leret sugería para dicho engranaje. El diseño lo hizo con un coeficiente de seguridad de 3.

### 13.- ENGRANAJE DEL 2º RODETE

Leret, que ya había calculado todos los engranajes y por lo tanto el del que llama 2º rodete, que como hemos visto va a girar a 1.200 RPM, probablemente pensó que estas 1.200 RPM podrían ser deficientes para mover las masas centrífugas, y en esta nueva fase comienza a calcular un sistema de engranajes que en lu-



Visado de recepción de la solicitud de la patente de invención del motor de Leret.

El año 1929 continuó en el aeródromo de Getafe, efectuando vuelos, afecto al Grupo de Instrucción, hasta que por Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica, el 18 de enero de 1929 fue destinado a la Escuadra Madrid, con base en Getafe, en el Grupo de Reconocimiento nº 31 de dicha Escuadra.

Los vuelos más corrientes con salida y regreso a Getafe fueron a Los Alcázares, Guadalajara, Naval Moral de la Mata, Trujillo, Alfaro, Zaragoza, Barcelona, Cáceres y Sevilla.

El 10 de febrero de 1929 Virgilio Leret contrajo matrimonio canónico, en Madrid, con Carlota O'Neill.

El matrimonio Leret-O'Neill tuvo dos hijas, Mariela y Carlota ("Lotty"). A Carlota debemos la información que personalmente nos entregó en febrero de 2001 para escribir este artículo biográfico-técnico de su padre.

En Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica de 26 de diciembre de 1929, el capitán Leret es felicitado por el trabajo realizado durante 1929, año que voló 116 horas y 39 minutos.

El año 1930 comenzó para el capitán Leret, en igual situación que finalizó el año anterior, destinado en Getafe, con prácticas de tiro y bombardeo en los campos de Los Alcázares, Orihuela, Teruel y Tárrega.

El 19 de diciembre de 1930, con motivo de los sucesos acaecidos en el aeródromo de Cuatro Vientos (rebelión de Ramón Franco), el día 15 del mismo mes, el capitán Leret pasó a prisiones militares, en la cárcel de San Francisco de Madrid, y por R.O. del referido diciembre fue dado de baja en el Servicio de Aviación, pasando a situación de disponible gubernativo en la 1ª Región, como procesado, y a la situación B de las señaladas en el vigente Reglamento de Aeronáutica, con derecho al uso permanente del emblema, y al percibo del 10% del sueldo de su empleo durante dos años.

Con fecha 7 de febrero de 1931 se le concede trasladar su residencia a la 3ª Región Militar (Barcelona).

La proclamación de la República el 14 de abril de 1931 hizo que cambiara drásticamente la situación militar de Virgilio Leret: por O.C. de 18 de abril de 1931 es destinado al Servicio de Aviación y situación A, causando efectos administrativos a partir de la revista del citado mes.

gar de una reducción de 1/10 sea solamente de 1/3 y, por lo tanto, el 2º rodete que va a impulsar las masas centrífugas giraría a 4.000 RPM.

Se da cuenta —suponemos— que es un estudio adicional y decide no proseguir con él, manteniendo 1.200 RPM para el 2º rodete.

Leret ya había manifestado en la fase 11 (Turbina):

"Sugiere aquí la idea e suprimir este segundo rodete (se refería al de las 4.000 RPM) para no entorpecer el acoplamiento directo del piñón al turbocompresor inicial, caso de instalarse como rodete único".

### 14.- MONTAJE DEL TURBOCOMPRESOR

El motor de Leret consta de los siguientes conjuntos principales:

- Culata.
- Batería y compresión
- Turbina y turbocompresor
- Rotor (de engranajes y masas centrífugas).

Y para cada uno de ellos hace

El 25 de abril de 1931 prestó promesa de adhesión y fidelidad a la República, con sujeción a los preceptos del Decreto de 22 del mismo mes, y al día siguiente comenzó a prestar sus servicios en el aeródromo de Getafe.

El capitán general de la 1ª Región, por Decreto de 31 de mayo, sobreseyó definitivamente la causa sin declaración de responsabilidad en armonía con lo prevenido en el artículo 536 del Código de Justicia Militar; causa por los sucesos de Cuatro Vientos en diciembre del año anterior.

Continuó en el aeródromo de Getafe hasta que con motivo de la nueva organización del Servicio de Aviación, dispuesto por Decreto de 14 de noviembre, por O.C. de 9 de diciembre se le destina a la Escuadra nº 3 (con base en Barcelona), a la que se incorporó el día 26 del citado mes, en donde de guarnición finalizó el año 1931.

Por O.C. de 31 de marzo de 1932, es destinado a la Escuadra nº 1 (Getafe), Grupo 31.

Por O.C. de 19 de abril de 1932 se dispone que el capitán Leret reúne las condiciones mínimas indispensables para cubrir con derechos preferentes las vacantes que ocurran en las unidades de caza del Servicio de Aviación, en armonía con lo dispuesto en la O.C. de 25 de marzo de 1932.

Por O.C. de 21 de mayo de 1932 es destinado a las fuerzas de África (Atalayón, Melilla) en donde se incorporó el 22 de junio.

En agosto de 1932 fueron normales vuelos a Los Alcázares, Madrid, Granada, Tetuán, Larache, Sevilla y Getafe y con hidroavión a Ceuta.

Según escrito del jefe de Aviación, de fecha 29 de octubre de 1932, el ministro de la Guerra, en orden comunicada el 26 de igual mes, felicita al capitán Leret por haberse distinguido en el cumplimiento de su deber y amor al régimen, con motivo de los sucesos acaecidos en los días 10 y 11 de agosto de aquel año 1932 (en Madrid levantamiento del general Fernández Pérez y en Sevilla del general Sanjurjo).

El 4 de noviembre de 1932, en un vuelo de Larache a Ceuta, tuvo que aterrizar en Tánger por avería de agua en el motor, siguiendo el mismo día a Ceuta una vez reparada la avería. Por Orden de 21 de noviembre de 1932, de la Jefatura de Aviación es designado para asistir a un curso de pilotos



las precisiones correspondientes, no sin antes manifestar:

*“Fácilmente se comprende, una vez estudiado el aspecto general del motor, que, al igual de los motores actuales, esta adaptación a bordo seguirá una línea general con ciertas variantes para los distintos casos que se presenten en la práctica”.*

#### a) Culata

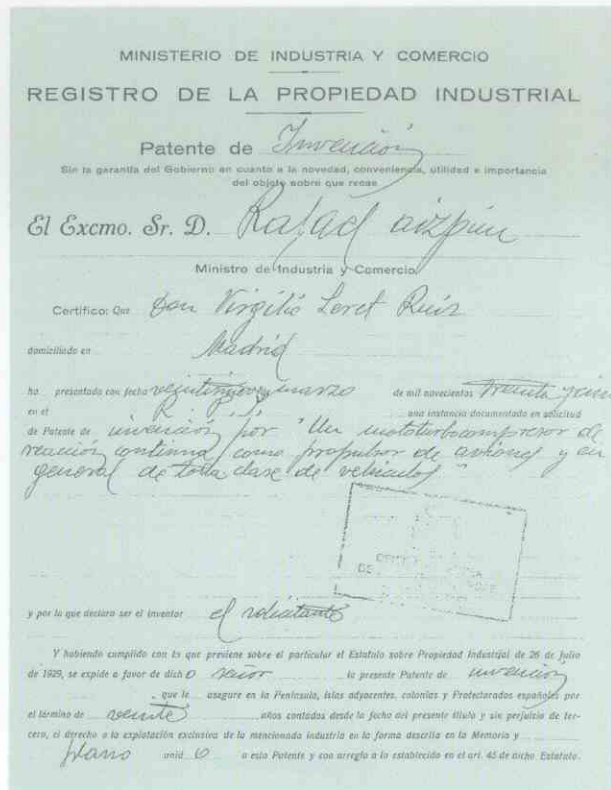
Tiene por objeto cobijar todos los órganos del motor. Consta la culata de 10 cinchos de aleación de aluminio o electrón, cuyos planos de cada uno son normales al eje principal. Los 10 cinchos son:

- 3 al conjunto de las primeras 48 camarillas (1º compresión volumétrica).

- 2 al conjunto de las segundas 48 camarillas (2º compresión volumétrica).

- 1 al conjunto de las terceras 48 camarillas (3º compresión volumétrica).

- 1 portador de las antecámaras de derrame, con soporte para los cojinetes del primer rodete.



Concesión de la patente de invención del motor de Leret.

- 1 portador de los orificios de derrame.

- 1 portador de las directrices entre las dos coronas de álabes del rotor de la turbina, y como soporte de los cojinetes del 1º y 2º rodetes.

- 1 de cierre del motor, con otro cojinete.

Estos cinchos van unidos entre sí por cuatro largueros, a su vez enlace con los soportes del avión. Los largueros abrazando los cinchos en sentido axial y sujetos por pernos. A partir del 6º cincho los espesores de ellos son mayores, pues las presiones son muy altas (200 atmósferas).

#### b) Batería de compresión

La ordenación de las camarillas será en prolongación unas de otras, por orden gradual y ascendente de compresión.

Leret manifiesta que un estudio detenido previo le lleva a adoptar la forma rectangular, paralelepípedica, cuyas dimensiones especifica en los planos, dimensiones, las frontales todas iguales (2 cm).



En la fotografía Virgilio Leret con su mujer Carlota O'Neill, y sus hijas Mariela (a la izquierda) y Carlota.

de hidros a celebrar en Los Alcázares (30 noviembre 1932 - 28 febrero 1933).

Año 1933: comienza el año afecto al curso de hidroaviones en los Alcázares. El 28 de febrero y una vez terminado el curso, se incorpora a su destino en la base de Atalayón (Melilla).

Predominaron entonces los vuelos con hidroavión a Ceuta, Gibraltar, Los Alcázares, Algeciras, Cádiz, Los Alfaques (Tarragona), Barcelona, Pollensa e Ibiza, y así hasta finales de 1933.

Por O.C. de 6 de julio de 1933 se le declara con derecho preferente para cubrir las vacantes que como pilotos concurrían en las unidades de hidroaviones y aviones polimotores, en armonía con lo dispuesto en la circular de 25 de marzo de 1932.

El 12 de septiembre de 1933 voló en formación sobre Melilla, como homenaje a México.

El 31 de octubre de 1933 vuelo en formación con motivo de la llegada a Ceuta del presidente de la República.

El 12 de junio de 1934, por una Orden de la Jefatura de Aviación, se hace constar que el capitán Leret ha terminado con aprovechamiento el cursillo de Navegación Aérea, dispuesto por otra orden de la misma jefatura de 22 de diciembre del año anterior.

Por circular de 18 de junio de 1934, pasa al servicio de otros ministerios, por depender el Arma de Aviación desde primero de dicho mes, de la Presidencia del Consejo de Ministros, y prestar sus servicios el capitán Leret en la citada arma.

En cumplimiento de lo que dispone el decreto de 19 de junio de 1934, se hace constar que este capitán no pertenece a ninguna asociación política ni de carácter sindical.

El día 26 de junio de 1934 hace el vuelo como piloto en hidroavión a Los Alcázares, para incorporarse a la Vuelta a España que comenzaría el 30 de junio.

Este mismo día, 13 hidros Dornier Wal, uno de ellos operativo como de plana mayor, y tres escuadrillas de cuatro aparatos cada una (dos escuadrillas del Grupo de hidros nº 6 de la base de los Alcázares-Cartagena y una de Atalayón-Melilla), iniciaron un vuelo alrededor de la Península, que se cumplió con la secuencia que vamos a enumerar.



Para los embolillos, Leret adopta una longitud igual en cualquier camarilla: 7 cm. Estos embolillos, hacia su parte media, están acanalados al objeto de adaptar los segmentos que procuran el cierre hermético. Implícitamente, Leret ha decidido aquí el que los embolillos sean cilíndricos, como los pistones de un motor alternativo.

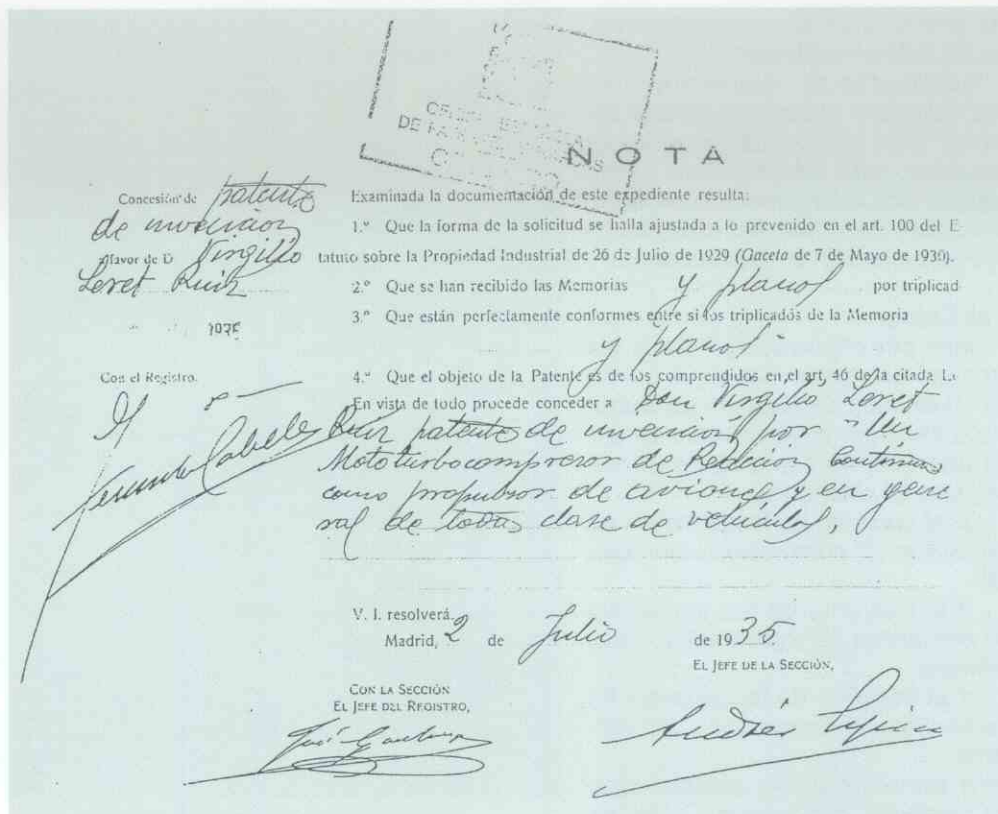
### c) Turbina y turbocompresor

En esta fase se centra Leret en calcular el diámetro del árbol macizo turbina/turbocompresor, que lo llega a fijar en 3 cm.

Esta valor de 3 cm. está bien fijado pues se demuestra, de acuerdo con la bibliografía de resistencia de materiales, que serían suficientes 2 cm. para la resistencia a la torsión que él fija en 6.000 Kg/cm<sup>2</sup>.

En esta fase, Leret hace la siguiente observación:

*"No consideramos el montaje y acoplamiento del árbol a los cojinetes y su rodamiento, entendiendo que la experiencia y conocimientos modernos del constructor deben pesar en todos los casos de duda industrial como éste".*



Concesión de la patente de invención del motor de Leret (continuación de la página anterior).

La flota de hidros estuvo bajo el mando del comandante Franco, y como segundo jefe el de la base de Los Alcázares, comandante Ortiza.

Las etapas fueron las siguientes:

- 1º.- Los Alcázares-Huelva-Vigo, 30 de junio.
- 2º.- Vigo-La Coruña, 3 de julio.
- 3º.- La Coruña-Santander, 5 de julio.
- 4º.-Santander-Frontera francesa (sin amerizar)-regreso a Bilbao, 7 de julio.
- 5º.- Bilbao-Santoña (Santander), 8 de julio.
- 6º.- Santoña-Los Alfaques (delta de la desembocadura del río Ebro-Tarragona), 11 de julio.
- 7º.- Los Alfaques-Rosas (golfo de Rosas, Gerona), 13 de julio.
- 8º.- Rosas-Puerto de Pollensa (bahía de Pollensa, Mallorca), 14 de julio.
- 9º.- Puerto de Pollensa-Los Alcázares, 16 de julio.

En la 4ª etapa, al regresar para Bilbao, estuvieron dos horas en la playa de la Concha de San Sebastián, y en Santoña antes de emprender la 6ª etapa, permanecieron tres días, aligerando las cargas de los hidros de cuanto no interesaba en un vuelo sobre tierra, facilitando así la subida hasta la altura necesaria para salvar la cordillera cantábrica y alcanzar las fuentes origen del Ebro.

En el 2º tramo de la 1ª etapa (Huelva-Vigo), a lo largo de la costa portuguesa, un hidro tuvo que amarar frente al cabo San Vicente; cuando ya era remolcado hacia Lisboa por el barco inglés Batna, el fuerte oleaje rompió uno de los cables de arrastre, lo que hizo capotar el hidro. Fue el único aparato de los 13 que salieron de Los Alcázares que no pudo efectuar la Vuelta más que en sus comienzos.

La 3ª Escuadrilla del Grupo (la de Atalayón), la mandaba el capitán Garrido y la tripulaban los capitanes Virgilio Leret e Isidro López de Haro, el teniente Carlos Pombo, el subayudante Antonio de Haro, y los sargentos Luis Proaños y Abel Más Juan, además de dos mecánicos en cada hidroavión. Al regresar a Cartagena fueron entusiásticamente agasajados. El 18 de julio el capitán Leret regresaba a Los Alcázares.

El 2 de noviembre de 1934 comienza a cumplir en la fortaleza del Hacho (Ceuta), un mes de arresto (por escrito considerado improcedente), que le fue impuesto por el general jefe de la Circunscripción Oriental; esta situación se prolongó al menos hasta enero de 1935.

Hacemos esta observación porque los planos del diseño del motor de reacción de Virgilio Leret, están firmados por él en la fortaleza de el Hacho, en enero de 1935.

### LOS ULTIMOS DESTINOS DEL CAPITAN LERET (1935-1936)

La hoja matriz de servicios, de cuanto se refiere anterior al 30 de noviembre de 1934, está firmada en esta fecha en Tetuán, certificada por José Álvarez del Manzano, capitán mayor de las Fuerzas Aéreas de África, con el VºBº del comandante jefe José Castro Garnica. Lleva estampado un sello circular que enmarca el emblema de la Aviación Militar.

Del año 1935, no nos ha sido posible encontrar referencias oficiales sobre su vida militar.

Es de suponer, que tras su salida de la fortaleza de El Hacho, en Ceuta, pasara a la situación de disponible en la Primera División Militar (Madrid). Avala ésta nuestra opinión el hecho que el año 1935, es el más activo, en relación con la obtención de la patente de invención de su motor de reacción, lo que hizo en Madrid.

En el D.O. nº 16 de 12 de enero de 1936, aparece una orden circular por la que dos jefes (un teniente coronel y un comandante) y cuatro oficiales (tres capitanes y un alférez), todos ellos del Arma de Infantería, pasen a incorporarse en comisión de servicio, con prestación urgente a diversos destinos, ninguno de ellos relacionados con Aviación.

Entre los tres capitanes estaba Virgilio Leret que pasaba de disponible en la Primera División Militar, a destinado en el Regimiento Baleares nº 39, causando alta en la situación A en el Arma de Aviación en concepto de agregado.

La orden está firmada por el general Carlos Masquelet, que era entonces ministro de la Guerra en el Gobierno cuyo presidente era Manuel Azaña.



#### d) Rotor

Leret considera en esta fase el segundo rodete del motor que gira a 1.200 RPM y que es portador de las masas centrífugas que van a accionar los embolillos.

Teniendo en cuenta la potencia necesaria para accionar las masas centrífugas (fase 8), calcula los pesos de esas masas centrífugas, que en "números redondos" resultan de 500 gramos para la 1ª camarilla, 1.100 g. para la 2ª, y 1.800 g. para la 3ª.

El peso específico del material de las masas centrífugas, Leret lo fija próximo a 9 gramos/cm<sup>3</sup>. A este valor de peso específico responden bronce especiales para piezas sometidas a grandes presiones y a rozamientos, como es en este caso.

### EMPUJE Y CONSUMO ESPECÍFICO DE COMBUSTIBLE DEL MOTOR DE VIRGILIO LERET

**A**mbos valores, de empuje y consumo específico de combustible, son los que mejor definen las actuaciones de un motor:

– Empuje: como es sabido, viene determinado por la diferencia entre la cantidad de movimiento a la salida de gases por la tobera, y la cantidad de movimiento a la entrada del aire por el difusor de admisión (cantidad de movimiento = masa y velocidad).

La masa de gas puede considerarse igual a la masa de aire que, en el caso del motor Leret, es la correspondiente a 15 m<sup>3</sup>/seg, equivalentes a 18'275 kg/seg.

La velocidad de salida de gases hemos visto (fase 11) que son 415 m/seg. La velocidad de entrada de aire por un difusor de admisión de 1 m. de diámetro es para ese gasto de 23 m/seg.

El empuje resulta 734 Kg.

Este es el resultado teórico, y podría ocurrir lo que le sucedió a Hans Von O'Hain, que su motor estaba diseñado en teoría para generar 900 Kg. y en la realidad sólo consiguió 500 Kg. Si al motor de Leret le hubiera ocurrido algo similar, sólo hubiera producido 400 Kg. de empuje.

– Consumo específico de combustible:

De acuerdo con el consumo de combustible en cada compresión determinado en fase 8 a 6 mg., resultan 0'276 Kg/seg, equivalentes a 994 Kg/h.

Valor éste que, referido al empuje del motor (734 Kg), da como resultado un consumo específico de 1'35 Kg de combustible por cada Kg de empuje. Un valor francamente bueno y que está en concordancia con los consumos de los primeros turborreactores.

### FRANK WHITTLE, HANS VON O'HAIN Y VIRGILIO LERET

**D**ecíamos en el título que da entrada al artículo sobre su vida militar, que Virgilio Leret fue inventor de un motor, coetáneo con los de Frank Whittle y Hans Von O'Hain.

Pues bien, entendemos que esa coetaneidad toma más fuerza en tanto los tres, prácticamente de la misma edad, tuvieron muchas facetas comunes en su juventud.

– Frank Whittle tenía 23 años cuando patentó su motor de 1930, si bien es menester reseñar que la idea la había

En el D.O. nº 56 de 7 de marzo de 1936, por OC de 11 de enero anterior, se especificaba que el capitán Virgilio Leret pasaba a disponible en la Primera División y agregado al Arma de Aviación. En este mismo D.O. otra OC especificaba que el capitán Virgilio Leret era destinado a las Fuerzas Aéreas de África (base de hidros de Atalayón).

No tenemos constancia de cuanto tiempo estuvo destinado en la base de hidros de Atalayón, pues por orden circular publicada en el DO nº 99 de 29 de abril de 1936, el capitán Leret pasa destinado a la Escuela de Mecánicos de Aviación en Cuatro Vientos como profesor en plantilla.

Al menos el 12 de mayo de 1936 se encontraba destinado en la Escuela de Mecánicos, pues en el DO de ese día se le reconocen los derechos a la gratificación del profesorado.

La Escuela de Mecánicos tenía un merecido prestigio; el verdadero creador y fundador de la Escuela y del cuerpo de Mecánicos (eran civiles), fue su primer director el capitán del Cuerpo de Ingenieros Alberto Álvarez Rementería.

La 1ª promoción se convocó en diciembre de 1918, y la 15ª y última en febrero de 1930.

Ahora bien, la eficiencia demostrada por la Escuela hizo que continuara sus actividades en nivel de formación complementaria de oficiales pilotos; esta fue la misión, desafortunadamente corta del capitán Leret, el último destino en la península antes de su trágica muerte; fue profesor de sus propios compañeros.

Tenemos otra incógnita en la vida militar de Virgilio Leret, sobre cuál fue la Orden de destino a la base de hidros de Atalayón –en donde encontraría la muerte en los trágicos acontecimientos acaecidos en Melilla, en los primeros días, o en las primeras horas del comienzo de la guerra civil; llevaba, pues, nueve años de capitán de Infantería.

### ASCENSO A TÍTULO POSTUMO A COMANDANTE DE INFANTERÍA

**E**n el D.O. nº 228 de fecha 4 de noviembre de 1936, es promovido a comandante de Infantería (la orden no hace referencia alguna al Servicio de Aviación), "por su lealtad y

adhesión al Régimen han quedado bien probados". La orden está firmada por Largo Caballero, entonces ministro de la Guerra con la República, de la que además en aquel entonces era su presidente.

### VIRGILIO LERET, PILOTO CIVIL DE AEROPLANO

**V**irgilio Leret obtuvo el título de piloto civil de aeroplano, en las fechas que se encontraba en la Escuela Elemental de Pilotos del Servicio de Aviación Militar en Alcalá de Henares, pues el carnet expedido por el Real Aeroclub de España, integrado en la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), está firmado el 9 de octubre de 1927 por el presidente de la comisión Aeronáutica, cargo que ostentaba entonces Alberto Álvarez Rementería que fuera capitán de Ingenieros (Servicio de Aviación) y primer jefe de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos (1919-28 de agosto de 1930), firmado también por el secretario del RACE Jesús Rubio Paz, piloto militar de Aeroplano de la 4ª promoción (procedente de soldado), y que con el devenir del tiempo fuera el presidente de Iberia Líneas Aéreas Españolas de más permanencia en este cargo (1940-1955).

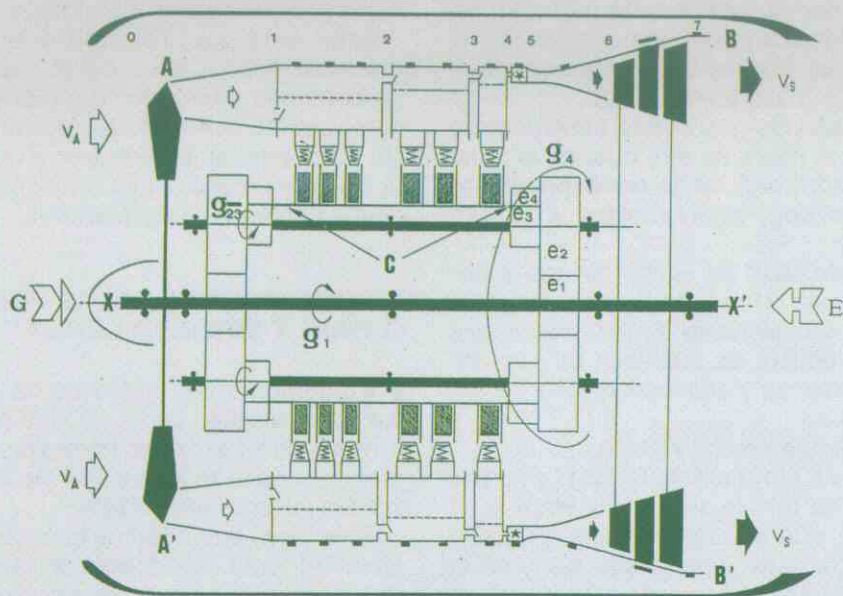
El carnet de piloto civil, con el nº 660, está escrito en español y en francés, pues el RACE fue creado el 18 de mayo de 1905, y la FAI en París el 14 de octubre de ese mismo año, en donde se acordó que se rigiera bajo el derecho francés.

Hacemos notar que la FAI fue fundada por Francia, Bélgica, Alemania, Gran Bretaña, Italia, España, Suiza y Estados Unidos. El acta fundacional de la FAI fue firmada por el coronel Echagüe representado a España.

El coronel Echagüe, ya general, entre 1919 y 1924 es considerado el primer impulsor de la industria aeronáutica en España, además de establecer las plantillas de las unidades aéreas como general director de la Aeronáutica Militar. El general Echagüe fue quien decidió que la casa Elizalde comenzará a fabricar motores para la aviación militar. El primero bajo licencia francesa, fue el Lorraine de 12 cilindros en W que generaba 450 CV; el capitán Leret volaría en los hidros Dornier J Wal con este motor, fabricado en Barcelona.



## Descripción



*Visión, idealizada por el autor de este artículo, del motor de Leret, teniendo en cuenta la descripción y los planos de diversos componentes presentados por Virgilio Leret para la obtención de la patente de invención.*

### • GEOMETRIA ENVOLVENTE DEL MOTOR

AA'-d, diámetro del rotor del compresor centrífugo;  $d = 1.100$  mm.  
 BB'-D, diámetro de salida del motor;  $D = 1.360$  mm.  
 AB=1.- longitud del motor;  $1 = 1.360$  mm.  
 Volumen (V) de la envolvente del motor (tronco de cono);  $V = 1'6$  m<sup>3</sup>.

### • VELOCIDADES DE ADMISION Y ESCAPE Y CAMPO DE PRESIONES (ATM).

0.- Velocidad de admisión de aire;  $V_A = 23$  m/seg.  $P_0 = 1$  atm.  
 En cada una de las 48 filas de componentes:  
 A1.- difusor de descarga del compresor centrífugo:  $P_1/P_0 = 2'5/1$   
 12.- 1ª camarilla de compresión volumétrica:  $P_2/P_1 = 8/2'5$   
 23.- 2ª camarilla de compresión volumétrica:  $P_3/P_2 = 40/8$   
 34.- 3ª camarilla de compresión volumétrica:  $P_4/P_3 = 200/40$   
 Compresión global:  $(2'5/1) (8/2'5) (40/8) (200/40) = 200/1$   
 45.- cámara de derrame (combustión a presión constante):  $P_5 = 200$   
 56.- estátor (difusor), convergente divergente para disminuir la velocidad de salida de gases de  $1.460$  m/seg. a  $650$  m/seg.  
 67.- turbina de tipo de impulso (cambio de dirección de la velocidad de gases, sin variaciones de presión).  
 7.- velocidad de salida de gases de escape (sentido axial):  $V_S = 415$  m/seg.

### • GASTO DE AIRE

$G = 15$  m<sup>3</sup>/seg =  $18'375$  Kg/seg (condiciones estáticas al nivel del mar).

### • CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Consumo horario: C -  $994$  Kg/h

### • EMPUJE MAXIMO DEL MOTOR

Condiciones estáticas: E -  $(G/g) (V_S - V_A) = 764$  Kg.

### • CONSUMO ESPECIFICO DE COMBUSTIBLE

Condiciones estáticas,  $C_e - C/E = 1'35$  Kg combustible/Kg emp.

### • TIEMPO DE APERTURA DE LAS VALVULAS EN LAS TRES CAMARILLAS Y EN LA CAMARA DE DERRAME

$t_1 = t_2 = t_3 = t_4 = 1/1.920$  seg  $0'5/1.000$  seg

### • ENGRANAJES

$e_1$ .- solidario del árbol compresor centrífugo/turbina; gira a  $g_1 = 12.000$  RPM  
 $e_2$ .- arrastrado por  $e_1$

giran a  $g_{23} = 6.000$  RPM

$e_3$ .- solidario con  $e_2$

$e_4$ .- con dentado interior, arrastrado por  $e_3$ ; gira a  $g_4 = 1.200$  RPM

La superficie circular C (portadora de las masas centrífugas) gira a las mismas RPM que el engranaje  $e_4$ .

### • MASAS CENTRIFUGAS

Para actuación de la 1ª camarilla; peso total  $0'530$  Kg.

(~  $0'176$  Kg. cada una de las tres)

Para actuación de la 2ª camarilla; peso total  $1'123$  Kg

(~  $0'561$  Kg. cada una de las dos)

Para actuación de la 3ª camarilla:  $1'802$  Kg (masa única)

### • SIMBOLOGIA

(—) ubicación de los 10 cinchos de armadura del motor, sujeto a 4 largueros ubicados longitudinalmente, separados radialmente  $90^\circ$ .

(\*) cojinetes de bolas de árbol de arrastre compresor centrífugo/turbina (el central sería más idóneo que fuera de agujas).

concebido dos años antes siendo cadete de la RAF; idea que expuso en una tesis en la Academia Militar. Sería piloto de pruebas e instructor en la RAF.

– Hans Von O'Hain era en 1935 un estudiante de Aerodinámica en la Universidad de Göttingen (Alemania), patentó su motor aquel mismo año, y su diseño fue apoyado fuertemente por la casa Heinkel. El 27 de agosto de 1939, este motor protagonizó el primer vuelo propulsado por reacción en el Heinkel 178; faltaban cinco días para que comenzara la II Guerra Mundial.

– Virgilio Leret patentaba su motor en Madrid, el 2 de julio de 1935 (coincidencia total en el tiempo con el motor de O'Hain); azares de la vida en España en aquel entonces impidieron que se comenzaran a hacer componentes al menos para un motor de prueba. Virgilio Leret moría trágicamente en Melilla los primeros días del comienzo de la guerra civil en España, julio de 1936; era capitán de Infantería y piloto militar de aeroplano.

Reseñamos a continuación las características de los motores que diseñaron.

### • Frank Whittle (1907-1996)

– Fecha de la patente: 16 de enero de 1930

– Relación de presiones:  $r=4/1$

– Un solo escalón de compresor centrífugo

– Cámara de combustión única, de flujo axial, muy larga

– Un solo escalón de turbina axial

– Primer rodaje en banco de pruebas: abril de 1937

– Empuje: 850 libras (386 Kg)

– Primer vuelo: 15 de mayo de 1941, en Gloster Meteor E28/39

### • Hans Von O'Hain (1911- )

– Fecha de la patente: abril de 1935

– Relación de presiones: (No especificada) probablemente próxima a  $r=4/1$

– Un solo escalón de compresor centrífugo

– Cámara de combustión única, de flujo reflexiva, muy corta

– Un solo escalón de turbina centrífuga

– Primer rodaje en banco de pruebas: marzo de 1937

– Empuje: 500 Kg (diseñado en principio para 900 Kg)

– Primer vuelo: 27 de agosto de 1939, sobre Heinkel He178

### • Virgilio Leret Ruiz (1902-1936)

– Fecha de la patente: 2 de julio de 1935

– Relación de presiones:

Por compresión centrífuga:  $2'5/1$

Por tres compresiones volumétricas:  $(8/2'5)(40/8)(200/40)$

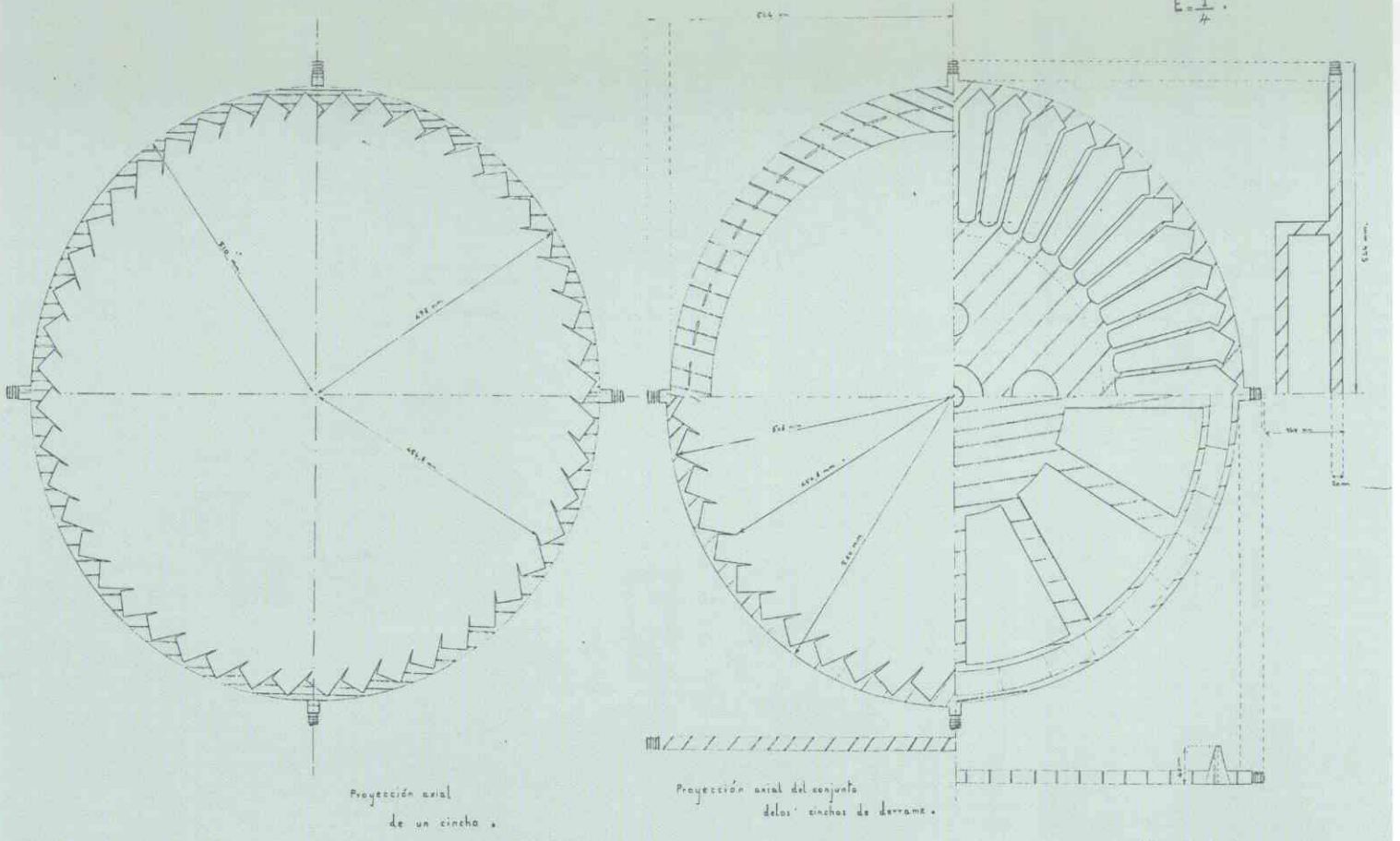
Total:  $200/1$

– Un solo escalón de compresor centrífugo



Moloturbocompresor.

E.  $\frac{1}{4}$ .



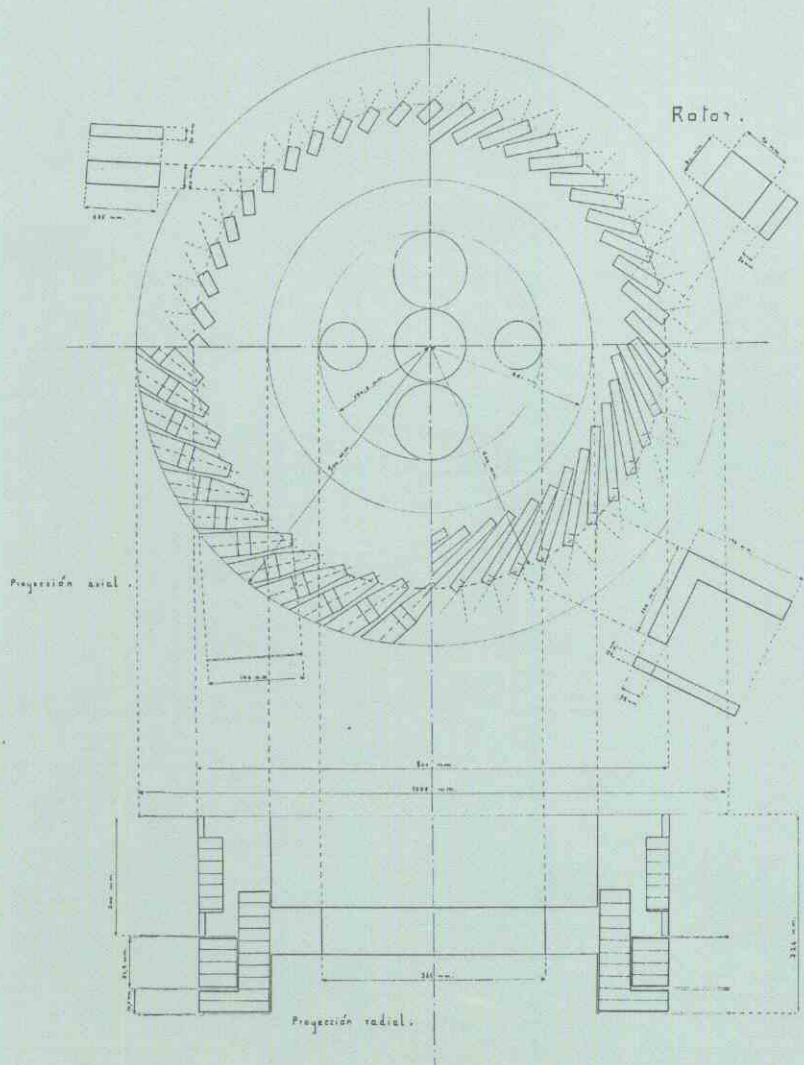
Proyección axial de un cincho.

Proyección axial del conjunto de los cinchos de derrame.

Castillo del hazo

Moloturbocompresor.

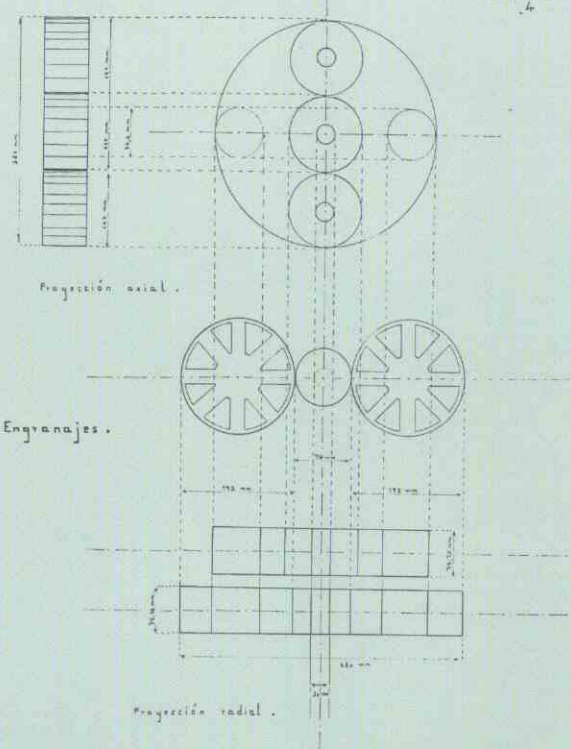
E.  $\frac{1}{4}$ .



Rotor.

Proyección axial.

Proyección radial.



Proyección axial.

Engranajes.

Proyección radial.

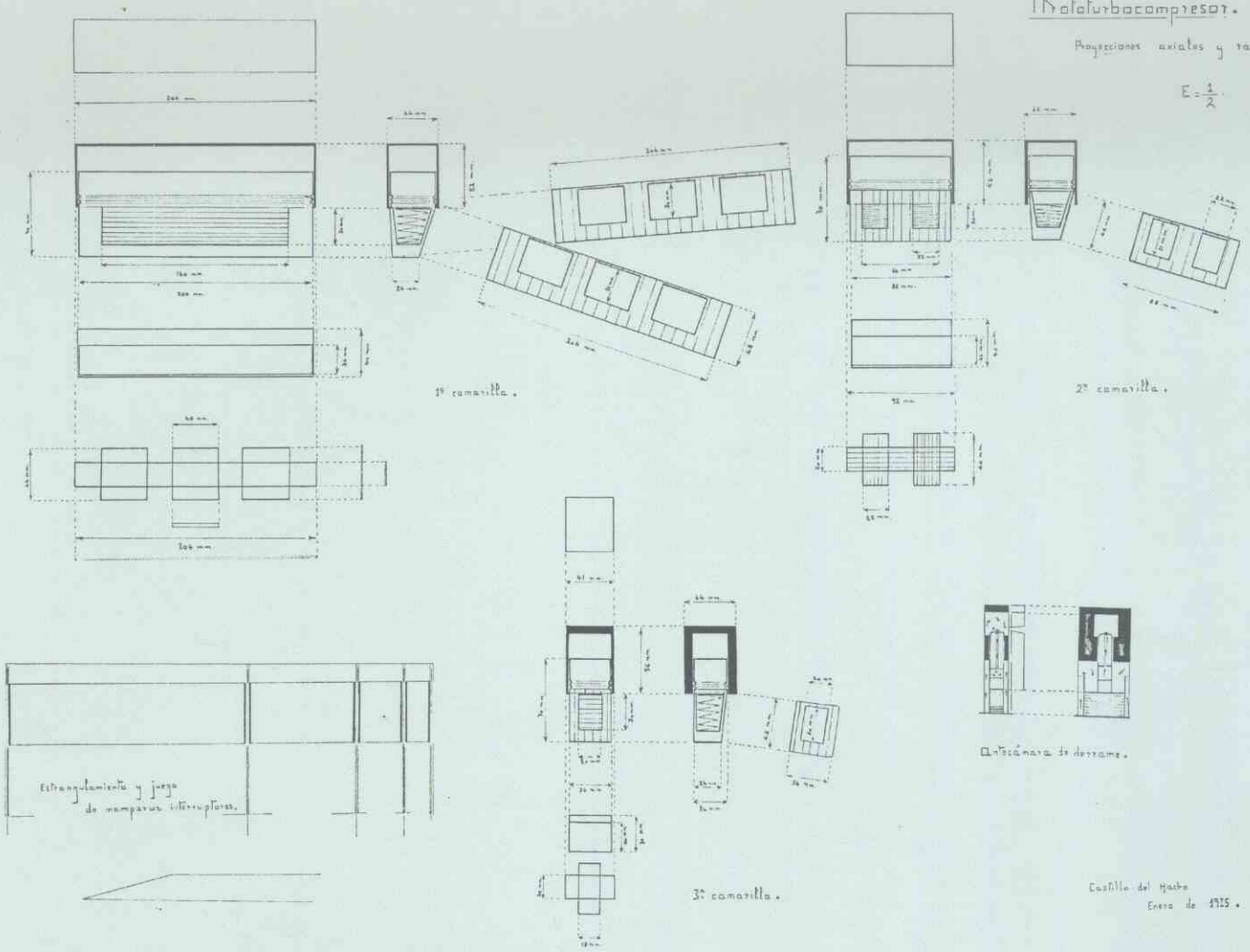
Castillo del hazo  
Enero 1925.



Tolatorbocompresor.

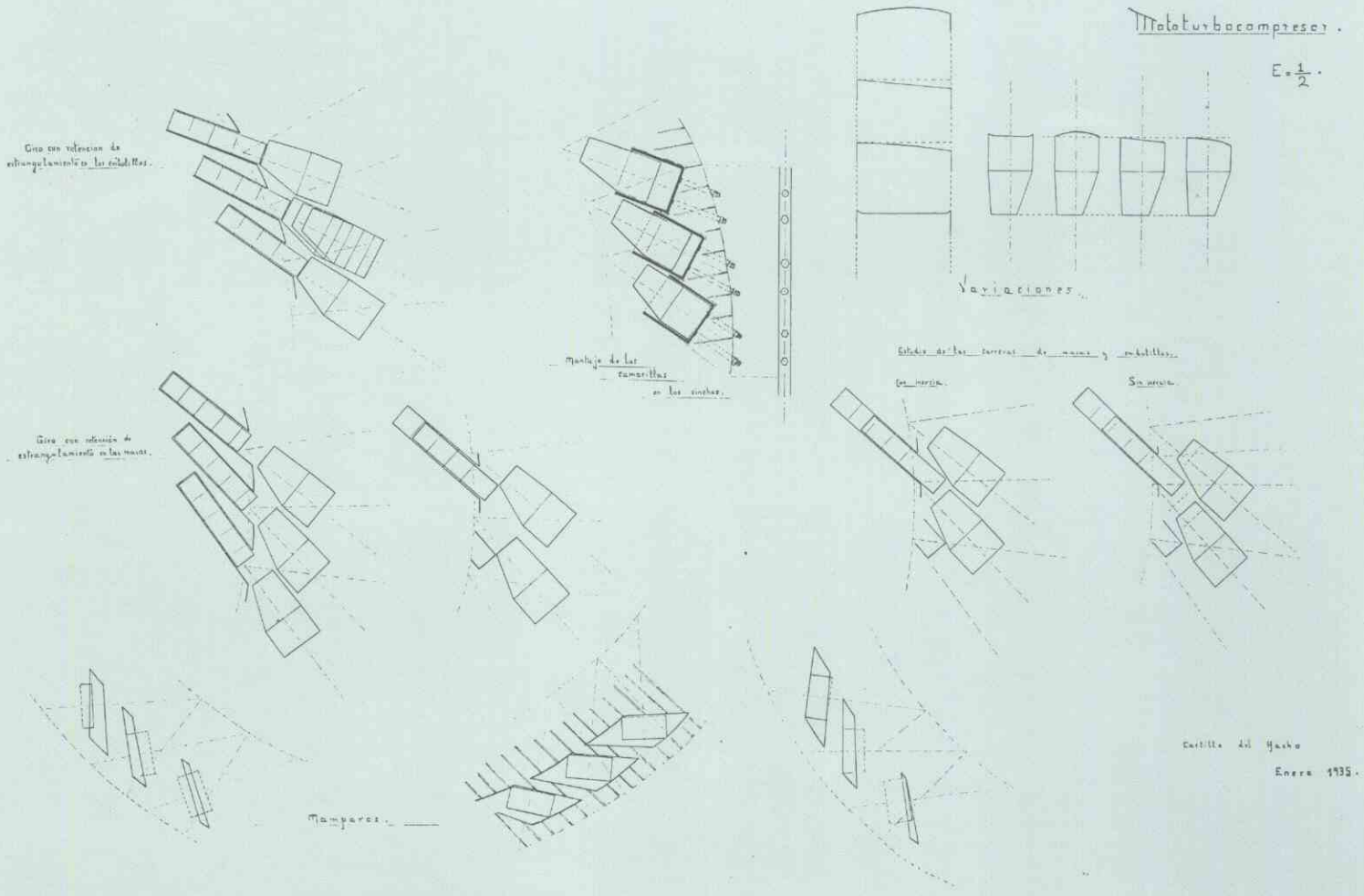
Proyecciones axiales y radiales.

E = 1/2

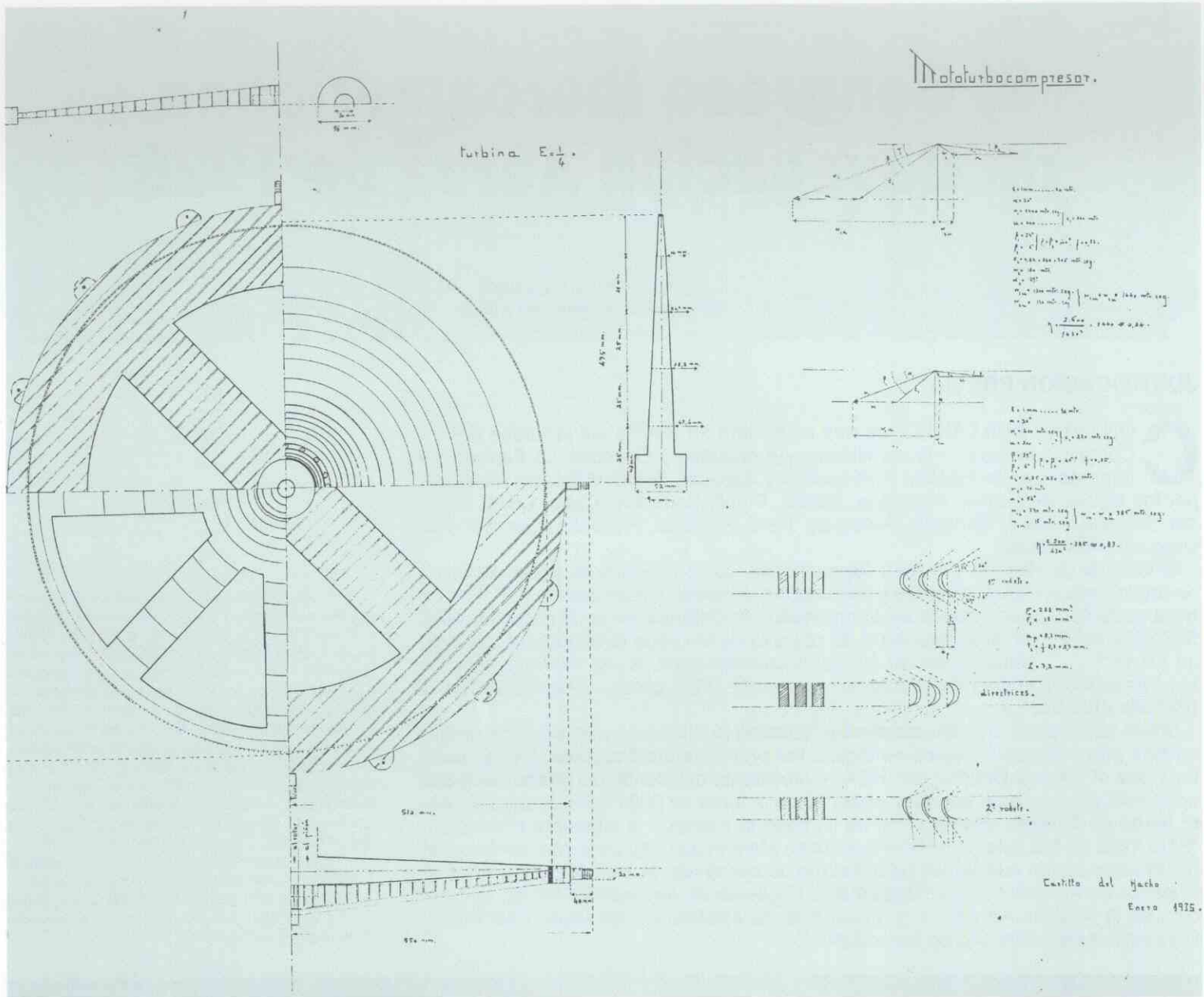


Tolatorbocompresor.

E = 1/2







- Cámara de combustión (48 pequeñas cámaras de derrame)
- Un solo escalón de turbina axial, con dos coronas de álabes
- Empuje: 734 Kg)
- No se tienen noticias de prueba alguna de ningún componente (azares de la contienda civil en España 1936-1939)

Una cosa más que nos permitimos observar: el avión en donde hubiera probado en vuelo su motor tendría que haber sido de nueva concepción aerodinámica, específica para este nuevo tipo de motor. Los motores de Whittle y de O'Hain llegaron a volar. Avatares de la Guerra

Civil en España (1936-1939) impidieron que el motor Leret comenzara a fabricarse. A buen seguro que, con los cambios que Leret preconizaba, su motor hubiera sido una realidad, con el consiguiente honor para su autor y para España.

## FINAL

El planteamiento de Virgilio Leret es totalmente correcto. Solamente se puede hacer la observación que el proyectista considera muy alta la presión final del aire (200 atmósferas), pues Leret sabía que cuanto mayor fuera la presión, mayor sería la velocidad de salida de gases y, por lo tanto, mayor la propulsión (empuje) que se obtendría.

El motor de concepción Leret es verdaderamente ingenioso y, de haber comenzado su fabricación, habría que haber realizado cambios que él preconizaba y que hemos "entrecorrido" en el texto.

## BIBLIOGRAFIA

- *Moto turbocompresor de reacción continua* (copia nº 2). Virgilio Leret Ruiz (firmada por él mismo). Melilla, enero 1935.
- *Patente de Invención de un "turbocompresor de reacción continua, como propulsor de aviones, y en general de toda clase de vehículos"*, a favor de Virgilio Leret Ruiz. Ministerio de Industria y Comercio. Madrid, 2 de julio de 1935.
- *Motores de Reacción*. Martín Cuesta Alvarez. Editorial Paraninfo. Madrid (4ª edición 1971 a 9ª edición 2001).
- *En el 50º Aniversario del primer vuelo propulsado por motor a reacción*. Martín Cuesta Alvarez. Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Madrid, noviembre 1989.
- *La Casa Elizalde y su sucesora ENMASA*. Martín Cuesta Alvarez. Revista Aeroespacial nº 14. Madrid, 1996
- *Motores alternativos en el Museo del Aire*. Martín Cuesta Alvarez. Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España, y Museo de Aeronáutica y Astronáutica. Madrid, 1998.



# El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926

CECILIO YUSTA VIÑAS  
Miembro de número del IHCA

## JUSTIFICACION PREVIA

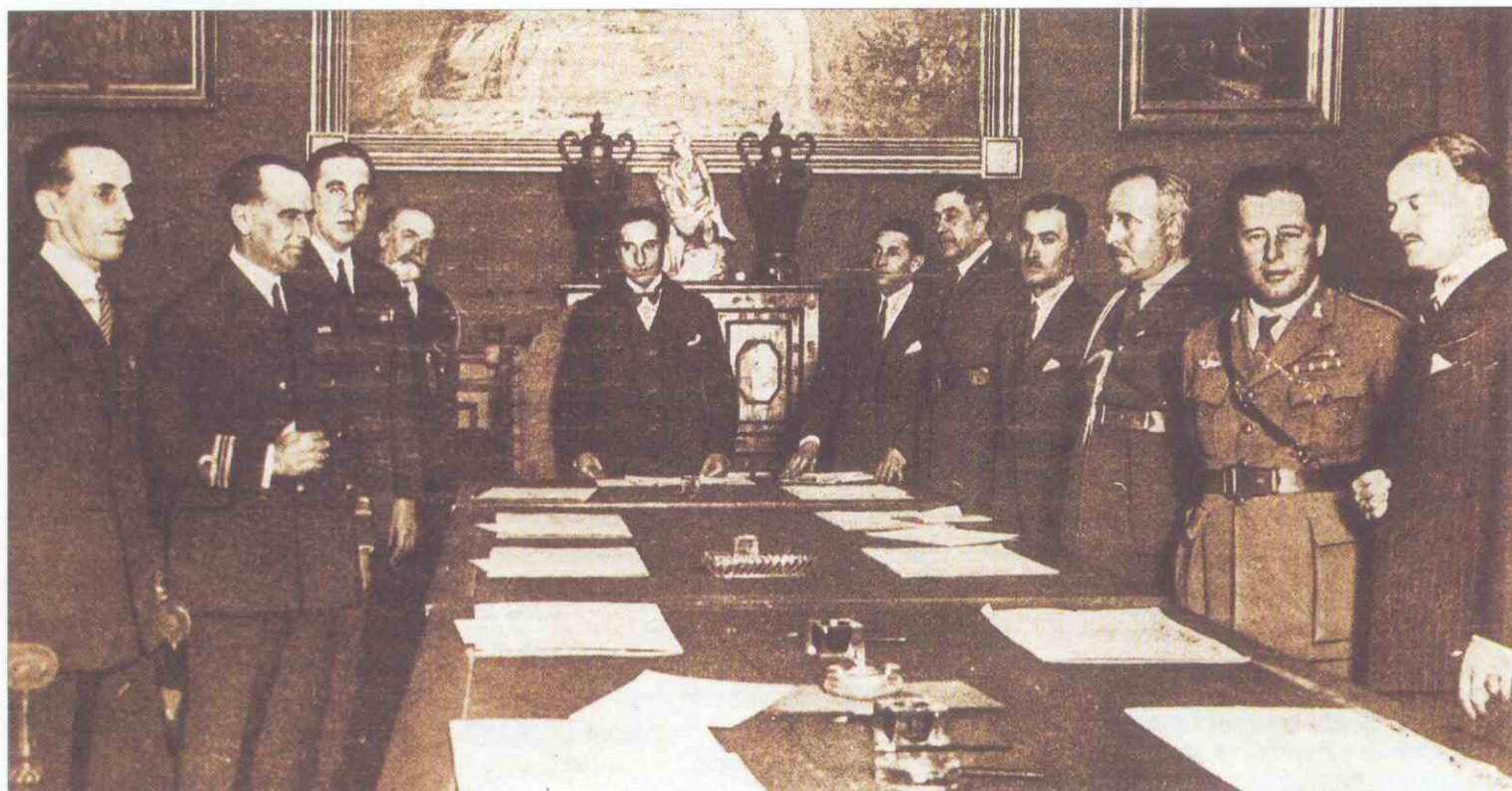
**C**ON GRAN BRILLANTEZ se han celebrado en Sevilla las jornadas del VII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial. La Federación Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial (FIDEHAE) está integrada por los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, España, Méjico, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, como miembro de pleno derecho, ha participado en estas jornadas y presidido la Comisión Organizadora (22 al 26 de octubre de 2001), cumpliendo así lo mandado por Defensa, en su Orden Ministerial 368/2000 del 20 de diciembre 2000. El objetivo de la citada Orden queda claro en su Art.1º: "..... para organizar los actos conmemorativos del 75 aniversario de los tres grandes vuelos de la aviación española: "Plus Ultra", "Patrulla Elcano" y "Patrulla Atlántida".....".

Sobre estos actos quedan excelentes trabajos publicados<sup>1</sup>, una serie de conferencias pronunciadas y, como es lógico, los protocolarios discursos. De las palabras que el general Director del IHCA<sup>2</sup> y presidente accidental del citado congreso pronunció en el acto de apertura, el día 28 de octubre de 2001 en el acuartelamiento aéreo de Tablada (Sevilla), me ha llamado la atención la siguiente afirmación: "Pero 1926 no fue solamente el año de tales efemérides; hay otros tres hechos que por si solos serían suficientes para llenarlo de contenido: la creación de la Jefatura Superior de Aeronáutica y el Reglamento Orgánico de Aeronáutica Militar, la creación de la Medalla Aérea.....y, finalmente, la celebración en Madrid del Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica"

<sup>1</sup>Ver, en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, los excelentes trabajos del coronel Antonio Rodríguez Villena: El vuelo de la "Patrulla Atlántida", el vuelo a Manila de la "Patrulla Elcano", el VII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial y otros trabajos sin firma (RR.AA. de marzo, abril, mayo y diciembre 2001), el del coronel Adolfo Roldán Villén: Crónica del 75 aniversario de los Grandes Vuelos (R.A. diciembre 2001), la recopilación, a cargo del general José Sánchez Méndez, de los tres grandes vuelos bajo el título Relatos para la Historia y, finalmente, lo publicado por Ricardo Fernández de Latorre, ¿Qué fue de Rafael Martínez Esteve?, en Aeroplano nº 19.

<sup>2</sup>El director del IHCA que se cita es el general Juan Garay Unibaso, quien recientemente ha sido nombrado jefe del SHYCEA. En la actualidad la dirección del IHCA ha recaído en el también general Enrique Pina Díaz.



La Comisión Organizadora del Congreso en la sede del Ministerio de Estado en junio de 1926. De izquierda a derecha: Alvaro Elices, Pedro Ristori, Mariano de las Peñas, Pedro M<sup>o</sup> Cardona, José Yanguas, Juan Fco. Cárdenas, Emilio Herrera, José Fernández Villaverde, comandante de E.M. Garnica, Pérez Seoane y el Vizconde de Priego. Foto Revista Aérea nº 37, junio 1926.





Obra consultada que fue publicada por el Ejército del Aire en 1942 en segunda edición. Archivo del autor.

<sup>3</sup>Es evidente que la celebración de un congreso sobre derecho aeronáutico, por importante que éste sea para el desarrollo de la aviación, no despierta en el gran público el mismo interés que una hazaña como la que protagonizó el vuelo del Plus Ultra.

<sup>4</sup>Ver Enrique Mapelli, "Génesis y evolución del Derecho Aeronáutico". Revista de Aeronáutica y Astronáutica, diciembre 1978, pág. 1134.

<sup>5</sup>El profesor Martín Bravo Navarro, en un breve trabajo sobre la Historia del Derecho Aeronáutico, utiliza la expresión "la era propiamente aeronáutica" en clara referencia a la aeronáutica que nace con los aviones. Ver *Aeroplano* nº 4, 1986, pág. 136 y sucesivas.

Efectivamente, los tres grandes vuelos del año 26 no fueron los únicos hechos importantes destacables en el universo de la aeronáutica española, hubo otros que quizás por carecer del atractivo necesario<sup>3</sup> para enganchar al gran público, han quedado relegados a un segundo plano en la memoria histórica y ello a pesar de que algunos, como es el caso del Congreso Iberoamericano, fueron ampliamente tratados y divulgados en toda la prensa nacional.

La referencia que se hace sobre el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea celebrado en Madrid del 25 al 30 de octubre de 1926, me ha motivado para tratar de rescatar del olvido un acontecimiento muy notable, quizás no tanto en lo que pudo repercutir en las operaciones y los procedimientos aeronáuticos, sino por lo que tenía de reto, a nivel internacional, para el gobierno, todo ello con el valor histórico añadido de producirse en un marco político singular.

## ESTADO DE LA LEGISLACION Y REGLAMENTACION AERONAUTICA

El prestigioso jurista D. Enrique Mapelli<sup>4</sup> cataloga la historia del Derecho Aeronáutico en dos grandes períodos; la Edad Histórica, desde sus inicios hasta la firma del Convenio Internacional de Aviación Civil en 1944, y la Edad Contemporánea a partir de la citada fecha.

Partiendo de esta división se podría a su vez diferenciar, a efectos descriptivos, esa que él cataloga como Edad Histórica, al menos en dos etapas. Una, que comprendería desde los intentos iniciales que se produjeron en el emergente mundo aeronáutico hasta la firma del Convenio Internacional de París el 13 de octubre de 1919, y otra desde la citada fecha hasta que tiene lugar la Conferencia Internacional de Aviación Civil en Chicago, Illinois, del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944.

## ANTECEDENTES

A partir del siglo XX y dentro de lo que el profesor Bravo Navarro denomina *la era propiamente aeronáutica*<sup>5</sup> la primera referencia escrita que he podido localizar en materia de regulación, fue publicada en el nº 774 de *Nuevo Mundo* (5-11-1908) y dice lo siguiente: "AVIACIÓN. En los Estados Unidos hay una ciudad, Kissimmee (Florida), que no queriendo que la cojan desprevenida los progresos de la ciencia y la industria, ha promulgado ya un reglamento para la circulación de globos, aeroplanos y demás máquinas de navegación aérea, que puedan surgir. Los límites aeronáuticos de la ciudad se han fijado en una altura vertical de veinte millas, (sic) y para cada aerostato se ha estipulado el siguiente impuesto municipal: 20 dólares para un globo cautivo, 30 para un globo libre, 50 para un dirigible, 100 para un aeroplano, 150 para un helicóptero (sic) y 300 para un ornitóptero (sic). Estas cantidades son un mínimo y se recargarán según la capacidad de los aerostatos, hasta un 400%, que será el caso en que el aerostato en cuestión pueda llevar más de mil pasajeros".

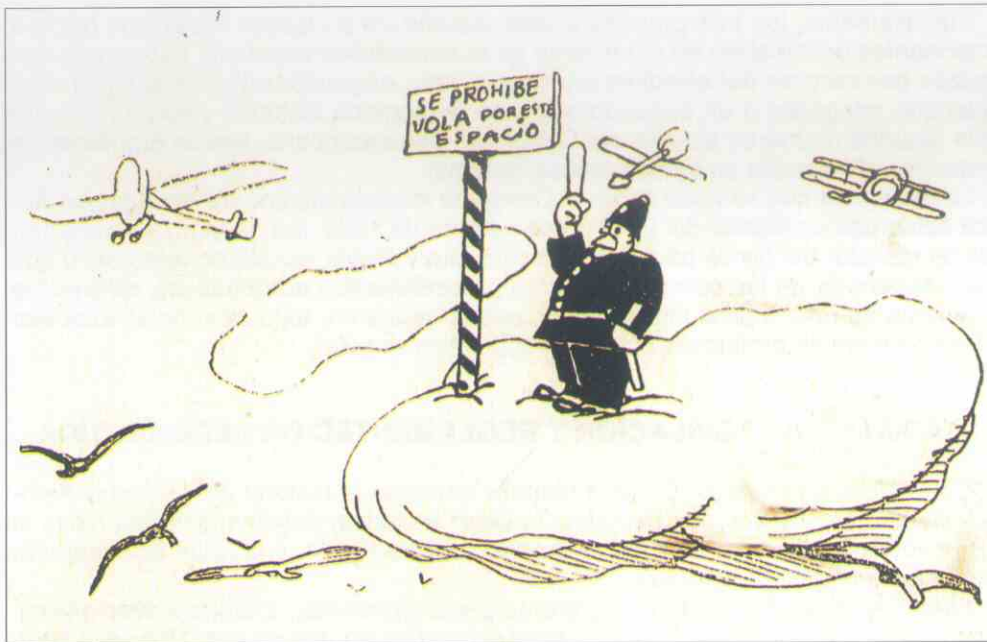
Sin embargo no todos eran trabas en este reglamento, que anticipaba el llanto al difunto. El municipio de Kissimmee se preocupaba también de proteger al comercio y, para fomentar el transporte aéreo de mercaderías, se comprometió a no gravarlo con ningún impuesto durante un espacio de 15 años.

En 1909 una comisión aérea mixta publicaba en Francia un Reglamento, provisional exponiendo que si dos aparatos de aviación se aproximan frontalmente pudiendo producir colisión, debían siempre cada uno tomar su derecha y pasar a la distancia mínima de 50 metros, no estando exento de estas disposiciones más que en el caso de hallarse a altitudes de más de 30 metros. Para los dirigibles se exigía una distancia mínima de 500 metros, a no ser que las altitudes tuvieran de diferencia más de 150 metros.

En 1910, a raíz del primer vuelo que el famoso aviador alemán Winziger realizó el día 5 de febrero sobre Berlín, llevando un pasajero en su monoplano *Antoinette*, apareció el siguiente comunicado en la prensa: "Las autoridades berlinesas se preocupan de reglamentar los viajes aéreos, a fin de evitar los accidentes que podrán sobrevenir a consecuencia de las caídas de los aviadores que circulan sobre las ciudades populosas. A este respecto, el director del aeródromo de Johannistal ha declarado que el prefecto de policía se está ocupando ya de la cuestión y que, mientras se espera la celebración del Congreso Internacional que está previsto tenga lugar en París, se confeccionará un reglamento provisional, que comenzará a regir inmediatamente en Prusia. Se estima que los Tribunales de Alemania no seguirán las huellas de los Tribunales franceses, y que en caso de accidente causado por un aviador, éste será declarado responsable de los daños y perjuicios que irrogue".

Por otra parte, la autoridad competente de la provincia de Brandeburgo (Alemania) publicó en la prensa oficial una ordenanza de policía relativa a la circulación aérea, entrando en vigor el 10 de agosto de 1910. En virtud de estas normas se exigía a los aviadores estar en posesión del correspondiente título de piloto, casti-





Curiosa interpretación de la regulación de tráfico aéreo realizada por un humorista de la época. Prensa Gráfica año 1919.

gando a los contraventores con una multa de 60 marcos, sin perjuicio de las responsabilidades en que, con arreglo a la Ley, pudieran incurrir. Más tarde se publicó el Reglamento Ministerial de Circulación Aérea que habría de regir en Prusia.

En América del Norte, los estados de Connecticut y Pensylvania presentaron en 1910 para su aprobación oficial, dos actas regulando los vuelos y la intervención del Estado en ellos. El acta de Pensylvania, más rigurosa, proponía la creación de una licencia que no habría de concederse antes de haber probado el piloto su aptitud y conocimientos para poder volar con seguridad; un criterio que, prácticamente sin variaciones, se ha mantenido hasta nuestros días.

Es evidente que existía una clara noción de los riesgos que comporta la navegación aérea y la necesidad de que la actividad aeronáutica fuera regulada, como se puso de manifiesto en el Congreso celebrado en Bruselas el 27 de julio de 1910, cuya declaración inicial decía lo siguiente: "El Congreso, considerando los peligros que los nuevos medios de locomoción aérea pueden hacer correr a los aviadores y a los aeronautas; considerando el desenvolvimiento creciente de la aviación, emite el voto de que todos los Estados fijen lo más pronto posible las condiciones de circulación de los globos dirigibles y libres y de los aeroplanos, sin poner trabas, sin embargo, al progreso de la aviación". Una opinión compartida en los EE.UU. y recogida en el New York Herald el 2 de junio de 1910 con las siguientes palabras: "Con la extensión constante de la aviación y el uso muy próximo que parece será el corriente, se hace sentir la necesidad de intervenir la propiedad y vigilar las vías aéreas en relación de un Estado con otro".

Aunque no se puede decir que fuera un éxito total, puesto que no alcanzó el objetivo de poner de acuerdo a los participantes, la Conferencia Internacional de Navegación Aérea iniciada París el 18 de mayo de 1910, que no llegó a desarrollar todas las sesiones previstas, planteó los problemas fundamentales de las operaciones aéreas y abordó los dos temas capitales enfrentados en ese momento; la libre circulación por el espacio aéreo, la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y, de alguna forma, el problema de la seguridad y las responsabilidades.

En agosto de 1911 terminó sus trabajos el Primer Congreso de Derecho Público Aéreo. En este Congreso, que había sido organizado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, se adoptaron una serie de acuerdos que habrían de servir para la formulación de un Código Aéreo, muy necesario ya, debido tanto a los progresos de la aeronáutica y sus relaciones con la sociedad, como a la necesidad, perfectamente apreciable, en el complicado campo de las relaciones internacionales, tanto en tiempos de paz como en épocas de guerra.

El resultado de este Congreso quedó recogido en 17 artículos, de los cuales será interesante recordar algunos que son fiel reflejo de necesidades reales y otros que, desde la perspectiva actual, pueden resultar sorprendentes:

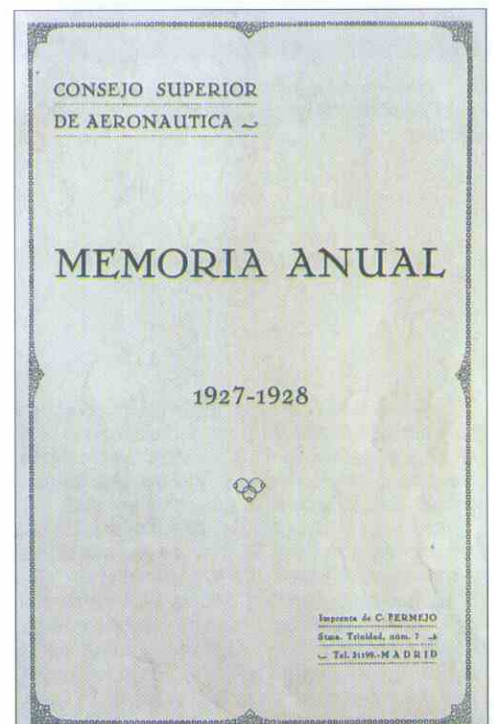
#### Principios generales de la Circulación Aérea

Art. 1º.- La circulación aérea es libre, salvo los derechos que corresponden a cada Estado para la adopción de determinadas medidas encaminadas a conseguir su propia seguridad y la de las personas y bienes de sus súbditos (sic).

#### Nacionalidad y matrícula de las aeronaves

Art. 2º.- Toda aeronave debe tener una nacionalidad y una matrícula.

Art. 3º.- La nacionalidad de la aeronave deberá ser la de su propietario. Si la máquina aérea pertenece a una Sociedad, se determinará la nacionalidad por la residencia de dicha Sociedad.







Comandante de Ingenieros, piloto y observador, Alberto Alvarez Rementería. Aérea nº 43, diciembre 1926.



Juan Francisco de Cárdenas, ministro de S.M. en Bucarest, delegado y presidente de la Delegación Española en el Congreso. Foto tomada hacia 1925.



El capitán de fragata Pedro María Cardena y Prieto. Foto tomada en enero de 1925.

Art. 4º.- Toda aeronave deberá ostentar una señal distintiva de su nacionalidad.

#### Del aterrizaje

Art. 9º.- Las aeronaves pueden tomar tierra sobre las propiedades no cercadas.

Art. 10º.- Les está prohibido, salvo casos de fuerza mayor, aterrizar:

- a) Sobre las fortificaciones y campos anejos a estas fortificaciones, dentro del radio determinado por una autoridad militar.
- b) En el interior de las ciudades y vecindarios, excepción hecha de los locales o emplazamientos designados por la autoridad pública.

Art 11º.- Todo aterrizaje obliga a la reparación o indemnización del perjuicio causado. Sin embargo, si los daños han sido causados por la persona que reclama, el aeronauta autor material del daño puede ser relevado, en la proporción que pueda corresponder, de la reparación que le incumba.

#### Del Jet

Art.12º.- El jet consiste en todo daño voluntario producido desde la aeronave arrojando a tierra objetos, cuerpos o materias de cualquier naturaleza.

Art.13º.- El jet de cualquier clase y naturaleza, sea a personas, sea a las cosas, queda prohibido.

Art.14º.- En todo caso, el perjuicio causado obliga a reparación.

Las disposiciones que se tomaron en Francia en 1911, y otras reglas relativas a la circulación, marcas y señales y procedimientos de aterrizaje, se adoptaron también en la Conferencia Internacional celebrada en Bruselas los días 17 y 18 de mayo de 1912, consignándose en el *Projet de traité réglamentant la Circulation Aérienne Internationale*, asistiendo a esta conferencia representantes de Austria, Alemania, Bélgica, Egipto, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Noruega, Países Bajos, República Argentina, Suecia y Suiza.

En España, primero el profesor Ernesto Amador y Carrandi, profesor de Derecho de la Facultad de Salamanca y miembro honorario del Aéronautique-Club de France, en 1912 abordó el tema del Derecho Atmosférico y, un año después, el abogado del Ilustre Colegio de Valencia, Antonio de Calatayud Ortizá trató sobre la condición jurídica del espacio aéreo ante el Derecho Internacional Aéreo. Estos trabajos, que obviamente no constituyen legislación, se pueden contar entre los primeros (en nuestro país) en tratar aspectos tan importantes, en las operaciones aéreas, como son: el espacio aéreo y los problemas que se podían presentar tanto en tiempos de paz como de guerra, la plena soberanía de los Estados a prohibir o autorizar la circulación de los aeroplanos y la manifiesta necesidad de una reglamentación.

Pocos meses antes de celebrarse la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París (C.I.N.A.), Inglaterra escribió su primera página legislativa relacionada con la aviación. En julio del año 1919 publicó un Código Aéreo (Air Navigation Act) en el que se establecían disposiciones sobre matriculación, señales que deben ostentar las aeronaves, luces, derecho de paso, desvío en caso de posible colisión, prohibición de vuelos acrobáticos y *otras piruetas atmosféricas* (sic) en zonas pobladas, sobre los problemas del aterrizaje y los aeropuertos y un elevado número de zonas prohibidas.

### LA GRAN GUERRA Y SUS CONSECUENCIAS EN LA AVIACION Y EN EL DERECHO AERONAUTICO

La conquista del aire (el medio) y el vertiginoso perfeccionamiento de las máquinas y los sistemas, después del bautismo de fuego y plomo que recibió la aviación en la I Guerra Mundial, favorecerían el surgimiento de los nuevos instrumentos de dominio del espacio aéreo. Los veloces progresos de la técnica obligaron a los Estados a establecer y modelar nuevas leyes y aceptar los criterios de un Derecho que se imponía a base de tanteos primero, de sistematizaciones después y de codificaciones en un futuro muy próximo.

Fueron precisos los horrores de una guerra para que se impusiera un criterio definitivo que puso fin a la vieja pugna que no había permitido armonizar los intereses de la libre circulación y la soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos. El reconocimiento y aceptación de la plena soberanía sobre el espacio aéreo de los Estados con sus autorizaciones, concesiones y aceptación de paso no agresivo, ha sido el germen del nuevo Derecho Aeronáutico.

Después de los tratados de paz firmados en Versalles, Saint-Germain, Neuilly y Trianon, que lo aceptaron implícitamente, las principales potencias coincidieron en los principios fundamentales sobre la relación entre la libre circulación y la soberanía, por lo que se pudo llegar a la redacción de un documento de trabajo, el mismo día 13, denominado "*Convention portant reglementation de la navigation aérienne*".

Con la firma del Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) de París, el 13 de octubre de 1919, se dio un primer paso de gigante en el campo de la aeronáutica; un convenio fundamental en tesis de navegación aérea que marcaría claramente el inicio de una nueva etapa que, como muy bien señala con su habitual precisión el profesor Bravo Navarro, favorecería el "*desarrollo*" y el perfeccionamiento del Derecho Aeronáutico.





*S.M. el Rey acompañado por el capitán Kindelán pasando revista al personal y las instalaciones de la Escuela Nacional de Aviación (E.N.A.) dirigida por Kindelán. A la izquierda de Alfonso XIII, con la gorra en la mano, se identifica al ingeniero y piloto instructor Mariano de las Peñas y Mexquí. Foto publicada en la Ilustración Española y Americana el 22-6-1915.*

El Convenio Internacional de Navegación Aérea de París del año 1919 se convirtió, sin duda, en una referencia obligada y en fuente del Derecho Aeronáutico, llegando a estar considerado como el documento más importante para el estudio de la reglamentación de las aeronaves y de la navegación aérea; un trabajo en el que se han inspirado tanto los tratados internacionales posteriores como la mayoría de las legislaciones internas.

## EL DERECHO AERONAUTICO EN LA ESPAÑA DEL AÑO 26

**R**epasadas con detalle las principales leyes, europeas y americanas, reguladoras de la Navegación Aérea, se constata que no existe un Derecho Aéreo propiamente dicho, antes de octubre del que se ha considerado el año clave, 1919. Con anterioridad a noviembre de 1919, en España se habían emitido algunas disposiciones:

El Real Decreto de 28 de febrero de 1913, creando el Servicio de Aeronáutica Militar, sirviendo de base la estructura del Servicio de Aeroestación ya existente.

La Real Orden de 26 de abril de 1913, aprobando el Reglamento del Servicio de la Aeronáutica militar.

La Real Orden de 28 de marzo de 1914, modificando el Reglamento para el Servicio Militar de Aeronáutica.

La Real Orden del 7 de noviembre de 1915, modificando el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica.

El Real Decreto de 24 de febrero de 1916, incluyendo el Servicio de Aviación en el recién creado Estado Mayor Central del Ejército.

La Real Orden de 3 de febrero de 1917, aprobando el Reglamento del personal aviador de la Armada.

La Real Orden de 12 de agosto de 1917, aprobando las instrucciones para el aeronauta extranjero en España.

La Real Orden de 29 de agosto de 1919, autorizando a la compañía francesa Lignes Aériennes Latécoère para volar sobre el territorio español en la ruta Toulouse, Barcelona, Alicante, Málaga y Casablanca.

El Real Decreto de 17 de octubre de 1919, sobre el establecimiento del servicio postal aéreo bajo la dependencia del Cuerpo de Correos.

Se puede comprobar, que hasta el año 1919 España no tuvo prácticamente nada legislado en materia de Derecho Aeronáutico; una situación que se vería modificada cuando se publicó el Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, Regulando la Navegación Aérea Civil y un Reglamento anejo al anterior Real Decreto, de la misma fecha, que lo desarrollaba. Hay que señalar que estos Reales Decretos se limitaban a reproducir literalmente (calcando) el Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) que había sido aprobado muy pocos días antes, el 13 de octubre de 1919, en París.

Posteriormente se fueron promulgando las disposiciones legales que el Gobierno estimó necesarias para complementar el contenido de la legislación fundamental, entre otras:





Gran profesional y destacada personalidad de la ciencia española, el comandante Emilio Herrera Linares hacia 1926. Foto SHYCEA.

Fotografía oficial después el Consejo de Ministros, celebrado en el Palacio de Miramar en San Sebastián el día 20 de septiembre de 1926. En este segundo Gobierno de Primo de Rivera se identifican, de izquierda a derecha, sentados: Severiano Mtz. Anido (Gobernación), Alfonso XIII, Miguel Primo de Rivera (Presidente), Galo Ponte (Gracia y Justicia). En pie: Eduardo Aunós Pérez (Trabajo), Eduardo Calleja de la Cuesta (Instrucción Pública), José Calvo Sotelo (Comercio y Hacienda), Juan O'Donnell, Duque de Tetuán (Guerra), Honorio Cornejo y Carvajal (Marina), Rafael Benjumea y Burín (Fomento), y José Yanguas y Messía (Estado). Foto archivo del autor por gentileza de Jose M<sup>a</sup> Yanguas.

La Real Orden de 13 de diciembre de 1919, regulando provisionalmente, a los efectos arancelarios, la entrada y permanencia de aeronaves extranjeras en España y la habilitación de aeródromos.

La Real Orden de 4 de febrero de 1920, regulando el vuelo de las aeronaves españolas y extranjeras, en el territorio nacional.

La Real Orden de 26 de febrero de 1920, aprobando el Reglamento para la ejecución del R.D. sobre el establecimiento del servicio postal aéreo.

La Real Orden de 6 de marzo de 1920, sobre matrícula de aeronaves, marcas de matrícula y de nacionalidad.

La Real Orden de 8 de marzo de 1920, sobre el franqueo de la correspondencia aérea.

El Real Decreto de 17 de marzo de 1920, sobre régimen de los Servicios de Aeronáutica Militar; Zonas o Bases aéreas.

La Real Orden de 17 de abril de 1920, sobre navegación aérea civil y aeronaves extranjeras, con disposiciones complementarias de los artículos 38 y 39 del R. D. de 25 de noviembre de 1919.

La Real Orden de 27 de abril de 1920 sobre el personal navegante, interpretando el capítulo II (autorización del personal volante) del Reglamento de 25 de noviembre de 1919.

El Real Orden de 6 de mayo de 1921, estableciendo el régimen de la aeronáutica militar y naval y colaboración entre los centros directivos.

El Real Decreto de 13 de octubre de 1922, aprobando el Reglamento de Contra-maestros de la Armada.

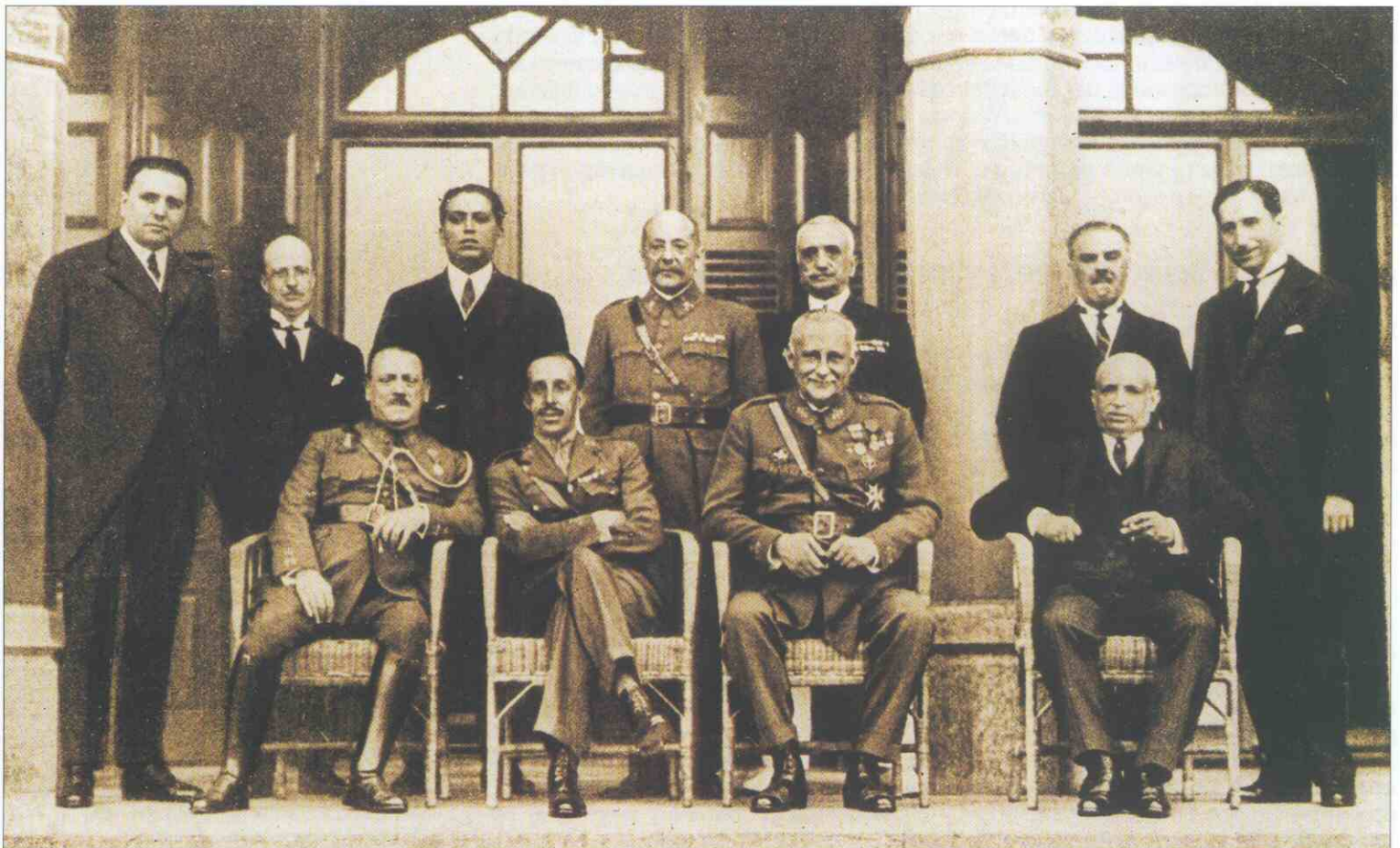
Circular de 11 de noviembre de 1922, sobre Contabilidad de Servicios aéreos.

La Real Orden de 14 de febrero de 1924, sobre Intervención del Ministerio de la Guerra en las concesiones de líneas aéreas de carácter civil.

La Real Orden de 4 de diciembre de 1924, sobre espectáculos públicos y demostraciones aeronáuticas.

En octubre de 1926 (días 25 - 30) se celebró en Madrid el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, cuyo Convenio sería firmado "ad referendum" por todos los países asistentes el primero de noviembre, con el compromiso de ratificación. Siendo la entrada en vigor, para cada potencia signataria, respecto de las demás potencias que ya lo hubieran ratificado, cuarenta días después del depósito de su ratificación.

Según consta en la memoria anual 1927-1928 del Consejo Superior de Aeronáutica, los países que habían notificado su ratificación eran México, Paraguay y las Repúblicas Argentina y Dominicana y naturalmente España que lo había ratificado en fecha 13 de abril de 1927.







Presidencia del Congreso. En la mesa, de izquierda a derecha: O'Donnell, Yanguas, Alfonso de Orleans-Borbón y Galo Ponte. Foto Revista Aérea nº 43.

## LA INFLUENCIA DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE NAVEGACION AÉREA DE PARÍS

**E**spaña, al incorporar íntegro el contenido del C.I.N.A., se benefició de los trabajos de los 21 estados firmantes, sin haber tenido la oportunidad de colaborar por haber sido expresamente excluida; un veto que sólo se puede interpretar en clave política y que, probablemente, tuvo mucho que ver con la postura de neutralidad que mantuvo durante la Gran Guerra.

En cualquier caso, es evidente que España supo hacer de la adversidad virtud y sacar el mejor partido posible de una situación, en principio, desfavorable. Como ya se ha dicho, el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París era el documento más importante en materia de reglamentación de las aeronaves y de la navegación aérea por lo que, al aceptarlo, reconocerlo sin complejos como bueno y adoptarlo íntegramente, España obtuvo una mejora sustancial e inmediata en el desarrollo de sus operaciones aéreas y en su legislación interna. Naturalmente con los lógicos problemas, en el plano internacional, al no ser firmantes del acuerdo.

Así pues el R.D. de 25 de noviembre de 1919 contenía los principios fundamentales para regular la navegación aérea por encima del territorio nacional, viniendo el Reglamento a detallar todo lo concerniente a las operaciones, matriculación de aeronaves, autorizaciones del personal navegante, certificados de navegabilidad, marcas de matrícula y nacionalidad, normas sobre libros de a bordo, reglas sobre luces y señales, reglas de navegación por el aire, tráfico aéreo en el aeródromo, zonas prohibidas, régimen de entrada, salida y sobrevuelo de aeronaves extranjeras en territorio español y un largo etcétera.

## EL CONVENIO IBEROAMERICANO DE NAVEGACION AÉREA

### Factores coadyuvantes

Terminada la Gran Guerra y reunidas las comisiones de los países vencedores para analizar y buscar una solución a los problemas que presentaba la navegación aérea, los países del entorno europeo que se habían mantenido neutrales durante la contienda, Dinamarca, España, Grecia, Holanda, Italia, Noruega, Portugal, Suecia y Suiza, no fueron tenidos en cuenta.

En la España del año catorce se percibían muchos problemas, algunos de casi imposible solución. La división, no sólo entre la clase política, sino extendida a todas las capas sociales del país, enfrentaba a los aliadófilos, que eran partidarios de la Triple Entente (Francia, Rusia y Gran Bretaña) en oposición a los germanófilos, que se decantaban por la Triple Alianza (Alemania, Austria-Hungría y Turquía). La situación se podía perfectamente escenificar en la actitud de dos políticos de la época: Romanones y Maura.

Una de las muestras más claras de esta división la facilitó el reconocido aliadófilo, miembro del Partido Liberal, D. Álvaro de Figueroa (Conde de Romanones) al publicar, el día 19 de agosto de 1914 en el Diario Universal, una especie de latigazo periodístico cuyo expresivo título releva de cualquier comentario "Neutralidades que matan", un artículo en el que echaba abundante leña al fuego y ponía la rivalidad entre las dos tendencias al rojo vivo; "España está geográfica y fatalmente en el área de influencia de la Triple Inteligencia (sic) y no puede ser neutral..."<sup>6</sup>.

<sup>6</sup>El trabajo periodístico (editorial) titulado "Neutralidades que matan" fue publicado en el Diario Universal de fecha 19 de agosto de 1914. Un extracto de este artículo se puede consultar en *Por qué cayó Alfonso XIII*, pag. 272 a 275.



En contraposición, el gran político miembro del Partido Conservador, D. Antonio Maura, que había evitado declararse oficialmente partidario de ninguna de las dos coaliciones enfrentadas, basaba su argumentación, para mantener la neutralidad, en que un país dividido no debería nunca ir a la guerra y en que sería gran locura dejarse arrastrar a una guerra que había sido iniciada por otros, rematando su discurso con una expresión que fue muy divulgada "España no puede, ni quiere, ni debe ir a la guerra"<sup>7</sup>.

Para complicar aún más la situación se daba la circunstancia de que la madre del Rey, D<sup>a</sup> María Cristina, era austriaca, en tanto que la Reina, Victoria Eugenia de Battenberg, había nacido en Inglaterra, y ello al margen de otros emparejamientos de similar tenor que relacionaban a la familia real española con las casas reales europeas. Enfrentado a estos problemas se impuso el criterio de D. Eduardo Dato que era partidario de la no intervención y que, como Presidente del Consejo de Ministros, decidió declarar oficialmente la neutralidad del estado Español<sup>8</sup>.

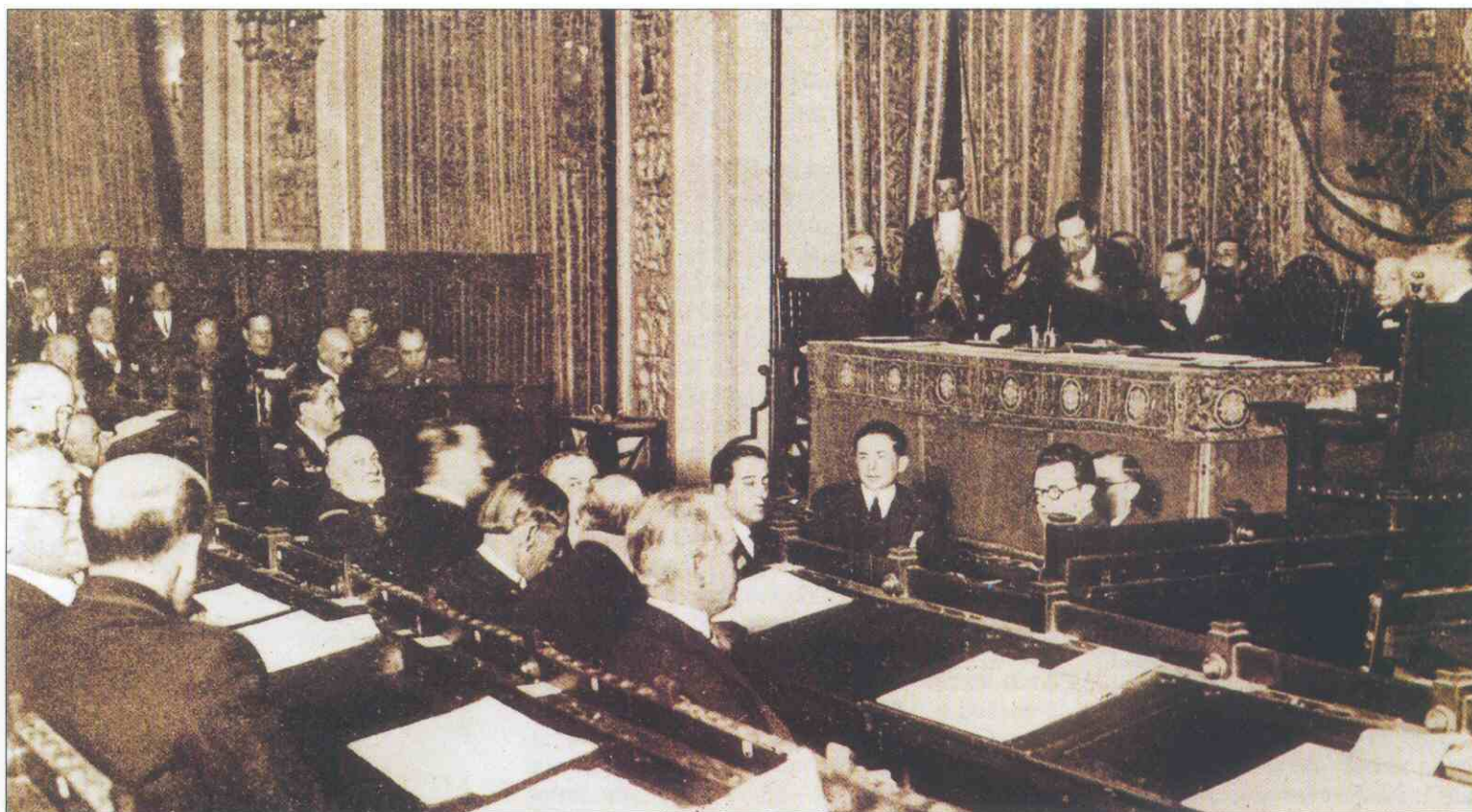
Esta primera fase de la política exterior de neutralidad (1914-1918) presentó como máximo logro, tanto la neutralidad en sí misma como la prosperidad del mercado exterior. En cuanto al grado de independencia en el mantenimiento de la neutralidad, algunas tesis han señalado que quizás se haya sobrevalorado la postura de España, puesto que la Entente no deseó extender el teatro de las hostilidades al aérea peninsular. En el terreno de la economía el balance resultó francamente positivo; el incremento de un 20% en el comercio exterior, la deuda exterior prácticamente rescatada y un aumento en las reservas de oro que sobrepasaron los 2.220 millones en 1918; unos logros económicos que, de ser contrastados con lo que fue su repercusión real en la sociedad española de la época, llevaría a un estudio que rebasa los márgenes de estas notas.

Dentro del período entre guerras, en el sexenio 1917-1923, lo más sustancial de la política exterior en Europa, se desarrolló en el seno de la Sociedad de las Naciones. En el caso de España la atonía en materia de política exterior europea era manifiesta, aunque no así en lo referente a la interior. La prosperidad económica, moderadamente mantenida después de la guerra, no impidió que aparecieran los primeros síntomas de descomposición del sistema político.

El año 1917 fue rico en acontecimientos; al romperse el equilibrio entre los dos partidos turnantes, liberal y conservador, se agotó la monarquía parlamentaria de Alfonso XIII; las Juntas Militares salieron del armario al poner de manifiesto el malestar que llevaba ya varios años instalado en determinadas capas del Ejército, la violenta huelga general del mes de agosto, la propuesta de una asamblea de parlamentarios tras la que se ocultaba el movimiento catalanista, los sempiternos problemas del campo andaluz y una interminable lista de conflictos. Se habían registrado también dos magnicidios (Canalejas y Dato) cuando, sin haberse olvidado todavía el Barranco del Lobo, se llegó a la gran conmoción nacional del año 21, con

<sup>7</sup>La postura de neutralidad para España que defendió Antonio Maura durante la Gran Guerra se encuentra, ampliamente expuesta, en *Por qué cayó Alfonso XIII*, pag. 276 y sucesivas.

<sup>8</sup>Los argumentos para mantener la neutralidad de España y los razonamientos finales que llevaron al Presidente del Consejo D. Eduardo Dato a una postura oficial de neutralidad, han quedado recogidos en la carta personal que, con fecha 25 de agosto de 1914, dirigió a su amigo y compañero de partido, Antonio Maura



Aspecto de la mesa presidencial en la que José Yanguas señala algo al Infante D. Alfonso de Orleans-Borbón. Foto España Automóvil, noviembre 1926.

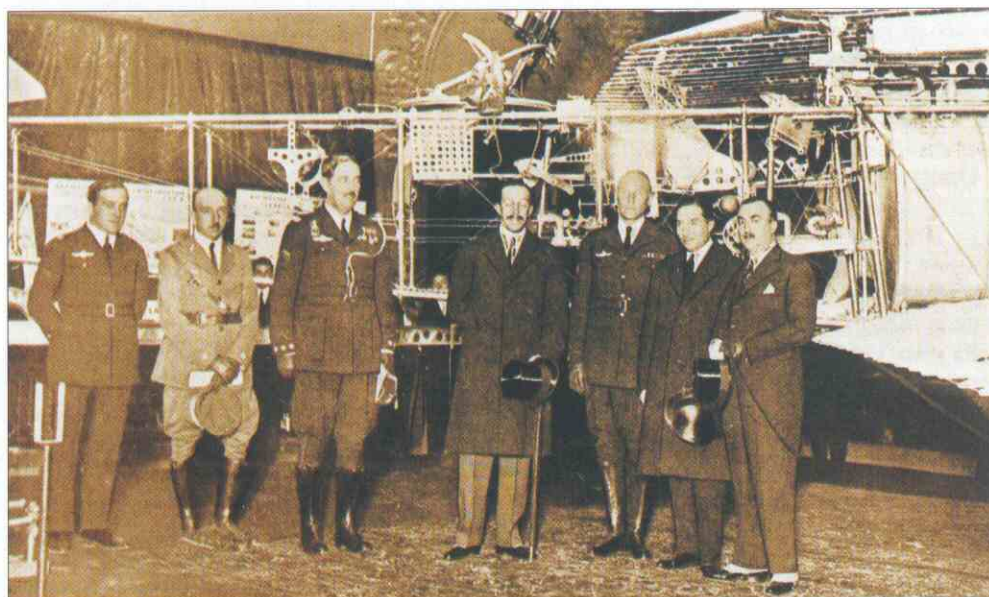


los desastres encadenados de Igueriben, Annual y el derrumbamiento de la Comandancia de Melilla; una situación que desembocaría en el pronunciamiento de Primo de Rivera el 13 de septiembre de 1923.

El inminente fin del añejo conflicto marroquí, que se inició con las exitosas operaciones de Alhucemas, permitió al Gobierno de Primo de Rivera prestar más atención a otros asuntos que, sin duda, no carecían de importancia. A finales del año 25 el Servicio de Aviación recibió luz verde para realizar tres de los vuelos que se habían presentado al Mando: Atlántico Sur, Manila y Guinea española.

El primero de estos vuelos, que se inició el 22 de enero de 1926 constituyó un éxito formidable, con una repercusión internacional realmente espectacular. El vuelo del Dornier WAL, magistralmente ejecutado por Ramón Franco y su tripulación, tuvo un final feliz en Buenos Aires, con el acierto añadido de dejar allí el avión como regalo de España a la nación amiga. Todas las agencias y emisoras de radio del mundo dieron la noticia y los periódicos agotaron sus ediciones extraordinarias, en tanto que los aviadores eran vitoreados por cientos de miles de personas (quizás millones), recibidos por altos mandatarios, condecorados, agasajados.....

Cuando regresaron a España en el *Buenos Aires*, un buque de la Armada argentina, su popularidad, inevitable unida a los países de habla hispana, había adquiri-



En la Exposición Nacional de Aeronáutica que tuvo lugar en las mismas fechas que el Congreso Iberoamericano. De izquierda a derecha: Julio Ruz de Alda, José Ortiz Echagüe, Alfredo Kindelán, Alfonso XIII, Alfonso de Orleans-Borbón, José Yanguas y el Duque de Estremera. Foto España Automóvil, noviembre 1926.

do una dimensión realmente inimaginable. Además, el vuelo del Plus Ultra no sólo tuvo el valor y el carácter de extraordinaria proeza técnica, sino el de despertar o recuperar el vigoroso simbolismo de lo Iberoamericano.

A su llegada fueron recibidos por Alfonso XIII en un clima de euforia generalizada. El recibimiento fue apoteósico, no pudiendo los aviadores sustraerse a una muchedumbre enfervorizada y volcada en demostraciones de afecto y admiración por el gran vuelo realizado; y todo ello en un ambiente impregnado de *Iberoamericanismo*.

Tiene sentido pensar que el Gobierno de Primo de Rivera se percatara de que se estaban dando unas condiciones óptimas e irrepetibles y que era el momento adecuado para convocar el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. Las buenas relaciones, la popularidad y el desbordante *Iberoamericanismo*, que todo lo invadía, garantizaban razonablemente el éxito del proyecto; sólo faltaba jugar bien las cartas.

Por el expediente personal del diplomático Juan F. Cárdenas<sup>9</sup> sabemos que uno de los primeros movimientos que realizó el Gobierno para poner en marcha el Congreso se produjo a primero de mayo, relevando a Cárdenas de su destino en Budapest para que presidiera la Comisión Organizadora del Congreso. Este primer paso, contrastado con la fecha de llegada a España de los aviadores del Plus Ultra (5 de abril), ponía de manifiesto que el Gobierno actuó con notable rapidez interpretando, con un gran sentido de la oportunidad, la favorable coyuntura.

Pocos días antes de la celebración del Congreso, el ministro español de Gracia y Justicia, Galo Ponte y Escartín, había dado muestra de sus conocimientos e interés en cuestiones de derecho aéreo dejando ver, en el discurso<sup>10</sup> que pronunció en la solemne apertura de los tribunales celebrada el 15 de septiembre de aquel mismo año 26, el pensamiento oficial. El ministro Galo Ponte llamaba la atención de los juristas sobre uno de los problemas más interesantes del momento, manifestando que un entendimiento sobre tan importante tema con los países iberoamericanos sería de sumo interés para los Estados involucrados. Dado el corto espacio de tiempo transcurrido entre este anuncio de Galo Ponte y el comienzo de la Confe-

<sup>9</sup>Juan F. de Cárdenas, licenciado en Derecho, se estrenó en la carrera diplomática como agregado en Lisboa en febrero de 1904. Después de ocupar diversos cargos, en mayo del 26 fue rescatado de su destino como ministro en Budapest para hacerse cargo de la Presidencia de la Comisión organizadora del Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea que habría de celebrarse en Madrid. Durante las jornadas ostentó la presidencia de la Delegación Española.

<sup>10</sup>El extenso discurso que el Ministro de Gracia y Justicia, D. Galo Ponte y Escartín, pronunció con motivo de la apertura del año judicial el 15 de septiembre de 1926, fue publicado por la Editorial Reus S.A., Madrid 1926.





Visita a las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas el día 28 de octubre de 1926. Entre otros, Cornejo, O'Donnell, Yanguas, Alfonso de Orleans-Borbón y Ortíz Echagüe. Foto Revista Aérea, nº 42, noviembre 1926.



El ministro Yanguas rodeado de los miembros del Congreso. El primero por la izquierda, en la imagen, Sartorius, Conde de San Luis. Foto España Automóvil, noviembre 1926.

rencia (25-10-26), es evidente que los planes para la reunión y puesta a punto del Congreso tendrían que estar ya muy *cocinados* por el Gobierno.

## DESARROLLO DEL CONGRESO

El lunes 25 de octubre de 1926, un comandante de Infantería en el Servicio de Aviación, luciendo una estrella de ocho puntas en las bocamangas y los galones de Jefe de Grupo en las hombreras de su recién estrenado uniforme<sup>11</sup>, el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón, primo hermano del Rey y en representación de S.M., a las 18:00 horas abría la sesión inaugural del Congreso con un corto<sup>12</sup> discurso de bienvenida. Por la mañana, los congresistas habían asistido a la Exposición Nacional de Aeronáutica en el Palacio de Exposiciones del Retiro, donde pudieron apreciar el estado actual de la industria aeronáutica española.

El comité de trabajo español contaba, aparte de los asesores jurídicos y de las distintas ramas de la industria, con profesionales de aviación de la talla de Cardona, Kindelán, Herrera, Pérez Seoane, Bernal, de la Peñas Mesqui y Grancha entre otros. El comité de honor estaba compuesto por el Presidente del Consejo y los ministros de

<sup>11</sup>La expresión "recién estrenado uniforme" no se refiere tanto a que estuviera recién confeccionado, como al hecho de que había sido adoptado por el Servicio de Aviación en fecha reciente. De color verde-amarillo, todos los aviadores antiguos que lo utilizaron coinciden en opinar que ha sido el uniforme más bonito y elegante que han vestido. Ver Real Decreto ley de 23 de marzo de 1926 sobre Reorganización del Servicio de Aviación Militar, Art. 19.- Uniformes.

<sup>12</sup>El Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón tenía a gala (y el reconocido buen gusto) de no pronunciar discursos largos. En general siempre redactaba textos que no sobrepasaban el medio folio o menos, si podía.



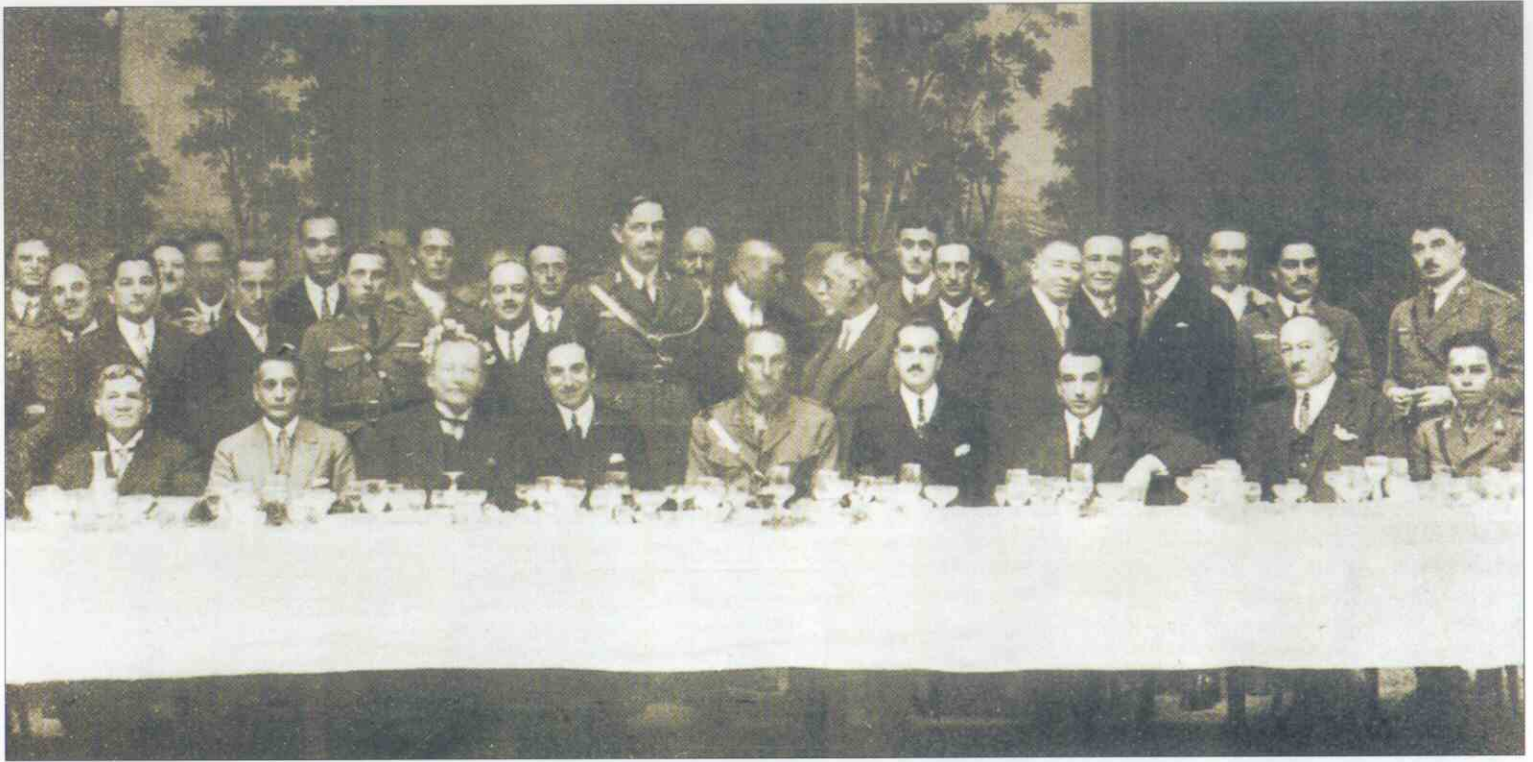


Foto tomada en el banquete homenaje ofrecido a los miembros del Congreso, por el Real Aero Club. En la mesa presidencial se aprecia la presencia del gran emprendedor de empresas aeronáuticas, José Loring Martínez. Foto Prensa Gráfica 1926.

Marina, Gracia y Justicia, Estado, Gobernación, Guerra y el de Trabajo Comercio e Industria, ocupando la presidencia de honor el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón.

Los países presentes<sup>13</sup>: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominicana (República), Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Méjico, Nicaragua, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela estaban representados por personalidades del más alto rango<sup>14</sup>; ministros, embajadores, militares de alta graduación, pilotos, juristas y especialistas en los distintos campos.

La Comisión organizadora española, que estaba integrada por el ministro de España en Bucarest, D. Juan F. de Cárdenas, el capitán de corbeta D. Pedro María Cardona, el jefe de escuadra de aviación militar D. Emilio Herrera, el ingeniero y piloto D. Mariano de la Peñas y el comandante de ingenieros D. Alberto Álvarez Rementería, presentó las ponencias para ser discutidas, en principio, los días 26, 27 y 28, siendo el local elegido el salón de actos del Palacio de Correos<sup>15</sup>. La primera intervención corrió a cargo del ministro de Estado Yanguas Messía quién, después de su discurso, pidió un minuto de silencio por los caídos en aviación, en especial por el almirante Sacadura Cabral y el teniente Durán, recientemente fallecidos.

La mañana del martes día 26 la dedicaron los asistentes a polemizar sobre el correcto uso del idioma, sobre la base de que al venir del inglés muchos de los vocablos que se utilizan en aviación, se producen errores de traducción que posteriormente son difíciles de corregir. Con todos los respetos a la Real Academia los congresistas estimaron que el término *amarar* no daba en absoluto la idea de un aparato que se posa sobre el agua proponiendo, el representante argentino, el verbo *acuatizar*. A las 12:00 salieron hacia Guadalajara donde les esperaba una excelente comida, después de visitar la fábrica de La Hispano.

La munición de gran calibre surgió el miércoles día 27. Con gran puntualidad, a las diez de la mañana, el ministro de Estado Sr. Yanguas Messía<sup>16</sup> abrió la sesión con las palabras siguientes: *"El proyecto de convenio que vamos a proceder a discutir se inspira fundamentalmente en el Internacional denominado C.I.N.A., con lo cual no sólo se recoge la valiosa aportación técnica contenida en él, sino que, apartándose lo menos posible de sus normas, hay la esperanza de que así se llegue a cristalizar en una coordinación universal que alcance a todos los países en asunto tan trascendental y controvertido"*. A continuación el ministro Yanguas expuso un plan de trabajo muy sencillo, se trataba de analizar solamente aquellos artículos conflictivos que, en su opinión, habían sido la causa de que muchos países no se encontraran en ese momento adheridos al C.I.N.A. y, con la aprobación de los presentes, concedió la palabra a Cárdenas para que propusiera la modificaciones y que los delegados fueran haciendo las observaciones que estimaran oportunas.

Sin pérdida de tiempo Cárdenas entró en materia informando textualmente lo siguiente: *"La adopción del Reglamento del C.I.N.A., con las modificaciones que figuran en el texto que se ha repartido a los congresistas es, a juicio de la delegación española, un asunto trascendental, pues su adopción marcará una situación fundamental en principios de absoluta igualdad, únicos, justos y estables. Es innecesario hacer un estudio detallado del proyecto de Convenio Iberoamericano, pues, según ha manifestado el ministro de Estado está calcado en el del C.I.N.A., por lo que bastará leer los artículos modificados o adicionales"*.

<sup>13</sup>Es fácil comprobar que, curiosamente, todos los países que en la actualidad integran la FIDE-HAE estuvieron representados en el Comisión Iberoamericano de Navegación Aérea que se firmó el año 1926 en Madrid.

<sup>14</sup>La lista completa de asistentes ha quedado perfectamente recogida y está disponible para cualquier precisión que se estime conveniente. No se adjunta relación por creer que no tiene mayor importancia a los efectos de presente trabajo y por razones espacio.

<sup>15</sup>Como dato curioso hay que señalar que, aunque el salón de actos del Palacio de Comunicaciones ofrecía un aspecto impresionante, prácticamente todo los reporteros de la época que cubrieron la noticia, le encontraron dos defectos fundamentales: uno; las infames condiciones acústicas que hacían difícilísimo poder enterarse de lo que decían los oradores, y dos; un mobiliario anticuado, de estilo inclasificable que sería bautizado por los asistentes como *"tristeza de Felipe II"*, adornado con unas tallas de madera maciza labrada que en absoluto permitían dar una cabezada sin riesgo de desnucarse; ¡esto último naturalmente fue considerado inadmisibile!

<sup>16</sup>El 3 de diciembre de 1925 el catedrático de Derecho Internacional D. José María de Yanguas Messía, había sido nombrado ministro de Estado en el segundo gobierno de Primo de Rivera, cargo que desempeñó hasta su dimisión el 20 de febrero de 1927. Su nombramiento para presidir el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea parece lógico, dadas su idónea preparación y sus grandes dotes diplomáticas.

Por otra parte Yanguas había demostrado ser un gran enamorado de la Aviación, como lo prueba el hecho de haber contribuido a la creación de la 1ª compañía aérea española (Unión Aérea Española) dedicada al transporte de pasajeros, en febrero del año 1925. Yanguas aportó a la nueva compañía un avión Junkers F-13 (el M-AAAJ) valorado en 600.000 pesetas, que fueron compensadas por 1.200 acciones de 500.





La piloto y azafata de Iberia, Ana Sangillao, fotografiada en la cabina de un Convair 440. Foto archivo del autor por gentileza de Cristina, hermana de Ana.

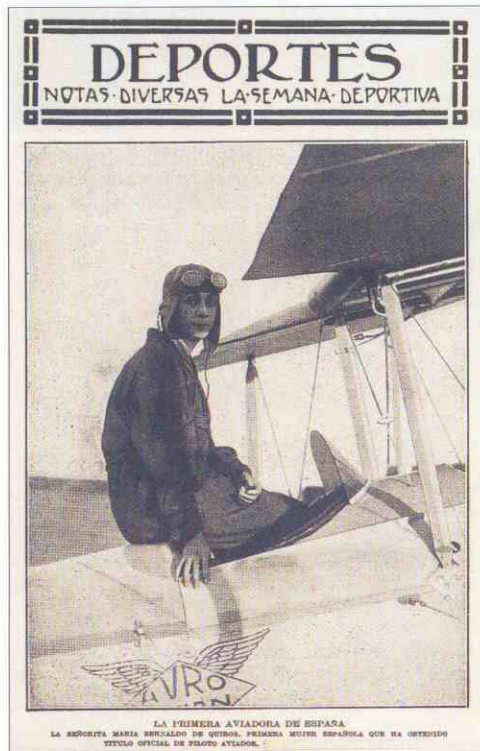


Foto: prensa gráfica de la época.

<sup>17</sup>El veterano marino Pedro María Cardona nació en Mahón (Baleares) el 27 de septiembre de 1872. Fue uno de los fundadores de la Aeronáutica Naval en 1917 sin descuidar su carrera en la Armada. En 1921 resultó nombrado Director de Aeronáutica Naval y poco después, estando al mando del cazatorpedero Audaz, recibió la orden de colaborar en al transformación del vapor España nº 6 en la estación transportable de aeronáutica naval que sería bautizada con el sugestivo nombre de Dédalo. Realizó las pruebas de mar y operativas con el Dédalo y ascendió a capitán de corbeta en julio de 1922 siendo destinado, en comisión, a la Jefatura del Negociado de Aeronáutica.

Asesoró al mando en los preparativos de campaña e intervino en las operaciones que se iniciaron con el Desembarco de Alhucemas. En junio de 1926 fue seleccionado como representante de la Aeronáutica Naval para formar parte de la Comisión Organizadora del Congreso de la Conferencia Iberoamericana de Navegación Aérea. En 1927 sería nombrado Jefe de la Secretaría Técnica del Consejo Superior Aeronáutica, un organismo con carácter de Dirección General, afecto y dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros

Los únicos artículos seleccionados para estudio y modificación fueron los siguientes:

Art. 2.- En este artículo, que constaba de dos párrafos y trataba de la libertad de paso inofensivo y de las dos modalidades de unión al Convenio, bien por accesión ó adhesión, España propuso intercalar un párrafo, que de alguna manera sería más justo y evitaría discriminaciones, del siguiente tenor: *“Será posible la accesión o la adhesión a este Convenio de aquellos Estados que, que en virtud de unas normas contractuales anteriormente concertadas, tengan establecida una limitación para los permisos de circulación sobre sus territorios”*.

Art. 5.-Se modificó, argumentando sobre el concepto de igualdad, en el sentido de que *“los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la nacionalidad de un Estado contratante”*.

Art. 30.-Tenía que ver con las aeronaves de Estado y su sometimiento a todas las disposiciones del Convenio.

Art. 34.-Es el artículo por el se constituía la Comisión Internacional de Navegación Aérea, por lo que su revisión se limitaba al cambio, quedando como Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea.

Art. 41.-Este mismo artículo, en la C.I.N.A., se refería a que *“Los Estados que no han tomado parte en la guerra de 1914 a 1919 podrán ser admitidos como adheridos”*. Un artículo importantísimo en el que el condicional podrán marcaba la diferencia y abría una vía para la exclusión discriminada de los países que habían permanecido neutrales. Fue sustituido por *“Los Estados que no sean iberoamericanos podrán ser admitidos al presente Convenio como adheridos”*.

El Art. 42, Estaba relacionado con los Estados que habían intervenido en la Gran Guerra, quedaba suprimido corriendo su numeración y los Anejos F, G, y H que, siendo válidos como instrumentos de trabajo, serían recogidos íntegramente aparte.

Apenas se registraron intervenciones en el diario de las sesiones, destacando las de los delegados de Chile, Bolivia y Uruguay que, al haber dado sus países la firma al Convenio de París, no querían hallarse en contradicción. El Sr. Cárdenas, para facilitar el acuerdo, ofreció la introducción del siguiente párrafo: *“La firma del presente Convenio no implica la anulación de compromisos asumidos y ratificados por los Estados contratantes sobre la misma materia en Convenios anteriores”*.

Están anotadas una serie de intervenciones de escasa trascendencia, pero hay una que, a la luz del pensamiento actual, llama la atención y que merece ser reproducida; se trata de la observación que formuló el Excmo. Sr. D. Benjamín F. Medina, ministro del Uruguay y presidente de su Delegación, del siguiente tenor literal *“Señalar que en la página 20 del Convenio se exige que los aspirantes a títulos aeronáuticos han de ser del sexo masculino, proponiendo que desaparezca esta limitación, pues las mujeres han demostrado en numerosos cometidos su capacidad y condiciones, por lo que no sería justo cerrarles el paso a las licencias aeronáuticas”*. El Sr. Cardona<sup>17</sup> manifestó *“que la propuesta presentada por Uruguay no era sino reconocer una realidad, pues existen numerosas aviadoras, por lo que ve con gran simpatía la propuesta del delegado uruguayo”*.



María Josefa Colomer y Dolores Vives en el aeródromo del Prat (La Volatería) en los años 30, antes de la Guerra Civil. Foto SHYCEA 2173-2ª-IHCA.



Después de unos breves comentarios sobre los temas tratados, el ministro Yanguas dio por terminado el debate requiriendo permiso para proceder a la votación del proyecto de C.I.A.N.A., que fue aprobado por unanimidad, sin que halla quedado constancia escrita del sistema de votación empleado. A continuación los congresistas pidieron un aplauso para la meritoria labor realizada por la delegación española, dando las gracias, en nombre de todos, el Sr. Cardona. La tarde de este ajetreado miércoles la pasaron los congresistas visitando el Monasterio del Escorial y reuniéndose por la noche en la sede del Ministerio de Estado, donde fueron agasajados con un espléndido banquete ofrecido por el Gobierno.

Poco hay que reseñar de las sesiones de los días 28 y 29. Quizás la propuesta del aviador español Pérez Seoane para la creación de una escuela Iberoamericana de navegación aérea, con sede en la nación lusitana ofreciendo su dirección al gran navegante aéreo almirante Gago Coutinho, o la propuesta de Perú sobre un posible intercambio de títulos profesionales, o la presentada por Uruguay relativa al estudio de medios para enviar a pilotos instructores españoles a los países iberoamericanos. Se encuentra reseñado también, un trabajo leído por el Mariano de las Peñas sobre las líneas aéreas españolas y, finalmente, la disertación del comandante Emilio Herrera sobre la aviación militar española, destacando la importancia y la figura señera del general Vives.

Las tardes de estos días 28 y 29 fueron de descanso, visitando Toledo, las fábricas de aviones de Carabanchel y el Aeródromo de Cuatro Vientos asistiendo, por la noche, al teatro de la Zarzuela en una función de gala extraordinaria. El día 30 por la mañana se leyeron las conclusiones, lo que aprovechó la delegación española para formular las siguientes manifestaciones y recomendaciones:

El Congreso aprueba por unanimidad el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea celebrado en Madrid.

Se invita a la Asociación de juristas Francisco de Victoria al examen del proyecto de Convenio.

El Congreso recomienda a los gobiernos iberoamericanos la conclusión de un arreglo comercial aduanero y de transportes, y de un consorcio para la mutualidad de servicios, que sirva para coordinar las economías, las técnicas y las organizaciones industriales de los países que integran la Unión.

Examinar la conveniencia de suprimir el requisito de sexo masculino para acceder a los títulos aeronáuticos.

Y otras recomendaciones y conclusiones de menor importancia de las que se reproduce, para terminar, la siguiente intervención del ministro Yanguas: *"Lo realizado no ha sido solamente un gran paso en el terreno de la aeronáutica sino un ensayo afortunado de cómo puede ser base en las relaciones internacionales un espíritu de perfecta igualdad que una, frente al mundo, a las naciones Iberoamericanas, en estos momentos en que se busca un asiento de paz y de justicia para las relaciones entre las naciones"*. A continuación el general Primo de Rivera, dirigió una breve alocución de despedida a los asistentes.

El broche final lo puso el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón, con las siguientes palabras<sup>18</sup>:

*"No sospechaba al entrar aquí que tendría que hablar, cosa difícil para un jefe de grupo, un modesto comandante, después de las brillantes oraciones que habéis podido escuchar. Además, el señor ministro de Estado, que lo ha hecho en lo re-*



*El Infante Alfonso de Orleans-Borbón y el ministro Yanguas acompañando a los congresistas en su visita a Toledo, en el templo de San Román. Foto Aérea, nº 43.*

<sup>18</sup>Dado que estaban presentes el ministro de Estado Yanguas y el presidente del Gobierno Miguel Primo de Rivera, el Infante dio por hecho (le pareció lógico) que el acto formal de cerrar la última jornada correría a cargo de alguno de ellos. Sin embargo cuando minutos antes de la clausura el general Primo, que se preparaba para leer un breve texto de despedida a los congresistas, le hizo saber al Infante que la correspondía a él pronunciar las palabras de clausura oficial, tuvo que improvisar su discurso con muy escaso tiempo.



*El Infante Alfonso de Orleans-Borbón y el ministro Yanguas rodeados por los congresistas en el claustro del templo de San Román en Toledo. Foto Revista Aérea nº 43.*



Foto oficial de los congresistas con S.M. el Rey Alfonso XIII en el Ministerio de Estado (Palacio de Santa Cruz) el día 27 de octubre de 1926. Foto Aérea nº 43.



ferente a las relaciones exteriores, y mi antiguo coronel, el general Primo de Rivera, en nombre del Gobierno de S.M.

¿Qué podré pues decir? Dos cosas: la primera de ellas es una nota íntima. "Preguntábame estos días S.M. el Rey ¿Cómo funciona el Congreso? ¿Va bien? Estupendamente, le contesté. Claro repuso, es natural, están en casa, son de la familia". Yo creo que estas palabras, sencillas, íntimas, demuestran mejor que cualquier oratoria el sentimiento de S.M. respecto a nuestras relaciones con las repúblicas hispano-americanas.

Lo segundo es que S.M. se ha dignado conceder a los oficiales..... no diré extranjeros..... a los que no son españoles, delegados en este Congreso, cruces navales o militares de nuestro país.

Mi fe en el porvenir no disminuye con los años; hace más de treinta años yo anunciaba "Volaré, y muchos se reían". Cuando obtuve el título de piloto decía, con otros muchos "Un día Europa y el mundo entero estarán unidos por una tupida red de comunicaciones aéreas que servirán de lazo espiritual y material de los pueblos". Esto es ahora una realidad.

Hoy tengo fe en que este primer Congreso, que será seguido de otros, dará lugar a una comisión, organismo o como se le quiera llamar, de carácter permanente, que unirá también espiritual, moral y materialmente a nuestra gran familia, para que podamos repetir, como los antiguos iberos "Uno para todos y todos para uno" Y nada más. Queda clausurado el Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica".

## DE LA OPERATIVIDAD Y OTROS ASPECTOS DEL CONVENIO IBEROAMERICANO

En octubre del año 1926 todos los asuntos relacionados con la aviación civil estaban siendo gestionados por la Sección de Aeronáutica Civil afecta al Ministerio de Trabajo<sup>19</sup>, basándose para ello en lo legislado en el Decreto Ley de 25 de noviembre de 1919; un decreto del que oficialmente se dijo estaba *inspirado* en el C.I.N.A. pero que, como hemos visto reiteradamente, en realidad había sido literalmente copiado hasta tal punto, que en algunos documentos oficiales se utilizó la expresión *calcado*.

Al hacer suyo España el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París se encontró, al menos en teoría, con una excelente herramienta legal que le permitía situarse a un nivel técnico y operativo idéntico al resto de los países firmantes del C.I.N.A., naturalmente salvando las diferencias que se pudieran producir por causas ajenas a la bondad del propio convenio; como pudieron ser el presupuesto asignado, la capacidad de organización, la competencia del personal, etc. De hecho España, que contó siempre con muy buenos profesionales en los puestos directivos y ejecutivos, encontró pronto una especie de buen tono operativo, obteniendo resultados muy dignos en aquella época.

En este escenario se llegó a la celebración del Convenio Iberoamericano en octubre de 1926. Este Convenio, como dejó meridianamente claro el ministro Yanguas al abrir la sesión del miércoles día 27, "*se inspira fundamentalmente en el Internacional denominado C.I.N.A.*", lo que sería corroborado pocos minutos después por Cárdenas al advertir a los congresistas, que el Convenio objeto de estudio y trabajo estaba *calcado* en el del C.I.N.A. por lo que se trataba solamente de analizar cinco

<sup>19</sup>La primera iniciativa en materia de aeronáutica civil partió del Ministerio de Fomento en 1912, tanto en lo que refiere a la formación de pilotos como en la gestión. A mediados de 1919 se nombró una Comisión Interministerial presidida por ilustre ingeniero D. Leonardo Torres Quevedo, al objeto de inspeccionar y estudiar la legislación oportuna para la aeronavegación en España.

Esta Comisión redactó un Proyecto de Ley y un Reglamento anejo, *inspirados* ambos en los preceptos del Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) firmado en París el 13 de octubre de 1919. Tanto la Ley como el Reglamento fueron aprobados por los RR.DD. de 25 de noviembre de 1919 siendo éstos los que, con las lógicas modificaciones que aconsejaron los progresos de la aviación, han estado vigentes. Para su aplicación se creó, en el mismo año 19, un Negociado de Aeronáutica Civil que, afecto al Ministerio de Fomento, se encargó de todos los asuntos relacionados con la aeronáutica civil. En junio de 1924 pasó a depender del Ministerio de Trabajo, con las mismas funciones y la nueva denominación de Sección de Aeronáutica Civil.



artículos concretos para mejorarlos y adaptarlos a las necesidades de los países concurrentes. Es tan contundente la exposición de intenciones que prácticamente no deja lugar para el comentario.

Pero hay un hecho que se repitió y merece ser destacado. Se trata de la similitud que existe entre el procedimiento seguido para la firma del Convenio Iberoamericano en 1926 y el seguido en la promulgación del Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, coincidiendo en que ambos tuvieron un mismo modelo que fue copiado; el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París. Esta circunstancia permite deducir que el Convenio Iberoamericano no se justificaba por razones de carácter operativo. Otra cosa es que las motivaciones fueran políticas.

Concluyendo, desde el punto de vista profesional y técnico se puede afirmar que la entrada en vigor del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de octubre de 1926 no representó un cambio sustancial en cuanto a los procedimientos de las operaciones aéreas en general, ni en cuanto a las actividades administrativas se refiere.

## EXTINCIÓN

El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea estuvo vigente ocho años hasta que la Gaceta de Madrid de 22 de noviembre de 1934 publicó la siguiente disposición:

El Presidente de la República Española.  
A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:  
Que las Cortes han decretado y sancionado la siguiente

### LEY

Artículo 1º.- Se aprueba la adhesión de España al Convenio de Navegación Aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919, conforma a las revisiones verificadas en dicho Pacto Internacional por los Protocolos de 27 de octubre de 1922, 30 de junio de 1923 y 15 de junio y 11 de diciembre de 1929.

Artículo 2º.- El Convenio de París revisado por los Protocolos mencionados en el artículo anterior sustituirá al Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea que se firmó en Madrid el 1º de noviembre de 1926 y a los demás Convenios generales de Navegación Aérea concertados por España con los países que hayan aceptado o acepten el primero de dichos Pactos.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, a 14 de noviembre de 1934.- Niceto Alcalá-Zamora y Torres.- El ministro de Estado, Ricardo Samper Ibáñez.

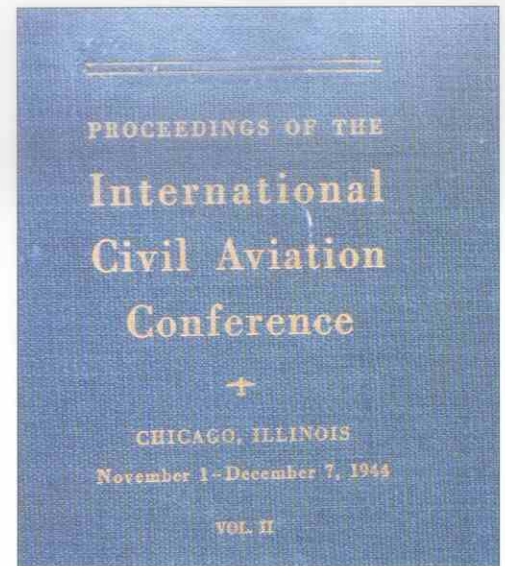
En definitiva, en octubre de 1919 se firmó el Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.); en noviembre del mismo año España emitió un Real Decreto regulando la Navegación Aérea Civil reconociendo que era una copia literal del C.I.N.A.; en 1926 se firmó el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, que era también un calco del C.I.N.A. y finalmente la Ley de 14 de noviembre de 1934, que anuló todo lo anterior al adherirse al C.I.N.A., cerró el círculo para volver al punto de partida. Es decir, *esta Ley lo cambiaba radicalmente todo para que todo siguiera igual.*

## CONSIDERACIONES FINALES

En los ocho años que se mantuvo vigente el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, fue soporte legal de las operaciones aéreas en España, existiendo cantidades ingentes de pruebas y documentos por los que se aprecia perfectamente como se procedía en la práctica basándose en el citado Convenio por lo que, en ese sentido fue útil. Sin embargo, y siempre desde el punto de vista de las operaciones, hay que señalar que en el año 26 cuando España ya disponía de un instrumento legal prácticamente idéntico, como era el Decreto Ley para la Regulación de la Navegación Aérea Civil de 25 de noviembre de 1919, el Convenio Iberoamericano no era en absoluto necesario ni estaba justificado.

El rendimiento que produjo el vuelo del Plus Ultra, medido en términos de triunfo obtenido, hazaña realizada y popularidad a nivel mundial, fue enorme y probablemente muy superior a lo que los mandos podían prever cuando lo autorizaron. Además hay que contabilizar, como valores añadidos, los que se derivaron de la eclosión de un nuevo concepto de lo iberoamericano (el *Iberoamericanismo*) y el sentimiento de admiración y empatía de ámbito internacional que la hazaña despertó, favoreciendo notablemente las relaciones internacionales. No cabe duda de que Gobierno supo detectar, interpretar y valorar adecuadamente estos indicadores y actuar en consecuencia, ordenando una reacción rápida y bien dirigida.

En poco menos de un mes se decidió la celebración del Congreso y la selección del personal que habría de organizarlo y dirigirlo, siendo muy significativo el hecho de que la presidencia del Congreso recayera en un político de la talla y el prestigio



MINISTERIO DE FOMENTO N.º 36  
NEGOCIADO DE  
AEROSTACIÓN Y AVIACIÓN

TALÓN que se archiva en el expediente  
B-24  
..... demostrativo del pago de  
pesetas diez  
verificado por Felipe Coutier  
en concepto de derechos de expedición y de la  
recepción de una aut.º  
de Piloto

Madrid, 20 de Julio de 1920.  
RECIBÍ LA DOCUMENTACIÓN  
EL INTERESADO  
F. Coutier

MINISTERIO DE FOMENTO N.º 62  
NEGOCIADO DE  
AEROSTACIÓN Y AVIACIÓN

TALÓN que se archiva en el expediente  
..... demostrativo del pago de  
pesetas diez  
verificado por Felipe Coutier  
en concepto de derechos de expedición y de la  
recepción de una autorización de  
Piloto a 12 de nov. B-24

Madrid, 24 de Enero de 1920.  
RECIBÍ LA DOCUMENTACIÓN  
EL INTERESADO  
Felipe Coutier

Talones típicos justificantes del pago de unas tasas en la tramitación de una licencia del piloto Felipe Coutier en el año 1920 en el Ministerio de Fomento. Foto archivo del autor.





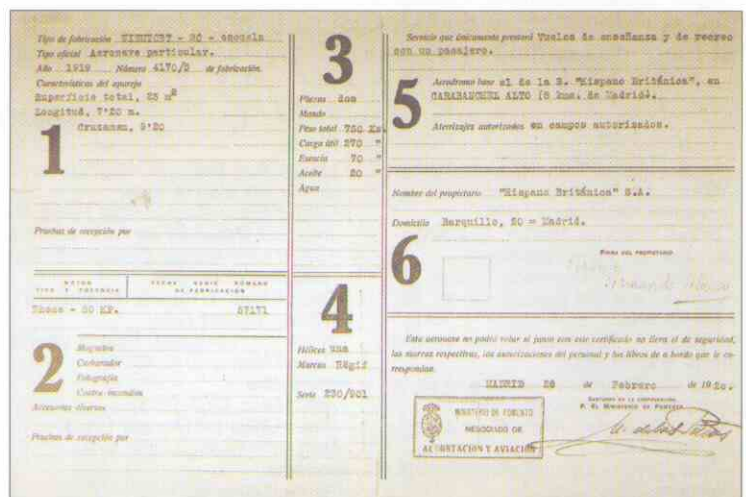
Recepción en el Ministerio de Estado (hoy Exteriores). Los congresistas con el Rey y la práctica totalidad del Gobierno el día 27 de octubre de 1926. Foto archivo del autor por gentileza de José M<sup>a</sup> Yanguas.

del ministro de Estado Yanguas, y la dirección de la Comisión Organizadora en el experimentado diplomático Cárdenas. La inclusión, en lo que pudiéramos denominar equipo técnico, de figuras tan importantes de la aviación española como Cardona, Gómez Lucía, Herrera, Kindelán, Navarro, de las Peñas, Pérez Seoane y otros, al no tener este equipo una función práctica, fue un auténtico lujo puesto que como dijo Yanguas "sólo se trataba de copiar el C.I.N.A., un convenio al que había que reconocer la valiosa aportación técnica de su contenido".

La puesta en escena y el desarrollo del Congreso constituyó un evidente éxito político, enmarcándose este acontecimiento en el que puede ser considerado como bienio de oro de la Dictadura, años 1925 y 1926. El acto de clausura contó con la presencia de la práctica totalidad de los ministros y la del general Primo de Rivera, que pronunció un breve discurso de despedida sin ocultar su satisfacción por el desarrollo del Congreso.

En el año 1928 se habían anotado las ratificaciones de México, Paraguay y las Repúblicas Argentina y Dominicana sin que haya constancia, en la documentación del Consejo Superior de Aeronáutica que se ha podido consultar, de otras ratificaciones y/o adhesiones al Convenio. Por otra parte tampoco se han podido localizar las actas de posibles reuniones de la Comisión del Convenio (el órgano vivo) que quedó constituido al aprobarse el artículo 34. Desde este nivel de la investigación y a menos que con el tiempo afloren otros documentos, todo induce a pensar que, en este terreno, el Convenio Iberoamericano no alcanzó el ambicioso objetivo del Gobierno que planteó con toda claridad el ministro Yanguas al expresar "su esperanza de que el Convenio llegara a cristalizar en una coordinación universal".

Reproducción del primer certificado de matrícula de aeronave emitido en España por el Ministerio de Fomento el 28 de febrero de 1920. Foto archivo del autor por gentileza del campeón de acrobacia José Ramón Alonso.





No quisiera terminar sin comentar una de las recomendaciones que se hicieron al término del Congreso, que si bien podría parecer de interés menor e incluso relativamente ajena a los objetivos fundamentales del Congreso tiene, en mi opinión, una gran carga social y un atractivo irresistible; me refiero a la observación que formuló el representante de Uruguay D. Benjamín F. Medina mostrándose partidario de revisar y "examinar la conveniencia de suprimir el requisito de sexo masculino para acceder a los títulos aeronáuticos".

La verdad es que, a pesar de la buena disposición que se desprende de la contestación del marino Pedro M<sup>a</sup> Cardona (del Comité español) manifestando que la propuesta de Uruguay no era sino "reconocer una realidad, pues existían numerosas aviadoras por lo que se veía con gran simpatía la propuesta"; esta simpatía no se tradujo en un trabajo oficial que abordara seriamente el problema específico de la marginación de la mujer en el campo de la aeronáutica. Es evidente que no se plasmó en una rectificación de los textos legales, sin embargo algo se movió.

El quince de septiembre de 1928, en el aeródromo de Cuatro Vientos realizó su vuelo de suelta María Bernaldo de Quirós<sup>20</sup>, convirtiéndose así en la primera de las mujeres españolas en conseguir un título de piloto. Su profesor fue el entonces comandante de Infantería con destino en el Servicio de Aviación José Rodríguez Díaz de Lecea<sup>21</sup>. A partir de esa fecha hubo otras que siguieron el ejemplo de María Bernaldo de Quirós (cito de memoria) Pilar SanMiguel Martínez-Campos (Sra. de Ansaldo, Juan Antonio), Conchita Ambrosio, Margot Soriano (Sra. de Ansaldo, José M<sup>a</sup>), M<sup>a</sup> Josefa Colomer, Dolores Vives, África Llamas, Gloria Cuesta y otras.

Es cierto que estas pioneras españolas no pasaron del campo de la aviación deportiva, pero ello no resta méritos a su decisión, su afición al vuelo y casi su osadía al entrar en una actividad que hasta ese momento estaba oficialmente reservada a los varones. Tuvieron que pasar muchos años para que en España se abriera camino la primera mujer que consiguió un título de piloto profesional, siendo ésta la primera española en ejercer el empleo de comandante en vuelos de transporte de pasajeros; se trata de Bettina Kadner Shilling<sup>22</sup>.

Pero hubo otras, que estando perfectamente dotadas para el trabajo como piloto y con una vocación inmensa, se quedaron en el camino. Me viene a la memoria en este momento el caso de una excepcional mujer, Ana Sangillao, que habiéndose sacrificado lo indecible, trabajado muy duro y estando ya muy bien preparada para acceder al nivel profesional de la línea aérea, tuvo la mala suerte de perder la vida en un accidente de aviación; una circunstancia que iguala a todos los pilotos y ante la que no cabe la discriminación por sexos.

Como hemos visto, desde el año 1934 las operaciones aéreas en España estuvieron regidas por el Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) vigente desde su firma en París el 13 de octubre de 1919, con las revisiones impuestas por los protocolos de los años 1922, 23 y 29. Durante la guerra civil los vuelos de carácter civil, sobre todo en el bando que mantuvo abierta alguna línea con el extranjero, realizaron sus operaciones con arreglo al C.I.N.A. pero con muchos problemas y recortes en cuanto a al cumplimiento de los requisitos legales.

Después del conflicto armado, la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio del Aire, publicó en el año 1942 unas "Normas sobre Tráfico Aéreo" (Decreto de 30 de diciembre de 1939) en las que, sin copiar totalmente el C.I.N.A., tomó lo que le convino para regular en materia de matrícula de aeronaves, normativa sobre vigilancia del tráfico aéreo, certificados de navegabilidad, libros de a bordo, luces y señales y normas para los aviones extranjeros.

Esta penuria en materia de legislación aeronáutica se mantuvo hasta que, en el año 1944 España fue invitada a participar en la Conferencia Internacional de Aviación Civil que tuvo lugar en Chicago de 1 de noviembre a 7 de diciembre. El Comité español estuvo formado por Esteban Terradas, Germán Baraibar, coroneles Juan Bono y Francisco Vives, teniente coronel Luis Azcárraga, César Gómez Lucía, Ultano Kindelán y Antonio Poch. Pero la investigación y descripción de ese apasionante período, que obviamente se encuentra fuera de los límites de este trabajo, forzosamente tendrá que esperar.

## BIBLIOGRAFIA

-Acedo Colunga, Felipe. *Derecho Aéreo*. -Amador y Carrandi. *El dominio atmosférico*. Salamanca 1912.  
-Bravo Navarro, Martín. *El comandante de aeronave. Régimen....*  
-Calatayud Ortizá. Antonio *La condición jurídica del espacio aéreo*. Valencia 1913.  
-D.G.A.C. *Normas sobre tráfico aéreo*. Madrid 1942.  
-Gay de Montellá, R. *Las Leyes de la Aeronáutica*. Barcelona 1929.  
-Henry-Coüanier. *André Droit Aérienne*. París 1929.  
-Jover Zamora. J.M. *Historia de España*. Barcelona 1987.

-Maura A. y Melchor. *Por qué cayó Alfonso XIII*. Madrid 1948.  
-Fernández-Almagro Ruiz Ferry, R. *Anuario Español de Aeronáutica 1932-1933. Anuario Español de Aeronáutica 1933-1934*.  
-Seco Serrano, Carlos. *Militarismo y civilismo*. Madrid 1984.  
-William H. Longyard. *Who is Who in Aviation History*. U.K. 1994.  
**Periódicos**  
-ABC (Años 1907-1913)  
-Diario Universal (Agosto 1914)  
-New York Herald (Junio 1910)  
**Revistas**  
-Aérea (1926-1927)

-L' Aéroophile (1909-1910)  
-Aeronáutica y Astronáutica (Completa)  
-Aeroplano (Completa)  
-Blanco y Negro (1906-1925)  
-España Automóvil (1926)  
-Estampa (1928)  
-Heraldo Deportivo (1926-1927)  
-L'Année Aéronautique (1926-27 y 1929-30)  
-Mundo Gráfico (1908-1912)  
-Nuevo Mundo (1908-1912)

**Archivos y bibliotecas**  
-AENA. Índice legislativo 1998.  
-Aero Club de Francia. París.  
-Anuario de Aeronáutica 1929.. Direc-

<sup>20</sup>Se ha especulado mucho sobre quién ha sido la primera mujer piloto en España llegándose a decir que "Mari Pepa Colomer fue la primera barcelonesa, catalana y española en obtener el título de piloto". Sin embargo, la extraordinaria mujer que es Mari Pepa Colomer, viuda del gran aviador José M<sup>a</sup> Carreras Dexeus, a la que tengo el honor de conocer y haber visitado en dos ocasiones en su residencia cerca del aeródromo de Gatwik, no fue la primera. También hay que decir que esta precisión no resta en absoluto méritos a su excepcional trayectoria como persona ni como piloto, en tiempos muy difíciles en general para todas las mujeres y en particular para ella.

En cuanto a la primera mujer piloto fue la parisina, nacida el 22 de agosto de 1884, Elise Deroche. Bailarina y actriz, realizó el curso de piloto en Châlons el mes de octubre de 1909 y obtuvo el título de piloto (brevet de pilote aviateur n<sup>o</sup> 35) el 8 de marzo de 1910. En aviación utilizó el seudónimo de Baronesa de Laroche sufriendo, el 8 de julio de 1910, un grave accidente en el curso del meeting de Reims. Esta auténtica pionera de la aviación siguió volando hasta que, en julio de 1919, se mató en accidente de aeroplano.

<sup>21</sup>El piloto militar José Rodríguez Díaz de Lecea hacía también, en su tiempo libre, horas como instructor en el Aero Club. Es el mismo piloto que popularizó, por aquellas fechas, la caza del avutarda con avión que consistía bien en levantarla desde el suelo con una pasada o, localizada una bandada en vuelo, aislar a una de ellas y perseguirla con el avión hasta que asustada y prácticamente reventada, caía al suelo. La *avis tarda*, llamada así por lo pesado de su vuelo, es un ave gruiforme de cuerpo grueso, de color rojo manchado de negro y de vuelo bajo y pesado, muy abundante en España.

Más conocido como Lecea es también el piloto que mandaba, al inicio de la guerra civil, el aeródromo de San Fernando (Salamanca). Fue nombrado Ministro del Aire durante el período 25-2-1957 / 10-7-1962.

<sup>22</sup>Bettina Kadner ha demostrado, desde que se hizo piloto, una gran vocación y una capacidad sin límites tanto para el vuelo en sí, como para ir salvando las trabas de tipo administrativo que fueron apareciendo en su camino, aunque también hay que reseñar que, como ha manifestado, nunca se sintió menospreciada ni tuvo problemas en su trato personal con los compañeros pilotos. Su acceso a las líneas aéreas se produjo en la compañía charter Spantax hasta que en el año 1987 decidió pasarse a Iberia donde, desde hace cuatro años, vuela con el empleo de comandante.

En la actualidad, según la relación ordenada del personal de vuelo cerrada al 31 de diciembre de 2001, solamente la compañía Iberia tiene contratadas 50 mujeres, a las que hay que sumar un buen número de mujeres piloto que prestan su servicio en el resto de las compañías.

ción Gral. de Naveg. Aérea y Transportes.  
-Consejo Superior de Aeronáutica. Memoria Anual 1927-1928.  
-Ministerio del Aire. Archivo Histórico, Villaviciosa de Odón, Madrid.  
-Biblioteca del Cuartel General, Madrid.  
-Ministerio de Asuntos Exteriores. Archivo, Madrid.  
-Ministerio de Marina. Archivo-Museo, El Viso del Marqués (C.Real).  
-U.S. Government. International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, November 1-December 7, 1944.



# Datos e interrogantes sobre los Heinkel 112 españoles

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO  
Miembro de número del IHCA

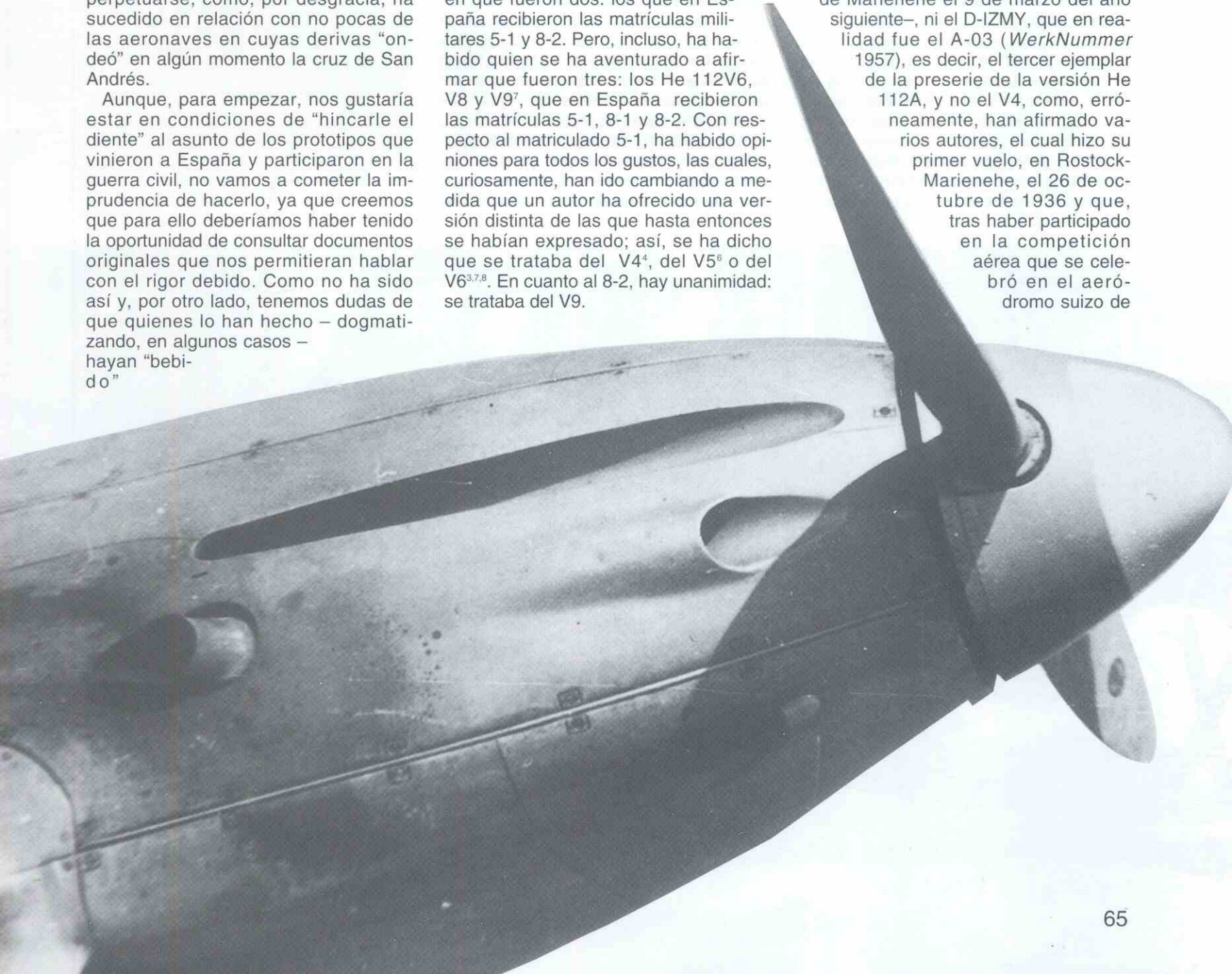
**T**AL COMO PRETENDE REFLEJAR el título que hemos dado a las presentes líneas, en ellas vamos a tratar de poner en claro algunos aspectos que, en nuestra opinión, y a pesar de que han sido varios los autores que han escrito sobre este modelo, siguen permaneciendo en estado “nebuloso” —en buena parte porque éstos, en sus trabajos, no se han puesto de acuerdo— y mucho nos tememos que, si no se aclaran, corren el riesgo de perpetuarse, como, por desgracia, ha sucedido en relación con no pocas de las aeronaves en cuyas derivas “ondeó” en algún momento la cruz de San Andrés.

Aunque, para empezar, nos gustaría estar en condiciones de “hincarle el diente” al asunto de los prototipos que vinieron a España y participaron en la guerra civil, no vamos a cometer la imprudencia de hacerlo, ya que creemos que para ello deberíamos haber tenido la oportunidad de consultar documentos originales que nos permitieran hablar con el rigor debido. Como no ha sido así y, por otro lado, tenemos dudas de que quienes lo han hecho —dogmatizando, en algunos casos— hayan “bebido”

en fuentes germanas fidedignas, nos vamos a limitar a plantear algunas dudas, a exponer nuestra opinión y, basándonos en la documentación oficial española que hemos estudiado, a corregir algunos de los errores que se han vertido en la literatura existente al respecto.

En primer lugar, hemos de cuestionarnos cuántos prototipos vinieron a España y cuáles fueron. En este sentido, parece que las opiniones “coinciden” en que fueron dos: los que en España recibieron las matrículas militares 5-1 y 8-2. Pero, incluso, ha habido quien se ha aventurado a afirmar que fueron tres: los He 112V6, V8 y V9<sup>7</sup>, que en España recibieron las matrículas 5-1, 8-1 y 8-2. Con respecto al matriculado 5-1, ha habido opiniones para todos los gustos, las cuales, curiosamente, han ido cambiando a medida que un autor ha ofrecido una versión distinta de las que hasta entonces se habían expresado; así, se ha dicho que se trataba del V4<sup>4</sup>, del V5<sup>6</sup> o del V6<sup>3,7,8</sup>. En cuanto al 8-2, hay unanimidad: se trataba del V9.

Por nuestra parte, poco es lo que podemos aportar al respecto; únicamente nos atrevemos a remitirnos a la autorizada opinión de nuestro buen amigo y serio investigador Günther Ott, que ha buceado a fondo en archivos militares alemanes y que, prudentemente, lo único que se aventura a afirmar es que el 5-1 no pudo haber sido el V5 —puesto que este avión voló por vez primera, con la matrícula D-IIZO, el 9 de julio de 1936 y todavía se hallaba en la factoría de Marienehe el 9 de marzo del año siguiente—, ni el D-IZMY, que en realidad fue el A-03 (*Werknummer* 1957), es decir, el tercer ejemplar de la preserie de la versión He 112A, y no el V4, como, erróneamente, han afirmado varios autores, el cual hizo su primer vuelo, en Rostock-Marienehe, el 26 de octubre de 1936 y que, tras haber participado en la competición aérea que se celebró en el aeródromo suizo de





Dübendorf entre el 23 de julio y el 1 de agosto de 1937, se hallaba todavía en aquella factoría el 15 de noviembre de este año.

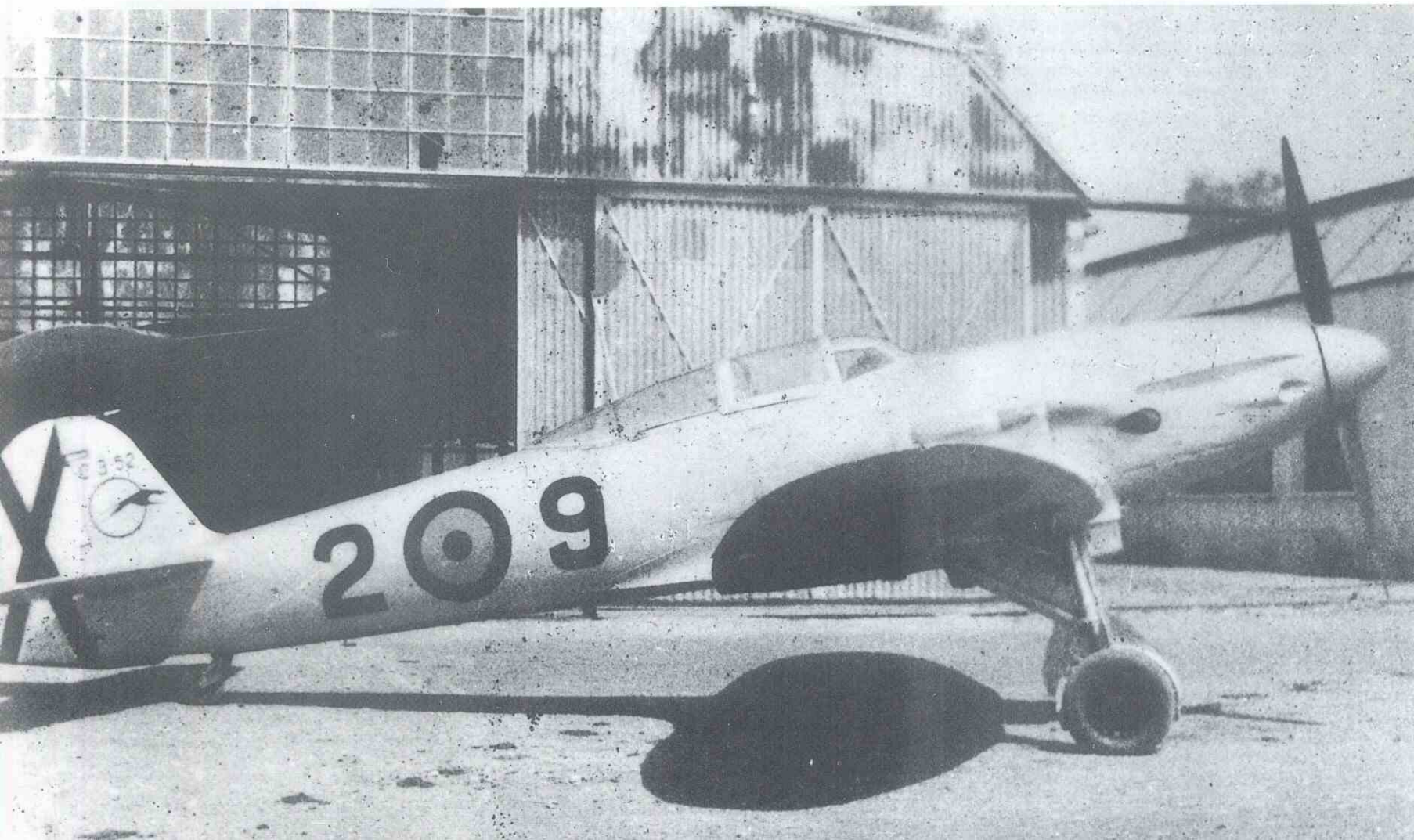
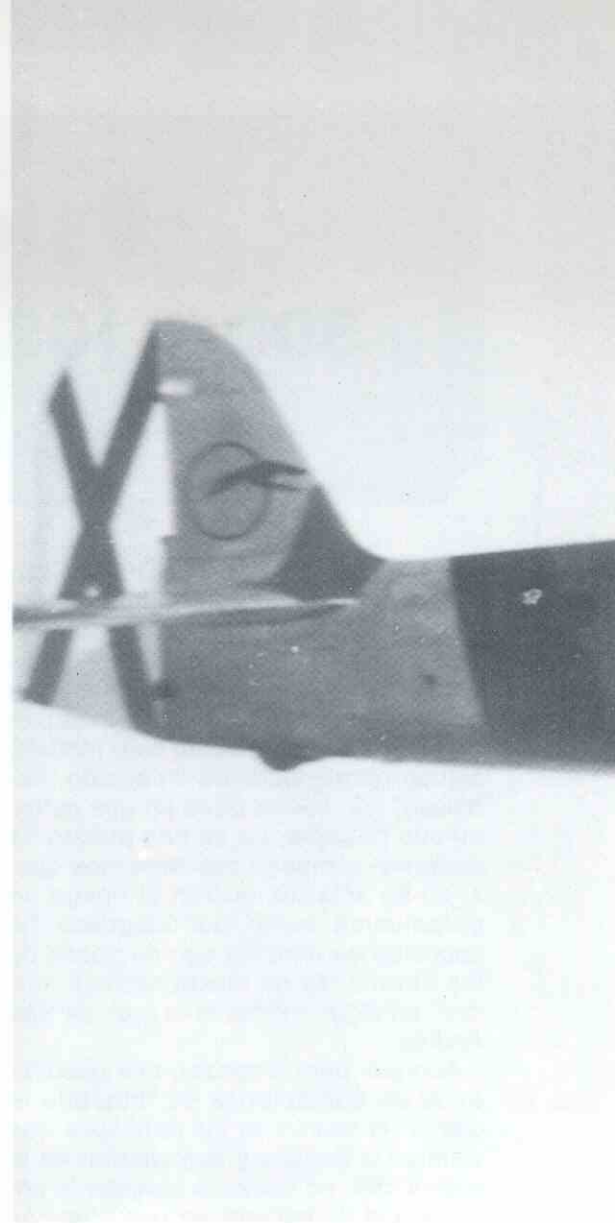
Lo incuestionable, tal como ha demostrado en su excelente libro (que, con todo merecimiento, se ha convertido en la "biblia" para quienes estamos interesados en los aviones de origen germano que vinieron a España) nuestro entrañable amigo y riguroso investigador Lucas Molina<sup>9</sup>, es que el Ministerio del Aire alemán (el *RLM*) únicamente cargó en la cuenta de material de la Legión Cóndor el importe (246.640 DM) de un He 112 (el 5-1, sin duda), lo cual significa que éste fue el único que el estado teutón envió a España, mientras que, por el contrario, el otro o los otros ejemplares fueron remitidos —por supuesto, con la aquiescencia del *RLM*— por la propia casa Heinkel, con fines comerciales.

Como hemos dicho, todo parece indicar que el 8-2 fue, en efecto, el He 112V9 (*Werknummer* 1944, D-IGSI), a pesar de que, en las fotografías en que aparece con matrícula civil germana estaba dotado de una hélice tripala y de equipo de radio, con su correspondiente mástil, situado en la parte posterior de la carlinga, mientras que, en las que luce la matrícula militar española, carece de radio o, cuando menos, de mástil y la hélice es bipala. Y si tenemos en cuenta que, según parece, Heinkel realizó constantes modificaciones en los prototipos y en los aviones de preserie,

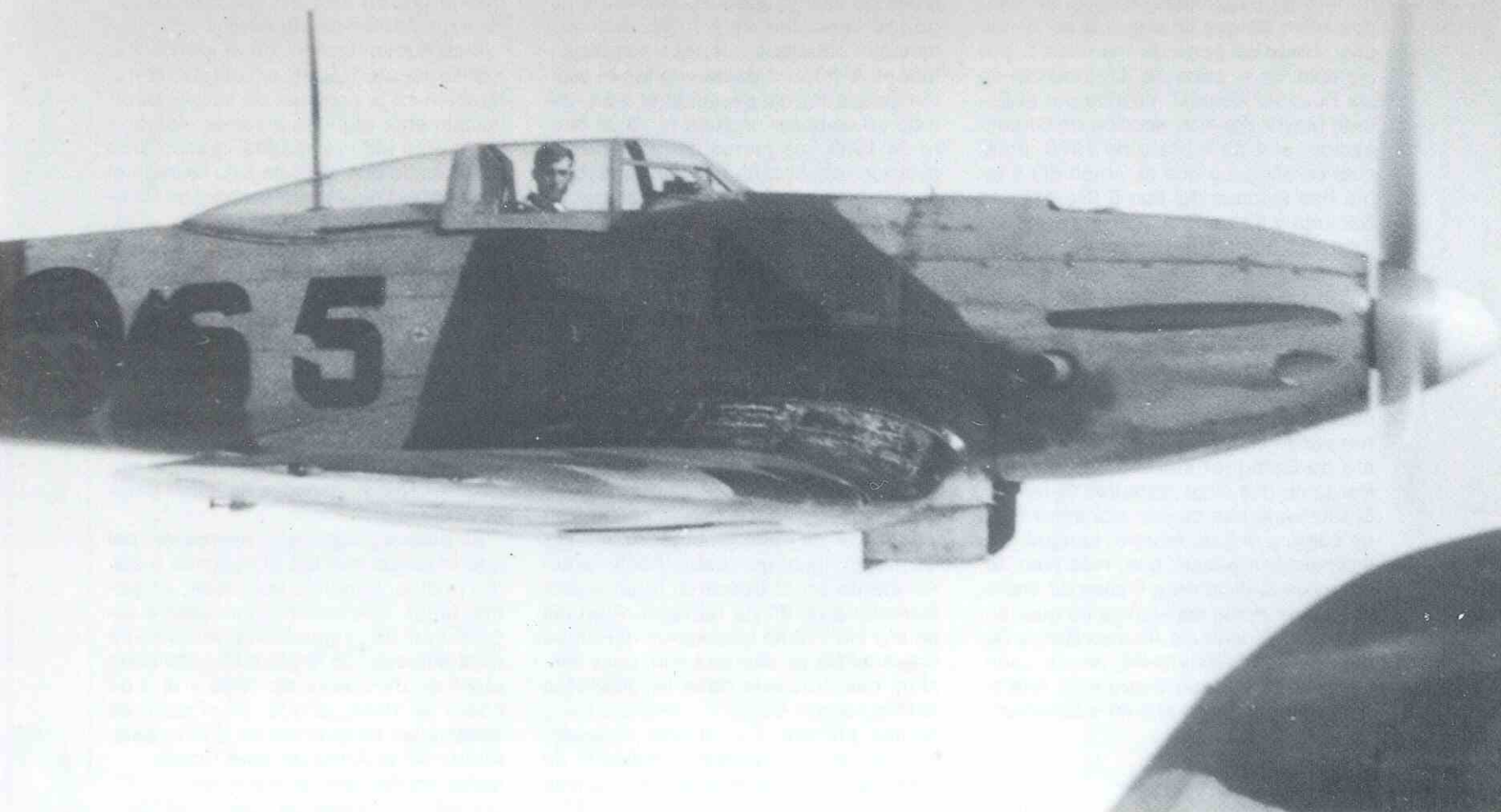
¿quién puede dilucidar si el 5-1 fue el V4, el V6 o uno de los He 112A, basándose únicamente en el hecho de que el primer ejemplar que llegó a España estaba dotado del cañón MG C/30L, de 20 mm.

Para cerrar este capítulo inicial, permítasenos hacer algunas consideraciones. Teniendo presente el marcado carácter metódico alemán, siempre nos ha extrañado que al primer He 112 que llegó a España se le matriculase 5-1 y que, en cambio, al He 112V9 se le asignara la matrícula 8-2, es decir que a aquél se le adjudicara el número de tipo 5 y, en cambio, y siendo ambos del mismo modelo, a éste se le asignara el 8. ¿Acaso existió un 8-1? No seremos nosotros quienes desechemos tal posibilidad, aunque nos parezca raro que, de haber sido así, hasta ahora no haya aparecido rastro documental sobre él. Por otro lado, tampoco deja de sorprendernos que, como veremos más adelante, a los He 112B-1 que la Aviación Nacional compró a Heinkel se les asignara el número de tipo 5 y no el 8, cuando su apariencia externa y su equipamiento interno eran más similares a los del 8-2 que a los del 5-1. Quizás no debamos olvidar que el Estado Mayor de la Aviación Nacional era el encargado de asignar las matrículas y que, posiblemente para despistar al enemigo, tomó la decisión de seguir ese criterio.

Sea como fuere, lo cierto es que García Morato voló el 5-1 durante 25 minutos, y desde La Cenia, el 27 de junio de







*En Nador, el 21 de junio de 1946, delante del He 112 con indicativo 2-5, se hizo esta fotografía de un grupo de pilotos del 27 Grupo (de los que el cuarto por la izquierda era el teniente Emilio Herrera). Foto: Emilio Herrera Alonso.*

*Es la única fotografía de "cuerpo entero" que hemos podido obtener de un He 112 del 27 Grupo, en la cual se pueden ver la matrícula militar y el indicativo de unidad. Foto: Maestranza Aérea de Albacete.*

1937, siendo, quizás, el único piloto español al que se le permitió hacerlo en este ejemplar. Tiempo después, concretamente el 22 de noviembre del año siguiente, en Zaragoza voló durante 20 minutos otro He 112 (que, casi con toda seguridad, era el 8-2, ya que el 5-1 había quedado inutilizado en un accidente el 19 de julio de 1937, en Escalona del Prado, provincia de Segovia), el cual, posiblemente, también fue probado por otros destacados pilotos españoles, cuya opinión positiva sobre sus características contribuyó, sin duda, a que la Aviación Nacional adquiriera este modelo.

Morato realizó, además, tres servicios de guerra en el frente catalán con aviones de este tipo –sin duda, ya de los comprados a Heinkel–, los días 22, 23 y 26 de enero de 1939.

Aunque no hemos encontrado –todavía– ningún documento que nos permita saber en qué fecha se hicieron los pedidos de He 112 de serie a Heinkel, la importante información que ha aportado Jesús Salas Larrazábal<sup>10</sup> nos ha servido de base para llegar al convencimiento de que éstos fueron dos, cursados a través de HISMA: uno, cuya fecha ignoramos, pero que fue facturado el 28 de junio de 1939 (factura número 21.730), y otro (número 2.104), del 23 de diciem-



bre de este año. El primero amparaba la adquisición de 15 ejemplares, todos los cuales (en este sentido discrepamos de la opinión de nuestro admirado compañero en estas lides) fueron entregados antes de que finalizara la contienda civil, como se pone de manifiesto, por ejemplo, en el parte de "Distribución de las Fuerzas Aéreas", emitido por el Estado Mayor del Aire, sección de Organización, el 4 de febrero de 1939, en el cual se afirmaba que el Grupo 5G-5 tenía tres aviones del tipo 5 (He 112) en Sanjurjo y 12 en Balaguer, es decir, en total, los quince de ese primer pedido. Además, abundando en este aspecto, sabemos que el 30 de noviembre de 1938 había dos en León (los 5-51 y 5-52) y que el 14 de enero de 1939 causaron alta en León seis más "*procedentes de fábrica*" (los 5-53 a 5-58), los cuales, junto con aquellos, se trasladaron desde la capital leonesa al aeródromo de Balaguer cinco días después. Por tanto, los siete restantes (5-59 a 5-65) tuvieron que causar alta entre el 15 de enero y el 3 de febrero, aunque, nos inclinamos a pensar que, más bien, todos ellos lo hicieron a finales de enero, ya que tenemos constancia de que, entre otros, el teniente Alfonso Ruibal Sabio voló los 5-63 y 5-64, desde León, los días 27 y 30 de enero y de que en este último trasladó el 5-63 a Balaguer.

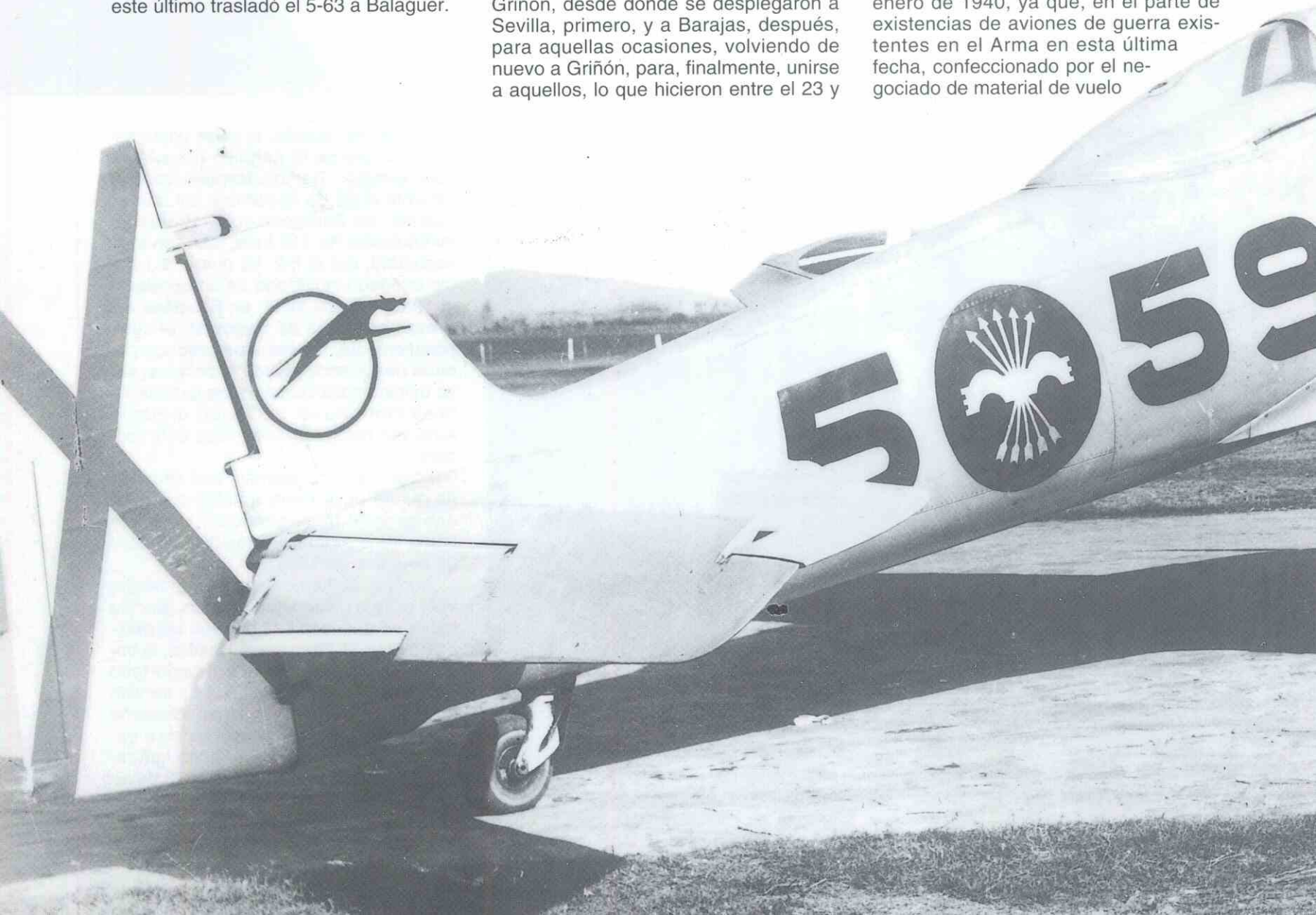
Perece evidente, pues, que, si bien los quince He 112 del primer pedido causaron alta cuando la guerra ya tocaba a su fin, en todo caso lo hicieron antes de éste y, además, efectuaron algunos servicios de guerra. Así, por ejemplo, sabemos que, además de actuar en el frente catalán —donde el capitán García Pardo, pilotando el 5-54, derribó en combate un Rata el 19 de enero de 1939 (los partes de guerra de la aviación republicana admiten la pérdida en combate de un caza, pilotado por un tal Fernández, en esta fecha), y el alférez Carlos María Rey-Stolle, a bordo del 5-52, ametralló el 19 de enero la estación de Manresa—, también actuaron en el del Centro, donde, por ejemplo, el 10 de marzo, el teniente José María Ripollés Aznárez realizó una misión de ametrallamiento de trincheras de Madrid, volando el 5-64 desde Almaluez.

Terminada la guerra, el Grupo 5G-5 —que ya existía el 17 de diciembre de 1938, cuando tenía en dotación dos He 112— participó en los desfiles sobre Sevilla (el 17 de abril) y sobre Madrid (19 de mayo), igual que había hecho anteriormente en el que tuvo lugar sobre Barcelona (el 21 de febrero). Algunos de sus He 112 se trasladaron al Parque Regional Norte, sito en León, para revisión, mientras que otros lo hicieron a Griñón, desde donde se desplegaron a Sevilla, primero, y a Barajas, después, para aquellas ocasiones, volviendo de nuevo a Griñón, para, finalmente, unirse a aquellos, lo que hicieron entre el 23 y

el 28 de mayo. Y en León permanecieron hasta que, en virtud del plan de "desconcentración" de unidades, de fecha 4 de junio de 1939, fueron destinados al Grupo de Persecución de las Fuerzas Aéreas de Marruecos.

A su nuevo destino, en el aeródromo melillense de Nador, o Tauima, como también se le conocía, se incorporaron inicialmente algunos aviones —los que ya habían sido revisados— pocos días después de que el 13 de julio hicieran el viaje León-Tetuán, con escalas en Salamanca y Sevilla. Así, por ejemplo, el alférez Rey-Stolle lo hizo en el 5-52, y el teniente Ruibal Sabio en el 5-58. Poco más de un mes después, el 25 de agosto, este último trasladó el 5-59, haciendo escalas en Madrid, Sevilla y Tetuán, y, ya en diciembre, el 5-62, al que el día 27 hizo un vuelo de prueba durante 15 minutos, en León; el 28 hizo escala en Madrid, el 29 salió para Sevilla, donde pernoctó, y, finalmente, el día 30 lo entregó en Nador, después de haber parado en Tetuán.

En cuanto a los cuatro ejemplares del que creemos que fue el segundo y último pedido, tenemos que decir, en primer lugar, que fueron matriculados del 5-66 al 5-69, y que al menos tres de ellos debieron de llegar a España entre el 24 de diciembre de 1939 y el 3 de enero de 1940, ya que, en el parte de existencias de aviones de guerra existentes en el Arma en esta última fecha, confeccionado por el negociado de material de vuelo





de la sección de Servicios de Material del Ministerio del Aire, figuran 16 ejemplares de este modelo (12 en vuelo, tres en talleres y uno pendiente de baja). El avión que estaba pendiente de baja era el 5-57, que había resultado destrozado el 11 de agosto de 1939 al estrellarse contra las aguas de la Mar Chica, cuando, pilotado por el capitán Carlos Bayo Alessandri, éste no pudo sacarle del tremendo picado en que lo había metido, y que causó baja definitiva en el Servicio en mayo de 1941. Por tanto, si a esos dieciséis añadimos el 5-53 y el 5-54 —en los que el 28 de marzo de 1939 se habían matado, en sendos accidentes, el teniente Rogelio García de Juan y el capitán Miguel García Pardo de Prado, y que, como suponemos, ya habían sido dados de baja— suman 18 y, por tanto, falta uno de los 19 que se adquirieron y fueron matriculados del 5-51 al 5-69, de la existencia de todos los cuales tenemos más que sobrada constancia documental. Sí, diecinueve; no diecisiete<sup>9</sup> ni dieciocho<sup>1,2,4,5,8</sup>, como, erróneamente, han afirmado algunos autores. Además, como queda dicho, se compraron directamente a la casa Heinkel, no a la Legión Cóndor, como,

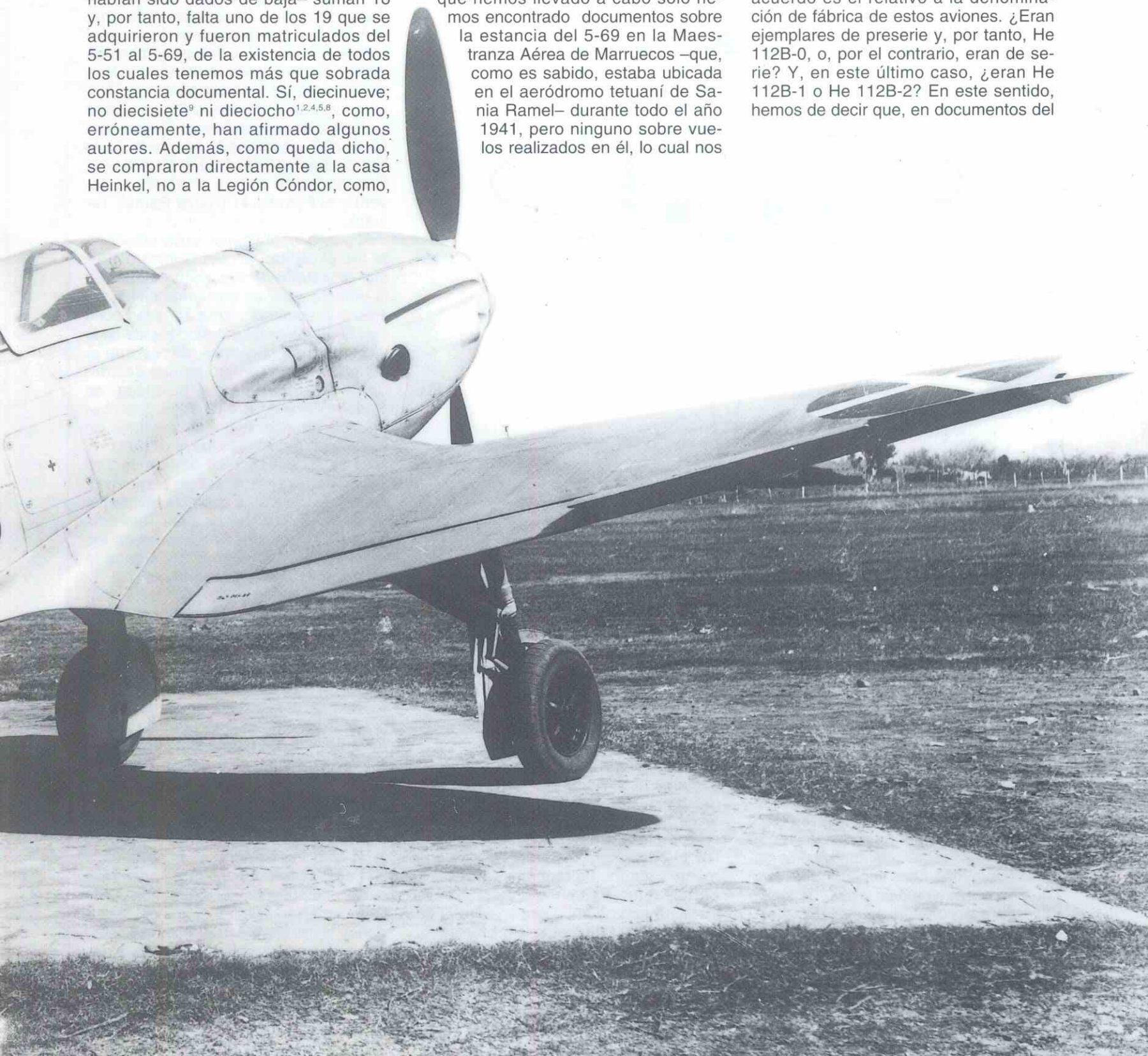
igualmente, parece sugerir alguno de éstos.

Una vez más, fue Alfonso Ruibal Sabio uno de los pilotos que tomaron parte en el traslado de los aviones a Nador. En efecto, tras probarlo en vuelo durante 10 minutos en León, el 17 de abril de 1940 llevó el 5-68 hasta Madrid, donde pernoctó. El día siguiente, cambió de "montura" y, a bordo del 5-67, en un vuelo de una hora y quince minutos, tomó tierra en Sevilla. Finalmente, el día 19, tras otros 75 minutos de vuelo, lo entregó en el aeródromo melillense. Aunque no hemos conseguido determinar si el viaje lo hicieron juntos los 5-66, 67 y 68, nos inclinamos a pensar que así fue.

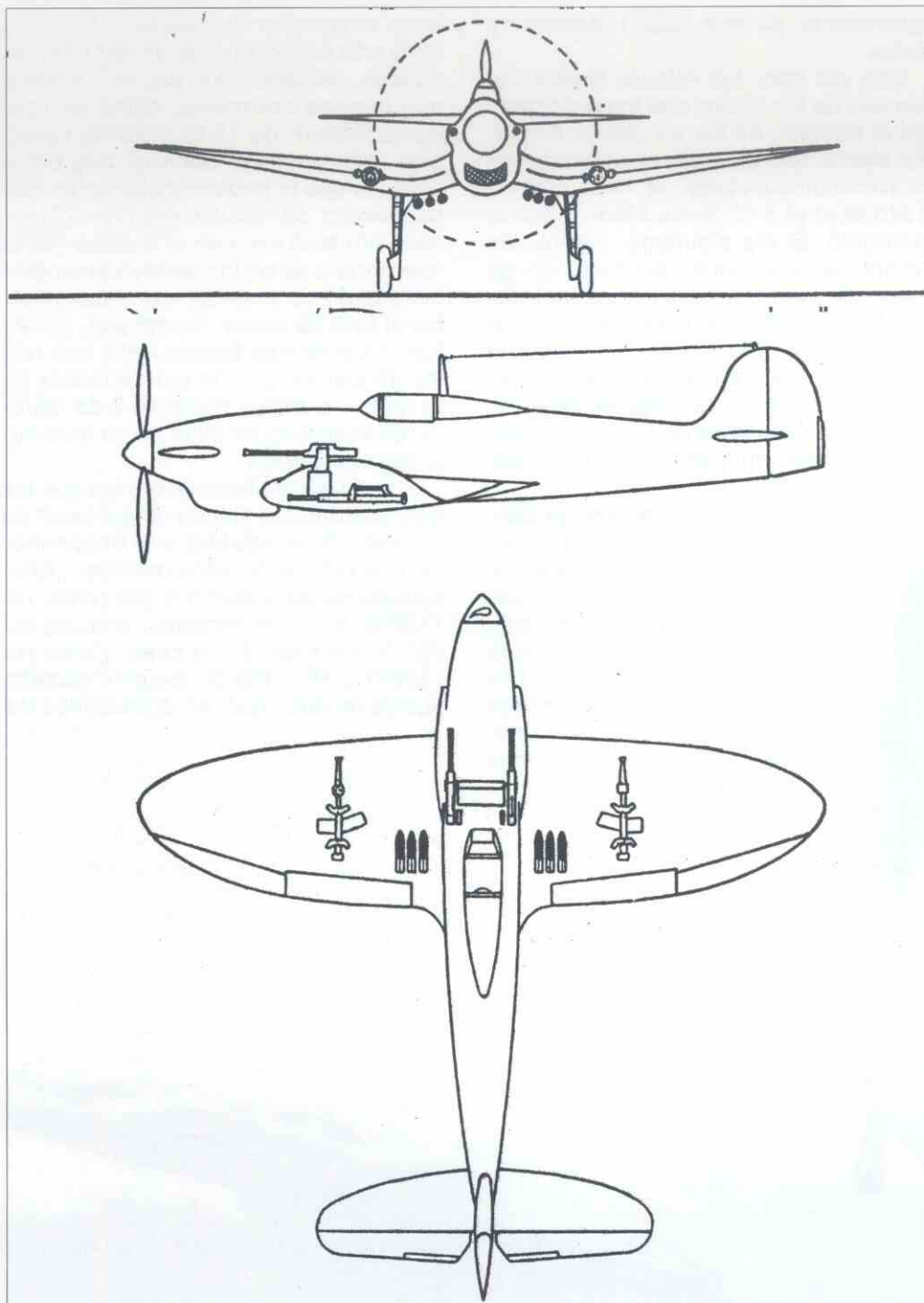
Lamentablemente, en la investigación que hemos llevado a cabo sólo hemos encontrado documentos sobre la estancia del 5-69 en la Maestranza Aérea de Marruecos —que, como es sabido, estaba ubicada en el aeródromo tetuaní de Sania Ramel— durante todo el año 1941, pero ninguno sobre vuelos realizados en él, lo cual nos

hace sospechar que pudiera haberse utilizado como fuente de repuestos, aunque, de haber sido así, nos extraña que lograra sobrevivir, como lo hizo, hasta febrero de 1948, cuando causó baja definitiva en el Servicio. Sea como fuere, lo que sí podemos afirmar es que su número de fabricación (*WerkNummer*) era el 2066, con el cual se hacía referencia a él en los partes semanales del estado de aviones, correspondientes al mes de enero —hecho que, por infrecuente en esa época, hace que nos mantengamos con "la mosca detrás de la oreja"— si bien a partir del 3 de febrero fue sustituido en ellos por la matrícula militar española.

Otro de los aspectos sobre los que los diversos autores siguen sin ponerse de acuerdo es el relativo a la denominación de fábrica de estos aviones. ¿Eran ejemplares de preserie y, por tanto, He 112B-0, o, por el contrario, eran de serie? Y, en este último caso, ¿eran He 112B-1 o He 112B-2? En este sentido, hemos de decir que, en documentos del







**Armamento lanzable:**

6 bombas de 10 K.N. bajo los planos en dispositivos de lanzamiento Heber T.H.M. 10/1.

**Armamento defensivo**

2 ametralladoras M-G-17 sincronizadas calibre 7'92, lleva una dotación de 500 disparos. Su alimentación se efectúa por cinta metálica articulada. Dotación completa 1.000 disparos.

2 cañones M-G-F.F. calibre 20 m.m. situados uno en cada plano. Dotación, 60 disparos cada uno. Su alimentación se efectúa or tambor cargador. Dotación completa 120 disparos.

RLM, a los que ha tenido acceso Günther Ott, se denomina genéricamente He 112E a todos los ejemplares exportados, sin aclarar más. Pero, dado que no hemos encontrado ningún documento oficial que nos saque de dudas, nos parece que es Dénes Bernád<sup>7</sup> quién podría estar más próximo a lo que creemos que puede haber sido la realidad. En la tabla que figura en la página 50 de su obra, incluye una cantidad de datos tal que, nos hace suponer que, aunque no hace referencia a ella, ha tenido acceso a documentación germana digna de crédito, mientras no se demuestre lo contrario. Él afirma que los ejemplares de preserie, es decir, los B-0, es-

tuvieron dotados de motores Junkers Jumo 210C, mientras que los de la serie B-1 tenían como planta motriz el Jumo 210Ea y los B-2 el Jumo 210Ga. Teniendo esto en cuenta, y dado que en la documentación española que hemos consultado siempre se afirma que fueron Jumo 210Ea los motores de que estuvieron dotados nuestros aviones, parece, pues, que éstos eran de la versión He 112B-1. Por otro lado, de ninguna manera hemos de rechazar la posibilidad de que en España a alguno se le instalara uno de los Jumo 210C o D de nuestros Bf 109 bipalas. En este sentido, no deja de resultar curioso que, en el parte del negociado de Material de

Vuelo sobre existencias el 1 de febrero de 1941, se afirmara que, de los 16 He 112 existentes, había 10 en vuelo, en las unidades, mientras que, del total de 22 Jumo 210Ea, éstas sólo tenían siete, en vista de lo cual no podemos por menos que hacer la siguiente reflexión: si había 10 aviones en vuelo, era evidente que estaban dotados de motor, y, si sólo disponían de siete motores Jumo 210Ea, tenían que ser siete los He 112 en que estuvieran montados, luego ¿cuáles tenían montados los otros tres aviones?

## BREVES NOTAS SOBRE EL 27 GRUPO DE CAZA

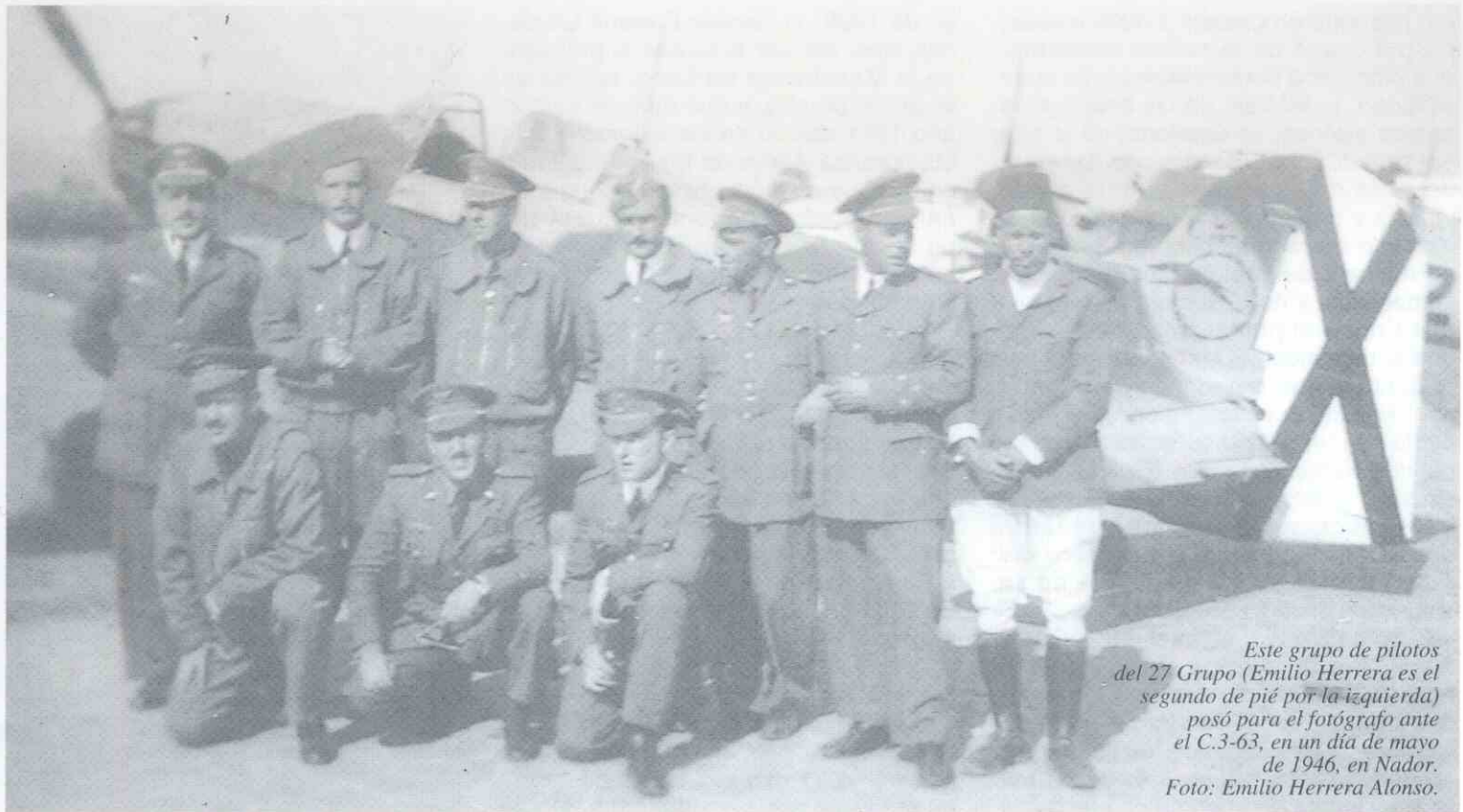
Como se sabe, fue ésta la unidad en que los He 112 estuvieron destinados durante la mayor parte de su existencia. Creada el 1 de septiembre de 1939 como sucesora del Grupo de Persecución de las Fuerzas Aéreas de África, y basada en Nador, el 29 de febrero de 1940, al constituirse el Regimiento Mixto nº 2, en él quedó integrada, junto con el Grupo 43 (Auámara, Larache), la Escuadrilla de Hidros nº 51 (El Ataláyón) y la Patrulla 41 (Sania Ramel, Tetuán).

Al principio, el Grupo —cuyo primer jefe fue el capitán Miguel Guerrero García— constaba de dos escuadrillas. En la primera estaban encuadrados los He 112, y la segunda disponía de los doce Fiat G-50 que habían traído los italianos ya al final de la guerra, de los que el matriculado 1-1 pronto resultó destruido, en un accidente que tuvo lugar en Nador el 9 de agosto de 1939, a consecuencia del cual tuvo que ser dado de baja en el Servicio, en mayo de 1941.

La cabecera técnica de los He 112 era la Maestranza Aérea de Marruecos, donde se llevaban a cabo las revisiones de segundo y tercer escalón, mientras que de las revisiones mayores de los motores Jumo 210Ea se encargaba la Maestranza Aérea de Logroño.

Con el paso del tiempo, y el consiguiente deterioro de los aviones —máxime cuando se carecía de todo tipo de repuestos— las dos escuadrillas quedaron, en la práctica, reducidas a una, a pesar de que en los “papeles” seguían existiendo ambas. Así, el último día de mayo de 1945, de una plantilla de 39 aviones (que, por supuesto, jamás llegó a tener cubierta), el Grupo disponía de siete, entre He 112 y Fiat G-50, aparte de otros ocho que estaban en maestranza, sin perder destino; en el último día de noviembre (mes en que se emitió la Instrucción General nº 1, por la cual se introdujeron nuevas matrículas militares, compuestas, como es sabido, por la designación militar y el número de orden, y los indicativos de unidad) de ese año seguía contando con siete aviones de caza, todos He 112, y con una Büc-





Este grupo de pilotos del 27 Grupo (Emilio Herrera es el segundo de pie por la izquierda) posó para el fotógrafo ante el C.3-63, en un día de mayo de 1946, en Nador. Foto: Emilio Herrera Alonso.

ker 131, pues los cinco G-50 que quedaban habían pasado a maestranza. Y, más o menos, con esos efectivos fue tirando hasta que, finalmente, en mayo de 1948 se hizo cargo de los dos primeros de los ocho Fiat CR-32 y HA-132L que se le habían asignado para "renovarlos". Simultáneamente, en los meses de junio y julio, los He 112 y los G-50 fueron entregados a la maestranza de Tetuán, para su revisión y su posterior entrega a unidades ubicadas en la España peninsular: los aviones germanos al 23 Regimiento de Caza, de Reus, y los italianos a la Escuela de Caza, de Morón, aunque, como veremos a continuación, no todos de aquellos pudieron incorporarse a su nuevo destino.

El 27 Grupo se transformó en 27 Escuadrón, en virtud de la Ley Orgánica del Ejército del Aire, del 15 de julio de 1952, y en él causó baja en abril de 1953 el último de los *Chirri* que había tenido destinados. Tras haber tenido en dotación varias HM-1B, voló siete de los HS-42B que anteriormente habían servido en la Escuela Elemental de El Coper, que le fueron destinados en julio de 1955 y que se incorporaron en el mes de octubre.

El 27 Escuadrón dejó de existir en abril de 1958, mes en que causaron baja los aviones de la Hispano, de los que hizo entrega a la Maestranza de Sevilla el día 10.

## LOS AVIONES

**P**ermítasenos ahora aportar algunos datos y detalles curiosos sobre los 19 He 112 españoles.

### 5-51, C.3-51

Fue el primero que causó alta y, en contra de lo que afirma Gonzalo Ávila en su interesante y ameno trabajo<sup>1</sup>, el último que estuvo en vuelo. Desde junio de 1948, cuando fue entregado por el 27 Grupo a la Maestranza de Tetuán,

permaneció en ésta hasta julio de 1951. En el mes de agosto fue trasladado a los talleres de Nador, donde el 15 de octubre de 1952 se terminó su revisión, que se había iniciado en la citada maestranza y que había quedado suspendida por falta de material y de personal. Una vez puesto a punto, el 19 de noviembre el capitán Juan José D'Avrillon Barrenechea fue encargado de llevarlo en vuelo a Reus, adonde jamás llegaría, ya que a la altura del pueblo de Aldeanueva (Guadalajara) se le paró el motor y tuvo que realizar una toma de emergencia, como consecuencia de la cual el avión quedó seriamente dañado, si bien, afortunadamente, el piloto no sufrió heridas de consideración.

Finalmente, el 20 de enero de 1953, la Maestranza de Logroño propuso su baja, que fue aprobada el 30 de marzo. Había realizado 359 horas y 43 minutos de vuelo.

### 5-52, C.3-52

El 27 Grupo lo entregó a la Maestranza Aérea de Marruecos en junio de 1948. Una vez terminada su revisión y tras haber sido trasladado a Nador, el 3 de agosto de 1949, en compañía del 5-64, tripulados ambos por el comandante Juan José Díaz de Arcaya y el alférez Mauricio García Infiesta, respectivamente, partió del campo melillense con destino a la Maestranza de Logroño, desde la cual los dos deberían incorporarse posteriormente a su nuevo destino, es decir, al 23 Regimiento de Caza. Pero, también en esta ocasión las circunstancias se pusieron en contra de que pudieran lograrlo: para que los motores estuvieran bien refrigerados, opta-

## Heinkel 112

CLASIFICACION AERONAUTICA.....	Monoplaza de ala baja y monomotor
CLASIFICACION MILITAR.....	Caza
ENVERGADURA.....	9,1 metros
ALTURA.....	3,8 metros
MARCA Y NUMERO DE MOTORES.....	Jumo 210 E.a.
POTENCIA.....	650 cv. efectiva a 2.700 r/m; gasto 240 gr/cv/h
HÉLICE.....	Metálica de dos palas
CLASE DE TREN.....	Eclipsable
PATIN.....	Eclipsable rueda
VELOCIDAD MAXIMA.....	485 km/h a 4.000 metros
VELOCIDAD DE CRUCERO.....	425 km/h
VELOCIDAD DE ATERRIZAJE.....	175 km/h
TECHO PRACTICO.....	8.500 metros
TECHO DE BOMBARDEO:	
Radio de acción.....	1.100 km. máximo
AUTONOMIA.....	Dos horas en vuelo crucero
PESO VACIO.....	1.620 kg.
PESO CARGADO.....	2.250 kg.
CARGA UTIL.....	630 kg.
VELOCIDAD DE SUBIDA.....	A 4.000 metros en seis minutos
AUTONOMIA EN KILOMETROS A LA VELOCIDAD DE CRUCERO.....	1.062
AUTONOMIA EN KILOMETROS A LA VELOCIDAD MAXIMA.....	970
CARRERA DE DESPEGUE.....	330 metros
CARRERA DE ATERRIZAJE:	
Depósitos de gasolina, capacidad y clase.....	Tres, con 317 litros de 87 octano
Depósitos de aceite, capacidad y clase.....	26 litros, Inava, 120, Aéreo Shell, medio
RADIO Y SU TIPO.....	E-5
TRIPULACION.....	Una plaza



ron por volar en crucero a 3000 metros, pero a causa de la calima existente, que dificultaba considerablemente la visibilidad, y del fallo de las brújulas de ambos aviones, se desviaron de la ruta establecida y se perdieron. Así que, después de estar un buen rato dando vueltas y tratando de vislumbrar un aeródromo cercano, al cabo de 2 horas y 10 minutos de vuelo se les terminó el combustible y no tuvieron más remedio que tirarse al primer trozo de terreno que el comandante, como jefe de la pareja, creyó que era idóneo para tomar sin tren. Así lo hicieron —con gran maestría— en un campo del término municipal de Prados Redondos (Guadalajara), sin sufrir daños de consideración los pilotos, aunque los aviones quedaron destrozados, puesto que los daños del 5-52 fueron tasados en el 75% de su valor y los del 5-64 en el 90%.

El primero tenía, en total, 294 horas y 30 minutos de vuelo, y el segundo 155 horas y 42 minutos. Ambos fueron dados de baja en el Servicio el 2 de diciembre de ese año, que fue cuando se aprobó la propuesta de baja hecha por la Maestranza de Logroño con fecha 31 de octubre.

#### 5-53

El primer vuelo del que tenemos constancia documental es el que, de prueba, le hizo el 18 de enero de 1939, en la maestranza de León, el capitán Enrique de Cárdenas Rodríguez durante 10 minutos.

En este ejemplar perdió la vida el 28 de marzo de 1939 el teniente Rogelio García de Juan, al estrellarse en el campo de Almaluez (Soria).

#### 5-54

Como hemos dicho anteriormente, con este avión consiguió derribar un Rata el 19 de enero de 1939 el capitán Miguel García Pardo de Prado (el único derribo que, en combate, se logró durante la guerra civil a bordo de los He 112), y en él halló la muerte el 28 de marzo de 1939, cuando tras efectuar un "*reconocimiento del frente de Guadalajara y ejercicio de combate cayó en barrera, destrozándose el avión y pereciendo el piloto*", según se afirma en su expediente personal.

#### 5-55

Accidentado en Nador el 2 de febrero de 1942, cuando era pilotado por el capitán Isaac Arróniz Larios. Aunque el piloto resultó ileso, el avión sufrió grandes daños, a consecuencia de los cuales causó baja en el Servicio. El expediente de baja, de fecha 3 de marzo de 1944, fue tramitado por la Maestranza Aérea de Marruecos y aprobado el 6 de julio.

#### 5-56

De este ejemplar hemos conseguido averiguar que, por ejemplo, el 3 de ma-

yo de 1939 el capitán Enrique Cárdenas, que, era por entonces el probador de la Maestranza de León, le hizo un vuelo de prueba, y que durante todo el año 1941 estuvo en los talleres que la Maestranza Aérea de Marruecos tenía en Nador y no tenía asignado motor. Finalmente, el 19 de junio de 1944 fue propuesto de baja por ésta, propuesta que fue aprobada por la Superioridad el 6 de noviembre.

#### 5-57

Resultó destruido en accidente el 11 de agosto de 1939 en aguas de la Mar Chica, cuando el capitán Carlos Bayo Alessandri lo metió en un picado del que no pudo sacarlo y del que, milagrosamente, salió con vida, aunque con considerables lesiones.

Causó baja en el Servicio el 15 mayo de 1941 y fue desguazado en la Maestranza de Marruecos.

#### 5-58

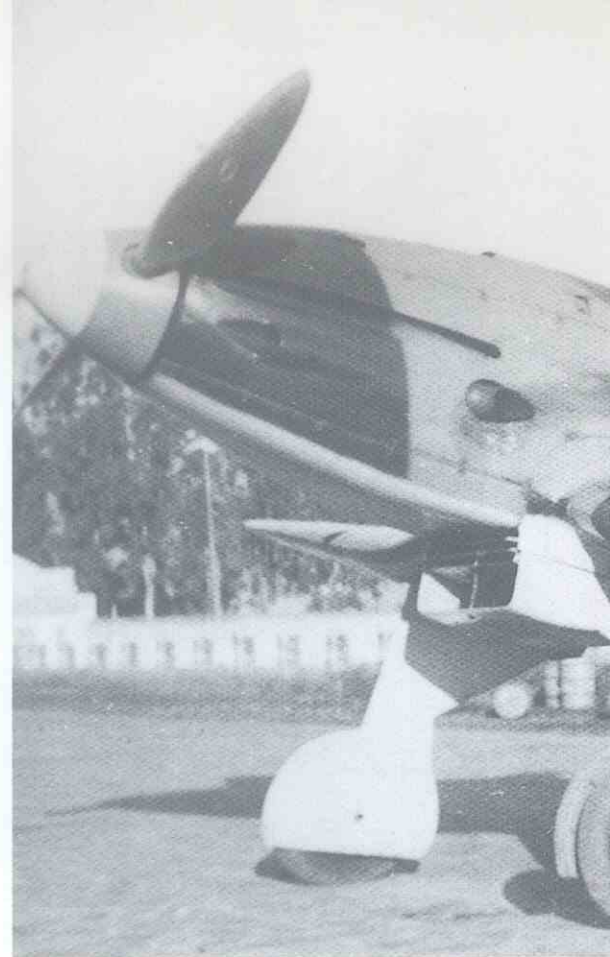
El 9 de abril de 1945, el teniente Emilio Herrera Alonso, tras probarlo en vuelo durante 11 minutos, participó con él en el desfile que tuvo lugar ante el Alto Comisario de España en Marruecos, al desembarcar éste en el puerto de Tetuán. (La formación iba al mando del capitán Miguel Martínez Vara de Rey y Teus). Y como quiera que observó que le fallaba el motor, una vez terminado el desfile tomó tierra en Tetuán y dejó el avión bajo la tutela de la maestranza. Corregido el problema, el día 30, tras un vuelo de prueba, se dispuso a llevarlo a Nador, pero a los 18 minutos de vuelo se le paró el motor y, en las cercanías del aeródromo, al cual trató de llegar, cayó a tierra antes de conseguirlo, destrozándose y causando graves heridas al piloto, de las que, afortunadamente y para el bien de todos los que después tendríamos la suerte de honrarnos con su amistad y de gozar de su verbo fácil y preciso y de sus amenos escritos, se curó sin que le dejaran secuelas.

Fue dado de baja en el Servicio en diciembre de 1945.

#### 5-59

El 5 de mayo de 1939, el capitán Enrique Cárdenas le hizo un vuelo de prueba, de 13 minutos de duración, en León. Como ya hemos mencionado anteriormente, el teniente Alfonso Ruibal Sabio lo entregó en Nador el día 25 de ese mes. Este piloto lo voló en varias ocasiones durante 1940 (por ejemplo, el 27 de enero, en un vuelo de 30 minutos, realizó ejercicios de tiro fotográfico, y el 4 de abril, entrenamiento en formación). Durante 1941 (al menos desde el 7 de enero hasta el 17 de noviembre) permaneció en reparación en los talleres de Nador, donde se le asignó el motor Jumo número 43003.

Aunque no hemos conseguido deter-



minar si se debió a un accidente (que sería lo más probable) o a otra causa, lo cierto es que el 3 de marzo de 1944 fue propuesta su baja por la Maestranza de Marruecos, la cual fue aprobada el 6 de julio.

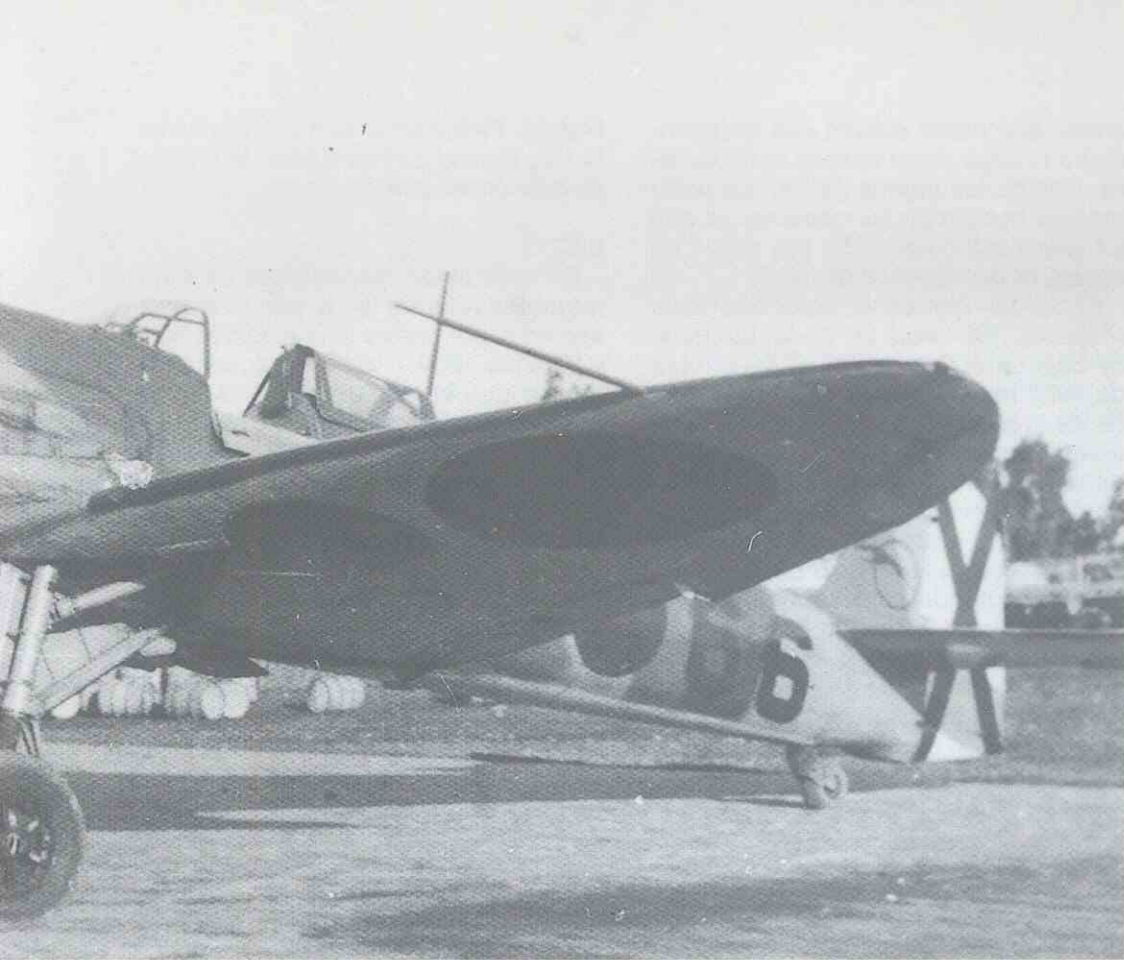
#### 5-60

De este avión sólo hemos podido averiguar que el 20 de enero de 1941 se hallaba en revisión en la Maestranza de León, que el 27 de febrero estaba en vuelo y formaba parte de los efectivos del 27 Grupo y que el 22 de marzo se encontraba en revisión en la Maestranza de Sevilla. Curiosamente, con posterioridad a esta última fecha no figura en los partes de estado y situación de las maestranzas ni en los del 27 Grupo; parece como si la tierra se lo hubiera tragado. Dado que disponemos de los partes mensuales correspondientes al año 1941 de todas las maestranzas y de los quincenales (meses de abril y mayo) del 27 Grupo, y en ninguno de ellos se hace referencia a este avión, sólo nos queda suponer que, por algún motivo, estuviera encuadrado en otra unidad, o que tras su estancia en la Maestranza de Sevilla hubiera sido dado de baja por ésta, lo cual, aunque no sea imposible, no nos parece probable.

#### 5-61

A bordo de este ejemplar perdió la vida el teniente Jorge Luis Muntadas Claramunt el 15 de julio de 1939, en un accidente marcado por la mala suerte, ya que tras parársele el motor y realizar una perfecta toma de emergencia en una playa de Estepona, el tren de aterrizaje —que el piloto había desplegado—





se hundió en la húmeda arena e hizo que el avión se adentrara unos pocos metros en el mar y quedara boca abajo, lo que ocasionó que el piloto, atrapado en la carlinga, se ahogara en unos pocos centímetros de agua.

El avión fue recuperado y trasladado a la Maestranza de Marruecos, en la que permaneció (imaginamos que como fuente de algunos repuestos) hasta que, finalmente, fue dado de baja en el Servicio el 27 de abril de 1945 (expediente de baja de fecha 1 de agosto de 1944).

#### **5-62, C.3-62**

Como prueba de la utilización real de los lanzabombas del He 112, podemos decir que el teniente Gonzalo Torres Pérez realizó un ejercicio de tiro de bombas desde este avión el 17 de octubre de 1944.

El 8 de septiembre de 1946, una escuadrilla del 27 Grupo despegaba de Nador para rendir honores (como estaba establecido) al Alto Comisario de España, a su llegada a Melilla. Al cabo de 40 minutos de vuelo, el avión del teniente José Luis Álvarez Villaverde, que iba de punto exterior del ala derecha, comenzó a perder altura a causa de algún problema de motor y se dirigió a La Restinga para hacer una toma de emergencia. Quizás porque eran cerca de las doce de la mañana y, por tanto, no había sombras en el suelo, el teniente no pudo calcular bien en qué dirección debía realizar la toma. El caso es que al efectuarla chocó contra una duna; el impacto tuvo que ser brutal, ya que el piloto salió despedido a través del parabrisas del avión, con tan mala suerte que

su cabeza se golpeó con el buje de la hélice, que se había desprendido, y como consecuencia de ello murió a los pocos minutos.

#### **5-63, C.3-63**

En este avión tomó parte en el desfile del 19 de mayo de 1939 sobre Madrid el teniente Alfonso Ruibal Sabio, en un vuelo de una hora y cinco minutos de duración.

Tras servir en el 27 Grupo, en julio de 1948 fue destinado al 23 Regimiento, al que se incorporó, junto con el C.3-66, el día 21 de agosto. Estos fueron los dos primeros He 112 que recibió el citado regimiento.

El 19 de septiembre de 1950, cuando, pilotado por el teniente Juan Más Margalef, tomaba tierra en el aeródromo de Reus resultó accidentado. Como consecuencia del accidente, en el cual el piloto no sufrió heridas de consideración, quedó inservible para el Servicio, ya que los daños no pudieron repararse, puesto que no se disponía de repuestos. Hasta entonces, el avión había realizado 147 horas y 52 minutos de vuelo (aunque no sabemos si en total o desde la última revisión). El 10 de julio de 1951, la Maestranza Aérea de Logroño propuso su baja, la cual fue aprobada el 20 de septiembre.

#### **5-64, C.3-64**

El 28 de julio de 1947, el capitán Ramón Gómez Aranalde había despegado de Nador para probarlo en vuelo. Cuando casi había terminado su misión, se paró el motor, en vista de lo cual el piloto trató de aproximarse al aeródromo, en cuyas inmediaciones tuvo que realizar

una toma de emergencia, en la cual el avión quedó bastante dañado, aunque el piloto no sufrió lesiones importantes. Hasta entonces el avión había realizado 250 horas y 23 minutos de vuelo.

Sobre el final que tuvo este avión ya hemos hablado al tratar del C.3-52. En la documentación oficial que hemos podido consultar sobre ese accidente se afirma que hasta ese momento había efectuado 155 horas y 42 minutos de vuelo, lo cual no puede ser cierto, a no ser que se trate del tiempo que voló con posterioridad a su reparación del accidente mencionado en el párrafo anterior, lo cual no nos parece muy verosímil, o de un error en el número de horas, es decir, que en vez de 155 fueran 255.

Al igual que el C.3-52, fue dado de baja el 2 de diciembre de 1949.

#### **5-65, C.3-65**

En julio de 1948 fue entregado a la Maestranza de Tetuán por el 27 Grupo, y en ella se encontraba cuando en julio de 1949 fue destinado al 23 Regimiento. El 2 de agosto, el comandante Arcaña fue a Tetuán a hacerse cargo de él; para ello, primero le hizo un vuelo de prueba, al final del cual, y cuando ya había tomado tierra en Sania Ramel, tuvo un pequeño accidente. Cuando estaba rodando, y a causa de la mala visibilidad desde la cabina, no se percató de que tenía un Junkers 52 en su trayectoria; al darse cuenta de ello, para evitar la colisión, frenó bruscamente, pero sin que respondieran los frenos, así que indujo un "caballito" a la izquierda, sin lograr que derrapara el avión, sino, que, por el contrario, la pata izquierda del tren se plegara hacia fuera y la derecha hacia dentro, resultando dañados, además del tren, los radiadores, el semiplano derecho y una pala de la hélice. Los daños fueron valorados en el 20% del valor total del avión.

Aunque no hemos conseguido determinar en qué fecha quedó terminada su reparación, sí sabemos que una vez concluida ésta se incorporó al 23 Regimiento, donde ya se hallaba en diciembre de 1949 y al perteneció hasta que causó baja en el Servicio el 20 de septiembre de 1951 (expediente, de fecha 10 de julio, tramitado por la Maestranza de Logroño).

#### **5-66, C.3-66**

Al igual que sucedió con muchos de los He 112, a lo largo de su vida operativa éste fue protagonista de varios incidentes y accidentes. El primero del que tenemos constancia aconteció el 25 de agosto de 1942, en Nador, cuando su piloto (el brigada de complemento Indalecio Corral Fernández) se olvidó de bajar el tren de aterrizaje y, como resultado de la toma sobre el fuselaje, quedaron inutilizados los radiadores y la hélice.



Años después, cuando ya hacía tiempo que formaba parte de los efectivos del 23 Regimiento, sufrió uno que, por su trágico resultado y por las circunstancias que se dieron, creemos que constituyó un caso único. El 21 de mayo de 1952 había quedado listo para su entrega a la unidad de destino, tras haberle sometido a una revisión periódica en la Maestranza de Logroño. A ésta se trasladó el teniente Juan Más Margalef, para hacerse cargo de él y llevarlo a Reus. Y así lo hizo el 11 de junio, pero cuando se encontraba a la altura del zaragozano pueblo de Pina, observó que había una pérdida de aceite, líquido que estaba desparramándose por el cristal del parabrisas y que, por tanto, dificultaba enormemente la visibilidad desde la cabina. No lo pensó dos veces e inmediatamente se dispuso a tomar en el aeródromo de Valenzuela, para ello accionó el mando del tren, pero sin obtener ninguna respuesta, ya que, por falta de presión, ni el sistema hidráulico ni el manual funcionaban. Así que, tras dar varios tirones para tratar de que saliera y sólo conseguirlo a medias, no tuvo más remedio que realizar la toma en estas condiciones, lo que hizo sin sufrir lesiones, si bien no pudo evitar que, como solía suceder en estos casos, resultaron dañados los radiadores, las palas de la hélice y la parte inferior del fuselaje, daños que fueron tasados en el 10% del valor del avión.

Tras hacerle una reparación provisional en los talleres que la Maestranza de Logroño tenía destacados en Zaragoza, quedó listo para su traslado a aquella, donde debería efectuársele la reparación definitiva. Para llevarlo a cabo fue nombrado el teniente Vinicio Gutierrez Gil de Gómez, que era probador de dicha maestranza desde el mes de abril y que iba a volar en este modelo por primera vez en su vida. Cuando, el 15 de julio, llevaba 20 minutos de vuelo, se agotó el combustible del depósito central, se paró el motor y el avión, después de romper los cables de una línea de alta tensión, cayó a tierra en terrenos del logroñés pueblo de Pradejón. El piloto resultó muerto y el avión totalmente destrozado. Lo terrible de todo fue que, de no haberse conjugado toda una serie de circunstancias adversas, el accidente no habría ocurrido. La primera de ellas fue que era la primera vez que el piloto volaba un He 112; la segunda, que en el azoramiento del momento olvidó cambiar la posición de la llave de alimentación de combustible al motor, del depósito central a los auxiliares, situados en los planos; la tercera, que se interpusiera en la trayectoria de la toma de emergencia la fatídica línea de alta tensión y, la cuarta y última, que las facultades físicas y anímicas del piloto estuvieran, sin duda, mermadas considerablemente como consecuencia de los cuatro accidentes —graves, todos

ellos— que había sufrido con anterioridad a lo largo de su todavía corta carrera, tres de los cuales debían de estar todavía frescos en su memoria, ya que los había sufrido en 1950 (los días 7 de enero, 16 de mayo y 6 de julio).

El C.3-66, que hasta entonces había realizado 306 horas de vuelo, fue dado de baja en el Servicio el 14 de octubre de 1952 (expediente de fecha 29 de julio, de la Maestranza de Logroño). El teniente Gutierrez Gil de Gómez, de 35 años de edad, tenía en su haber 537 horas de vuelo, y el infortunio quiso que se matara el mismo día que en el BOA se publicaba su ascenso a capitán.

Retrocediendo en el tiempo, hemos de decir que del traslado en vuelo del C.3-66 a Reus, a cuyo 23 Regimiento había sido destinado en julio de 1948, se encargó el comandante Arcaya, quien el 18 de agosto lo voló de Nador a Tetuán y de aquí a Málaga. El día 19 se trasladó a Granada, donde pernoctó, y el día 20 hizo el trayecto Granada-San Javier-Manises-Reus. Por último, el día 21 lo entregó en la Maestranza de Logroño. Además, aprovechó este viaje para acercarse a León y hacerse cargo de uno de los *Chirris* que habían sido destinados al 27 Grupo: se trataba del matriculado C.1-172, al que probó en vuelo el día 2 de septiembre y en el que, tres días después, se trasladó a

Madrid. Finalmente, el día 8, siguiendo la ruta Madrid-Sevilla-Nador, lo entregó en este último aeródromo.

#### 5-67

De este avión disponemos de innumerables referencias a vuelos realizados en él por pilotos de los grupos 5G-5 y 27 entre 1939 y 1943. Igualmente, sabemos que la Maestranza de Marruecos tramitó su expediente de baja en el Servicio (fechado el 1 de agosto de 1944) y que ésta tuvo lugar el 27 de abril de 1945, pero ignoramos si se debió a un accidente o a otra causa.

#### 5-68, C.3-68

Entregado por el 27 Grupo a la Maestranza de Marruecos en junio de 1948, en ésta permaneció hasta marzo de 1951, cuando se incorporó al 23 Regimiento de Caza, al que había sido destinado el mes anterior. El 17 de octubre de 1952 causó baja en vuelo, al resultar accidentado en Reus; cuando, pilotado por el capitán Juan Más Margalef, a las 10 horas y 23 minutos de ese día tomaba tierra, falló el freno de la pata derecha, lo que ocasionó que se rompiera el tren de aterrizaje y que se doblaran el plano derecho y las palas de la hélice. La última revisión se le había realizado el 26 de febrero, en la Maestranza de Logroño, y hasta el momento del acci-





dente había realizado 199 horas y 52 minutos de vuelo. Por su parte, el capitán Margalef tenía hasta entonces 830 horas de vuelo en su haber.

En expediente de fecha 16 de diciembre de 1952, la Maestranza de Logroño propuso su baja en el Servicio, la cual fue aprobada el 20 de marzo del año siguiente.

#### 5-69 (¿C.3-69?)

Como ya hemos dicho antes, tenemos constancia más que sobrada de la existencia de este ejemplar y de su número de fabricación (el 2066), pero no sabemos si llegó a estar en vuelo alguna vez (en los numerosos expedientes personales y hojas y cartillas de vuelo que hemos podido consultar, no aparece ningún vuelo en este avión), o si sólo fue adquirido para que sirviera de fuente de repuestos. Sea como fuere, seguiremos investigando sobre este asunto.

Para terminar, no quisiéramos dejar de hacer una incursión por el mundillo de la "matriculología" y hablar de los indicativos que les fueron asignados a los He 112 en virtud de la Instrucción General nº 1, que entró en vigor el 1 de diciembre de 1945.

El último día de ese año, así como el 31 de enero de 1946, los efectivos del Regimiento Mixto nº 2 eran los siguientes:

UNIDAD	MATERIAL	AVIONES EN SERVICIO	AVIONES EN REPARACION O REVISION	TOTAL
27 Grupo (Nador)	Bu 131	-	1	1
	He 112	7	2	9
	G-50	-	5	5
43 Grupo (Auámara)	Natacha	6	6	12
41 Patrulla (Sania Ramel)	Hs 126	2	1	3
	Grumman Delfin	1	3	4
51 Escuadrilla (El Atalayón)	Dornier Wal	4	-	4

Eran, en total, 38 aviones, nueve de los cuales eran He 112. Tenemos constancia de que éstos últimos tuvieron indicativos comprendidos entre el 2-1 y el 2-10, excepto el 2-3, lo cual cuadra perfectamente, aunque, en contra de lo que a primera vista pudiera parecer, las matrículas militares no se correspondían, en orden creciente, con los indicativos, ya que, por ejemplo, el C.3-52 tenía el 2-9 y el C.3-68 el 2-10. Por otro lado, sabemos que ocho de los ejemplares "rematriculados" fueron los antiguos 5-51 (ahora, C.3-51), 5-52 (C.3-52), 5-62 (C.3-62), 5-63 (C.3-63), 5-64 (C.3-64), 5-65 (C.3-65), 5-66 (C.3-66) y 5-68 (C.3-68), por lo que faltaría uno, que, en nuestra opinión, tenía que ser el 5-69 (C.3-69), ya que los demás habían causado baja con anterioridad a que entrara en vigor la citada instrucción general.

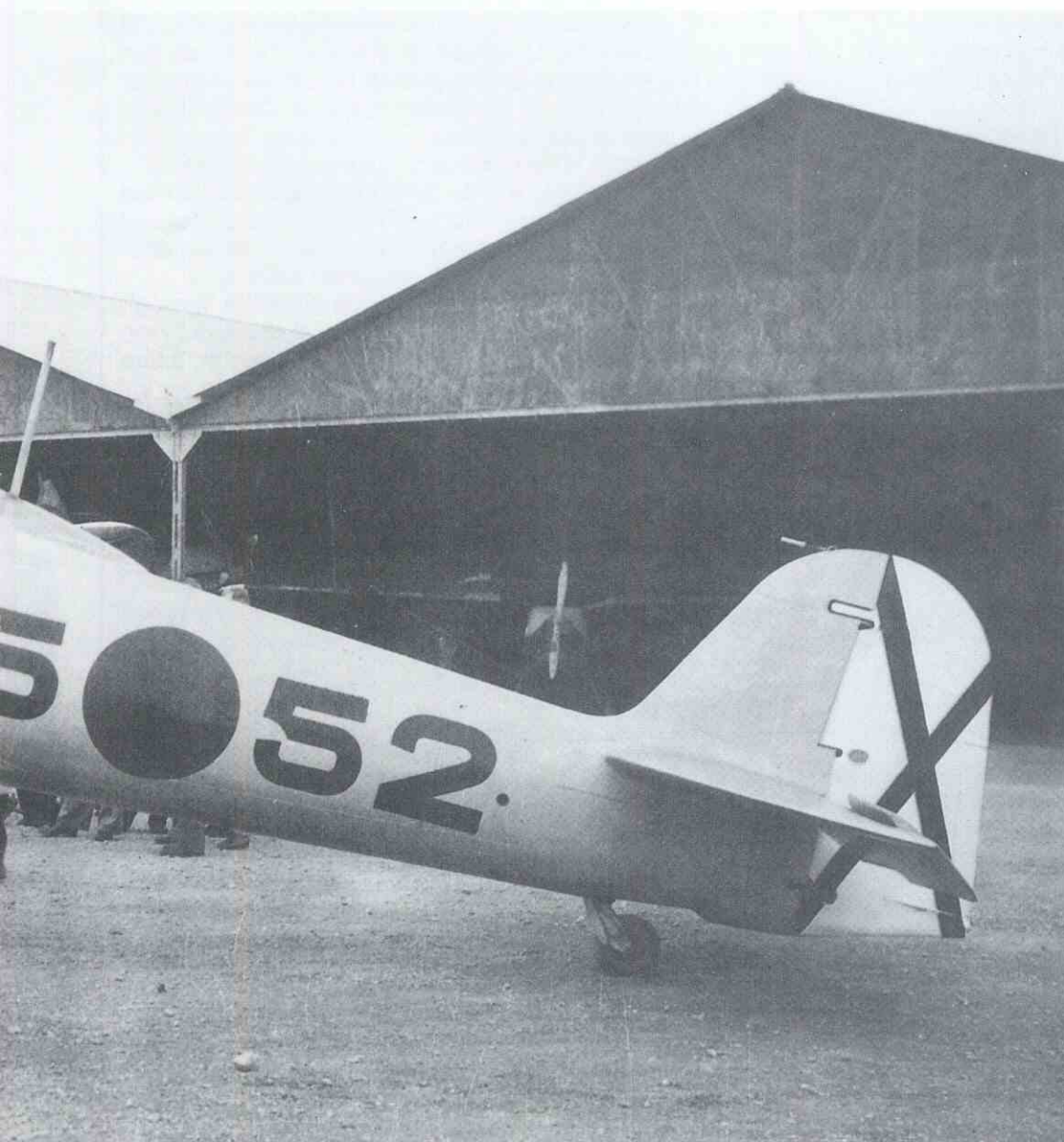
De los demás modelos que el Regimiento Mixto nº 2 tenía en dotación, hemos averiguado que a los Hs 126 les correspondieron los indicativos 2-19, 20 y 21, respectivamente, y a tres de los G-50 los 2-16, 17 y 18. Además, a pesar de que no nos extrañaría que a los Grumman les hubiesen correspondido los 2-11, 12, 14 y 15, parece que deberíamos desechar esta posibilidad ante el hecho de que uno de ellos tuviera el 2-36. Con relación a los Wal, en algunas de las cartillas y de las hojas de vuelo consultadas aparecen los 2-21, 2-41, 2-17 (j), 2-2 y 2-3 ... En cambio, de los Natachas, ni rastro. En fin, como se ve, éste es otro galimatías ... que, con paciencia y perseverancia, trataremos de aclarar para, Dios mediante, exponer a los pacientes lectores los resultados de nuestras pesquisas.

#### BIBLIOGRAFIA

- 1) Ávila Cruz, Gonzalo. *Heinkel 112. Un caza de guante blanco*. Fuerza Aérea, septiembre y octubre 2000
- 2) Guerrero, Juan A. *Heinkel 112 en España*. Fuerza Aérea, febrero 2001
- 2) Arráez Cerdá, Juan. *Los Heinkel He 112B en España*. SOLDIERS, noviembre 1997
- 4) Arráez Cerdá, Juan. *Los Heinkel He 112B en España. Los alemanes errantes*. AVION Revue, septiembre 1992
- 5) Abellán Agius, Estanislao. *Los Heinkel 112O/B españoles*. AEROPLANO nº 11, año 1993
- 6) The Curious Saga of the He 112. *Air International*, May-June 1989
- 7) Bernád, Dénes. *Heinkel 112 in action*. Squadron Signal Publications. Aircraft number 159
- 8) Dabrowski, Hans-Peter. *Heinkel 112*. Schiffer Publishing Ltd., 1998
- 9) Green, William. *Warplanes of the Third Reich*. MacDonald and Jane's, Londres, 1979
- 10) Salas Larrazábal, Jesús María. *Intervención Extranjera en la guerra de España*. Editora Nacional, Madrid, 1974

#### Fuentes documentales

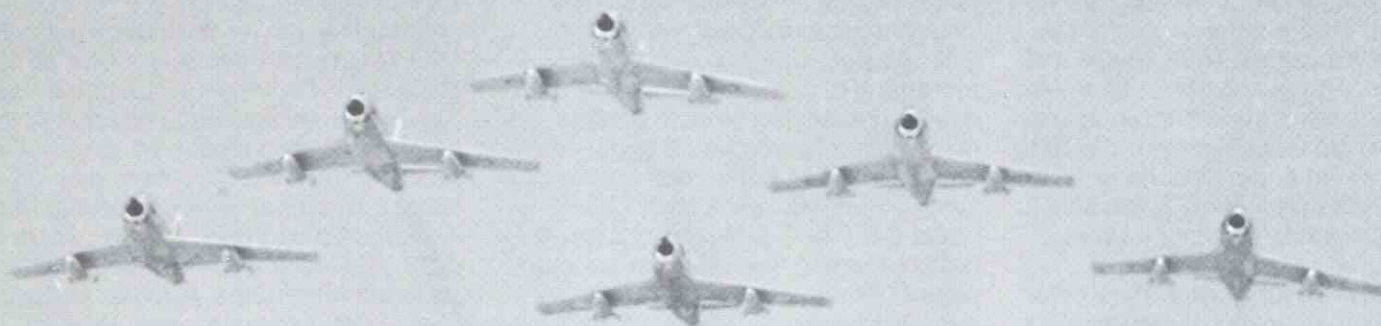
- Archivo Histórico y Cultural del Ejército del Aire
- Archivo del Estado Mayor del Aire
- Maestranza Aérea de Sevilla
- Maestranza Aérea de Albacete





# El Sabre en Mallorca 41 Escuadrón/Ala nº 4

JOSÉ PABLO GUIL PIJUAN  
General de Aviación



*"Morir es solo morir, morir se acaba, morir es una hoguera fugitiva, es cruzar una puerta a la deriva y encontrar lo que tanto se buscaba".*

**E**STE MARAVILLOSO Y PROFUNDO PENSAMIENTO sobre la muerte, lo escribió el Padre José Luis Martín Descalzo cuando se sabía condenado por enfermedad irreversible.

Este trabajo pretende hacer una reflexión sobre la muerte prematura de una Unidad de Caza que estaba "a todo gas"; como cualquier muerte en plena juventud resultó difícil de comprender y asimilar por sus componentes.

Este trabajo también pretende rendir homenaje a los hombres que dedicaron su esfuerzo y abnegación a "su" Unidad y de manera especial a aquellos que lo dieron todo, pagando con la propia vida su lealtad al servicio.

## INTRODUCCIÓN

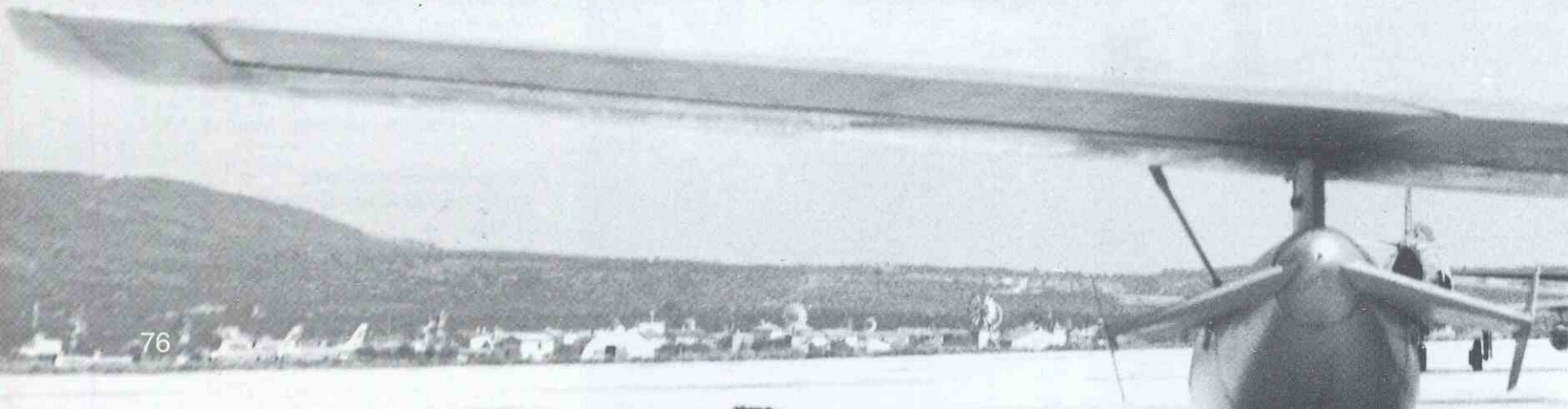
**E**n el mes de enero de 1994, el Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, solicitó al que suscribe la posibilidad de reconstruir la HISTORIA del Sabre en el Ala nº 4.

Su idea era publicar en la Revista Aeroplano las historias del F-86-F en las distintas Unidades de Caza; de hecho se han publicado que yo sepa la de Escuela de Reactores escrita por el General Jorge Mora, la de Zaragoza por el Capitán Pérez Cruz, la de Manises por el General Bautista, la de Torrejón por el General Hidalgo y la de Morón por Rafael de Madariaga.

Mi primer pensamiento fue de defensa: "llegué a la Unidad en sus postrimerías" el que más podría saber era el General Enrique Page, pero desgraciadamente había sufrido un accidente cerebral que le incapacitaba para este asunto.

Cuando por fin, tras forcejeos dialécticos acepté la "misión", inmediatamente recordé, de manera súbita, el chiste del viejo que se casa con joven e inexperta; al constatar que su futura suegra no ha instruido convenientemente a la novia en los deberes del tálamo nupcial exclama: "Pues estamos listos entre tu que no sabes y yo que no me acuerdo ...."

Efectivamente este es el mismo caso. El autor, al regreso del Curso de Caza Avanzado que efectuó en la Base Aérea de Luke fue destinado al Ala de Caza nº 4 que al año y pico fue disuelta. No obstante aceptó el reto de reconstruir lo inexistente porque fue su primer destino como oficial profesional "a las grandes Unidades" (como se decía en aquella época en la A.G.A.) y, además constata, que después de más de





cuarenta años de servicio en activo, catorce traslados, muchas penalidades, estrecheces económicas, alegrías, satisfacciones, tristezas ..., en la dulce nostalgia del "reservista prematuro" que mira hacia atrás sin ira, su primera unidad como Teniente recién pescado: el Ala nº 4 y, la última como Coronel: el Ala nº 54 (hoy CLAEX) son las que de manera más indeleble e imperecedera quedaron grabadas en la parte aeronáutica-militar de su alma.

Este trabajo se ha dilatado en el tiempo debido a problemas de conseguir información y a que el autor que no se inspira ante un ordenador, necesita lápiz y goma. Así ha pasado el tiempo, hasta que el actual Jefe del Servicio, enterado casualmente de la existencia del "manuscrito" (no carmesí como el de Antonio Gala, más bien "amarillento" por el tiempo) ha tenido la gentileza de aceptarlo tal cual.

## SÍNTESIS DE UNA HISTORIA EFÍMERA

**E**l nacimiento del 41 Escuadrón de Caza, como hijo del Ala de Caza nº 1 y "alevín" de lo que más tarde sería el Ala de Caza nº 4, se produce el 19 de septiembre de 1956 (BOA 110) y, en la misma Orden, que en aquellos tiempos no iban numeradas como en la actualidad, se disuelve el Tercer Grupo de Fuerzas Aéreas.

El 5 de Abril de 1958 el 41 Escuadrón queda adscrito al Mando de la Defensa Aérea.

El 17 de junio de 1959 se crea el Ala de Caza nº 4.

Por escrito de 16 de Marzo de 1963, con efectos de la Revista de Comisario de primero de mayo del mismo año, con bastante más pena que gloria, el Ala de Caza nº 4, fallece víctima de los recortes presupuestarios, del imparable incremento el tráfico aéreo turístico, expansión del Aeropuerto de Son San Juan, de la falsa creencia que la operación de una Unidad de Caza era incompatible con el ordenamiento del tráfico comercial y muy especialmente por la escasa visión respecto al valor estratégico de una plataforma excepcional en el centro del Mediterráneo Occidental.

En estos tres párrafos se condensa la historia de una Unidad de vida corta pero fructífera, que indudablemente dejó su huella y su impronta en el conjunto de las Unidades del maravilloso F-86, "The Last Real Fighter" (lema del Escuadrón 4517 de la USAF), y que asumió el Ejército del Aire como propio.

Pero la HISTORIA de una Unidad no puede resumirse escuetamente como la parca

reseña de una Hoja de Servicios, es la historia de sus hombres, sus esposas, sus hijos, sus muertos, sus huérfanos, sus éxitos, sus fracasos, su tradición, etc. En definitiva la HISTORIA es tradición y la hacemos entre todos.

El hecho de su disolución ha creado graves dificultades para reconstruir su historia. Hoy, es posible viajar a Torrejón, Morón, Zaragoza, Talavera, etc. y, con una buena dosis de paciencia y resistencia al polvo, se puede localizar casi todo.

La documentación escrita del Ala de Caza nº 4 se supone dispersa entre un almacén de la Base Aérea de Son San Juan (sin clasificar), unos sótanos de la Base Aérea de Zaragoza (destruida en una inundación), una habitación en el Sector Aéreo de Baleares, la Maes-





## Personal 41 Escuadrón de Son San Juan y Ala nº 4

FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
16-10-56	121	<p><b>ARMA AVIACION S.V.</b></p> <p>Cte. D. Emilio Rodríguez de Castro Martínez (R) del Ala de Caza nº1 (V).            Cap. D. Vicente Berna Mestanza (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cap. D. Luis González Olmedo (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cap. D. Ramón Jurado Gómez del E.M. de la Z.A. de Canarias y Africa Occidental (V)            Cap. D. Carlos Isasi-Isasmendi y Adaro (R) del Ala de Cazan nº 1 (V)            Cap. D. Enrique Ortiz de la Cruz (R) de la Base Aérea de Pollensa (V)            Tte. D. Luis Ausín Manzano (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Tte. D. Francisco Durán Chávez (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Tte. D. Juan Martínez de Pisón Díaz (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Tte. D. Jaime Álvarez del Castillo (R) del Ala de Caza nº1 (V)            Tte. D. Joaquín Botella García (R) de la B.A. de Reus (V).            Tte. D. Juan Antonio Ferrero y Ruiz de la Prada (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Tte. D. Ignacio Manuel Quintana Arévalo (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Tte. D. José Luis Martínez García (R) de la B.A. de Reus (V)            Tte. D. Benito Puente Munar (R) del Ala de Caza nº1 (V)            Tte. D. José Luis Barroso Guerra (R) del Ala de Caza nº 1 (V)            Tte. D. Mariano Ascaso Señor (R) del Ala de Caza nº 1 (V)</p> <p><b>ARMA AVIACION S.T.</b></p> <p>Cap. D. Enrique González Pedraza (sin apt. para S.V.) de los Servicios de la Z.A. de Marruecos (V)            Tte. D. Alejandro Ragosín Ragosín (sin apt. para el S.V.) de la Z.A. de Baleares (V)            Tte. D. Pedro Crespi Martorell (sin apt. para el S.V.) de la Z.A. de Baleares (V)</p>			
15-10-56	121	<p>Bgda. D. Anastasio Martín Santero de la Sexta Escuadrilla de Automóviles de la B.A. de S.S.J. (V)            Bgda. D. Luis Pomar Forteza de la B.A. de Gando (V)            Sgto. D. Damián Molada Valero de la B.A. de Pollensa (V)            Sgto. D. Ismael Hernández Blanco de la B.A. de Gando (V).            Sgto. D. Gregorio Oliver Obrador de la B.A. de Pollensa (V)            Sgto. D. Hilario Gutiérrez Merchán de la Escuela de Reactores (V)</p> <p><b>Mecánicos Motoristas de Aviación</b></p> <p>Tte. D. Joaquín Ramírez de Cartagena Vila (Curso Especial Mecánico de Aviación a Reacción) a las órdenes de mi Autoridad a la B.A. de Son San Juan (V)            Tte. D. Rafael Coll Barceló (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V).            Bgda. D. Félix Peña Allén (C.E.M.A.R.) de la B.A. de Gando (V)            D. Miguel Zotes Castro (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)            D. José García Ruiz (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)            Sgto. D. Francisco Tauco Cruchaga (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)            Sgto. D. Antonio Cámara Agustín (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)            Sgto. D. José Martínez Barros (C.E.M.A.R.). Escuela Militar de Paracaidismo (V)            Sgto. D. Alberto Lasheras Pérez (C.E.M.A.R.) de la Base Aérea de Reus (V)            Sgto. D. Juan Puigcerver Cañellas (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)            Sgto. D. Ramón Rovellada Gornés (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)            Sgto. D. Juan Díaz Rosario del Ala de Caza nº 1 (V)            Sgto. D. Ramón Suárez Fernández a las órdenes de mi Autoridad (V)            Sgto. D. José Ramón Suárez Fernández a las órdenes de mi Autoridad (V)            Cabo 1º D. José Manuel Encuentra Avenzoa (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1            Cabo 1º D. Diego Alcalá Ruiz (C.E.M.A.R.) a las órdenes de mi Autoridad (V)            Cabo 1º D. José Luis Alonso Delgado (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Luis Antonio Indart Yoldi (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Juan Sáez López (C.E.M.A.R.) Escuela Militar Paracaidista            Cabo 1º D. Julián García Merino (C.E.M.A.R.) Ala Transporte nº 35 (V)            Cabo 1º D. Carlos Alonso Ibáñez (C.E.M.A.R.) de la B.A. de Los Llanos (V)            Cabo 1º D. José María de Antonio Carrera (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)</p> <p><b>Mecánicos Electricistas</b></p> <p>Sgto. D. José Plaza Moreno (C.E.M.A.R.) de la Escuela Básica de Pilotos (V)            Cabo 1º D. Manuel García S. Bernardo (C.E.M.A.R.) de la B.A. de Gando (V)            Cabo 1º D. Juan Bonnin Torres (C.E.M.A.R.) de la Base Aérea de Pollensa (V)            Cabo 1º D. Miguel Martín Velasco (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Julio Antonio Reviejo González (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Juan de Blas Iturraide (Curso Especial Sistemas Hidráulicos) Ala Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Manuel Millán Cuesta (C.E. Inst. Eléctricas) de la Escuela de Especialistas (V)            Cabo 1º D. Antonio Linion Pérez (C.E.M.A.R.) Órdenes de mi Autoridad (V)            Cabo 1º D. Valentín Feito Montero (C.E. Instrumentistas) del Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. José Javier Echarte Anocibar (C.E.M.A.R.) B. A. Los Llanos (V)            Cabo 1º D. Lino Villar Vergara (C.E.M.A.R.) Ala Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Francisco Navarro Carrión (C.E. Sistemas Hidráulicos) Ala Caza nº 1 (V)</p> <p><b>Radiotelegrafistas</b></p> <p>Tte. D. Miguel Mellado Sánchez del Tercer Escuadrón de Transmisiones (V)</p>			
					<p>Sgto. D. Manuel López Galdeano de la B.A. de Pollensa.            Sgto. D. Amadeo González Rodríguez. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Julio Alcón Cuadrillero. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Francisco García Romero. B.A. de Gando.</p> <p><b>Mecánicos Radiotelegrafistas</b></p> <p>Bgda. D. Jaime Juan Amengual. A.G.A.            Sgto. D. Jenaro Díez de Heredia Aguirre. Escuela de Reactores. (V)            Cabo 1º D. Carlos Manuel de los Riscos Murciano. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Emilio Sánchez Alvarez. B.A. de Gando (V)            Cabo 1º D. José Luis de los Riscos Murciano. A las órdenes de mi Autoridad.</p> <p><b>Armeros Artificieros</b></p> <p>Tte. D. Luis Perruca González (C.E. de Sistemas de Control de Fuego) de la Escuela de Especialistas.            Sgto. D. Juan Antonio Haces Gómez (C.E. de Mecánico Armero). A las órdenes de mi Autoridad (V)            Sgto. D. Jesús Latorres Fernández. A las órdenes de mi Autoridad.            Sgto. D. Eduardo Díaz Sánchez. A las órdenes de mi Autoridad.            Sgto. D. Esteban Chicón Lorca (C.E. De Mecánico de Sistemas de Visores) del Ala Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Arturo Torres Antolín. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Juan Manuel Vicente Tornero (C.E. Mecánico Armero). A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Manuel Ibáñez Ruiz de Alegría. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Antonio Sánchez Frías (C.E. Mecánicos de Sistemas de Visores) Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Lorenzo Soler Sufier (C.E. Mecánicos de Sistemas de Visores). Ala de Caza nº 1 (V)            Cabo 1º D. Enrique Navarro Carrión (C.E. Mecánico Armero) Ala de Caza nº 1 (V)</p> <p><b>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</b></p> <p>Sgto. D. Basilio Cruz Cazcarra Oliveros E.M. de la R.A. Pirenaica.</p> <p><b>Mecánicos Conductores y Conductores</b></p> <p>Sgto. D. Francisco Zanoguerra Vidal. B.A. de Tetuán (V)            Sgto. D. Antonio Llabrés Moranta. Ala de Caza nº 1            Sgto. D. Miguel Massanet Frenerías. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Juan Alorda Moya. A las órdenes de mi Autoridad.            Cabo 1º D. Ismael Sánchez Estélez. Tercer Escuadrón Automovilístico (V)            Cabo 1º D. Calixto Fernández Cornejo. B.A. de Gando.            Cabo 1º D. Manuel Sánchez Valentín. A las órdenes de mi Autoridad.            Abo 1º D. Antonio Hernández Armada. Ala Caza nº. 1</p> <p><b>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</b></p> <p>Sgto. D. Serafín Guiscafré Genovard. B.A. de Reus (V)</p> <p><b>Escribientes</b></p> <p>Sgto. D. José García Pinos de los Servicios de la Z.A. de Baleares (V)            Sgto. D. Manuel Pallarés Martínez. A las órdenes de mi Autoridad (V)</p> <p><b>Mecánicos Motoristas</b></p> <p>Sgto. D. Esteban Campos Álvarez (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Sgto. D. Ramón Barco Bueno (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Sgto. D. José Sánchez Segarra (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Sgto. D. Pedro Oliver Martínez (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Sgto. D. Marcelo Rodríguez Porto (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Sgto. D. Francisco Torres Lázaro (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Cabo 1º D. Luis Arregui Morales (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Cabo 1º D. Fernando González Kindler (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Cabo 1º D. Alberto Bazán Benito (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)</p> <p><b>Montadores Electricistas</b></p> <p>Sgto. D. Mauro Alonso Medina. Curso Especial Inst. Electricas. (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)            Sgto. D. Nicasio Abad Bernabé. (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad (F)</p> <p><b>Mecánicos Radiotelegrafistas</b></p> <p>Tte. D. Salvador Vidad Morales. A las órdenes de mi Autoridad (F)</p> <p><b>Mecánicos Conductores y Conductores</b></p> <p>Cabo 1º D. Ramón Bullón Alemany. A las órdenes de mi Autoridad (F)</p>
26-10-56	126				<p><b>ARMA AVIACION S.V.</b></p> <p>Tcol. D. Gonzalo Hevia y Alvarez de Quiñones (R) del Ala Caza (V)            Cte. D. Gerardo Escalante de la Lastra (R) de la Jefatura del Servicio de Armamento (F).</p>
28-11-56	139				<p>Cte. D. Francisco Fernández Salaverri del E.M.A. (V).            Tte. D. Juan Pombo Balbás (R) del Ala Caza nº1 (V).</p>



tranza Aérea de Albacete, el destacamento de Son Rullán (hoy enajenado), el Archivo General del Cuartel General del Aire, el Archivo Histórico en el Castillo de Villaviciosa de Odón, etc.

Al no estar totalmente informatizados ni el Archivo General ni el Histórico, la localización de documentos de interés relacionados con el Ala de Caza nº 4 resulta difícil de encontrar.

Como contraste, resulta envidiable como en Ejércitos del Aire de otros países, se mantienen escrupulosamente los historiales, tradiciones, reliquias; incluso las denominaciones, lemas, escudos y numeraciones de sus Unidades que permanecen invariables desde la Primera Guerra Mundial. Por ejemplo el Escuadrón "Lafayette", fundado por voluntarios americanos, sigue en su emblema con la cabeza de un indio en recuerdo de sus aliados del otro lado del Atlántico en la Primera Gran Guerra; entonces tenían Bleriot, Farman, hoy Mirage 2000 o Rafales, pero en sus signos exteriores nada ha cambiado; lo mismo sucede con el "Cigognes" del as Guinemer, con el "Ile de France", con el "Vendée", con el "Alsace-Lorraine"; es emocionante contemplar como en el "Normandie-Niemen" recuperaron el motor del avión de su Jefe caído sobre Rusia en los años cuarenta y sus mecánicos después de limpiar barro y herrumbre de décadas lo depositaron con mimo en el Museo particular del Escuadrón.

Tenemos mucho que aprender, somos unos iconoclastas y más de uno habrá cambiado un par de veces de destino al año, sin moverse del sitio, simplemente porque caprichosamente se cambia la numeración de la Unidad. ¿Cuántos kilos de pintura hemos gastado en cambiar números en los fuselajes? El Ejército del Aire es evidentemente joven, pero si matamos sus tradiciones, lo será eternamente.

## LA PLATAFORMA Y SUS UNIDADES

La Base Aérea de Son San Juan se encuentra 10 kilómetros al este de la ciudad de Palma de Mallorca.

A principios de la década de los años 30, el Predio de Son San Juan fue habilitado como aeródromo para uso del Aero Club de Baleares y abierto al tráfico civil en Septiembre de 1935, siendo utilizado a partir de entonces por la compañía nacional Líneas Aéreas Postales Española (L.A.P.E.), antecedente remoto de nuestra Iberia de hoy.

El 30 de agosto de 1936, principios de la guerra civil, comenzaron a operar desde el aeródromo tres Fiat CR-32 y tres Savoia SM-81.

El 6 de septiembre del mismo año, se celebró el primer acto de carácter castrense, con asistencia de autoridades locales y público, con motivo de la imposición de una condecoración al piloto Sr. Carestiano.

A partir de 1937 estuvieron estacionadas en Son San Juan las Unidades siguientes:

- X Grupo Autónomo de Caza (material CR-32)
- XXV Grupo de Bombardeo Nocturno (material SM-81)

- 8ª División de Bombardeo Veloz constituida por los Grupos XVII y XVIII (material Savoia SM-79).

Al finalizar la Guerra Civil, ya en 1940, se organizó el Regimiento Mixto de Aviación nº 3 integrado por las Unidades que a continuación se indican:

- 113 Grupo de Bombardeo (material Henkel 111)
- 28 Grupo de Caza (material FIAT CR32)
- 51 Grupo de Hidros (situado en la Base de Pollensa)

Este último Grupo, a partir del mes de Abril de 1945, pasó a constituirse en 51 Regimiento de Hidros.

El Regimiento nº 3 estuvo mandado sucesivamente por los Coroneles Llorente, Gil Mendizábal, Gomá y Bermúdez de Castro.

En 1951, por Orden Ministerial de 20 de febrero (BOA nº 18), se crea la Base Aérea de Son San Juan que estuvo mandada hasta la llegada del Coronel Galarza, sucesivamente por los Coroneles Bermúdez de Castro y Galán Guerra.

En noviembre de 1952 el Regimiento Mixto nº 3 pasa a denominarse 3er Grupo de Fuerzas Aéreas.

El 3 de agosto de 1954 se estaciona en la base Aérea de Son San Juan la 50 Escuadrilla de Salvamento (con material anfíbio Grumman Albatros AD-1), que sucesivamente toma las denominaciones siguientes:

- 55 Escuadrilla de Salvamento (01.06.59)
- 801 Escuadrón de Salvamento (01.04.65)
- 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas (03.11.67)

Cuando los Grumman Albatros causaron baja en inventario del Ejército del Aire, la búsqueda y salvamento de nuestra zona de responsabilidad en el Mediterráneo Occidental pasa a efectuarse con aviones CASA 212 (versión SAR) y helicópteros de fabricación francesa Puma.

Como hemos visto en el apartado "SÍNTESIS..." en septiembre de 1956 se organiza el Escuadrón de Caza nº 41 y queda disuelto el 3er Grupo de Fuerzas Aéreas.

Constituida el Ala de Caza nº 4, en el año 1959, pasa a ser mandada por el Coronel Galarza hasta su disolución; al tiempo ejerce la jefatura de la Base y, sigue como tal tras la disolución del Ala hasta su destino como Agregado Aéreo en la Embajada de España en Londres.

De las obras efectuadas en la Base para acondicionar su infraestructura a los F-86, solo se ha encontrado un documento en el Archivo Histórico; un escrito fechado en 1954 en el que la entonces Dirección General de Protección de Vuelo anuncia, para primeros de enero de 1955, la terminación de las obras de infraestructura acometidas para recepción del material americano en las Bases Aéreas de Manises, Valladolid, Talavera la Real y Son San Juan.

Por aquella época, la mayoría del tráfico aéreo civil nacional, que en cuanto a líneas aéreas se efectuaba con aviones DC-3 (Iberia) y Bristol 170 (Aviación y Comercio), operaba desde el muy cercano Aeropuerto de Son Bonet.

El 7 de julio de 1960 aparece una Orden en el BOA, que tal vez ignora la circunstancia reseñada en el primer párrafo del



'Don' Felipe Galarza Sánchez, Coronel Jefe del Ala de Caza nº 4.

Canario Azuela





De izquierda a derecha: Torre de control y jefatura, Monumento a Icaro, Plaza de Armas y Pabellón de Oficiales.

apartado "LA PLATAFORMA Y SUS UNIDADES"; en efecto, en dicha Orden se abre al tráfico civil el Aeropuerto de Son San Juan.

Cuando en el año 1963 el Ejército del Aire decide disolver la unidad de Sabres, personal americano comenta que no acierta a comprender esa medida, ya que Son San Juan constituye un portaaviones insumergible sin necesidad de un caro abastecimiento y un grupo de combate que tenga que protegerlo en permanencia; prueba de ello es que sus Unidades lo utilizaron con bastante frecuencia como trampolín de sus operaciones y maniobras en el Mediterráneo Occidental.

Con la marcha de los Sabres, la desidia de unos, la dejadez y negligencia de otros, la falta de presupuestos, etc. hacen que la infraestructura de Son San Juan se vaya cocinando en su propia salsa. Medio Pabellón de Oficiales resulta casi inhabitable, los edificios de abastecimiento son demolidos por ruina total, el techo raso de una Escuadrilla de tropas se desploma, los jaramagos vencen en las calles al alquitrán, el primer refugio blindado para aviones de caza, que gratuitamente construye como demostración una empresa del ramo es utilizado; como almacén de chatarra!

Por otro lado el brutal incremento de tráfico aéreo turístico hace que el Aeropuerto tenga que expandirse y la solución más fácil, es hacerlo a costa del patrimonio del Ejército del Aire.

Afortunadamente, a principios de los años 90 manda la Base un mallorquín de pro, el Coronel Santaner (q.e.d.); como una hormiga, con sus propios medios y sus soldados comienza la tarea de "restau-

ración"; por otro lado logra convencer al Estado Mayor del Aire (EMA) de la importancia estratégica de "su" Base. Hoy gracias a su tesón, dedicación y lealtad al servicio, a la comprensión de (EMA) y al eficaz apoyo de la Dirección de Infraestructura, da gusto pasear de nuevo por lo que queda de la Base y comprobar que el refugio de aviones se utiliza, finalmente, para lo que fue proyectado.

## LA PRIMERA MISIÓN

De acuerdo con el documento del Sector Aéreo de Valencia encontrado en el Archivo Histórico, el día 2 de noviembre de 1956, 25 aviones están dispuestos en el Ala de Caza nº 1

de la Base Aérea de Manises para su traslado en vuelo a la Base Aérea de Son San Juan. Ese traslado de 24 aviones (uno regresaría a Manises por avería en el motor) puede considerarse la primera misión del recién nacido 41 Escuadrón.

La expedición para el traslado está mandada por un piloto excepcional que pertenece al club internacional de los "ases" de caza: 12 derribos sobre Rusia con la Escuadrilla Azul, Medalla Militar Individual conseguida con vetusto hidro en acción heroica frente al puerto de Cartagena, Cruz de Hierro Germana lograda en el frente ruso durante la 2ª Guerra Mundial; se trata del Teniente Coronel Hevia, no hace mucho fallecido en su casa mallorquina de la hermosa bahía de Pollensa.

Según un escrito de la Jefatura de la Base Aérea de Manises al Jefe de la Región de Levante (Valencia), encontrado en el Archivo Histórico, la misión comenzó a las 12:30; los pilotos que trasladan los aviones además del Tte. Coronel Hevia son los ya destinados en el 41 Escuadrón de Caza que a continuación se indican:

- Comandante Rodríguez de Castro



Comandante Luis Gabaldón Velasco.



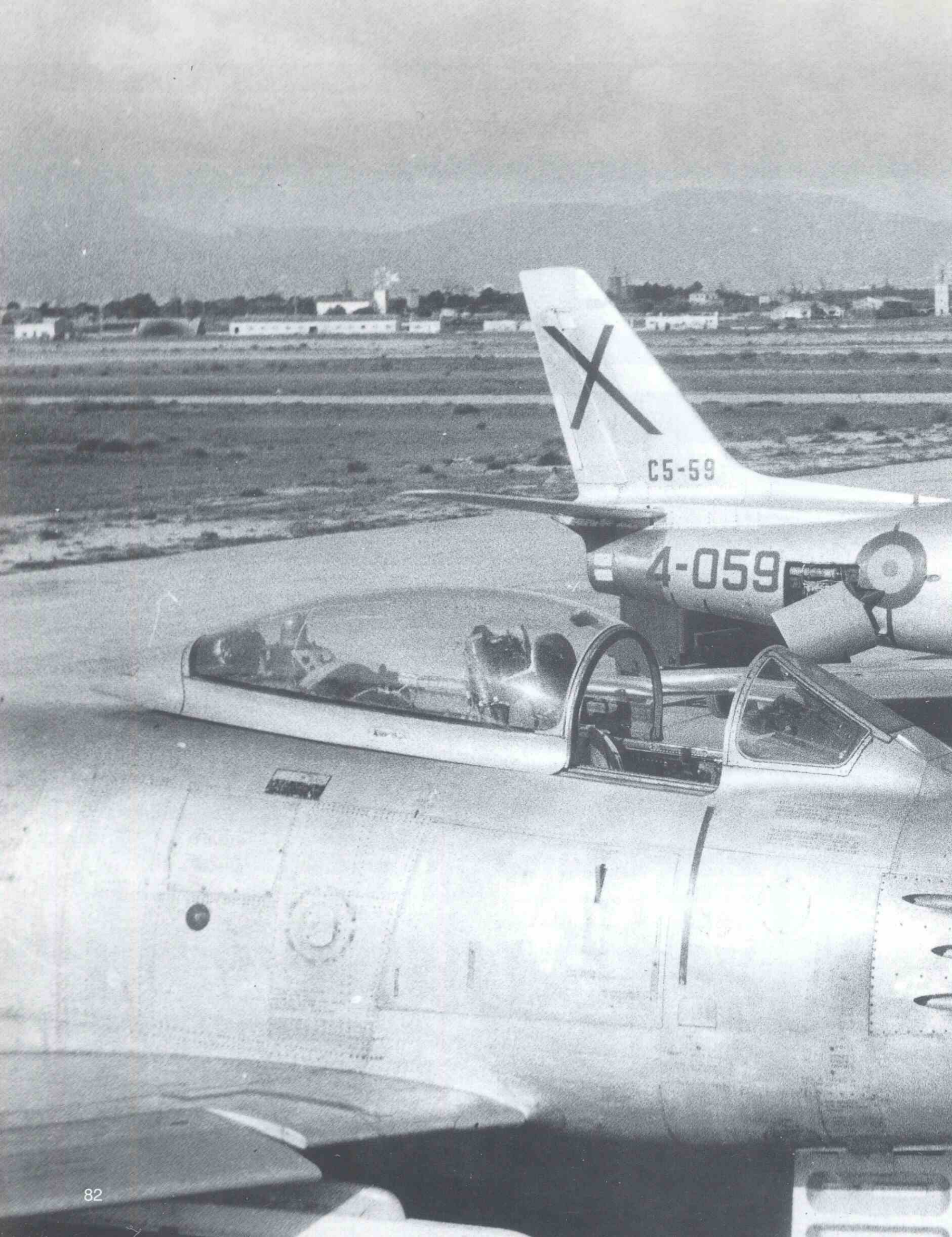


## Año 1957

Cuadro nº 2

FECHA	B.O.A.	FECHA	B.O.A.
26-12-56	2		
			<u>Cuerpo de Sanidad</u>
		29-04-57	52
			Cte. D. Alfonso Ruiz de Aragón (F). De la B.A. De Son San Juan. A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Marruecos.
28-01-57	13		<u>ARMA AVIACION S.T.</u>
		13-05-57	58
			Sgto. D. Bartolomé Noguera Sancho (V) Del Ala de Caza nº 1.
04-02-57	16		<u>ARMA AVIACION S.V.</u>
		31-05-57	66
			Tcol. D. Jaime Llosa Rodón (R). De la E.S.A. (F) a la B.A. de Son San Juan.
			Cte. D. Francisco García Díez (R). Del EMA. RA Central (V) a la B.A. de Son San Juan.
			Cap. D. José María Lázaro Hoyos (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. B (V) a la B.A. de Son San Juan.
			D. Jaime Álvarez del Castillo (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. B (V) a la B.A. de Son San Juan.
			<u>Cuerpo de Sanidad del Aire</u>
25-02-57	26	15-06-57	72
28-02-57	28		Cap. D. Andrés Carretero Moya. Excedente B.A. Pollensa (V) a la B.A. de Son San Juan.
			<u>ARMA AVIACION S.V.</u>
		09-07-57	82
			Tte. D. Ángel Ibarra Loresechan (V) de la B.A. de Tetuán a la B.A. de Son San Juan.
		23-09-57	100
			<u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u>
			Cabo 1º D. Tomás Gómez Millán. Del Servicio Cartográfico y Fotográfico (V) a la B.A. de Son San Juan.
			Cabo 1º D. Antonio Merino Luque. De la B.A. de Málaga (V). a la B.A. de Son San Juan.
		30-10-57	128
			Sgto. D. Nicolás Company Villaverde. Del Ala de Comate L. 27 (V) a la Base Aérea de Son San Juan.
			<u>Mecánicos Conductores y Conductores</u>
			Sgto. D. Juan Llupart Salva. De la B.A. de Tetuán (V) a la B.A. de Son San Juan.
			Sgto. D. Juan Almez Colom. De la B.A. de Tetuán (V) a la B.A. de Son San Juan.
			<u>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</u>
			Sgto. D. José Aragón Baró. De la B.A. de Gando (F) a la B.A. de Son San Juan.
			<u>ARMA DE AVIACION S.V.</u>
12-04-57	45	29-11-57	141
			Tte. D. Francisco Javier Blasco Escudero. 56 Ella Salvamento (F) E.41.
			Tte. D. Tarsilo de Ugarte y Ruiz. 56 Ella Salvamento (F) E.41.
			<u>Escala de Ayudantes de Ingenieros Aeronáuticos</u>
		19-12-57	150
			Ayudante de 2ª (Infraestructura) D. José Cerdá Lillo de la Dirección General de Aeropuertos (V) a la B.A. de Son San Juan.
26-04-57	50		
			<u>Montadores Eléctricistas</u>
			Sgto. D. Nemesio Cabrerizo Abad. (C. Especial Mecánico de Sistemas Hidráulicos de Avión) De la B.A. de Gando (F) a la B.A. de Son San Juan.
			Cap. D. Juan Martínez de Pisón y Díaz (R)V. A las órdenes de mi Autoridad Z.A.B.











- Capitán Isasi-Isasmendi
- Capitán González Olmedo
- Teniente Álvarez del Castillo
- Teniente Durán Chaves
- Teniente Ascaso
- Teniente Puente Munar
- Teniente Martínez de Pisón Díaz
- Teniente Ferrero y Ruíz de la Prada

El resto de los aviones son trasladados por pilotos del 11 Escuadrón y sus nombres no figuran en dicho escrito.



Teniente Negrón Pezzi.

Los aviones que pasan al 41 Escuadrón son los C5-73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 83, 84, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 101, 102, 103, 104, 105, 106 y 107. En el escrito no menciona que numeración de cola corresponde al avión que regresa por avería, pero sí aclara que cuando se subsane la avería se enviara en vuelo; igualmente añade que el T-33 asignado al 41 Escuadrón será enviado cuando termine la revisión que en esos momentos se le efectúa en la Base Aérea de Talavera la Real.

El personal especialista parte también en vuelo. Se utiliza el T.2B de la Región y un Grumman AD-1 de la 50 Escuadrilla de Salvamento; el Junker debe transportar a su regreso a Manises a los pilotos del 11 Escuadrón que apoyan el traslado de los Sabres. El personal especialista aerotransportado Manises-Son San Juan es el siguiente:

- Sargento MM Rovellada Gornés
- Sargento MM Díaz Rosario
- Sargento MM Puig Server
- Cabo 1º MM Encuentra Aerenosa
- Cabo 1º MM Alonso Delgado
- Cabo 1º MM de Antonio Cervera
- Cabo 1º MM Martín Velasco
- Cabo 1º ME Blas Iturralde
- Cabo 1º ME Navarro Carrión
- Cabo 1º ME Reviejo González- Cabo 1º ME Feito Montero
- Cabo 1º ME Villar Vergara
- Sargento AA Chicón Lorca- Cabo 1º AA Sánchez Frías
- Cabo 1º AA Soler Suñer

El Teniente Coronel Hevia es sin duda la "estrella" de la expedición y padre putativo de la "criatura"..., hasta abril del año siguiente; en efecto, en ese mes se designa Jefe de la Base Aérea de Son San Juan al Coronel Galarza, que más tarde se convertiría en el primer y único Coronel del Ala de Caza nº 4.



Teniente José Pablo Guil Pijuan.



*El autor de este artículo  
momentos antes  
de efectuar una misión  
de entrenamiento.*

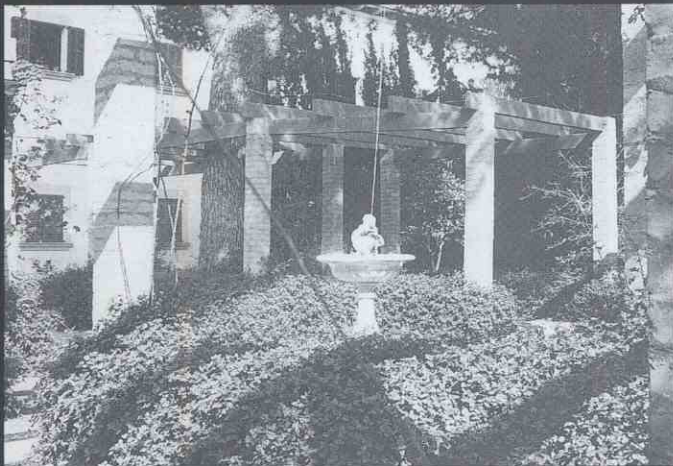


WARNING  
INSTALL ONLY  
IN FIVE EDGING



Año 1958

FECHA	B.O.A.		FECHA	B.O.A.	
08-01-58	4	Cte. D. Luis Gabaldón Velasco (R). A las órdenes de mi Autoridad. R.A. Central (V). E. Caza 41. Cte. D. Vicente Berna Mestanza (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares (V). E. Caza 41. Cte. D. Darío Arana Zurita. (R). A las órdenes de mi Autoridad. R.A. del Estrecho (V). E. Caza 41. Cte. D. Manuel Negrón Pezzi (R). A las órdenes de mi Autoridad. R.A. Levante (V). E. Caza 41. Cte. D. José Luis Martínez García (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares. (V). E. Caza 41. Cte. D. Joaquín Botella García (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares. (V). E. Caza 41. Cte. D. Luis Fernando Suevos Orduña. (R). A las órdenes de mi Autoridad. Z.A. Baleares. (V). E. Caza 41. Cte. D. José María del Río Echevarría. (R) Ala rec. nº 28 (V). E. Caza 41. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u>			
31-01-58	14	Sgto. D. Jenaro Díaz de Heredia Aguirre (V). E. Transmisiones. B.A. de Son San Juan. <u>ARMA AVIACION S.T.</u>			
19-02-58	23	Bgda. D. Mateo Vives Marqués (V). 5º Edrón de Transmisiones. B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Motoristas de Aviación</u> Tte. D. Jaime Mascaró Reus. (C.E.M.A.R.) (V) de la Maestranza Aérea de Albacete. B.A. de Son San Juan. <u>Cuerpo de Sanidad del Aire</u>			
17-03-58	33	Cap. D. Santiago Luelmo Román. Excedente plantilla A. S. Bonet. E.C. 41 (F). <u>Mecánicos Motoristas de Aviación</u>			
30-05-58	66	Sgto. D. Manuel Caballero Ureña. (C.E.M.A.R.). A las órdenes de mi Autoridad. (V). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Emiliano Calvo García (C.E.M.A.R.) del Ala Bomb. Leg. 25 (V). B.A. Son San Juan. Cabo 1º D. Alfredo Cervera Vilabra (C.E.M.A.R.) del Grupo EMA (V). Base Aérea de Son San Juan. Cabo 1º D. Alfonso Castellanos Femenia (C.E.M.A.R.) del Ala Bomb. Leg. 26 (V). Base Aérea de Son San Juan. <u>Montadores Eléctricistas de Aviación</u> Bgda. D. Tomás Campos Cortés, de la B.A. de Reus (F) B.A. de Son San Juan. Sgto. D. Cipriano Lillo Fuentes (C.E.M.A.R.) del Ala Caza núm 2 (V). Base Aérea de Son San Juan. Sgto. D. Julio Ramos Martín, de la Escuela de Especialistas (F). Base Aérea de Son San Juan. Cabo 1º D. Serafín Caride Iglesias (C.E.M.A.R.) De la Escuela Básica Pilotos (V) B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u> Bgda. D. Manuel Martínez Pastor. Del Ala Transporte nº. 35 (V). B.A. de Son San Juan. Sgto. D. Venancio Jarrín Moreno. Del Ala de Caza nº 3 (F). B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Conductores y Conductores</u> Bgda. D. Juan Oliver Colom. Del Ala de Bomb. Leg. 26 (V). B.A. de S. S. Juan.			
					<u>ARMA DE AVIACION S.V.</u>
28-06-58	78	Tte. D. Jesús María Martín Cervera (R) de la Escuela de Reactores (V). B.A. de Son San Juan.			
23-07-58	88	Cte. D. Andrés Serra Tous (R) A las órdenes de mi Autoridad Z.A. Baleares.(V). B.A. Son San Juan. <u>Escuela Ayudantes Superiores Aeronáuticos</u>			
20-07-58	91	Ayudante de 2º D. Augusto Camacho Rodríguez (Aeronáutica) de la Escuela de Ayudantes (V). B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Conductores y Conductores</u>			
28-07-58	91	Cabo 1º D. Manuel Noguera Ortín de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Nicolás Trobat Pastor de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Isaac Lorenzo Prieto de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Pedro Alemany Palmar de Excedente Plantilla 6ª Ella Automóviles (F). B.A. de Son San Juan. <u>Montadores Electricistas de Aviación</u>			
25-09-58	116	Sgto. D. Vicente Miralles Parrés (C.E.M.A.R.) de la Escuarilla de VSM de Somosierra (V) B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Motoristas de Aviación</u>			
17-11-58	138	Sgto. D. Domingo Mesa Miró del Ala Mixta 36 (V). B.A. de Son San Juan. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u> Sgto. D. Antonio Villanueva Ariza del Ala de Caza núm. 2 (V). <u>Armeros Artificieros</u> Cabo 1º D. Antonio García Franco del Ala de Bomb. Leg. 27 (V). Base Aérea de Son San Juan. <u>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</u> Cabo 1º D. Antonio Fernández Campián. A las órdenes de mi Autoridad (F) B.A. de Son San Juan. <u>ARMA AVIACION S.T.</u>			
26-11-58	142	Cap. D. Juan Panadés Jaume. A las órdenes de mi Autoridad. Z.A.B. (V). B.A. de S. S. Juan. <u>Capellán</u>			
28-11-58	144	Capellán D. Angel Muñoz Rubio. Disponible R.A. Central. Esc. 41. Base Aérea de Son San Juan. <u>Montadores Electricistas de Aviación</u>			
09-12-58	148	Sgto. D. Jesús Chavarino Chavarino (C.E.M.A.R.) del Ala de Caza núm. 5 (V). B.A. de Son San Juan. Cabo 1º D. Manuel del Rey Yanguas del 1º Grupo Trans. (V) B.A. de S. S. Juan. D. Paulino del Río Hernández de la Esc. de Esp. (V). B.A. de S. S. Juan. <u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u> Cabo 1º D. Esteban Moreno Ovejero de la Escuela de Observacion (V). Base Aérea de Son San Juan. <u>Mecánicos Conductores y Conductores</u> Bgda. D. José Blanch Gari del Ala Bom. Lig. nº 27 (V). B.A. de S. S. Juan. Cabo 1º D. Francisco Fullana Massanet de la 6ª Ella. de Automovillismo (V). Base Aérea de Son San Juan.			







"Canario" Araola

· Vista del aparcamiento desde el edificio del Escuadrón.

La fuerte personalidad de estos dos hombres, su formación humana y aeronáutica, su prestigio, su liderazgo y sus idiosincrasias contrapuestas imprimieron carácter a la Unidad.

Cuentan los viejos del lugar que sus roces producían "chispas" hasta que un día, por una cuestión de lealtad "cuesta abajo" Don Felipe se enfrentó violenta y telefónicamente con su superior inmediato y fue mandado a "descansar" 14 días a Pollensa. Al enterarse Hevia llamó a la misma Autoridad para decir que suscribía lo manifestado por su Coronel; también fue enviado 14 días a Pollensa y en ese periodo de convivencia forzada, al parecer, aprendieron a comprenderse y sobrellevarse mejor. Desafortunadamente ambos están ya en los luceros pero habría sido interesante hacerles una pregunta sobre esa experiencia.

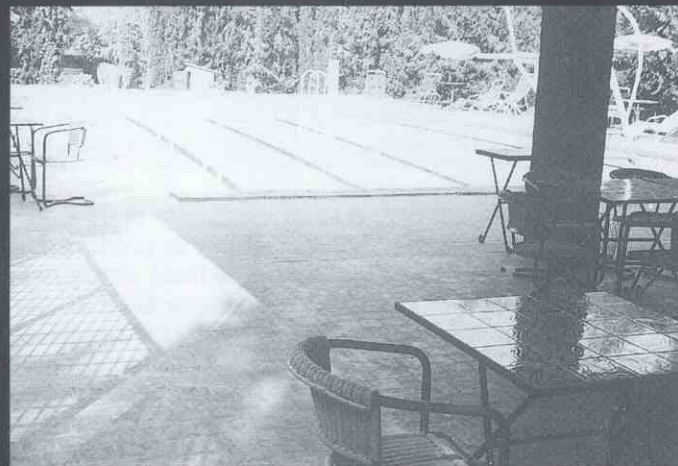
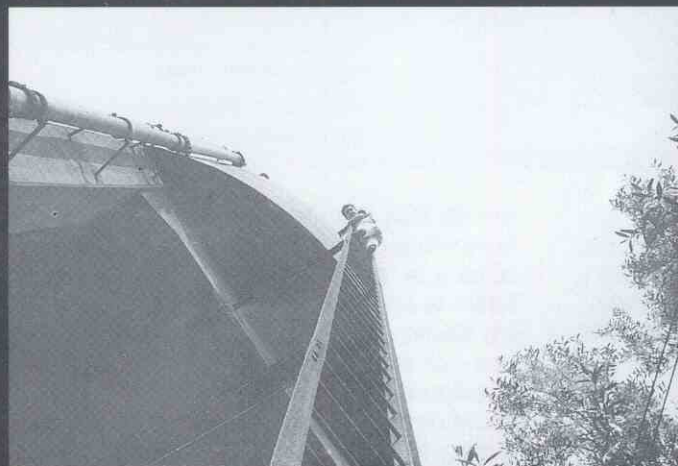
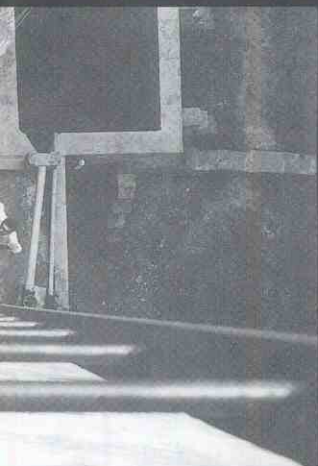
## PERSONAL

**L**o que una Unidad aporta al conjunto de la organización es la suma de las capacidades y aptitudes de todos sus componentes, unido al liderazgo de sus Jefes para extraer de ellos lo mejor de sus características.

Por esa razón se ha efectuado un barrido por los Boletines de la época, para elaborar el listado de personal que con su esfuerzo personal, contribuyeron a lo que fue el 41 Escuadrón/Ala nº 4. La labor ha sido tediosa y difícil, porque los Boletines de la época no consolidaban, como ahora, los destinos en un apartado único, se presentaban dispersos a lo largo de la publicación; por esa razón es posible que alguna persona se haya escapado a este proceso, en tal caso, el autor pide anticipadamente perdón por la omisión.

Por otro lado, las cosas no debían estar muy claras en el organismo encargado de los destinos; al principio, los pilotos en general van destinados al 41 Escuadrón, aunque hay bastantes excepciones que salen destinados a la Base Aérea de Son San Juan; los suboficiales especialistas son destinados también a la Base Aérea y no al Ala, en contra de lo que sucede en las restantes Alas de Caza, donde sus especialistas son destinados a las Alas 1, 2, 3, 5 y 6. Se da también el caso de pilotos sin aptitud para material reactor como por ejem-

*De izquierda a derecha: vistas de los jardines del Pabellón de Oficiales, depósito de agua y piscina.*





FECHA	B.O.A.	FECHA	B.O.A.		
	<b>Arma Aviación S.V.</b>		<b>Arma Aviación S.V.</b>		
20-01-60	9	Teniente D. Valerio Delgado Ruita (R) (V)	06-08-60	95	Cte. D. Mariano Pérez Jaraiz (R) (V) del Ala 1
20-01-60	9	Teniente D. Juan de Ríos Fernández Rubio R (V)		<b>Arma Aviación S.T.</b>	
19-01-60	9	<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>		Tte. D. Jesús Atienza Bueno (V)	
		Sargento D. Diego Alcalá Ruiz (V)		Tte. D. Juan Antonio Guardiola Viudes (V)	
		Sargento D. Alfonso Castellón Fomenias (V)		<b>Cuerpo de I.A.</b>	
		Sargento Ramiro Moreno Martínez (F)		Cte. D. Manuel Serrano Herrero (F)	
		Sargento Luis Díaz Aguilera		<u>Escala de Auxiliares Administrativos</u>	
		Cabo 1º Alejandro Martínez Magán (V)	24-08-60	102	Aux. 2º D. Luis González García (2A de Marruecos?) (F)
		Cabo 1º Daniel Focal Yañez (V)		<u>Arma de Aviación S.T.</u>	
		Cabo 1º Ramón Serra Paris (V)	26-08-61	03	Bgda. D. Bartolomé Sbert Vidal (V)
		<u>Armeros Artificieros</u>		Bgda. D. Antonio Planas Riudavets (V)	
		Cabo 1º Rafael Simó Bibiloni (V)		Bgda. D. Pedro Amengual Riera (V)	
		<u>Mecánico de Transmisiones</u>		Sgto. D. Miguel Bañuls Femenía (V)	
		Cabo 1º Gustavo Pérez Vilata (V)		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>	
		Cabo 1º Antonio Rodríguez Cascocén (F)		Tte. D. Jaime Muntaner Homar (V)	
		Cabo 1º David Vázquez Toledano (F)		Cabo 1º D. Juan Cervera Sintés (V)	
26-01-60	12	<u>Personal Civil Escala de Delineantes</u>		<u>Escala de Ayudantes de I.A. (Aeronáuticos)</u>	
		Delineante de 3º D. Gabriel Nicolau Cerdó (V)	02-09-60	106	Ayte. 2º D. Joaquín Castelló Jaúregui (V)
10-03-60	31	<u>Armeros Artificieros</u>		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>	
		Sgto. D. José de Castro Parga (Disolución organismo. Z.A. de Marruecos)	19-09-60	113	Tte. D. Rafael García García (V)
		<u>Mecánicos Radiotelegrafistas</u>		Bgda. D. Ramón Romero La Ruola (V)	
12-03-60	32	Cabo 1º D. Rafael Royo Claramonte		Sgto. D. Agustín Sarmiento Vidal (F)	
		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>		<u>Mecánicos de Radio y Radar</u>	
31-03-60	41	Sgto. D. Antonio González Ramírez (V)		Sgto. D. Estebán Moreno Ovejero	
		Sgto. D. Juan Bonnin Torres (V)		Sgto. D. Vicente Eladio Tascón Gutierrez	
		Sgto. D. Félix Vicario Palacios (V)		<u>Arma Aviación S.T.</u>	
		<u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u>	17-10-60	125	Cte. D. Alfonso Pizarro Santos (V)
		Cabo 1º D. Bernardino Martí Muleto		<u>Escala de Ayudantes de I.A. (Aerotecnía)</u>	
		<u>Cuerpo de Intendencia del Aire</u>		Ayte. 2º D. Juan San Nicolás Santamaría (F)	
08-04-60	43	Cap. D. Alejandro Quiroga y Suárez de Mendoza (de la Z.A. de Marruecos)		<u>Arma Aviación S.T.</u>	
		<u>MAU S.V.</u>	24-10-60	128	Bgda. D. Mariano Laborda García (F)
9-04-60	44	Alf. D. Luis Folquera Juan		<u>Mecánicos de Radio y Radar</u>	
		Alf. D. Ricardo Martín Tobías		Sgto. D. Rafael Royo Claramonte (V)	
		Alf. D. Carlos Navarro Sust		<u>Arma Aviación S.V.</u>	
		<u>MAU I.A.</u>	25-11-60	142	Cte. D. Manuel Vázquez Anaya
		Alf. D. Tomás Martínez González		<u>MAU S.V.</u>	
		<u>MAU S.T.</u>	14-12-60	150	Alf. D. Luis Medina Pascual
		Brig. D. Jaime Pruled Sarot		Alf. D. Gonzalo M. Gil Álvarez	
		<u>Arma Aviación S.T.</u>		<u>MAU S.T.</u>	
11-05-60	59	Sgto. D. Mateo Caparrós Paredes (V)		D. Luis Grande Menéndez	
		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>		<u>Arma Aviación S.T.</u>	
		Bgda. D. Luis Merino Bolonga (V)	30-12-60	157	Sgto. D. Ángel Sánchez Sánchez (V)
		Bgda. D. Pablo Guillén Solana (V)		Sgto. D. Jaime Ferrer Colomar (V)	
		Bgda. D. Juan Quintana Puigvert (V)		<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>	
		Bgda. D. Fernando García Les (V)		Cabo 1º D. Damián Moreno Rico	
		Bgda. D. Antonio Cámara Angustín (V)		<u>Radiotelegrafistas</u>	
		Sgto. D. José Antonio Pérez Zubillaga (V)		Sgto. D. José Reus Villalonga (V)	
		Sgto. D. Juan de Blas Iturralde (V)		<u>Armeros Artificieros</u>	
		Cabo 1º D. Sebastián Andreu Salvá (V)		Bgda. D. Juan Antonio Haces Gómez (V)	
		<u>Radiotelegrafistas</u>		Bgda. D. Antonio Herraiz Alcón (V)	
		Bgda. D. Agustín Petrus Rubio (V)		Bgda. D. Jesús Satorres Folez (V)	
		Sgto. D. Justo Navarrete Fernández (V)		Bgda. D. Eduardo Díaz Sánchez (V)	
		<u>Auxiliares de Meteorología</u>	30-12-60	157	Sgto. D. Juan Manuel Vicente Tornero (V)
		Bgda. D. Gabriel Sbert Sintés (V)		Sgto. D. Antonio García Franco	
		Bgda. D. Antonio Ferrer Mavi (V)		<u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u>	
		<u>Arma Aviación S.T.</u>		Sgto. D. Marcelino Lancho Macarilla	
13-07-60	86	Bgda. D. José Aguilé Forteza (V)			

plo el Capitán Goy que va destinado al 41 Escuadrón y, sin embargo, posteriormente, cuando se produce su destino a la 55 Escuadrilla de Salvamento, lo hace desde la Base Aérea y no desde el 41 Escuadrón donde por BOA estaba destinado.

De acuerdo con la Orden de 19 de Septiembre de 1956 (BOA 110) "... Los Jefes Oficiales y Suboficiales especialistas pertenecientes al Tercer Grupo de Fuerzas Aéreas... quedan a las órdenes de mi Autoridad pasando a prestar sus servicios al Escuadrón de Caza nº 41, hasta tanto les sea conferido algún destino de plantilla".

El grueso de los destinos al 41 Escuadrón y a la Base Aé-

rea de Son San Juan se produce en los meses de octubre y noviembre del año 1956; en la mayoría de los casos se especifica que "el personal continua agregado al Ala de Caza nº 1 hasta la entrega de Material de Vuelo a la Unidad a la que se les destina. El personal destinado en estos meses, relacionados por ordenamiento de Boletines Oficiales del Aire es el que figura en el cuadro nº 1.

Los destinos que se producen a la Base Aérea de Son San Juan y al 41 Escuadrón durante el año 1957 figuran relacionados en el cuadro nº 2.

El personal que pasa destinado a la Unidad o a la Base a



FECHA	B.O.A.	FECHA	B.O.A.
05-01-61	3 <u>ARMA DE AVIACION S.V.</u> Tte. D. Juan Diego Sánchez-Soto Tte. D. Luis Alcázar Sotoca. Tte. D. Héctor de Haya Gálvez	25-08-61	102 Sgto. D. José Aragón Baró (V)
08-01-61	8 <u>ARMA AVIACION S.T.</u> Cte. D. Mariano Santos González (V)	27-09-61	117 <u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u> Cap. D. Ernesto García Gallard (Grupo B) (V) Sgto. D. Miguel Martín Velasco (V) Sgto. D. Adolfo Crespo Alba (V) Cabo 1º D. Manuel Rodríguez García (V) Cabo 1º D. Fernando Bordes Porte (V)
24-02-61	24 <u>ARMA AVIACION S.T.</u> <u>Mecánicos Radio y Radar</u> Bgda. D. Ángel Ramírez Sáez (V) <u>Armeros Artificieros</u> Sgto. D. Lorenzo Soler Súnier (V) Sgto. D. Rafael Ribelles Sirvent (V)	06-09-61	121 <u>ARMA DE AVIACION S.T.</u> Cap. D. Jaime Quintanés Jalaño (V) (Queda sin efecto por no haber superado curso Cte. 20 oct. 61. BOA 126) Alf. Comp. D. Juan Alemany Planisi (F) <u>Cuerpo de I.A. Escala de Ayudantes</u> Ayte. 2º D. Juan Manuel Pascual Aguirre (V)
11-03-61	31 <u>Mecánico de Radio y Radar</u> Bgda. D. Pedro Vadell Salas (F)	25-11-61	142 <u>ARMA AVIACION S.V.</u> Tte. D. Antonio Oliver Barceló (R) (V) Tte. D. Ángel Luis Negrón Pezzi (R) (V) Tte. D. Santiago Cid Mañuz (R) (V) <u>Radiotelegrafistas</u>
07-04-61	42 <u>ARMA AVIACION S.T.</u> Bgda. D. Miguel Lladó Vidal (V) Bgda. D. Juan Planas Sureda (V) <u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u> Sgto. D. Alfredo Cervera Vilobru (V) <u>Armeros Artificieros</u> Sgto. Constantino Rodríguez Lagasto. <u>Auxiliares de Meteorología</u> Cabo 1º D. Felipe Canavés Serra (V) (cont. en el Ala 4?)	06-12-61	146 <u>ARMA AVIACION S.T.</u> Bgda. D. Antonio Sánchez Martín (F)
10-04-61	43 <u>MAU ARMA AVIACION? S.V.</u> Alfárez D. Rafael Masía Tort	18-12-61	152 <u>ARMA AVIACION S.T.</u> Bgda. D. Miguel Quetplar Águila (V) Bgda. D. Juan Estapé Font (V) Sgto. D. Juan Mayans Surroca (V) Sgto. D. Miguel Oliver Pons (V) <u>Controladores de Aerostación y Tráfico Aéreo</u> Bgda. D. Juan Juliá Ribot (V) <u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u> Cap. D. Joaquín Ramírez de Cartagena Vila (V) Tte. D. José García Ruiz Sgto. D. Valentín Feito Montero (V) Sgto. D. Luis Gordo de la Torre (F) Cabo 1º D. Luis Tara Pastor (V) Cabo 1º D. Máximo Nevado Moreno (V) <u>Radio Telegrafistas</u> Sgto. D. Jaime Rotper Amengual (V) <u>Mecánicos de Radio y ?</u> Sgto. D. Bartolomé Mulet Aguera (F) Sgto. D. José Martín Fernández (F) <u>Armeros Artificieros</u> Cabo 1º Francisco Torres Carrillo (V) <u>Escribientes</u> Cabo 1º Matías García Luque (V) <u>Mecánicos Conductores</u>
11-04-61	44 <u>ARMA AVIACION S.V.</u> Cte. D. Fernando Abós Bordetas (F)	22-12-61	154 Cabo 1º D. Juan Guerrero Rueda (V) Cabo 1º D. Ángel Sánchez Campos (V) Cabo 1º D. Andrés Sepúlveda Sánchez (V) Cabo 1º D. José Matitos Santos (V) Cabo 1º D. Antonio Ramírez Valenzuela Cabo 1º D. Manuel Santos García (V) Cabo 1º D. Alejandro García Beltrán (V) Cabo 1º D. Santiago Manzanas Llorente (V) Cabo 1º D. Francisco Jiménez Postigo (V) Cabo 1º D. Francisco Muñoz Aguilar (V) Cabo 1º D. Juan Ruiz García (V) Cabo 1º D. Salvador Faura Orcajada (V)
19-05-61	60 <u>ARMA AVIACION S.V.</u> Sgto. D. Antonio Martínez López (R) (V) Sgto. D. Juan Sánchez Hernández (R) (V) <u>Controladores de Aeródromo o Tráfico Aéreo</u>		
07-06-61	68 Sgto. D. José Rotper Bannasar (V) <u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u> Sgto. José Mº Antonio Cervera (V) <u>Mecánicos de Radio y Radar</u> Cabo 1º D. Tomás García García <u>Mecánicos de Transmisiones (V)</u> Cabo 1º Enrique Mendoza Díaz (V) <u>Auxiliares de Meteorología</u>		
23-06-61	75 Cabo 1º D. Antonio Márquez Segura (V) <u>Arma Aviación S.V.</u>		
12-08-61	97 Cte. D. Francisco Javier Ferraz Castán (F) Tte. D. Marino Herranz Masía (R) (V) Tte. D. Miguel Cifre Forteza (R) (V) Tte. D. Miguel Díaz-Pintado Moraleda (R) (V) Tte. D. Antonio Miguel Ramón Mateo (R) (V) Tte. D. Luis Manuel Miró Josa (R) (V) <u>Cuerpo de Sanidad del Aire</u> Tte. D. Carlos Hoyos Daudén <u>Arma ? S.T.</u>		
18-08-61	99 Cap. D. Pedro Crespí Martorell <u>Enfermeros Auxiliares de Sanidad</u>		

lo largo del año 1958 aparecen en el cuadro nº 3.

En la primera mitad del año 1959 los destinos siguen produciéndose indistintamente a la Base Aérea o al 41 Escuadrón sin un criterio bien definido.

Cuando el 17 de Junio de 1959 se crea el Ala de Caza nº 4, hubiera sido fácil añadir que todo el personal destinado en ese momento en la Base Aérea de Son San Juan y en el 41 Escuadrón pasaban a integrarse en el Ala de Caza nº 4, pero no se hace así y desde el 26 de Junio (BOA nº 77) al 11 de julio (BOA nº 83) van saliendo sucesivamente "redestinados" el personal que estaba destinado en la Base o en el Escuadrón.

El personal destinado al Ala de Caza nº 4 a lo largo del año 1960 aparece en el cuadro nº 4.

Los destinos que se producen durante el año 1961 se indican en el cuadro nº 5.

En el cuadro nº 6, se relaciona el personal que pasa destinado al Ala de Caza nº 4 durante el año 1962.

Los últimos destinos que se producen al Ala de Caza nº 4 son los que aparecen el 13 de Febrero de 1963 (BOA nº 20) de los Tenientes: Jerónimo Domínguez Palacín, Teodoro Casín Monedero, José María Benito Ibáñez, Antonio Alvarez Colas y Jesús Fernández Trujillo; el carácter de estos desti-



nos es F (forzoso) pero no llegan a incorporarse al Ala ya que, una semana más tarde, el 20 de Febrero de 1963 (BOA nº 23) se anula la orden anterior.

La disolución del Ala de Caza nº 4, que circulaba a nivel de "bulo" desde finales de 1962, no se produce mediante publicación en el BOE; se comunica a la Jefatura del Ala y Base, mediante escrito del Jefe de la Región fechado el 16 de Marzo de 1963.

A partir de entonces se organiza, la "diáspora", la "espantá" y el sálvese quien pueda. Los mallorquines y "mallorquines consortes" procuran encajarse en la Base, la 55 Escuadrilla, Embargo, Son Rullán, Pollensa, el Sector, etc.; la mayoría de los pilotos de caza consiguen colocarse con mayor o menor fortuna en las Alas dotadas de Sabre: 1, 2, 5 y 6.

Esta muerte anunciada del Ala nº 4 se prolonga con la agonía de su personal que va siendo destinado fuera durante el mes de mayo; al final de la orden masiva de fecha 24 de mayo de 1963 (BOA nº 63) se indica que "el resto del personal no mencionado, que componía la plantilla del Ala de Caza nº 4 pasa destinado a la Base Aérea de Son San Juan".

La relación de personal que abandona el Ala Caza nº 4 en el mes de mayo de 1963 es la que se indica en el Cuadro nº 7. En la vida de la Unidad no puede olvidarse a dos personas que en ella estuvieron como asesores de la U.S.A.F.: el Major Harper y el Cap. Smith ambos veteranos de Corea y que afirmaban tener cada uno un derribo de Mig 15.

lo con el ala del Junker, antes de despegar para un vuelo hacia la península; el Sargento Urra que media hora más tarde moría en accidente al regreso de una misión de Defensa Aérea Activa, hacía grandes aspavientos desde el barracón. El autor que iba de segundo piloto y tenía mejor perspectiva del desaguinado preguntó a Chaparro si regresábamos al aparcamiento: vámonos al continente, que "Don Felipe" me arrete a la vuelta y, mientras, que nos quiten lo bailado", fue su respuesta y así se hizo. No hubo arresto, la trágica muerte del Sargento, eclipsó este evento.

En cuanto a operaciones si cabría destacar de manera especial las misiones de tiro Aire-Aire en general y las de sidewinder en particular.

El polígono de tiro estaba a "pie de obra"; esto constituía una formidable ventaja respecto al resto de las Unidades de Sabre que tenían que organizar sus destacamentos semanales. "Don Felipe" comenzó a entrenarse en esta modalidad y cuando comprobó que 30 impactos en el blanco era un resultado difícil pero bueno, instituyó la tradición de donar un puro al que lo consiguiese. Por supuesto el primer puro se lo llevó él.

El Mando de la Defensa Aérea organiza su Primer Concurso de Tiro y Bombardeo; en aire-aire, los resultados del Ala nº 4 son inmejorables, se da por supuesto que será la vencedora de esa modalidad. Unos días antes de comenzar las pruebas "Don Felipe" y el Tte. Armero Perruca idean un "bricolaje" en el radar de tiro; el resultado es catastrófico; excepto el Cap. "Pepín" Juste que resulta Campeón Individual, el Ala de Caza



## OPERACIONES

**A** lo largo de su corta vida, el 41 Escuadrón/Ala 4, participa en los ejercicios, maniobras, desfiles, etc. que programa el Mando de la Defensa Aérea; monta su servicio de alerta, como en Manises en un vetusto barracón tipo Konset con una estufa de leña tipo salamandra cuyo procedimiento de encendido era complicadísimo (excepto para "Don Felipe") y, hasta la media hora después de haber logrado encenderla, no había quien entrase so pena de morir asfixiado; el sistema de refrigeración era más simple: el clásico botijo hispánico y un sombrero como los puestos de melones en Andalucía, que un día el Capitán Martínez (Chaparro q.e.d.) derribó al rozar-

nº 4 queda como equipo en la cola. "Don Felipe" decreta la adquisición de un farol rojo que se coloca en lugar bien visible del bar del Escuadrón y, cada vez que se fundía una bombilla había que pagarla a "escote" entre "Don Felipe", Gabaldón, Page y Perruca, no sin grandes discusiones y resistencias de este último con "Don Felipe" al que argumentaba que "él era el de la cerveza" y el fallo había sido de los pilotos".

En el final de los 70, cuando "Don Felipe" era JEMA, se organizó una excursión de viejos del lugar con esposas a pasar en Son San Juan un fin de semana. El viaje se efectuó desde Getafe en un DC-4 "baca sagrada bis" que más tarde se estrellaría en Arcos de la Frontera en vuelo Morón-Gando; perecieron Oficiales y familias, pero la mayoría se



salvó gracias a la pericia y serenidad del Comandante del avión: Capitán Ramón Morell. El mecánico recibió a título póstumo la Medalla Aérea. En aquellas jornadas festivas, nostálgico-gastronómicas de Mallorca, se desmontó el "farolillo rojo" y se hizo entrega a "Don Felipe"; ese farolillo sigue hoy alumbrando en el piso de su viuda en la Urbanización de Las Huertas en Majadahonda.

La última misión de tiro Aire-Aire del Ala nº 4 se efectuó en marzo de 1963. La patrulla era de tres aviones compuesta por el Cap. Murga Ulibarry, el Cap. Guil y, tal vez el Tte. Negrón. Se estaba "parcheando" el blanco anterior extendido sobre "el muro de las lamentaciones", pasó por allí "Don Felipe" camino de la Torre (donde estaba Jefatura); "¿Quién manda la próxima formación, Vd. Murga?", pues imagine que en el blanco va quien ha disuelto el Ala. El resultado de la misión fue el siguiente: Capitán Murga 67 impactos (2 puros), Cap. Guil 94 impactos (3 puros era la primera vez que se conseguían tres puros), Tte. Negrón, treinta y pico impactos (1 puro). Se llamó al Coronel para que contemplase el blanco que había quedado como un colador. Con el rubor y la sonrisa forzada del tímido pidió al Sr. Llinás (abastecedor del fondo "P" y sus materiales) un puro también para él: "quiero celebrar que han cumplido mi orden".

El "bricolaje de Don Felipe-Perruca" perfeccionado más tarde en Manises por los procedentes del Ala 4 dio excelentes resultados; al limitar el alcance del radar de tiro aire-aire, reducía la posibilidad en la ambigüedad del bloqueo entre el cono de la

Grandes se dirigió al somnoliento Teniente que ocupaba el otro extremo de la presidencia de la mesa y sentenció: "Mi Teniente, por su aspecto juvenil debe tener poca "mili" pero acaba de aprender una lección, para que un chiste, aunque sea malo tenga efecto, tiene que contarle un Capitán General.

En cuanto al disparo, aunque se realizó con éxito, el procedimiento seguido pondría hoy los "pelos de punta" a cualquier Oficial encargado de la seguridad en vuelo, aunque la firma infrarroja de un avión convencional sea baja. El Capitán General se situó en un acantilado de Mallorca, pasaba un Gruman del SAR y soltaba una bengala que descendía en paracaídas, el piloto del F-86 enfocaba la bengala y disparaba el misil.

Otro hito importante fue la participación en la Operación Cetrería, que consistía en un Ejercicio masivo de tiro y bombardeo en el Polígono de Bardenas Reales en el que participaban desde los Heinkel 111 a los F-86 pasando por los "Messer"; la demostración se efectuaba también ante el mentado Capitán General y Vicepresidente del Gobierno.

La Orden de Operaciones del Estado Mayor del Aire, especificaba que la finalidad de la Operación era "comprobar el grado de instrucción de las Unidades Aéreas, la eficacia de su armamento y la perfección alcanzada en el enlace y transmisiones".

La operación Cetrería fue desarrollada a partir de esta Directiva por el Cuartel General de la Región Aérea Pirenaica y la dirigió el Coronel Jefe del Ala de Caza núm. 2.

Al Ala de Caza núm. 4 nos tocó en suerte hacer la demostración de un disparo real con 4 Sabres cargados con 2 bom-



barra del blanco o el avión remolcador de manera notable.

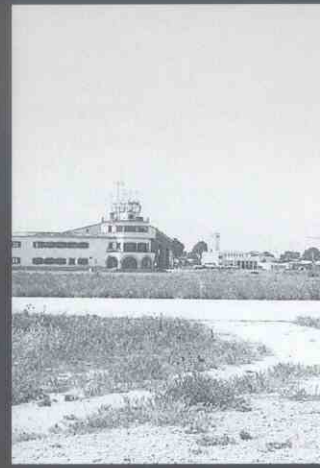
A finales del mes de febrero de 1962, el autor se presenta en Son San Juan, su primer destino, con el curso de tiro efectuado en Arizona "calentito"; ha pasado una noche toledana en la travesía Barcelona-Palma. Le dicen que su primera misión será completar un hueco de la mesa en una comida que se da al Capitán General Muñoz Grandes que está en la Base para presenciar el primer disparo real de un misil "Sidewinder". La comida fue estupenda. El capitán Vázquez Figueroa (q.e.d.) que era el piloto del DC-3 del Grupo de E.M. que había transportado al Capitán General contó un chiste con gracia; el Capitán General contó otro menos afortunado y, hubo una explosión de carcajada general; ante este hecho Muñoz

bas "napalm" cada uno; era la primera vez que se efectuaba fuego real con este tipo de bomba.

El resto de las unidades participantes es el que a continuación se indica:

- 3 patrullas de 4 E-16 del Ala núm. 3
  - 2 patrullas de de 4 C-4-K del Ala núm. 7 (Messer Buchón)
  - 2 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 1
  - 1 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 2
  - 1 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 4
  - 1 patrullas de 4 C-5 del Ala núm. 6
  - 2 patrullas de 4 B-21 del Ala núm. 26 (Heinkel 111)
  - Avión BR-21 del Servicio Fotográfico del Aire (Heinkel 111)
- En S. S. Juan se designó la patrulla encargada.





De izquierda a derecha: vista de la base, edificio contraincendios, panorámica desde el barracón de alarma; sala de briefing y tablero de operaciones.

El Coronel más “los cinturones negros” del lugar excepto uno, un Teniente recién llegado y que con menos de 100 horas de F-86 fue incluido en la patrulla, tal vez a causa de una discusión de media hora, en un “briefing” matutino con “Don Felipe”; al cabo de media hora de duro duelo verbal entre el Coronel y el insensato Teniente se demostró que éste llevaba la razón; la reacción del Coronel ante el pleno del Ala, fue “envainarla con honor” públicamente y, a partir de entonces procuraba que al osado Teniente, lo incluyesen en su formación de vuelo. De esa manera, la patrulla designada quedó formada por el Coronel Galarza, el Capitán Page, Jefe de Operaciones, El Capitán Murga y el Teniente Guil.

El entrenamiento comenzó por efectuar la mezcla “napalm”; “Don Felipe” hizo una muestra con la Orden Técnica en una mano y el termómetro en la otra, aplicó los procedimientos “comme il faut” que dicen los franceses; el Tte. Perruca se reía e hizo otra a su estilo, aparentemente las dos eran

iguales con regocijo mal disimulado de Perruca; el Coronel decretó que se guardaran ambas muestras; al cabo de 48 horas, la de Perruca se había degradado hasta el punto de presentar el aspecto de un gazpacho manchego; sin embargo la del Coronel seguía incólume; por supuesto Perruca tuvo que soportar los comentarios irónicos del Coronel. Para

los entrenamientos, la patrulla despejaba de Son San Juan con dos bombas cada avión que se lanzaban en Bardenas, se tomaba en Zaragoza donde se cargaban otras bombas que eran lanzadas en el vuelo de regreso a Son San Juan.

En uno de los vuelos de entrenamiento la Ley de Murphy se cumplió y la Virgen de Loreto y los Ángeles Custodios tuvieron que trabajar a destajo para que no se consumase lo que pudo ser una gran tragedia y sólo quedó en anécdota.

Ese día, la formación Nevada Palma 01 toma en Zaragoza tras arrojar en Bardenas las ocho bombas que ha transportado desde Son San Juan, repostada, carga nuevas bombas e inicia el vuelo de regreso a Mallorca previo paso por el polígono; día de “sol y moscas”, excepto un solitario “cirrus” a la derecha del delta del Ebro. A 21.000 pies la nube está cerca, “Don Felipe”



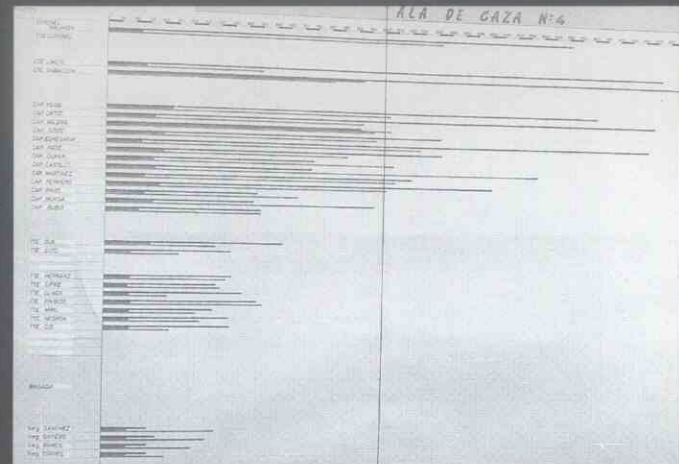
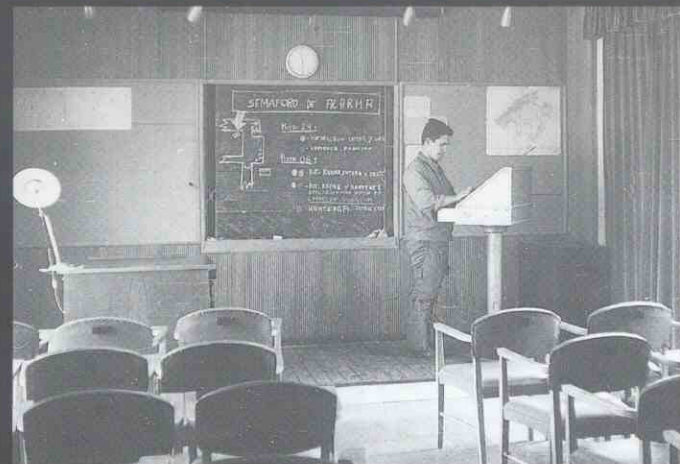
“Parcheo” del blanco aire-aire.

Canario Azcoia



De izquierda a derecha: Briales, Pombo, Castillo, Echegaray, Juste, Pisón, Isasi, Serranos, Bernar, Llosa, Galarza, Escalante, García Díez, Jaraiz, Olmedo, Valera, Suevos, Page y Gómez, en la parte superior. En la inferior: (...), Guerra, Puente, Ausín, Barroso, Hevia, R. de Castro, Villalonga y Martínez.





Año 1962

Cuadro nº 6

FECHA	B.O.A.
19-01-62	9 Arma Aviación S.T. Sgto. D. Guillermo García Picovi (V) Radiotelegrafistas Sgto. D. Francisco García Rivero (V) Armeros Artificieros Cabo 1º D. Salvador Sánchez Guirao (V) C.I.R. Escala Ayudantes
24-01-62	11 Ayte. 2º D. José Fernández Cipitrea (V) Arma Aviación S.V.
22-02-62	23 Tte. D. José Pablo Guil Pijuán (F) Controladores G.C.A.
22-02-62	24 Bgda. D. Alejandro Martínez Latorre (V) Mecánicos Mantenimiento y Montadores Eléctricos Bgda. D. Germán Hornazábal Sánchez (F) Sgto. D. José Antonio Noya Mella (F) Cabo 1º D. Diego García Espigares Armeros Artificieros Tte. D. David Viamonte Les (F) Bgda. D. Francisco Hernández Mulero (F) Cabo 1º D. Eugenio Casas Meseguer (F) Cabo 1º D. Antonio Mateos Ciudad (F) A.A. S.V.
14-04-62	45 Sgto. D. Juan Antonio Torres ® (V) Sgto. D. Diego Vega Luque ® (V) Sgto. D. José García Urra ® (V) Mecánicos Motor y Mecánicos Electricistas
21-04-62	48 Bgda. D. Juan Díaz Rosario (V) Bgda. D. José Martínez Barros (V) Bgda. D. Alberto Lasheras Pérez (V) Radiotelegrafistas Bgda. D. Miguel Oliver Perello (V) Bgda. D. Amadeo González Rodríguez (V) Mecánico Motor y Mantenimiento Elect.
26-05-62	63 Bgda. D. José Gironés Mesero (V) Sgto. D. Eleuterio Michavila Cabanes (V) Sgto. D. Modesto de Jesús Sánchez (F) Cuerpo Eclesiástico
21-06-62	74 Capellán Mayor D. Antonio Morey Vadell

FECHA	B.O.A.
26-06-62	76 Mecánicos Motoristas y Mecánicos Electricistas Cabo 1º D. José Alberto Franco Beltrán Cabo 1º D. José Antonio Peña Cabrejas Auxiliares de Fotografía y Cartografía Cabo 1º D. Juan Gaheta Martínez Escribientes Cabo 1º D. Juan García Rodríguez C.I.A.
28-07-62	90 Capitán D. Arturo Melgar Gil (V) A.A. S.T. Bgda. D. Jerónimo Vives Veñy (V) Sgto. D. Pedro Rica Ribas (V) Mecánico de Transmisiones Cabo 1º D. Landelino Gello Martínez (V) Escribientes Cabo 1º D. Luis Pérez Mancheños C.I.A. E. Aytes. Ayte. 2º D. Jesús Baza Galante A.A. (S.V.)
24-08-62	102 Cte. D. José Jesús Cotro Florido (F) M.M. y M. Elect. Cte. D. Francisco García Mora (F) A.A. Cabo 1º D. Angel Sánchez González Mecánico Transmisiones Cabo 1º D. Elías Sánchez González Enfermeros Auxiliares de Sanidad Bgda. D. Benito Moreno Sánchez (V) Cabo 1º D. Gonzálo Augusto Prosiens Coll (V) A.A. (S.T.)
03-11-62	132 Capitán d. Juan Francisco Conesa Lladó A.A. (S.V.)
14-12-62	151 Cte. D. Joaquín Esponera Vicen (V) (plaza sup. Categoría) MAU
21-12-62	153 Alf. D. José Javier Geis Carol (AA. S.V.) Alf. D. Jorge Basso Mata (AA. S.V.) Alf. D. Félix José Caballero Saiz (CIA)

no estabiliza, sigue subiendo. El núm. 3, Page, se arrima a la derecha del líder, el núm. 4, Guil, se reúne sobre Page; el Te. Guil observa con el rabillo del ojo que el núm. 2, Murga se encuentra bajo como si efectuase un "yo-yo" que facilite su reunión; el líder manda "nubes" y enciende sus luces, entra en la fina capa sin que se haya reunido el núm. 2; el Tte. Guil tiene la corazonada de que se masca la tragedia, sigue en formación cerrada pero con el ojo izquierdo no deja de escrutar la fina capa por ese flanco; de pronto ve aparecer unos 200 pies bajo el avión de Murga, aprieta el "micro" para gritar:

¡cuidado! No le da tiempo, el 2 da un tirón y pasa inclinado entre el 1 y el 3; lo siguiente que ve es la punta de un plano con escarpela incluida que pasa girando por encima del 3 y el 4: Es la punta del ala derecha del líder. Durante una fracción de segundo el avión del Coronel continúa por derecho como un pollo sigue corriendo después de cortarle la cabeza; bruscamente inicia un violento tonel a la derecha subiendo; Page hace una inversión a la izquierda y lo evita, Guil da un fuerte tirón y se cruza con el avión de "Don Felipe" escuchando un golpe seco; está convencido que sus drops han ma-



FECHA	B.O.A.	FECHA	B.O.A.
16-05-63	61		
	<u>A.A. (S.T.)</u>		
	Cte. D. Francisco Fernández Salaverri del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		Cabo 1º D. Máximo Nevado Moreno, EAC nº 4
	Cte. D. Juan Paredes Tauré del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		Cabo 1º D. Luis Taza Pastor, Ala nº 37
	Cte. D. Mariano Santos González del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		Cabo 1º D. Fernando Bordos Porta, ZTI nº 1
	Cte. D. Pedro Crespi Martorell del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		Cabo 1º D. Miguel Perelló Canet, Sep. Ella. de Transmisiones
	Cte. Aux. D. Ramón Vaurell Cifre del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		Cabo 1º D. Ramón Senra París, Ala nº 5
	Tte. Aux. D. Luis Perruca González del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		<u>Mecánicos de Electrónica</u>
	Tte. Aux. D. Angel Alonso García del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		Bgda. D. Angel Ramírez Saiz, FAC nº 5
	Tte. Aux. D. Antonio Mestre Salas del Ala 4 a la B.A. de S.S.J.		<u>Mecánicos de Radio y Radar</u>
	Tte. Aux. D. David Vianurite Les		Cabo 1º D. Emiliano Alfaro Gómez, Esc. de Polimotores
24-05-63	63		<u>Radiotelegrafistas</u>
	<u>Arma Aviación (S.V.)</u>		Bgda. D. Amadeo González Rodríguez, S.A. de Pollensa
	T.Col. D. Jorge Esponcero Vicen, Ala nº 1		Bgda. D. Miguel Oliver Perelló, Ella. del C.G. Z.A. Canarias
	Cap. D. Carlos Ysasi Isasmendi Adavo © Centro Coord.Salv. EZAB		Bgda. D. Francisco Ramón Carmona, EAC nº 4
	Cap. D. Jaime Alvarez del Castillo ©, Ala nº 1		Sgto. 1º D. José Reus Villalonga, EAC nº 7
	Cap. D. Valerio Delgado Pinto ©, EAC nº 7		Sgto. D. Petronilo Torres Mata, Comte Escuadrón de Transmisiones
	Cap. D. Juan de Dios Fernández Rubio ©, Ala nº 1		<u>Armeros Artificieros</u>
	Cap. D. José Murga Ulibarri, Ala nº 1		Bgda. D. Esteban Chicón Lorca, Ala nº 3
	Cap. D. Juan Antonio Ferrero y Ruiz de la Prada, Ala nº 1		Bgda. D. Francisco Hernández Mulero, Servicios Z.A. Canarias
	Cap. D. José Luis Martínez García, Ala nº 2		Bgda. D. Eduardo Díaz Sánchez, Esc. Reactores
	Cap. D. José Pablo Guil Pijuán, Ala nº 1		Bgda. D. Jesús Latorres Fernández, AC - 3
	Cap. D. Enrique Page Larraz, Ala nº 37		Bgda. D. Antonio Herraiz Aleón, Servicios Z.A. Canarias
	Tte. D. Mario Herranz María, Ala nº 6		Bgda. D. Juan Antonio Haces Gómez, Esc. Reactores
	Tte. D. Miguel Cifre Forteza, Ala nº 1		Cabo 1º D. Angel Sánchez González, B.A. de Jerez
	Tte. D. Miguel Díaz P. Moraleda, Ala nº 2		<u>Mecánicos de Transmisiones</u>
	Tte. D. Santiago Cid Mañuz, Ala nº 2		Sgto. D. Enrique Mendoza Díaz, B.A. de Jerez
	Tte. D. Luis Miró Josa, Ala nº 6		Sgto. D. Laudelino Tello Martínez, B.A. de Jerez
	Bgda. D. Juan Sánchez Hernández, Ala nº 1		<u>Auxiliares de Fotografía y Cartografía</u>
	Bgda. D. Francisco García Gaitero, Ala nº 6		Sgto. D. Juan Galeote Martínez, B.A. de Jerez
	Bgda. D. Pascual Ramos Santos, Ala nº 1		<u>Mecánicos Conductores</u>
	Sgto. D. Juan Antonio Torres, Ala nº 6		Cabo 1º D. Andrés Sepúlveda Sánchez, B.A. de Jerez
	<u>Mecánicos Mantenimiento Avión</u>		Cabo 1º D. José Matitos Santos, B.A. de Jerez
	Bgda. D. Alberto Lasheras Pérez, Ala nº 36		Cabo 1º D. Manuel Santos García, 6ª Ella. de Automóviles
	Bgda. D. Juan Díaz Rosario, Ala nº 5		Cabo 1º D. Santiago Manzanos Llorente, Tercer Escuadrón Automov.
	Bgda. D. José María Barros, Ala nº 5		Cabo 1º D. Francisco Muñoz Aguilar, B.A. de Jerez
	Bgda. D. Ramón Roncero La Ruda, ZTI nº 1		Cabo 1º D. Juan Ruiz García, Tercer Escuadrón de Automóviles
	Bgda. D. Antonio Cámara Agustín, Ala nº 6		Cabo 1º D. Salvador Fauva Orcajadas, Escuadrón Suboficiales
	Bgda. D. Fernando García Les, Ala nº 6		<u>Arma Aviación (S.T.)</u>
	Bgda. D. Pablo Guillén Solana, Esc. Polimotores		Bgda. D. Alejandro Martínez Latorre, Esc. Reactores
	Bgda. D. Francisco Franco Enochaga, Esc. Polimotores		Bgda. D. Juan Juliá Ribot, B.A. de Jerez
	Bgda. D. Juan Quintana Puigvert, Ala nº 37		Bgda. D. Jerónimo Vives Veciy, B.A. de Jerez
	Sgto. D. Sebastián Puig Oliver, 58 Ella. de Salvamento		Bgda. D. Juan Planas Sureda, B.A. de Jerez
	Sgto. D. Damián Moreno Rico, Ala nº 5		Bgda. D. Pedro Amengual Riera, EAC-4
	Sgto. D. José Delpaolo Bueno, A.G.A.		Sgto. 1º D. Sebastián Clar Jaume, Servicios ZAB
	Sgto. D. Juan Cervera Sintés, Ala nº 5		<u>Auxiliar Meteorología</u>
	Sgto. D. Manuel Rodríguez García, Ala nº 6		Bgda. D. Antonio Ferrer Mari, A.G.A.
	Sgto. D. Sebastián Andreu Salva, Ala nº 6		Cabo 1º D. Antonio Ruperez Segura, B.A. de Reus
	Sgto. D. Lorenzo Ramos Gordón, Primer Grupo Transmisiones		<u>Enfermeros Auxiliar de Sanidad</u>
	Sgto. D. Santiago Rodríguez Deaño, ZTI nº 1		Cabo 1º D. Gonzalo Augusto Prohens Coll, EAC-7
	Sgto. D. Modesto de Jesús Sancho, Primer Grupo de Transmisiones		Cabo 1º D. Fernando Peña Carreras, EAC-5
	Sgto. D. Adolfo Crespo Alba, Ala nº 5		<u>Escribientes</u>
	<u>Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas</u>		Cabo 1º D. Matías García Luque, EM R.A. Levante
	Cabo 1º D. Juan Rivas Hernández, Ala nº 6		Cabo 1º D. Francisco Violeta Rabanal, Ala nº 5
	Cabo 1º D. Emiliano Miguélez Miguélez, Ala nº 2		
	Cabo 1º D. José Blanco Rodríguez, Ala nº 6		
	Cabo 1º D. Angel Patiño Cubreiro, Ala nº 6		
	Cabo 1º D. Diego García Espigares, Ala nº 6		

chacado la cabina de su Coronel; sale sobre la capa de nubes casi en pérdida; automáticamente mueve el interruptor del instrumento único de los tres sistemas hidráulicos, pues está convencido que alguna parte de su avión está dañada. Las tres presiones están O.K., pone el SIF en emergencia, pasa a canal de Guardia y pide "chek-in": El 01, no sabe no contesta, una voz, la de Page grita ¡Dios mío que machada!. Murga dice que está en barrena, Guil le dice que salte, lanza el Mayday y contesta el pobre "Pepito" Enrech desde Aitana. Guil pide altura a Page, efectúa una inversión y sale de nubes al tiempo de contemplar una tremenda explosión, Murga manifiesta tener el avión controlado pero con vibraciones, Guil se dirige a la hoguera, empieza a orbitar y descubre un paracaídas; lo rodea, parece el Coronel, lo abandona a unos 5.000 pies, ve que se dirige hacia un abrupto acantilado. El combustible baja, pide a Enrech que lo reúna con Murga. Page había abandonado la "escena del crimen" e intermitente-

mente radiaba: ¡Dios mío que machada!. Cuando Guil se reúne con Murga queda horrorizado: el avión vuela a base de una compensación a tope en la que el alerón izquierdo hace de flap y el plano tiene una hendidura apreciable (ver foto). En cualquier momento se puede desprender. A 16.000 pies el avión no sube, ni pasa de 220 Kts.; la pista de Reus estaba a las 12 y Guil sugiere a Murga tomar allí. Enrech indica que no hay barreras ni contraincendios y nos aconseja ir a Manises"; Pepe Murga contesta: "nos volvemos a Son San Juan". Page vuelve a su grito de guerra, está llegando a Son San Juan y se ha cruzado a escasos metros con un DC-4 de Aviaco; la travesía del "charco" se hace más larga que la del Atlántico; por fin se ve la isla. Guil sugiere hacer unas aproximaciones a la pérdida para ver la respuesta a baja velocidad, pero Murga dice que va directamente al punto 270 del tráfico de motor parado. Guil indica que no baje de 150 Kts; en 270 le grita que acelere el avión que se ha quedado a 130 Kts,



pero sigue volando; Guil acompaña hasta la toma y pide "corto"; el combustible es mínimo, la torre pregunta donde está el Nevada Palma 1, Guil contesta que saltó en paracaídas sobre la Sierra de Pandols. Al llegar al aparcamiento Page y Murga le esperan: ¡qué buena idea has tenido con lo de Pandols, la mujer del Coronel está en la Torre!: "no es ni buena ni mala idea, es la verdad, he visto su paracaídas" contesta Guil; imposible le replican, dos helicópteros americanos han salido de Zaragoza, rastrean la Sierra, los restos arden pero ni rastro del Coronel. Todos empiezan a mirar al Teniente, llega a pensar que "alucina". Llama el General Salas que quiere hablar directamente con el Teniente: le aplica un "tercer grado" telefónico para confirmar la certeza de la

como "Don Felipe" era "Don Felipe", instaló una pizarra en su casa y discutía con Llopis como estaban los huesos, cartílagos, músculos, etc.; se había estudiado a fondo el "Raya 1" del brazo. A partir de este hecho "Don Felipe" demostró siempre un cariño especial hacia los puntos que lo derribaron pero sin conseguir hacer "escalilla".

Hablando de bombas, otro hecho "sonado" fue el de la "bomba perdida" en Tauste. Una formación de cuatro (Cap. Álvarez Valera, Tte. Guil, Tte. Alcázar y Tte. Negrón) llegan por la tarde a Zaragoza; al día siguiente tienen que efectuar una misión con bombas reales en Bardenas. Por la mañana Valera manifiesta haber pasado la noche en blanco, que "rompe aguas" cada 15 minutos y que



visión; el Teniente se mantiene en sus trece pero "Don Felipe" sigue sin aparecer. Una hora más tarde, que parecen siete, lo encuentran. En el salto perdió el paquete de supervivencia, se rompió un brazo, oía los helicópteros, estaba en un bosque pero no tenía espejo de señales, anduvo hasta una casa, pidió el espejo del water y así atrajo la atención de los americanos; un AD-1 lo trajo por la tarde desde Zaragoza sentado en cabina y con el brazo en cabestrillo. Tras bajar y abrazar a su mujer, lo hizo con los puntos de su formación y espetó: "no se quien me ha derribado pero le doy las gracias, me ha proporcionado la experiencia que me faltaba como piloto de caza: saltar en paracaídas".

Llopis (la Virgen de Fátima) le recompuso el brazo, pero

Guil tome el mando; se despegó sin novedad y al mandar ala para entrar en inicial del polígono, el líder observa con horror que en el lanzabombas izquierdo del Tte. Alcázar sólo quedan los cables de mando. Se notifica a la Torre de Zaragoza, se lanzan las bombas restantes y, conteniendo la respiración se regresa a Zaragoza. Después del aterrizaje llama el Alcalde de Tauste; la bomba había impactado cerca de un colegio en la hora del recreo; la Virgen del Loreto hizo horas extra, no hubo daños.

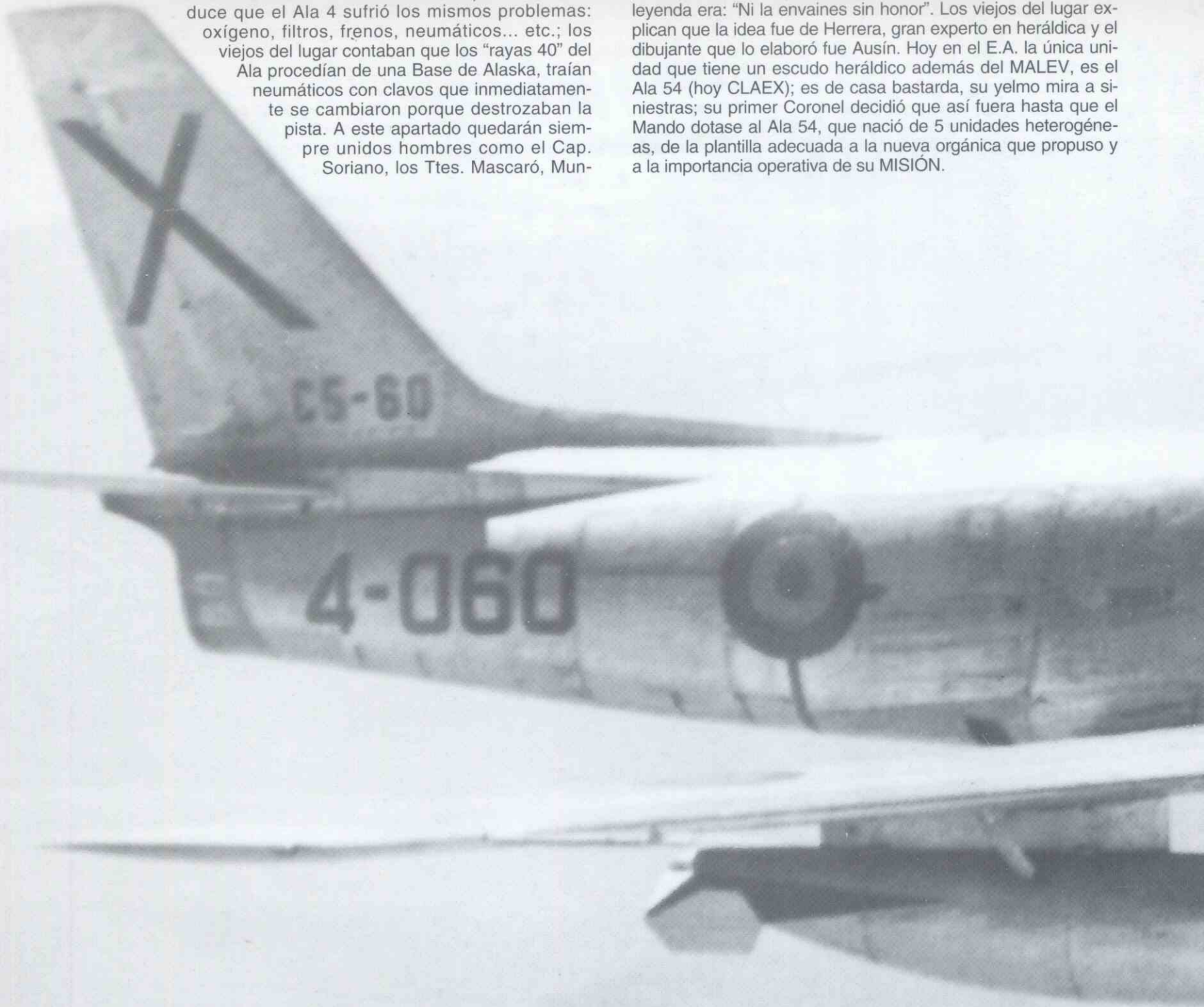
En este apartado de Operaciones conviene reseñar que los Jefes de Escuadrón fueron sucesivamente los Comandantes Rodríguez de Castro, Escalante, García Díez y Gabaldón.



## MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

No se han encontrado datos referidos a estas dos actividades logísticas. Solamente en el Archivo Histórico se localizó un "carpetón" de partes ANFE y AOCP de las Alas de Sabre. De un estudio comparativo se deduce que el Ala 4 sufrió los mismos problemas: oxígeno, filtros, frenos, neumáticos... etc.; los viejos del lugar contaban que los "rayas 40" del Ala procedían de una Base de Alaska, traían neumáticos con clavos que inmediatamente se cambiaron porque destrozaban la pista. A este apartado quedarán siempre unidos hombres como el Cap. Soriano, los Ttes. Mascaró, Mun-

cedentes de la guerra, a imitación de los italianos, son redondos y no tienen características heráldicas como sucede en los de las unidades del Ejército de Tierra. Pues bien el del Ala de Caza núm. 4 es heráldico, no es de casa bastarda ya que su yelmo mira a diestras. Dentro del escudo existía una coraza con un solo brazo que blande espada, aparece el núm. 4 y la leyenda era: "Ni la envaines sin honor". Los viejos del lugar explican que la idea fue de Herrera, gran experto en heráldica y el dibujante que lo elaboró fue Ausín. Hoy en el E.A. la única unidad que tiene un escudo heráldico además del MALEV, es el Ala 54 (hoy CLAEX); es de casa bastarda, su yelmo mira a siniestras; su primer Coronel decidió que así fuera hasta que el Mando dotase al Ala 54, que nació de 5 unidades heterogéneas, de la plantilla adecuada a la nueva orgánica que propuso y a la importancia operativa de su MISIÓN.



taner, Perruca.....y tantos magníficos suboficiales y cabos especialistas que hacían posible que el "Sabre" volase, sin olvidar a "Pepín" Juste que sustituyó al Cap. Smith en los vuelos de prueba de mantenimiento.

## DISTINTIVOS

El morro de los aviones Sabres del Ala núm. 4 se distinguían por el "verde reja andaluza". En cuanto al escudo era muy peculiar, ya que casi todos los escudos del E.A. incluso los pro-

En cuanto al lema, no se ha podido averiguar su origen. Elucubrando sobre el tema, el autor piensa que tal vez se debiera a las peculiaridades del lugar de ubicación de la Unidad.

Efectivamente, Mallorca en aquella época era la punta de iceberg del "boom" turístico con 8/8 de vikingas en una España de "nacional-catolicismo". Hoy dicen que la "movida" madrileña, exportada a Europa, fue inventada por el viejo profesor Tierno Galván cuando era "regidor" de la Villa y Corte; nada más lejos de la realidad. Los precursores de la "movida" fueron algunos de los jóvenes te-



nientes del Ala de Caza núm. 4. A continuación se expone una "programación" de temporada alta y compárese con lo que hoy hacen nuestros hijos:

Al inicio de temporada los que vivían en el Pabellón de Son San Juan trasladaban bienes y bagajes al Pabellón de Can Baró en Palma, situado estratégicamente a tiro de piedra de "el terreno" lugar de caza y ligue.

La jornada empezaba a las 08:00, briefing matutino en el que "Don Felipe" corría al conferenciante de turno, 1 ó 2 períodos, a veces 3, de vuelo, a las 14,30 traslado al Pabellón de Palma. Siesta hasta las 10 ó las 11 de la noche; a continuación vuelo de "reconocimiento armado" por la plaza de Gomi-la; aquel que tenía suerte en la "caza libre", empalmaba directamente con el autobús de las 07:30, el capitalista que te-

sión original: escribió directamente una carta al mismísimo Franco, en la que afirmaba "que su hijo vivía en pecado porque el Ala de Caza núm. 4 se había convertido en Sodoma y Gomorra, que merecía el fuego porque Jahvé pidió 10 justos para librar a las dos ciudades del fuego y que en Son San Juan sólo había dos: los Tenientes Cifre y Guil". La carta llegó a "Don Felipe" vía Segunda Bis, no debió hacerle mucha gracia pues acababa de solicitar la Agregaduría en París que finalmente concedieron al Coronel Murcia que era más antiguo y Medalla Militar individual. No creo que la carta influyera, ya que más tarde se le envió a la Agregaduría de Londres. En cualquier caso esa peculiar epístola debería recuperarse para el Archivo Histórico del Ejército del Aire.



nía Vespa, podía apurar más la "explotación del éxito" y llegar a tiempo de darse una ducha para aparecer en el "briefing" más presentable. En cualquier caso, las misiones se cumplieron siempre puntualmente, no hubo repercusiones que afectaran a la seguridad en vuelo, simplemente se cambió el "biorritmo" y en la temporada alta, en lugar de volar en el meridiano de Son San Juan, se hacía en el de "Misuri".

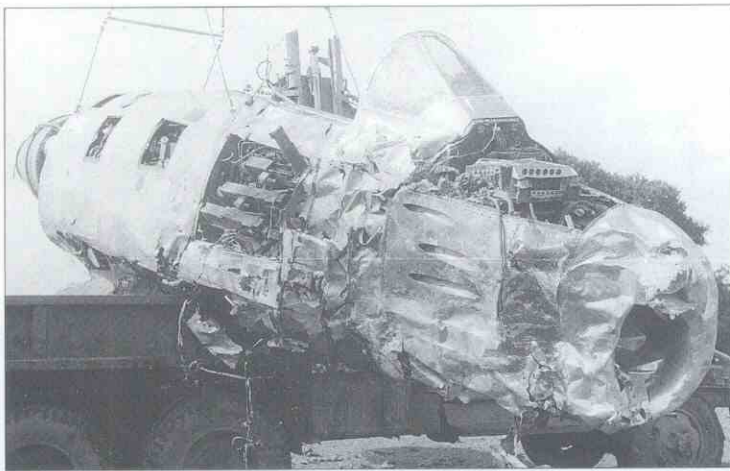
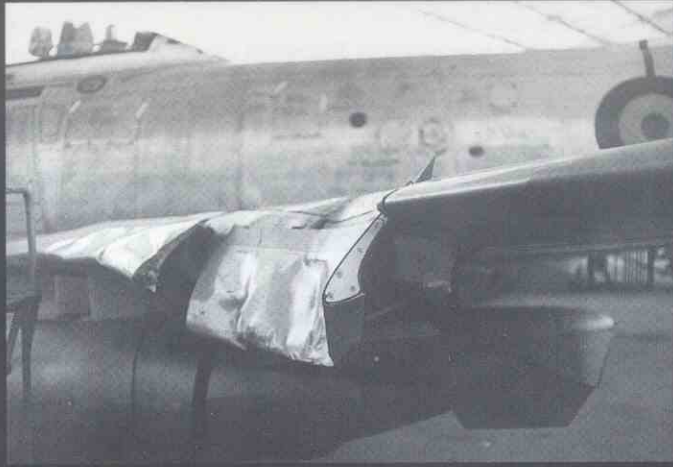
Recuerdo que había un Teniente en el Ala al que las "nórdicas" se le daban de maravilla hasta el punto de romper con su novia peninsular que era muy del agrado de la madre del susodicho. Esta indignada tomó una deci-

El indicativo radio del Ala era Nevada seguido del nombre de una ciudad que normalmente era Palma cuando el Coronel iba en la formación.

#### DON FELIPE

**A** lo largo de esta narración se ha nombrado con insistencia al Coronel Galarza, "Don Felipe" como con mayor o menor cariño se le conocía, pero siempre con admiración. Fue el primer y único Coronel del Ala de Caza núm. 4; su carácter,





Archivo "Canario" Azuela

Avión del teniente Haya.



Archivo "Canario" Azuela

Avión del teniente Miró.

su abnegación y su dedicación a los suyos fueron ejemplo e imprimieron carácter a la Unidad. Tenía fama de ogro, el Pabellón estaba siempre de lo más animado con el personal que pasaba temporadas de "descanso forzoso". Pero la realidad era muy otra; "Don Felipe" era un tímido tremendo y esa timidez y su humanidad la escondía tras una máscara de "enfant terrible" con la ironía y el sarcasmo rápido, pero si uno se sentía en posesión de la verdad, podía discutirle hasta "matar o morir" y, si quedaba convencido por argumentos irrefutables, "la envainaba con honor" incluso en el "briefing" matutino delante de toda la Unidad. Se conocía el Sabre mejor que nadie, el armamento mejor que el Tte. Perruca, la Base hasta su último rincón; a este respecto, un día se presentó una visita; se acababa de comprar una gran lavadora para la ropa de la tropa, el Coronel pidió a un joven Tte. de E.T.S. de la 12 que hiciera una demostración. El Tte. Se quedó "de muestra"; el Coronel pidió una camisa sucia, la metió en la lavadora, puso detergente y el programa adecuado. Por cierto que el Teniente pasó unos días de descanso en el Pa-



Archivo "Canario" Azuela

Accidente del teniente Haya, ocurrido en Mallorca el día 11 de octubre de 1962.

bellón estudiando el "Raya 1" de la lavadora. Ese era "Don Felipe".

## ACCIDENTES, INCIDENTES, ANÉCDOTAS

Para la recopilación de datos para este apartado han sido de gran valor las aportaciones de "El Saco" Echeagaray y "Jimmy" Alvarez de Castillo que rápidamente contestaron a la carta que el autor les envió en demanda de auxilio como viejos del lugar.

El primer accidente que tuvo lugar en el 41 Escuadrón se produjo a

los pocos meses de llegar la Unidad a Palma de Mallorca, tal vez a principios de 1957. El protagonista, Isasi-Isasmendi no lo puede aclarar, desgraciadamente murió "con las botas puestas" en la cabina de un Phantom cuando como Coronel mandaba el Ala núm. 12.

El caso es que en un tráfico al Capitán Isasi se le paró el motor en base, acertadamente sacó el viraje, no tenía altura para saltar en paracaídas, tomó por derecho con el tren fuera en un campo cercano y oblicuo a la dirección de la pista.

Durante la emergencia, sin percatarse que tenía pulsado el





"Canario" Azuela



*De izquierda a derecha: Oficina de Operaciones, Ala del avión del Cap. Murga, C5-50 después de un choque en el aire sobre la Sierra de Pandols y dos aspectos del aparcamiento.*

botón del micro, alto y claro radió a los cuatro vientos: ¡Sagrado Corazón de Jesús en Vos confío!

El avión quedó muy dañado pero "Carlitos" salió ileso.

Al enterarse las monjas de la Orden del Sagrado Corazón de Palma, lo consideraron un milagro e invitaron a "Carlitos" y a varios compañeros a una Salve de Acción de Gracias seguida de una estupenda "merendola".

En marzo de 1957, una pareja formada por Ansón que lleva de punto a Alvarez del Castillo, toma en formación cerrada por la pista 06. El punto golpea con la pata izquierda un montón de piedras que se habían acumulado en la zona de seguridad de la pista a consecuencia de unas obras; la pata es arrancada y el avión al perder velocidad se sale de pista; el piloto resulta ileso. En diciembre de 1961, el Cap. Alvarez del Castillo tiene un fallo en la pata izquierda por rotura de la varilla que desbloquea la compuerta; tras diferentes intentos para bajar el tren se ve

obligado a tomar tierra sobre la pata derecha; el avión sufre desperfectos reparables y el piloto sale ileso.

En el apartado de Operaciones ya se han relatado otros incidentes: Junker, salto de Don Felipe, bomba de Tauste...etc.

En las postrimerías del Ala núm. 4, un buen día se produce un incidente múltiple que pudo terminar en tragedia pero la "Corte Celestial" hizo horas extras y todo quedó en anécdotas.

Efectivamente, ese día amanece tronando y lloviendo a manta. Se programan misiones de instrumentos y se advierte que se regrese con combustible para irse, en caso necesario, al alternativo.



"Canario" Azuela

*De izquierda a derecha: brigada Gaitero, comandante Gabaldón Velasco (...) y teniente Fernández Rubio.*



En el primer período despegue el Coronel y de punto el Tte. Guil. La espera en cabecera para recibir la autorización de Palma Control; las relaciones Unidad-Palma-Control no atravesaban un buen momento debido a las preferencias de éstos por el tráfico civil y se produce el siguiente diálogo para los anales de la fraseología aeronáutica; un controlador con fuerte acento mallorquín radia:

- "Nevada Palma uno, Palma Control indica que el campo se encuentra bajo mínimos.

- "¿Bajo mínimos de qué?. Advierta a Control que tengo tarjeta verde y el punto ya cuidará de no separarse". Varios minutos de espera y consulta con Palma Control.

- "Nevada Palma 1, Palma Control advierte que si despegue tendrá que tomar bajo su responsabilidad".

El Teniente observa que lo que se ve de la cara de "Don Felipe" por encima de la máscara, está roja y contesta:

- "Comunique a Palma que vamos a despegar y que en lo sucesivo no diga idioteces, que llevo 30 años tomando bajo mi responsabilidad y algún día me gustaría tomar bajo la responsabilidad de otro".

La misión se cumple, al regreso en curva de procedimiento, en medio del cumulonimbo, un rayo golpea el avión del Coronel, el punto ve como se forma una especie de "pompa" azul

alrededor del avión que se escapa por la punta del plano; la descarga debió irse al avión del punto porque éste observa como un arco voltaico que salta de su casco al panel de instrumentos al tiempo que la cúpula se abre y se cierra. Finalmente tras un GCA perfecto, toman tierra en formación cerrada. Pero en el segundo período las cosas siguen empeorando y para el tiempo de regreso, la Base está más negra que el "sobaco de un grillo"; se masca la tragedia y "Pepín" Juste se marcha a la Torre por lo que pueda pasar. Una formación, de tres aviones: Tte. Haya, Tte. Miró y Bgda. Sánchez están efectuando un GCA, ven tierra por un agujero y los Tenientes se tiran a por ella; el Brigada sigue con su GCA, el Tte. Miró se pega al terreno y se topa con la playa del Arenal, reduce velocidad como puede, saca todo el "trapo" y se presenta a gran velocidad sobre la pista 06. El Bgda. está tomando por pista contraria, afortunadamente a Miró en el impacto se le rompe la rueda de morro y se sale de pista justo antes de cruzarse con el otro avión que tomaba por la pista en servicio; de no haber sido así, el choque en plena pista hubiese sido catastrófico; Haya vuela por debajo del cumulo en contacto con el terreno pero la fuerte lluvia le impide ver la Base, el combustible es mínimo y Pepín le ordena que salte en paracaídas, pero ve un terreno, corta motor, toma con el tren fuera en un bancal inverosímil, corta todo y, golpea al final pero a poca velocidad la clásica valla de separación de parcelas construida con piedras arrancadas del campo; sufre un fuerte golpe en la cabeza, se teme que haya un coágulo, pero afortunadamente tras varios días de observación en el Hospital Militar de Palma es dado de alta.

En cuanto a saltos en paracaídas además de los sufridos por colisiones con el aire (Berná, Alvarez del Castillo, Galarza) se produjeron, según recuerda Echegaray, tres saltos

*Pareja  
de aviones de alarma.*





más: el Bgda. Guerra que desgraciadamente perdió la vida; el Cap. Echegaray que por parada de motor en final salta a límite de altura y toma tierra al segundo de abrirse el paracaídas; el Cap. Negrón Pezzi (Manuel) que en viaje de Son San Juan a Talavera, volando de punto, en la maniobra de penetración entran en un cumulonimbo; en un fuerte bandazo el líder es arrojado fuera de la nube y se marcha a Getafe. Negrón pierde contacto con su Jefe es zarandeado en la nube, sufre varias posiciones anormales y termina lanzándose, el descenso es otra odisea ya que padece las corrientes ascendentes y descendentes, la formación de hielo y el granizo durante los 40 minutos que duró el descenso.

Las anécdotas acaecidas a lo largo de 7 años son numerosas y, al fiar en la memoria, tal vez las mejores queden en el tintero; algunas se han relatado a lo largo de los diferentes apartados, como penúltima se inserta en este trabajo la enviada por el Cap. Echegaray, que tiene carácter internacional.

Los viajes de intercambio de escuadrillas con Alemania, Italia, Francia y Portugal (NAVITES, NAVIPAR, NAVISPOT) comienzan desde Mallorca con una patrulla que al Mando del Tcol Hevia viaja a la base italiana de Istrana y finalizan con una misión en la Base francesa de Orange (Caritat) con una formación compuesta por Page, Guil, Marino Hernán y Díaz-Pintado.

Normalmente el trato recibido en las bases extranjeras era una contraprestación tácita no escrita: si no cobraban el Pabellón de Oficiales, si te llevaban de excursión, si te recibían con una botella de champagne a pie de avión... etc., la recíproca se cumplía.

Pues bien, normalmente los italianos no cobraban el alojamiento y comida, hasta que en un viaje falló el S.O.P. (Standard Operational Procedure) que dicen los americanos, lo





Archivo Canario "Azuela"

*Del Río, Barona, Botella, Serra y Ascaso.*

que produjo el consiguiente quebranto económico y merma en la compra de cafeteras italianas, pañuelos de seda....etc. (entonces no existía la VISA). "Don Felipe" que para defender a los suyos era implacable, montó "el número" telefónicamente al Coronel italiano que estaba "in albis" de lo acaecido y pidió mil excusas. Al siguiente viaje de los italianos, mandó su formación el Coronel porque quería desagraviar personalmente a "Don Felipe". Después de pedir reiteradas excusas, despegaron para su Base italiana, pidieron permiso a la torre para dar una pasada lenta en formación cerrada sobre el aparcamiento y, al estar sobre él, abrieron los frenos aerodinámicos y cayeron a tierra unos paquetitos marcados con los nombres de cada piloto de la Unidad; dentro contenían un pañuelo de cuello verde que como ya se ha indicado era el color del Ala de Caza núm. 4; fue un detalle entrañable que ha conseguido que después de tantos lustros el Cap. Echegaray conserve como oro en paño el pañuelo verde de "seda pura" ofrecido por los italianos en vuelo rasante.

Otra anécdota que retrata el "talante" de "Don Felipe" lo contaban los viejos del lugar: un Alférez de Milicia Aérea Universitaria que cumplía su período de prácticas en la Base, es detenido durante un jaleo en un bar de la Plaza de Gomila, parece ser que no estaba implicado en la trifulca, pero la policía se lo lleva detenido sin contemplaciones; al llegar a Comisaría muestra su tarjeta militar, indica que tomen nota y alega que por su condición militar no puede ser detenido; no le hacen ni caso; al enterarse el Coronel en el briefing matutino de la situación, ordena que un piquete armado marche a Comisaría con la orden de recuperar al prisionero"; la orden se ejecuta puntualmente, pero la Policía reacciona y a unos 100 metros de la puerta de entrada a la Base se forma un grupo de policías motorizados; el Coronel va personalmente a la barrera y ordena al centinela disparar una ráfaga a 20 metros de las ruedas delanteras y la segunda a las ruedas; no hubo necesidad de la segunda ráfaga, los policías abandonaron el lugar como almas perseguidas por el diablo; no se tiene constancia de como terminaron las relaciones entre el Coronel y las Autoridades de Palma.

## IN MEMORIAM

**E**l Ala de Caza nº 4 aunque de vida corta, desgraciadamente no se libró de pagar su tributo de sangre.

Ellos fueron los mejores, los escogidos, los que nos esperan de guardia en los luceros, por eso como homenaje se ha guardado esta triste secuela para el final, pues como dijera ese poeta extremeño, Gabriel y Galán:

"¿No soy yo vida nacida de vidas que a mi se dieran? pues vidas que en mi se unieran, si vivo, no han de morir. ¡Por eso quiero vivir, porque mis muertos no mueran!"

Un antiguo del Ala, el Capitán Echegaray ha proporcionando los datos principales y circunstancias de estos tristes acontecimientos; los entrecorillados son transcripciones directas de su carta, que ha sido de gran ayuda.

**Capitán Lázaro Hoyos:** "Después de un vuelo de entrenamiento en formación, se efectúa una pescadilla de combate; la formación estaba compuesta por Alvarez del Castillo, Lázaro, Berná y Echegaray; durante la pescadilla, Berná se monta encima del avión de Lázaro, al que posiblemente aplastó y cayó al mar; Berná logró saltar en paracaídas y cayó al mar cerca de Porto Cristo, lo recogió un Dornier Wall de Pollensa pilotado por el Comandante Llosa".

**Berná Mestanza:** "El accidente anterior le creó un trauma a Berná hasta el punto de recibir tratamiento psiquiátrico; además tenía problemas familiares.

El accidente se produjo en una misión similar a la anterior, vuelo de formación y pescadilla de combate; volaban Hevia, Escalante, Llosa y Berná.

Después de la pescadilla y ya sobre tierra se pide comprobación de combustible y Hevia asegura que todos los pilotos contestaron. Al llegar a tráfico se llama: Formación Nevada-Berlín con cuatro aviones en inicial; ¿Dónde está el cuarto avión que no lo veo?, contesta la torre. Se buscó en tierra por la Guardia Civil, se preguntó a los pescadores de la zona; nunca más se supo ni se recuperaron restos del avión.

**Tenientes Ugarte y Ascaso:** "El accidente tuvo lugar con una avioneta AISA I-115 de la Plana Mayor, cuando se metieron contra el suelo evolucionando a baja cota en las pro-



ximidades de La Puebla”.

**Capitán Benito Pedregal:** “Misión de Tiro Aire-Aire”; manda la formación el “Piu-Piu”. Al iniciar el tráfico de tiro, Abelardo pasa por debajo del blanco y se supone que chocó contra la barra y bola de contrapeso. Entró en invertido y se metió directamente en el mar unas diez millas al Este de la isla de Cabrera”.

**Teniente Martín-Cervera:** “Formación fluida compuesta por Alvarez del Castillo, Ascaso, Martín Cervera y otro que no recuerdo; en uno de los cruces con el sol de frente, Martín Cervera, chocó contra Alvarez del Castillo. En plena barrena, Alvarez del Castillo logra saltar en paracaídas, cae al mar y es recogido por un pesquero, Martín Cervera se perdió en el mar y nunca aparecieron ni sus restos ni los de su avión.”

**Brigada Guerra:** Salta en paracaídas durante un vuelo nocturno cuando regresaba desde la península. Su cadáver se recoge al día siguiente: había muerto ahogado; según cree recordar “Jimmy” Alvarez del Castillo en la fecha del accidente no se utilizaba aún el bote salvavidas. A partir de ese accidente para cruzar el charco había que hacerlo como mínimo en pareja; esta decisión complicó la vida a los que éramos asiduos de los viajes en fin de semana.

**Brigada Urra:** Al regreso de una misión de Defensa Aérea Activa, en el tráfico para el aterrizaje, se “overshoota” en el viraje a



Concurso de tiro aire-aire 1962. De izquierda a derecha: Murga Ulibarri, Martín Cervera, Juste y Page, el jefe de la patrulla.

final, fuerza la maniobra y entra en pérdida, recupera la pérdida y golpea en el “overrun” en una trayectoria plana con fuerte índice de descenso (“sinking”) y sale despedido con el asiento. Cuando el equipo de rescate llega al lugar aún está con vida, pero desgraciadamente fallece poco después. Como se recordará Urra estaba en Servicio de Alerta de 5 minutos cuando el “Chaparro” derribó el “chamizo” del barracón de alarma. La pareja fue sacada en “scramble” para tomar acción contra un eco desconocido. La situación de alerta estaba reforzada, el autor no recuerda el motivo, tal vez fuese la crisis en

Argelia y el “push” anti-De Gaulle del General Masu; el caso es que la configuración de los aviones era distinta de la habitual (las 6 ametralladoras cargadas a tope y dos misiles “sidewinder”). Tal vez esta circunstancia adelantó la pérdida.

Estas son las siete víctimas mortales, triste tributo al entrenamiento y puesta a punto operativo de los siete años de vida de la Unidad.

## LA ÚLTIMA MISIÓN

A mediados de mayo de 1962, el Ala está en “liquidación por derribo”. El aparcamiento parece un desierto, sólo quedan tres Sabres que hay que entregar en Getafe; se pre-

Montaje del Sidewinder.



Canario Azola



sentan voluntarios para la misión el Capitán Guil y los Tenientes Cifre y Negrón; el despegue se programa para las tres y media; la tripulación almuerza en el Pabellón y coincide que el coronel también almuerza con su familia. El Capitán Guil se dirige a "Don Felipe": "Mi Coronel, voy a mandar la última misión del Ala, quiero su autorización para efectuar una pasada sobre la Base". Guil, yo ni le autorizo ni le dejo de autorizar, haga lo que le pida el cuerpo y aguanten sus "puntos" yo miraré para otro lado, pero si llega un parte de Palma Control, juraré por mis muertos que yo había ordenado la maniobra". El "briefing" del líder es corto: "En la "pasada a la pista de rodaje, si no queréis dejar un "drop" en tierra, volad más altos que yo, de manera que siempre veáis la escarapela superior del plano". La patrulla despegue en formación cerrada, el líder pide permiso para virar a la izquierda, dirigirse al radiofaro e iniciar una "aproximación instrumental" a la pista 24, tras el DC-4 de Aviaco que tiene a la vista. Pero Don Felipe "no mira para otro lado", cuando oye el ruido de la puesta en marcha abandona la mesa y sube al balcón del torreón del pabellón, seguido de otros comensales y enciende el puro de la última misión aire-aire. La formación enfila la pista de rodaje "a todo trapo". El "briefing" fue correcto ya que los testigos aseguran que el "rebufo" de los "drops" del líder levantaban polvo. A la altura de la torre, la formación inicia un suave ascenso para un tonel muy amplio que finaliza en una pasada rasante sobre la playa del Arenal; alguien oye que el Coronel con el puro en la boca "masculla": "Yo me voy a Londres pero esto es una cabronada". Los pilotos regresan en el "nocturno" de Iberia; el Coronel sale al encuentro: "Guil, estuvo bien pero sobraba el "repaso a la playa".

## CONCLUSIONES

La reconstrucción de la Historia del Sabre en Mallorca, en razón de la carencia casi absoluta de fuentes escritas, es parcial y personal ya que ha tenido que basarse en la memoria, pero como escribió nuestro gran poeta Antonio Machado:

*"De toda memoria sólo vale  
el don plecaro de evocar los sueños"*

Se han tenido que evocar muchos sueños y, soñar, siempre es agradable; pero de aquí tiene que surgir la primera enseñanza: El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, debe estar atento en el futuro y, si se produce la disolución de una Unidad del Ejército del Aire; actuar de inmediato para que su documentación no se pierda. Se tienen noticias que en el Reino Unido de la Gran Bretaña se han producido también problemas al disolverse unidades de la RAF. La vida del Ala de Caza nº 4 fue corta pero fructífera y su personal desde el Coronel al último Cabo mantuvo su espíritu de Unidad hasta la última Revista de Comisario; pero este espíritu sobrevivió

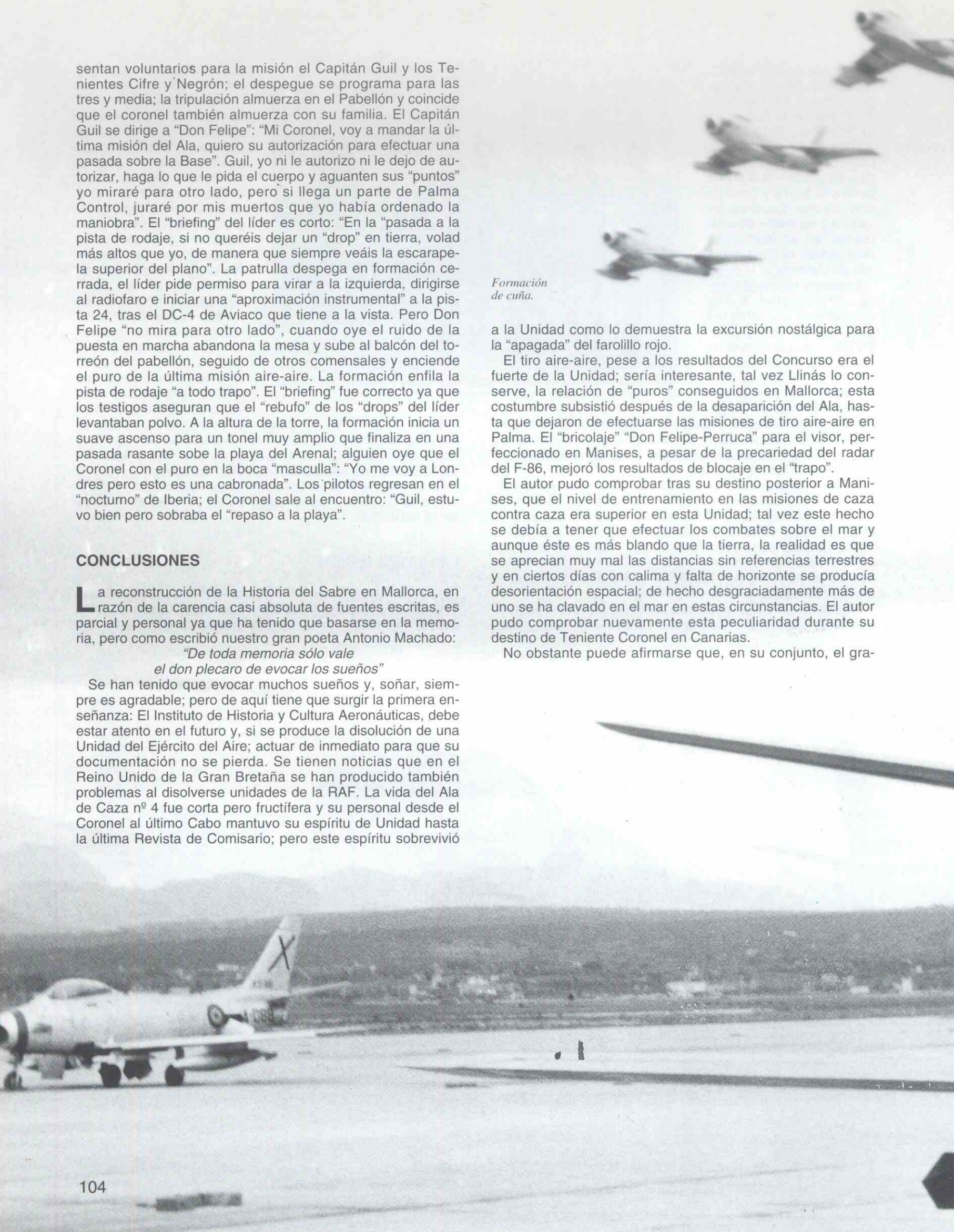
*Formación  
de cuña.*

a la Unidad como lo demuestra la excursión nostálgica para la "apagada" del farolillo rojo.

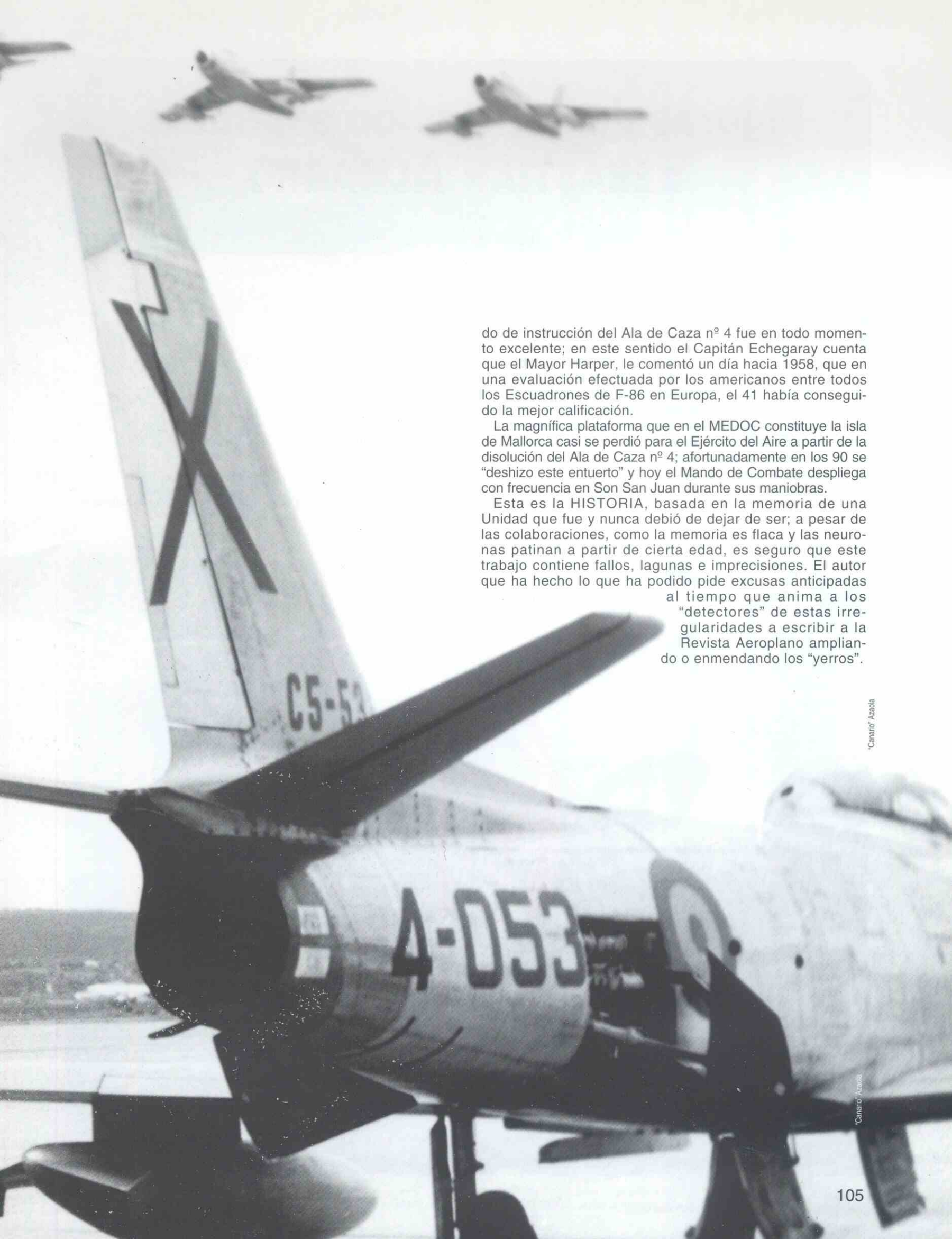
El tiro aire-aire, pese a los resultados del Concurso era el fuerte de la Unidad; sería interesante, tal vez Llinás lo conserve, la relación de "puros" conseguidos en Mallorca; esta costumbre subsistió después de la desaparición del Ala, hasta que dejaron de efectuarse las misiones de tiro aire-aire en Palma. El "bricolaje" "Don Felipe-Perruca" para el visor, perfeccionado en Manises, a pesar de la precariedad del radar del F-86, mejoró los resultados de bloqueo en el "trapo".

El autor pudo comprobar tras su destino posterior a Manises, que el nivel de entrenamiento en las misiones de caza contra caza era superior en esta Unidad; tal vez este hecho se debía a tener que efectuar los combates sobre el mar y aunque éste es más blando que la tierra, la realidad es que se aprecian muy mal las distancias sin referencias terrestres y en ciertos días con calima y falta de horizonte se producía desorientación espacial; de hecho desgraciadamente más de uno se ha clavado en el mar en estas circunstancias. El autor pudo comprobar nuevamente esta peculiaridad durante su destino de Teniente Coronel en Canarias.

No obstante puede afirmarse que, en su conjunto, el gra-







do de instrucción del Ala de Caza nº 4 fue en todo momento excelente; en este sentido el Capitán Echegaray cuenta que el Mayor Harper, le comentó un día hacia 1958, que en una evaluación efectuada por los americanos entre todos los Escuadrones de F-86 en Europa, el 41 había conseguido la mejor calificación.

La magnífica plataforma que en el MEDOC constituye la isla de Mallorca casi se perdió para el Ejército del Aire a partir de la disolución del Ala de Caza nº 4; afortunadamente en los 90 se "deshizo este entuerto" y hoy el Mando de Combate despliega con frecuencia en Son San Juan durante sus maniobras.

Esta es la HISTORIA, basada en la memoria de una Unidad que fue y nunca debió de dejar de ser; a pesar de las colaboraciones, como la memoria es flaca y las neuronas patinan a partir de cierta edad, es seguro que este trabajo contiene fallos, lagunas e imprecisiones. El autor que ha hecho lo que ha podido pide excusas anticipadas al tiempo que anima a los "detectores" de estas irregularidades a escribir a la Revista Aeroplano ampliando o enmendando los "yerros".



# Figuras de la aviación española: SEBASTIAN ALMAGRO

RAFAEL DE MADARIAGA

**E**STE CRONISTA E INVESTIGADOR AFICIONADO de la Historia Aeronáutica de nuestro País ha tenido una enorme suerte, ha tenido una buena estrella tremendamente favorecedora toda la vida. Desde que tenía uso de razón vivió entre aviadores y en medio de la Aviación Española de la época, desde 1945 hasta ahora. Cuando algún lector y amigo le ha acusado de un exceso de protagonismo no ha tenido más remedio que reconocer que el azar le ha señalado de manera envidiable, haciéndole participar en primera persona en muchos acontecimientos; le ha hecho conocer en persona a decenas de personajes de la Historia Aeronáutica Española. Por eso este relato histórico acerca de un CENTAURO DEL AIRE, SEBASTIAN ALMAGRO CASTELLANOS, es también en una modestísima parte, algo de mi propia historia.

Solo por esa fortuna, doblemente acariciada por la suerte, se explica que de los ocho acontecimientos en que Sebastián cuenta que se le ha parado un motor o ha tenido que tomar fuera de campo con un velero, el más espectacular, fue aquel en

*El velero acrobático Lö 100  
Virgen de la Cabeza.  
A la derecha, hermoso retrato de Sebastián  
Almagro.*







Tom Clavin 2002



I. UNITED STATES OF AMERICA XI.

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

THIS CERTIFIES IV. **SEBASTIAN ALANGRO CASTELLANO**  
 THAT V. **ALMAGRO 18 PALMA DEL**  
**000070890 RIO CORDOBA SPAIN**

DATE OF BIRTH	HEIGHT IN.	WEIGHT	HAIR	EYES	SEX	NATIONALITY
04-18-24	70	209	BROWN	BLUE	M	SPAIN VI.

IX. HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE THE PRIVILEGES OF

II. **COMMERCIAL PILOT** III. **CERT. NO. 2260376**

RATINGS AND LIMITATIONS

XII. **COMPENSATION OR HIRE OR FOR AGRICULTURAL AIRCRAFT OPERATIONS**

CARD 2 OF 2

XIII. *[Signature]*

VII. **SIGNATURE OF HOLDER** X. *John L. McLucas*

X. **DATE OF ISSUE: 11-02-76** VIII. **ADMINISTRATOR**

AC FORM 8060-1 (9-75) SUPERSEDES PREVIOUS EDITION



*Almagro como joven alférez instructor de Vuelo sin Motor.  
A la izquierda, Licencia de Piloto Comercial norteamericana.*

que tomó tierra en un verdadero pañuelo, a media falda de la meseta, en la Ladera Norte de Monflorite en agosto de 1958. Esa fortuna hizo que le acompañara un jovencísimo mozalbete --este modesto cronista-- con apenas diecisiete años, pendiente de incorporarse a la Academia General del Aire en su primer curso de novato, que volaba con él en un Kranich, absorbiendo cada palabra y cada viraje, asombrado por el placer y la trepidación del momento, asimilando todo lo que el maestro podía enseñarle. De ahí nació una amistad, una relación de maestro a alumno, de padrino a neófito, de admirador hacia una de sus figuras claves, de piloto aprendiz hacia un indiscutible genio aviador hispanico.

## “OVERTURA” PARA UNA GRAN VOCACIÓN

Sebastián de Almagro y Castellanos vino al mundo en Escañuela, Jaén, un 18 de noviembre de 1923 en la casa de Don Pedro de Almagro y Armenteros, que tenía a gala descender de la vieja y ancestral familia de Los Almagro que descubrieron el Perú con Pizarro, así como el inmenso y bellissimo Chile para sí mismos. Descendientes lejanos de Diego de Almagro el Viejo tanto como de Almagro el Mozo, su hijo, cuyas hazañas están escritas en las mejores crónicas de las letras y de la épica castellana, siempre tuvieron como timbre de gloria aquel legado de valor y aventura.

Su madre por el contrario fue una mujer con vocación de enseñar a los pequeños y a los jóvenes, dedicando a ello gran parte de su prolífica vida. Muy relacionada con las Teresianas del Padre Poveda, fue una tenaz introductora en Andalucía de dicha institución, de la cual fue una de sus primeras alumnas, además de frecuentar y facilitar el contacto en su propia casa con los más brillantes intelectuales de la época. Sebastián tiene recuerdos de chavalillo en los cuales aparecen departiendo en el salón de su casa de Andújar, personas de relieve literario e institucional como el propio Padre Poveda, José Ortega y Gasset ó el General Queipo de Llano. De todos ellos tiene recuerdos imborrables, frases de esas que se quedan en el recuerdo y alimentan de forma imparable la imaginación de un chico de diez o doce años.

En algunos meses de la Guerra Civil la familia se mantuvo escondida en una choza de monte, en medio de la Sierra próxima a la ciudad de Andújar, con cierta proximidad al Santuario de Santa María de la Cabeza, que defendía tenazmente la agrupación de tropas, guardias civiles y familias, al mando del heroico Capitán Cortes. Desde lugares cercanos a la famosa posición pudo ver en muchas ocasiones el avance y las operaciones del cerco, la defensa de los sitiados y en muchas oportunidades el tenaz abastecimiento de que eran objeto las fuerzas cercadas por parte del Capitán Carlos Haya, que llevaba a cabo las misiones de aprovisionamiento en todas las condiciones que se pudieran presentar; de día, de noche cuando el horario diurno comenzó a hacer las misiones imposibles, solo o acompañado, y en todo tipo de aviones disponibles en Tablada, de donde salía utilizando cualquier clase de avión volable y que no fuera a emplearse inmediatamente en otra misión de guerra más necesaria.

La Aviación y todo lo aeronáutico ya era desde bien tempranas fechas una gran obsesión para el chiquillo Almagro, que luego se convertiría en una enorme vocación aeronáutica. Con aquellos pioneros que recorrían los pueblos y ciudades haciendo exhibiciones, se metía entre ellos y conseguía que lo dejaran su-





birse a las cabinas. Recuerda el vuelo que hicieron los cubanos de devolución del que había efectuado el malogrado Barberán con Collar en el desafortunado "Cuatro Vientos".

### UN TESTIGO PRIVILEGIADO

**E**n enero de 1937, recién comenzado el año que sería el segundo de la guerra fratricida entre los españoles, el veterano piloto Joaquín García Morato, un acróbata consumado antes de la guerra en numerosos Concursos de Acrobacia mundiales, comenzaba ya a hacerse famoso como piloto de caza. Alertado por la prensa y las autoridades de la presencia sistemática de dos aviones de bombardeo Tupolev SB-2 Katiuska, que todos los días de buena mañana bombardeaban Córdoba, decidió situarse en la vertical próxima a la ciudad a cinco mil metros de altura.

Ese día 3 de enero por la mañana, al poco tiempo de estar en posición favorable, dos Katiuskas arribaron, siendo atacados sucesivamente por el piloto, consiguiendo derribar al primero de ellos en un picado suave en rápida persecución, ya que el avión republicano alcanzaba mas velocidad que el pequeño biplano Fiat en crucero. El primer avión incendiado cayó finalmente en las cercanías del aeródromo republicano de Andújar. Le pareció que el otro avión se volvía hacia sus líneas; sin embargo en una maniobra que le honró por el arrojo que demostró su tripulación, pronto descubrió Morato que el otro bombardero se dirigía hacia él ametrallándole, por lo cual según frase suya, "Dando la vuelta rápidamente por debajo y disparando mientras lo hacía tuve la suficiente suerte de que una de mis balas tocase el aparato enemigo en un punto vital. Casi inmediatamente cayó en espiral abierta y se estrelló contra el suelo, haciendo explosión con tremendo ruido a escasamente dos kilómetros del otro".

*Una extraordinaria pasada rasante del Lō 100,  
más bajo que las copas de los árboles.*







Contemplan la típica ceremonia de "bautizo en el pilón", probablemente en Monflorite.

Todo este combate y su resolución fueron contemplados por muchos lugareños y uno de ellos era el jovencísimo Sebastián que al poco aparecía en una fotografía<sup>1</sup> que existe de uno de los aviones derribados, cuya cola y fuselaje trasero están todavía visibles y en la cual muchos chicos jóvenes y mujeres rodean al avión republicano con el número 31 blanco en el timón de dirección; el joven que está más a la izquierda de la fotografía, que mira impertérrito a la cámara, ataviado con pantalones bombachos de niño bien, es nuestro joven protagonista, que no podía perderse un suceso aéreo tan famoso como este en las proximidades de su ciudad. En efecto uno de los aviones se estrelló en el paraje llamado Arroyo de los Santos y el otro en el Cerro del Pino, próximo a la carretera de Andújar a Arjona, más o menos a unos seis kilómetros de la ciudad como había establecido García Morato.

La Guerra Civil por fin terminó y el mozalbete Almagro se asentó en Madrid en casa de sus tíos, para continuar sus estudios de bachiller que realizó en el Instituto Cardenal Cisneros de la Calle San Bernardo. A Sebastián que le encanta Madrid, le gusta desde entonces especialmente ese barrio que va desde la calle donde se asentaba también la vieja Universidad de Derecho, hasta los alrededores de la anchurosa Avenida del General Martínez Campos. En ese cruce con Modesto Lafuente vivió durante esos años, en la casa donde habitaba y de la cual era propietario el Marqués de Santo Domingo. Sus recuerdos de Chamberí son los estupendos retazos que le quedan en el recuerdo a un jovencuelo que se abre a la vida en un en-

<sup>1</sup>Ver libro "Tupoliev SB Katiuska en España (Vol. 1)" de Editorial Quirón, página 32.

### Actuaciones de carácter militar y deportivo nacionales e internacionales efectuadas en el Aeródromo de Palma del Río

- Operación Veleros 79 del Ejército del Aire durante una semana. Final festival aéreo con la inclusión de las patrullas del Ejército del Aire del Ala 14 Phantom, Ala 21 F-5 y Saetas 212 Escuadrón, Mirage III Ala 11 y Veleros LÖ-100 pilotado por Sebastián de Almagro y patrulla paracaidista del Ejército del Aire. PAPEA.
- 1980. Diciembre. Concentración Nacional de Paracaidismo Deportivo.
- 1981. Campeonato Nacional de Vuelo Acrobático para la selección del Equipo Nacional.
- 1987. Operación del Ejército del Aire con desembarco de unidades en paracaídas y vuelos nocturnos con los Aviocar del Ejército del Aire.
- 1989. Campeonato Nacional de Vuelo Acrobático para la selección del Equipo Nacional.
- 1987. Operación Almagro. Fuerzas Aéreas del Ejército de Tierra. Famet.
- 1989. Semana de acciones diurnas y nocturnas de la Famet.
- 1988. Junio. Rallye París-Palma del Río (Internacional) con aviones planeadores de los que llegaron en vuelo 14 de ellos.
- Punto de toma de cuatro vueltas aéreas a España con aviones de motor.
- Varios cursos de aviones sin motor impartidos en éste Aeródromo privado de forma gratuita para los participantes.

En este campo de aviación de Palma del Río, en el que está ubicada la empresa de Trabajos Aéreos FUMIGACION AEREA ANDALUZA, S.A. (F.A.A.S.A. AVIACION), se mantuvo en vuelo desde hace veinticinco años el veleros acrobático de alta escuela LÖ-100 Virgen de la Cabeza, que es propiedad del Ejército del Aire y lo tuvo en cesión de uso nuestro acróbata y piloto internacional. Sebastián ha tenido el honor de haber volado junto a las máximas figuras de la Acrobacia Aérea Nacional y Mundial en sus exhibiciones como son ARESTI, CANTACUZENO, ALDECOA, LENS, CASTAÑOS, QUINTANA, ALOS, UGARTE, GIL DE MONTES, ADRADOS, BERETTE, VERLAINE, BIANCOTTO, WILLIAMS, HANNA REICHT, JAQUELINE COCHRAN, PISKUNOV, TEREGULOF, BLACK y un sin fin de pilotos internacionales, así como las Patrullas Acrobáticas de diferentes países.





*Sebastián, acompañando a Tomás Castaño en 1964, al convertirse en Campeón Mundial de Acrobacia.*



*Famosa pasada en invertido en un festival celebrado en Tablada, al lado y más bajo que la torre de control sevillana.*

torno agradable como ha sido siempre ese barrio; recuerda el Palacete de Zurbano donde había vivido el Presidente de la República, Aniceto Alcalá Zamora, así como el magnífico caserón de la esquina de esa misma calle, un palacete de tres plantas, de comienzos del siglo XX con un estilo espléndido y un jardín notable.







Representando a España junto al Equipo Nacional de Acrobacia aérea en un Campeonato Mundial.



Durante la operación "Velero" del Ejército del Aire en el aeródromo Almagro hacia 1987, vemos a Sebastián acompañado por (de izquierda a derecha) los generales J. Galve Pueyo, López Saez, E. Alfaro Arregui y coronel E. Dáneo Palacios.

## MALOGRADO COMIENZO EN LA 2ª PREMILITAR DE AVIACIÓN

**E**n 1943, con 20 años Almagro comienza su formación en aviación militar ingresando en la 2ª Promoción de Complemento que se denominó 2ª Premilitar. A los diez días de convivir ya con sus compañeros y amigos que tenían la misma vocación militar y aeronáutica, se le da la baja debido a que su padre era una persona de "simpatías marxistas". Cómo siempre ha tratado de explicar Sebastián con la misma frase muy gráfica "¿Tú crees que se pueden tener <<simpatías marxistas>>, teniendo 80.000 olivos?". Pues ese informe de alguien interesado en hacer fracasar al hijo de Don Pedro, una insidia que sin duda fue originada en la malévola envidia profesada por algún funcionario o plumífero del Ayuntamiento de Andújar, fue la causa de la mayor amargura de nuestro joven aspirante a piloto militar, que desde entonces tuvo que dar miles de vueltas, recurrir a docenas de recovecos y sufrir gran número de sinsabores, para conseguir aquello que le gustaba por encima de todo: ser piloto de la Aviación Militar Española. De una forma o de otra comenzó a volar en 1943.

Al poco tiempo consiguió hacer el curso de Vuelo Sin Motor y ahí comenzó una carrera ascendente en esa especialidad que le permitía ver cumplido al menos el deseo de volar y estar en contacto con lo que más ansiaba, el ambiente aéreo y deportivo junto con la actividad de enseñanza. Poco tiempo después era Instructor de Vuelo Sin Motor, equivalente a Alférez Asimilado del Ejército del Aire ejerciendo en las Escuelas de Somosierra, Madrid y en Monflorite, Huesca. El 1 de mayo de 1948 se había publicado un concurso para realizar un curso de información para Instructores de VSM a celebrarse a partir del 8 de Mayo, al cual asistieron 11 Alfé-





## Actuaciones deportivas aeronáuticas

Campeonatos del Mundo de V.S.M. en Madrid 1952  
Piloto y Jefe de Aviones Remolcadores de los Aviones FI-156 y HM-9  
Campeonatos del Mundo Francia (ST. YAN 1954)  
Campeonatos España 1.956 Cuatro Vientos  
Campeón Circuito de Velocidad en Triángulo  
Campeonatos del Mundo de Acrobacia Aérea (Bilbao 1964) Velero  
Acrobático LÖ-100 fuera de concurso en exhibición especial  
Campeonatos de Europa de Acrobacia Aérea en Chatoireux (Francia) con aviones TRENNER MASTER y ACROSTAR, representando a España en 1978  
Campeonato del Mundo de Acrobacia Aérea en Punizt (Austria) 1981  
Campeonatos de Europa de Acrobacia Aérea en Ravena (Italia) 1983  
Campeonatos del Mundo de Acrobacia Aérea en Beckesaba (Hungria) 1984  
Campeonatos del Mundo de Acrobacia sin Motor en Rigby (Polonia) 1984  
Campeonatos del Mundo de Acrobacia sin Motor en Mauthendorf (Austria) 1985  
Campeonatos de Europa de Vuelo Acrobático con Motor en Iberdoh Les Bains (Suiza)  
Campeonatos de Europa Acrobáticos sin Motor en Zory (Polonia) 1986  
Campeonatos Vuelo Acrobático con Motor en Beckesaba (Hungria)  
Campeonatos Vuelo Acrobático sin Motor en Hokenheim (Alemania) 1986  
Campeonato del Mundo con Motor en Toulouse (Francia)  
Campeonato del Mundo Acrobacia L 'Havre (Francia)  
Campeonato del Mundo Acrobacia con Motor en Vuelo (Holanda)  
Campeonato del Mundo Acrobacia con Motor en Fayance (Francia)

### HORAS VOLADAS HASTA EL DIA DE HOY, FINAL DE 2002

Son casi 26.000 horas de vuelo en CASI 150 tipos de aviones desde planeadores elementales hasta reactores y convencionales, entre los que se incluyen varios tipos de aviones acrobáticos de Alta Escuela, así como veleros de ésta especialidad de vuelo.

Con el LÖ-100 ha efectuado más de 1.500 vuelos acrobáticos en toda clase de eventos aeronáuticos a los que ha sido requerido y siempre sin remuneración. Del número de horas de vuelo más de la mitad de ellas están hechas en aviones Agroforestales y de Incendios, a lo que se viene dedicando desde 1954.

*Almagro volando el avión acrobático en el que, a los pocos minutos, perecería su amigo y campeón Agustín Gil de Montes.*







Una de las celebraciones en el aeródromo de Palma del Río. Con Almagro los generales López Saez y E. Alfaro Arregui.

reces de Complemento y tres civiles. Sebastián Almagro fue admitido con fecha 26 de abril a efectuar dicho curso. Poco después en julio del mismo año se regulariza otro concurso que se había publicado en febrero de ese mismo año por el cual se efectuó un Curso con fecha 26 de abril del mismo año de 1948. Como consecuencia del mismo fue designado Instructor de VSM Almagro y destinado a la Dirección General de Aviación Civil con gratificación de profesorado.

El 4 de marzo de 1950 se produce el ascenso al empleo de Profesor Civil de VSM, asimilado a Teniente de Aviación, Servicio en Vuelo, a los Instructores civiles de VSM Jaime Tauler, Fernando Vicente Llorente, Pedro Peñarredonda, Roberto Bermúdez de Castro, Sebastián Almagro Castellanos y José María González Montejo. En el mismo boletín se ascendía a Profesor Superior Civil de VSM, asimilado a Capitán a los Profesores Miguel Tauler Gilabert y Augusto Nuñez Valletta.

Al año siguiente el 4 de enero de 1951 como parte para realizar las condiciones para el ascenso a Profesores de VSM, fueron convocados a un Curso de Pilotos Elementales en la Escuela de Pilotos del Grupo Sur en Las Bardocas, Badajoz, los Profesores de VSM A. Salinas, R. Bermúdez de Castro, Sebastián Almagro y José María González Montejo.

Pasa por diversas escuelas y actividades, habiendo estado en alguna etapa en todas ellas, tanto en el Cerro del Telégrafo en Madrid, como en Somosierra y a los pocos años se encontraba en la Escuela de Monflorite, en Huesca como Profesor.

Almagro, muy aficionado a la escritura y además buen caricaturista, es en esos años el alma de la revista de la escuela llamada "Clavileño", una delicia de maquetación, todo hecho a mano, donde lo mismo hay poesías deliciosas que cuentos, colecciones de frases celebres o de aforismos aeronáuticos y por supuesto magníficos dibujos y caricaturas, página tras página, de todos los compañeros profesores, alumnos y jefes. Se hacía a máquina el texto y se copiaban varios ejemplares, coloreando con lápices de colores, elaborando una auténtica maravilla de pura artesanía, que Sebastián conserva amorosamente y de la cual existen muy pocas copias; es un auténtico incunabulo. Es la época de los Profesores Echeveste y Arenas teniendo como jefe a Peñafiel.

## El Campeonato del mundo de VSM acrobático de 1985

Desde el día 26 de Agosto al 4 de Septiembre de 1.985 se celebraron en MAUTHERNDORF (AUSTRIA), los primeros Campeonatos del Mundo de Vuelo sin Motor Acrobático, participando diez países: USA, CANADA, INGLATERRA, SUIZA, la entonces denominada REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, POLONIA, HUNGRIA, LUXEMBURGO, JAPON y AUSTRIA como país organizador. Como Observador Oficial por parte de España, estuvo presente representando al Real Aero Club de España, ya como FENDA, el piloto Sebastián Almagro Castellanos, ya que por la premura de tiempo y por la falta de material de Vuelo Acrobático para competición, no pudo participar un Equipo Español.

La representación española fue acogida por la Organización con todo cariño y albergaban la esperanza de que las Autoridades Aeronáuticas de nuestro país, organizaran la siguiente edición del Trofeo LÖ-100 "SEBASTIAN ALMAGRO", creado y diseñado por nuestro piloto acrobático, para que fuera incluido en las posteriores Competiciones Mundiales de esta especialidad de vuelo artístico.

Tanto el Presidente de la CIVA Mr. Black, como el Presidente de la FAI Mr. Kepazt y el Director del Campeonato Mr. Berger, coincidieron en el deseo de todos los pilotos del mundo de venir a competir en España dicho Trofeo, que tiene el atractivo, de ser bello y de original diseño, y estar concebido en honor del más antiguo avión del mundo para la acrobacia aérea sin motor, el velero acrobático LÖ-100 "Virgen de la Cabeza", que voló durante 47 años. Las Autoridades decidieron organizar esta competición aérea en Palma del Río (Córdoba) y seguir manteniendo el prestigio que no se debería perder, ya que en España hemos sido campeones del mundo tanto en V.S.M. como en Motor Acrobático.

Tan solo era necesaria la adquisición de material de vuelo —que era entonces muy barato— ya que el equipo humano con el que se ha contado siempre ha sido y es de muy alta cualificación. Había entonces la casi obligación de engancharnos en aquel tren que desde el año 1.985 empezó su andadura, toda vez que España goza de un gran prestigio, no en balde se ha sido Campeones del Mundo de V.S.M. y de acrobacia aérea.



Entrega de trofeos en un hangar del aeródromo Almagro.





*El veterano L6 100 con Almagro a los mandos, remolcado hasta su altura de suelta.*



## LOS DUROS AÑOS DE TRABAJO EN VUELO SIN MOTOR

**E**n 1955 Sebastián colabora en la organización del Curso de Instructores que se celebró durante todo el verano en la Escuela de Monflorite. El autor lo recuerda muy bien porque ese año, con catorce años recién cumplidos el 1 de junio, apareció en la escuela oscense, con aspecto de pipiolo recién salido del nido. Los jóvenes que habían sido convocados para hacer el "A" y el "B", al terminar los primeros "arrastrones" de unos cientos de metros con el SG-38 Schulgleiter, que todos apodaban como "El Guitarrón", fueron formados un magnífico día y se les solicitó que si querían hacer el curso "C" de Vuelo Sin Motor, sin necesidad de completar el "B". El estupor duro pocos segundos, porque creo que todos dimos un paso al frente, incluido el que suscribe, que sabía que no tenía la edad reglamentaria para hacer el "C". Creo que fue la primera vez que fui consciente de que el no decir toda la verdad, no es lo mismo que mentir, y aunque nadie me lo requirió, me aceleró el pulso, se me puso el corazón a cien por hora, pero la excitación del momento y la felicidad fueron tan grandes como el cielo abierto de la ladera de Monflorite.

Para poder titular como Instructores a los que hacían el Curso de tales, se les exigía que soltaran a un alumno en un curso de "C" completo; por eso con los catorce añitos y otros por un igual nos vimos encaramados a la cabina delantera del Kranich, sin comerlo ni beberlo, con una felicidad exultante. Los que serían a partir de ese momento instructores, eran Julve, mi inolvidable instructor, José Luis Acebes de Villegas, José Luis Yarza Oñate, Rafael Albalá, Nebot, Abad, Mata y un etcetera que siento no poder completar. Los Profesores para ellos eran los ya muy antiguos, Ara, Tauler, Sevillano, Almagro, Juez y algún otro. Mi profesor fue el simpático y original J. Julve, del cual guardé siempre un cariñoso recuerdo y cierta añoranza que me conmovió cuando años después perdió la vida en un doloroso accidente. Al finalizar aquel curso imprevisto, los neófitos volamos por tres veces solos en el Grunnau Baby II con lo cual alcanzamos la mayor felicidad que un chaval de esos años podía conseguir, prometiéndonos volver para "hacer entrenamiento" cuanto antes.



Las tertulias que se formaban en pleno campo de vuelo entre remolque y remolque eran dignas de reseñarse: allí estaba el Jefe, Comandante Peñafiel, a quien como viejo piloto que había participado en la guerra, todos ellos respetaban de una forma muy evidente, celebrando sus chascarrillos con aquella voz ronca típica suya; estaba el simpático Yarza que en torno a un grupo de alemanes que estaban allí invitados para volar una horas de entrenamiento, les contaba en un alemán gutural y que casi se podía adivinar el tema en castellano, les narraba chistes hispánicos de "Otto y Frisch" que nunca he sabido si son traducibles al alemán o un invento español típico. También terciaba Julve con chistes más cazurros, como de campesino español y desde luego siempre estaba presente la gracia repajolera de Almagro con sus motes asignados de forma immisericorde a cada uno de sus pares; "El Fenicio", "La Hidra" etc. etc .

También curiosamente recuerdo las primeras tertulias en las cuales yo vi personalmente a antiguos pilotos de caza británicos y alemanes, departiendo pacíficamente y hablando sobre sus respectivas experiencias en la pasada guerra mundial, las manos mostrando Spitfires y Messers en tijeras, con una corte de jovencuelos contemplándolos abobados. Tampoco hacía tanto tiempo que había terminado la lucha, tan solo diez años.

## FOMENTANDO LA AFICIÓN AERONÁUTICA

Quizás a los jóvenes aficionados de ahora les extrañe como se podía acceder a realizar un curso de Vuelo Sin Motor en aquellos tiempos del "franquismo" pero es así: un muchacho remitía su solicitud a la Dirección General de Aviación Civil del entonces Ministerio del Aire y a continuación recibía instrucciones para venir a Madrid a realizar el Reconocimiento Medico. Si salía Apto le proporcionaban un pasaporte militar para viajar en tren hasta la escuela asignada -- Cerro del Telégrafo o Somosierra en Madrid, Monflorite en Huesca o Llanes en Asturias-- donde se presentaba y comenzaba a volar el "A", luego el "B" durante el mismo periodo mas o menos de un mes, TODO GRATIS SIN ABONAR NI UNA PESETA. Al cabo de otro periodo hacía el "C" y a continuación podía solicitar periodos de entrenamiento ya para volar solo o realizar otras actividades en la escuela que le había correspondido o elegido de nuevo. Y ¡¡cuántos chavales no hemos conocido "bajados de las montañas o salidos directamente de los pueblos de España, recién soltado el arado" para venir a volar!! Alunos de ellos eran tan capaces o más que los chicos de ciudad, ¿porqué no?

En el verano de 1958, este autor que ya era pilotillo de VSM desde aquel verano del 1955, volvió a Monflorite con la credencial de que en el mes de mayo había aprobado el ingreso en la Academia General del Aire, para formar parte de la 14ª Promoción. Con ese pequeño bagaje, al presentarse en Huesca para hacer el ansiado entrenamiento, junto a su compañero de tantas fatigas juveniles y mas tarde del mismo escuadron de F-104 en Torrejon, Joaquín Vasco Gil, hoy General de División, nos hicieron a los dos "distinguidos", cosa que nosotros no teníamos ni idea de lo que fuera, aunque muy pronto supimos en lo que consistía. Hacíamos funciones de "cabos furrieles" en las formaciones y en los dormitorios por las noches organizando las imaginarias, y a cambio teníamos algunas gabelas muy envidiadas,

### CONDECORACIONES

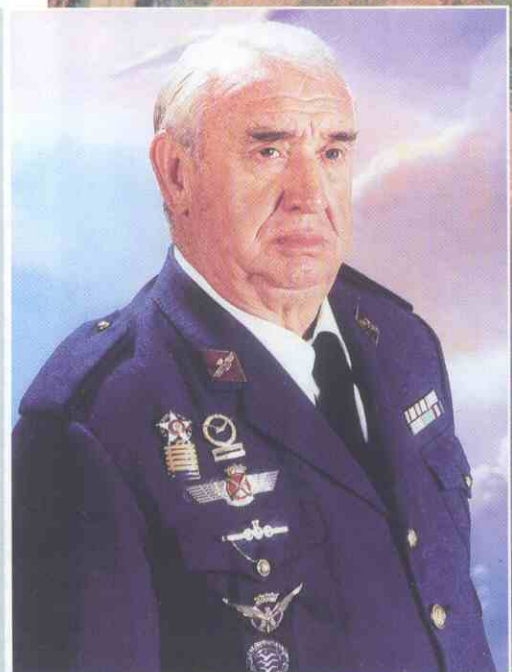
CRUZ DEL MERITO AERONAUTICO DE 1 a CLASE  
 CRUZ DEL MERITO AERONAUTICO DE 2a CLASE  
 MEDALLA DE PLATA DE FENDA (Federacion Aeronautica de Deportes Aereos )  
 MEDALLA DE ORO DE FENDA  
 MEDALLA AL MERITO AGRICOLA  
 MEDALLA CAMPEONATOS ST. YAN (MUNDIALES)  
 DIPLOMA PAUL THISANDIER DE LA FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)  
 MEDALLA DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS DE LA CRUZ ROJA (4 SALVAMENTOS)  
 MEDALLA DE ORO DE OFICIALES DE COMPLEMENTO CIOR (O.T.A.N.)  
 MEDALLA DE ORO DE LA FEDERACION AERONAUTICA DE ANDALUCIA (F.E.A.D.A.)  
 MEDALLA DE LA FEDERACION DE GALICIA DE AERONAUTICA

### PROPUESTAS

CRUZ MERITO MILITAR de 1a CLASE POR EL MANDO DE LA LEGION DE RONDA  
 MEDALLA AEREA, SOLICITADA POR EL TTE. GRAL. SERRANO DE PABLO

### DISTINCIONES

Consejero de Honor del Presidente del R.A.C.E.  
 Consejero de Honor del Presidente de F.E.N.D.A.  
 Piloto Honorario del Ala de Caza nº 11 -MIRAGE III Manises  
 Piloto Honorario del Ala de Caza nº 21 Escuadrón 221-F-5- Morón  
 Capitán Caballero Legionario de Honor -Ronda  
 Piloto Honorario de la Aviación Militar de Polonia  
 Córdoba del año 1.990. Deportes  
 Garbanzo de Plata (Asociación Periodistas de España)







*El campo de Palma del Río, bautizado como aeródromo "Almagro" en su estado actual (2002).*

*A la izquierda, nuestro veterano piloto junto a su palmarés de méritos reconocidos.*





*Entrega de trofeos y distinciones.  
Acompaña a Sebastián el general  
J. Galve Pueyo.*

como poder bajar a Huesca en la furgoneta los días de diario. Yo pronto supe que Sebastián Almagro conocía a mi progenitor, con lo cual visité su casa como invitado y volé varias veces con él en el Kranich.

En una de esas ocasiones me daba doblemando de cómo se podía pasar a la Ladera Norte, que era mucho mas alta y más agradecida, desde la de Monflorite, en la cual se volaba mucho más bajo y con más trabajo. Me enseñaba las triquiñuelas del pase de una a la otra, cuando de repente la ladera se vino abajo, el viento cesó y nos quedamos totalmente colgados a media ladera; Sebastián Almagro, desde la cabina trasera del Kranich ya que en la delantera iba el que suscribe, consiguió meter el velero-- que a mí me parecía enorme, con su gran envergadura-- en un pequeño bancal casi plano, excavado en la mitad de la falda y que no tendría más que la superficie de un campo de baloncesto, sacando los frenos a tope en el último instante y sin hacerle ni un rasguño. Siento que todavía se me altera el pulso al recordarlo, pero ¡¡Qué gran piloto, qué habilísimo aeronauta es este aguilucho!!.

El avión no se podía ni soñar en sacarlo volando del campito donde estaba; se adivina en las fotografías, que me han sido proporcionadas cuarentaicinco años después del suceso por mi inolvidable amigo y compañero de entonces Ignacio Rivas, el inolvidable "Buitre de la Ladera", que se pasaba horas y horas "remando" en

*La familia Almagro es recibida por S.M. el Rey  
don Juan Carlos.*







*Una pasada volando su avión de trabajos agroforestales Grumman AGCAT, sobre el aeródromo Almagro.*

la ladera de Monflorite. Hubo que desmontarle los planos, bajarlo por un camino de carros hasta una era que se abría abajo, relativamente cerca de un pueblo que podría ser Bellestar del Flumen y desde allí tratar de sacarlo remolcándolo con la Cigüeña.

### SOLVENTANDO UN INCIDENTE TIPICO

**D**ecimos “tratar de sacarlo” porque en efecto se intentó, pero no se consiguió, con consecuencias que podrían haber sido fatales. Una vez montado el Kranich de nuevo, al mismo subió de nuevo Almagro, que naturalmente ante mi petición de volver a volar con él, lo rechazó de plano, lógicamente, por diversas razones pero la más elemental era el peso más liviano al despegue; la ignorancia y la audacia de los noveles no tenía tampoco límites entonces. Sevillano llevó la Cigüeña hasta el campito y se puso el cable, mucho más corto de lo normal. A la señal de despegue la avioneta comenzó el remolque, pero no consiguió levantar su propio vuelo antes de tropezar con la pared de un camino ancho, ligeramente deprimido que atravesaba el campo y al llegar al cual se suponía que los dos aviones estarían ya en el aire.

Cincuenta pares de ojos contemplaron horrorizados como las patas de la hermosa libélula tropezaban en la pared del camino y con un enorme ruido se arrastraba el avión capotando violentamente en medio del estruendo y de una nube de polvo que lo envolvía todo. Mientras tanto, el Kranich de Almagro se había elevado unos metros y ahora, ya en el aire de forma muy precaria, reaccionando el piloto en menos segundos que se tarda en contarlos, soltó el cable del morro del velero y depositó el avión de nuevo, una vez más en una lección insuperable de maestría, sin hacerle ni un rasguño en este segundo incidente, esquivando los montones de paja de dos metros de altura que se acumulaban en distintos lugares del campito, hasta una posición de parada después del increíble vuelo de 20 segundos.

Afortunadamente el Profesor Sevillano salió de la avioneta sacudiéndose el polvo y sin un solo rasguño, aunque bastante acongojado y confundido por lo que había pasado. Todos habíamos corrido hacia los dos aviones con el corazón que se nos salía por la boca, temiendo lo peor. Pero afortunadamente este fue un incidente de los primeros que nos tocó contemplar en nuestra vida aeronáutica, pero que en este caso se solventó sin heridos. Algo tuvo de premonitorio, ya que el Profesor Sevillano falleció al cabo de unos años en un accidente de aviación también.





*Ceremonia de entrega del LÖ 100  
al Museo del Aire.  
En la parte superior colgado,  
un Grinnau Baby II.*

Volábamos de paquete en la Cigüeña siempre que nos dejaba el profesor que estaba remolcando. En un avión tan maravilloso, con una visibilidad exterior tan espléndida, ya que toda ella estaba acristalada, era una delicia el participar en los remolques. Un día Almagro estaba de un malhumor especialmente retorcido, lo cual no era nada corriente en él. Le decía al mecánico de tierra con alteradas voces "Biurrun, este motor trepida, produce unas vibraciones tremendas en cuanto se acelera para el despegue....." No se lo decía con estas palabras sino con las propias de alguien que está especialmente enfadado. Al poco tiempo ya sin saber que hacer con aquel maravilloso motor Argus de 250 caballos, el mismo que montaba el Gotha 45, se dispusieron a desmontarlo; al quitar la hélice que era de madera, se encontró que el agujero del eje de la misma la atravesaba de forma totalmente asimétrica; el hueco se había ido desplazando y la hélice no giraba sobre su eje sino a varios centímetros a un lado; podía haber arrancado el motor de la bancada en pocos minutos más de aplicarle potencia.

Sebastián ya llevaba varios años volando en exclusiva el LÖ-100 y haciendo exhibiciones en cuantos campeonatos y festivales era requerido para hacerlo; además, en tiempos normales se entrenaba sobre Monflorite afinando la exhibición que luego realizaría. La primera vez que los pilotos noveles de VSM contemplaron su extraordinaria maestría con el velero acrobático ya fueron unos adictos para siempre a su depurada técnica, que él siguió afinando año tras año a través de varias décadas.

Al mismo tiempo y gracias a su presencia habitual en Logroño llevando aviones de las escuelas a revisión en la Maestranza, conoció a varios pilotos que siempre le permitieron seguir volando tipos de aviones distintos. Su gran amistad con Antonio Galbe Pueyo "El Cucurucho", General de la 1ª Promoción de la AGA viene desde entonces.

Pocos años después de este ambiente deportivo magnífico, las cosas empezaron a no ser tan idílicas para Sebastián. Uno de los jefes que enviaron a Huesca después de Peñafiel fue el Comandante J. Abaigar. Sin tener un conocimiento muy

*Pasada acuchillada  
a pocos metros sobre el campo  
(a la derecha).*







completo de lo que significaba un velero avanzado de alta competición y quizás sin alcanzar el entrenamiento necesario, comenzó a volar el Weihe 100, un velero de ala alta, muy rápido, pero que era complejo de dominar. Tuvo un accidente, falleciendo al cabo del tiempo a causa de las heridas que se produjo. Mientras tanto Almagro tuvo un problema con el comandante, a consecuencia del cual tuvo que marcharse a Llanes como profesor.

## HACIA LA CREACION DE SU EMPRESA

Hacia varios años que conocía al General Eduardo González Gallarza, que por esos años era el Teniente General Jefe de la Región Aérea del Estrecho en Sevilla. Gallarza que había contemplado varias veces la exhibición de Almagro en diferentes lugares y situaciones, quería crear un embrión de Vuelo Sin Motor en la Escuadrilla de Tablada con un par de veleros para competir en concursos y entrenar a más pilotos. El resultado fue el destino de Almagro a Sevilla, primero dentro del Ala de Caza Numero 7 y luego en la Escuadrilla 92 del Cuartel General, más tarde Escuadrilla 407. Cuando llegó a la unidad se presentó al jefe del Ala en ese momento que era el Coronel Gonzalo Queipo de Llano, hijo del General protagonista de una parte tan importante de la Guerra Civil.

El coronel viendo sus credenciales se quedó un poco extrañado "¿Es usted teniente profesor de Vuelo Sin Motor ?, y ¿cómo ha venido destinado aquí?". Lo he

### Historial del velero acrobático LÖ-100 de alta escuela "Virgen de la Cabeza"

La llegada a España de este avión sin motor acrobático se debe a un comentario del Profesor de V.S.M. Sebastián Almagro al entonces Tte. Gral. D. Eduardo González Gallarza (Ministro del Aire ), acerca de la adquisición de un avión diseñado para el Vuelo Acrobático. El Tte. General Gallarza autorizó al Profesor Almagro para que hiciese las gestiones para la localización de dicho material. Sebastian se trasladó a St. Girons (Francia) en donde le habían dicho que existía un velero Habicht de esta especialidad. El velero se lo habían llevado a otro lugar y no pudo verlo. Este tipo de velero era el más conocido, ya que en Alemania era el único país en el que se hacía vuelo acrobático sin motor desde antes de la II Guerra Mundial.

Después de la II Guerra Mundial, en Alemania no tenían abiertos los muchos Centros de Vuelo a Vela del país y venían a volar a la Escuela de Monflorite (Huesca) muchos pilotos de velero y pilotos de la antigua Luftwaffe ya que no lo podían hacer en su país; no se les cobraba por su estancia en la Escuela. Fue en el año 1.952 cuando un piloto del Aero Club de Karlsruhe (Alemania) le indicó a Almagro que allí tenían un avión sin motor acrobático marca LÖ-100, que lo había diseñado y construido el Ingeniero Alfred Von Hhog y que se podía adquirir a cambio de un biplaza de los que había en Monflorite para la enseñanza. Se refería al Kranich Baur II de doble mando en línea.

Con la autorización del Ministro y por supuesto con la del Teniente Coronel Peñafiel, Jefe de la Escuela, se puso en comunicación con el Aero Club de Karlsruhe y se convino en que ellos traerían el LÖ-100 a la frontera de Francia- España por Candanchú y se quedaría en Canfran en un Restaurante de la Carretera para hacer el cambio. Allí se hizo.

Como no había papeles, al Kranich II se le pintaron en los planos las rayas rojas que tenía el LÖ-100 y pudieron pasarlo camino de Alemania, ya que los agentes del Area Fronteriza no tenían ni idea de la marca de los aviones. Era el mes de Mayo del año 1.954. El piloto alemán que trajo el avión les hizo una gran demostración de las cualidades de vuelo del velero LÖ-100, que traía en la parte izquierda de su morro un nombre: AGO FRANK , que correspondía a un piloto alemán que lo había volado y murió en combate en la Batalla de Inglaterra cuando pilotaba un FW -190.

El velero lo volaron en prueba los Profesores y el Jefe Peñafiel que al bajar dijo que aquel velero era difícil de volar pues tenía "ideas propias". Cuando le tocó el turno a Almagro este hizo el vuelo con mucho tacto, ya que vio en los vuelos que hicieron sus compañeros que éstos tenían problemas en sus maniobras. Cuando lo voló por segunda vez le hizo varias maniobras acrobáticas positivas y negativas que resultaron buenas. El había hecho acrobacia con los planeadores Baby, Kranick y Wehie y con motor en la Bucker Jungman, en la Jungmeister y en los aviones militares con los que había realizado el curso de Piloto con motor .

El alemán le dijo al Tte. Coronel Peñafiel que Almagro debería ser el piloto escogido por él para que volase el LÖ-100 y así ocurrió que desde entonces no dejó de hacerlo durante 45 años. Le cambió el nombre de AGO FRANK que llevaba el velero en el morro por el de "Virgen de la Cabeza" ya que era la Patrona de Sierra Morena y el era hermano de esa Cofradía de Andújar (Jaén) desde pequeño. Este velero es el nº 4 de la Primera serie de construcción y tiene un perfil del año 1.935 de tipo KLARK-Y basado en el velero LÖ-115 de tipo standar, al que le redujeron la envergadura de 15 metros del LÖ-115 a los 10 metros del LÖ-100.

La opinión de Sebastian Almagro es que se trata de un avión muy sensible al mando y que es necesario mandarlo en cada momento con muchísima suavidad, ya que si no es así, sus reacciones son bruscas y peligrosas. Le costó bastante dominarlo con seguridad y sobre todo en las maniobras negativas, ya que su perfil no es el más adecuado, por ser el intrados del ala, del sistema plano de tal modo que en el vuelo invertido hay que volarlo con mucho cálculo pues la pérdida origina una maniobra de barrena desde invertido muy brusca y peligrosa.

Es curioso que al ser el Almagro el único piloto español con titulación acrobática sin motor en aquella época, el velero lo destinaban a la Escuela ò Escuadrilla donde estaba destinado. De esta forma el avión estuvo en Huesca, Llanes y en Sevilla (Tablada) en la 2ª Región Aérea, ya que el Teniente Almagro estuvo destinado en el Ala 7 y en la Escuadrilla 92 de dicha Región hasta que pidió la baja en el Ejército del Aire, ya que le era imposible volar simultáneamente los aviones Agroforestales de la Empresa Fumigación Aérea Andaluza, S.A. que él había fundado.

El velero entonces fué cedido por el Ejército del Aire a Sebastián Almagro para que continuara las más de 1.500 exhibiciones en todos los Festivales Aéreos Nacionales e Internacionales celebrados en España, que volado por Almagro ha efectuado, todas ellas realizadas sin coste alguno para el erario por parte del piloto ni para su Empresa, que lo ha estado manteniendo durante 45 años. Al finalizar ese enorme periodo de tiempo fué entregado al Ejército del Aire de nuevo para exhibirlo en el Museo del Aire que dicho Ejército mantiene en Cuatro Vientos (Madrid), después de realizar su último vuelo en Palma del Río (Córdoba) en un Festival Aéreo en 1998, dedicado a este avión, en el que participaron numerosos efectivos aereos, entre ellos la Patrulla Aguila, la PAPEA, Helicópteros, Aviones F-18, Orion, Grumman y el LÖ-100 que cerró el Festival en su último vuelo. Para Sebastián Almagro ha sido un honor volar este avión durante tantos años junto a los pilotos y Patrullas Acrobáticas más destacadas del Mundo de la Aviación.

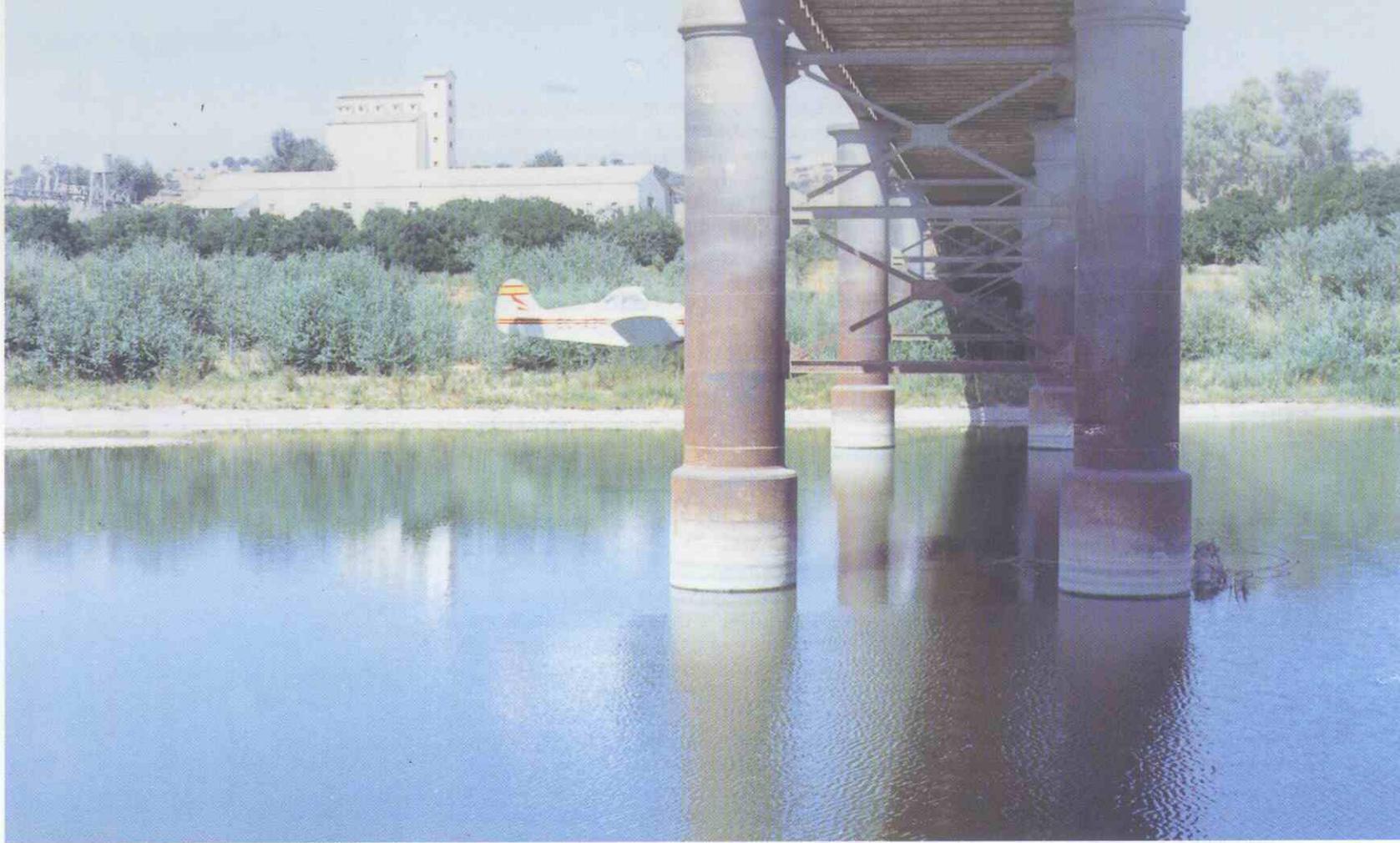
#### VELERO ACROBATICO LÖ-100 "VIRGEN DE LA CABEZA"

##### CARACTERISTICAS :

- ENVERGADURA .....	10,00 m.
- LONGITUD .....	6,16 m.
- SUPERFICIE ALAR .....	10,90 m2.
- PESO EN VACIO .....	145 Kgs.
- CARGA MAXIMA .....	100 Kgs.
- VELOCIDAD MINIMA .....	70 Km/h.
- VELOCIDAD MAXIMA .....	400 Km/h.
- VELOCIDADES DE MANIOBRA .....	DE 110 a 245 Kms/h
- COEFICIENTE DE SEGURIDAD .....	+ 7 a -4,5 G's
- PERFIL .....	AÑO 1935 -CLARK Y







*Almagro pasando bajo un puente sobre el Guadalquivir, con un avión agroforestal.*

pedido y me lo han concedido. Al pasar unos segundos el coronel repara en los apellidos del teniente; "Almagro, ¿no será usted pariente de Don Pedro Almagro Armenteros de Andújar?" "Pues sí, mi coronel, es mi padre". Evidentemente las cosas cambiaron totalmente a partir de aquel instante. Sebastián comenzó a volar todos los aviones con motor que durante años había añorado intensamente; comenzando por el Buchón, aconsejado y tutelado por sus amigos de hacía tantos años, como Perico Santacruz, su cuñado Gutiérrez, Fernando de Juan Valiente, y un largo etcétera en el que se incluían todos los pilotos del Ala de Caza No 7, jóvenes y viejos. Durante varios años voló todos los modelos de aviones que caían en las cercanías de su destino, ya que muchos de ellos eran aviones que aparecían en la Maestranza de Tablada o en San Pablo. Consiguió echarle los pantalones a los T-6, los Gotha 45, Heinkel 111, varios tipos de Messerschmitt reproducidos por la Hispano.

En 1956 tiene la oportunidad de participar, aunque solo sea llevando aviones, en la Campaña de Ifni, volando allí en traslados de Heinkel 111 y con el "Butacas" preparado para llevar personalidades. En los últimos meses en el Ejército del Aire, asciende a Capitán o Profesor Superior de VSM, y lo destinan forzoso de nuevo a Huesca, a donde voló al poco tiempo en un T-6, para desde allí pedir la baja y pasar de lleno a trabajar en su propia empresa.

A petición del Estado Mayor del Aire participa en la preparación de una "Operación Angeles" que luego no llegó a realizarse: el remolque de veleros de transporte de tropas para trasladar soldados aerotransportados remolcando los veleros con Heinkel 111 hacia Ifni y Sahara. Con este motivo fue a Francazal en Francia, donde estuvo volando veleros de transporte Castell Mabousin CM.10, copiados por los franceses de los que habían utilizado los aliados para el Desembarco de Normandía, copiados a su vez de los Gotha alemanes. En la base francesa lo remolcó un avión cuatrimotor Languedoc y estuvo probando las características y posibilidades del programa. El planeador de 35 plazas se comportaba bien; los ganchos para remolcar con los Heinkel estuvieron montados en algunos aviones, siendo el dispositivo una copia ampliada del sistema que se usaba en el Baby, pero más grande. Finalmente el proyecto, en el cual participaba el General Ramiro Pascual, se abortó. Años después Almagro dio una conferencia en el Estado Mayor del Aire sobre este tema, estando en contacto entonces con el General Francisco Mira.

## **LOS HERMOSOS RECUERDOS DE LA AVIACION MILITAR**

**P**or esos días ya tenía ocho aviones fumigando: montones de antiguos compañeros suyos de VSM y de multitud de actividades en que habían coincidido eran sus pilotos de fumigación en verano, aficionados y profesionales, buenos y malos;



a unos les gustaba, tenían la extraña y arriesgada vocación que se necesita para hacer ese peligroso trabajo bien hecho; otros no acababan de hacerse con él, no les gustaban nada las pistas de tierra, los caminos rurales desde donde se opera ni los cables con los cuales se han matado tantos compañeros, ni tampoco tener que irse a Turquía a trabajar todo el verano. También muchos de ellos salvaron su situación económica gracias a la buena mano de Sebastián. Comenzó la empresa con una Pawnee, -que acaba de ser restaurada y convertida en biplaza de doblemando en su propio taller, para deleite suyo una vez más- y con unos cuantos Stearman biplanos, uno de los cuales continúa volando en la Fundación Infante de Ordenas, el que esta pintado de amarillo como los del servicio postal americano de los años treinta. Por supuesto que el LÖ-100 ya continuo siendo su compañero fiel durante tantos años como él ha seguido volando, pero ya siendo mantenido, revisado y cuidado a su costa. Almagro gracias a su participación, muchas veces solitaria, por su cuenta, en tantos festivales y concursos ha sido la única presencia, el solitario piloto y representante conocido de España en sitios donde nadie sabía nada sobre la Aviación Española; en los ambientes aeronáuticos de Polonia, Hungría, la Alemania del Este o Rusia, los expertos y aficionados, de España conocían a Almagro y poco más.

Almagro había comenzado ya a formar esa aventura, su propia empresa que se ubicó en Palma del Río, junto al pueblo que se agolpa al costado del Guadalquivir.

Mientras tanto su familia iba creciendo también poco a poco a medida que se iba incrementando su propio negocio. De sus hijos varones, el mayor José Luis murió a los 13 años en un desgraciado accidente jugando con un arma mientras que el menor Gustavo se hizo ingeniero aeronáutico en Estados Unidos pasando con los años a ser el que lleva todo el mantenimiento de su negocio en Palma del Río. La esposa de Sebastián, Pilar Morales Martínez es hermana de dos pilotos: Samuel era piloto de F-86 Sabre en el Escuadrón de Son San Juan y poco después pasó a volar con Sebastián en sus aviones falleciendo poco tiempo después en un desgraciado accidente con cables. El otro hermano Adolfo, fue también piloto de Sabre en Morón de la Frontera, pasando luego a Iberia y retirándose hace años como Comandante de B-747 Jumbo. De sus dos hijas Virginia ha vivido mucho tiempo en Los Angeles en California y Luisa Fernanda esta casada con un piloto, Miguel Angel Tamarit "Micky", que ha sido el Director de la Empresa familiar FAASA desde ya hace muchos años, como Director, Gerente y como Consejero Delegado, al pasar Sebastián poco a poco al discreto retiro parcial, que le permite seguir "echando un vistazo" al negocio familiar. Sus hijos le han obsequiado con ocho nietos.

## GRAN AMIGO DE SUS AMIGOS

**S**ebastián ha sido siempre muy buen amigo de sus amigos y un duro contendiente con sus competidores. De ahí vienen algunas de las "fobias y filias" que su recuerdo y presencia ha levantado siempre en diferentes entornos, deportivos y comerciales. Lo que no cabe ninguna duda es que siempre ha representado a ESPAÑA, CON MAYUSCULA perfectamente, dignamente, de forma desinteresada y brillante, con el empleo de sus propios medios privados y la escasa ayuda de elementos oficiales.

Con algunos amigos como con este cronista, ha mantenido su amistad a lo largo de los años con solo contactos esporádicos y puntuales. En el año 1964, hizo una visita a mi casa de Morón de la Frontera, en el Paseo de la Alameda, donde hemos vivido tantos rectoristas del Gallo abrazado a un Sable. Allí me buscó y me fue a encontrar después de casi diez años en los cuales no nos habíamos visto, pero demostró que nuestra aventura en la Ladera Norte no se le había olvidado, igual que a mí.

Años después, muchos años, coincidimos en la boda de un amigo y compañero común, Carlos Alós, con el cual él había compartido muchos campeonatos, concursos y premios en España y en el extranjero, ahora en una ceremonia en la que se reunían de nuevo un montón de viejas glorias de la acrobacia deportiva española y de la naciente FIO. Allí estaba de nuevo Sebastián con su inacabable "Abracadabra", ese licor de casi 100 grados de alcohol, que insiste en hacerle probar a todo novato que se le acerca en momentos lúdicos y señalados.

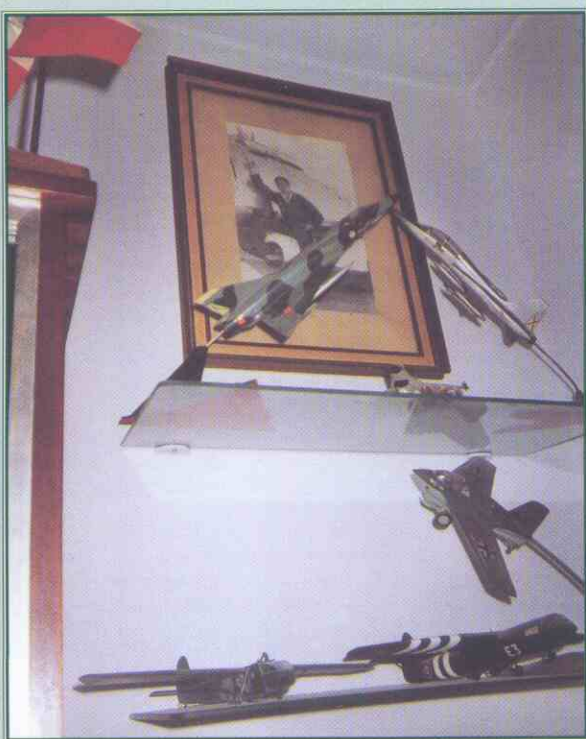
Luego tanto en los años 1993, cuando cumplía cincuenta años de vuelo continuado y 75 personales, como en 1998 al cumplir los ochenta en la ceremonia de entrega del LÖ-100 de vuelta al seno del Ejército del Aire, que se lo había cedido muchos años atrás, y cumpliéndose la redonda cifra de 55 años volando, una vez más reunió a docenas de sus íntimos y siempre entrañables compañeros, alumnos y colegas para disfrutar con ellos de su presencia y de su entrañable calor humano, el que siempre Sebastián ha buscado con autentica pasión.

Siempre tuvo una presencia muy activa en todos los concursos de acrobacia en los cuales participaba España, ya fueran de acrobacia con motor como si eran de VSM. Conoció de cerca a todos los miembros del Equipo Nacional de Acrobacia, cuando se creó este, de la mano de José Luis Aresti, también intimo amigo suyo.



*Fotografías tomadas de los recuerdos en su propio e importantísimo museo, en su domicilio de Palma del Río.*







Iba a todos los campeonatos donde estaba presente el equipo y colaboraba con ellos de forma totalmente desinteresada; trasladaba aviones, coordinaba actuaciones, los representaba donde hacía falta e incluía su exhibición del LÖ-100 como una guinda adicional allá donde iban ellos. Fue muy amigo de Tomas Castaño, el inolvidable Campeón del Mundo de 1964, pero también ha mantenido unas extraordinarias relaciones con Quintana, Rubio, Adrados, Cabré, Carlos Alós, el malogrado Agustín Gil de Montes y todo el corto etcétera de la nómina de acróbatas de aquellos años. Estaba --como no-- presente cuando este último se estrelló sobre la pista de Tenerife y había volado el mismo avión unos minutos antes. Su foto mas dramática y espeluznante es una tomada transportando entre dos amigos los restos de Agustín desde el avión.

Recorriendo los alrededores de Palma del Río y del campo de FAASA, Sebastián da rienda suelta a sus recuerdos y las anécdotas y chascarrillos aeronáuticos que ha conocido brotan de su buena memoria. En el Festival Aéreo de Barcelona para las Fiestas de la Merced de 1956, estuvieron juntos Aresti y Almagro, recibiendo ambos trofeos por sus vuelos acrobáticos; a partir de ese momento se estableció el Trofeo de Acrobacia de VSM que diseñó el propio Sebastián y que se concede en los concursos internacionales. El Almirante norteamericano Rivero, Jefe de la 6ª Flota en el Mediterráneo, los invitó a visitar el Portaaviones Forrestal. Otro festival donde coincidió con Aresti fue en el de inauguración del Aeropuerto de Parallas en Santander. En el viejo aeródromo de La Albericia se habían montado las avionetas Stinson americanas y Almagro había llevado varias a Madrid, luego de probarlas.



## La celebración de 1998 en Palma del río: un festival muy especial para Almagro

### EL ÚLTIMO VUELO DEL LÖ -100 Y SU ENTREGA AL MUSEO DEL AIRE

Para celebrar un merecido homenaje a uno de sus pilotos veteranos más famosos, APAVE (Asociación de Pilotos Aviadores Veteranos de España ) encuadró ese año de 1998 las ceremonias de su Homenaje a un Piloto Veterano en el Aeródromo de Palma del Río y lo enfocó en la figura de Sebastián de Almagro y Castellano, uno de los aeronautas más emblemáticos de 55 años de Vuelo Sin Motor y de Aviación Agro-Forestal en nuestra Patria. Al mismo tiempo Sebastián aprovechó la ceremonia para devolver al Ejército del Aire el velero acrobático LÖ-100 Virgen de la Cabeza, con el que ha paseado por el mundo la imagen de España y de la elevada calificación profesional y deportiva aérea de sus pilotos, durante 40 años.

En este 18 de Abril de 1998, Almagro ha cumplido 55 años volando y 75 de su ancha y espléndida vida, aeronáutica y humana. En ese día que amaneció claro y limpio sin duda en su honor, se reunieron en el aeródromo que FAASA mantiene en los alrededores de Palma del Río, más de medio millar de personas que acudieron desde todos los puntos de España y especialmente de los alrededores.

### UN INTENSO PROGRAMA

El programa comenzó hacia las diez y media y fue desarrollando los actos previstos. Sebastián Almagro había ido saludando a autoridades, compañeros y amigos desde primeras horas. Al acto asistían el GJMAEST, Teniente General Eduardo González-Gallarza Morales, el General Jefe de la Región Sur, Teniente General Agustín Muñoz-Grandes Galilea, el segundo jefe del MAEST, General Juan Delgado Rubí, el Coronel Jefe del Ala 21 y Base Aérea de Morón, Coronel Carlos Victoria de Ayala, alcaldes, autoridades locales, oficiales retirados y en activo, comandantes de líneas aéreas y numerosos empresarios agrícolas de toda Andalucía así como familiares, amigos y conocidos del homenajeado.

Primero se descubrió una inscripción en el edificio de dirección y torre de control, en la cual se denomina de ahora en adelante ese aeródromo de FAASA (Fumigación Aérea Andaluza S.A.) como Aeródromo "Sebastián Almagro". Luego se celebró la Santa Misa con asistencia de las autoridades en lugar preferente y con el LÖ-100 presidiendo detrás del altar. A continuación se sucedió la Exhibición Aérea, durante la cual los asistentes pudieron contemplar el vuelo acrobático de Almagro en un biplano Gruman Agcat de la flota de FAASA, poniendo como siempre la nota emotiva al comienzo del festival.

Más tarde continuaron las pasadas y evoluciones de dos F-18 y un P-3 Orion de la Base Aérea de Morón así como cuatro C-101 de la Patrulla Águila de la AGA. La PAPEA, Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire, puso la magnífica pincelada de precisión y originalidad. Dos modernos helicópteros de Aviación realizaron una extraordinaria muestra de precisión, habilidad y maniobrabilidad, así como del coraje de sus tripulantes. Un avión de FAASA y un helicóptero mostraron su perfecto entrenamiento en la recogida y el sucesivo lanzamiento de cargas líquidas. Como colofón Almagro una vez más y también en esta última oportunidad, puso a todos los presentes el alma en vilo con su exhibición en el LÖ 100, no por conocida --y sabiendo los años de piloto y avión-- menos meritoria, de su vida aeronáutica. Cuando tomo tierra, dejando al "Virgen de la Cabeza" milimétricamente frente a la tribuna, la ovación y las lágrimas de muchos corrieron parejas. No en vano entre los asistentes, muchos de los colegas le habían pedido por favor al "maestro, una faena corta y de avión". Pero el hizo lo de siempre, lo que quiso, culminando con esa pasada y ese resbale final que son como su firma estampada en los cielos y tierras del ancho mundo aeronáutico.

### EMOTIVA ENTREGA

Una vez descendido del velero, aclamado y saludado efusivamente por todos, fue llevado casi en volandas hasta la tribuna de autoridades. Sebastián, tan serio y genial como en sus mejores momentos rememoró la compra de los dos LÖ-100 por el Ejército del Aire, entonces mandado por el Teniente General Gallarza, padre del entonces GJMAEST y presente delante de él, y recordó la entrega de este avión, el cuarto de la serie, a las escuelas de Vuelo Sin Motor y posteriormente en depósito al propio Almagro, que lo ha volado y cuidado con un cariño sin límites durante 45 años. Fue construido por el Ingeniero Von Hogt y es el avión y velero acrobático más antiguo del mundo, con el cual ha realizado el veterano Almagro mas de 1500 horas de vuelo en exhibiciones nacionales e internacionales, acompañando y dando realce a numerosos campeonatos, festivales, premios y acontecimientos aeronáuticos por todo el mundo, muchas veces poniendo la única nota española con orgullo emocionante y altivo, en tales situaciones.

Entre los más conmovidos por esta escena, podían contarse todos los viejos pilotos de las más variadas procedencias, militares de todas las escalas y promociones, numerosos civiles y aficionados, que en algún momento de sus trayectorias aviatorias, fueron alumnos de Sebastián, bien en su etapa de Profesor de VSM o bien en la actividad agroforestal. Todos ellos asistieron con una contenida emotividad a esta fase de los actos.

A continuación y para no desmentir la generosidad de la que siempre ha hecho gala el veterano aviador, invitó a varios centenares de asistentes a una copa de vino, mientras en un rincón del hangar, se le entregaban al protagonista un sinnúmero de regalos, trofeos y recuerdos de amigos, asociaciones, empresarios y organizaciones profesionales y deportivas.

### FINAL DE LA JORNADA HISTÓRICA

Poco después los asistentes compartían en un local próximo al campo un excelente almuerzo con Sebastián, su estupenda y abnegada familia y las autoridades asistentes a los actos. El Ejército del Aire, al colaborar con la Asociación de Veteranos en este homenaje, no hizo sino practicar un vigoroso acto de justicia y reconocimiento hacia un extraordinario piloto, que milagrosamente y gracias a su espíritu dinámico, generoso y polifacético, se ha mantenido volando y realizando una actividad aérea ilimitada hasta una etapa bien entrada en años, siempre respondiendo con largueza y caballerosidad a la formación y las oportunidades --no muchas ni desmesuradas por cierto -- que se le brindaron desde los estamentos oficiales cuando era joven, pero que el supo impulsar, incrementar y proyectar de forma magistral, hasta conseguir la muy respetable actividad empresarial aérea, que forma hoy día el conglomerado de FAASA.

Al día siguiente los miembros de APAVE continuaron sus actividades visitando el Santuario de la Virgen de la Cabeza, asistiendo a una Misa y rememorando los vuelos de abastecimiento al Santuario en los comienzos de la Guerra Civil, en los cuales derrochando valor fue protagonista indiscutible Carlos Haya. Sin duda la advocación de la Virgen de la Cabeza ha protegido especialmente a uno de sus hijos, que siendo su piloto más afamado durante más de cincuenta años, en los cuales no ha sido en vano el que Sebastián Almagro bautizara su velero LÖ-100 con ese excelso nombre, que le ha conducido por todos los vericuetos del aire, hasta la seguridad terrena a uno y hasta el Museo del Aire que lo cobijará, al otro.





*Caricatura de Sebastián Almagro por nuestro antiguo director Emilio Dáneo Palacios (izda.).*

*En Cuba, ante el monumento a los héroes Barberán y Collar, celebrando una emotiva ofrenda (arriba).*

*Almagro en una de sus típicas bromas, a las que es tan aficionado (dcha.).*

*Después de traer en vuelo tres aviones Catalina desde Chile a Palma del Río (abajo).*

*Junto al trofeo de Acrobacia Sin Motor, ideado por él mismo (abajo, dcha.).*

### AFICIÓN A LA AVIACIÓN HOY, IGUAL QUE CUANDO ERA UN CRIO

**E**l campo de Posadas que se utilizó por los nacionales en la Guerra está a pocos kilómetros de su campo, sobre el Guadalquivir un poco más aguas arriba, al igual que el de Peñaflores se encuentra unos kilómetros después de Palma. En Posadas todavía se puede ver el cortijo a la orilla del río y de la carretera que formaban las instalaciones del aeródromo y adivinarse los límites del enorme campo, sobre el cual se podía tomar tierra en cualquier dirección. Contaba también con un buen refugio antiaéreo subterráneo. Allí estuvo el comandante Ordoz, a quien él conocería luego de coronel responsable de VSM en la Dirección de Aviación Civil, antes de su fallecimiento en accidente de automóvil. Fue Jefe de Campo con los Pavos Heinkel 45.





## Aeronaves voladas por el profesor capitán de V.S.M. SEBASTIAN ALMAGRO

Es típico de los grandes pilotos de todos los tiempos, con una afición al vuelo desmedida, el haber tratado de volar todos los tipos de aviones diferentes a los que su vocación de diversidad aérea, les ha llevado a acercarse; todos ellos, con uno u otro subterfugio han conseguido volar un gran número de variaciones, distintos tipos de biplanos, parasoles, monoplanos, polimotores, veleros o helicópteros. Los que este cronista ha conocido de cerca eran auténticos coleccionistas, que por "echarle los pantalones" a un avión que no habían volado hasta ese momento eran capaces de muchos sacrificios; el más afamado creo que es Jose Luis Aresti; que siempre se ha enorgullecido de sus cumplidos 200 tipos de aviones. Se debe sin duda a que voló en la Aviación Republicana y en la Nacional y después de la contienda se subió a cualquier cosa y probó casi todo lo que estaba aun en vuelo al terminar la Guerra. Pero Gonzalo Hevia no le iba muy detrás, porque también era un aficionado tremendo, que voló aviones de los dos bandos, más todos los internados que caían en Mallorca y luego los reactores americanos que pudo durante su estancia en los EE UU. Otro piloto con muchos aviones diferentes volados es Jose Maria Bravo, que estrenó muchos tipos de aviones americanos de caza, trasladándolos desde Extremo Oriente a la Rusia continental. Aquí traemos a cuenta los tipos de aeronaves voladas por Sebastian Almagro Castellanos, que no se queda muy corto de aviadores como los citados en su afición de volar todos los tipos que han caído en sus proximidades.

### PLANEADORES Y VELEROS

SG-38. ENSEÑANZA. SCHULGLEITER  
CM-10. CASTELL MABOUSSIN MULTIPLAZA 35 plazas. Guerra  
GRUNNAU BABY. HUESCA. MONFLORITE  
HORTEN XV. MADRID 1952. Equipo Argentino. Ala Volante  
CONDOR IV. MADRID 1952. Equipo Alemán  
MOSWEY 4. MADRID 1952. Equipo Suizo  
WEHIE. HUESCA (Monflorite)  
MEISE. ST. YAN (Francia) Versión francesa del Wehie  
LO-100. HUESCA (Monflorite) 45 años, 1.500 vuelos acrobáticos  
ZUGVOGEL 5F 27. SOMOSIERRA (Madrid)  
KA 6. OCAÑA  
KA 8. BERGERAC (Francia)  
SKY. HUESCA. (Monflorite)  
SKYLARK. HUESCA. St. Yan. Madrid  
RJ-5. MADRID 1952.  
CIRRUS. ASK-13  
BREGUET 901. St. Yan 1952. Jean Pierre. Md. Breguet  
KRANICH BAUER II. HUESCA (Monflorite)  
KRANICH III. MADRID 1952. Hanna Reicht. Ocaña  
BOCIAN. St. Yan. Francia  
BERGFALKE III. HUESCA (Monflorite)  
BLANICK. HUESCA (Monflorite)  
BLANICK III. CHILE. Los Andes. Santiago de Chile.  
NIMBUS.  
DISCUS. Andes. Chile.  
PILATUS B-4. ACROBÁTICO. Ocaña  
TWIN ASTIR. (Ocaña, Salamanca, Canarias, Cuatro Vientos) Exhibiciones  
Acrobáticas en Sevilla, San Pablo, Tablada.  
C.M. FOUGA CYCLONE. St. Yan 1952. Nevers. Francia.  
GLOBER. BECKESABA. Hungría.  
PIK-16. MORA  
SWEINZHER-123. BROWNSFIELD. U.S.A.  
VILLANE

### REACTORES MILITARES. acompañado por otro piloto

MINIJET. FRANCIA. ST. YAN 1.956  
SAETA. SEVILLA. Cte. VALIENTE. Cap. SANTA CRUZ.  
F-5. MORON. Cap. KAI  
MIRAGE F-1. MANISES. Cte. CARRETERO.  
C-101. MORON. Tte. GARCIA  
T-33. SHOOTING STAR. Talavera Real. Cor. Baren

### MILITARES CONVENCIONALES

BUCKER. SEVILLA. CURSO IFR. CUATRO VIENTOS.  
BUCKER JUNGMEISTER. SEVILLA. JEREZ. ACROBÁTICO.  
BUCKER BESTMAN. SABADELL.  
GOTHA GÖ 45. BADAJOZ. LAS BARDOCAS  
HS-42. BADAJOZ. LA BARDOCAS  
CR-32. GRAL. SALVADOR. MORON.  
1-16 RATA-MOSCA GRAL. SALVADOR. MORON.  
MOTH MINOR. INGLATERRA. ESPAÑA  
MOTH MAJOR. LERIDA. HUESCA  
DE HAVILLAND. DRAGON RAPIDE. SABADELL. LERIDA  
HE-46. P A V A. MALAGA. OBSERVADORES  
HE-111. PEDRO. SEVILLA  
JU-52. GETAFE. CUATRO VIENTOS. SEVILLA. CURSO IFR  
ME-109. BUCHON. TABLADA. 7-17 SUELTA. BROWNSFIELD (U.S.A.)  
F-56 CIGÜENA. 3000 MORON. MORANE. NEVERS. FRANCIA.  
DORNIER DO-27  
SAVOIA S-79.2°. LOPEZ HERRAN. GRANADA  
JU-88. ALBACETE. TENIENTE CHILLON  
BEECH T-34 MENTOR. TABLADA. SEVILLA. ROTA.  
CESSNA 19. ENLACE. 28 REGION. TABLADA  
ME-108. TAIFUN. AGONCILLO. LOGROÑO. HUESCA  
CURTISS P-40 KITTYHAWK  
P-38-LIGHTING  
CORSAIR-CHANCEVOUGHT-F4Q

### MOTOVELEROS

FALKE II. BIPLAZA. Beas Segura. Segovia. Lado a Lado  
F ALKE III. Segovia. Lado a Lado  
RJ-5. Palma del Río. Exhibiciones varias  
HOFFMAN. DIMONA HL-32  
TAIFUN  
RJ-4. Palma-Beas-Bergerac (Francia)

### AVIONES FUMIGADORES

PIPER-PA-12  
PIPER-PA-135  
PIPER-PA-150  
PIPER-PA-25-150. PROBADOR ESPAÑOL  
PIPER-PA-25-235  
PIPER-PA-25-260. PASO  
PIPER-PA-25-375  
PIPER-PA-25-300. BRAVE  
CESSNA AGRO. 300  
BOEING STEARMAN. 235  
BOEING STEARMAN. 450  
COMANDER TWIN .600. SEVILLA  
COMANDER TWIN .300. MEJICO  
COMANDER TWIN D.M. 300. MEJICO  
DROMADER PZL. POLONI. RIGBY  
PZL. HIGABRON. ESPAÑA  
ANTONOV AN-Z. HUNGRÍA  
PZL. RIGBY. POLONIA  
GRUMMAN AG-CAT .300  
GRUMMAN AG-CAT .450  
GRUMMAN AG-CAT .600  
GRUMMAN AG-CAT .1200

### ACROBATICOSVOLADOS

BÜCKER JUNMANG  
BÜCKER JUNGMEISTER  
BÜCKER BESTMAN  
DE HAVILLAND. MAYOR  
STAMPE. ST. YAN 1.956. St. Yan (Francia)  
TRENNER MASTER. BIPLAZA 140 C. V.  
TRENNER MASTER. BIPLAZA. LICOMING Z-50  
ACROSTAR  
PITTS-SPECIAL  
MORANE SAULNIER. BERGERAC. FRANCIA. PARASOL  
JACK-50. U.R.S.S.  
CAP-10. FRANCIA  
CAP-21. FRANCIA  
CESNA AEROBA T .P ALMA-SEVILLA-CORDOBA

### TRANSPORTES

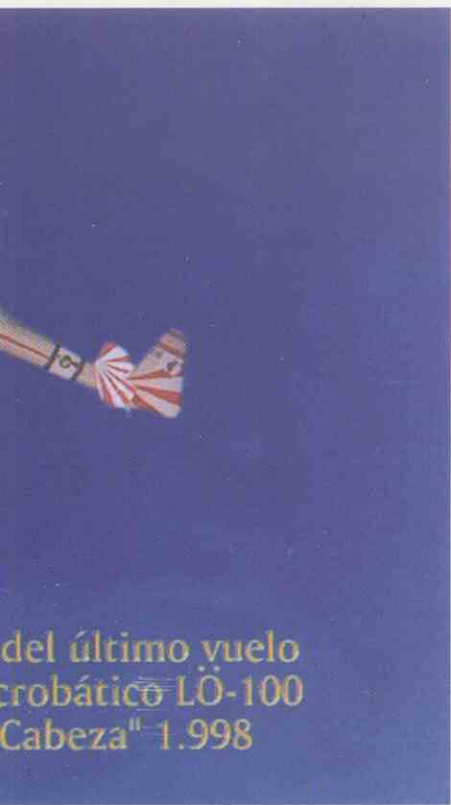
DC-3. SEVILLA, GETAFE, HUESCA. 2° PILOTO  
DC-4. IBERIA. 2° PILOTO  
C-130. HERCULES. 2° ZARAGOZA, MADRID, GRANADA, INCENDIOS FOREST- ALES.  
CASA. SEVILLA-P ALMA. 2° CON ERNESTO  
PBY. CATALINA. SANTIAGO DE CHILE. ESPAÑA. PALMA DEL RIO. SALAMANCA  
DE HAVILLAND HERON. INGLATERRA. AEROCONTAC LTD.  
PIPER COMANCHE  
PIPER AZTECA  
MILES FALCON  
JODEL  
BROUSARD. BERGERAC. FRANCIA  
NORECRIIN .P ARA Y LE MONIAL. FRANCIA  
HM-1. D.M.  
HM-5. CUATRO VIENTOS. ACROBACIA "MALU"  
HM-9. CUATRO VIENTOS. REMOLQUE VELERO Nº 7.1952 C.M.  
I-11B. ACADEMIA GRAL. LLANES, SEVILLA, MADRID  
1-115. SEVILLA. GETAFE. CUATRO VIENTOS.  
T -6. SEVILLA. EDA. 92. HUESCA. MADRID  
CESSNA 190. SEVILLA EDA. 92. PALMA DEL RIO  
CESSNA-170  
CESSNA-140  
PIPER-J-3  
DE HAVILLAND "CHIPMUNK". LONDRES. MADRID  
BEECRAFT "BONANZA". SALAMANCA. MADRID. BECKESABA. HUNGRÍA.  
BEECRAFT (BARON). GETAFE. SALAMANCA. ALBACETE  
AUSTER AUTOCRAF. CORDOBA. CUATRO VIENTOS.  
PALMA DEL RIO  
MILES "GEMINI". CUATRO VIENTOS  
CESSNA. CENTURION. PALMA. CORDOBA. SEVILLA. CORDOBA  
ROBIN D.R. 235. OCAÑA. REMOLQUE VELEROS  
PIPER LANCE  
PIPER MALIBU  
MILES M65 GEMINI -CUATRO VIENTOS  
MILES M57 -AEROVAN



Como recuer  
del Planeador  
"Virgen de







del último vuelo  
acrobático LÖ-100  
"Cabeza" 1.998



**FAASA**  
Aviación

*Con todo cariño  
junto a nuestro  
bueno recuerdo  
al aeronauta*

*Feliz Navidad  
Sebastián  
y Nuevo Milenio*

File a sus amigos, año tras año ha enviado sus aeronáuticas "felicitaciones de Navidad", con extraordinarias fotografías del aeródromo Almagro y sus aeronaves.

A dos kilómetros de Palma está la extensión que fue el campo de Peñafior, donde el General Gallarza tenía estacionados los Junker 52, mientras él vivía en el mismo pueblo de Palma del Río hacia mediados del año 1938. Cerca de Andújar / Posadas se estrelló en 1937 uno de los malogrados Junker 86 bombarderos bimotores con alimentación Diesel, que no dieron resultado y volvieron a Alemania muy pronto. Uno de ellos averiado, con un motor ardiendo, trato de aterrizar, mientras volaba hacia el campo acompañado por otros dos aviones, tropezando con unos cables de alta tensión y destrozándose a continuación. Hasta hace poco había una placa que conmemoraba el suceso, que hoy esta en manos de un aficionado de Andújar / Córdoba, Carlos del Val, corredor de coches.

La cantidad de personajes famosos a quienes Sebastián Almagro ha conocido y tratado a lo largo de su ancha experiencia forma un acervo único, guardando de ellos alguna anécdota o experiencia.

Volvían de un festival aéreo en Huesca, donde habían participado y volaban en un DC-3 con el General Gallarza; venía con ellos Jacqueline Cochran, la piloto americana de reactores que ya era famosísima por entonces, tenía miles de horas de vuelo y entre ellas muchas de reactores militares. El general le pidió a



Almagro que le hiciera de copiloto a la francesa para la llegada a Barajas; pronto se alinearon para la toma de tierra y el español descubrió con cierta zozobra que la experta piloto se había alineado perfectamente... con la calle de rodaje de la Pista 33; pero como vio que iba perfectamente, el control no decía nada y no había problema de longitud ni de anchura, no le dijo nada y tomaron en la rodadura, sin problemas.

Recuerda muy bien los vuelos que hizo con el Arzobispo de Zaragoza, Casimiro Morcillo, en diversas épocas, ya que era muy aficionado y se apuntaba de vez en cuando a volar, desde el Schulgleiter SG-38 hasta otros veleros más capaces. También el Viejo Profesor Tierno Galván en una ocasión en que coincidieron le recordó que había volado con él en el antiguo campo del Cerro del Telégrafo en Madrid sin que Almagro lograra recordarlo y teniendo en cuenta que el profesor y catedrático, además de Alcalde de Madrid debía tener algunos años más que él.

Sebastián Almagro Castellanos, un hombre de una pieza, un piloto de los pies a la cabeza, un aviador militar que de serlo frustrado, él consiguió a machamartillo ejercer y cumplir como tal, un gran apasionado del deporte aeronáutico, un caballero español paseando por el mundo su españolidad y su estilo propio. Además, un maravilloso acróbata, único en una especialidad que solo él acarió, creó e impulsó; un empresario agroforestal que ha creado escuela, impartido cursos, formación y dado trabajo a cientos de pilotos, mecánicos, y trabajadores relacionados con su actividad aérea agraria y de contraincendios. Este relato, esta pequeña historia es sólo una parte del homenaje que la Aviación Española le debe.

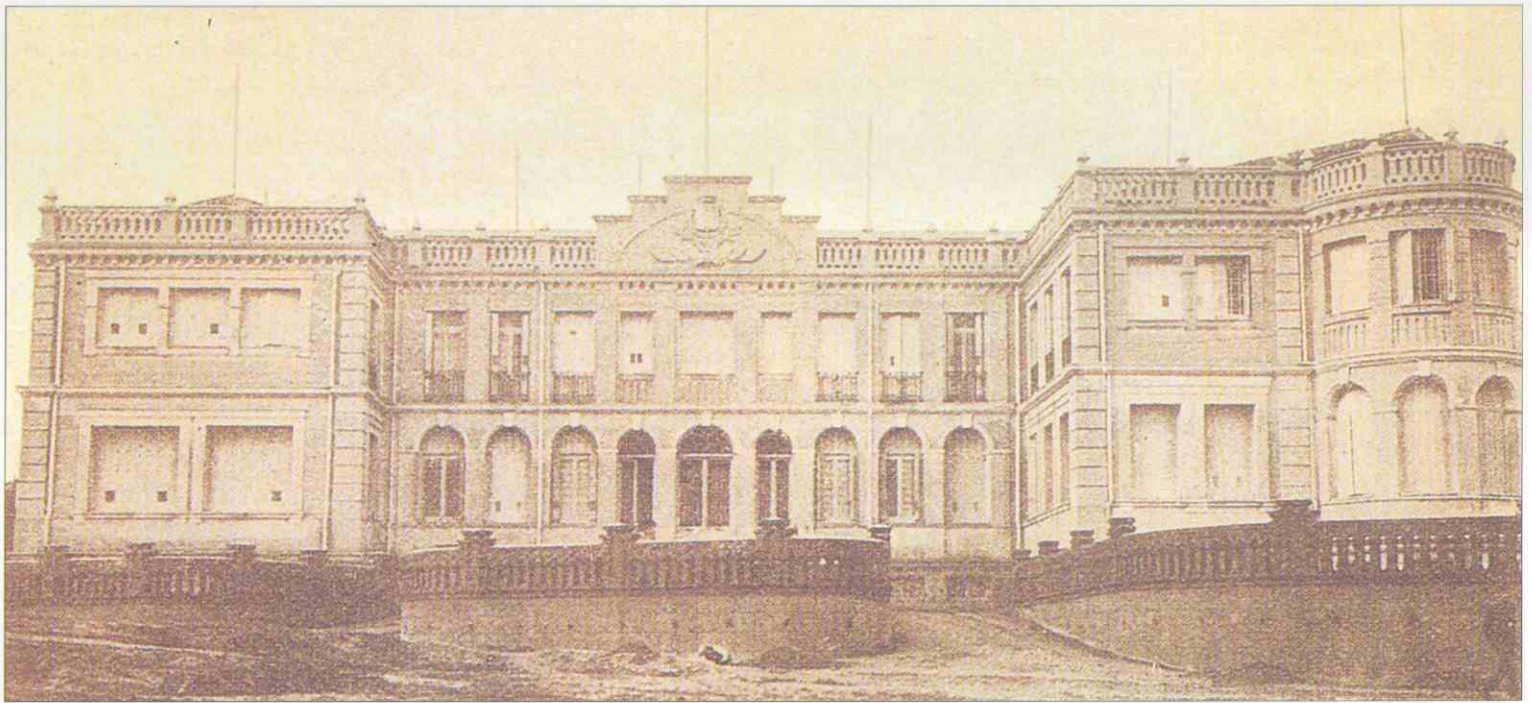
*Celebración y homenaje. Sebastián Almagro, felicitado por el entonces general jefe del MAEST y ahora JEMA, Eduardo González-Gallarza Morales.*











*Cuatro Vientos a finales de 1920. Se están construyendo las terrazas delanteras del pabellón.*

## El 'Palace' de Cuatro Vientos

ADOLFO ROLDAN VILLÉN  
*Coronel de Aviación*  
*Académico correspondiente*  
*de la Real Academia de la Historia*

**E**L AERODROMO DE CUATRO VIENTOS es la cuna de la Aviación Militar Española. En él se formaron las primeras promociones de pilotos militares, se crearon los primeros talleres de reparación de aeroplanos y surgieron los primeros mecánicos de Aviación.

Fue en noviembre de 1910 cuando una Real Orden dispuso que fueran adquiridos los primeros aeroplanos para la Aeronáutica Militar y con tal finalidad se comisionó al capitán de Ingenieros Alfredo Kindelán.

En los últimos días de 1910, una comisión compuesta por el coronel Rodríguez Mourelo, el coronel Vives y el capitán Kindelán, reconoció varios terrenos próximos a Madrid para seleccionar el que mejor pudiera servir para la experimentación de aviones. La comisión acordó proponer a la superioridad la elección del terreno llamado Cuatro Vientos, que estaba situado frente al Campamento de Carabanchel a lo largo de la carretera de Extremadura. El 12 de enero de 1911, el ministro de la Guerra aceptaba la propuesta de adquirir dicho campo.

Así nació el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, al que muy pronto se incorporó la primera fuerza que lo iba a guarnecer: el sargento Díaz, el cabo Quesada y seis soldados, a la vez que se nombraba *encargado* del recién creado aeródromo al capitán Kindelán.

El 11 de febrero se terminaron de montar los dos primeros barracones Bessoneau de madera y lona impermeabilizada, adquiridos en Francia, que servirían de refugio a los tres primeros aeroplanos con que contó la Aeronáutica Militar Española.

Las clases teóricas y prácticas del 1º Curso de Pilotos comenzaron el 15 de marzo del mismo año 1911. El 15 de mayo voló solo el primer alumno, mérito que cupo al capitán Kindelán y en ese mismo año tuvo lugar el primer accidente gra-

ve, aunque no mortal, en la figura del capitán Arrillaga, que, después de la convalecencia, pasó al Cuerpo de Inválidos.

El servicio empezó a prestarse de modo muy pobre; la vida en el campo no podía ser más primitiva para algunas atenciones. A falta de construcciones, como viviendas se utilizaban las tres cajas de embalaje en las que habían venido los aeroplanos: una se destinaba a alojamiento de oficiales, otra para el sargento y los 30 hombres que guarnecían el aeródromo, y la tercera, para los nacientes servicios directivos, administrativos y de almacén. También se construyó un pequeño edificio de fábrica.

Cuando en los años siguientes se reforzó la flota aérea española, Cuatro Vientos fue adquiriendo cada vez mayor importancia. Paralelamente, se incrementaron las edificaciones, pero como en todos los aeródromos que fueron cuna, faltó orden y planificación pues la aviación militar se desarrolló más deprisa de lo que se podía prever.

En 1914, Cuatro Vientos, que era el Aeródromo Central del Servicio de Aeronáutica y el único permanente, tenía ya nueve cobertizos cerrados -mal llamados hangares-, de madera; edificios para almacenes; sala de conferencias; comedor y cuartos de oficiales; un cuartelillo para la tropa con todas sus dependencias; cobertizo para automóviles; cuerpo de guardia y talleres de carpintería, cerrajería y ajuste. Además de los terrenos necesarios para el vuelo, el aeródromo tenía casi terminado un camino de acceso directo desde la carretera de Extremadura.

En esta época, como consecuencia del incremento de operaciones en los aeródromos de Tetuán y Melilla, los talleres de Cuatro Vientos recibieron un impulso notable; además dejó de ser un simple campo de vuelo para transformarse en una Escuela de Vuelo, que disponía de talleres de reparación



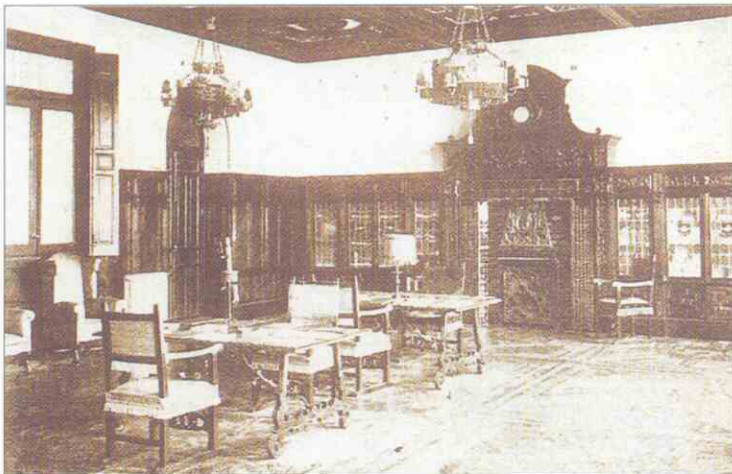
y de construcción de aviones. Esta circunstancia obligó a proyectar nuevas edificaciones, a adquirir nueva maquinaria y a remodelar el campo. La Comandancia de Ingenieros del Servicio de Aviación fue la encargada de redactar, en 1915, el Proyecto de modernización del Aeródromo de Cuatro Vientos. En la memoria de dicho proyecto se especificaba que, por existir barracones al sureste y suroeste del aeródromo, no deberían efectuarse ampliaciones en esas direcciones a fin de no perjudicar el campo de vuelo.

Consecuencia de dicha decisión, la necesidad más urgente a resolver fue el realojamiento de la tropa, pues desde el principio se desechó ampliar el antiguo alojamiento por la debilidad de su estructura y su reducida capacidad.

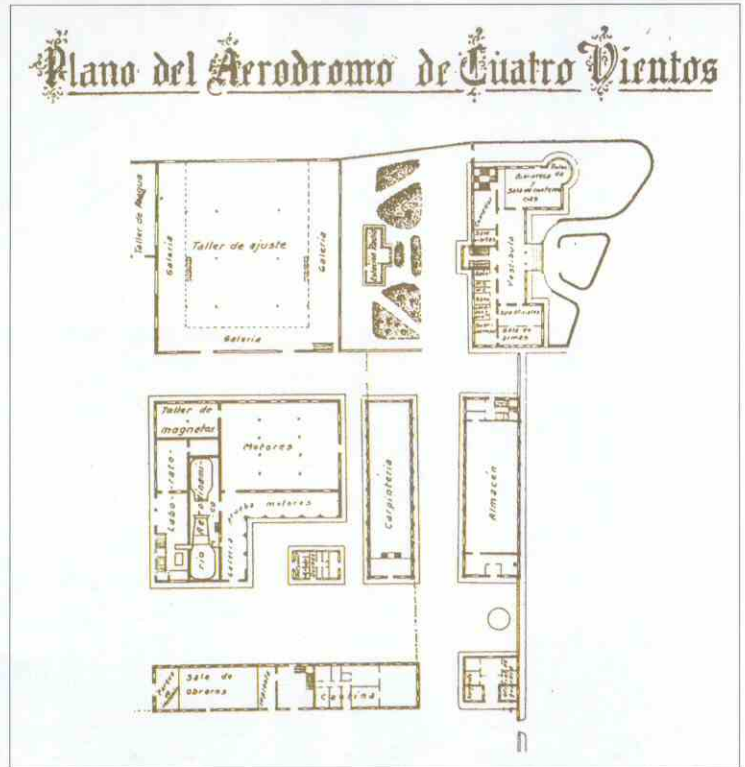
Finalmente, la solución adoptada fue situar las nuevas construcciones alrededor del recinto rectangular donde estaban ubicada la mayoría de los servicios existentes en el aeródromo y aprovechar las instalaciones del almacén de efectos

de aviación, comedor, cuartos de oficiales y oficinas para otras funciones y construir nuevos edificios para cubrir las necesidades de las dependencias suprimidas.

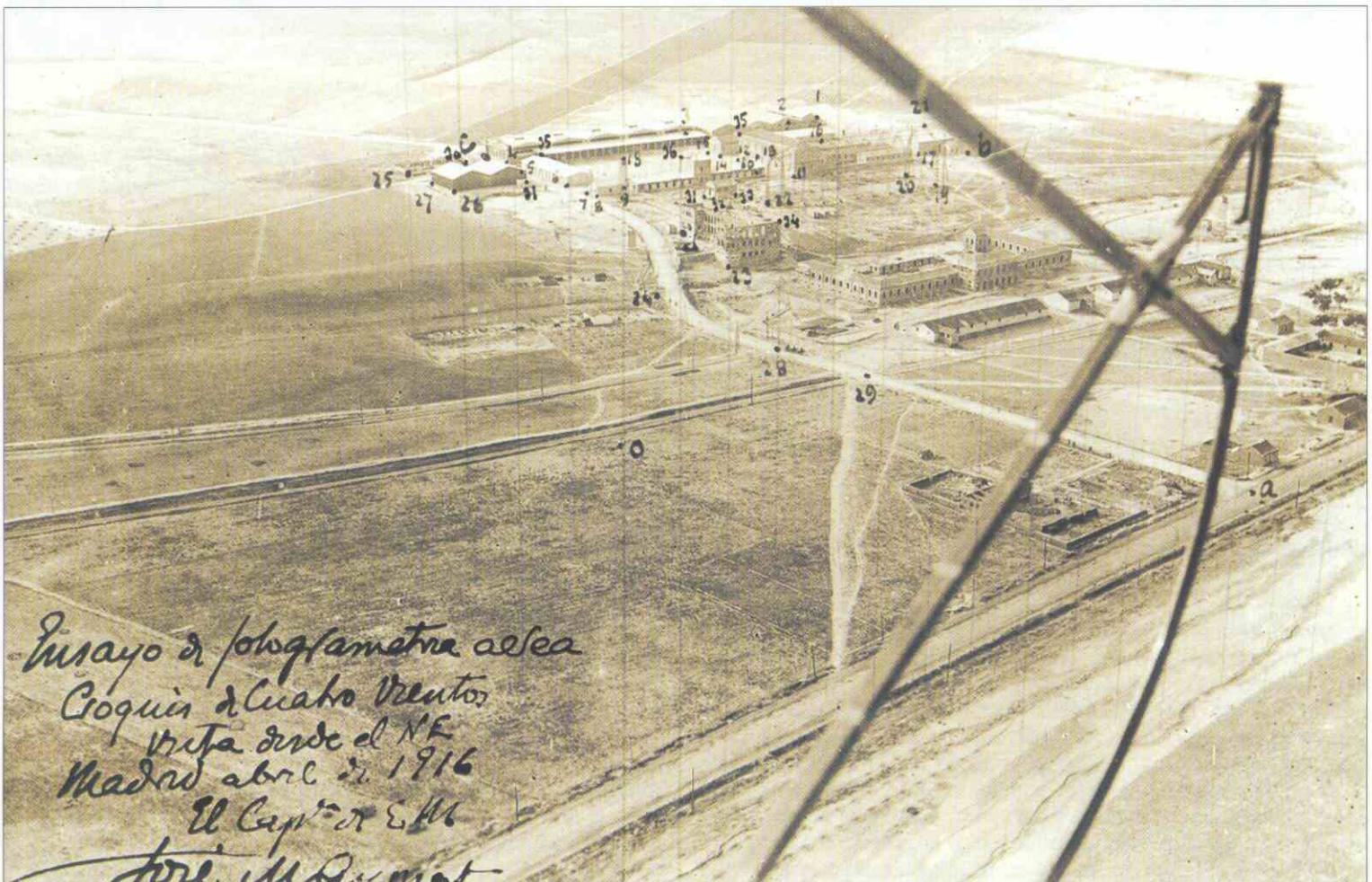
Al aprobarse esta solución, surgieron tres nuevas necesidades: construcción de un almacén, unas nuevas oficinas y un pabellón de oficiales. Para el almacén y las oficinas se



Vista de la biblioteca de oficiales, actual salón de honor.



Plano del aeródromo de Cuatro Vientos. En él se puede observar la distribución de la planta baja del pabellón de oficiales.



Insayo de fotogrametría aérea  
 Croquis de Cuatro Vientos  
 Vista desde el NE  
 Madrid abril de 1916  
 El Cap. de E. M.  
 José M. Dumort

En abril de 1916, el pabellón de oficiales se encuentra en su última fase de construcción.





Azulejos de zócalo del vestíbulo, con el círculo del Graf Zeppelin, Garnerín y Montgolfier.



Detalle de la librería

proyectó un edificio de dos plantas, situado cerca del Cuerpo de Guardia, a la vez que se reservaba un solar contiguo para el nuevo Pabellón de Oficiales. El edificio construido como al-

para la Aeronáutica Militar.

Desde el principio, se dio carácter de urgencia a la ampliación del aeródromo, por lo que no es de extrañar que en junio



Detalle de la vidriera

macén es el que ha albergado, desde su creación en la década de los cincuenta hasta hace unos años, al Servicio y posterior Centro Cartográfico y Fotográfico.

El edificio del nuevo pabellón de oficiales tenía que contar con todas las dependencias generales de la Escuela de Aviación y servir asimismo de alojamiento de oficiales; por ello se propuso que fuera construido a la entrada del aeródromo, en el camino principal de acceso al mismo. Desde el primer momento se quiso que este pabellón fuera el edificio más singular de Cuatro Vientos, tanto por su belleza arquitectónica, como por su enorme proyección histórica, ya que se trataba de la primera residencia de oficiales construida expresamente

de 1914 se dispusiera que el capitán de Ingenieros del 3º Regimiento de Zapadores Minadores, Rafael Aparici y Aparici, que acababa de finalizar el 4º curso de pilotos, continuara en comisión de servicio en el citado aeródromo para dirigir las obras de ampliación. Meses más tarde, concretamente en septiembre, también era destinado a Cuatro Vientos el comandante Julián Gil Clemente, de la Comisión de Experiencias de Material, para asumir la dirección técnica de las obras que allí se estaban realizando.

En la base 11 de la citada Memoria del Proyecto de Remodelación de Cuatro Vientos, se especificaba que había que construir un edificio destinado a Pabellón de Oficiales



debidamente acondicionado para el uso a que se pensaba dedicar. Debía de tener como mínimo ocho o diez dormitorios independientes, además de las dependencias adecuadas para cubrir las necesidades generales afectas a la Escuela de Aviación, por lo que debería contar con Salón de Conferencias, Biblioteca, Sala de Oficiales, Comedores, Cocina, Baños, Duchas, Sala de Visitas, etc.

Aunque no se conoce el nombre del autor del proyecto de Edificio Principal (Dependencias Generales de la Escuela y Alojamiento de Oficiales), como así se denominó en el citado documento al Pabellón de Oficiales, sí se sabe que su redacción fue encomendada en 1915 a la Comandancia de Ingenieros y que durante dicho año comenzó la construcción del edificio, que fue terminado a finales de 1916. Parece ser que el constructor y encargado de las obras fue el maestro José Alegría.

Podemos intuir la categoría que se quiso dar al edificio al considerar que del presupuesto total aprobado para la remodelación del Aeródromo (1.335.790 ptas.) se dedicaron 305.796,84 ptas. para la construcción del Pabellón; es decir, casi la cuarta parte del total. Por esta razón, ya desde su construcción, debido al lujo, al arte y belleza de los artesonados, a los azulejos del vestíbulo y a la librería de la biblioteca, etc., el edificio fue cariñosamente bautizado como "El Palace" por los aviadores de la época.

Arquitectónicamente, el edificio, que

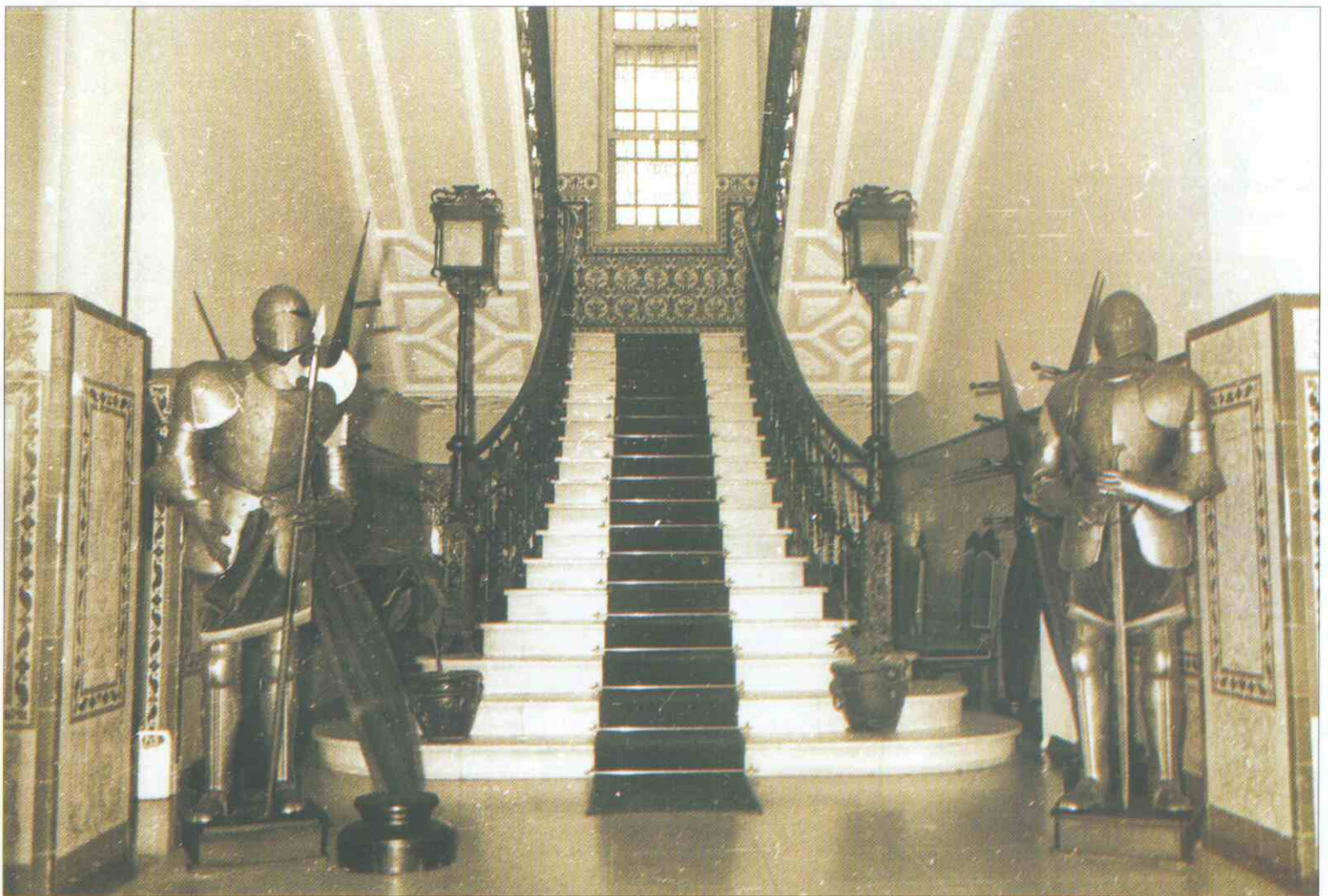
puede ser considerado como una buena muestra del eclecticismo imperante en la época de su construcción, se proyectó con tres niveles: un semisótano, una planta principal y un primer piso, además de la azotea.

A la hora de elegir la decoración interior del edificio, así como parte del ornato externo del mismo, el arquitecto se decantó por el Neorrenacimiento en su vertiente del Plateresco español, que, después de la crisis del 98 y de la consiguiente revisión de los estilos neomedievales, se había revelado como el estilo que mejor representaba una nueva imagen de España, alejada por entero del pintoresquismo y folklorismo anteriores y que, a la vista de los adversos resultados de todo tipo, convenía olvidar cuanto antes. Había que traer al presente, por el contrario, el recuerdo positivo de la España de los primeros años del siglo XVI, la del primer Renacimiento, la de la época de Carlos I. Y para eso nada mejor que el Plateresco, que en este pabellón de Cuatro Vientos se iba a manifestar, sobre todo, a través de los elementos decorativos, inspirados en grutescos y en la decoración *a candelieri*, sin que falten los bustos o los motivos heráldicos alojados en medallones.

En el proyecto original se estableció que la fachada principal tuviera las puertas pintadas con albayalde y siena imitando maderas nobles y que las ventanas, pintadas de gris, llevaran rejas artísticas de hierro.



Detalle del balconcillo de la escalera. Biplano Barrón Delta y abajo la efigie de Celestino Bayo.



Escalera principal, década de los 60.



Hasta la década de los cuarenta, el edificio estuvo precedido de una zona aterrazada con jardines y rodeada por un antepecho de rica decoración, hoy lamentablemente desaparecido. Solamente se mantiene la escalera de granito, con una gran balaustrada, por la que se accede a la planta noble del edificio a través de una triple portada, con ornamentación de ambiente renacentista y temática aeronáutica, que comunica con el vestíbulo de entrada a través de un cortavientos de madera y cristal (hasta 1990 se mantuvo con los cristales originales), que servía para evitar el frío y las corrientes de aire.

El vestíbulo, una de las joyas del edificio desde su diseño, daba entrada a la biblioteca-salón de conferencias, al comedor de oficiales y a un pasillo para el servicio y a otro que conducía al guardarropa, lavabos, duchas, baños y retretes. De este vestíbulo arranca la escalera principal y al final del segundo pasillo se proyectaron dos salas: una la denominada Sala de Oficiales y otra, la Sala de Armas. En esta estancia, las puertas y ventanas están recuadradas con molduras de escayola que representan pilastras y cornisas con decoración renacentista. En la tercia superior de las pilastras se incorporaron los emblemas de piloto de aeroplano, globo y dirigible.

Las pilastras de las ventanas rematan en unas enjutas con medallones con cabezas de guerrero. Recorre la parte superior un friso de escayola con figuras de angelotes en relieve. El techo está decorado por casetones con motivos vegetales, que imitan las antiguas techumbres de madera. Cuelgan del techo tres faroles de hierro y cristal y hay también cuatro apliques del mismo tipo en la pared. Existe en el vestíbulo un perchero-paraguero de hierro forjado de tipo castellano. El suelo, original, está formado por baldosas de 50 x 50 cm. en color marfil y rodeando al vestíbulo lleva una cenefa de las mismas baldosas en color rojizo.

En el proyecto inicial, el vestíbulo contaría con un zócalo de madera de nogal con ángulos matados, escocias de la misma madera y paneles pintados al óleo, quedando el resto de la estancia decorada con recuadros y florones. Se desconocen las causas por las que este zócalo así diseñado se transformó en el que hoy observamos: un zócalo de azulejos de Talavera -de dos metros y medio de altura-, que destaca tanto por su belleza decorativa como por las alegorías que muestra. Los motivos decorativos de los azulejos son renacentistas y están dispuestos, como es habitual, con acusada simetría.

Se puede decir que las alegorías componen un conjunto armónico perfectamente distribuido, con motivos aeronáuticos que simbolizan la conquista del aire, emblemas de las Armas y Cuerpos del Ejército y distintivos de la Aeronáutica Militar.

Entrando en el vestíbulo, a la derecha encontramos el primer círculo alegórico en el que se observa la leyenda de Dédalo e Ícaro. En la figura se representa a Dédalo, que descansando en una arquería de piedra, impulsa a Ícaro a volar. Ovidio, en su libro *Las Metamorfosis*, cuenta cómo estando Dédalo y su hijo Ícaro presos del rey Midas, fabricaron unas alas de plumas con las que ambos lograron escapar del Laberinto. Pero el joven Ícaro, embriagado por la maravillosa facultad con la que estaba dotado, quiso alcanzar el Sol desoyendo los prudentes consejos de su padre, pero se acercó tanto al astro que el calor derritió la cera de sus alas y murió al caer en las aguas del mar Egeo.

En el segundo círculo, contemplamos el *Avión III* con el que el francés Clement Ader, inventor de dicho aeroplano, intentó volar en 1894. Aunque no hay constancia documental de su vuelo, ha pasado a la Historia al ser su nombre (avión), adoptado en la aeronáutica para designar los aparatos más pesados que el aire.



Entrada al Parque Regional Centro. Parte posterior al edificio.





Detalle del balconcillo con acrónimo.

El aeroplano Wright, que compone la tercera alegoría circular, conmemora el primer vuelo de un aeroplano realizado por Orville Wright el 17 de diciembre de 1903 en las praderas de Kitty Hawk, en el Estado de Carolina del Norte (Estados Unidos). Este aeroplano, tercero de los construidos, lo realizó, al igual que los anteriores, con la ayuda de su hermano Wilbur.



Cenefa de azulejos en el cuarto de baño del dormitorio llamado del Infante don Alfonso de Orleans (actualmente desaparecido).

En el cuarto círculo se encuentra el dirigible *Graf Zeppelin*, proyectado por el general germano Ferdinand von Zeppelin. Este modelo, el segundo diseñado por Zeppelin, realizó su primer vuelo el 29 de mayo de 1909, siendo pilotado por el propio proyectista y constructor.

En el quinto círculo es posible observar un paracaídas y el nombre de Garnerin. André Jacques Garnerin, uno de los precursores de la aerostación francesa y aeronauta de los primeros tiempos, realizó el primer lanzamiento en paracaídas de la historia desde un globo el 22 de octubre de 1797. Fue tal la fama y el éxito alcanzado con sus lanzamientos y ascensiones en globo que Napoleón le nombró Jefe del Departamento de Aerostación de su Ejército.

Por último, en el sexto círculo podemos contemplar un globo Montgolfier, que alude a cuando el 21 de noviembre de 1783, un globo efectuó por primera vez una ascensión libre desde el Palacio de la Muette, tripulado por Pilatre de Rozier y el marqués de Arlandes.

También se pueden contemplar cuatro emblemas de la Aeronáutica a ambos lados de la escalera. Desgraciadamente, en la época de la II República fueron eliminadas todas las coronas reales de estos distintivos. Comenzando por el lado izquierdo, el emblema que figura en primer lugar es el de la Aeronáutica Militar; le sigue el de piloto de globo con el ancla característica; al otro lado de la escalera, el primero es el de piloto de aeroplano con la hélice de cuatro palas y la estrella de cinco puntas de observador (lo que nos dice que este zócalo fue construido con posterioridad a 1917) y por último, el de piloto de dirigible con una rueda de timón.

Asimismo, por la derecha aparece, en primer lugar, el escudo de Madrid, formado por dos cuarteles y una manteladura: en el cuartel diestro, de azul, un grifo o dragón de oro; en el de la izquierda, de plata, un madroño de sinople afrutado de gules y un oso empinado, lengua- do de gules y terrazado de sinople; en la manteladura, de oro, una corona cívica; y en la bordura, de azul, siete estrellas de oro de cinco puntas. A continuación, aparecen el emblema del Arma de Caballería, y, sobre el círculo de Ícaro, el del Arma de Infantería. Siguen el emblema del Arma de Ingenieros y el de la Marina, un ancla entre laureles. Sobre la alegoría del paracaídas se encuentra el emblema del Arma de Artillería; va después el emblema del Cuerpo de Intendencia, entre espigas; le sigue el del Cuerpo de Sanidad, entre laureles, colocado sobre el círculo de Montgolfier. A la izquierda de la puerta de entrada, se encuentra el emblema del Cuerpo de Estado Mayor y, a continuación, el escudo de pretensiones del rey Alfonso XIII.

Desde el vestíbulo, se accede al actual Salón de Honor (en el primitivo proyecto Biblioteca-Salón de Conferencias) que, desde el primer momento, se decoró con un zócalo de madera de caoba, pintura al óleo en el resto de las paredes y un artesanado de escayola con motivos renacentistas imitando madera en el techo. La campana de la falsa chimenea está decorada con un relieve metálico con labores neorenacentistas en torno a una cabeza de guerrero; en la parte inferior, otro relieve, también de metal recortado, muestra la figura de Ícaro (que se encuentra mal dispuesta).

Este mismo testero del salón está ocupado por un mueble-librería con vitrinas, que, en la zona central, remata en un frontispicio presidido por el emblema de piloto del Ejército del Aire aderezado con la corona de los Reyes Católicos, realizado en madera, lo que hace pensar que fue instalado en la década de 1940 para rellenar el espacio que antaño ocuparía posiblemente un reloj. También se proyectó colocar una pizarra de 3



metros de largo con marco de caoba, y un pequeño armario de la misma madera con una fuente de pila. Esta estancia, que iba a servir como biblioteca, se amuebló con mesas y sillas de estilo español y lámparas de techo de hierro, que se conservan. En la actualidad, su mobiliario está formado por tresillos y mesas de estilo moderno. En el rincón en forma de rotonda que cierra el Salón, fueron colocadas en 1985 sendas copias de unos retratos al óleo de SS.MM. los Reyes y un grupo escultórico, "Barberán y Collar y el Cuatro Vientos", obra realizada por Luis Sanguino, que, en 1984, fue donada al Ejército del Aire por Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima.

El suelo de este salón fue entarimado lujosamente con parqué y enrastrilado con pino rojo del norte. De la misma época de su construcción se conserva la estantería, el suelo y el zócalo de madera. El techo, auténtica obra de arte, tiene la apariencia de un artesonado de madera y, sin embargo, fue realizado en escayola.

Otra pieza importante es el actualmente denominado Comedor de Jefes. Su primitivo uso era servir como comedor principal del Pabellón, por lo que se pensó decorarlo con un zócalo de mármol terminado en bozar estrecho, pintura al fresco en paredes y techo y solado con mosaico de colores. Sin saber cómo ni cuándo, el proyecto fue modificado y el comedor quedó decorado con un friso de madera noble, que lleva en la parte superior un adorno -aves en actitud de vuelo- ejecutado en marquetería. El motivo goyesco del Comedor está tomado del grabado al aguafuerte titulado *Modo de volar*, que constituye el número 13 de la serie de *Los Disparates* -también conocida como de *Los Proverbios*-, realizada por el artista aragonés en torno a 1816. En una edición de la serie de grabados que conserva el Museo Británico de Londres, esta escena se titula *Modo de poder volar los hombres con alas*. Hay dos motivos que llaman poderosamente la atención por estar burdamente pintados. Esta imitación se debe a que, durante varios años, este comedor fue utilizado como bar y la barra del mismo estuvo situada precisamente en ese lado de la estancia, colocándose sobre dicha pared diversos anaqueles y baldas. Cuando en la década de 1970 el bar fue trasladado a otra estancia, se acometió la restauración del comedor y, por deterioro de las primitivas ilustraciones, se realizaron tan burdas imitaciones.

Presidiendo esta estancia ha existido siempre una gran vidriera emplomada, diseñada, realizada e instalada por Cristóbal Maumejean. Jules Maumejean fundó "La Vidriera Artística" en París en 1860, que abriría luego talleres en Madrid, Barcelona y San Sebastián hasta convertirse en el centro vidriero más importante en la España de la pasada centuria. Podemos contemplar obras suyas en el Ayuntamiento de Madrid, Casino Militar, Real Academia de Ciencias Exactas, Banco de España, Hotel Palace, teatros, entidades bancarias y diferentes viviendas de varias zonas de la capital, sobre todo en la Gran Vía. El taller madrileño, en el que fue realizada esta vidriera, estuvo instalado en el Paseo de la Castellana, 62-64 y fue dirigido por sus hijos José y Enrique, que firmaron sus primeras creaciones como "J & H Maumejean Frères", convirtiéndose desde 1923 en "Sociedad Maumejean Hermanos de Vidriería Artística, S.A."

Adorna esta vidriera una guirnalda floral con cintas, figurando una cabeza de león en su parte superior. El diseño ondulante de las cintas recuerda las labores propias del Modernismo o Art Nouveau. El motivo central de la misma es el escudo de pretensiones del rey Alfonso XIII, que, heráldicamente, podemos describirlo como sigue: Escudo partido de uno y cortado de tres:

1º Partido.

a - Aragón. "En campo de oro, cuatro palos, de gules". Armas de la Casa Real de Aragón y eran llamados "Barras de Aragón".

b - Aragón-Sicilia."1º y 3º, en campo de oro, cuatro palos, de gules; 2º y 4º, en campo de plata, un águila exployada, de sable, picada y membrada de gules y coronada de oro". Armas de la Casa Real de Sicilia.

2º Partido.

a - Austria. "En campo de gules (rojo), una faja de plata". Armas de la Familia Imperial de Austria.

b - Borgoña. "En campo de azul, sembrado de flores de lis, de oro; bordura componada y cantonada de gules y plata. Armas de la moderna familia de los duques de Borgoña.

3º - Navarra. "En campo de oro, una cadena de oro".

4º - Toscana. "En campo de oro cinco roeles de gules, distribuidos de arriba abajo: dos, dos y uno; tortillo de azur, en



Visita de S.M. el Rey Alfonso XIII a Cuatro Vientos en 1925. Escalera de entrada al pabellón.





*Visita de S.M. el Rey Juan Carlos I a Cuatro vientos el 17 de abril de 1986. Escalera de entrada al pabellón.*

jefe cargado de tres flores de lis, de oro. Armas de la Casa y Familia de los Médicis, duques de Toscana.

5º - Borgoña. "Bandado de oro y azur; bordura de gules". Armas de la antigua familia de los duques de Borgoña.

6º - Brabante. "En campo de sable, un león rampante de oro, coronado de lo mismo, armado y lampasado de gules". Antiguas armas de la Casa de Brabante.

7º - Entado en punta y partido:

a - Flandes. "En campo de oro, un león rampante, de sable, armado y lampasado de gules". Armas de los condes de Flandes.

b - Tirol. "En campo de plata, un águila de gules coronada". Armas del Condado de Tirol.

Sobre el Todo: escusón, cuartelado y entado en punta.

8º - (1º y 4º).- Castilla. "En campo de gules, un castillo de oro, almenado y donjonado de tres torres, mazonado de sable y aclarado de azur". Antiguo escudo de Sancho III.

9º - (2º y 3º).- León. "En campo de plata, un león rapante de púrpura, lampado y armado de gules y coronado de oro". Escudo del Reino de León.

10º - Entado en punta.- Granada. "En campo de plata, una granada al natural y rajada de gules, sostenida, tallada y hojada de dos hojas de sinople. Escudo del Reino de Granada.

Sobre el Todo del Todo. Escusón.

11º - Casa Real de Borbón. "En campo de azul, fileteado de gules cargado de tres flores de lis de oro, bien ordenadas". Armas de la Casa Real de Borbón.

El blasón estaba timbrado en origen con la Corona Real, que fue sustituida durante la II República por la Corona Mural. En la época republicana también desaparecieron todas las flores de lis del escudo. Cuando, en 1991, fue restaurada la vitrina por Vitrales Artísticos, se sustituyó la Corona Mural (actualmente conservada en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica) por la Corona Real, restaurándose asimismo las flores de lis. Aunque no se conoce documento alguno que lo afirme, cabe suponer que rodeando al escudo, en punta, estarían, como era normal en dicha época, los Collares de las Órdenes del Toisón de Oro y de Carlos III.

En el centro de la parte inferior de la vidriera, puede observarse el emblema de la Aeronáutica Militar, cargado con los antiguos distintivos existentes; de piloto de globo, dirigible y aeroplano. En las esquinas inferiores, hay dos monogramas idénticos con las iniciales A y V entrelazadas, que probablemente correspondan a los nombres de los reyes Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia.

Del techo, en el que aparecen diversos motivos vegetales, entre los que destacan, modeladas en escayola, dos águilas volando sobre unas montañas, cuelga una lámpara de hierro forjado de forma elíptica de dos pisos, con 12 y 4 luces, respectivamente.

Las ventanas de esta estancia. Al igual que las de todo el edificio, por desgracia todas desaparecidas en la actualidad, tuvieron hasta época reciente contraventanas metálicas.

Volviendo al vestíbulo de entrada, se observa que de su centro arranca la escalera por la que se accede al primer piso. Es-



ta escalera fue proyectada con un zócalo de pino melis y pintura al óleo en las paredes. Asimismo, se pensó que la barandilla fuera de hierro con pasamanos de caoba; peldaños de pino, de zanca recortada a la francesa, con un primer peldaño de granito con volutas y con mesillas de entarimado de parqué de lujo. En la actualidad, la escalera es de mármol blanco, con inspiración en las llamadas imperiales, abriéndose una gran cristalera emplomada al fondo del primer rellano. Presenta una balaustrada de hierro forjado armando el pasamanos, que arranca de los dos faroles de hierro con que se inicia la subida. La escalera, cuyo techo está decorado con escayola y un farol idéntico a los del vestíbulo, finaliza en un remate, en forma de balconcillo, donde termina la barandilla. En este balconcillo hay un motivo decorativo en latón dorado con un monograma con las letras "E - A - M", que, probablemente, se correspondan con las iniciales de la Escuela de Aviación Militar. En el reverso del monograma figura la reproducción de uno de los aviones que proyectó el capitán Eduardo Barrón; parece que se trata del biplano Barrón Delta "El Conejo", que se fabricaba en los talleres de Cuatro Vientos cuando se construía el edificio en 1916. Debajo del anagrama aparece un escudo circular con la efigie del capitán Celestino Bayo Lucía como homenaje al primer caído de la Aeronáutica Militar. En el reverso de este escudo, figura la efigie de otro piloto con el casco de vuelo de la época, que no ha podido ser identificado.

Otra pieza fundamental del edificio es el denominado comedor de oficiales. Esta estancia en la época de su construcción estaba dividida en dos habitaciones: Sala de Armas y Sala de Oficiales. El solado de ambas estancias era de entarimado de lujo en parqué y enrastrelado con pino rojo del Norte. Ambas salas se decoraron con zócalo de pino melis, que aún perdura, y pintura lisa para las paredes. En la actualidad, es una única sala, en la que existe una chimenea de tipo rústico que recuerda el "lar" de una casa solariega, mostrando un gran trabajo en el techo, realizado con escayolas que imitan vigas de madera.

Queda en esta planta principal una pequeña habitación que, proyectada como sala de visitas, fue decorada con zócalo de pino melis y pintura lisa en el resto de pared, con solado de mosaicos de diferentes colores, idéntico al del comedor, pasillos, cuartos de baño, lavabos y urinarios.

El piso superior fue destinado a dormitorios de oficiales, contando además con un comedor para internos, una sala de lectura en la rotonda, urinarios, lavabos, cuarto de ordenanzas, etc. Cabe destacar en esta planta la habitación que, destinada al Infante Don Alfonso de Orleans, no tenía más diferencia con el resto de los dormitorios que el cuarto de baño, siendo la única habitación con baño propio; como remate de los azulejos blancos de esta dependencia hay una cenefa de azulejos con los colores de la bandera española, intercalando debidamente espaciados otros con el escudo de España con corona real, que, milagrosamente, se salvaron de su desaparición en la época republicana. Este dormitorio permaneció intacto hasta 1989 en que fue derribado para ser transformado en habitación destinada al Coronel Jefe del Aeródromo.

Asimismo, en esta planta se encontraba el comedor para los internos, que, aunque hace mucho tiempo que no se utiliza con esa finalidad, se ha conservado muy bien. Durante años fue utilizado como oficina, pues, recién terminada la contienda de 1936-39, en este piso fue instalada la Jefatura de la Primera Legión de Tropas de Aviación. Posteriormente, se transformó en Sala de Juegos, con un billar y mesas para partidas y en la actualidad, al no contar con una función definida, apenas tiene actividad.

Coincidiendo con la rotonda del Salón de Honor, en el primer piso hay una estancia con gran cantidad de ventanales, que fue proyectada y dedicada durante muchos años a Sala de Lectura. En tiempos más recientes fue utilizada como Sala de Juntas y posteriormente, como Comedor reservado. Cuenta con una sillería de madera con tapizados imitando cordobanes con decoración de castillos y leones. En el proyecto inicial, el



Vista de la terraza del pabellón el día 17 de abril de 1931.





*Fachada del pabellón con el frontis antiguo. Foto de 1955.*

solado era de parqué de lujo en el comedor y rotonda, siendo el de los pasillos y cuarto de ordenanzas, de baldosín de 1<sup>a</sup>; los suelos del resto de la planta eran y todavía son, pues se conservan tal cual, de baldosa hidráulica de diferentes colores.

En la planta sótano, se proyectó una galería de tiro de pistola, que se correspondía exactamente con el vestíbulo principal; así como locales apropiados para almacenes, cocina, lavadero, despensa y un pequeño habitáculo para la caldera y los elementos necesarios para la calefacción. Con posterioridad y hasta los años de la II República, en este sótano estuvo el Parque Regional Centro. Después de la contienda de 1936-1939, en estas dependencias quedó instalada la Sección Administrativa del Servicio Cartográfico y Fotográfico y, al desaparecer esta sección, una parte se transformó en archivo del aeródromo y otra, en dormitorio de Cabos 1<sup>o</sup>.

En esta misma planta sótano y en la parte posterior del edificio, hay una puerta por la que se accede a la escalera de servicio que enlaza todas las plantas del Pabellón y llega hasta la terraza. Fue proyectada, y así se conserva, con escalones de piedra artificial, barandilla de hierro forjado y pasamanos de madera.

Estando próxima la finalización del edificio, se plantearon que era el momento de colocar el frontis que figuraba en el proyecto. En dicho frontis aparecía solo el emblema de la Aeronáutica Militar, cargado con las tres especialidades de piloto: globo libre, aeroplano y dirigible. La simple observación del plano de la fachada era suficiente para convencerse de que dicho frontis armonizaba con la composición y decoración gene-

ral del edificio, que, según la opinión de los expertos, era un gran acierto de los autores del proyecto. No obstante, la visita diaria a la obra hizo pensar a los técnicos de la Comandancia de Ingenieros que, sumando un cuerpo más al frontis, acaso el edificio ganara en esbeltez sin alterar con ello ni la decoración ni la composición arquitectónica tan magistralmente estudiada. Esto les movió a realizar un dibujo con la variante indicada, y, como se disponía de mayor espacio y el emblema de Aeronáutica solo en el centro resultaba pobre y de mal efecto por exceso de superficie del frontis, se pensó que podía completarse con el escudo de España y el rótulo "Escuela Militar de Aviación", que, sin alterar esencialmente ni el proyecto ni la idea de sus autores, vendría a dar mayor esbeltez al edificio.

Este Pabellón, debe su importancia, no solo a su arquitectura sino porque en el pasado se gestaron en él las grandes proezas de la Aeronáutica Española, se crearon las primeras normas de utilización de los aeroplanos, se debatieron las excelencias de los monoplanos respecto a los biplanos y sobre todo servía de foro para debatir cuanto de aviación se conocía en aquellos días.

Asimismo, sirvió para que los grandes personajes de la Aeronáutica expusieran sus teorías sobre el desarrollo de la aviación.

Además, los alumnos de los primeros cursos del Servicio de Aviación soñaron entre sus paredes llegar a alcanzar la gloria con sus futuras hazañas. Fue este Pabellón, en definitiva, donde pudo crearse la primitiva doctrina aérea y la organización que hizo que años más tarde de esta incipiente Aeronáutica Militar se organizara lo que hoy es el Ejército del Aire.



# Los Miles M.2 Hawk en España: unos aviones de azarosa historia

RAFAEL A. PERMUY LOPEZ  
JOSÉ MIGUEL SALES LLUCH

**L**AS DIFERENTES VERSIONES de Miles *Hawk* llegados a la Península Ibérica en distintos períodos de tiempo tuvieron una vida operativa bastante longeva. De ahí la principal dificultad en aclarar dónde empezaban y terminaban las historias de unos y otros. La de alguno de ellos no presenta ningún problema al estar, afortunadamente, suficientemente clarificada. Pero cosa bien distinta sucede con aquellos donde se hacía constar como propia una identidad que, presumiblemente, no le debía corresponder. Principalmente se produjo esta particularidad durante los años de la posguerra, concluida ya la Guerra Civil española. Comprobará el lector que se dejan abiertos muchos interrogantes, acerca de los *Hawk* españoles, a causa de que muchos de los documentos de origen republicano omi-

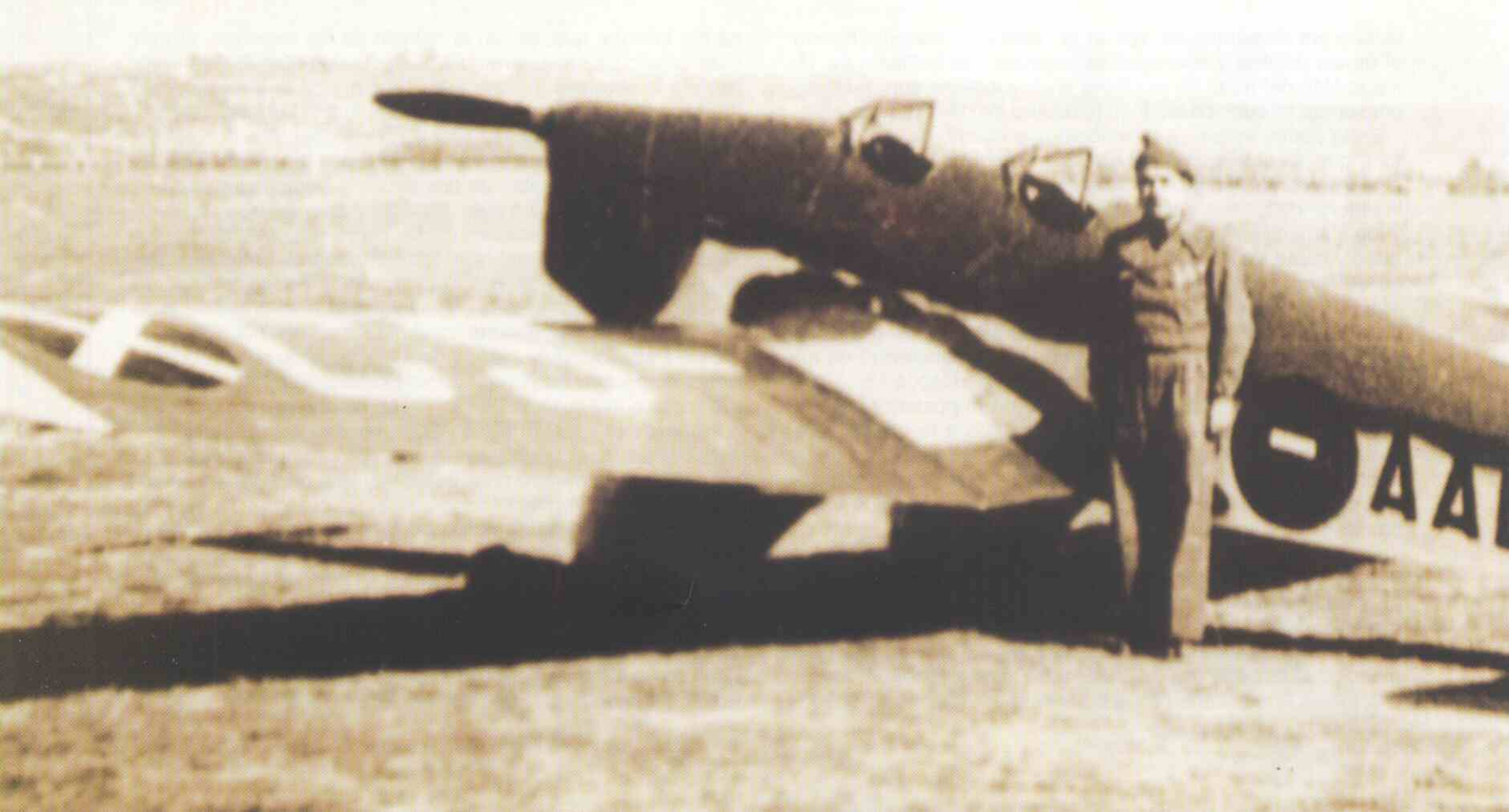
ten la identificación numérica o las matrículas de los aviones Miles existentes.

De muchos de los aviones civiles pertenecientes a particulares, Aero Clubs o compañías privadas antes del conflicto, sencillamente se había perdido el rastro a lo largo de la contienda mientras realizaban toda suerte de misiones de combate, más o menos expuestas, nada acordes con las que originalmente fueron diseñados. Cuando se procedió a efectuar la devolución a sus propietarios iniciales, las dificultades no tardaron en surgir. Los que tuvieron suerte, pudieron recuperarlos después de haber sido numerosas veces parcheados, modificados y reparados durante la contienda. Para atender las otras solicitudes, tuvo que recurrirse a la alternativa que ofrecía disponer de una considerable cantidad de aviones procedentes de

la Aviación Militar republicana. También en estos casos, la fortuna marcó la disponibilidad de un avión igual al que originalmente se tenía en propiedad.

La no existencia de datos fiables referidos a los números de fabricación de estos aviones, combinado con la práctica corriente de identificarlos por el tipo de motor que montaban, causó que la mayoría de las veces su carrera operacional, a efectos administrativos, comenzara desde el mismo momento en que era entregado, tal como si de un avión recién salido de fábrica se tratase, olvidando por completo la anterior historia que acumulaba. El enredo, por tanto, era considerable y un verdadero cúmulo de dificultades aguardaría a todo aquel que con posterioridad intentase desvelar el misterio. No obstante, lo hemos intentado.

*Terminada ya la Guerra Civil, Pequito Rebelo aparece fotografiado junto a su M.2H Passarola. El Hawk Major, luciendo otra vez su matrícula civil portuguesa CS-AAL, y pintado en verde oscuro parte de las superficies, ofrece un nuevo aspecto tras haber pasado reciente revisión en el Parque Regional del Sur de Tablada.*

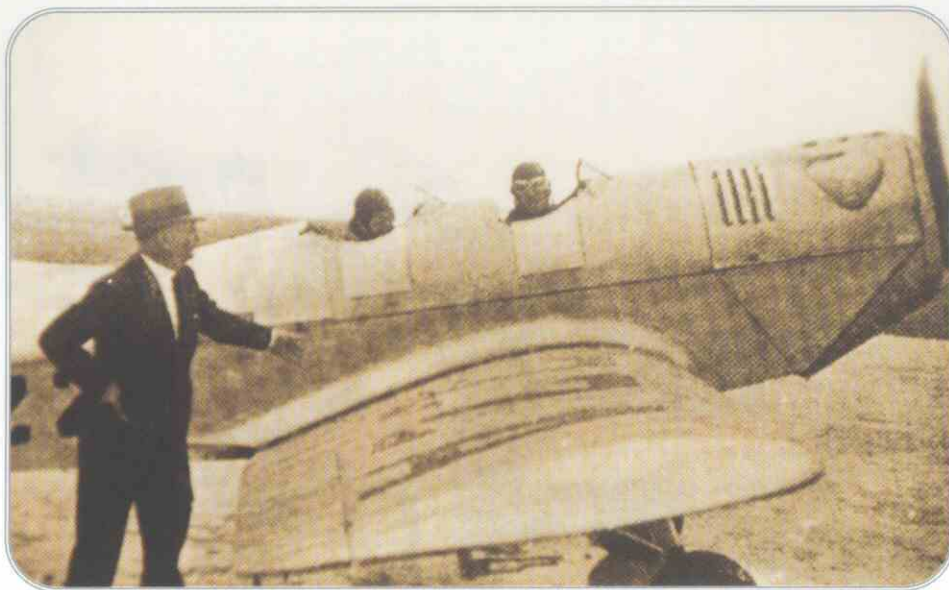




## LA PRIMERA MILES HAWK EN ESPAÑA

A finales del año 1934, el socio del Aero Club de Valencia Ricardo Moroder Gómez, adquiría directamente a la compañía *Phillips & Powis Ltd.* un ejemplar M.2 *Hawk*, convirtiéndose en el primer modelo de los aviones Miles en llegar a tierras españolas. Este aparato parece ser que llegó con una matrícula provisional que nos es desconocida y, ya en 1935, tras ser dado de alta en el Registro de Aeronaves, se le asignó la definitiva EC-ZZA, recibiendo el número de certificado 157. Este M.2, provisto de un motor *Cirrus Mk.III A*, pronto emprendió sus actividades surcando el cielo valenciano. En fuentes británicas se indica que este particular ejemplar era el *Hawk Major* c/n 117 (G-ACYO), pero equipado con motor *Cirrus* en lugar del *Gipsy Major* de los aviones de serie M.2F. No hay pruebas documentales que nos permitan corroborar o desmentir tal afirmación.

Las excelentes características inherentes al diseño del *Hawk*, animó al inquieto Moroder a estar presente en varias pruebas y concursos aeronáuticos celebrados a lo largo de la geografía española. De esta manera, lo tenemos presente durante el Festival Aéreo celebrado en Barajas durante los días julio de 1935, organizado por la Federación Aeronáutica Española.



*Ricardo Moroder, a bordo de su M.2 Hawk EC-ZZA, llega al aeródromo de Barajas dispuesto a participar en la edición del I Rally Aéreo Nacional, en mayo de 1936.*



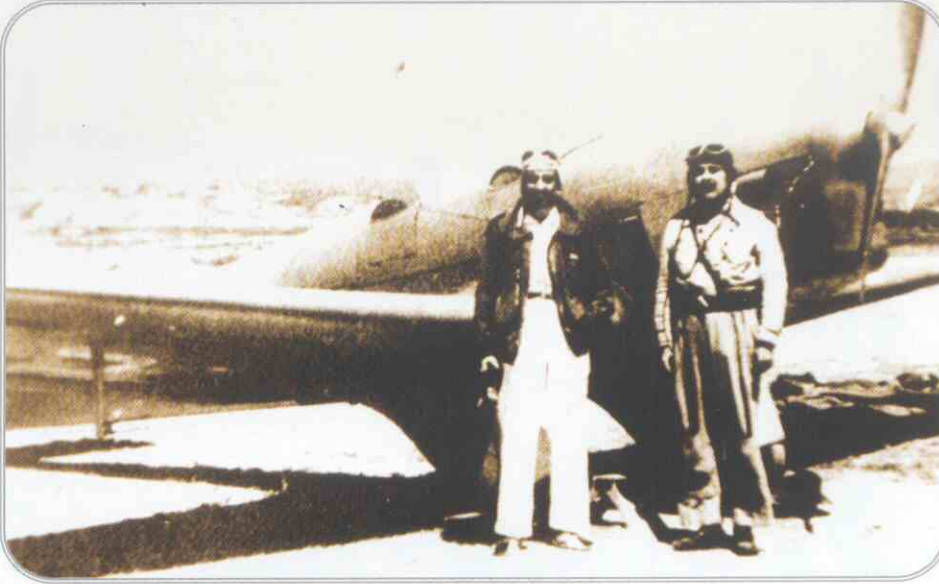
*Tras protagonizar el traslado del M.2H c/n 172 EC-W44, después EC-DDB, el director de la Escuela del Aero Club de Valencia, Rafael Mazarredo, es fotografiado junto al Miles en el aeródromo de Manises.*

La velocidad del M.2 le permite clasificarse en segundo lugar en el curso de la prueba de carreras aéreas. Pero Moroder no solo realizó vuelos nacionales sino que con su nuevo avión, y junto con sus compañeros de Club Rafael Mazarredo y Federico del Vallés Gil-Dolz del Castellar, marqués de San Joaquín, participó en un vuelo colectivo, a través de Francia y cruzó el canal de la Mancha, para participar en la Fiesta Anual de Aviación de Hendon, en Gran Bretaña, durante el mes de abril de 1935.

Alcanzada esta altura del relato, es necesario hacer constar una serie de notas aclaratorias relativas a la identidad correcta de *Hawk* EC-ZZA, durante una determinada época de su existencia. Una, conduce directamente al desarrollo normal de su actividad de vuelo hasta las fechas que marcaron el inicio

de la Guerra Civil. Pero nos hemos referido, anteriormente, a la hipótesis que indica que el *Hawk* de Ricardo Moroder era el Miles M.2F *Hawk Major* c/n 117 (G-ACYO), el cual debería montar un motor *Gipsy*. En realidad, todos los documentos de la época continuaban refiriéndose a él como perteneciente al modelo M.2 *Hawk*; pero existe una imagen gráfica que parece mostrar todo lo contrario y apoya la última tesis apuntada. La fotografía fue captada durante la celebración del "I Rally Aéreo Internacional", los días 5 y 6 de enero de 1936, en el aeródromo de Barcelona. En el curso de una de las pruebas, puede observarse la inconfundible silueta de un *Hawk Major* y no la de un *Hawk*. ¿El M.2F?, ¿o tal vez Ricardo Moroder utilizó el M.2H EC-DDB, del Aero Club de Valencia para participar en la competición? ¿Acudió esta avioneta al festival





*La actividad de José Pequito Rebelo con su M.2H a lo largo de la guerra civil fue intensa. Su estancia en un aeródromo de campaña es aprovechada por Rebelo (a la derecha) para aparecer fotografiado junto al teniente observador Gabriel Martínez Mata, quien le acompañó en algunos servicios mientras se encontraba agregado en el Grupo 6-G-15. (Foto: Archivo "Canario" Azaola).*

pero no participó en el concurso? Estas parecen ser las explicaciones más plausibles, porque en la última fotografía, de preguerra, del *Hawk* de Moroder, matriculado EC-ZZA, se observa perfectamente que la avioneta va provista del controvertido motor *Cirrus*. La mencionada foto fue tomada durante el "Rally Aéreo Nacional", celebrado el día 16 de mayo de 1936, en el aeródromo de Barajas (Madrid), y marcaría la última actuación del M.2, en estas lides de aviación deportiva, antes de conocer otros quehaceres bastante apartados del propósito original con que fue diseñada su estructura.

El inicio de la Guerra Civil española debemos suponer sorprendió a este Miles en su base habitual, el aeródromo de Manises (Valencia); lugar donde se procedió a su casi inmediata incautación y militarización. Su propietario, Ricardo Moroder, consiguió pasar al territorio de los sublevados, integrándose, como piloto militar, en la Aviación insurgente, aunque su hermano Luis —también piloto— permaneció preso en Valencia toda la guerra. El destino posterior del EC-ZZA se desconoce con certeza documental, hasta el momento. Sin embargo, todos los indicios parecen sugerir su no supervivencia al período

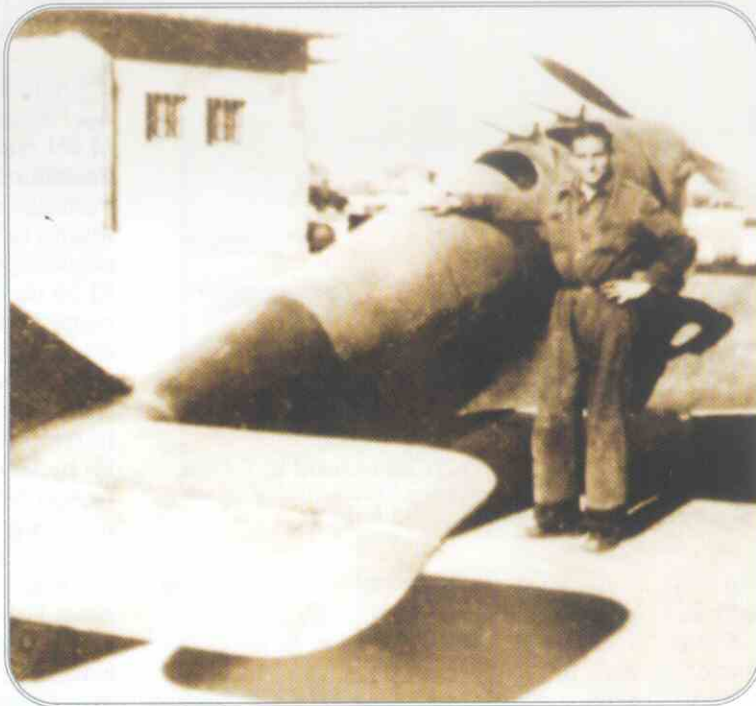
bélico. Al menos, ningún rastro de él pudo ser hallado durante la época de la posguerra. El piloto catalán movilizado Antonio de Gaztañondo y Fontrodona, que inicialmente realizó misiones de enlace en Cataluña y en Valencia, no cita en concreto a este avión entre los que voló en el Aeródromo valenciano de Manises. El 29 de julio de 1936 aparece registrado un vuelo del mencionado piloto, en una Miles, acompañado de Francisco Pérez Mur, entre los aeródromos de Lérida y Barcelona, pero se trataba de la "*Falcón*" de Mazarredo. Parece que después, reclamado el avión por el Gobernador Civil de Valencia, realizó vuelos de reconocimiento en el frente de Teruel, hasta que el día 23 de agosto de 1936 fue sorprendido por el caza Nieuport 52 pilotado por el capitán Ángel Salas Larrazábal. La Miles "*Falcón*" EC-DBB iba tripulada por el ya citado piloto Antonio de Gaztañondo, al que acompañaba Juan Domínguez Benet, como observador, y fue alcanzada por varios impactos que incendiaron los paquetes de periódicos que llevaban a bordo para arrojarlos sobre el frente. Con fuego en la cabina, el piloto se vió obligado a tomar tierra, en muy malas condiciones, en las cercanías de Corbalán. El avión quedó bastante malparado, aunque en estado reparable, ya que poco después fue puesto en estado de vuelo. Ambos aviadores, milagrosamente, salieron ilesos del lance y la propaganda gubernamental convirtió el derribo del *Falcon* en un victorioso combate aéreo, en el que los derribados habían conseguido "*abatir dos aviones contrarios*" y fueron calurosamente felicitados por tal éxito (!!!). Hazaña imposible de realizar por un avión desarmado y, en



*Los continuos servicios del Hawk Major de Rebelo, recorriendo incansable los diversos aeródromos nacionales, propiciaron que su imagen quedara impresa en numerosas imágenes fotográficas. En esta ocasión, es sorprendido en solitario durante una de sus habituales escalas. (Foto: Archivo Angelo Emiliani).*



realidad, las felicitaciones recibidas por los aviadores deberían ser por haber conseguido salvar sus vidas. Sin embargo, por méritos de guerra, Antonio de Gaztañondo fue ascendido al empleo de brigada piloto de Aviación Militar, con fecha 29 de octubre de 1936. Este piloto, durante el período comprendido entre el 31 de agosto y el 16 de noviembre de 1936, cita en la relación de servicios prestados por él tres vuelos de enlace, efectuados a bordo de una avioneta Miles "Hawk", sin determinar su identidad; dos de ellos a Madrid y un tercero a Sarrión, con un total de 5 h y 5' de vuelo. ¿Sería éste el matriculado "Hawk" EC-ZZA?



*Las fotografías de los M.2H Hawk Major en las filas de la Aviación Militar republicana son escasas. Esta instantánea brinda la oportunidad de poder observar uno de ellos—probablemente se trate del G-ADDC o G-ADDU—luciendo el camuflaje estándar de la aviación republicana en verde. (Foto: Archivo Angelo Emiliani).*

## UNA NUEVA MILES HAWK PARA EL AERO CLUB DE VALENCIA

Los excelentes resultados de la Hawk de Moroder, no tardaron en llamar la atención de la Federación Aeronáutica Española. Esta institución se dirigió, el 22 de enero de 1935, al Aero Club valenciano solicitando informes sobre el Miles Hawk, en cuanto a redimiento, consumo, etc. El presidente José Albiñana respondió, textualmente, el día 4 de febrero:

*"La avioneta MILES HAWK adquirida por el Sr. Moroder es la estándar con motor Cirrus III A de 95 HP. Este aparato, cuyo consumo es de alrededor de 16 litros a la hora, tiene una velocidad de crucero de 160 k.h. Es muy manejable en acrobacia y desde luego un aparato propio para escuela ya que su velocidad de aterrizaje es de unos 60 k.h. y dado lo reducido del consumo, llena los requisitos principales para dicho objeto."*

Este mismo informe animó a la dirección del propio Aero Club de Valencia para cursar un pedido de compra a la firma Phillips & Powis Aircraft Ltd. de la nueva versión M.2H Hawk Major, con el propósito de integrarlo a su Escuela de Aviación en la formación de pilotos. En los primeros días del mes de mayo de 1935, concretamente el 5, Rafael Mazarredo y Trénor—director de la Escuela—acompañado por el marqués de San Joaquín, Federico del Vallés Gil-Dolz del Castellar, tomaron camino de Inglaterra a bordo de una De Havilland DH-60 Moth Major a fin de recepcionar y hacerse cargo del Miles M.2H c/n 172. Los dos miembros del Aero Club valen-

ciano llevaban el encargo de sus compañeros de realizar un estudio de los diferentes modelos de aviones deportivos que podía ofrecer el mercado británico, para su posible adquisición por varios socios del club. Poco tiempo después,



*¿El M.2E Hawk Speed Six? De escasa calidad, la fotografía fue realizada durante julio de 1942 en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete), donde estaba destinado. En esa época, el único M.2 en servicio con el Ejército del Aire era el matriculado 30-72. Es conveniente dirigir la atención sobre el carenaje del motor y del tren de aterrizaje. Igual proceder de observación es necesario en el parabrisas y puesto de pilotaje. ¿No resultan sorprendentes estas coincidencias estructurales, como inherentes al diseño de un Hawk Speed Six? (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).*

ambos aviadores, cumplidos los trámites necesarios, y con abundante información sobre los aviones ingleses, emprendieron el viaje de regreso a Valencia; encargándose Mazarredo de trasladar al Hawk Major, que lucía en su fuselaje la matrícula provisional de entrega e importación EC-W44.

En el aeródromo de Manises su llegada era esperada con auténtico interés, especialmente por lo que representaba contar con un avión moderno, del cual valerse, adecuadamente, en el adiestramiento de las próximas promociones de pilotos de turismo valencianos. Su matrícula temporal quedaría anulada, una vez se procedió a su inscripción en el Registro de Aeronaves con el número de certificado 180 y la matrícula civil EC-DDB. Durante el mes de julio de 1935 el avión realizó catorce vuelos de entrenamiento y veinticinco de doble mando, y en agosto obtuvieron el título de piloto los alumnos valencianos Serafin Martín Galve y Vicente Traver Urios.

En 1936, el propio presidente del Aero Club valenciano, José Albiñana Ferrer, consiguió el título de piloto de turismo, realizando la enseñanza a bordo del Miles Hawk Major de la Escuela.

Durante el mes de julio de 1936 el M.2H se encontraba en las instalaciones del aeropuerto de Manises, en una situación que derivó hacia su pronta militarización junto al resto de avionetas civiles existentes en el citado aeródromo. Después de los confusos momentos iniciales, el aerodinámico avión no tardó en verse inmerso en continuos vuelos de observación y reconocimiento alrededor del aeródromo y las poblaciones vecinas, recabando información sobre los diversos movimientos o el desarrollo de los acontecimientos militares. La actividad, en este sentido, parece que le acompañó incesantemente a los largo de estas primeras fechas, mientras su aspecto exterior cambiaba ligeramente—al menos desde principios del mes de agosto—, cuando fueron pintadas en torno al fuselaje y la porción media de ambas alas unas delgadas franjas en color rojo, contrastando con el azul general de su estructura.

A finales de agosto y principios de septiembre de 1936, todavía existe constancia gráfica operando desde el aeródromo de Manises, en tanto extendía el radio de acción de sus actuaciones a diversas y puntuales observaciones del frente de Teruel; sin embargo, a partir de esos instantes y merced a las



## LA PINTORESCA CRONICA DEL HAWK MAJOR DE REBELO



¿Pueden ser realizadas estas modificaciones sobre la estructura de un M.2E Hawk Speed Six?. El Miles EC-AHZ ex 30-72 y L.5-72 ofrecía este aspecto en 1954, dispuesto a emprender su actividad de vuelo en el Aero Club de Sevilla. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).

declaraciones del piloto Antonio de Gaztañondo, conocemos las andanzas posteriores del Miles EC-DDB. Esta avioneta continuó prestando servicios en misiones de escuela en el aeródromo de Manises antes de ser destinada a desempeñar las mismas funciones en la Escuela de Vuelos de La Ribera. Cuenta Gaztañondo que actuó como profesor de vuelo, utilizando la avioneta Miles Hawk del Aero Club de Valencia, dando doble mando a los observadores y mecánicos de la Aeronáutica Naval, perteneciente a la escuadrilla de Vickers Vildebeest destacada en aquel aeródromo. Estos son los mencionados vuelos de entrenamiento de los nuevos pilotos, efectuados por Gaztañondo, durante el mes de septiembre de 1936:

DIA	AVION	DURACION
04-09-36	Miles Hawk	1h 45'
23-09-36	Miles Hawk	2h 37'
24-09-36	Miles Hawk	2h 03'
25-09-36	Miles Hawk	1h 55'
26-09-36	Miles Hawk	2h 50'
28-09-36	Miles Hawk	2h 40'
29-09-36	Miles Hawk	1h 25'

Como decimos, el avión fue asignado después a la Escuela de Vuelo de La Ribera, y allí se le pierde la pista, ya que una vez terminada la contienda, ninguna referencia ni señal determinante pudo encontrarse de él, desconociéndose cuando causó baja en el servicio.

El 6 de octubre de 1939, el Ministerio del Aire emitía la correspondiente orden a través de la cual, debía procederse a la devolución de los aviones requisados durante la Guerra Civil a sus propietarios. Vía la 3ª Sección de Material y acogiéndose a esta disposición, el presidente del Aero Club de Valencia, José Albiñana Ferrer, cursó una instancia el 18 de octubre de 1939 con destino a la Dirección de Aviación Civil, esperando que cualquier gestión para la búsqueda de Hawk Major diera resultados positivos.

Desafortunadamente, concluidos todos los trámites, ni el más mínimo rastro de su existencia fue descubierto entre las avionetas recuperadas y la reclamación no pudo ser atendida, dándose notificación en este sentido el 16 de diciembre de 1939.

En 1935, el portugués José Adriano Pequito Rebelo adquirió el Miles M.2H Hawk Major c/n 161 (G-ADEN), trasladándolo en vuelo desde Inglaterra a Portugal, donde finalmente recibió la matrícula CS-AAL, y fue bautizado por su propietario con el nombre de *Passarola*. El 29 de noviembre de dicho año el encargado de negocios de Portugal en Madrid solicitaba del Ministerio de Estado español autorización para que el avión CS-AAL pudiese cruzar libremente el territorio nacional español, ya que Rebelo se proponía viajar a Gran Bretaña, teniendo previsto aterrizar en Burgos, Vitoria y Miranda de Ebro. Al regreso, se utilizaría el mismo itinerario. El 13 de diciembre el jefe de la Sección de Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica autorizaba el paso del mencionado avión lusitano a través de España e informaba al encargado de negocios portugués que en Miranda de Ebro no existía campo de aterrizaje alguno.

Una vez dieron inicio los dramáticos acontecimientos de julio de 1936, Rebelo utilizó su *Hawk Major* para presentarse en Burgos, dispuesto a realizar cuantas misiones le fueran requeridas. El piloto portugués recibió primeramente el empleo de alférez honorario de la Aviación Militar nacional. A partir de ese instante, la actividad fue constante durante el resto de la guerra. Si bien en los primeros instantes su avión actuó luciendo su matrícula civil, ésta pronto desapareció, siendo pintado en color gris, al tiempo que adoptaba las marcas de identificación reglamentarias de la Aviación Nacional. Curiosamente, en el extradós del ala izquierda y junto al puesto de pilotaje, llevaba adherido un gran mapa de la Península Ibérica.

Durante la contienda, el infatigable Rebelo protagonizó junto al M.2H CS-



El Miles M.2H Hawk Major EC-ABI del Aero Club de Valencia, también sufrió importantes modificaciones hasta dotarle de una apariencia externa muy diferente a los M.2H de serie. Así se puede comprobar en esta fotografía efectuada en el aeródromo de Manises (Valencia), probablemente en el año 1951. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).



AAL los más diversos servicios. Desde frecuentes vuelos de enlace y transporte, hasta acciones de reconocimiento sobre los frentes de combate. Rebelo llegó a realizar casi 1.000 horas de vuelo durante la campaña. Terminadas las hostilidades, y tras pasar una revisión en el Parque Regional del Sur en Tablada (Sevilla), el CS-AAL recuperó de nuevo su matrícula civil retornando con su propietario, el cual llegó a ostentar el empleo de capitán honorario de la Aviación Militar española, a Portugal. Allí continuó su existencia hasta setiembre de 1944, fecha en que un accidente, y posterior incendio, destruyó completamente su estructura.

### MILES M.2 HAWK PARA LA AVIACION MILITAR REPUBLICANA

Las gestiones de compra emprendidas por el comandante de Aviación Militar, ingeniero aeronáutico, Carlos Pastor Kraüel en Londres, desde principios de agosto de 1936, proporcionaron al gobierno de la República española un variopinto parque de aviones con los que nutrir los efectivos de la Aviación Militar. Entre los aviones adquiridos, figuró una reducida cantidad de Miles M.2H *Hawk Major* y un solitario M.2E *Hawk Speed Six*. Erróneamente, siempre se consideró como válida la participación del M.2H c/n 138 (G-ADAS) en la contienda civil española, actuando principalmente durante el desarrollo de la Campaña del Norte, a donde se dice que arribó el día 14 de agosto de 1936; sin embargo, tal eventualidad nunca llegó a producirse.

Si bien la compra del G-ADAS tuvo lugar, éste en ningún momento abandonó el territorio británico con destino a España, quedando retenido en el lugar de partida en circunstancias todavía por clarificar. A partir de entonces, el camino emprendido por este M.2H tomó un rumbo bien distinto. Importado en 1937 al Uruguay por Juan Acuña, le fue asignada en un primer momento la matrícula CX-AAW. En realidad tan solo fue a efectos administrativos, ya que, según rumores, Acuña perdió su avión antes de ponerlo en vuelo ... ¡en una partida de naipes!

Más tarde pasó a manos de diversos propietarios. El primero, J.P. Ricardi, residente en la ciudad de Salto, mientras recibía su nueva matrícula civil CX-ACT. Alejandro Bueno, de la ciudad de Vergara, lo adquirió posteriormente y, en 1998, lo vendió directamente al "Aero Club Pelotas" enclavado en el estado de Río Grande do Sul, en Brasil.

Sin embargo, si lograron salir de Gran Bretaña varios otros Miles *Hawk*. En el mes de octubre de 1936, llevando a la práctica sendos vuelos clandestinos, vía Francia, los Miles M.2H c/n 164 (G-ADDC) y c/n 180 (G-ADDU) tomaron el



*Fotografiado en el aeródromo de Liria (Valencia), en 1977, el Hawk Major EC-ABI deja ver los estragos sufridos en su fuselaje tras permanecer expuesto a las inclemencias atmosféricas. Cuando se produjo su baja, estaba pintado totalmente en color crema con una línea roja a lo largo del fuselaje. En la época de la instantánea todavía eran visibles algunos vestigios de esta decoración. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).*



*El EC-ABI pocos años después, en 1979. La estructura de madera y contrachapado había sufrido una rotura en la mitad del fuselaje. Como puede observarse, conservaba su motor Gipsy Major; aunque la mayor parte de sus componentes, incluida la hélice, había ya desaparecido. (Foto: José Miguel Sales Lluch).*

camino hacia España. El primero de estos aviones, pilotado por Edward Hillman, salió de Brooklands el día 11 del mes citado, oficialmente con destino a Oxford, en ruta hacia Dublin. Parece que el otro ejemplar mencionado iba pilotado por Leslie Charles Lewis, su propietario, y ambos aviones jamás llegaron a Oxford o, evidentemente, a Irlanda. En realidad, como decimos, los dos Miles M.2H volaron a Francia y desde allí a España, con destino final en Sabadell, punto en que eran recepcionados los aviones comprados y distribuidos entre las unidades de destino. Tenemos constancia documental fehaciente de que el primero de dichos Miles M.2H, el G-ADDC, salió del aeródromo de Toulouse-Montaudran hacia

España. Un informe de un agente secreto nacional fue remitido a la 2ª Sección del Estado Mayor del Cuartel General del Generalísimo, que a su vez lo reexpidió, el día 29 de octubre de 1936, a la Jefatura del Aire de Salamanca, decía textualmente:

*"El día 19 del corriente, a las diez horas, sale para Barcelona un avión inglés "Saint Inglebert" HAWK MILES (sic), matrícula G-ADDC. Va conducido por un francés."*

La permanencia de estos aviones en las filas de la Aviación Militar republicana estuvo principalmente ligada a ser utilizados en misiones de escuela y entrenamiento, instruyendo sucesivas promociones de pilotos militares; un dato que corrobora esta afirmación, de forma



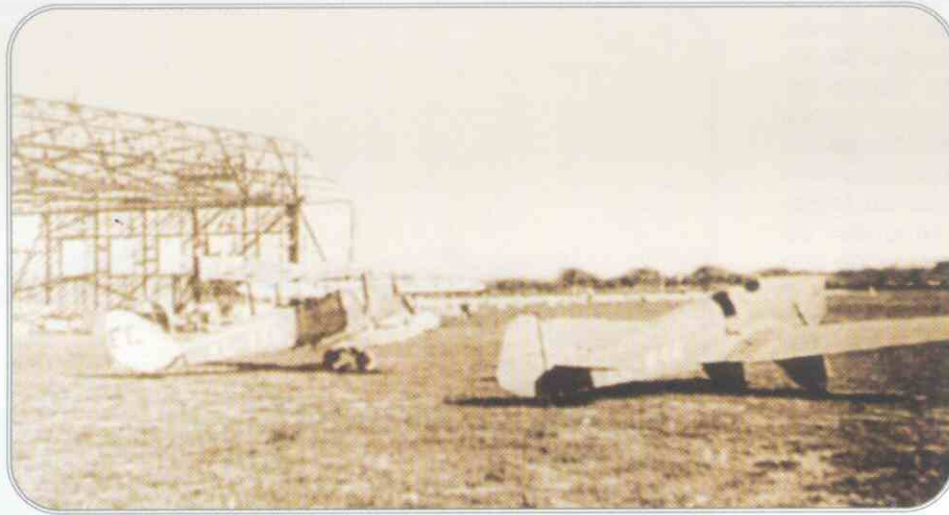
determinante, es que su presencia se ubica en los aeródromos que eran sede de las Escuelas de Vuelo republicanas. En el mes de noviembre de 1936, en la Escuela de Pilotos de San Javier (Murcia) estaba un Miles M.2H *Hawk*, que todavía lucía su matrícula original británica G-ADDC, aunque estaba parcialmente tapada por la bandas rojas republicanas, y llevaba la bandera tricolor en el timón de dirección.

En este avión de escuela realizaron sus pruebas de aptitud los pilotos británicos Hugh Oloff de Wett, Hilarie du Berrier, George Fachiri y Robert B. Pickett, ante el comandante inspector de vuelos Juan Aboal Aboal, resultando todos ellos aptos para el servicio en el seno de la Aviación Militar gubernamental.

Los alumnos del segundo curso de pilotos de la Escuela de La Ribera (Murcia) también utilizaron, para su formación, los Miles M.2 *Hawk*. Contamos con el libro de vuelo del teniente piloto José Gómez Gómez, en el cual se registran los vuelos, a bordo de aviones de este modelo, que figuran en el cuadro nº 1.

De los datos precedentes se deduce que, durante los meses de abril y mayo de 1937, había en la Escuela de La Ribera cuatro Miles *Hawk*, numeradas 1, 4, 11 y 15.

Por otra parte, sin bien, en principio, las primeras avionetas Miles, incluidas las *Falcon*, recibieron números de servicio, del 1 al 5, todo parece indicar que llegó a España algún otro ejemplar de *Hawk* (probablemente las numeradas 11 y 15, dentro de la designación de la



Recién llegado al aeródromo de Manises, y todavía con matrícula provisional EC-W44, el *Hawk Major* adquirido por el Aero Club de Valencia permanece estacionado junto al DH-60 GIII EC-XAA y el nuevo hangar todavía en proceso de montaje. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).

propia Escuela de Vuelos). A partir de agosto de 1937 todas las avionetas Miles se codificaron con las letras "EN", correspondientes a los aviones de Escuela o Entrenamiento. Existen escasísimas referencias específicas sobre las avionetas Miles M.2 *Hawk* en los partes de existencias de material aéreo de la Aviación Militar gubernamental. Transcribimos las encontradas, hasta el momento. Según el parte de aviones existentes en el aeródromo de Reus (Tarragona), el día 14 de junio de 1937, allí estaba la avioneta Miles número 1, junto con tres Caudron C.272 "*Luciole*" y la González Gil número 8. No obstante, hemos de decir que en Reus tenía su sede la Escuela de Polimotores, lo que pudiera indicar que los aviones mencionados o bien estaban de paso o se habían utilizado para vuelos de enlace.

En el mes de diciembre de 1937 una Miles *Jons* (sic), según consta en los documentos republicanos hallados, — una *Hawk*, sin duda— prestaba servicios de correo aéreo, realizando vuelos prácticamente a diario, desde el aeródromo de Alcantarilla (Murcia), sede de una de las Escuelas de Pilotos, donde, principalmente, se utilizaban diez avio-

netas De Havilland DH-60 *Moth Major*. El piloto habitual de esta Miles M.2 *Hawk* del correo aéreo era el teniente Miguel Acero Jurado. Desdichadamente, los partes de información diarios de Alcantarilla jamás registran su numeración o matrícula, así como el propio cuaderno de vuelos del mencionado piloto, que obra en nuestro poder, y que únicamente se refiere al avión como Miles *Hawk*. Los vuelos de enlace más frecuentes eran entre los aeródromos

de Alcantarilla, La Ribera, Los Alcázares, Alicante y Valencia. También podemos afirmar, con rotundidad, que el avión era biplaza —por lo que descartamos que fuese el *Hawk Speed Six*—, ya que en varias ocasiones transportó a un pasajero, a veces sin identificar. Así, el día 29 de diciembre de 1937, el teniente Acero llevó en el *Hawk* al oficial del mismo empleo José González, desde Alcantarilla a La Ribera, en vuelo de 20' de duración. El aparato sufrió una avería en el tren de aterrizaje, ya que el piloto anotó en las observaciones de su cuaderno de vuelo: "*Con la pata izquierda colgando*". El Miles M.2 pasó a reparación a los Talleres de Alcantarilla, y fue puesto en vuelo el día 13 de enero de 1938, fecha en que Miguel Acero realizó un vuelo de prueba del aparato, de 20' de duración. A partir de entonces, el Miles *Hawk* reanudó sus vuelos de enlace diarios, con el mismo piloto, hasta el día 6 de febrero. Tras volar varios días con una De Havilland DH-83 *Fox Moth*, el teniente Acero volvió a efectuar sus vuelos, prácticamente diarios, con la *Hawk* el día 26 de febrero, y con ella continuó volando hasta el 23 de abril de 1938, extendiendo sus servicios de correo aéreo —además de a los aeródromos mencionados con anterioridad— hasta el de Albacete. En el cuadro nº 2 transcribimos los vuelos que realizó el teniente Miguel Acero transportando pasajeros.

El día 5 de junio de 1938, el parte semanal de novedades del aeródromo "Burguete" de Los Alcázares indicaba que allí se encontraba una Miles, destinada en el Cuadro Eventual de Pilotos, esperando a ser dada de baja., y en igual situación permanecía el citado Miles el día 28 de agosto, sin que todavía hubiese llegado la orden definitiva de desguace. ¿Sería éste avión alguno de los primitivos M.2 matriculados EC-ZZA o EC-DDB, que desaparecieron sin dejar rastro?

Cuadro nº 1						
FECHA	PILOTO	TIPO Y Nº DE AVION	PASAJERO	TIEMPO	LUGAR	OBJETO VUELO
29-04-37	Ctán. Piedra	Miles nº 15	Cabo	25'	La Ribera	Clase
29-04-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	41'	La Ribera	Escuela
29-04-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	36'	La Ribera	Escuela
02-05-37	Cabo	Miles nº 1	Cabo	45'	La Ribera	Escuela
03-05-37	Cabo	Miles nº 1	Cabo	45'	La Ribera	Escuela
03-05-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	50'	La Ribera	Escuela
03-05-37	Cabo	Miles nº 1	Cabo	40'	La Ribera	Escuela
04-05-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	32'	La Ribera	Escuela
04-05-37	Cap.	Miles nº 4	Cabo	22'	La Ribera	Clase
04-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	54'	La Ribera	Escuela
05-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	48'	La Ribera	Escuela
05-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	20'	La Ribera	Escuela
06-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	30'	La Ribera	Escuela
06-05-37	Cabo	Miles nº 11	Cabo	33'	La Ribera	Escuela
06-05-37	Cabo	Miles nº 11	Cabo	33'	La Ribera	Escuela
07-05-37	Cabo	Miles nº 11	Cabo	35'	La Ribera	Escuela
07-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	26'	La Ribera	Escuela
07-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	33'	La Ribera	Escuela



Hemos tenido acceso a los estados decenales de aviones existentes en la 2ª Región Aérea (Murcia) comprendidos entre el 10 de octubre del año 1938 y el 23 de enero de 1939. El parte correspondiente a la primera fecha mencionada nos indica que una Miles estaba operativa en la dotación de la Escuela de Vuelo de El Palmar (Murcia). El 17 del mismo mes, una avioneta Miles *Jonh* (sic) estaba en el aeródromo de Alcantarilla y otra continuaba en El Palmar. Las dos Miles continuaban en igual situación el 23 de octubre. Asimismo, el 7 de noviembre, no sufrió variación el estado de las dos avionetas, en los mismos aeródromos, que seguían en vuelo. El 14 del mes citado ya figuraba la segunda Miles M.2 en la Escuela de Caza, trasladada al campo de Lorca, y siete días más tarde ambas avionetas continuaban, en vuelo, en sus respectivos destinos. No hubo variación en los siguientes partes hasta el último parte mencionado, correspondiente al 23 de enero de 1939 en que una de las Miles permanecía en la Escuela de Vuelo de Alcantarilla, y otra en la Escuela de Caza de Lorca, ambas en vuelo y codificadas como "EN", pero sin expresión de su modelo y número de orden. Estos son todos cuantos datos han podido ser recogidos, hasta la fecha, en los archivos españoles acerca de los Miles M.2 *Hawk* militarizados.

### UN MILES M.2 HAWK EN EL FRENTE DEL NORTE

Respecto al segundo de los aviones M.2H *Hawk Major*, salido de Gran Bretaña, que hemos mencionado con anterioridad, en concreto el aparato matriculado G-ADDU, quizás fue este el aparato que actuó en el frente norteño, desde los aeródromos bilbaínos de Lamiac y Sondica, que debió llegar a España también a finales de octubre o principios de noviembre de 1936. No hemos hallado documentos que permitan asegurar, con absoluta seguridad, que el citado Miles M.2H fuese el desplazado al Norte de España; pero lo que sí podemos afirmar, con toda rotundidad, es que un *Hawk*, de modelo y matrícula desconocidos hasta el momento, actuó en Vizcaya, al menos en diciembre de 1936 y enero de 1937. Prácticamente todos los aviones destacados en la Zona Aérea del Norte republicana, aunque fuesen de origen civil, fueron utilizados en misiones de guerra



A comienzos del mes de Agosto de 1936, el piloto de la Aeronáutica Naval Carlos Lázaro y el de la Aviación Militar Manuel Gutiérrez Lanzas, aparecen en el aeródromo de Manises ante la Miles M.2H EC-DDB del Aero Club de Valencia. (Foto: Archivo Miguel Sanchís).

e, incluso, dotados de lanzabombas bajo el fuselaje, incluidas las avionetas Miles M.2 y M.3. Contamos, para poder probar la existencia del *Hawk* en el Norte, con el testimonio del piloto estadounidense Frederick I. Lord y con las Hojas de Vuelo del alférez piloto español José Ribera Llorente, destinados ambos en los aeródromos de Bilbao en aquellas fechas. El primero de los aviadores citados escribió, acerca de un combate aéreo sostenido durante una misión de bombardeo, sobre el cielo de Vitoria (Álava), con los cazas Heinkel He 51 germanos, el día 12 de diciembre de 1936:

"Nunca olvidaré el curioso espectáculo de nuestras salidas en patrulla a bordo de una colección destaralada de viejos Breguet XIX, de Potez de bombardeo, de dos Miles "Falcon" y de dos Monospar, sin hablar de un Fokker, tipo comercial, un viejo modelo, y un Miles "Epervier". (N.A. "Hawk" en inglés)

El Miles "Epervier" es un avión inglés de entrenamiento, semejante al pequeño Caudron-Sport de dos plazas y puede alcanzar 140 kilómetros como máximo y el nuestro ni siquiera tenía ametralladora. Lo tripulaba Bert Acosta el día en que fue muerto Holland y él hubiese tenido el mismo fin si los enemigos le hubiesen atacado. Felizmente para él, los cazas lo confundieron con un modelo nuevo porque dieron media vuelta al verlo.

A causa de este error él salvó la vida, y el resto de la escuadrilla se puso fuera de alcance..."

Fred Lord parece sugerir que los cazadores alemanes confundieron al monoplano Miles *Hawk* con uno de los nuevos cazas Dewotine D.510, equipados con "motorcañón", que por esas fechas se decía que habían volado a España. El propio Bert Acosta, dejando volar una gran imaginación y dejes de inventiva, relató a los periodistas americanos una fantástica historia en la que afirmaba haber derribado "un par de cazas alemanes a tiros de revólver", durante el combate citado anteriormente.

Los pilotos americanos citados causaron baja muy pronto en la Aviación Militar gubernamental y a finales de diciembre de 1936 ya se encontraban todos ellos en Francia, criticando acerbamente la situación vivida en los frentes vascos y quejándose de que no les habían

causaron baja muy pronto en la Aviación Militar gubernamental y a finales de diciembre de 1936 ya se encontraban todos ellos en Francia, criticando acerbamente la situación vivida en los frentes vascos y quejándose de que no les habían

Cuadro nº 2

FECHA	PILOTO	TIPO Y Nº DE AVION	PASAJERO	TIEMPO	LUGAR
28-02-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Gonzalo	1, 25	Valencia-Alicante-Ribera-Alcázares-Alcantarilla
06-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.José Mº Ferrater	1, 45	Albacete-Alicante-Ribera-Alcantarilla
08-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Sgt.Benjamin Alcañiz	1, 50	Albacete-Alicante-Ribera-Alcázares-Alcantarilla
10-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Sgt.Francisco Zabala	1, 55	Albacete-Alicante-Ribera-Alcantarilla
13-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Bastida	1,10	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante
18-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Cap.Gaztañondo	0, 45	Albacete-Alcantarilla
20-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Sgt.Manuel Montilla	1, 45	Albacete-Alicante-Ribera-Alcázares-Alcantarilla
31-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Ferrer	1, 55	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante-Albacete
04-04-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Prof.Del Arco	1, 55	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante-Albacete
18-04-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Cap.S. Calvo	2,30	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante-Albacete-Alcantarilla
21-04-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Velasco	2, 15	Albacete-Alcázares-Ribera-Alicante-Alcantarilla

Cuadro nº 3

FECHA	OBSERVADOR	APARATO	SALIDA	LLEGADA	PARCIAL	TOTAL	OBJETO DEL VIAJE
02-01-37	Solo	Miles <i>Hawk</i>	11,50	12,05	0,15	180,55	Prueba aparato y motor
03-01-37	Solo	Miles <i>Hawk</i>	15,10	15,28	0,18	181,13	Reconoc. sobre el mar



pagado por sus servicios las cantidades de dinero prometidas.

Además de los testimonios reseñados, la prueba de la existencia de un Miles Hawk en el Norte la tenemos en las Hojas de Vuelo, que se conservan en el Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón), del alférez piloto José Ribera Llorente, destinado en Bilbao, correspondientes al mes de enero de 1937, que transcribimos en el cuadro nº 3.

Hay un dato revelador en el citado documento. El alférez Ribera vuela solo cuando, habitualmente, en todos sus servicios, le acompaña un observador. ¿Era el avión citado un monoplaza? ¿Se trataba del *Hawk Speed Six*? No podemos afirmarlo ni tenemos más datos relativos al *Hawk* norteño. El parte de existencia de aviones de la 6ª Región Aérea gubernamental, de fecha 3 de agosto de 1937, únicamente señala la presencia de un Miles M.3 *Falcon*. Es muy probable que el *Hawk* sufriera un accidente en fecha desconocida y, ante la falta de repuestos, quedó arrinconado en los talleres de Aviación de Santander. Allí fue capturado, a finales del mes mencionado, por las tropas nacionales y enviado al Parque Regional de León, aunque tal hecho no se recoge en el informe de la Jefatura de Aviación de Salamanca sobre los aviones gubernamentales recuperados en el Norte. Pero ello no debe extrañarnos, puesto que un Bristol "Bulldog", que también fue capturado en uno de los aeródromos santanderinos, no consta en la citada información oficial. Del ulterior destino de este M.2 Hawk nos ocuparemos con posterioridad.

## LOS MILES M.2 HAWK SUPERVIVIENTES

Nos referiremos ahora a otros ejemplares de Miles *Hawk* que actuaron en la zona Centro-Sur de la España republicana. Contamos con el valioso testimonio del teniente de la Aviación gubernamental José Ramos Miraut, antiguo ametrallador-bombardero del Grupo nº 24 equipado con bimotores SB *Katiuska*, el cual, tras ser gravemente herido en un combate aéreo con los Bf 109 germanos, fue nombrado jefe del Correo Aéreo de las Fuerzas Aéreas republicanas. Cuenta Ramos Miraut, en relación con la constitución de la Escuadrilla de Transportes del Estado Mayor, que daba soporte al mencionado servicio aerpostal:

*"Teníamos en la Escuadrilla un avión monomotor de tipo Miles M-2F "Hawk Major" monoplaza (sic). La red de enlaces estaba establecida mediante seis Estafetas regionales y una Estafeta central, más la de Barcelona, que era autónoma, al ministerio de Defensa. Para las estafetas de Almansa (Albacete) y de Manises (Valencia) estaban destinados el capitán Montoro y el teniente López Nogueras, con el Lockheed "Orion" y el Northrop "Delta", alternándose, y a veces iba solo Nogueras con la Miles."*

No aclara el teniente José Ramos lo que ocurrió con la citada M.2F *Hawk Major*. ¿Se utilizaría, como monoplaza, un avión de este modelo, desmontando el tablero de mandos del puesto delantero para dar cabida a las sacas del correo? Esta pudiera ser la clave del estado en que se encontraba uno de los *Hawk* recuperados. Pero también pro-



*El aeródromo de Manises, contempló frecuentemente la presencia del Hawk Speed Six en servicio con la Aviación Militar republicana. Fotografado en este lugar durante 1937, el M.2E deja ver sobre la superficie de su timón de dirección el nº 5 de servicio a él asignado. (Foto: Archivo Juan Arráez Cerdá)*

dría tratarse del verdadero monoplaza, el *Hawk Speed Six*, al que nos referiremos posteriormente. El misterio está servido y sin desvelar, por el momento.

Al menos uno de los Miles *Hawk* importados —probablemente el G-ADDC— logró contemplar el fin de la contienda, siendo recuperado en el aeródromo de Alcantarilla (Murcia), tal como queda reflejado en un documento fechado el 10 de abril de 1939. De modo un tanto sorprendente, terminó con su estructura posada en el aeródromo de Manises (Valencia) el 10 de octubre de 1939, pendiente de reparación y en un estado ciertamente lastimoso: con el neumático izquierdo reventado, el recubrimiento de contrachapado en mal estado, además de encontrarse desprovisto de instrumentos en el puesto delantero —¿significaba que fue adaptado para ser tripulado por un solo piloto?— y falto de algunos componentes de los mandos y tren de aterrizaje; unos desperfectos lo

suficientemente importantes para intuir un traslado por vía terrestre.

Cuando el Aero Club de Valencia cursó la instancia reclamando la devolución del *Hawk Major* EC-DDB, la Dirección General de Aviación Civil a través de la Maestranza Aérea de Albacete, tomó finalmente la decisión de entregarle el M.2H que se encontraba en Manises el 23 de enero de 1940. A pesar de contar con un nuevo avión para proseguir sus actividades, el Aero Club de Valencia tuvo ante sí una ardua tarea ante la expectativa de que el *Hawk Major* estuviera otra vez en condiciones de vuelo. Con ayuda de un mecánico militar local, el revestimiento de contrachapado en fuselaje y alas fue sustituido por completo; al tiempo que se acometían una serie de modificaciones, con el propósito de dotarle de un cockpit totalmente cerrado. El cambio resultó ser no muy adecuado, al llevar pareja la reconstrucción total de la deriva vertical para proporcionarle mayor superficie, además de ver sensiblemente alteradas sus características de vuelo por este motivo.

Transcurridos varios años de reparaciones y transformaciones, el M.2H quedó listo para reemprender su nueva etapa de servicio con el Aero Club de Valencia; aunque, eso sí, con un aspecto externo apreciablemente diferente al mostrado por los *Hawk Major* originales. El 21 de mayo de 1943, se procedió a inscribirlo en el Registro Nacional de Aeronaves con la matrícula EC-CAS; la cual sería sustituida el 11 de noviembre de 1951 por la EC-ABI. Dada la ausencia de

cualquier tipo de cartilla de vuelo, al confeccionarse su nueva documentación, le fue asignado el número de serie c/n 172 perteneciente al antiguo EC-DDB.

Con base en Manises, era pilotado habitualmente por el presidente de Aero Club valenciano, José Albiñana Ferrer; terminando por ser propiedad de éste hasta la fecha de su baja el 22 de enero de 1970. Pero no terminó aquí su prolongada historia. Trasladado al aeródromo de Liria (Valencia), durante algunos años permaneció arrinconado y con las alas desmontadas en el interior de un pequeño hangar allí existente. Hacia 1976 fue retirado de este refugio para ser depositado en el exterior; allí, las inclemencias climáticas y el abandono más absoluto acabaron por deteriorar significativamente su estructura.

A mediados de los años 80, el motor, las alas y otros restos del M.2H EC-ABI, fueron recuperados por un aficionado de



Gerona con la intención de efectuar una futura reconstrucción del avión. Como muestra de lo complicado que resulta identificar la procedencia exacta de determinados aviones en el período de la posguerra, podemos ofrecer los motores que fueron acoplados a la célula del *Hawk Major* EC-ABI durante una época: en el momento de ser entregado al Aero Club de Valencia en 1940, tenía instalado el *Gipsy Major* c/n 5408. En 1956, el *Gipsy Major* c/n 5891 y en 1958 el *Gipsy Major* c/n 8019... ¡Precisamente, el motor que tenía instalado en origen el M.2H EC-DDB en 1935!

Cuestión verdaderamente difícil plantea seguir la pista de un supuesto M.2H *Hawk Major* que terminó entre los efectivos de la Aviación Nacional con la matrícula militar 30-72 desarrollándose todavía la Guerra Civil española, aunque pudiera tratarse del G-ADDU, tal como apuntamos con anterioridad. Recuperado en Santander, supuestamente en agosto de 1937, los indicios parecen señalar que prestó servicio en la filas de la *Legión Cóndor* hasta el término de las hostilidades. En octubre de 1939, se encontraba en las instalaciones del Parque de Aviación de León.

Enterado el Aero Club de Andalucía de su existencia en la ahora Maestranza Aérea de León, el 25 de octubre de 1940, cursa un solicitud al Ministerio del Aire con el fin de que la Dirección General de Aviación Civil le cediera el *Hawk Major* 30-72 para ser utilizado en servicios de escuela. Dado que se encontraba pendiente de reparación, sin motor y a falta de algunos elementos del tren de aterrizaje, el Aero Club andaluz propuso ponerlo en vuelo valiéndose de sus propios medios. La propuesta quedó desestimada temporalmente. Sin embargo, un esclarecedor escrito de la Dirección General de Instrucción Material-Material de Vuelo, fechado el 8 de Noviembre de 1940, dando contestación a la Dirección General de Aviación Civil en referencia a la procedencia real del *Hawk Major* solicitado por el Aero Club de Andalucía, aporta significativos datos documentales sobre el lugar exacto donde el 30-72 fue recuperado y posteriormente integrado en las filas de la Aviación Militar:

*"... tengo el honor de informarle que la avioneta 30-72 a que su citado escrito se refiere se encuentra en la Maestranza de León reparable, siendo su procedencia recuperación de Santander..."*

Los intentos realizados por el Aero Club de Andalucía para incorporar al *Hawk Major* a su parque de aviones no habían dado resultado y, el M.2H 30-72, una vez reparado, finalmente entraría a formar parte de los efectivos del Ejército del Aire.

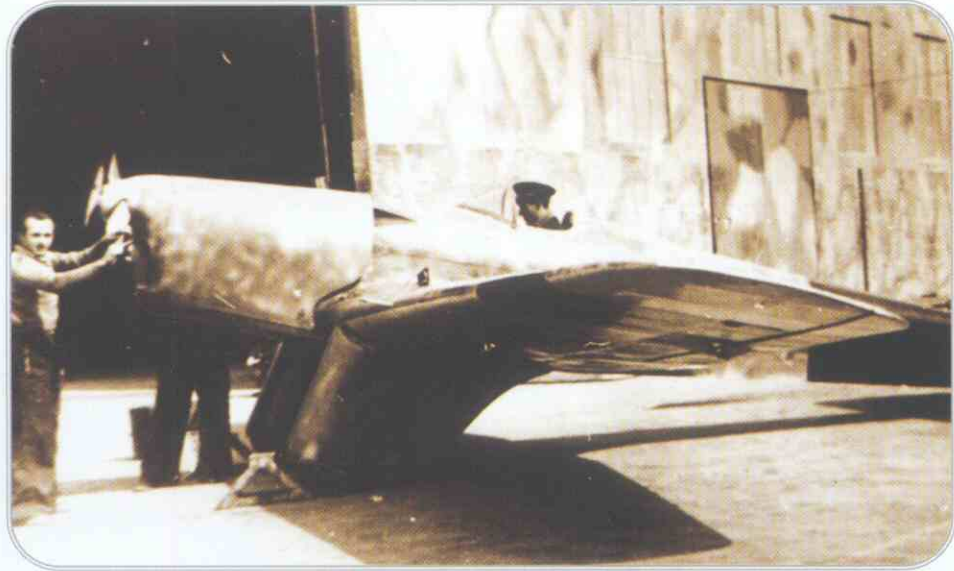
Existen escasas referencias sobre sus destinos aunque, parece ser, en el curso de 1942 pudo observarse su silueta en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete) integrada en el 13 Regimiento. El 1º de

diciembre de 1945 abandonaría su matrícula militar 30-72, sustituyéndola por L.5-72 bajo la letra L de Enlace. Su permanencia con el Ejército del Aire fue bastante longeva; concretamente alcanzó el 22 de mayo de 1951, fecha en que la Maestranza Aérea de Sevilla aprobaba su baja definitiva en el inventario. La retirada del servicio activo fue suficiente motivo para que el Aero Club de Sevilla insistiera en su intento de adquisición. Finalmente lo logró en 1952, mediante una subasta pública ofrecida por el Ejército del Aire.

Como sucedió con el *Hawk Major* EC-ABI, también el L.5-72 sufrió importantes modificaciones para dotarle de cabina cerrada y nueva deriva vertical. Algunas anotaciones señalan una conversión hacia disposición ¿triplaza? Matriculado EC-AHZ en marzo de 1954, estuvo volando con el Aero Club de Se-

le el número individual de servicio "5", pintado sobre la bandera tricolor del timón de dirección. Su ámbito de acción parece que abarcó, esencialmente, la zona Centro-Sur y Levante, realizando frecuentes vuelos de enlace rápido entre los diferentes aeródromos republicanos. ¿Fue este el *Hawk* monoplaza, utilizado por la Escuadrilla de Transportes del Estado Mayor, citado por el teniente Ramos Miraut, para el transporte del correo aéreo? ¿O voló, tal vez, en fecha no determinada, hacia los aeródromos de Bilbao? La pregunta queda en el aire, aunque nos inclinamos por la segunda de las hipótesis planteadas.

El rastro del rápido M.2E semejó esfumarse durante el transcurso de la Guerra Civil, pues su presencia no estuvo registrada al finalizar ésta. Mas la existencia de una esclarecedora fotografía, efectuada en la Base Aérea de Los Lla-



*En una típica fotografía de recuerdo, el piloto posa al lado del Hawk Speed Six G-ACTE en un aeródromo republicano indeterminado. (Foto: Archivo Juan Arráez Cerdá)*

villa hasta sufrir un accidente en Morón de la Frontera (Sevilla) el 25 de febrero de 1957, quedando totalmente destrozado en el desafortunado percance.

### **EL MONOPLAZA MILES M.2E HAWK SPEED SIX**

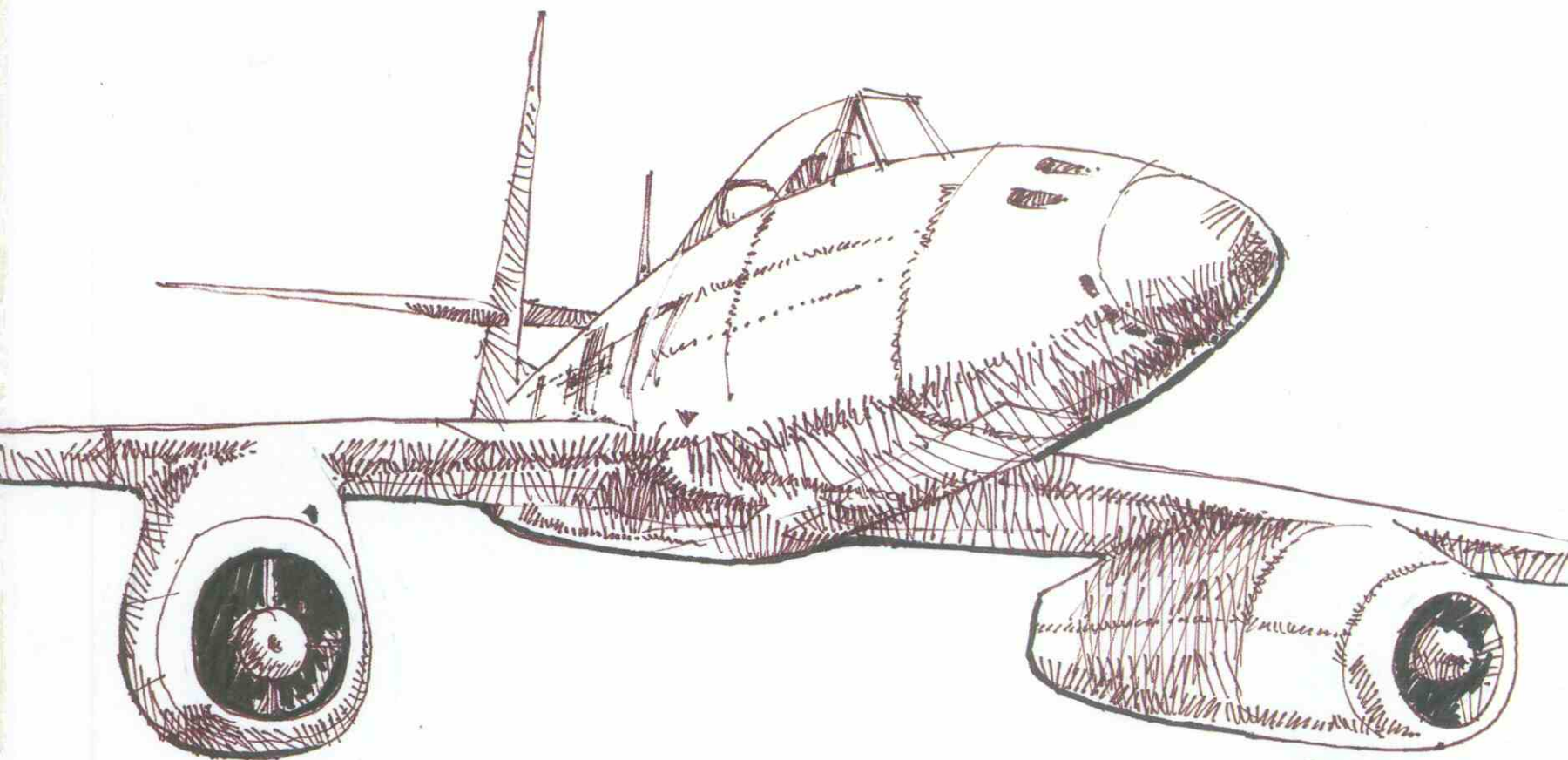
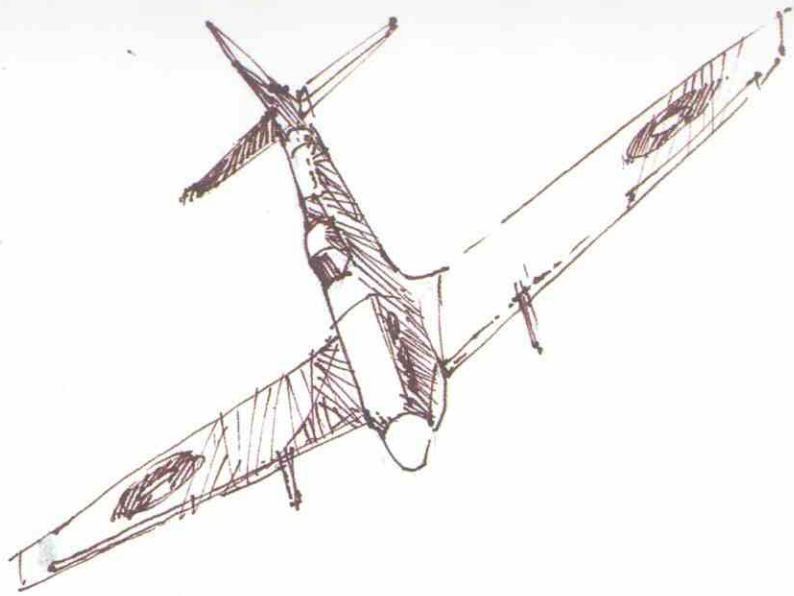
**P**ropiedad del piloto británico Bill Humble, en septiembre de 1936, fue adquirido el monoplaza Miles M.2E *Hawk Speed Six* c/n 43 (G-ACTE) para ser trasladado a España, vía Francia. El avión salió, clandestinamente, del aeródromo de Toulouse-Montaudran el día 21 de octubre de 1936, con dirección a Barcelona, según comunicó, a la 2ª Sección del Estado Mayor del Cuartel General del Generalísimo, uno de los agentes nacionales que operaba en el mencionado campo de aviación galo. Tras su llegada a Sabadell, el Miles M.2E G-ACTE pasó de inmediato a los efectivos de la Aviación Militar republicana, asignándo-

nos durante el año 1942, suma nuevos misterios a la no supervivencia del *Hawk Speed Six*. A través de su borrosa imagen, puede observarse la porción delantera de un M.2 del Ejército del Aire, con lo que parece un *Gipsy Six* instalado en su célula. Otros detalles centrados en los clásicos carenados del tren de aterrizaje, la particular forma del parabrisas o la situación del puesto de pilotaje pueden conducir a confirmar esta hipótesis.

En 1942, el único M.2 en servicio con el Ejército del Aire era el matriculado 30-72. Así pues, y después de todo, ¿era el avión 30-72, en realidad el *Hawk Speed Six* ex G-ACTE? La duda queda abierta. Ojalá podamos desvelarla alguna vez.

**Agradecimientos.**- Los autores quieren expresar su gratitud, por la ayuda prestada para la elaboración de este trabajo a sus buenos amigos, y compañeros en las tareas de la investigación aeronáutica, Juan Arráez Cerdá y José Luis González Serrano.





CLEMENTE J. C.