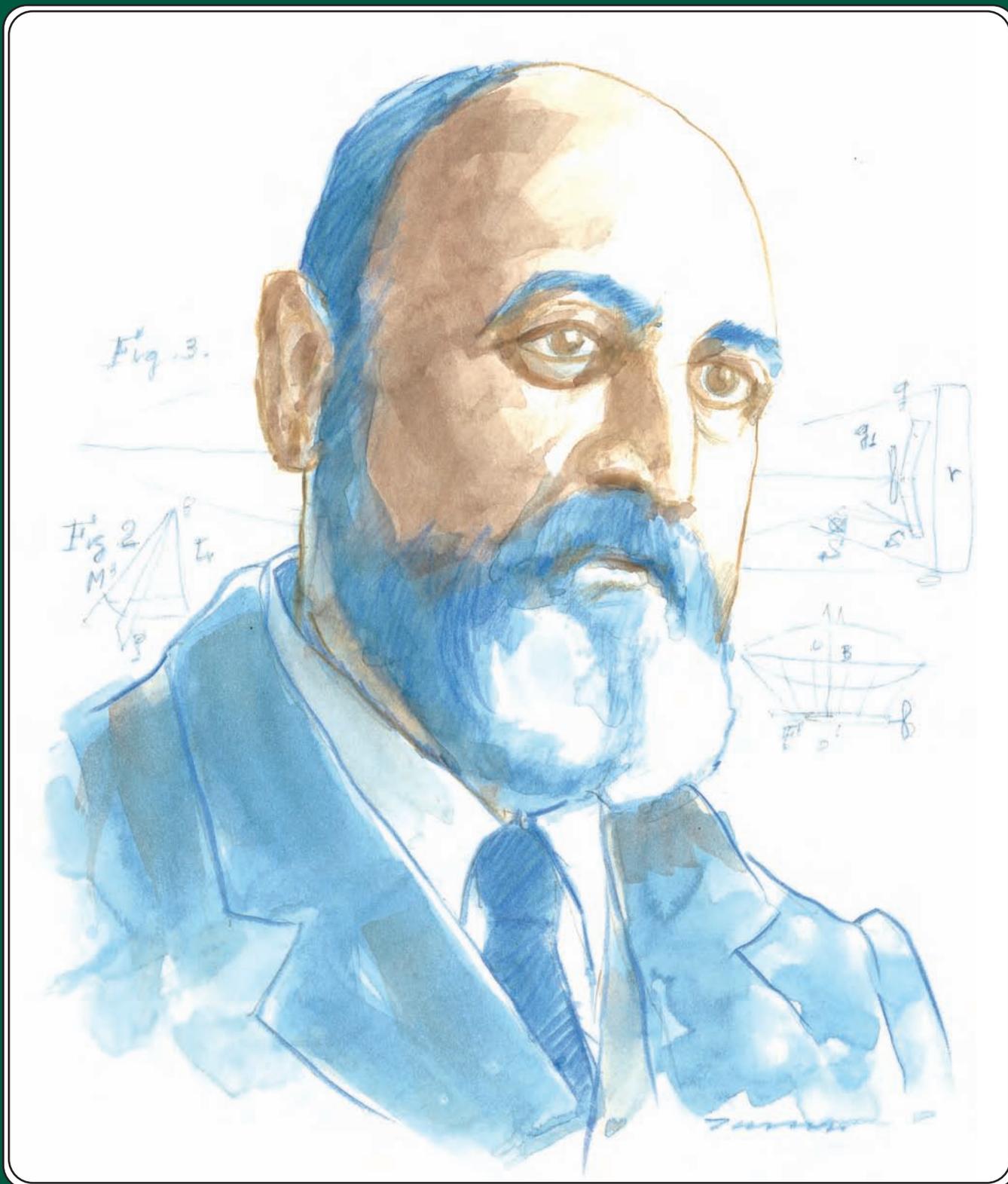
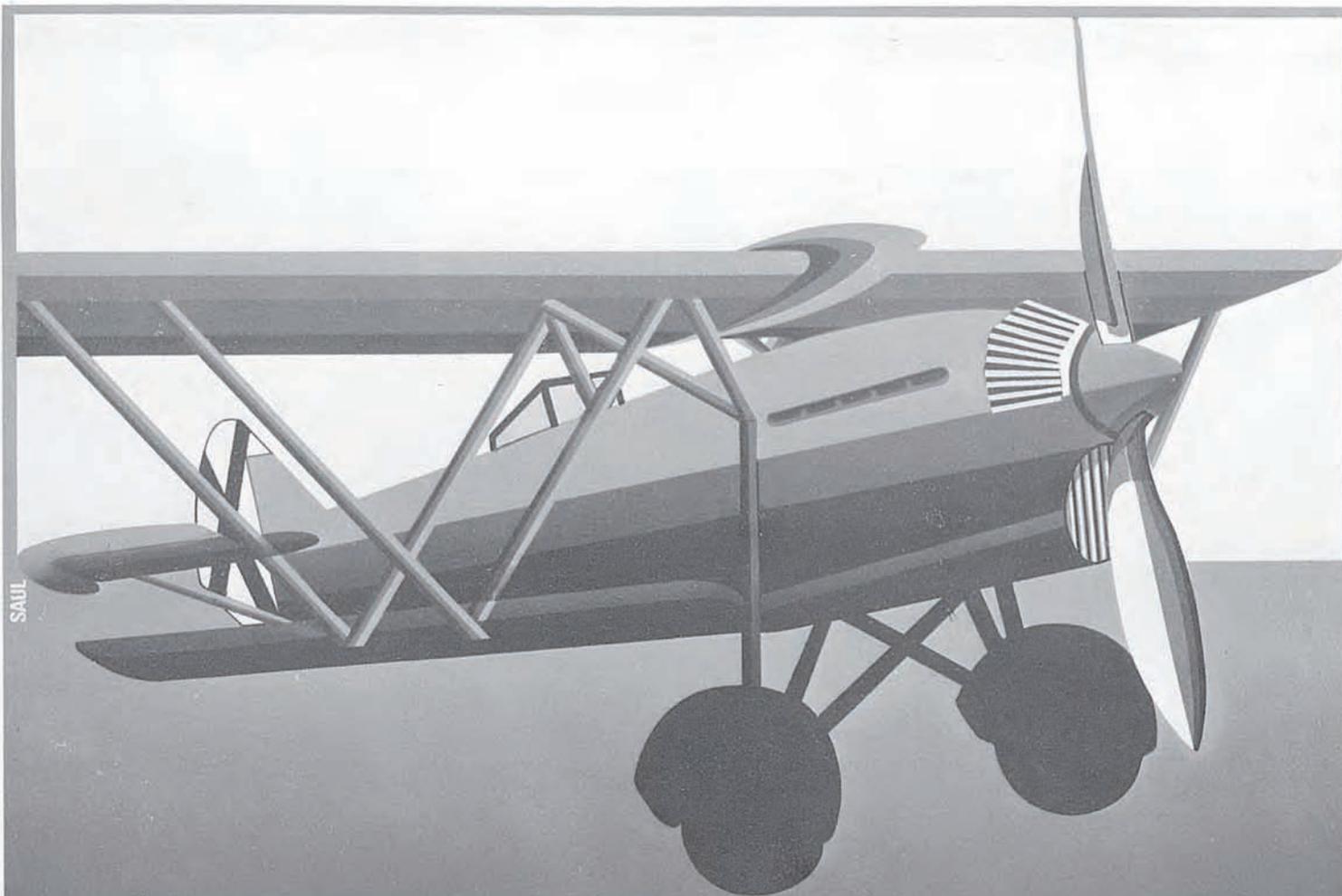


AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2010. N° 28



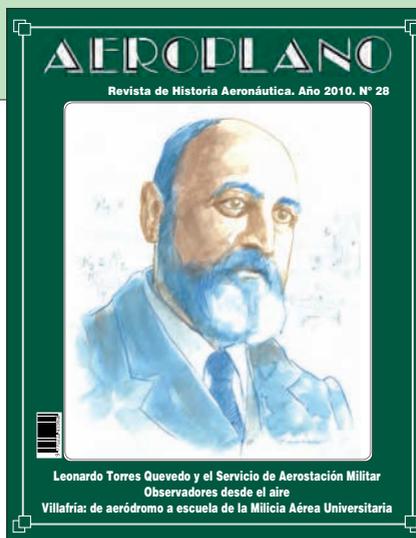
**Leonardo Torres Quevedo y el Servicio de Aerostación Militar
Observadores desde el aire
Villafría: de aeródromo a escuela de la Milicia Aérea Universitaria**



SAUL



MUSEO DEL AIRE
CUATRO VIENTOS/MADRID



3 PRESENTACION

DE 1884 A 1934, CINCUENTA AÑOS DE GLORIA. OBSERVADORES DESDE EL AIRE. Por Federico Yániz Velasco. **4**

22 LEONARDO TORRES QUEVEDO Y EL SERVICIO DE AEROSTACIÓN MILITAR, 1900-1908.
Por Francisco A. González Redondo y Francisco González de Posada.

LA GRAN COPA DE SEVILLA DE 1910, PRIMERA MANIFESTACIÓN AERODEPORTIVA DE ESPAÑA. Por Juan Antonio Guerrero Misa. **38**

50 ALFONSO XIII Y LA AVIACIÓN MILITAR EN 1913 (2ª PARTE). Por Jaime de Montoto y de Simón.

JOAQUÍN PÉREZ DE SEOANE. Por Marcos García Cruzado. **66**

68 UNA TRAGEDIA ESPAÑOLA. MEMORIAS DE "ARBOLITO". Por Santiago Guillén González y Antonio Montero Roncero.

LOS I-15 EN ESPAÑA. Por Jesús Salas Larrazábal. **90**

104 NIÑOS DE RUSIA, HIJOS DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Por Rafael de Madariaga Fernández.

FUENTES PRIMARIAS DE LA GUERRA AÉREA EN ESPAÑA. Por Carlos Lázaro Ávila. **120**

138 VILLAFRÍA. DE AERÓDROMO A ESCUELA DE LA MILICIA AÉREA UNIVERSITARIA. Por José Antonio Martínez Cabeza.

UNIFORMIDAD DE LA AERONÁUTICA MILITAR ESPAÑOLA. Por Adolfo Roldán Villén. **154**

AERODPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Edita



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

Teléfono: 91 550 39 10

Depósito Legal: M.20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-10-188-7 (en papel) / 076-10-189-2 (en línea)

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

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

NORMAS DE COLABORACION

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

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

FE DE ERRATAS DEL ARTÍCULO “VUELTA AL MUNDO DEL NUMANCIA, ILUSIÓN Y DESENCANTO” PUBLICADO EN AEROPLANO 27

Faltaba incluir la Bibliografía:

- ABC, diarios de los días 2, 3, 4, 5 y 7 de agosto de 1928.
- Actas del Consejo de Administración de CASA.
- Aviones Militares españoles. IHCA, Madrid 1986.
- Expediente personal de Ramón Franco. Archivo Histórico del Ejército del Aire.
- Grandes vuelos de la aviación española. Varios autores. IHCA, Madrid 1998.
- NACA Circular nº 31, febrero 1927.
- Revista Aérea, agosto 1928.
- Revista la Esfera, año XV, nº 760, 28 de julio de 1928.
- Volando juntos. José Sánchez Méndez y Juan Delgado Rubí. CASA, Madrid 2000. www.lindauer-dornier.de
- 75 años de Ingeniería Aeronáutica en España. Rodrigo Martínez-Val, José Antonio Barragán y J.A. Martínez Cabeza. ETSIA y COIAE, Madrid 2004.

LISTADO DE ERRORES Y DEL ARTÍCULO “50 ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO DE LA CASA C-127” PUBLICADO EN AEROPLANO 27

La fotografía en va en doble página (págs. 138-139), en cuyo pie decimos que fue el primer vuelo de la C-127, no refleja la realidad. Esta foto la sacó José Warleta en Sevilla desde otra C-127 volando en paralelo y tripulada por el capitán Gutiérrez de la Zona Territorial de Industria nº 2, y la avioneta mostrada –que está efectivamente pilotada por Ernesto Nienhuisen– es la C-127 número de serie 26 que ese día (24 de julio de 1926) realizaba su primer vuelo.

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

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

PRESENTACIÓN

Fiel a su cita anual, el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, presenta el nuevo número de la Revista Aeroplano, el 28, correspondiente al año 2010. Se pretende ser fiel igualmente a la línea editorial asentada desde sus inicios, presentar la historia aeronáutica de un modo riguroso y documentado pero a la vez ameno, tanto en su contenido como en su presentación; esperamos haberlo logrado.

Ofrecemos 11 artículos que presentan un panorama sobre diferentes hechos en muy diversas épocas de nuestra historia. Desde el que habla de los observadores desde el aire que abarca desde 1884 hasta 1934, pasando por el que trata la figura de Leonardo Torres Quevedo, su contribución al diseño de dirigibles y sus vicisitudes con el Servicio de Aerostación en la primera parte del Siglo XX, o el artículo dedicado a la uniformidad en la Aeronáutica española, tratando de poner un poco de orden en el siempre poco uniformado, desde el principio, aspecto que presentan los aviadores en las fotografías de todas las épocas.

En año de centenarios, por los primeros vuelos que se realizaron en diversas capitales españolas tenemos el artículo dedicado a la copa de Sevilla de 1910 y un poco más tarde fechado en 1913 la atención que el Rey prestó a la aviación militar, una actividad pionera en la tecnología en aquel tiempo, como hoy lo sigue siendo.

Por supuesto que, de la fuente inagotable de aspectos de la Guerra Civil, el lector podrá encontrar informaciones novedosas sobre personas, como los niños de Rusia, o Eusebio Paredes, el “Arbolito”, o aviones, en el artículo dedicado a los I-15, o dónde encontrar información suplementaria en el artículo dedicado a los libros biográficos, o autobiográficos, escritos por los aviadores protagonistas de la contienda, encontrando curiosamente un numeroso fondo producido por aviadores republicanos y no otro tanto de la aviación nacional, probablemente porque éstos, en su mayoría, continuaron con su trayectoria militar en el Ejército del Aire, con lo que su capacidad de expresión quedó coartada.

El campo de las infraestructuras también está cubierto con los artículos dedicados al Aeródromo de Villafría y la figura de Pérez Seoane.

El año próximo, con motivo de la celebración del Centenario de la Aviación Militar Española, tendremos un número extraordinario y diferente, pretendemos contar en él la historia de la Aviación Militar de un modo coherente y continuado, desde su nacimiento, en 1911, con la adquisición de los primeros aviones, de los terrenos de Cuatro Vientos y la realización del primer curso para pilotos militares en él, hasta nuestros días. Es un reto que tenemos en estos momentos entre manos, que se distribuirá a primeros del año próximo y que esperamos el lector recibirá con agrado. Lamentamos, sin embargo, tener que dar a conocer el fallecimiento, inesperado, de José Antonio Barragán Lombardía uno de los colaboradores habituales del Instituto y de esta publicación y autor de uno de los artículos que aparecerá en el número extraordinario.

El lector de la Revista Aeroplano debe conocer que ésta no es un coto cerrado, cualquier artículo sobre la historia de la aeronáutica española, o protagonizado por españoles, que se reciba y que sea juzgado por el consejo de redacción como interesante, documentado y objetivo, es susceptible de ser publicado en la misma, por lo que animo a todos aquellos que “tienen algo en el tintero” a que nos envíen sus colaboraciones.



CARLOS PÉREZ DE URIBARRI
General Director del IHCA
Madrid, octubre 2010

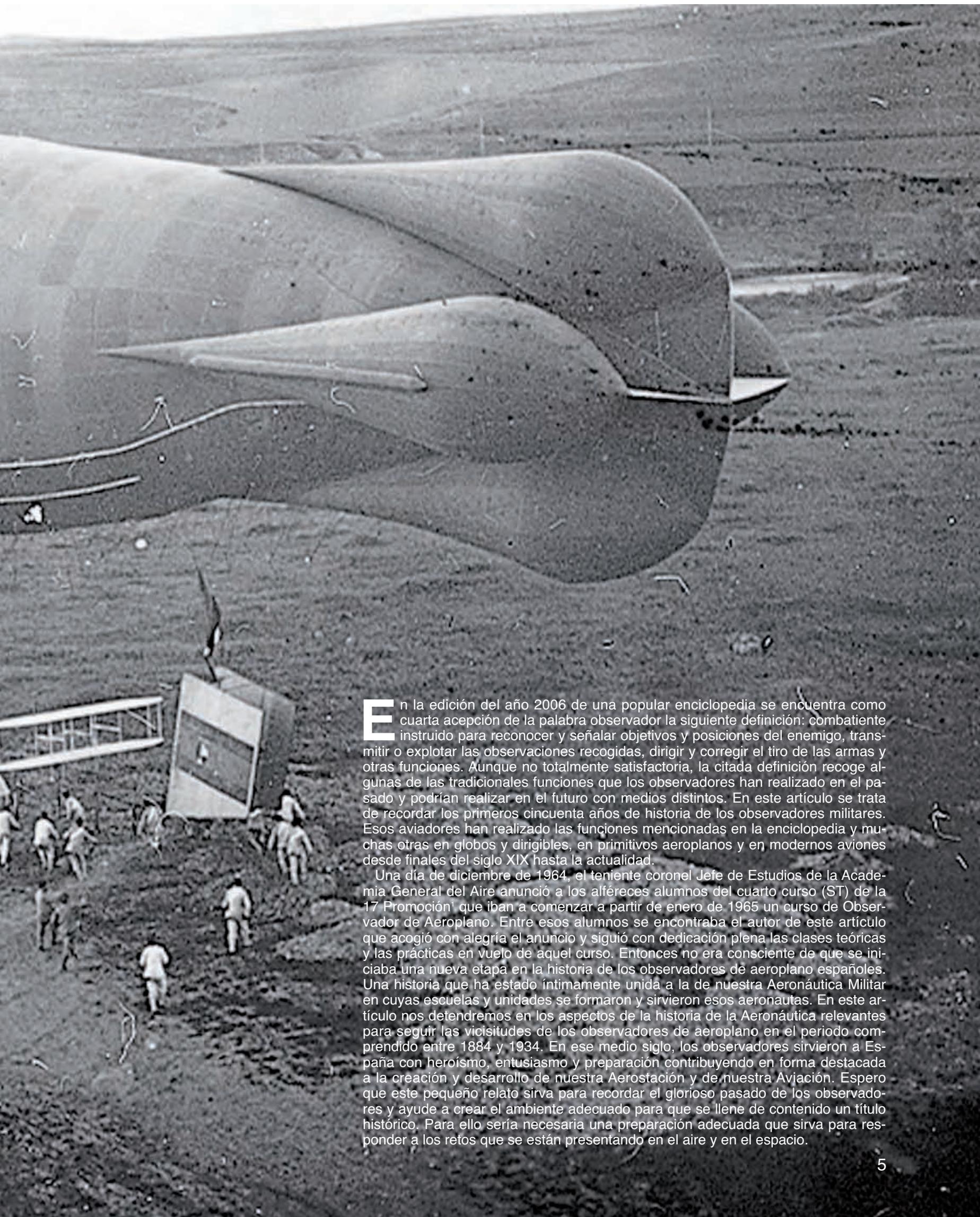


*De 1884 a 1934, cincuenta
años de gloria*

Observadores desde el aire

FEDERICO YANIZ VELASCO
General de Aviación (R)
Miembro del IHCA

*Al general Francisco Cosculluela Montanuy,
profesor del Curso de Observador de la 17 Promoción de la AGA.*



En la edición del año 2006 de una popular enciclopedia se encuentra como cuarta acepción de la palabra observador la siguiente definición: combatiente instruido para reconocer y señalar objetivos y posiciones del enemigo, transmitir o explotar las observaciones recogidas, dirigir y corregir el tiro de las armas y otras funciones. Aunque no totalmente satisfactoria, la citada definición recoge algunas de las tradicionales funciones que los observadores han realizado en el pasado y podrían realizar en el futuro con medios distintos. En este artículo se trata de recordar los primeros cincuenta años de historia de los observadores militares. Esos aviadores han realizado las funciones mencionadas en la enciclopedia y muchas otras en globos y dirigibles, en primitivos aeroplanos y en modernos aviones desde finales del siglo XIX hasta la actualidad.

Una día de diciembre de 1964, el teniente coronel Jefe de Estudios de la Academia General del Aire anunció a los alféreces alumnos del cuarto curso (ST) de la 17 Promoción¹ que iban a comenzar a partir de enero de 1965 un curso de Observador de Aeroplano. Entre esos alumnos se encontraba el autor de este artículo que acogió con alegría el anuncio y siguió con dedicación plena las clases teóricas y las prácticas en vuelo de aquel curso. Entonces no era consciente de que se iniciaba una nueva etapa en la historia de los observadores de aeroplano españoles. Una historia que ha estado íntimamente unida a la de nuestra Aeronáutica Militar en cuyas escuelas y unidades se formaron y sirvieron esos aeronautas. En este artículo nos detendremos en los aspectos de la historia de la Aeronáutica relevantes para seguir las vicisitudes de los observadores de aeroplano en el periodo comprendido entre 1884 y 1934. En ese medio siglo, los observadores sirvieron a España con heroísmo, entusiasmo y preparación contribuyendo en forma destacada a la creación y desarrollo de nuestra Aerostación y de nuestra Aviación. Espero que este pequeño relato sirva para recordar el glorioso pasado de los observadores y ayude a crear el ambiente adecuado para que se llene de contenido un título histórico. Para ello sería necesaria una preparación adecuada que sirva para responder a los retos que se están presentando en el aire y en el espacio.

UN NUEVO MODO DE OBSERVACIÓN

Parece que durante los períodos de conflicto, especialmente en tiempo de guerra, la imaginación de los hombres se agudiza y eso hace posible acelerar procesos que, en circunstancias normales, serían mucho más largos. Aunque los globos llevaban desarrollándose varios años, fue durante los turbulentos años de la Revolución francesa cuando la Aerostación avanzó rápidamente y muy pronto el globo de los hermanos Montgolfier² quedó obsoleto. En efecto, el estallido de la sangrienta Revolución francesa con su secuela de terror y asesinatos masivos provocó una reacción de rechazo en toda Europa. Ese rechazo se tradujo en la coalición de varios países cuyos ejércitos se aprestaron para atacar el territorio francés en un intento de acabar con las fuerzas revolucionarias. Esta situación fue percibida por la mayoría de los franceses, incluso muchos opuestos a las ideas revolucionarias, como una amenaza contra Francia. Esa percepción produjo una reacción patriótica inesperada y el Comité de Salud Pública fue encargado de adoptar cuantas medidas considerase necesarias para organizar la defensa del país. El Comité contaba con una Comisión científica que adoptó la idea de Guyton de Morveau³ de utilizar globos como medios de observación para realizar reconocimientos de los escenarios de posibles futuras batallas y otras actividades bélicas. En presencia del Comité de Salud Pública se realizaron con éxito ascensiones en globo cautivo en las que se llegó a alcanzar los 500 metros de altura. Estas demostraciones satisficieron al Comité que tomó la decisión de formar la primera Compañía de Aerostación de la historia.

Creada en 1794, esta primera “unidad aérea” actuó por vez primera el 13 de germinal del año segundo (26 de junio de 1794) en la primera batalla de Fleurus. En esa batalla, Jourdan⁴ al frente de las fuerzas francesas venció a un ejército anglo-holandés que había acudido a socorrer Charleroi sitiada por los franceses. Jourdan utilizó, por primera vez en la historia, un globo cautivo para observar al adversario y ganó la batalla que abrió Bélgica a los franceses y contribuyó a la caída de Robespierre cuyo régimen de terror ya no tenía justificación posible. Los globos fueron utilizados también entre otras batallas en las de Mauberge, Charleroi, Manguncia y Stuttgart. Ante la eficacia del nuevo medio de observación, los franceses crearon una segunda Compañía de Aerostación que fue preparada para ser usada en la expedición a Egipto de Napoleón. Sin embargo, tras la victoria de los ingleses en Abukir⁵, las tropas napoleónicas perdieron la pesada impedimenta⁶ de la segunda Compañía de Aerostación que pasó a poder de sus enemigos. Poco después, en 1799, Francia decide suprimir el Servicio de Aerostación que nunca gozó del favor de Napoleón⁷. La decisión fue criticada por muchos expertos que no se explicaban la falta de visión para valorar la importancia del nuevo sistema para conocer los movimientos del enemigo. Algunos autores han señalado que el final de la batalla de Waterloo hubiera sido distinto si Napoleón y sus mariscales hubiesen podido disponer de un sistema de observación mediante globos que les informasen sobre los movimientos de los regimientos de Wellington, de las fuerzas del príncipe Bernardo y del refuerzo prusiano de Blücher.

Los globos de las compañías de Aerostación demostraron la importancia de su uso para facilitar a los ejércitos propios información sobre los movimientos del enemigo. Esta valiosa información se podía conseguir a partir de entonces mediante la observación desde globos que sustituían con ventaja a puestos situados en colinas, campanarios y otros puntos dominantes del terreno. El uso de los globos para observación había revolucionado el arte militar. Sin embargo, la decisión errónea de un tirano hizo que el nuevo sistema de observación quedase relegado del campo de batalla durante años. Sin embargo, la utilidad del nuevo sistema se fue imponiendo a prejuicios y dificultades y surgieron nuevos usos militares de los globos. Los austriacos emplearon globos como bombas voladoras en el sitio de Venecia. Durante la guerra de Secesión estadounidense (1861-1865) se utilizaron globos para tomar fotografías del campo enemigo e incluso se efectuaron reconocimientos nocturnos como el que permitió la evacuación de Yorktown. Pero quizás el hito más importante en el uso de los globos durante esa guerra fue su utilización con éxito para dirigir desde ellos el tiro de artillería. Se había dado un nuevo paso: el observador no sólo informaba sobre la situación del enemigo y sus movimientos sino que también intervenía directamente en una de las funciones fundamentales en el combate como es el fuego. En efecto, el observador desde su inestable pero dominante plataforma podía con ventaja dirigir el fuego de la artillería corrigiendo su puntería cuando era necesario. Se había abierto el uso de espacio aéreo al arte militar y los protagonistas de este nuevo paso en el arte de la guerra eran los tripulantes de los globos encargados de esas nuevas funciones es decir los observadores.

Como se ha visto en el párrafo anterior, el uso de los globos para la guerra fue esporádico durante el siglo XIX desde la supresión del Servicio de Aerostación por Napoleón en 1799. Sin embargo, muchos líderes militares echaron en falta la información que hubiesen podido obtener de los globos en las batallas que habían dirigido o en que habían participado. Muchos intuían la importancia de la Aerostación pero pocos se atrevían a dar los pasos para la organización de unidades que utili-



Pedro Vives Vich, fundador de la Aeronáutica española.

zase globos para observación y otras funciones. El continuo perfeccionamiento técnico de los globos durante el siglo XIX y los informes favorables sobre su uso en las ocasiones mencionadas decidieron a los estados mayores europeos organizar la Aerostación militar dentro de sus ejércitos. En 1877 se organiza en Francia; en 1879 se hace en Gran Bretaña; en 1884 Alemania y Rusia crean su Aerostación militar y finalmente en 1885 Italia hace lo propio.

OBSERVANDO DESDE GLOBOS

El Real Decreto de 15 de febrero de 1884 fue la primera disposición oficial que menciona a los globos como elementos que han de dotar al Ejército español. El 15 de diciembre del mismo año otro Real Decreto dispuso que la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos, tuviese a su cargo el Servicio militar de Aerostación además de sus cometidos habituales. Para comenzar sus nuevas funciones se dispuso también que se adquiriese en Francia un tren aerostático Yon. El material no llegó a España hasta 1889 e inmediatamente comenzaron las experiencias y ascensiones de prueba en la Casa de Campo, cedida para ese fin por la Reina Regente Doña María Cristina. El primer ascenso con el tren Yon^o lo hicieron el capitán Fernando Aranguren y los tenientes Anselmo Sánchez Tirado y Fernando López Lomo. El ascenso de los globos produjo una gran expectación y Doña María Cristina realizó el 27 de junio de 1889 una ascensión en un globo cautivo que fue bautizado con el nombre de la Reina Regente. La primera ascensión en globo libre tuvo lugar el 10 de julio de 1889 y se realizó para finalizar las pruebas de recepción por la Compañía de Globos del batallón de Telégrafos. En los siguientes meses los aerosteros españoles adquirieron gran dominio de sus globos y llegaron al convencimiento de que era preciso mejorar la organización y medios del Servicio de Aerostación que debía ser autónomo y no dependiente de la Compañía de Telégrafos. La Ley de 17 de diciembre de 1896 recogía esas ideas creando el Servicio de Aerostación, dotándole de una plantilla y ordenando la creación de un Centro permanente para la instalación de la primera unidad independiente de la Aerostación española. El Servicio de Aerostación se instaló en unos locales del Cuartel de San Carlos y en el Polígono de Prácticas del Henares situados ambos en Guadalajara. Dependiente del Servicio se creó el Parque de Aerostación que contaba como anejos el Palomar Central, la Fotografía militar y la Compañía de Aerostación. El comandante de Ingenieros Pedro Vives y Vich, figura señera de la Aeronáutica española, tomó el mando de la Compañía y del Parque. En los siguientes meses, la plantilla y la dotación de equipos y ganado fueron aumentando paulatinamente, destacando la incorporación de un globo esférico para ascensiones libres. Por otra parte, se instalaron en el Parque generadores de hidrógeno con lo que en 1901 el nuevo Servicio se podía considerar listo para desempeñar su misión. La Aerostación española tanto civil como militar siguió avanzando a muy buen ritmo y la celebración de concursos de muy diverso tipo ayudó a difundir sus posibilidades y aplicaciones. Nuestros aerosteros participaron en los primeros años del siglo XX en concursos nacionales e internacionales demostrando con sus proezas el nivel alcanzado por nuestra Aerostación. En el campo de la doctrina de empleo de los globos hay que destacar que durante unos ejercicios celebrados en la Escuela de Tiro de Carabanchel en enero de 1906 se realizaron por primera vez ejercicios de tiro contra globos. Para los artilleros el interés estaba en destruir el globo en el menor tiempo posible. Por su parte, los aeronautas buscaban poder desempeñar su misión de observación y fotografía sin ser alcanzados por los disparos de los cañones. La actuación de la Artillería estaba y está basada en principios científicos. La Aeronáutica también tiene fundamentos científicos que en los comienzos del siglo XX estaban siendo postulados y establecidos simultáneamente con la continua

E. *Observadores de aeroplano.*—Se procurará que los Oficiales pilotos de aeroplano sean, a la vez, observadores, pero convendrá, además, disponer de un número suficiente de Oficiales observadores, aunque no sean pilotos.

Los aspirantes a observadores efectuarán las prácticas de Aviación para acreditar que poseen las siguientes condiciones:

1.ª Serenidad en cuantas ascensiones hayan efectuado, aunque en algunas de ellas se hayan encontrado en situación difícil o peligrosa.

2.ª Preparación táctica suficiente para poder distinguir desde el aeroplano las diversas Unidades, sus formaciones de marcha, reposo, acantonamiento, despliegue y combate.

3.ª Facilidad en obtener croquis y fotografías y la transmisión de noticias.

4.ª Tener una totalización de vuelos no inferior a seis horas, de ellas cuatro por lo menos a más de trescientos metros sobre el terreno, demostrando buena aptitud.

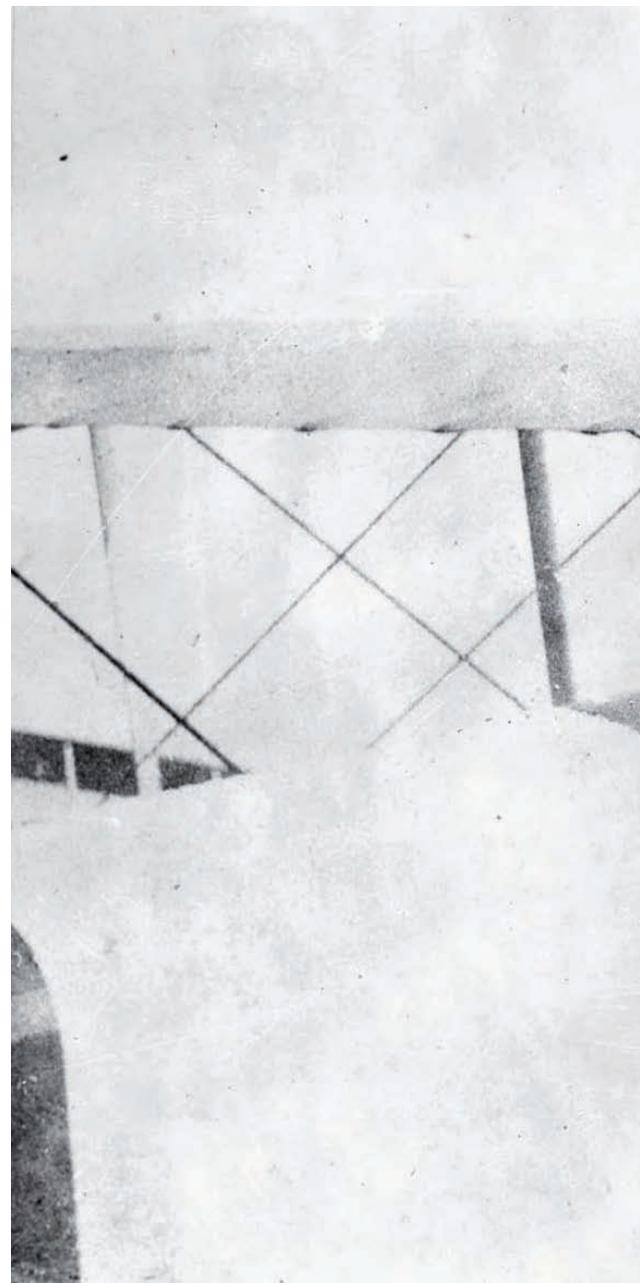
El examen, que sólo sufrirán los Oficiales que previamente hayan demostrado poseer las condiciones enumeradas, consistirá en efectuar tres reconocimientos aéreos, con sujeción al programa y a las hipótesis que fije el Director, a propuesta del Jefe de Aviación: procurando que uno sea de carácter táctico; otro, estratégico, y otro, topográfico, dentro de lo que permitan las circunstancias y los elementos de que se dispone.

evolución del empleo táctico de los globos. Había comenzado la pugna que ha continuado hasta nuestros días entre la Aeronáutica y la Defensa antiaérea. En España, artilleros y aerosteros acordaron colaborar lo más estrechamente posible al emplear sus propias doctrinas y tácticas de combate.

Los primeros aerosteros españoles, todos del Cuerpo de Ingenieros, demostraron una gran amplitud de miras al favorecer una disposición que abría los cursos de observación en la Compañía de Aerostación a oficiales de todas las armas. El principal propósito era que no se perdiese el carácter unitario del Servicio que para ellos era sinónimo de eficacia⁹. Abriendo los cursos a todos se quería demostrar que con un único Servicio de Aerostación se podía practicar en paz y operar en guerra, evitándose la existencia de diversos servicios. Parece conveniente recordar las múltiples aportaciones que la Aerostación española hizo al mundo de la ciencia durante los años en que los globos eran una novedad y una esperanza para el futuro. Hoy es público y notorio el apoyo que la Aeronáutica ha prestado y presta directa o indirectamente al progreso de la Humanidad contribuyendo a los avances de muchas ramas de la Ciencia. Sin embargo, no es tan conocido que desde sus comienzos la Aerostación fue instrumental en el progreso de muchas ramas del saber. Aunque la Astronomía y la Meteorología fueron las ciencias más favorecidas por la Aerostación, otras ramas del saber también se beneficiaron del uso de los globos. En efecto, las matemáticas, la agricultura, la arqueología y otras ciencias se vieron favorecidas por la Aerostación. Se pueden citar como ejemplo los interesantes experimentos científicos desde globos realizados en 1905 por el entonces teniente Emilio Herrera y el ingeniero de caminos Esteban Terradas.

GLOBOS EN CAMPAÑA Y NUEVA ORGANIZACIÓN

Muy pronto, con apenas trece años de vida desde su creación oficial, el jovencísimo Servicio de Aerostación va a tener ocasión de demostrar su capacidad en el combate. Para entender el papel de la Aerostación en la campaña de Marruecos es preciso dedicar unas líneas a la compleja situación de la Aeronáutica en 1910. Tanto los globos cautivos como los libres tienen grandes limitaciones para el cumplimiento de misiones militares. Sin embargo, en aquellos momentos eran capaces de cumplir con ventaja algunas funciones militares como la observación del campo de batalla y la dirección de tiro. El globo no conseguía explotar todas las posibilidades de la Aeronáutica pero, con sus limitaciones, fue un avance muy importante en su progreso. Casi simultáneamente estaban desarrollándose dos nuevos sistemas aeronáuticos: los dirigibles y los aeroplanos. Durante más de treinta años -de 1903 a 1934- globos, dirigibles y aeroplanos fueron evolucionando en paralelo hasta que el aeroplano ganó una imaginaria competición que casi expulsaría de los cielos a globos y dirigibles. Sin embargo, estos continuaron y continúan desempeñando ciertas funciones y siguen presentes en los cielos del mundo. Muchos de los pioneros de la Aerostación en España participaron también en los primeros intentos de incorporar los dirigibles y los aeroplanos a nuestras unidades militares. En efecto, Vives, algunos de sus ayudantes y el ingeniero Torres Quevedo¹⁰ tuvieron un papel muy importante en las pruebas y adquisición de los primeros dirigibles para nuestro país. En medio de la tensión de las pruebas del dirigible España, se ordenó a la Compañía de Aerostación que iniciase los preparativos para que una unidad de globos pudiese ser trasladada a Melilla para tomar parte en las operaciones proyectadas en esa zona tras el sangriento combate del Barranco del Lobo. La unidad, al mando del capitán Gordejuela, se incorporó a Melilla el 13 de agosto de 1909 y los globos demostraron ya durante las primeras ascensiones las ventajas de la observación desde ellos. En efecto, desde los globos se hicieron reconocimientos y observaciones del terreno comprendido entre las estribaciones del Gurugú, Nador y Zeluán. Igualmente se hicieron fotografías y se dibujaron croquis del terreno, que permitieron al Mando conocer mejor la situación de zocos, poblados y accidentes topográficos. Toda la información facilitada desde los globos era de inestimable valor para el planeamiento de las operaciones¹¹. La unidad de globos con su impedimenta se trasladó por barco a Restinga a principios de septiembre de 1909. Desde su nueva base, en la vanguardia de las tropas españolas, se volvió a inflar el globo y la unidad siguió proporcionando una información muy valiosa sobre las posiciones enemigas. Poco después, el 26 de septiembre, el general en jefe ordenó su traslado a Nador a donde se llegó tras una dura marcha de aproximación de 40 kilómetros con el globo en el aire, observando en todo momento los movimientos del enemigo durante el camino. Con la ocupación de Zeluán se terminó la campaña de 1909 dándose por sofocado el levantamiento de los nativos rebeldes de la zona hasta el río Kert. La Unidad de globos que tan eficazmente había operado en esa campaña, retornó a su base en la Península, siendo enviada de nuevo a Marruecos el año 1912 para la llamada campaña del río Kert. El capitán Gordejuela mandó también inicialmente aquella segunda expedición pero murió de pulmonía y fue sustituido por el capitán García Antunez. Durante seis meses la Unidad estuvo acampada junto al río Kert y elevándose desde allí, realizó



Avión BreguetXIV con observador con cámara, 01 de enero de 1921.



durante ese periodo cientos de croquis de los campamentos enemigos y tomó numerosas fotografías de los mismos. La campaña terminó de forma victoriosa con la muerte en combate de El Miziam, jefe de los rebeldes. Los globos fueron utilizados de nuevo en las campañas de 1913 y 1914. Entonces la unidad de aerostación tuvo ya que compartir el espacio aéreo del Norte de Marruecos con los aeroplanos de la 1ª Escuadrilla de aviones que fue la primera unidad de este tipo utilizada en guerra.

En diciembre de 1910 se había elegido el emplazamiento en Cuatro Vientos del primer campo de Aviación de España. Unas semanas después, en febrero de 1911, se instalaron en el nascente aeródromo los primeros barracones y llegaron los aeroplanos Henry Farman dentro de sus voluminosos embalajes. En marzo de 1911, se inició en Cuatro Vientos el primer curso de pilotaje. Por otra parte, Vives y muchos de los pilotos y observadores del Servicio de Aerostación pasaron destinados al Centro de Experimentación de Aeroplanos aunque continuaron prestando servicio en Aerostación y realizando prácticas militares de vuelo en globo y dirigible. En la línea de potenciar la nueva base, en el recién nacido Aeródromo de Cuatro Vientos se construyó un hangar para el dirigible España en el que voló el Rey Alfonso XIII el 7 de febrero de 1913. Este vuelo significó para los dirigibles lo que para los globos supuso la ascensión de la Reina Doña María Cristina en 1889. En el dirigible figuraban como pasajeros observadores el Rey, el Príncipe de Battenberg y el general Marina estando la tripulación encabezada por Vives como encargado de la dirección del aparato.

En aquellos momentos la existencia de tres tipos diferentes de aparatos, globos, dirigibles y aeroplanos, suponía una evidente complejidad que podía prestarse a confusión. Para aclarar la situación se adoptó una nueva organización presentada en el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar aprobado por la Real Orden Circular de 16 de abril de 1913¹². Ese Reglamento con las modificaciones in-

troducidas por Decreto de 15 de mayo de 1922 fue hasta 1939 la base de la organización de nuestra Aeronáutica que quedó dividida en dos ramas: Aerostación y Aviación. El mismo Reglamento señalaba las atribuciones del Director de Aeronáutica que tenía la facultad de designar los cometidos de jefes y oficiales de ambas ramas “teniendo en cuenta sus aptitudes”, considerando su preparación y previa consulta al jefe de la rama correspondiente. El Reglamento detallaba muchos aspectos de la vida y funcionamiento del nuevo servicio. En su Apéndice núm. 1 se indican distintos títulos y las pruebas y formalidades necesarias para obtenerlos.

Los componentes de la rama de Aerostación participaron en los años anteriores a la Primera Guerra Mundial (IGM) en numerosos concursos demostrando su pericia y clasificándose en los primeros puestos. Los aerosteros españoles aplicaron en sus ejercicios y maniobras las enseñanzas que se iban produciendo a lo largo de la IGM. Durante gran parte del tiempo que duró la contienda europea, la Aerostación española estuvo en una situación de expectativa que duró hasta el año 1921 en que los globos de Guadalajara volvieron a Marruecos.

El papel de los globos y los dirigibles durante los años que duró la mencionada IGM fue desigual y controvertido. En efecto, al comienzo de las hostilidades era frecuente ver dirigibles en misión de reconocimiento en los cielos de Alemania y Francia. Sin embargo, los cada vez más rápidos y mejor armados aviones casi expulsaron del espacio aéreo a los majestuosos dirigibles que siguieron prestando otros servicios como misiones de exploración sobre el mar para detectar escuadras enemigas. Dirigibles y globos todavía permanecieron encuadrados en las unidades de Aerostación de nuestra Aeronáutica prácticamente hasta nuestra Guerra Civil pero su futuro se adivinaba limitado en el tiempo y en el tipo de misiones a desempeñar. No obstante, tanto los globos como los dirigibles desempeñaron un papel importante en las últimas fases de la campaña de Marruecos. En efecto, tras el desastre de Annual se ordenó la partida hacia Melilla de una unidad de Aerostación al mando del capitán Martínez Sanz y organizada por el capitán del Agua, diplomado de Estado Mayor y observador de globo. En un momento en que España entera estaba conmovida por la terrible tragedia que obligó al Ejército a evacuar el territorio de la zona de Melilla, los globos estuvieron de nuevo en vanguardia. La unidad actuó con gran eficacia en la corrección de tiro de la artillería propia que trataba de acallar a la enemiga que situada en el monte Gurugú disparaba sobre nuestra ciudad. Durante la penosa¹³ campaña de reconquista del territorio perdido, los globos acompañaron a nuestras tropas en la toma de Zeluán, Monte Arruit, Gurugú, Atlaten y otros enclaves controlados por los insurrectos. Los croquis, las fotografías y los constantes reconocimientos, en muchos casos bajo fuego enemigo, apoyaron el avance de nuestras unidades y evitaron maniobras envolventes del enemigo. La Aerostación volvió de nuevo a Marruecos en 1925 para participar en la brillante operación de desembarco realizada por nuestras fuerzas en Alhucemas. El victorioso desembarco tuvo lugar el 8 de septiembre de 1925 considerándose la primera operación conjunta de envergadura de la historia militar. La Unidad de Aerostación se empleó en la corrección de tiro de los buques de nuestra Armada y en la observación de los movimientos del enemigo durante las largas horas del desembarco y el avance inicial de nuestras tropas.

OBSERVADORES DESDE AEROPLANOS

El primer vuelo en formación de la entonces recientemente creada Aviación militar se realizó el 14 de julio de 1913. Las dos escuadrillas creadas en Cuarto Vientos, una con aviones “Farman” y otra de “Bristol”, se trasladaron en formación al pueblo de Ciempozuelos en vuelo de ida y vuelta que duró 90 minutos. La Primera escuadrilla estaba formada por cinco “Farman”, cada uno de ellos con dos tripulantes, un piloto y un observador. El observador del primer aparato de la Primera escuadrilla era el coronel Vives que llevaba como piloto al capitán Kindelán. La Segunda escuadrilla estaba formada por cuatro “Bristol” siendo el piloto del primer aparato el capitán Emilio Herrera y su observador el capitán Luis Dávila.

El coronel Vives, Director General de Aeronáutica, fue encargado en agosto de 1913 de proponer al Ministro de la Guerra los elementos de la Aeronáutica que podían ser necesarios en nuestra zona de protectorado en Marruecos. El coronel eligió el campo de Sania Ramel, próximo a las líneas enemigas pero el más adecuado en aquella zona de Marruecos. El Ministro de la Guerra ordenó el 18 de octubre de 1913 que se formase una escuadrilla que debería cooperar con el Ejército de África en las operaciones a emprender en los alrededores de Tetuán. El traslado desde Madrid de los cuatro “Farman”, los cuatro “Lohner” y los cuatro “Nieuport” más el resto del equipo de la escuadrilla se hizo en tren. El personal navegante estaba formado por ocho pilotos y seis observadores, dos de ellos pertenecientes a la Marina. El jefe de la expedición era el capitán Kindelán que se convirtió en el primer oficial en mandar una escuadrilla de Aviación en tiempo de guerra. Los pilotos y observadores de aquella escuadrilla fueron pioneros en muchas actividades relacionadas con la guerra en el aire. El teniente Alonso, piloto, y el alférez Sagasta, observador, fueron los primeros



Capitán José Carrillo Durán Muerto en acción en Marruecos, 28 de septiembre de 1924.

aviadores en despegar el 2 de noviembre de 1913 en un avión en misión de guerra. El 19 de noviembre del mismo año el teniente piloto Julio Ríos y el capitán observador Barreiro fueron gravemente heridos cuando volaban a baja altura en una misión de reconocimiento, siendo el primer piloto y el primer observador heridos en combate. Los capitanes Eduardo Barrón y Carlos Cifuentes, piloto y observador respectivamente, realizaron el que muchos consideran el primer bombardeo aéreo de la historia sobre Ben-Karrix el 7 de noviembre de 1913.

La campaña de Marruecos continuaba y los éxitos de la escuadrilla desplegada en la zona de Tetuán, animó al mando a enviar otra al aeródromo de Zeluán cerca de Melilla. La nueva escuadrilla expedicionaria estaba al mando del capitán Emilio Herrera, que tenía a sus órdenes tres pilotos y dos observadores. Salió de Madrid el 16 de mayo de 1914 con una dotación de aviones "Nieuport" monoplanos. La escuadrilla participó en las acciones que tuvieron lugar hasta el final del año 1914 y tuvo que superar grandes dificultades como eran las derivadas del primitivo diseño del avión que estaba sometido a continuos desajustes y tenía un tren muy duro que ocasionaba fuertes botes en las tomas. En la zona de Melilla la recién iniciada guerra aérea no finalizó hasta 1927. En ella destacó la valentía de pilotos y observadores que sin temor al riesgo expusieron sus vidas en aviones que en aquella época eran muy inseguros y se enfrentaron con un enemigo aguerrido y cada vez mejor dotado de armas modernas.

La IGM hizo prácticamente imposible comprar aviones en el extranjero y en España no se disponía de la infraestructura industrial suficiente para construir aeroplanos. Sin embargo, se hizo un gran esfuerzo para crear una industria aeronáutica nacional que más tarde dio sus frutos. En 1915 se introdujeron los hidroaviones en el inventario de nuestra Aviación, eligiendo el coronel Vives el emplazamiento de su primera base en Los Alcázares. En un hidroavión "Curtis" de esa base, el teniente White Santiago fue el primer español que realizó un vuelo en ese nuevo tipo de aparato volador. En esos tiempos difíciles, cuando más necesario era su liderazgo, el coronel Vives tuvo que dejar la Dirección de la Aeronáutica militar en octubre de 1915. Poco antes de su cese, el coronel Vives observador experimentado, tomó parte volando como tal observador en las operaciones encaminadas a ocupar una posición conocida como "El Morabito". El todavía Director realizó varios croquis que lanzó al Puesto de Mando y cuando las tropas se replegaron preparó un nuevo croquis de gran interés para el mando.

La IGM terminó en 1918 y como la guerra en el Norte de África seguía, se mandaron allí nuevos aviones y nuevas unidades. Los "Breguet XIV" se incorporaron inicialmente a la zona de Tetuán haciéndolo varios de ellos en vuelo sin escala desde Madrid. A Melilla se incorporó una escuadrilla "De Havilland DH.4"¹⁴ con motor "Rolls Royce Eagle" y se activaron dos escuadrillas mixtas con una patrulla de cada tipo de avión en Tetuán y Larache. Los nuevos aviones permitieron realizar un servicio eficaz que hizo a las unidades de Aviación cada vez más imprescindibles y más apreciadas por el mando. El 17 de marzo de 1920 se publicó un Real Decreto sobre la organización territorial de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica militar. El Decreto consideraba el territorio nacional dividido en cuatro zonas con la denominación de bases aéreas. En el decreto se crean esas cuatro bases aéreas, correspondientes a cuatro zonas, denominadas: primera o Central, con capitalidad en Madrid; segunda o Norte, con capitalidad en Zaragoza; tercera o Sur con capitalidad en Sevilla; cuarta o Noroeste con capitalidad en León. Otro Real Decreto de gran importancia se publicó el 18 de septiembre de 1920 modificando el Reglamento de la Aeronáutica militar de 1913. Por Real Orden de 7 de diciembre de 1920 se nombraba Patrona de la Aviación española a Nuestra Señora de Loreto.

UNA ETAPA GLORIOSA

La experiencia adquirida en las campañas precedentes fue aprovechada y las lecciones de años anteriores bien aprendidas. En efecto, cuando se inició la trágica retirada de Annual el 21 de julio de 1921, la Aviación militar, pese a la escasez de aparatos, estuvo en la primera línea junto a su hermana la Aerostación militar. Con sus valerosos esfuerzos consiguieron mitigar en parte los terribles efectos del derrumbamiento casi total de la Comandancia de Melilla. Los "De Havilland DH.4" de la escuadrilla del aeródromo de Zeluán¹⁵ bombardearon a los insurrectos que atacaban Tugunt y pudieron ver como se retiraban nuestras tropas. El aeródromo de Zeluán¹⁶ fue sitiado por los insurrectos y con su resistencia se paró el avance del enemigo que estaba prácticamente a las puertas de Melilla. Los aeródromos de Marruecos habían quedado reducidos a los situados en la parte occidental del Protectorado. Dada la situación, el entonces jefe de la Sección de Aeronáutica general Echagüe ordenó que se formara en Tetuán una escuadrilla con aviones de ese aeródromo y del de Larache. Simultáneamente, en Melilla se intentaba preparar un terreno en la Hípica como pista de aterrizaje. Cuando los trabajos no estaban todavía terminados, el día 29 de julio por la mañana aterrizó allí un "Bristol Tourer" procedente de Granada, pilotado por el capitán Luis Manzanque

Feltre y con el capitán José Carrillo Durán¹⁷ como observador. El mismo día aterrizó un "DH.4" que al ser más pesado que el "Bristol" se averió en la toma. El efecto moral de la presencia del avión "Bristol" y de sus vuelos posteriores fue decisivo para devolver la esperanza a los habitantes de Melilla. Además, el pequeño avión suponía para el mando la posibilidad de observar al enemigo y conocer sus movimientos. El "Bristol" comenzó inmediatamente a aprovisionar el aeródromo de Zeluán donde resistía el teniente observador Manuel Martínez Vivanco con sus hombres. También se aprovisionó a la guarnición de Monte Arruit con gran riesgo para Manzaneque y Carrillo que volvían de cada salida con el avión agujereado como un colador. Tras una heroica resistencia, Zeluán y Monte Arruit cayeron los días 3 y 9 de agosto respectivamente pese a los esfuerzos del "Bristol" y los de la escuadrilla de "DH.4", que tras el acondicionamiento del campo de la Hípica pudo operar desde allí. Sufriendo con dignidad el terrible dolor por las atrocidades cometidas contra nuestros soldados, España reaccionó de forma contundente. Se aprobaron créditos extraordinarios para la Aeronáutica, se desplegaron nuevas unidades terrestres y escuadrillas de Aviación y comenzó la contra-ofensiva. Las dos escuadrillas que estaban desplegadas en la Hípica de Melilla se pudieron trasladar a Tauima¹⁸ el 18 de octubre y el día 24 se reconquistó el Monte Arruit. No puede describirse con palabras el terrible espectáculo que se ofreció a la vista de nuestros soldados. La campaña prosiguió durante más de cinco años y los actos de heroísmo se sucedieron uno tras otro. Para hacer frente a la situación, las Fuerzas Aéreas de Marruecos aumentaron significativamente en personal y en número de aparatos jugando un papel fundamental en las operaciones. Todas ellas son dignas de recuerdo pero sólo unas pocas caben en este artículo.

Durante las operaciones en Beni Ulixek en junio de 1922, el capitán José García de la Peña y el teniente José Florencio Perera fueron capturados cuando el "Bristol" que tripulaban cayó en territorio controlado por los insurrectos. Los dos aviadores fueron trasladados a Axdir donde estaban otros prisioneros españoles, entre ellos el general Navarro y el teniente observador Manuel Martínez Vivanco, que había organizado la defensa del aeródromo de Zeluán. Los capitanes Rafael Llorente y Mariano Barberán¹⁹, piloto y observador respectivamente, aterrizaron dos días después con su "Bristol" en las proximidades del avión derribado²⁰ colocándose junto a sus restos y tras fotografiarlos volvieron a Tauima sin novedad. La situación en Melilla seguía siendo tensa pues se preveía un ataque a Tizi Asa. El 28 de mayo de 1923 el capitán observador Barberán, jefe de la Primera escuadrilla de "Bristol", descubrió en los barrancos de Tarfesit detrás de Tizi Asa un gran número de insurgentes escondidos en los repliegues del terreno. Los aviones salieron de Tauima y la delicada situación pudo superarse temporalmente aunque lamentándose la pérdida de una tripulación. Meses más tarde, en julio de 1924, Barberán fue gravemente herido cuando como piloto participaba en el aprovisionamiento de Coba Darsa. Su observador entonces era el capitán Ruiz de Alda.

Abd el Krim continuó en 1924 con sus agresiones en la parte oriental del Protectorado. En la zona occidental, mientras El Rausini estaba envejecido y poco activo, surgió un seguidor de Abd el Krim llamado El Jeriro (otras veces El Heriro) que se dedicaba a atacar las posiciones españolas del Lau, entre Xauen y el mar, como eran Coba Darsa y Solano. Llegó un momento en que casi todas nuestras posiciones del Lau se encontraban en una situación delicada. El 21 de agosto de 1924 el cabo piloto José María Gómez del Barco ganó una Laureada de San Fernando por su heroicidad en el abastecimiento a Solano.

El 2 de septiembre de 1924 llegó como refuerzo a la zona de Tetuán el Grupo "Rolls" mandado por el capitán José Carrillo Durán y dotado de aviones "DH.4". Sólo dos días después de llegar a Tetuán mataron a su excelente observador el capitán Ángel Orduna López y tras él otros cinco aviadores del Grupo "Rolls" murieron en acto de servicio en un plazo de cinco días. El día 28 de septiembre murió también el heroico jefe del Grupo Carrillo que fue gravemente herido antes de empezar a bombardear y su avión cayó al suelo explotando las bombas con el impacto. Honor y gloria al Grupo "Rolls".

El 25 de septiembre de 1924 se trasladó desde Melilla al aeródromo de Larache la escuadrilla "De Havilland DH.9" reforzada por "Bristol" blindados. En la mañana siguiente el capitán observador Ramón Ochando Serrano, que volaba en un "DH.9" con el teniente piloto Alejandro Gómez Spencer, fue gravemente herido al abastecer la posición García Acero. Pese a sus graves heridas, el capitán Ochando terminó la misión, muriendo el 12 de octubre en el hospital como consecuencia de las mismas. Se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

El teniente observador Antonio Nombela Tomasich ganó la Cruz Laureada el 9 de octubre de 1925 por su actuación heroica en un abastecimiento. El teniente Nombela destinado en el Grupo de "Breguet XIX" desplegado en Sania Ramel (Tetuán) recibió la orden de aprovisionar Cudia Tahar con el "Breguet XIX" nº 12 y bombardear con él los grupos enemigos que cercaban la posición. La misión se realizaba en malas condiciones meteorológicas y con escasa visibilidad lo que obligaba a volar muy bajo para mejor aprovisionar la posición. El teniente recibió un balazo que le produjo una grave herida y la pérdida momentánea del conoci-





Primer curso de Observador con fase en Los Alcázares. 1925.

to. Vuelto en sí pidió al piloto capitán Gallego Suárez-Somonte continuar con la misión por quedar víveres y bombas por arrojar. Cumplida la misión, los defensores de Cudia Tahar pudieron prolongar su extraordinaria resistencia y el avión aterrizó en Sania Ramel con un casi moribundo Nombela.

LOS GRANDES VUELOS Y EL FIN DE UNA ÉPOCA

Los aviadores derrocharon valor, dedicación y heroísmo en Marruecos. Pilotos y observadores formaban un fraternal equipo que hacía posible el cumplimiento de las misiones más difíciles. Las acciones reseñadas anteriormente son sólo una muestra de las innumerables acciones en las que participaron. Algunas fueron reconocidas con la más preciada recompensa al valor frente al enemigo y con otras condecoraciones. Sin embargo, todas las misiones encerraban gran riesgo y se realizaban en muchos casos en condiciones extremas. Los campos de vuelo a menudo no reunían las condiciones adecuadas y los aparatos utilizados no siempre eran del último modelo. Por otra parte, la necesidad en la mayoría de las misiones de volar bajo sobre un terreno abrupto obligaba a un esfuerzo extraordinario de pilotos y observadores y aumentaba el riesgo del vuelo y la probabilidad de ser alcanzados por los disparos de un enemigo cada vez más avezado en el ataque a nuestros aviones.

Los aviadores españoles habían adquirido en el norte de África una gran preparación. Acercándose el fin de la campaña, pilotos y observadores estaban deseos-

Los observadores de aeroplano participaron de forma muy activa en la mayoría de los grandes vuelos realizados por los aviadores españoles en el periodo comprendido desde 1925 a 1934. Sin olvidar el vuelo de tres "Breguet XIV" y un "Dornier Wal" que llegan a Canarias el 17 de enero de 1924, el primer gran vuelo que se conoce mejor es el del "Plus Ultra". Es bien sabido que el capitán Barberán participó en la redacción de la Memoria del vuelo y que sus conocimientos de radiogoniometría fueron esenciales para la redacción de esa Memoria. En efecto, en su parte final se indicaba que se usaría durante la travesía navegación a la estima, astronómica y radiogoniométrica. En la Memoria se señalan los equipos a utilizar y las posibilidades de captar estaciones radio en las distintas etapas del vuelo. Barberán y Franco habían trabajado en Melilla en el verano de 1925 en la definición de la instalación radiogoniométrica de a bordo. El capitán Barberán tuvo un incidente con otro capitán. Fue arrestado y causó temporalmente baja en Aviación en septiembre de ese año. El comandante Franco se encontró sin el observador más indicado cuando el hidroavión estaba casi listo para el vuelo. Para sustituir a Barberán eligió al capitán Julio Ruiz de Alda Miguélez que era observador desde 1922 y al que el proyecto del gran vuelo le había atraído desde el principio. Ruiz de Alda se ofreció como compañero de vuelo y aunque no era radiotelegrafista se entrenó y aprendió el manejo de todos los equipos. El radiogoniómetro funcionó perfectamente desde la primera etapa como pudo comprobar Barberán²¹ en Las Palmas. Los medios de navegación demostraron ser los adecuados siendo el primer vuelo de gran distancia en que se usó el radiogoniómetro.

Las tripulaciones de la Patrulla Atlántida contaban con un observador en cada avión. Los observadores de los hidroaviones Valencia, Cataluña y Andalucía fueron respectivamente los capitanes Teodoro Vives Camino, Cipriano Grande Fernández Bazán y Antonio Cañete Heredia. Bajo el mando del Comandante Rafael Llorente, la Patrulla unió Melilla con los territorios españoles en Guinea Ecuatorial volando un total 15.047 Km en 9 etapas a la ida y 12 a la vuelta entre los días 10 de diciembre del 1926 y el 26 de febrero de 1927. Alguno de los aviones de la Patrulla realizó kilómetros adicionales como fue el caso de la Cataluña. Los "Dornier Wal" utilizados estaban desplegados en Mar Chica y eran hidros que habían participado en numerosas operaciones en Marruecos. Un aparato no llevaba radio por llevar equipo fotográfico muy pesado y pese a ello fue posible aceptar ese riesgo porque durante todo el trayecto se pensaba navegar en formación, cosa que se consiguió en casi todas las etapas.

Uno de los grandes vuelos mejor preparados fue el que realizaron los capitanes Francisco Iglesias Brage e Ignacio Jiménez Martín. El capitán Iglesias fue el observador que llevaría la navegación en un "Breguet XIX" que era un magnífico avión como había probado el capitán Jiménez en sus plusmarcas nacionales de distancia de 28 de agosto de 1925. Sin entrar en otros apasionantes detalles de las vicisitudes ocurridas en las fechas previas, el día 30 de octubre de 1926 el nuevo avión "Breguet XIX Gran Raid" núm. 72 fue bautizado Jesús del Gran Poder. Por diversas circunstancias el primer vuelo de larga distancia del Jesús del Gran Poder se realizó hacia Oriente saliendo el 29 de mayo de 1928 y tras volar 28 horas y recorrer 5.100 Km llegaron a Nassiryha, lugar situado entre Bagdad y Basora. Nuestros aviadores permanecieron en un campo de la RAF a la espera de unas válvulas hasta el 11 de septiembre en que emprendieron viaje de regreso en dos etapas. Durante los meses necesarios para la revisión a fondo del avión, Iglesias preparó el nuevo itinerario y los cálculos de navegación astronómica. Iglesias también se formó como piloto en ese tiempo y practicó muchas horas con el sextante que sería un instrumento fundamental en el próximo vuelo. Por fin llegó el momento de la partida a las 17 horas 35 minutos del día 24 de marzo de 1928. El resto es bien conocido y sólo mencionaremos que para reducir peso no se llevaba a bordo ni equipo de radio (transmisor-receptor) ni goniómetro y la navegación fue a la estima y astronómica. Durante los meses anteriores al vuelo, el capitán observador Iglesias se había hecho un experto en uso de sextante. En la primera etapa llegaron a Bahía habiendo permanecido en el aire cuarenta y cuatro horas y recorrido 6.550 Km. Sin comentarios.

Todos los grandes vuelos y también los vuelos buscando récord de la época tuvieron una preparación exhaustiva. Baste recordar el detalle que el teniente Carlos de Haya González y el capitán Cipriano Rodríguez Díaz, piloto y observador respectivamente, pusieron en la preparación de sus tres vuelos para conseguir tres plusmarcas. El capitán Rodríguez, que también era piloto, actuó como observador y además de calcular con precisión las distancias geográficas de los circuitos elegidos previamente aseguró el paso por los puntos marcados. Los vuelos se realizaron en un avión "Breguet XIX" con motor Hispano-Suiza de 600 HP y se lograron las plusmarcas siguientes:

Velocidad sobre 5000 Km. Sobre circuito Sevilla-Utrera-Carmona los días 7 y 8 de octubre de 1930 a 208,152 kilómetros por hora.

Velocidad sobre 2000 Km. Con carga útil de 500 kilos. Aeródromo de Tablada (Sevilla) el día 11 de octubre de 1930 a 220,428 kilómetros por hora.





Curso de Observador en Cuatro Vientos. Enero de 1928.

Velocidad sobre 2000 Km. Sin carga a 220,428 kilómetros por hora.

Al final del periodo considerado, la Aviación militar y con ella los observadores participaron en la ocupación de Iñuri en la primavera de 1934 y contribuyeron a sofocar la revolución de Asturias de octubre de 1934.

A lo largo del artículo hemos podido ver algunos ejemplos de la integración de los observadores en la actividad operativa de la Aerostación y de la Aviación militar desde sus comienzos. En las operaciones realizadas en Marruecos durante más de quince años los observadores fueron combatientes distinguidos y en muchas ocasiones heroicos. El equipo formado por piloto y observador demostró su eficacia en el combate y su capacidad para trabajar unidos. En los grandes vuelos los observadores desempeñaron un papel relevante no sólo en su realización sino también en su preparación. En algunos casos excelentes pilotos no dudaron en asumir las tareas del observador para las cuales estaban bien preparados en la mayoría de los casos por haber realizado el curso correspondiente. Además del trabajo diario en equipo de pilotos y observadores durante los planes de Instrucción y en maniobras y ejercicios, existía también una excelente colaboración fuera de las actividades regulares del servicio. Un buen ejemplo fueron los concursos de patrullas militares de Aviación²² organizados a partir de 1932 por la recién nacida Revista de Aeronáutica. Se celebraron cuatro concursos, el primero en 1932 y el último en 1935. En los cuatro participaron patrullas de Reconocimiento y en los tres últimos también patrullas de Caza. Sin entrar en detalles, se puede decir que los observadores eran elementos esenciales de las patrullas de Reconocimiento y que además de los premios a las patrullas mejor clasificadas, hubo premios reservados al mejor observador y al observador que obtuviese la mejor fotografía al menos en el primer concurso. Por razones de muy diversa índole la figura del observador fue difuminándose en la Aviación española. Espero poder encontrar algunas

explicaciones a esa nueva situación y contarlas en un próximo artículo sobre observadores.

APRENDIENDO A DOMINAR EL AIRE

Desde los primeros pasos en España de la Aeronáutica militar, se dio gran importancia a la formación adecuada de los que iban a tripular los recién llegados globos. En los comienzos tanto de la Aerostación como de la Aviación los primeros aerosteros y aviadores adquirieron sus conocimientos sobre pilotaje de una manera informal mediante un aprendizaje casi autodidacta pues sólo se podía contar con la guía de alguno de los pocos pioneros. Para añadir mayor dificultad, los primeros aparatos eran artilugios carentes de seguridad y sin manuales de vuelo. El estudio detallado de la formación de esos precursores se escapa de los límites de este artículo. Animo a los amantes de la historia de la Aeronáutica a continuar las investigaciones existentes sobre las apasionantes vicisitudes del aprendizaje de los que pusieron su ilusión en elevarse del suelo y muchas veces sacrificaron sus vidas en aras de esa ilusión.

Desde los tiempos en que el servicio de Aerostación militar estaba encuadrado en la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos, la instrucción era una prioridad que pudo materializarse con la llegada en 1889 del equipo Yon. Los primeros aerosteros españoles adquirieron un gran dominio de sus globos en los siguientes meses. Tras la creación del Servicio de Aerostación en 1896 y su establecimiento en Guadalajara se normalizó la formación de los aerosteros realizándose desde 1901 hasta 1906 una Escuela Práctica por año. Aunque los ejercicios de corrección de tiro ya se habían realizado en los meses de constitución de la Unidad, es en 1901 cuando se ejecutó por primera vez un Plan de Instrucción completo. Terminado el periodo de Instrucción y Prácticas con ascensiones de globos cautivos, se inició en junio de 1901 la práctica de ascensiones libres con un programa preparado y aprobado por la Jefatura del Servicio. Ese año se realizaron más de 80 ascensiones siguiendo un programa de prácticas en misiones de reconocimiento y orientación. También se hicieron tres marchas transportando el globo inflado y elevado con las dificultades que es fácil imaginar. Las escuelas prácticas tenían por objetivo principal la formación de observadores de globo cautivo.

La Unidad de globos participó en las maniobras que tuvieron lugar en La Mancha, Carabanchel y Galicia los años 1904, 1905 y 1907. Los oficiales aerosteros aprovecharon la oportunidad para mejorar su instrucción y explicar a sus compañeros la disponibilidad del servicio de Aerostación para todas las unidades del Ejército tanto en paz como en guerra. De esa forma se completaba el mensaje dado por la disposición que había abierto los cursos de Observador a todos los oficiales del Ejército e incluso de la Marina. En la disposición se señalaba también la necesidad de que, dado el constante progreso de la Aerostación, los jefes y oficiales que habían adquirido la especialidad renovasen periódicamente sus conocimientos de la misma.

Por Real Orden de 8 de marzo de 1911, se nombró al capitán Kindelán “encargado” del aeródromo de Cuatro Vientos y se destinaron al mismo los primeros alumnos de la Escuela de Pilotos, todos ellos pilotos de globo libre pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros, que constituyeron la Primera Promoción. Al año siguiente se convocaron dos cursos (Segunda y Tercera Promoción) de pilotaje de avión para oficiales de todas las armas. Los designados para el curso se incorporaron a Guadalajara para comenzar sus prácticas aeronáuticas como observadores de globo trasladándose al finalizar éstas a Cuatro Vientos para iniciar las clases de pilotaje de avión.

En el Apéndice núm. 1 del mencionado anteriormente Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar de 16 de abril de 1913, se indicaban los distintos títulos reconocidos en la Aeronáutica militar española: *pilotos de esférico, pilotos de dirigibles, mecánicos de dirigible, pilotos de aeroplano y observadores de aeroplano*. El Apartado E²³ del citado Apéndice del mencionado Reglamento está dedicado a los Observadores de Aeroplano y dice en el primer punto: “*Se procurará que los oficiales pilotos de aeroplano sean, a la vez, observadores, pero convendrá, además, disponer de un número suficiente de oficiales observadores aunque no sean pilotos*”. En el mismo Apartado se indican las condiciones necesarias para obtener el título y el examen “*que sólo sufrirán los oficiales que previamente hayan demostrado poseer las condiciones enumeradas*”. En el Apéndice núm. 3 del Reglamento dedicado a los emblemas, se indica que los observadores llevarían solamente el emblema de la Aeronáutica militar.

OBSERVADORES, CURSOS Y TÍTULOS

El día 1 de mayo de 1913 fueron destinados a Cuatro Vientos para comenzar las prácticas como observadores 20 oficiales de los cuales 15 eran del Ejército





Curso de Observador en Los Alcázares. 15 de abril de 1931.

(dos de ellos de Estado Mayor), 1 de la Guardia Civil y 5 pertenecían a la Marina. Terminadas las clases teóricas y las prácticas de observación con ascensiones de globo libre durante veinte días, los alumnos volvieron a sus unidades. El 1 de septiembre fueron llamados de nuevo, para formar parte de la Cuarta Promoción, los alumnos del curso de pilotos que iba a comenzar en Alcalá y Cuatro Vientos. Sin embargo, algunos no se pudieron incorporar al curso por haber sido destinados como observadores, al terminar esa fase de la enseñanza, a la escuadrilla que estaba destacada en Marruecos.

En aquellos años hubo varios intentos privados de crear Escuelas de Pilotos que tuvieron poco éxito. La Escuela Nacional de Getafe inaugurada el 20 de septiembre de 1913 bajo los auspicios del Ministerio de Fomento fue un intento no muy duradero de crear una escuela de Aviación Civil siguiendo el modelo de Cuatro Vientos. No obstante fue muy notable el número de civiles que se interesaban por los temas aeronáuticos y por el diseño de aeroplanos. Uno de ellos fue el ingeniero Sr. La Cierva que ya en el año 1914 proyectó y construyó un monoplano. Años más tarde el Sr. La Cierva alcanzaría renombre universal por su invento del Autogiro. El empeño de hombres como La Cierva hizo que la industria aeronáutica fuese poco a poco implantándose en España alcanzando niveles de calidad muy altos especialmente en la fabricación de motores de Aviación.



Por Real Decreto de 13 de agosto de 1915 fue llamada una nueva Promoción de pilotos que debería seguir un "Plan de Enseñanza" diseñado por el coronel Vives, plan que iba a regir también en cursos sucesivos. Los alumnos de esa Quinta Promoción, como los de las que la precedieron, se incorporaron a la Escuela de Observadores en Cuatro Vientos para seguir el curso de Aerostación. En ese curso se hacían ascensiones en globo cautivo para hacer prácticas de lectura de planos, realización de croquis y fotografía para pasar a ascensiones en globo libre con ejercicios de navegación y otras prácticas. Posteriormente se comenzaron en Cuatro Vientos las prácticas con aviones teniendo los primeros vuelos la finalidad de resolver en vuelo los problemas planteados en las clases teóricas del curso de Observador. Los alumnos pasaron después al aeródromo de Alcalá de Henares donde realizaron las prácticas de pilotaje a cuya finalización fueron destinados como pilotos y observadores a distintas unidades aéreas en los primeros meses de 1916. En agosto de ese año se convocaron 20 plazas para el curso de oficiales aspirantes a pilotos y 30 para el curso de oficiales aspirantes a observadores formando la Sexta Promoción. Con fecha 15 de septiembre de 1917 se convocó a los oficiales para seguir un curso de pilotos que constituyeron la Séptima Promoción. En el mes de febrero de 1918, el general Rodríguez Mourelo, entonces Director de la Aeronáutica, ordenó la convocatoria del primer curso de pilotos para soldados, cabos y sargentos que se realizó en la Base de Alcalá de Henares. Por Orden Circular de 14 de febrero de 1918, se convocaron a los oficiales aspirantes que figuraban en las dos relaciones que constituían la Octava Promoción para que asistiesen a la segunda parte del curso de pilotos. Los de la segunda relación estaban realizando el curso de aspirantes a observadores de aeroplano.

Desde 1913 hasta 1936, la Aeronáutica militar cambió su organización varias veces y su jefe tuvo diversas denominaciones y distintos empleos hasta el comienzo de la Guerra Civil. Mientras tanto los cursos de Observador de aeroplano se realizaron primero en Guadalajara y desde 1921 en la Escuela de Observadores de



Curso de Observador en Cuatro Vientos, 1933, con Barberán, Lacalle y Laviña.

Cuatro Vientos con periodos de prácticas en Los Alcázares a partir de 1922. Después de la Guerra Civil, la Escuela se trasladó a la Base Aérea de Málaga, donde se realizaron también otro tipo de cursos. Los últimos cursos de Observador se realizaron en la Academia General del Aire²⁴.

El Real Decreto publicado el 18 de septiembre de 1920 se articulaba en cinco partes: Organización, Instrucción de pilotos, Instrucción de observadores, Situaciones y Emblemas. En el decreto se señalaba que el personal de la Aviación militar quedaría constituido con las siguientes clases:

“Pilotos aviadores oficiales

Oficiales observadores

Pilotos aviadores de tropa

Tendrá, además, afecto el personal administrativo y pericial necesario para el mejor desempeño de los cometidos que a aquellos se encomienden y del que atañe a la construcción, entretenimiento y reparación de los aeroplanos y motores y a la fotografía”.

Para la instrucción del personal existirían escuelas de pilotaje y de observadores así como de mecánicos y de operadores fotógrafos. Para la instrucción de observadores se creaba una sola Escuela de Observadores en Madrid o en sus inmediaciones. En el apartado dedicado a los emblemas se creaba el de observador de aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica militar²⁵.

En 1920 una Real Orden de 31 de enero convocó a un centenar de oficiales para realizar cursos de Aviación con la Décima Promoción. Coincidiendo prácticamente con la fecha de incorporación de los oficiales convocados en la mencionada orden, se convocó en el Diario Oficial núm. 55, de 9 marzo de 1920 a una nueva promoción formada por trece oficiales del Ejército y uno de la Marina para realizar el curso de Observador con la Once Promoción. Pocos meses más tarde, el 2 de septiembre de 1920 se dispuso por Orden Circular la incorporación al aeródromo de Cuatro Vientos de los oficiales asistentes al curso de Observador con la Doce Promoción. Por otra circular de 18 de enero de 1921 se hizo lo mismo con los asistentes a un nuevo curso de Observador con la Trece Promoción. Es de destacar la oportunidad de esas convocatorias que consiguieron aumentar de forma muy considerable el número de pilotos y observadores de la Aviación militar en unos momentos muy difíciles de la campaña en Marruecos.

En este punto parece oportuno detenerse en el plan de estudios de esos cursos de Observador. En la parte teórica de los cursos se impartían clases de navegación, bombardeo, cooperación con el Ejército -especialmente corrección de tiro artillero- y en muchos casos fotografía y planimetría. En las clases prácticas en vuelo se identificaban objetivos, se hacía tiro aire-aire y se hacía bombardeo, generalmente en el mar, contra blancos fijos y móviles. Para las clases de tropa se creó la Escuela de Tiro y Bombardeo²⁶ que como su nombre indica formaba a ese personal para desempeñar funciones de tirador y bombardero a bordo de los aviones. Durante años se siguió el programa indicado que se consideraba suficiente para cumplir las funciones de Observador en la llamada guerra de África. La Escuela de Observadores tomó nuevo impulso bajo la dirección del comandante de Estado Mayor Luis Gonzalo Victoria²⁷ y en ese año y los dos siguientes se convocaron dos cursos anualmente. La segunda promoción del año 1921 fue la primera en completar la instrucción recibida en Cuatro Vientos con prácticas de tiro y bombardeo en Los Alcázares. Nada más terminar el curso, los oficiales eran destinados como observadores en prácticas a las escuadrillas destacadas en Marruecos prestando la mayoría de ellos un servicio excelente. El comandante Gonzalo continuó como Director hasta 1922 en que fue relevado por el también comandante de Estado Mayor José Aymat Mareca. El comandante Gonzalo se hizo cargo de nuevo de la Dirección de la Escuela en 1923 siguiendo al frente de la misma hasta 1926. En 1924 se hicieron observadores los jefes que hacían el curso para mando que comenzó el año anterior. Siete de ellos desempeñarían más tarde destinos en Aviación. La Escuela contaba en Cuatro Vientos con aviones “Bristol F2B” -bombardeo y tiro-, “Spad 13” -caza- y para remolque de bancos el “DH.6”. En Los Alcázares contaban los siguientes hidroaviones: “FBA” tipo H, el “Macchi M.7”, el “Macchi M.9” y los bombarderos “Savoia”.

El Real Decreto-Ley de 23 de marzo de 1926 creó la Jefatura Superior de Aeronáutica que sustituyó a la sección del mismo nombre. La Aeronáutica seguía comprendiendo la Aerostación y la Aviación. Dentro de Aviación se establecían dos ramas, de aire y de tierra. En la de aire se encuadraban todos los oficiales y tropa del Ejército con los títulos de piloto, observador, bombardero y mecánico. El 13 de julio de 1926 se aprobó mediante un Real Decreto el Reglamento orgánico de la Aeronáutica militar del que la Jefatura Superior contaba con tres negociados: Aerostación, Aviación y Contabilidad. En el nuevo Reglamento se fijaban plantillas, se daban misiones y se integraba al personal sirviendo en Aviación en las escalas creadas al efecto. Simultáneamente se publicaron las escalas del Servicio de Aviación en todas las categorías. Mediante una fórmula se asignaban puntos de acuerdo a una valoración de los méritos de cada uno. Como resultado de esa valoración

se establecía el empleo y puesto en el escalafón o escalilla de la escala. Los empleos eran: Jefe de Base, Jefe de Escuadra, Jefe de Grupo, Jefe de Escuadrilla y Oficial aviador. En el Reglamento se trataba también sobre personal, recompensas, uniformidad, insignias, reclutamiento, enseñanza y muchos otros aspectos de la vida y funcionamiento de las unidades. El reclutamiento de la oficialidad y de todo el personal de Aviación (pilotos, observadores, mecánicos y radiotelegrafistas) fue modificado y por ello cambiaron también los planes de estudio. El Reglamento se aplicó por primera vez en el curso convocado en agosto de 1926. En la convocatoria se indicaba que las pruebas de la oposición se harían en Cuatro Vientos donde se desarrollarían también los seis primeros meses del curso. La segunda fase se haría en Los Alcázares aplicando los conocimientos teóricos a las prácticas de tiro y bombardeo. La Escuela de Observadores adquirió un gran prestigio y en ella, además de la primera parte del curso de Observador, se realizaron diferentes cursos de Aplicación de las armas del Ejército. El capitán Mariano Barberán Tros de Ilarduya fue Director de la Escuela de 1928 a 1930. En ella realizó una labor encomiable dando al curso de Observador un carácter científico y consiguiendo que los alumnos recibiesen las enseñanzas de navegación más completas de la época. Durante esos años se convocaron cuatro promociones de oficiales aviadores cuya instrucción comenzaba con el curso de Observador en Cuatro Vientos y Los Alcázares. En ese periodo muchos pilotos veteranos se hicieron observadores por ser necesario para continuar en la Escala. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares siguieron funcionando durante la República y al final de 1934 estaban dotados de aviones "Breguet XIX" que ya empezaba a ser un modelo algo veterano pero continuaba siendo un gran avión.

Tras la fracasada revuelta del 15 de diciembre de 1930 en Cuatro Vientos, se suprimieron por un Real Decreto de 8 de enero de 1931 la Jefatura Superior de Aeronáutica, la escala del Servicio de Aviación, el uniforme verde amarillo y muchas de las reformas de la legislación de 1926 si bien otras permanecieron incluso durante la República. El 15 de abril de 1931 se nombra al comandante Ramón Franco jefe de la Aeronáutica militar. El comandante Pastor es nombrado jefe de la Aviación en abril de 1931. El 13 de mayo 1931 se reestableció la Jefatura Superior de Aeronáutica siendo Ramón Franco nombrado para ocupar el puesto. Otros cambios se produjeron poco después cuando el 26 de junio de 1931 el Jefe de la Aviación militar pasó a depender directamente del Ministro de la Guerra, se suprimió la Aeronáutica militar y la Aerostación volvió a Ingenieros. Por Orden Circular de 11 de julio de 1931 se creó un nuevo uniforme de la Aviación de color azul y corte similar al de la Marina pero con las divisas del Ejército. El 13 de octubre de 1934 se nombra jefe de la Aviación militar al comandante Sáenz de Buruaga. Los cambios mencionados en las anteriores líneas no alteraron significativamente el estatus de los observadores de aeroplano que siguieron desempeñando sus cometidos en las unidades de reconocimiento y en otros puestos en escuelas y jefaturas.

La creación de la Aeronáutica Naval por Real Decreto de 1917 ocurrió en un momento difícil que obligó a la Marina a esperar hasta el año 1920 para iniciar realmente la actividad de la nueva rama de la Marina. La Aeronáutica Naval ha desarrollado una importante actividad en las distintas etapas de su historia. La primera etapa como Aeronáutica Naval 1917-1939, la segunda etapa como Aeronáutica Naval 1940-1954 y la tercera como Arma Aérea desde 1954. La Aeronáutica Naval ha contado entre sus oficiales con aviadores formados en distintas escuelas²⁸ y preparados para volar tanto en globos y dirigibles como en aviones y helicópteros. Entre los cursos relacionados con el curso de Observador -además de los de piloto de distintos tipos de aeronaves- en que han participado oficiales de la Marina figuran los de: Observador de globo, Observador de aeroplano, Observador Aerostero, Aerostación, Observador naval, Artillero de bombardeo aeronaval, Observador de Aviación, Tacco-navegante (EE.UU.), Tacco-navegante (Francia), Tacco-navegante, Controlador de Interceptación (CI del EA), Operaciones aeronavales (OAn) y (CTAM) Controlador táctico de aviones en la mar. Un análisis del contenido de los cursos relacionados a lo largo del tiempo, pone de relieve la voluntad de actualizar la formación en las funciones relacionadas tradicionalmente con los observadores de acuerdo con las necesidades operativas de cada momento.

FUENTES CONSULTADAS Y BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Histórico del Ejército del Aire
- Biblioteca Central del Ejército del Aire
- Hemeroteca Municipal de Madrid
- de la Guardia, Rafael. *Crónica de la Aeronáutica naval española*. Madrid, diciembre de 2002.
- Herrera Alonso, Emilio. *Heroísmo en el cielo. Laureados de San Fernando en el Museo del Aire*. SHYCEA. Madrid, 1988.
- IHCA. *Historia de la Aviación española*. Madrid, septiembre de 1988.



Foto ADAR



NOTAS

¹Se trataba de los alumnos de la 17ª Promoción que habían ingresado el 24 de julio de 1961 en la AGA como cadetes del Arma de Aviación, Servicio de Vuelo.

²El 5 de julio de 1783 se elevó en una plaza de la ciudad francesa de Annonay un globo de papel construido por los hermanos Esteban y José Montgolfier. El globo alcanzó unos 2.000 metros de altura y permaneció mucho tiempo en el aire.

³Luis Bernardo Guyton de Morveau, magistrado y químico francés (Dijon 1737-Paris 1816), efectuó la licuefacción del amoniaco. Junto a Lavoisier y otros puso los fundamentos de la nomenclatura química moderna. Fue miembro de la Asamblea legislativa y de la Convención nacional y organizó el primer servicio de Aerostación militar.

⁴Juan Bautista Jourdan, mariscal de Francia (Limoges 1762-Paris 1833), general desde 1793. Se distinguió en la campaña de Bélgica y aunque en un principio se opuso a Napoleón, éste le nombró mariscal y jefe del Estado Mayor de José Bonaparte en España. Más tarde sirvió a Luis XVIII que le hizo conde.

⁵La primera batalla de Abukir tuvo lugar el 1 de agosto de 1798. En ella la escuadra francesa del almirante Brueys fue destruida por la de Nelson.

⁶La maquinaria necesaria entonces para producir el hidrógeno de los globos y otros arneses constituían una impedimenta muy pesada que para Napoleón era un obstáculo para desarrollar su estrategia basada en la movilidad y en la sorpresa.

⁷Se cita la siguiente frase del tirano: "Las dificultades de inflar los globos y transportarlos, es un trabajo muy perturbador". Sin embargo, el incidente ocurrido a un globo durante los actos de su coronación como emperador (recogido en el libro Navegación aérea de Lecornu) parece ser el origen de la antipatía de Napoleón por la Aerostación.

⁸Se trata de todo el equipo necesario para transportar e inflar los globos, fabricado en los talleres del Sr. Yon en Paris.

⁹Eficacia basada en una única unidad con una sola técnica, una única moral y un único presupuesto.

¹⁰Don Leonardo Torres Quevedo, ingeniero y matemático español (Santa Cruz de Iguña 1882-Madrid 1936) fue autor de varios inventos importantes en el campo de la Aeronáutica y la Automática. Se creó para él en 1904 el Centro de ensayos de Aeronáutica y tres años más tarde el Laboratorio de Mecánica aplicada. Entre 1902 y 1909 inventó y patentó un dirigible trilobulado. Diseño (1914 a 1916) el teleférico, aún en servicio, de las Cataratas del Niágara.

¹¹Los croquis preparados tras las observaciones de los capitanes Gordejuela y Herrera son una excelente muestra del fruto del trabajo en campaña de aquellos primeros observadores.

¹²El contenido del Reglamento se comenta en "OBSERVADORES, CURSOS Y TÍTULOS"

¹³Durante su avance nuestras tropas tuvieron que contemplar los cuerpos terriblemente mutilados de los soldados españoles que habían sido masacrados por los insurrectos.

¹⁴Los motores "Rolls" eran potentes y fiables dando nombre al Grupo "Rolls" de Melilla dotado de "DH.4".

¹⁵El aeródromo de Zeluán estuvo mandado desde 1918 por el capitán observador Pedro González Díaz que fue sustituido en 1919 por el capitán piloto César Gómez Lucia.

¹⁶Por su heroico comportamiento en el asedio del aeródromo de Zeluán se concedió la Laureada al soldado del Servicio de Aviación militar Francisco Martínez Puche.

¹⁷El capitán de Artillería Carrillo había servido como observador los seis primeros meses de 1921 en Tetuán. Fue observador del Grupo "Rolls" desde su formación hasta 1922 siendo un ejemplo de preparación, valor y dedicación al servicio. Se hizo piloto y volvió a Melilla en 1923, muriendo en acto de servicio el 28/IX/ 1924.

¹⁸Tauima sería desde entonces el aeródromo de Melilla.

¹⁹Aunque la figura de Barberán es bien conocida, es oportuno recordar que hizo el curso de Observador en 1918-19 sirviendo varios meses en Tetuán y Melilla. Llegó a Melilla en marzo de 1922 con la Segunda escuadrilla de Bristol y llegó a mandar la Primera escuadrilla de enero a julio de 1923 por su gran valor y preparación. Se hizo piloto en 1923-1924.

²⁰Se trataba de dilucidar si era o no conveniente aterrizar en territorio enemigo para recoger a la tripulación de un avión abatido. Se puede considerar esta operación precursora de las de "Combat-SAR"

²¹El capitán Barberán había sido destinado tras el arresto al Grupo de Ingenieros de Gran Canaria.

²²Para mayor información sobre el tema véase el artículo "Concursos de patrullas militares de Aviación" del coronel Rodríguez Villena. Revista Avión núm. 26. Año 2008.

²³Véase el Apartado E reproducido en el Cuadro 1.

²⁴Me propongo escribir un artículo que cubra las actividades de los observadores desde 1934.

²⁵Se modificaba el Reglamento de 1913 en el que se indicaba que los observadores llevarían solamente el emblema de la Aeronáutica

²⁶Llamada anteriormente Escuela de Combate y Bombardeo y conocida también como Escuela de Ametralladores y Bombarberos.

²⁷El segundo apellido del comandante Gonzalo aparece unas veces como Victoria y otras como Vitoria.

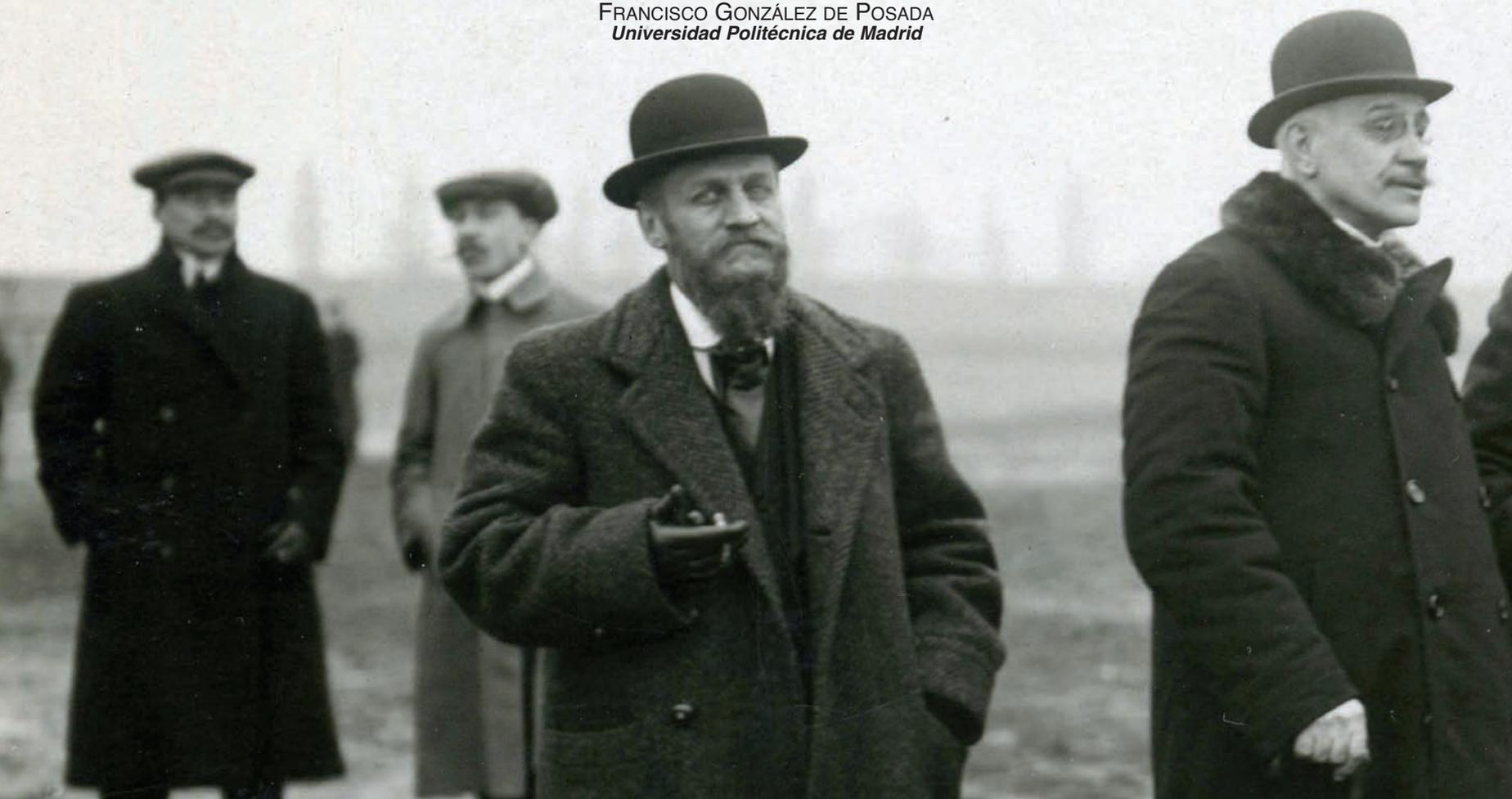
²⁸Escuela de Aeronáutica Naval en Barcelona y en las Escuelas de Observadores en Guadalajara, Cuatro Vientos y Los Alcázares. Después de la Guerra Civil en Albacete y Málaga. También se graduaron oficiales de la Marina en diversas escuelas en EE.UU. y Francia.

**1900-1908: historia de una colaboración singular
en la Aeronáutica española**

Leonardo Torres Quevedo y el Servicio de Aerostación Militar

FRANCISCO A. GONZÁLEZ REDONDO
Universidad Complutense de Madrid

FRANCISCO GONZÁLEZ DE POSADA
Universidad Politécnica de Madrid



INTRODUCCIÓN

Leonardo Torres Quevedo, caracterizado por Maurice D'Ocagne (Presidente de la *Sociedad Matemática Francesa*) como “el más prodigioso inventor de su tiempo”, ocupa un lugar de excepcional relieve en la Historia universal de la Ciencia y de la Técnica. Patenta el *transbordador* (1887), un revolucionario sistema de funicular aéreo que, construido en el Monte Ulía de San Sebastián (1907) y aún hoy funcionando en Niágara (Canadá), se convertirá en el primer teleférico para pasajeros del mundo. Concibe sus *máquinas algébricas* (1893), máquinas de calcular analógicas que resuelven ecuaciones polinómicas. Detecta la necesidad de localizarse y “navegar” por las ciudades proponiendo sus *indicadores coordinados* (1896), precedente del GPS. Inventa el primer aparato de mando a distancia, el *telekino* (1902), reconocido como “hito” histórico en 2007 por el *Institute of Electric and Electronic Engineers* de los EE.UU. Y, muy especialmente, con su obra teórica cumbre, los *Ensayos sobre Automática* (1914), sus *ajedrecistas* (1914, 1922) y su *aritmómetro electromecánico* (1920), el primer ordenador en

sentido actual de la historia, se adelanta en varias décadas a los pioneros de la Informática del siglo XX.

Sin embargo, al comenzar el siglo XX, Torres Quevedo pasó a dedicarse a la solución de un problema, el de la navegación aérea, que no podían resolver los dos sistemas de dirigibles en boga en esos momentos. Los *rígidos*, construidos de acuerdo con los diseños del Conde alemán Ferdinand von Zeppelin, con una enorme estructura interna rígida muy pesada de metal, en la que situaban varias células de hidrógeno, y una envuelta de tela cubriéndola. Tenían una forma estable, pero no se podían plegar ni desinflar, el volumen de los elementos externos suspendidos ofrecía gran resistencia a la marcha y eran extremadamente frágiles: cualquier impacto acababa en tragedia. Por otro lado, los *no-rígidos* o *flexibles*, entre los que destacaban los ensayados por el millonario deportista brasileño Alberto Santos Dumont, tenían una envoltura impermeable, sin elementos internos, que se inflaba con hidrógeno. Podían desarmarse y transportarse una vez desinflados, pero dependían de la sobrepresión interior para intentar mantener la forma, y necesitaban numerosos tirantes de suspensión exteriores, emplazados a lo largo de

toda la envuelta, para que el peso de la barquilla no doblara el dirigible por la mitad, lo que, entre otros problemas, ofrecía gran resistencia a la marcha.

Reuniendo las ventajas de los dos sistemas, y eliminando los principales inconvenientes, entre 1902 y 1906 Torres Quevedo patentó sendos sistemas de dirigibles, basados en la concepción de una compleja estructura interior, situada a lo largo de la envuelta del aerostato: una viga funicular de sección triangular constituida por cuerdas, cables y cortinas permeables que se "rigidificaban" conjuntamente por la presión del gas y que confería al dirigible su característica forma trilobulada. Con estas revolucionarias novedades quedarían

en las páginas que siguen se analiza la naturaleza de este encuentro con Pedro Vives y, muy especialmente, con Alfredo Kindelán, el principal colaborador de Torres Quevedo entre 1905 y 1908 en el *Centro de Ensayos de Aeronáutica*, creado en 1904 por el Ministerio de Fomento para el desarrollo de sus inventos de navegación aérea y mando a distancia. Estos encuentros, fructíferos para el desarrollo de la Aerostación en nuestro país, se verían ensombrecidos por el desencuentro sufrido en el verano de 1908, como vamos a documentar seguidamente para clarificar un vacío existente en la historiografía aeronáutica española.



Leonardo Torres Quevedo con los ingenieros Kapferer, Rébikoff y Richard en París.

establecidos los fundamentos para más de un siglo de diseños de dirigibles en la Aerostación internacional. Así, entre 1911 y 1925 se fabricarían en Francia más de treinta "Astra-Torres". En el Reino Unido se construirían entre 1915 y 1919 más de sesenta unidades torresquevedianas de las series "Coastal", "Coastal Star" y "North Sea". En los años treinta, mientras los dirigibles del tipo Zeppelin fracasaban con sus trágicos accidentes, la evolución simplificada del complejo diseño de Torres Quevedo por parte de Goodyear se convertiría en el sistema estándar utilizado en todos los dirigibles norrígidos hasta el presente. Es más, los dirigibles de mayor éxito hoy día, los Zeppelin NT alemanes, aunque utilicen ese nombre, basan su diseño la viga interior de sección triangular propuesta por Torres Quevedo hace más de cien años.

Presentada en 1902 la patente que se constituiría en el punto de partida de estos impresionantes desarrollos, D. Leonardo solicitaba la ayuda de la única institución que a principios del siglo XX se dedicaba en España a experimentar con globos aerostáticos: el *Servicio de Aerostación Militar*, dirigido por Pedro Vives Vich, en cuyo entorno se encontrarían los pioneros de la Aeronáutica española. Con este marco,

TORRES QUEVEDO Y EL PROBLEMA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA: LA PATENTE DE 1902

Al terminar 1900, Leonardo Torres Quevedo fue elegido miembro de la *Real Academia de Ciencias* de Madrid. Había alcanzado la condición de 'sabio'; así lo percibía él y así se le recibía socialmente en España como consecuencia del dictamen de la *Academie des Sciences* de París acerca de su *Memoria sobre las máquinas algébricas*.

En abril de 1901, mientras ultimaba el discurso de ingreso en la Academia, viajó a Francia para iniciar el estudio minucioso de otra creación completamente distinta: globos dirigibles. Allí entró en contacto con Edouard Surcouf, ingeniero aeronauta director de los *Grands Ateliers Aerostatiques du Champs de Mars*, quien le proporcionó información técnica y presupuestos para la adquisición de material aerostático: telas cauchutadas para las envueltas, barnices impermeabilizantes, generadores de hidrógeno, tablas con los resultados de las experiencias del Coronel Renard sobre la resistencia de las carenas, etc. Se ofreció, además, para la construcción de modelos de ensayo, propuesta que el ingeniero español declinó con la intención de desarrollar su invención en España.



Leonardo Torres Quevedo en la Academie des Sciences de Paris.

El 5 de mayo de 1902, completados los sólidos estudios científico-técnicos emprendidos para la solución del problema de la navegación aérea, solicitaba privilegio de invención en Francia por “Perfectionnements aux aérostats dirigeables” (patente que se concedería el 27 de agosto de ese año y se publicó el 23 de diciembre).

Unos días después, el 26 de mayo, presentaba para informe a la *Academie des Sciences* de París la Memoria de la patente y la Nota “Sur un avant-projet de ballon dirigeable à quille intérieure”, procediendo de manera análoga a su vuelta a España ante la *Real Academia de Ciencias* de Madrid, donde entregó la que denominaba “Memoria sobre la estabilidad de los globos”.

Y es que, realmente, Torres Quevedo no adelantaba sólo la patente de un nuevo modelo de dirigible a las máximas autoridades científicas francesas y españolas, sino un verdadero tratado científico con principios teóricos generales de la Aeronáutica planteando el problema general de la estabilidad de forma y en vuelo.

Comenzaba este estudio analizando las fuerzas que deben considerarse en un globo en movimiento. Seguidamente estudiaba las causas de inestabilidad consecuentes con las posiciones y cantidades de las fuerzas presentes. Completada la primera parte del análisis físico-matemático del problema, planteaba la descripción de su nuevo sistema ideado para obtener la estabilidad de forma y en vuelo del aerostato, y para suspender la barquilla, sistema que contemplaba una viga interior de sección triangular compuesta por una combinación de barras metálicas, tirantes de cuerda y cortinas de lona permeable; todo ello anejo a una quilla metálica plana situada en la parte inferior de la envuelta, asida desde dentro verticalmente, mediante nuevos tirantes, a la parte superior de la envuelta. De esta compleja estructura, que se auto-tensionaría por la presión del gas en el inflado, se suspendía la barquilla, situada en el exterior pero, en este proyecto, pegada a la envolvente.

Después de describir detalladamente el sistema, analizaba el problema de la estabilidad longitudinal, tema al que dedicó monográficamente, el 10 de julio de 1902, antes de conocer oficialmente los informes de las Academias, un certificado de adición a la patente (que se publicaría el 30 de marzo de 1903).

Los informes emitidos desde las Academias relativos a los trabajos presentados por Torres Quevedo no pudieron ser más laudatorios. En su breve pero denso análisis, Paul Appell resaltaba, en primer lugar, que la principal novedad del proyecto de D. Leonardo consistía en situar dentro del globo

las cuerdas de suspensión y la viga-quilla. Y concluía: “el trabajo del Sr. Torres Quevedo constituye una contribución muy interesante a la teoría de los globos dirigibles. El anteproyecto está bien estudiado y, salvando siempre las dificultades de ejecución práctica, la Comisión estima que sería de interés, para el progreso de la Ciencia, que se experimentara el aerostato del Sr. Torres”.

Por su parte, en el dictamen de la Academia de Ciencias de Madrid, publicado en la *Revista de Obras Públicas*, José Echegaray destacaba que el proyecto era “de verdadera importancia y muy digno de estudio, y demuestra una vez más el talento, la ciencia y la facultad inventiva de su autor”. Y concluía expresando el deseo de que el invento se ensayase prácticamente.

En julio de 1902 el Consejo de Ministros en pleno hacía suyo los informes de las Academias que presentaba el Ministro de la Gobernación y los trasladaba al Ministerio de la Guerra (dirigido por el general Weyler), de quien dependía el *Servicio de Aerostación de Militar*, con sede en el Parque de Aerostación de Guadalajara. Siendo la única institución dedicada al tema existente en España a finales del siglo XIX y primeros años del siglo XX, D. Leonardo necesariamente debía contemplar la posibilidad de utilizar las instalaciones del *Parque* mientras concretaba su anteproyecto de dirigible.

El encargado de emitir informe a la petición de D. Leonardo fue el Jefe del Servicio, el teniente coronel Pedro Vives Vich¹. Leyendo sus palabras, escritas el 14 de octubre de 1902, quedará perfectamente clara su preocupación por el adecuado uso de los fondos extremadamente modestos asignados al Servicio y la realidad de la situación mundial de la Aerostación en los primeros años del siglo XX²: “consideramos que las aplicaciones de los globos dirigibles, aun cuando el Sr. Torres lograra algunos perfeccionamientos sobre lo alcanzado por Santos Dumont, serían siempre tan limitados que no convendría de ninguna manera a este *Parque Aerostático*, que sólo tiene elementos para la aplicación ya de utilidad reconocida, a los usos militares, y no se lance por el camino de experiencias costosas y de resultados dudosos”.

Y concluía: “parece indudable que el Sr. Torres necesitará hacer ensayos previos para proseguir sus estudios, y como en este *Parque* no hay recursos para ello, ni la índole de estas experiencias hacen que sean de una aplicación inmediata a los usos militares, no parece conveniente que los ensayos se hagan aquí”.

La Sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra hizo suyo el informe de Vives, matizando algunas expresiones: “como en el *Parque* no hay recursos para ello, al Gobierno corresponde apreciar, si, por el interés general que puedan reportar, conviene que el Estado auxilie estos ensayos y arbitrar los recursos necesarios”.

La Sección también dejaba abierta la puerta para futuras colaboraciones cuando el Estado dotase unos fondos imprescindibles de los que carecían hasta entonces tanto el Servicio como Torres Quevedo: “Siguiéndose en el *Parque Aerostático* con gran atención todos los trabajos que en España y en el Extranjero se hacen respecto a globos dirigibles, sería muy conveniente, en caso de concederse por el Estado algún crédito para estas experiencias que practicara el Señor Torres, prestarles gran atención por la aplicación que sus resultados pudieran tener para los usos militares, poniéndose para ello de acuerdo el *Parque Aerostático* con dicho Señor Torres”.

Al hilo de estos escritos, hemos podido comprobar la situación de la Aeronáutica española al comenzar el siglo XX: existía un *Servicio de Aerostación* dependiente del Ministerio de la Guerra, con un presupuesto muy modesto, al que tenía

que recurrir el único ingeniero civil ocupado realmente en la solución del “problema de la navegación aérea”. En suma, dos personalidades, Leonardo Torres Quevedo y Pedro Vives Vich, y dos mundos que se encuentran en España: la Ingeniería civil y la Aerostación Militar.

UNA REAL ORDEN HISTÓRICA Y UN OBJETO HISTORIABLE: EL CENTRO DE ENSAYOS DE AERONÁUTICA

La resonancia internacional de la novedad que había presentado el insigne inventor en el mes de mayo de 1902 fue considerable: el Informe de la Academia de París se reproducía en el número de septiembre de 1902 de la revista del *Aero-Club* de Francia, *L'Aerophile*, y se publicaban reseñas en el mes de octubre en diversas revistas británicas como *Nature* y *The Aeronautical Journal*. Puede afirmarse, sin temor a equivocarnos, que se convirtió, en esos momentos, en uno de los ingenieros y científicos aeronáuticos más respetados en el país vecino. Surcouf se ofrecía nuevamente a fabricar y ensayar sus modelos, y, realmente, lo más fácil para D. Leonardo a finales de 1902 hubiera sido aceptar los ofrecimientos de una muy receptiva Francia.

Pero él, nuevamente, decidió esperar y siguió adelantando el plan de ensayos que tenía perfectamente concebido. Así, el 10 de diciembre de 1902 solicitó una nueva patente en Francia por un “Systema dit *Télékine* pour commander á distance un mouvement mécanique”. En síntesis, el proyecto del *telekino* para gobernar a distancia las pruebas del dirigible, aún *non-nato*, sin poner en riesgo vidas humanas.

El 14 de enero de 1903, tal como se recogía en la revista *La Biblioteca*, nuestro inventor recibió, por fin, noticias favorables: el Gobierno se comprometía a introducir una partida en el Presupuesto para 1904 con la dotación necesaria para construir y ensayar su sistema en España. Para recordarle ese compromiso a los políticos, y como recogía *Madrid Científico* en el otoño de 1903, una comisión de miembros del *Ateneo* de Madrid, compuesta por los señores Echegaray, Azcárate, Andrade y Urzáiz visitó al Presidente del Consejo de Ministros “para pedirle que el Gobierno conceda la cantidad de 200.000 pesetas, comprometiéndose el Sr. Villaverde a acceder a los deseos de los ilustres comisionados”.

Recogida en el Presupuesto aprobado en diciembre de 1903 la cantidad de 200.000 pesetas, por Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio de 4 de enero de 1904, se creaba el *Centro de Ensayos de Aeronáutica* (dependiente de la Dirección General de Obras Públicas) y un *Laboratorio* anejo, para la realización de los ensayos de los aparatos de navegación aérea y para dirigir la maniobra de motores a distancia, inventados por Torres Quevedo.

Como parece obvio, la propia Real Orden determinaba que la Dirección del *Centro* correspondía a D. Leonardo, quien la desempeñaría de forma gratuita; aunque se contemplaba que se sufragasen todos los gastos propios del cargo y los viajes al extranjero que pudieran exigir los estudios y trabajos de la nueva institución. En suma, el 4 de enero de 1904 nació un “objeto historiable” cuya historiabilidad se irá explicando en las consideraciones que siguen.

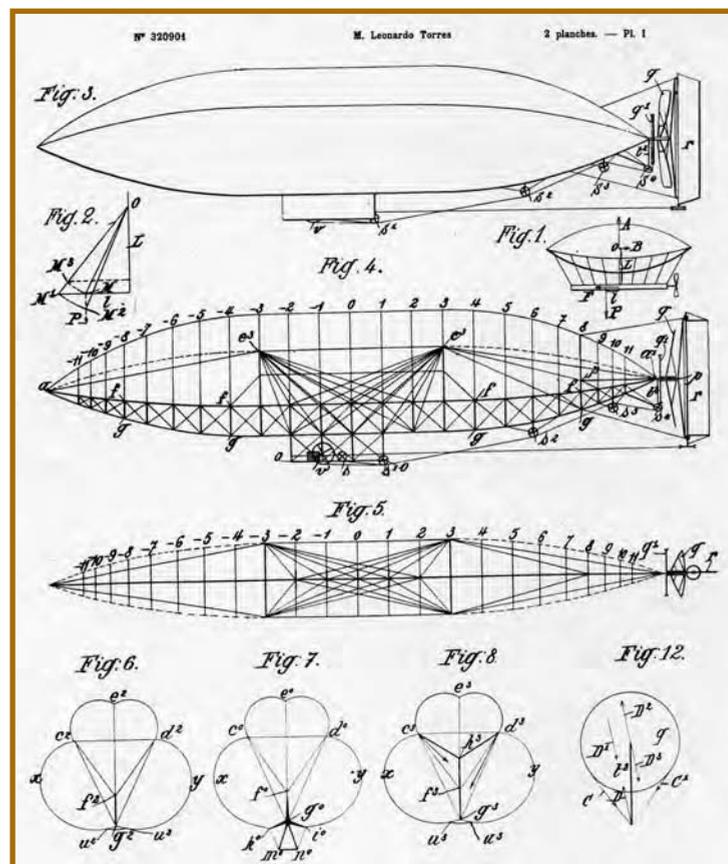
La Real Orden autorizaba al Director a buscar el local necesario para la instalación del *Centro* y del *Laboratorio* anejo, con las condiciones necesarias para que se pudieran realizar los ensayos previstos. Así, el propio mes de enero de 1904, recién creado el Centro, Torres Quevedo encontraba la sede adecuada para sus proyectos: el “Frontón Beti-Jai”, sito en el nº 5 de la madrileña calle del Marqués de Riscal, donde po-

día instalar el material y donde disponía de un espacio suficientemente amplio (la pista en desuso) para extender y coser las grandes lonas que constituirían la envuelta del aerostato y para realizar las pruebas de mando a distancia con el *telekino*.

Pero en esos momentos también había desarrollado ya notablemente su proyecto inicial de dirigible semirrígido de 1902. Así, el 27 de enero presentaba una nota a la *Real Academia de Ciencias* de Madrid, titulada “Globos atirantados”, en la que vislumbraba la posibilidad de eliminar la quilla metálica plana y todos los elementos rígidos de la estructura interior (viga, largueros y tirantes). Y, por primera vez, se introducía lo que será la gran aportación de Torres Quevedo que integre la Aeronáutica mundial: la concepción de un sistema de tirantes de cuerda dispuestos en una estructura interior de sección triangular que proporcionaría *autorrigidez* a los dirigibles (con la sobrepresión del gas) y desde la cual se suspendería la barquilla.

Sin embargo, la primera tarea del *Centro* no sería la construcción del dirigible, sino las pruebas del *telekino*, para cuyo desarrollo Torres Quevedo necesitaba ingenieros especializados. Resuelto el tema del local, la Real Orden le autorizaba también a contratar personal técnico y administrativo, y obreros. Los primeros Auxiliares técnicos del *Centro* serían un Ingeniero de Caminos, Manuel Lorenzo Pardo, y un Ingeniero Militar (perteneciente al *Batallón de Telégrafos*), el teniente Antonio Peláez-Campomanes y García de Miguel³; ambos se incorporarían en marzo de 1904: la Ingeniería Civil (Ministerio de Fomento) y la Ingeniería Militar (Ministerio de la Guerra), colaborando en el proceso de regeneración de España tras el “desastre de 1898”.

Ultimado el primer modelo efectivo del *telekino* en los talleres del *Centro*, durante los últimos meses de 1904 y los primeros de 1905 el inventor realizó unos primeros ensayos dirigiendo a distancia los movimientos de un triciclo evolucionando por la cancha del Beti-Jai. Confirmadas las expectativas, a finales de marzo nuestro ingeniero organizó



Esquemas de la patente francesa del dirigible, 1902.

diferentes sesiones públicas (con miembros de la *Real Academia de Ciencias*, ingenieros de Caminos, etc.). Entre ellas destacó especialmente la exhibición realizada ante los profesores y alumnos de los últimos cursos de la *Escuela de Ingenieros Industriales* de Madrid.

En el ámbito aeronáutico, al comenzar 1905 D. Leonardo tenía ya preparado el proyecto de construcción de su primer dirigible *autorrígido*, el “Torres Quevedo nº 1”: los cálculos de tensiones y disposición de la viga flexible interior, su unión a las telas del globo en las aristas, los cálculos de las tensiones de las lonas, el sistema de suspensión de la barquilla, etc.; en suma, todos los elementos característicos que definían su sistema y lo distinguían de todos los precedentes.

Mientras se llevaban a cabo las pruebas con el *telekino*, y antes de comenzar los ensayos de experimentación práctica de sus estudios teóricos del dirigible, referidos a los elementos concebidos para eliminar los problemas que afectaban a la estabilidad en vuelo, D. Leonardo publicaba en las *Comptes Rendus* de la *Academie des Sciences* de París la Nota “Sur la stabilité longitudinale des ballons dirigeables”, en la que completaba los estudios sobre el tema adelantados en la patente y su adición.

ALFREDO KINDELÁN, PEDRO VIVES Y EL CENTRO DE ENSAYOS DE AERONÁUTICA

Mientras Torres Quevedo efectuaba pruebas del *telekino* en Bilbao y hacía gestiones para que se presentase en París su Nota rebatiendo a Renard, en marzo de 1905 dos Auxiliares Técnicos más se incorporaban al *Centro* en Madrid; un nuevo Ingeniero Civil, Enrique Vals, y, por mediación del coronel Urzáiz, compañero de D. Leonardo en el *Ateneo*, otro Ingeniero Militar (en este caso, del *Servicio de Aerostación*), el intrépido deportista aerostático Alfredo Kindelán Duany⁴, recién ascendido a Capitán, y entonces destinado en el Primer Depósito de Reserva de Ingenieros: continuaba la estrecha colaboración entre las Ingenierías Civil y Militar.

Kindelán había permanecido durante tres años en el *Parque Aerostático* de Guadalajara, donde había realizado numerosas ascensiones con globos libres y cautivos, y había tenido oportunidad de familiarizarse con su manejo y de implicarse en diferentes reparaciones. Poco después serían contratados en el *Centro* el hermano de Kindelán, Ultano, y varios operarios.

Así, durante la primavera de 1905 fueron llegando desde París las telas, cintas de impermeabilización y demás materiales encargados a la empresa de Edouard Surcouf, por lo que podían iniciarse las tareas del joven Capitán en Madrid: la construcción de un pequeño generador de hidrógeno, de un aparato para comprobar la impermeabilidad de las telas, de dos modelos de dirigible a escala para realizar unos primeros ensayos de resistencia al viento y estabilidad de forma y en vuelo, la preparación de la viga funicular interior del dirigible, y el despiece, preparación y cosido de las telas que debían conformar la envoltura. Puede afirmarse que España disponía de un verdadero Ingeniero aeronáutico constructor de aeronaves: Alfredo Kindelán. Así, comprobadas las posibilidades del sistema, en el verano de ese año comenzó la construcción de un modelo grande, de 640 metros cúbicos, que se pensaba eran las dimensiones mínimas para que pudiera navegar con motores propios; es decir, por su tamaño, un dirigible útil para experimentos.

En esos primeros meses de 1905, además, se concretaba la creación del *Real Aero-Club de España*, sociedad de carácter deportivo para el fomento y desarrollo de la locomo-

ción aérea. Así, en febrero se preparaban los “Estatutos” y se enviaban al Gobernador de Madrid para su aprobación. En marzo Torres Quevedo se convertía en socio fundador, y en abril se elegía la Junta Directiva, con José Saavedra, Marqués de Viana y Caballerizo Mayor del Rey, como Presidente (ya lo era también del *Real Automóvil Club de España*) y un Alfredo Kindelán en claro ascenso como Vicepresidente, quien actuaría, prácticamente, como presidente efectivo y responsable directo de las actividades del *Club*.

Aunque institución civil, el interés de la Aeronáutica Militar por la Aerostación deportiva quedaba clara; estatutariamente el *Aero-Club* contaba con dos Socios honorarios: el Teniente General Jefe del Estado Mayor Central, Marqués de Polavieja, y el Teniente Coronel Jefe del *Servicio Aerostático*, Pedro Vives Vich. Además, eran socios natos todos los Jefes y Oficiales del *Parque Aerostático* de Guadalajara. Finalmente, el 18 de mayo se celebraba la fiesta de inauguración, bajo la presidencia de Alfonso XIII, y con la asistencia de gran parte de la aristocracia española, entre la que no podía faltar la presencia del amigo y casi familiar de Torres Quevedo, Mariano Fernández de Henestrosa y Ortiz de Mioño, Duque de Santo Mauro, y su familia.

El 25 de septiembre Kindelán escribía a D. Leonardo dando cuenta del estado en el que se encontraba la construcción del dirigible y su labor como organizador de las contrataciones y las tareas de los operarios del *Centro*⁵: “Hace dos días llegaron los dos primeros kilos de seda para la viga armada y mañana se comienza ésta, pues ya hemos concluido, mi hermano y yo, todos los cálculos de longitudes, tensiones, pesos, etc. Doy a las piezas principales un coeficiente de seguridad =15. He sustituido a Romero por otro operario sastre y he admitido otro chico para devanar las madejas y ayudar en la construcción de la viga”.

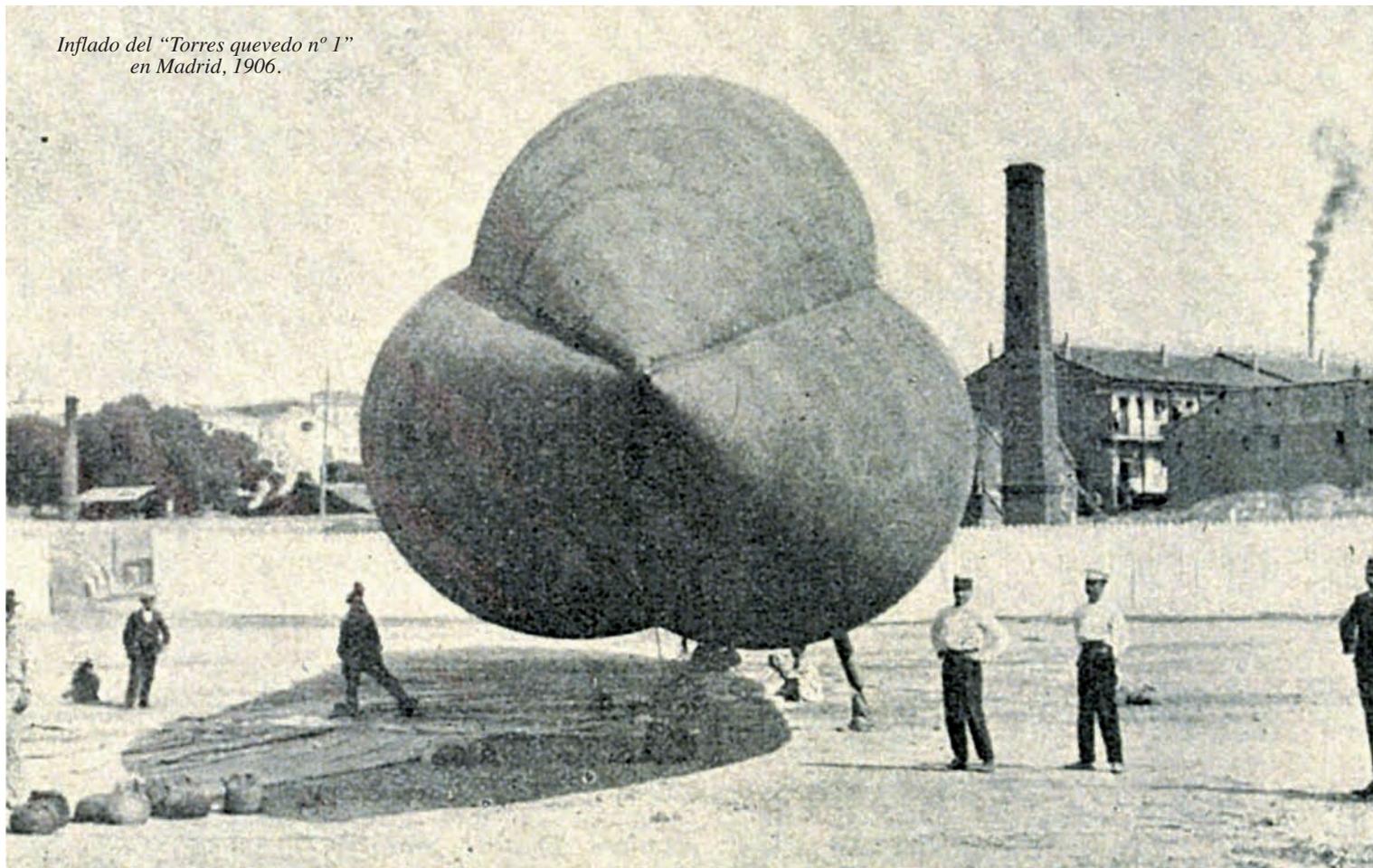
Pero en ese mes de septiembre de 1905 Torres Quevedo estaba otra vez en Bilbao, con Antonio Peláez, para emprender nuevas pruebas con un *telekino*. Estos ensayos culminaron con una gran exhibición pública el 7 de noviembre en el Abra, en la cual D. Leonardo maniobró con total precisión el bote “Vizcaya”, gobernado por el *telekino* desde una distancia superior a 2 kilómetros, con ocho pasajeros a bordo. Finalizadas con gran éxito estas pruebas, el 10 de noviembre de 1905 se reunía la Comisión del *telekino* de Bilbao para organizar la exhibición definitiva que, en presencia del Rey Alfonso XIII, se quería celebrar en septiembre de 1906, coincidiendo con las regatas a las que asistiría el Monarca.

Leonardo Torres Quevedo tenía claro que, para llevar a cabo sus planes de solución del problema de la navegación aérea, “lo más fácil y rápido hubiera sido seguramente acudir al extranjero, a París por ejemplo, donde se encuentran constructores y toda clase de recursos que aquí es difícil procurarse”. Pero una idea prevalecía por encima de todo para el inventor: “yo creí mejor que el primer dirigible español fuera construido en España, sin traer del extranjero más que los elementos absolutamente necesarios”⁶.

Por ello, en febrero de 1906, una vez que la viga interior del dirigible estaba terminada y se había unido a la envuelta, Kindelán viajaba a París, comisionado por el *Centro*, con objeto de adquirir el material pendiente. Allí visitaría a los principales fabricantes aeronáuticos para contrastar experiencias y encargar los motores y las hélices del dirigible.

Escribía a Torres Quevedo el 21 de ese mes⁷: “Hoy me llevó Surcouf a sus talleres. Después, gracias a un automóvil de Deutsch de la Meurthe, tuve tiempo, antes de la cita de las 11 h con Levavasseur, de ir a ver a un constructor de hélices, M. Voisin. Las propuestas de Tatin ya obran en mi poder. Mañana jueves quizá termine con Levavasseur, el vier-

Inflado del "Torres quevedo nº 1"
en Madrid, 1906.



nes con Voisin por la mañana y con Tatin por la tarde, el sábado iré a visitar al representante de la *Continental* y el domingo iré a despedirme y hablar con Julliot, saliendo el mismo domingo para Madrid". Como puede verse, el joven ingeniero militar seguía una agenda de trabajo desmesurada con la flor y nata de la Aeronáutica mundial de la época.

Sin embargo, tras este paso por Francia del Auxiliar Técnico y el éxito social internacional alcanzado por éste, la estrecha colaboración del ingeniero inventor y el ingeniero constructor recibía una desagradable noticia. Efectivamente, *L'Aerophile*, órgano oficial del *Aero-Club* de Francia, cometía un error de valoración cuando interpretaba que Kindelán había construido el dirigible no en el *Centro de Ensayos de Aeronáutica*, sino en el *Servicio de Aerostación Militar*: "El capitán Alfredo Kindelán Duany ha terminado para el gobierno español un dirigible del que he aquí algunas de sus características, aunque algunos datos se mantienen en secreto. Se ha construido por completo en los talleres de la aerostación militar española...".

En Madrid D. Leonardo, con vistas a ir preparando el futuro inmediato, y en unos momentos en los que ya sí disponía de unos fondos para ensayos que no tenía el *Servicio de Aerostación*, escribía al Ministerio de Fomento el 22 de febrero para que, desde allí, se solicitase al Ministerio de la Guerra la colaboración del *Parque de Aerostación* de Guadalajara, el cual "además de prestar auxilio eficazísimo de su personal práctico en esta clase de trabajos, podría facilitar a precio de coste el hidrógeno que allí se fabrica y permitir que se utilizara el cobertizo del Parque para los ensayos de este Centro".

Kindelán continuó trabajando en los numerosos detalles técnicos del dirigible, mientras el sustituto de Antonio Peláez como Auxiliar Técnico del *Centro*, Miguel Pérez Santano, colaboraba durante los meses de abril y mayo de 1906 con el inventor (aportando incluso modificaciones en algunos dispositivos electromecánicos), y en las experiencias públicas con

un tercer *telekino* en el estanque de la Casa de Campo de Madrid.

Estos ensayos fueron presenciados por la Comisión de la *Real Academia de Ciencias* nombrada por Real Orden del Ministerio de Fomento de 23 de abril de 1906, y que debía dar cuenta de las soluciones alcanzadas por el *Centro*. En su dictamen, publicado por la revista *Ateneo*, después de certificar que el inventor había demostrado en las diferentes pruebas la eficacia y trascendencia del *telekino*, añadían¹⁰: "Surgió, a lo que parece, en la mente del Sr. Torres Quevedo la idea del *telekino* al considerar la conveniencia de efectuar los ensayos de estabilidad del globo dirigible de su invención -en construcción hoy muy adelantada- sin necesidad de exponer a un peligro, acaso posible, al aeronauta que habría de manejar los motores y aparatos accesorios en las diferentes evoluciones del aerostato. Y ésta es una nueva aplicación muy importante, no ensayada, que sepamos hasta el presente, y en la cual es de esperar que el *telekino* ha de responder a las previsiones y esperanzas en su empleo fundadas".

El 24 de junio de 1906 el Coronel Pedro Vives Vich enviaba al Ministerio de la Guerra su visto bueno para que los ensayos del dirigible pudieran realizarse en Guadalajara, en las instalaciones del *Servicio de Aerostación* del que era Jefe. Y lo hacía en un escrito en el que puede observarse el rigor y la meticulosidad en la organización y gestión del presupuesto del Parque y las circunstancias en las que se podían conceder "los auxilios que solicita el *Centro de Ensayos de Aeronáutica*". Y lo hacía punto por punto, de acuerdo con la petición de Torres Quevedo¹¹:

"1º Que las maniobras del globo que se va a ensayar se hagan por la tropa de la *Compañía de Aerostación*, cosa que puede hacerse sin inconveniente, siempre que se escojan días en que no haya ejercicios ni maniobras, pareciéndome también de justicia que los días que se empleen en estos ejercicios, el Centro de Ensayos de Aeronáutica abone la

gratificación a la tropa que emplee consistente en 0'70 pts a los Sargentos, 0'40 a los Cabos y 0'25 a los soldados.

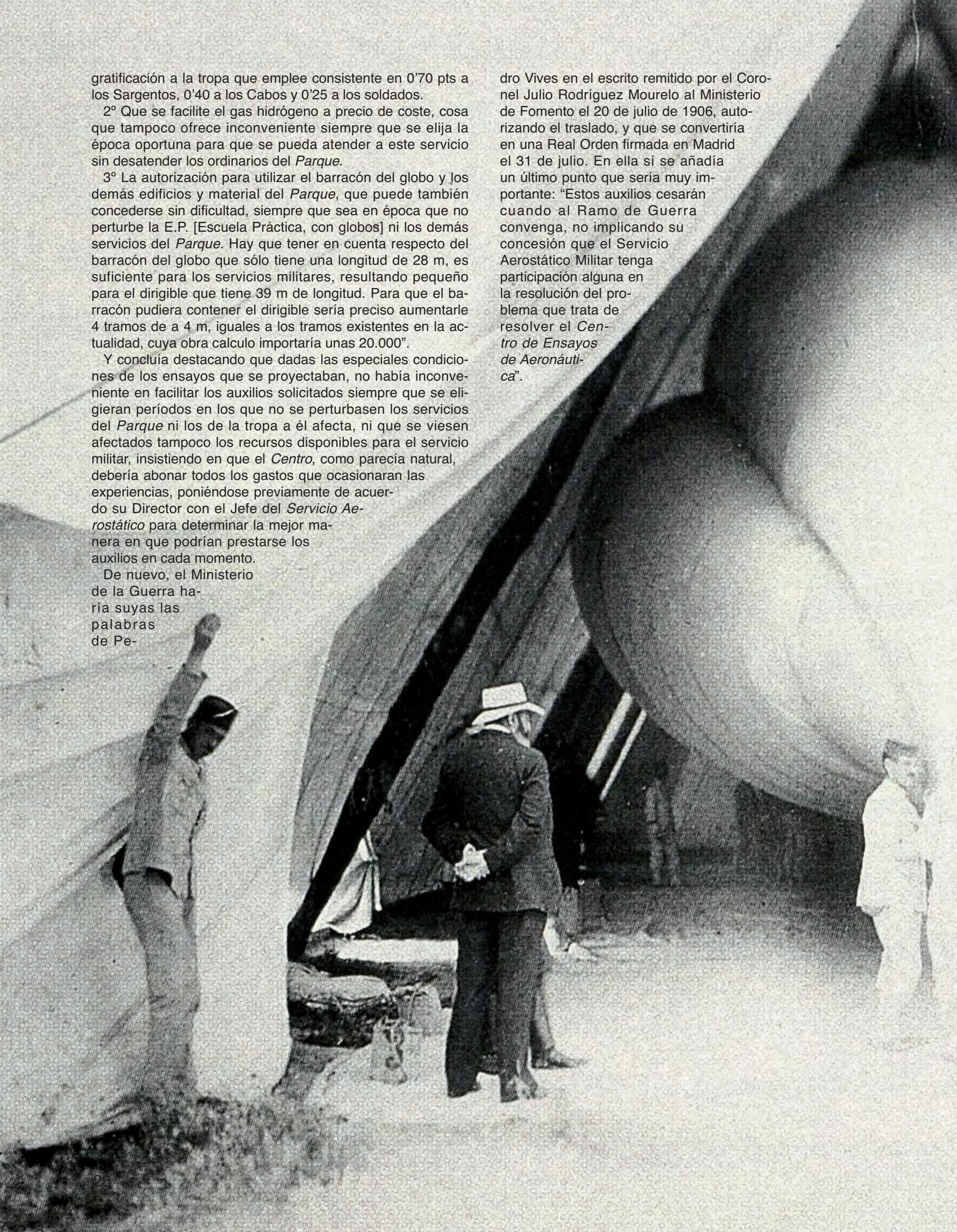
2° Que se facilite el gas hidrógeno a precio de coste, cosa que tampoco ofrece inconveniente siempre que se elija la época oportuna para que se pueda atender a este servicio sin desatender los ordinarios del *Parque*.

3° La autorización para utilizar el barracón del globo y los demás edificios y material del *Parque*, que puede también concederse sin dificultad, siempre que sea en época que no perturbe la E.P. [Escuela Práctica, con globos] ni los demás servicios del *Parque*. Hay que tener en cuenta respecto del barracón del globo que sólo tiene una longitud de 28 m, es suficiente para los servicios militares, resultando pequeño para el dirigible que tiene 39 m de longitud. Para que el barracón pudiera contener el dirigible sería preciso aumentarle 4 tramos de a 4 m, iguales a los tramos existentes en la actualidad, cuya obra calculo importaría unas 20.000”.

Y concluía destacando que dadas las especiales condiciones de los ensayos que se proyectaban, no había inconveniente en facilitar los auxilios solicitados siempre que se eligieran períodos en los que no se perturbasen los servicios del *Parque* ni los de la tropa a él afecta, ni que se viesan afectados tampoco los recursos disponibles para el servicio militar, insistiendo en que el *Centro*, como parecía natural, debería abonar todos los gastos que ocasionaran las experiencias, poniéndose previamente de acuerdo su Director con el Jefe del *Servicio Aerostático* para determinar la mejor manera en que podrían prestarse los auxilios en cada momento.

De nuevo, el Ministerio de la Guerra haría suyas las palabras de Pe-

dro Vives en el escrito remitido por el Coronel Julio Rodríguez Mourelo al Ministerio de Fomento el 20 de julio de 1906, autorizando el traslado, y que se convertiría en una Real Orden firmada en Madrid el 31 de julio. En ella sí se añadía un último punto que sería muy importante: “Estos auxilios cesarán cuando al Ramo de Guerra convenga, no implicando su concesión que el Servicio Aerostático Militar tenga participación alguna en la resolución del problema que trata de resolver el *Centro de Ensayos de Aeronáutica*”.



EL SISTEMA DE DIRIGIBLE TRILOBULADO AUTORRIGIDO: LA PATENTE DE 1906

Mientras se recibía la autorización definitiva del Ministerio de la Guerra, y antes de comenzar el traslado del *Centro de Ensayos de Aeronáutica al Parque Aerostático* de Guadalajara, Torres Quevedo y Kindelán ultimaban los detalles del dirigible. Así, finalizada la unión de la envolvente a la viga funicular, el 26 de junio de 1906, en las instalaciones del Parque del *Real Aero-Club*, se procedió al inflado del globo con gas del alumbrado procedente de la fábrica aneja, operaciones que se realizaron con total normalidad.

Como anécdota, puede traerse a colación el hecho de que, en la relación de las ascensiones verificadas durante 1906 por pilotos del *Aero-Club* se hiciera constar, como uno más de entre va-

rias decenas de vuelos realizados, el "Ensayo de estabilidad del globo" de 640 metros cúbicos de nombre "Dirigible" y en el que figuraba como piloto el "Sr. Kindelán", nuevo detalle del entusiasmo e impaciencia del Ingeniero militar. En todo caso, el 30 de junio de 1906 el Director General de Obras Públicas, Ricardo Serantes, autorizaba ya a Torres Quevedo a trasladar el globo y demás material del *Centro* a las instalaciones del *Servicio de Aerostación Militar* en Guadalajara que dirigía el coronel Pedro Vives, abandonando por tanto los locales en el "Frontón Beti-Jai".

Finalizadas durante los últimos días de junio las pruebas de estabilidad de forma con el globo inflado en unos terrenos que habían estado a la vista del público, y consciente Torres Quevedo de que sería imposible mantener en secreto unas ideas que eran completamente originales con respecto a su primera patente de 1902, solicitaba el 11 de julio una segunda patente por "Un nuevo sistema de globos fusiformes deformables", sistema que, ahora sí reuniría las ventajas de los sistemas precedentes y eliminaría sus desventajas: el dirigible sería flexible, desinflable, transportable y rígido por la presión interior (estable). D. Leonardo había encontrado el camino para la solución real del "problema de la navegación aérea" mediante globos dirigibles *autorrigidos*.

Expresado con sus propias palabras, había ideado un nuevo procedimiento para mantener invariable la forma de los globos fusiformes mediante un sistema especial que se caracterizaba: 1º por el empleo de una viga flexible compuesta de tirantes solamente (de cuerdas o de cuerdas y telas), que se mantiene en tensión por efecto de la presión del gas interior; 2º por las disposiciones descritas para construir las aristas y unir la viga a la envolvente del globo; 3º por la disposición interior de los cables de suspensión que han de sostener el peso de la barquilla y las cargas que ésta llevase; y 4º por la forma triangular de la viga y la forma del globo.

La patente se concedería el 8 de agosto de 1906, lo que le abría el derecho de prioridad para pedir el mismo

privilegio de invención durante un año en los países más importantes. Transcurrido ese período, el 10 de julio de 1907, el ilustre ingeniero español solicitaría también la patente en Francia por “Perfectionnements dans les ballons fusiformes”, que le sería concedida el 18 de diciembre de 1907 y publicada el 15 de febrero de 1908. Análogamente, el 11 de julio de 1907 solicitó la patente en el Reino Unido por “Improvements in Fusiform Aerostats”, solicitud que se aceptaba el 28 de noviembre de ese año.

Pero los trabajos que habían permitido llegar hasta ese punto se habían realizado en el *Centro de Ensayos de Aeronáutica*, con la financiación de la Dirección General de Obras Públicas. Por ello, D. Leonardo se dirigía a sus superiores el 13 de julio de 1906, exponiéndoles que¹² “la patente me pertenece en gran parte ya porque la invención estaba realizada en principio antes de fundarse este *Centro*, ya también porque mi trabajo en él ha sido gratuito”. Pero reconocía que “pertenece también en parte al Estado que ha suministrado el dinero invertido en estudiar prácticamente este nuevo procedimiento”, por lo que dejaba en manos del Ministerio (de quien dependía en última instancia la Oficina de Patentes) la decisión en torno a la propiedad definitiva de los derechos.

EL TRASLADO DEL CENTRO DE ENSAYOS DE AERONÁUTICA A GUADALAJARA

Como parecía natural, el 30 de julio de 1906 la Dirección General de Agricultura, Comercio e Industria del Ministerio comunicaba tanto a Torres Quevedo como al Negociado de patentes que aquélla debía ser propiedad del inventor.

Para terminar la construcción y llevar a cabo las pruebas de estabilidad proyectadas, Torres Quevedo necesitaba los recursos del *Parque* de Guadalajara. En su escrito de junio de 1906 Vives, antes de dar el permiso que conocíamos antes, destacaba una realidad: “Desde que se estableció el *Servicio de Aerostación* militar en nuestro ejército, se ha venido sosteniendo constantemente el criterio de no efectuar con los recursos de que se dispone más ensayos que los precisos para los pequeños perfeccionamientos de las aplicaciones militares de la Aerostación. Este criterio que siguen también las naciones más ricas, y que mayores recursos dedican a la Aerostación militar, es más necesario todavía en nuestro país, por ser tan limitados los recursos disponibles, que escasamente bastan para proporcionar al ejército las aplicaciones más indispensables de lo ya conocido, siendo evidente que si parte de estos recursos se dedicaran a ensa-



yos, de resultados siempre problemáticos, sería con grave perjuicio del servicio mismo, que se vería privado de los recursos indispensables para su funcionamiento”.

Autorizado por Real Orden de 4 de julio “para que pase a Guadalajara cuantas veces sea compatible con el servicio, a efectuar experiencias en el Polígono de la Compañía de Aerostación con el globo dirigible que ha construido”¹³, Kindelán procedió a trasladar todo el material durante la primera semana de julio de 1906, tal como confirmaba por carta el sábado 11 a D. Leonardo, quien se encontraba en Bilbao preparando las pruebas del *telekino*.

Teniendo en cuenta el coste que hubiera supuesto para el Centro la ampliación del barracón de globos del Parque, la primera labor de Kindelán consistió en preparar, en el otro extremo del polígono, una gran tienda de campaña que sirviera de hangar para el dirigible, tarea que le llevó hasta mediados del mes de agosto. La impresión de Kindelán el 5 de agosto era que¹⁴ “del Teniente Coronel Vives y demás oficiales de Guadalajara sólo facilidades he encontrado en todo”.

En esos momentos, mientras se esperaba a poder disponer de hidrógeno para inflar por primera vez el globo, Kindelán probaba los motores Antoinette comprados a Levavasseur, esperaba que llegaran las hélices encargadas a Vosin y pedía a D. Leonardo: “traigase algo planeado sobre la barquilla etc. pues yo tengo algo pensado y nos pondremos de acuerdo”. También le informaba de que estaba satisfecho con el funcionamiento del motor, “pero no de la facilidad de ponerlo en marcha a distancia” con el *telekino*, uno de los objetivos del inventor desde 1902.

Las primeras pruebas de estabilidad, con el sabio español centrado en los ensayos de Bilbao, las dirigió sólo el Capitán

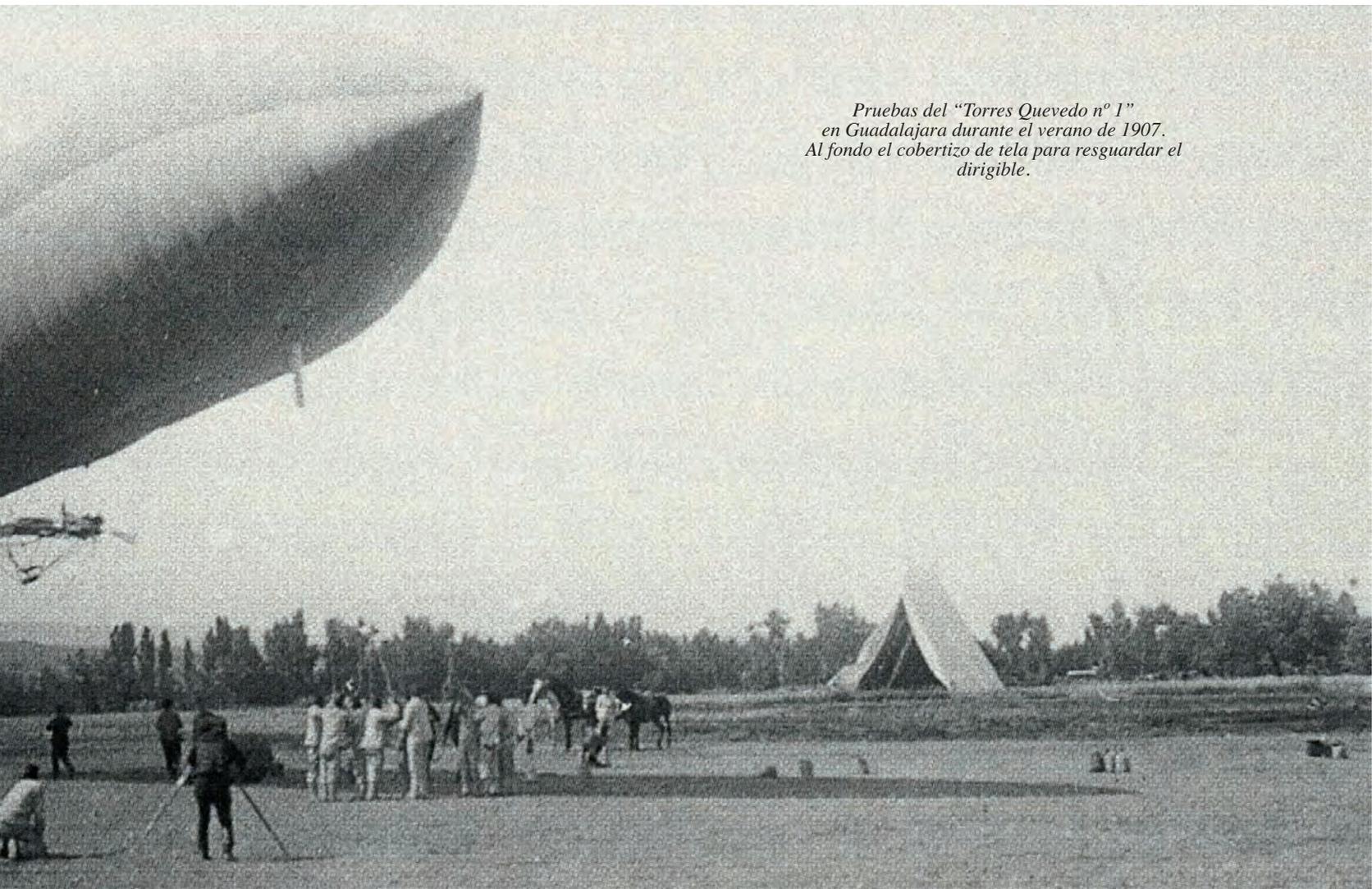
El dirigible Kindelán

Trabajos del capitán Kindelán y de Torres Quevedo.—Constitución del dirigible.—Compensador de presión.—Ventilación.—Boya estabilizadora.—Timón.—Barquilla y motores.—Próximas pruebas.—Forma del globo.

De la interesante información que anoche publica nuestro estimado colega *La Correspondencia Militar* copiamos las siguientes líneas, que tienen indudable importancia:

«El dirigible de Torres Quevedo y Kindelán está formado por tres lóbulos de seda de la China; en el interior lleva madojns de seda, en

Noticia de prensa atribuyendo el nombre de Kindelán al dirigible.



*Pruebas del “Torres Quevedo n° 1”
en Guadalajara durante el verano de 1907.
Al fondo el cobertizo de tela para resguardar el
dirigible.*

de Ingenieros entre el viernes 17 y el domingo 19 de agosto de 1906, de acuerdo con un programa que contemplaba tres puntos: 1° comprobar la presión mínima del hidrógeno necesaria para obtener la *autorigidez* de la envoltura; 2° examinar la forma adoptada por las aristas y las puntas del globo; y 3° estudiar la suspensión y comportamiento del dirigible como globo cautivo. Como podemos comprobar, Torres Quevedo confiaba ciegamente en Kindelán, en el que delegaba la responsabilidad de ultimar el dirigible. Sin embargo, la pérdida de presión por un desgarró en las telas hizo fracasar la prueba.

Para Kindelán¹⁵ “esta contingencia era muy lamentable” por varias razones. La principal es que, además de los tres números del programa “me proponía un 4° al que concedía gran importancia, que era vencer la incredulidad de Vives y Rojas¹⁶, *metérselo por los ojos*, y aunque se dan cuenta de la causa, el hecho es que el mal efecto de notar la falta de rigidez del globo la primera vez que lo ven es inevitable y en esta parte el resultado del ensayo ha sido no nulo, sino contraproducente. Yo lo siento mucho pues tenía grandes esperanzas en traerlos a creer en el sistema, cosa que nos es muy conveniente”.

Mientras tanto, el 6 de septiembre de 1906, la multitud reunida en Bilbao en torno al Rey Alfonso XIII, varios miembros del Gobierno, de las Reales Academias, de las Corporaciones locales y provinciales, de las Universidades, etc. había sido testigo de la más exitosa de todas las exhibiciones públicas realizadas hasta la fecha con el *telekino*. En este ambiente de apoteosis nacional, desde la revista *Ateneo* Segismundo Moret, Gumersindo de Azcárate, José Echegaray, Amós Salvador, José Marvá, etc. pedían al Gobierno y a las

Cortes la creación de un segundo *Laboratorio* para Torres Quevedo, ahora de *Mecánica Aplicada*, “para el desarrollo de las iniciativas del ilustre ingeniero español”. Esta nueva institución se crearía al año siguiente, por Real Orden de 22 de febrero de 1907.

En Guadalajara, reparada la envuelta, el 18 de septiembre de 1906 realizaba Kindelán nuevas pruebas de inflado del globo y organizaba las tareas de construcción de la barquilla entre los obreros del *Centro*, antes de marchar nuevamente a París para participar en la Copa Gordon Bennett, viaje que aprovecharía para reclamar el material pendiente a Levavasseur y Voisin.

ILUSIONES Y PROBLEMAS EN TORNO AL “TORRES QUEVEDO N° 1”

En cualquier caso, al terminar el mes de septiembre de 1906, mientras D. Leonardo descansaba en el Valle de Iguña y Kindelán competía en París, los obreros del *Centro de Ensayos de Aeronáutica* seguían trabajando en la barquilla del dirigible en el gran cobertizo de tela construido por Kindelán siguiendo las instrucciones y tareas que les había dejado éste. Pero una realidad sí podía constatarse en esos momentos: la práctica totalidad de la Aeronáutica española de la época se encontraba ubicada en el *Parque de Aerostación* de Guadalajara.

Durante los meses siguientes Kindelán iría completando y acoplado al globo los elementos que permitirían hablar ya de un dirigible: barquilla, motores, cables de suspensión, timón de estabilización, etc., hasta terminar la primavera de

1907, cuando puede decirse que existía realmente ya un aerostato completo. Aún no tenía nombre, pues se utilizaba el de "Dirigible" por toda referencia, pero su inventor decidiría considerarlo algún tiempo después el "Torres Quevedo n° 1". Sin embargo, durante esos primeros meses de 1907 irían sucediéndose diferentes hechos que marcarían el futuro de la colaboración entre nuestros protagonistas.

El primer suceso podía haber quedado en algo anecdótico si hubiese constituido un hecho aislado: realizada una visita de rutina al *Parque de Aerostación Militar* por el General Inspector el 16 de mayo, éste hacía constar en la "Hoja de Servicios" de Kindelán¹⁷ que su historial "es brillantísimo, y tal concepto goza seguramente en su cuerpo, distinguiéndose en las escuelas prácticas de telegrafía eléctrica, id. óptica, id. palomares y muy especialmente en las aeronáuticas, siendo inventor de un globo dirigible". Realmente, Kindelán no se consideró nunca "inventor" del dirigible, pero, habiendo sido el responsable técnico de su construcción, no sorprende la interpretación del Inspector.

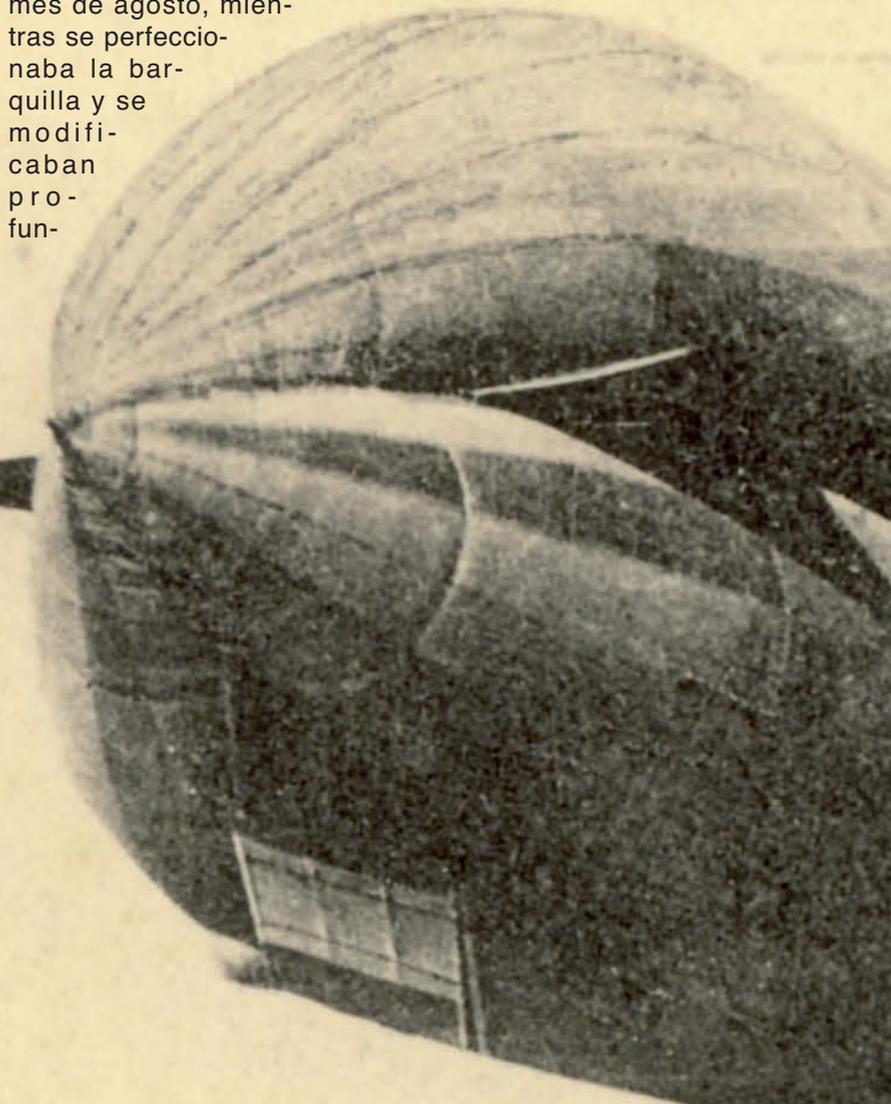
El segundo episodio fue un coletazo más del ensalzamiento del joven Capitán de Ingenieros como héroe nacional, una vez rescatado después de haberse perdido con su globo en el Mediterráneo, el 24 de julio de ese 1907, durante una competición deportiva aerostática¹⁸. Rescatado por un mercante inglés el 25 de julio cerca de Ibiza, la prensa se movilizó para convertir la imprudencia en azaña. Unos días después, la multitud se agolpaba en la estación de Atocha para recibir al "héroe" que llegaba desde Valencia; lo sacaron a hombros y lo pasearon por los andenes hasta el coche que le esperaba. Se celebraron banquetes de honor con cientos de comensales y decenas de discursos. Se sucedieron los homenajes. Incluso se le recibió en la Corte.

Pero, sobre todo, aparecieron en la prensa diferentes artículos con títulos como "El dirigible Kindelán" en los que, como subtítulo, se escribía: "Trabajos del capitán Kindelán y de Torres Quevedo. Constitución del dirigible.- Compensador de presión.- Ventilación.- Boya estabilizadora.- Timón.- Barquilla y motores.- Próximas pruebas.- Forma del globo", continuando con frases tales como la siguiente: "El dirigible de Torres Quevedo y Kindelán está formado por tres lóbulos de seda..."¹⁹.

Como es natural, Kindelán, quien siempre actuó como un caballero, escribió a Torres Quevedo el 11 de agosto de 1907, disculpándose por la tardanza en dar noticias, retraso causado por "mi vida ajetreada" con todos los compromisos sociales descritos arriba y la complicada vuelta a la realidad cotidiana²⁰: "Antes que nada le diré que mandé una carta pa-

ra que rectificaran *El Imparcial* y *La Correspondencia Militar* su información sobre el dirigible (y de paso otra cosa que habían dicho de que yo una vez amenacé a Arcimis con un revólver, en el globo) y aún nada me han contestado. El ABC rectificará en cuanto venga el redactor esportivo que está de veraneo".

Realmente, las primeras pruebas efectuadas a principios de julio tampoco habían tenido mucho éxito, pues la envuelta se mostró demasiado permeable, por lo que Kindelán desinfló y repasó el globo durante el mes de agosto, mientras se perfeccionaba la barquilla y se modificaban profundamente



Pruebas del "Torres Quevedo n° 2" en Guadalajara durante el verano de 1908.



damente los motores en el encendido, la carburación y el escape.

Finalmente, durante los días 12 y 13 de septiembre sí tuvieron lugar las pruebas con los motores en marcha, sin viajeros en la barquilla y guiando el dirigible desde tierra con las cuerdas de maniobra, y la presencia y participación de toda la *Compañía de Aerostación*, con Vives a la cabeza. La carencia de datos hasta ahora acerca de lo sucedido en estos nuevos ensayos se debe a la expresa prohibición de Vives de que entrara nadie en el Polígono, sobre todo la prensa, para evitar conflictos y que no se repitieran las interpretaciones publicadas tras las pruebas de julio que acabamos de detallar, restricción que afectó incluso al Gobernador Militar, que pretendía llevar a familiares y amigos.

Al terminar el verano de 1907, aunque se confirmaron muchas de las expectativas, todavía parecía lejano el momento de poder disponer realmente del primer dirigible español: lamentablemente, no pudieron estudiarse ni la estabilidad de forma, ni su estabilidad y dirigibilidad en vuelo (por los posibles pilotos o desde tierra con el telekino), por detectarse pérdidas de gas a través de la envolvente (presumiblemente por vulcanización del caucho), por lo que se suspendió el ensayo.

HACIA LA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA: EL “TORRES QUEVEDO Nº 2”

En las circunstancias descritas, y para ganar tiempo, Torres Quevedo decidió que se debía conservar la viga funicular triangular interior del dirigible primitivo, aumentando el volumen del globo hasta los 960 m³ para compensar el incremento de peso que implicaba la utilización de la nueva tela más impermeable. Asumiendo la continuidad de la viga,

fue Kindelán quien propuso por carta las reformas convenientes el 15 de septiembre de 1907: aumentar el tamaño del lóbulo superior de la envuelta trilobulada, de modo que su sección, en vez de ser una circunferencia, fuese “un arco de cuerda mayor que la correspondiente circunferencia”²¹, solución que apenas modificaba los cálculos de la viga.

Inicialmente concretaba “las soluciones que yo le presento: 1ª Agrandar el globo como le digo, barnizarlo por dentro y fuera y quitarle 60 kg de peso. 2ª Encargar 700 metros de tela verdaderamente impermeable de 0,300 kg por metro cuadrado, y con la misma viga y las mismas aristas construir otra envolvente con lo cual tendríamos un globo de 780 m³ con un peso de 550 kg que tendría siempre una fuerza ascensional libre de lo menos 160 kg”.

Estas ideas las reiteró, ajustando las dimensiones, en otra carta del 25 del mismo mes²²: “Mi opinión sigue siendo como desde el principio, si es factible económicamente: envuelta nueva con aumento de doscientos o trescientos metros cúbicos para que el nuevo globo sea no sólo de ensayo sino pueda quedar como definitivo para práctica pudiendo ir dos personas. Para ello basta con agrandar unos dos metros el lóbulo superior y medio cada uno de los inferiores”.

Mientras llegaban las telas compradas en Francia a la casa *Continental* se hizo el proyecto del nuevo globo, despiezando los meridianos y ultimando las plantillas. La construcción, comenzada en enero de 1908, terminó en abril, período en el que se construyeron también aletas de estabilidad y timón.

Por fin, el 14 de junio de 1908 dieron comienzo las pruebas, haciendo volar el globo con uno solo de los motores a media marcha, corriendo los soldados que llevaban las cuerdas de maniobra sin soltarlas del todo, pero dejándolas completamente flojas y observándose cómo se mantenía la estabilidad durante el vuelo. Sin embargo, esa misma noche, después de recogido en el barracón, se comprobó que se había desprendido la envolvente de la viga a lo largo de una de las aristas por haber tirado con excesiva violencia de una de las cuerdas de maniobra.

Las pruebas tuvieron que posponerse para cambiar la tela vieja de las aristas antiguas de la viga (que seguían siendo las originales de 1906), reforzándolas y repartiendo el esfuerzo de cada una de las cuerdas de maniobra en varios puntos. El 7 de julio de 1908 se infló de nuevo el globo realizándose ensayos durante los días 8, 9, 10 y 11 de julio.

El propio Torres Quevedo nos dejó escrito²³ que los ensayos consistieron en hacer marchar el globo, unas veces con un solo motor y otras con los dos motores a un tiempo. En cada experimento recorría el globo una pequeña distancia, que nunca podía exceder de 300 m a causa de las reducidas

dimensiones del Polígono. Para realizar un experimento, se ponían en marcha los motores estando la barquilla en tierra y se paraban, en el momento preciso, cortando desde tierra la chispa del encendido por medio de un flexible de longitud suficiente (sí, lamentablemente, el *telekino* no llegaría a utilizarse en estas pruebas). Aunque no se dejaba el globo absolutamente libre, las cuerdas de maniobra iban flojas del todo y no modificaban en nada la marcha.

Las últimas ascensiones se llevaron a cabo en la tarde-noche del 11. En ellas, vista la seguridad con que marchaba siempre el dirigible, y aprovechando un rato en que el aire estaba completamente en calma, se hicieron varios viajes con un tripulante en la barquilla, no con el objeto de guiar el globo, pues Torres Quevedo no consideraba que el dirigible estuviera aún dispuesto para ello, sino para comprobar la estabilidad de marcha y otros detalles.

Excmo. Sr.: Enterado del éxito satisfactorio obtenido en los ensayos del globo dirigible, de invención del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Leonardo de Torres Quevedo, así como de la cooperación que en dichos ensayos viene prestando el Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán, y considerando la conveniencia de que desde luego se designe á dicho globo con el nombre del inventor que ha llevado á la práctica el resultado de sus estudios y de su competencia en tan importante invento;

De conformidad con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas,

S. M. el REY (Q. D. G.) se ha servido disponer que se designe y denomine el globo de que se trata con el nombre de su inventor, «Torres Quevedo», y que se signifique á V. E. el señalado servicio que con su cooperación ha prestado para el éxito de los trabajos y ensayos correspondientes el Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán.

Lo que de Real orden digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes, debiendo publicarse la presente en la GACETA DE MADRID. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de Julio de 1908.

Sr. Ministro de la Guerra.

A. G. BESADA

Texto de la Real Orden dando nombre al dirigible "Torres Quevedo".

Y terminaba su relato Torres Quevedo confirmando que "tomaron parte en estos viajes el Coronel Vives, los Capitanes Gordejuela y Kindelán, los Tenientes [Fernández] Mulero y [Cobo] Pintos (únicos oficiales que se encontraban entonces en el Polígono) y el que suscribe".

Terminados los ensayos, Vives, que una vez recogido el dirigible podía empezar los ejercicios de Escuela Práctica con globos cautivos que dirigía en el Polígono, le prestó a Torres Quevedo una Memoria oficial sobre dirigibles extranjeros que había redactado junto con Gordejuela en la que, de nuevo, compañeros de Kindelán le atribuían a éste méritos sustraídos de los propios del inventor. Después de intentar llegar ambos -Torres Quevedo y Kindelán- a un acuerdo con Vives en Guadalajara, sin lograrlo, volvieron a Madrid donde intervinieron en el tema el general Marvá (Jefe de la Sección de Ingenieros) y el coronel Rodríguez Mourello²⁴.

Tras varios días de discusiones, para fijar ideas respecto a los estudios y trabajos llevados a cabo por Torres Quevedo y Kindelán en la construcción del globo dirigible inventado por el primero, acordaron, "de perfecto y común acuerdo", consignarlos en un acta que firmaron ambos el 22 de julio de

1908, extendiéndola por duplicado, y quedando un ejemplar en poder de cada uno de los firmantes²⁵. Dado que dicho acuerdo, rubricado por ambos protagonistas, resumía a la perfección lo que hemos ido relatando, merece la pena que lo conozcamos en su totalidad.

Comenzaba el acta describiendo la situación de la invención torresquevediana antes de que Alfredo Kindelán llegara al *Centro de Ensayos de Aeronáutica*. "En marzo de 1905 tenía el Sr. Torres Quevedo inventado un nuevo sistema de construcción y estabilización de globos dirigibles y estudiado el anteproyecto de uno de éstos, entendiéndose por globo la envolvente trilobada impermeable, la viga flexible compuesta de cordones de seda y el sistema de suspensión de la barquilla y demás pesos. También estaba proyectada la boya de estabilidad".

Continuaba confirmando que "faltaba proyectar otros medios de estabilidad longitudinal que pudieran adoptarse como timones horizontales y aletas estabilizadoras (*empenage*) y todo lo relativo a la propulsión". Y concluía esta primera parte diciendo: "En resumen; estaban estudiadas las soluciones originales que caracterizan el sistema y faltaba estudiar la aplicación a él de algún sistema de propulsión y también, si era necesario, de estabilización, utilizando los procedimientos empleados en otros dirigibles modificándolos en lo que fuera preciso y conveniente".

En el segundo punto el acta recogía la llegada del Auxiliar Técnico: "En marzo de 1905 entró a prestar sus servicios en el *Centro de Ensayos de Aeronáutica* el Capitán de Ingenieros Sr. Kindelán y a partir de esa época, el Sr. Kindelán quedó encargado de la dirección inmediata de los trabajos de construcción y ensayo del globo, bajo la dirección del Sr. Torres Quevedo con quien discutía y discute detenidamente todas las soluciones propuestas por uno cualquiera de los dos".

Seguidamente se hacía constar cuáles fueron los estudios realizados fruto de esa colaboración: "1º Los detalles del globo propiamente dicho entre los que están las válvulas, de las que se crearon dos nuevos tipos. 2º La cámara de aire realizada en dos formas distintas. 3º El timón vertical y las aletas estabilizadoras de popa. 4º La quilla para la estabilidad de ruta. 5º Instalación de cuerdas de maniobra y sistema de anclaje al aire libre, despiece de la envolvente y algunos detalles. 6º Barquilla, motores, su elección y modificación, precauciones contra incendios, hélices, ventilador, etc."

El apartado que continúa destacaba el tránsito del "Torres Quevedo nº 1" al "Torres Quevedo nº 2": "Por haber resultado la tela empleada poco impermeable, a causa quizá de una vulcanización de la capa de caucho, hubo necesidad de cambiarla por otra de mayor peso, siendo entonces necesario aumentar el volumen del globo; pero se creyó conveniente conservar la misma viga flexible para evitar el trabajo largo y enojoso de la construcción de una nueva. El Sr. Kindelán, para aumentar el volumen de los lóbulos estudió tres soluciones que propuso al Sr. Torres Quevedo, aceptándose la propuesta en primer término".

Las pruebas finales del mes de julio de 1908 se resumían en un breve párrafo: "Se realizaron ensayos hasta llegar el 11 del corriente a marchar el globo a 8 metros por 1" en buenas condiciones de estabilidad. En los últimos viajes el globo fue tripulado aunque sin soltar los soldados las cuerdas de maniobra".

Con estas pruebas se llegaba a la "Conclusión" del acta: "En vista de los resultados obtenidos en los ensayos el Sr. Torres Quevedo dio por terminado el primer período de éstos, solicitando de la Superioridad se dé nombre al globo de su invención y al mismo tiempo teniendo en cuenta la cola-

boración del Sr. Kindelán en los trabajos que se han enumerado hizo presentes en la misma comunicación estos servicios en la forma que los aprecia”.

LA REAL ORDEN DE LA DISCORDIA

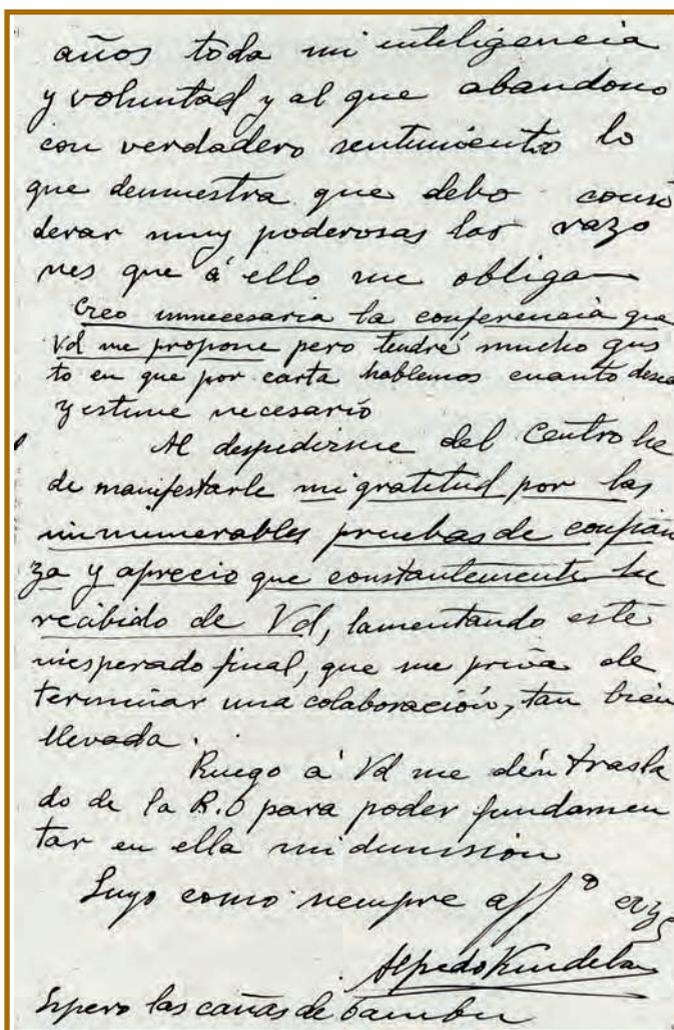
A modo de complemento del acta, y en perfecto acuerdo con Torres Quevedo y Kindelán, el coronel Julio Rodríguez Mourelo redactó unas cuartillas que podían servir como minuta de una Real Orden para publicar en la *Gaceta*, notas que Vives aprobó más tarde. Las cuartillas se entregaron en el Ministerio de Fomento, al que acudieron el coronel Rodríguez y Torres Quevedo para que se redactara la Orden de acuerdo con lo que allí se decía.

Sin embargo, el funcionario del Ministerio de Fomento que preparó la redacción definitiva introdujo por su cuenta y, seguramente, con la mejor de las intenciones, algunas modificaciones. El texto final de la Real Orden, dirigida al Ministro de la Guerra y fechado el 27 de julio (publicado en la *Gaceta de Madrid* del 29²⁶), decía textualmente: “Enterado del éxito satisfactorio obtenido en los ensayos del globo dirigible, de invención del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Leonardo de Torres Quevedo, así como de la cooperación que en dichos ensayos viene prestando el Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán, y considerando la conveniencia de que desde luego se designe a dicho globo con el nombre del inventor que ha llevado a la práctica el resultado de sus estudios y de su competencia en tan importante invento; De conformidad con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, S.M. el Rey (Q.D.G.) se ha servido disponer que se designe y denomine el globo de que se trata con el nombre de su inventor, “Torres Quevedo”, y que se signifique a V. E. el señalado servicio que con su cooperación ha prestado para el éxito de los trabajos y ensayos correspondientes el Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán”.

Finalizadas con éxito las pruebas con el dirigible²⁷, D. Leonardo se retiraba a descansar al Valle de Iguña como paso previo para un nuevo proyecto: viajar a Suiza, con la experiencia de un año de éxitos del “*transbordador* del Monte Ulía”, para intentar de nuevo que un teleférico torresquevediano llevase pasajeros a los centros turísticos y deportivos de los Alpes.

Pero Kindelán, que había entregado más de tres años de su vida al proyecto de dirigible ideado por Torres Quevedo, cumpliendo su papel de ingeniero constructor con extraordinaria eficacia, recibió ofendido la Real Orden y se lo hizo saber al inventor en diversas cartas enviadas durante el mes de agosto.

El 1 de agosto le manifestaba²⁸ “la desagradable impresión que a cuantos amigos y compañeros he hablado del asunto ha causado la Real Orden. Rodríguez [Mourelo] y Vives han contestado que, en efecto, difiere esencialmente en forma y fondo de la que conocíamos”. En la última de las cartas enviadas a finales de ese mes apuntaba el ingeniero militar: “Hoy le escribo para anunciarle que después de bien pensado, estoy convencido de que no puedo seguir dignamente en el *Centro* después de lo ocurrido en el asunto de la R.O. que apareció en la *Gaceta* y que a Vd. le pareció bien, y como consecuencia de dicho convencimiento ruego a Vd. acepte la dimisión que desde ahora le anuncio y que presentaré de oficio cuando reciba su contestación a ésta”.



años toda mi inteligencia y voluntad y al que abandoné con verdadero sentimiento lo que demuestra que debo considerar muy poderosas las razones que a él me obligan. Creo innecesaria la conferencia que Vd me propone pero tendré mucho gusto en que por carta hablemos en tanto de lo que estime necesario. Al despedirme del Centro le he manifestado mi gratitud por las innumerables pruebas de confianza y aprecio que constantemente he recibido de Vd, lamentando este inesperado final, que me priva de terminar una colaboración, tan bien llevada. Ruego a Vd me dé traslado de la R.O para poder fundamentar en ella mi dimisión. Soy como siempre aff^o e etc. Alfredo Kindelán. Supero las cañas de bambú

Carta de Kindelán a Torres Quevedo presentando su dimisión como auxiliar del Centro.

Kindelán no aceptaría el ofrecimiento de entrevistarse que le hizo Torres Quevedo en diferentes escritos, y, cuando más tarde le confirme su decisión en una nueva carta, le escribiría: “bien claro hago constar que fundo mi dimisión en que no se da a mi colaboración la importancia debida; pero nada del nombre [del dirigible]. Sabe Vd. que desde el principio, y aun contra Vives y Marvá, alguna vez he sostenido que no me molestaba el nombre que al globo se diera”.

Kindelán sabía que su decisión tendría “consecuencias que pueden ser desagradables para mí pues puede atribuirse a excesivo amor propio, desenfrenada ambición o quizás a falta de valor personal”, pero confiaba en que no se vieran afectados los ensayos pendientes que quisiera continuar el inventor, por considerar que su labor como ingeniero constructor del dirigible había terminado con un rotundo éxito.

Además, enviaba un generoso ofrecimiento a D. Leonardo: “para familiarizar, si no lo está, a quien me sustituya con la Aerostación me ofrezco a pilotarle dos o tres ascensiones, poniendo a disposición del *Centro* el globo

“Valencia” de mi propiedad; y en cuanto al conocimiento de los motores y del dirigible en su totalidad no tengo que decir que cuanto sepa y cuanta práctica tenga, pasará a conocimiento de Vd o de quien me sustituya”.

La respuesta de Torres Quevedo constataba el pesar del inventor porque la redacción de la Real Orden supusiera el final de lo que había sido una estrecha colaboración²⁹: “Siento muchísimo la resolución que me comunica Vd en su carta, pero no tengo más remedio que admitirle a Vd la dimisión. De una parte el haber creído Vd necesario dar este paso, después de pensarlo maduramente y de consultarlo, sin aguardar a que yo llegue a Madrid, me hace ver que su decisión es irrevocable; y por otro lado yo no creo que la R.O. le coloca a Vd en situación desairada, pero no podría, aunque quisiera, hacer nada en este asunto”.

Agradeciéndole su eficaz cooperación durante los tres años que perteneció al *Centro*, le recordó que su salida tenía mucha importancia, puesto que con ella Torres Quevedo per-

día los recursos que prestaba el *Parque* de Guadalajara³⁰. Sí le pedía un favor: “y es que siga Vd considerándose como ingeniero del *Centro*, por lo menos el tiempo necesario para trasladar el globo con sus accesorios a Madrid y almacenarlo allí, en forma que pueda aguardar sin averías a que esté yo en condiciones de emprender nuevamente los ensayos”. En esos momentos no quedaba mucho más que hacer que recoger el material de Guadalajara y concebir un nuevo plan de experiencias en otro lugar al margen del *Servicio de Aerostación*³¹.

CONSIDERACIONES FINALES

Legados a este punto, sigue pendiente determinar cómo y por qué la colaboración entre Torres Quevedo y Kindelán, así como los motivos del desencuentro final, no han sido conocidos en profundidad hasta nuestros trabajos iniciados en 1995 que se recogen en la Bibliografía. De hecho, en su momento el problema llegó a las más altas instancias del Estado. En efecto, Torres Quevedo recurrió a su amigo Mariano Fernández de la Henestrosa y Ortiz de Mioño, Duque de Santo Mauro, Grande de España, Mayordomo y Caballero Mayor de la Reina; mientras, como ha documentado recientemente Carlos Lázaro, Kindelán solicitaba el concurso del Jefe de la Casa Militar de Alfonso XIII, el general Ramón Echagüe.

Aunque el incidente había trascendido a personalidades como el general Marvá o el coronel Rodríguez Mourelo, y lo vivieron directamente todos los oficiales del *Parque de Aerostación* de Guadalajara, una iniciativa del coronel Pedro Vives permitió que el desagradable incidente pasara discretamente desapercibido para la historia aeronáutica española. Vives, que había sido destinado a la Comandancia de Ingenieros de Ceuta por Real Orden de 8 de agosto de 1908, seguía actuando como Jefe del *Servicio de Aerostación*, en comisión de servicios concedida por otra Real Orden del 10 de

agosto, asumiendo la Jefatura durante sus ausencias, como Jefe accidental, el comandante Vicente García del Campo.

En sus visitas periódicas Vives preparaba circulares para que García del Campo tuviera claro los puntos que no le correspondían directamente y no podía delegar en él. Gracias a ello entendemos, entre otras cosas, por qué en ninguna de las Hojas de Servicios de los Ingenieros militares citados hasta ahora existe la menor referencia a su participación en los ensayos del dirigible en Guadalajara. Y es que, mediante las Circulares no 185 y 186 del *Parque*, Vives se reservaba la decisión sobre qué se hacía constar en las Memorias anuales, en las Hojas de Servicio y sus modificaciones, en qué debían consistir las relaciones con el *RACE* y con los aeronautas civiles, “y todo aquello que pudiera tener alguna importancia para la marcha del *Servicio*”. El dirigible “Torres Quevedo” había constituido un modelo de colaboración entre los estamentos civil y militar. En su decidido afán por extremar el cuidado del *Servicio de Aerostación*, Vives hizo que, para la historia aeronáutica militar, el desencuentro del verano de 1908 no hubiera existido, razón por la cual, de todo lo que hemos documentado, la historiografía “oficial” apenas ha guardado hasta ahora algún recuerdo.

Pero la ruptura sera definitiva, y aunque la prensa informaba de la próxima celebración de las pruebas públicas definitivas del dirigible en Guadalajara ante el Monarca en septiembre de 1908³², análogas a las que se hicieron con el telekino en Bilbao en septiembre de 1906, éstas nunca tendran lugar.

En el otoño de 1908 Torres Quevedo abandonara el *Parque* de Guadalajara, encaminándose primero a Madrid y después a París. En la capital francesa se consagrara el inventor español y allí comenzara la proyección internacional de su obra aeronáutica. Simultáneamente, continuaran las relaciones del sabio español con el *Servicio de Aerostación Militar* y, muy especialmente, con Pedro Vives Vich. Todo ello, convenientemente documentado, lo daremos a conocer en próximos trabajos.

NOTAS

¹Pueden consultarse sus expedientes personales en el Archivo General Militar (Segovia), Sección 1a, Legajo B-2292; y en el Archivo General e Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón, Madrid), no 105593.

²Hemos manejado el ejemplar del informe firmado por Vives conservado en el Archivo Torres Quevedo (ATQ).

³Su expediente personal puede consultarse en el AGM, Sección 1a, Legajo P-879. No debe confundirse con su padre, Antonio Peláez Campomanes, también militar.

⁴Pueden verse los expedientes personales de Kindelán en el AGM, Sección 1a, Legajo Q-95; y AGHEA, Legajo no 1490.

⁵Carta de Kindelán a Torres Quevedo, 25 de septiembre de 1905, ATQ.

⁶Informe conservado en el Archivo Torres Quevedo.

⁷Carta de Kindelán a Torres Quevedo enviada desde el Gran Hotel en el Palais d’Orsay de París, 21 de febrero de 1906, ATQ.

⁸Puede verse: “Un dirigeable militaire espagnol”. *L’Aerophile* (febrero de 1906), p. 64.

⁹Oficio de Torres Quevedo al Ministerio de Fomento, 22 de febrero de 1906. AGM, Sección 2a, División 10a, Legajo 39. La fecha del registro de entrada en el Ministerio de Fomento fue el 1 de marzo de 1906. En 2 de abril se traslada el escrito desde Fomento al Subsecretario del Ministerio de la Guerra.

¹⁰Puede verse el número monográfico de la revista *Ateneo* (septiembre de 1906), p. 37.

¹¹AGM, Sección 2a, División 10a, Legajo 39.

¹²La copia del oficio del inventor con el sello de registro de entrada en el Ministerio de Fomento, así como el original de la respuesta del Director General, se conservan en el ATQ.

¹³Apunte incorporado a la Hoja de Servicios de Kindelán, AGM, Sección 1a, Legajo Q-95.

¹⁴Carta de Kindelán a Torres Quevedo, 5 de agosto de 1906, ATQ.

¹⁵Carta de Kindelán a Torres Quevedo enviada desde Guadalajara, 19 de agosto de 1906, ATQ.

¹⁶Pueden consultarse los expedientes personales de Francisco de Paula Rojas Rubio en el AGM, Sección 1a, Legajo R-2612, y AGHEA, no 93350.

¹⁷Apunte incorporado a la Hoja de Servicios de Kindelán, AGM, Sección 1a, Legajo Q-95.

¹⁸La prensa se hizo amplio eco de lo sucedido. Pueden verse, por ejemplo, *ABC* (28 de julio), *La Vanguardia* (28 de julio; 1 de agosto), *El Ingeniero* (no 566), *Nuevo Mundo* (no 708), *Memorial de Ingenieros* (1907), etc.

¹⁹Noticia publicada en *El Imparcial* el 30 de julio de 1907 basada en lo publicado el día antes en *La Correspondencia Militar*. Puede verse, comparativamente, lo que publica sobre el mismo tema *ABC* el 28 de julio, p. 2.

²⁰Carta de Kindelán a Torres Quevedo desde Guadalajara, 11 de agosto de 1907, ATQ.

²¹Carta de Kindelán a Torres Quevedo, 15 de septiembre de 1907, ATQ.

²²Carta de Kindelán a Torres Quevedo, 25 de septiembre de 1907, ATQ.

²³Informe conservado en el ATQ.

²⁴Puede consultarse su expediente en el AGM, Legajo R-2223. Su hermano José era, como Torres Quevedo, Académico de Ciencias y destacado miembro del Ateneo de Madrid.

²⁵Hemos utilizado el ejemplar conservado en el ATQ.

²⁶Diversos periódicos reprodujeron la Orden en sus páginas. Puede verse el *ABC* del 30 de julio de 1908, p. 13.

²⁷Este éxito se recogía en publicaciones como el semanario *alcarreno Flores y Abejas* no 724 (2 de agosto de 1908) y no 726 (15 de agosto); *Nuevo Mundo* (6 de agosto de 1908); etc.

²⁸Carta de Kindelán a Torres Quevedo enviada desde el Gran Hotel de Burgos, 1 de agosto de 1908, ATQ.

²⁹Carta (copia) de Torres Quevedo a Kindelán enviada desde Portolın (Molledo, Cantabria), 3 de septiembre de 1908, ATQ.

³⁰En las revistas extranjeras también se hacían eco del éxito de la colaboración entre Torres Quevedo y Kindelán en unos momentos en los que se consumaba el desencuentro. Así, pueden verse *L’Aerophile* (15 de septiembre de 1908), pp. 371-372, o *La Nature*, Suplemento no 1852 (21 de noviembre de 1908), p. 194.

³¹La prensa española sí se hizo eco pronto de la ruptura. Puede verse, por ejemplo, *La Vanguardia*, 4 de octubre de 1908, p. 7.

³²Por ejemplo, en *Blanco y Negro* no 907 (19 de septiembre de 1908) se afirmaba que: “Noticiosos de que dentro de pocas semanas, cuando hayan regresado a Madrid las Reales personas, se verificarán las pruebas oficiales del dirigible ‘Torres Quevedo’ en el Parque Aerostático de Guadalajara, anticipamos a los lectores una información del mismo, hecha con toda escrupulosidad merced a la cortesía del coronel jefe Sr. Vives y los capitanes Sres. Baelga y Kindelán”.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares, Madrid).
- Archivo General e Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón, Madrid).
- Archivo General Militar (Segovia).
- Archivo Histórico Militar (Madrid).
- Archivo Torres Quevedo (Madrid).
- Biblioteca-Archivo de Amigos de la Cultura Científica (Pozuelo de Alarcón, Madrid).
- Biblioteca Nacional.
- Hemeroteca Nacional.
- Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (Madrid).
- www.torresquevedo.org (Josu Aramberri-Amigos de la Cultura Científica).
- BENGOCHEA, L. (dir.). *Historia de la Aviación española*. Madrid, IHCA, 1988.
- FERNÁNDEZ DE LATORRE, R. “Los Globos en la conquista del aire. Notas para la Historia de la Aerostación en España, siglo XX”. *Aeroplano*, nº 4, 4-18, 1986.
- “España y los dirigibles”. *Aeroplano*, nº 11, 74-91, 1993.
- GARCÍA SANTESMASES, J. *Obra e inventos de Torres Quevedo*. Madrid, Instituto de España, 1980.
- GOMÁ ORDUÑA, J. *Historia de la Aeronáutica Española* Vol. I. Madrid, Prensa Española, 1946.
- GONZÁLEZ DE POSADA, F. (ed.). *Leonardo Torres Quevedo*. Madrid, Fundación Banco Exterior, 1992.
- (ed.). *Leonardo Torres Quevedo. Conmemoración del sesquicentenario de su nacimiento (1852)*. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003.
- GONZÁLEZ DE POSADA, F. y GONZÁLEZ REDONDO, F. A. “En torno a los primeros contactos documentados de Torres Quevedo sobre Aerostación, 1901-1902”. En F. González de Posada et al. (eds.), *Actas del III Simposio “Leonardo Torres Quevedo: su vida, su tiempo, su obra”*, pp. 125-132. Madrid, Amigos de la Cultura Científica, 1999.
- *Leonardo Torres Quevedo y los globos dirigibles*. Madrid, INTEMAC, 2002.
- *Leonardo Torres Quevedo y la conquista del aire*. Madrid, Amigos de la Cultura Científica-Junta de Castilla-La Mancha, 2007.
- GONZÁLEZ DE POSADA, F., GONZÁLEZ REDONDO, F. A. y REDONDO ALVARADO, M^a D. “Leonardo Torres Quevedo y la Aerostación”. *Revista de Obras Públicas* Año 149 (nº 3.423), 55-66, 2002.
- “Los dirigibles de Torres Quevedo en el Centenario de los primeros y fundamentales trabajos”. En F. González de Posada et al. (eds.), *Actas del IV Simposio “Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945: Cabrera, cajal, Torres Quevedo”*, pp. 229-249. Madrid: Amigos de la Cultura Científica, 2004.
- GONZÁLEZ-GRANDA AGUADÉ, R. *Crónicas Aeronáuticas*, 2 Vols. Madrid, IHCA, 1994.
- GONZÁLEZ REDONDO, F. A. “El Centro de Ensayos de Aeronáutica: Ciencia, Técnica y Sociedad”. En F. González de Posada (ed.), *Leonardo Torres Quevedo. Conmemoración del sesquicentenario de su nacimiento*, pp. 111-133. Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003.
- “Leonardo Torres Quevedo. La conquista del aire”. *Historia de Iberia Vieja. Revista de Historia de España*, nº 20, 78-81, 2007.
- “Torres Quevedo’s trilobed autorigid airship. A centennial celebration”. *Dirigible. The Journal of the Airship Heritage Trust*, nº 53, 9-12, 2008.
- “Leonardo Torres Quevedo”. En L. Utrilla (ed.), *Figuras de la Aeronáutica española* Vol. 1, pp. 101-129. Madrid, Fundación Aena, 2008.
- “Leonardo Torres Quevedo, 1902-1908. The Foundations for 100 Years in Airship Designs”. *Proceedings of the 7th international Airship Convention* (Friedrichshafen, Alemania), 12 pp, 2008.
- “The Aeronautical contribution of Leonardo Torres Quevedo: from World War I to 21st Century”, *Cross & Cockade International*, Vol. 40, 151-161, 2009.
- GONZÁLEZ REDONDO, F. A. y GONZÁLEZ DE POSADA, F. “Leonardo Torres Quevedo y el ‘problema de la navegación aérea’, 1901-1913. El Centro de Ensayos de Aeronáutica”. En F. González de Posada et al. (eds.), *Actas del I Simposio “Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945: Cabrera, Cajal, Torres Quevedo”*, pp. 301-321. Amigos de la Cultura Científica, Madrid, 2000.
- “Ciencia aeronáutica y milicia. Leonardo Torres Quevedo y el Servicio de Aerostación Militar, 1902-1908”. *Llull, Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, Vol. 25 (nº 54), 643-676, 2002.
- “Torres Quevedo, Vives y Kindelán, 1905-1908: encuentro y desencuentro de los pioneros de la Aeronáutica española”. En F. González de Posada et al. (eds.), *Actas del II Simposio “Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945: Cabrera, Cajal, Torres Quevedo”*, pp. 309-334. Amigos de la Cultura Científica, Madrid, 2002.
- GONZÁLEZ REDONDO, F. A. y REDONDO ALVARADO, M^a D. “Los dirigibles de Torres Quevedo en la Aeronáutica francesa: la Sociéte de Constructions Aéronautiques Astra”. *Llull. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, Vol. 31 (nº 68), 297-321, 2008.
- LÁZARO ÁVILA, C. *La Aerostación Militar en España*. Madrid, Ministerio de Defensa, 1995.
- *Descubrir la Aerostación*. Madrid, Aena, 2006.
- “Notas para el centenario del Torres Quevedo nº 1, primer dirigible español (1907-2007)”. *Aeroplano* nº 25, 18-23.
- MARIMÓN RIERA, L. *Historia de la Aeronáutica*. Madrid, Academia General del Aire, 1979.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA. *Patentes de invención de Don Leonardo Torres Quevedo*. Madrid, Registro de la Propiedad Industrial, 1988.
- MONTOTO Y SIMÓN, J. *Precursores*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1993.
- “Alfonso XIII y la Aviación Militar española (1ª parte)”. *Aeroplano*, nº 26, 4-19, 2008.
- OLLER, J. “Pedro Vives Vich”. En L. Utrilla (ed.), *Figuras de la Aeronáutica española* Vol. 1, pp. 171-210. Madrid, Fundación Aena, 2008.
- RODRÍGUEZ ALCALDE, L. *Biografía de D. Leonardo Torres Quevedo*. Santander, Institución Cultural de Cantabria, 1974.
- SALAS LARRAZÁBAL, J. *De la tela al titanio*. Madrid, Espasa, 1983.
- *La Aeronáutica Española y de Ultramar*. Madrid, Aena, 1993.
- SAMANIEGO, J. M. “Los dirigibles del sistema Torres Quevedo”. *España Automóvil* Vol. 5, nº 9 (15 de mayo), 88-92; nº 12 (30 de junio), 133-134; nº 13 (15 de julio), 146-147, 1911.

La Gran Copa de Sevilla de 1910

primera manifestación aerodeportiva de España

JUAN ANTONIO GUERRERO MISA

Con el éxito de Louis Blériot al atravesar en vuelo por vez primera el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909, un fantasma recorre Europa, el fantasma de las exhibiciones aéreas. En Reims, Bruselas, Tournai, Spa, Amberes, en todas las ciudades importantes y en otras muchas que no lo son tanto pero tienen deseos de modernidad se celebran *meetings*, exhibiciones —algunas incluso “Semanas Aéreas o de Aviación”— adonde acuden aviadores de todos los países, atraídos por los premios y la fama. En Gran Bretaña, la primera será la de Blackpool, mientras que en América, los Wright han cosechado un enorme éxito, con más de un millón de espectadores en New York. El año siguiente, la gran ocasión será el primer *meeting* de Los Ángeles, del 10 al 20 de enero.

En España, tras el corto vuelo —apenas un salto a dos palmos del suelo y con un recorrido de unos 50 m— que en Paterna (Valencia) había realizado el aeroplano que el ingeniero catalán Gaspar Brunet ha proyectado y construido para el Juan Olivert, que pasa casi desapercibido, será Barcelona la primera ciudad española en ser testigo del progreso de la aviación: como anticipo de lo que será



Cartel de la Feria de Abril de Sevilla de 1910. Como puede verse, la Feria englobaba por entonces tanto los festejos primaverales propiamente dichos como las procesiones de Semana Santa y otras celebraciones religiosas. Foto: Fototeca Municipal de Sevilla.

la 1ª Exposición de Aeronáutica en España, prevista para los meses de marzo y abril de 1910, el aviador francés Julien Mamet, con un monoplano Blériot XI, realizará su primera exhibición aérea el 11 de febrero, hazaña que repetirá los días 17 y 20 del mismo mes y luego volverá a completar en la capital del Reino, el 23 de marzo.

...Y SEVILLA

Pero en Sevilla, para sus celebrados festejos de primavera, se prepara algo grande.

Del expreso de la mañana del 26 de marzo de 1910 descendieron en la estación de Córdoba, Sevilla, los señores Alfonso Gildemeisler y los célebres aviadores Jan Olieslagers —apodado «el demonio belga», campeón motociclista antes que aviador y cuyo apellido y nombre escriben algunos como Jean, Jan o Ian y Oleislagers—, el también belga Jules Tyck —que a veces aparece en la prensa de la época con nacionalidad francesa y apellidado Tick—, y los galos Louis Kuhling —escrito en ocasiones como Kulling, Kulhing y hasta Kuhlinsky— y René Ba-



nos Blériot XI, idénticos a los utilizados, no hacía ni un año, por su celeberrimo diseñador y constructor Louis Blériot para el cruce del Canal de la Mancha. No son más que unas frágiles estructuras de madera, tubo, tela y cables movidos por un motor de tres cilindros en abanico y 25 caballos de potencia que accionaba una hélice bipala de madera «estriada» tipo Chauvière y que solía alcanzar velocidades de hasta 80 km/h.

El fuselaje era una simple celosía de listones de maderas flexibles y resistentes como el fresno, el nogal y abeto rojo o picea, reforzada para soportar las cargas por alambres tensados diagonalmente en su interior. La parte delantera hasta la mitad de la estructura estaba revestida de tela de lino y soportaba asimismo una estructura de tubos metálicos —conocida como *cabanne* o *cabaña*— en la que se sujetaban los cables tensores del ala, situada en la parte superior de la célula. Como ésta era única —una fórmula no muy habitual en la época, en la que predominaban los aparatos con dos o más superficies sustentantes— el avión era un monoplano, entre cuyas más interesantes características se encontraba el hecho de no disponer de alerones —un invento de hacía sólo dos años— sino que para inclinar el avión en vuelo, permitiéndole virar, utilizaba la torsión del ala mediante cables: al tirar del intradós (parte inferior) de una semiala, el cable tiraba asimis-

rrier o Barrière, según los gustos, profesor de la Escuela Blériot de Mourmelon.

Alojados en el lujoso Hotel Oriente, en la céntrica Plaza Nueva, los viajeros descansaron del largo viaje y al día siguiente, a las doce, fueron recibidos por el Alcalde, señor Halcón, que les acogió, según la prensa, de forma «cariñosísima» y a quien prometieron poner todo de su mano para que la esperada «Semana de Aviación» fuese un éxito y «supere en great attraction» —así, en inglés, lo escribirá el periódico *El Correo de Andalucía* del 27 de marzo de 1910, en una nota intitulada «La semana de aviación»— las expectativas de los sevillanos.

A primeras horas de la tarde visitaron Tablada, donde se había establecido con anterioridad el aeródromo y «quedaron contentísimos de las inmejorables condiciones que el mencio-

nado lugar reúne para campo de aviación». Cientos de sevillanos, como viene ocurriendo desde entonces, se sintieron ya atraídos por la ciencia y la magia del vuelo, hasta el extremo de que la Sociedad organizadora, que había recibido numerosas peticiones para poder examinar de cerca los aeroplanos, decidió la venta de entradas especiales al nada módico precio de cien pesetas —de las de entonces, que gozaban de robusta vida— mediante las cuales los curiosos pudieran visitar los cobertizos donde se alojaban los «curiosísimos aparatos» y el aeródromo durante toda la semana, a placer. Eso sí, «el impuesto del timbre correrá a cargo del público», faltaría más.

LOS APARATOS

Los afamados aviadores habían traído consigo sendos monoplano-

El Blériot XI, tras el cruce del Canal de la Mancha, se había convertido en un verdadero éxito comercial, produciéndose muchísimos ejemplares que no dejaban de estar presentes en cualquier meeting aeronáutico que se preciase.

mo del extradós (parte superior) de la otra semiala, lo que da lugar a que la primera se eleva y la segunda baja, inclinando el aeroplano como si se tratara de una motocicleta en una curva. Naturalmente, resultaba muy difícil, dado lo limitado de la torsión —por el riesgo de rotura— corregir vientos cruzados en las maniobras de despegue y aterrizaje. Otra innovación del Bleriot XI es su tren de aterrizaje, situado muy adelantado y que constaba de sendas patas independientes dotadas de bandas elásticas verticales que amortiguaban los choques al «atterissage». Un patín o rueda, situado en la cola, mantiene al aparato en posición correcta para el vuelo una vez en tierra. El timón, en el extremo trasero, gira en su parte delantera, accionado con una barra oscilante, el palonier, que el piloto controla con los pies. Finalmente, el Bleriot XI dispone de una estrecha superficie sustentante horizontal en la cola, cuyo extremos pueden girar hacia arriba o abajo obligando al avión a bajar la parte trasera, ascendiendo, o a subirla para descender, operando por tanto como mandos de altura, pero a la escasa velocidad de vuelo no eran muy eficaces en los ascensos.. Toda una maravilla tecnológica.

El riesgo de la pérdida de sustentación —la temida «entrada en pérdida»— estaba siempre muy presente, dado que la única e imprecisa referencia de velocidad la proporcionaba una varilla flexible sobre una escala graduada. El «par motor» —esto es, el efecto



Logotipo de la Semana de Aviación, tal y como aparecía en el Programa de las Fiestas de Primavera. Inicialmente la competición aérea estaba prevista para los días 1 al 7 de abril, pero el mal tiempo la prolongaría hasta el domingo, día 10. Reproducción del Archivo Municipal de Sevilla.

de contrarrotación creado por el giro de la hélice o por el del motor cuando era de tipo rotativo— hacía muy peligroso los giros a derecha. Es natural que el viento fuese el mayor enemigo de los aviadores, que se niegan a volar al menor indicio de el temido meteoro.

EL PRIMER VUELO

El día 28 los aviadores lo pasan en Tablada, donde se está procediendo al montaje de los aviones. Con ellos acudieron unas doscientas personas que «casualmente» se encontraban en el lugar, ya que no se había notificado públicamente ninguna actividad. Su curiosidad se vio gratamente recompensada, ya por la tarde, con los primeros dos vuelos realizados en Andalucía. Ambos fueron protagonizados por el belga Olieslagers que, en su primera prueba, volando su Blériot XI, alcanzó

unos 20 metros de altura, atravesando el Guadalquivir para virar en redondo y volver al punto de partida. La segunda «ascensión» resultó aún más espectacular, pues el monoplano del belga se mantuvo en el aire durante unos ocho minutos, en vez de los tres escasos del primer intento, y subió hasta un centenar de metros. A su regreso a tierra, el intrépido aviador fue recibido con muestras de entusiasmo por el público que había tenido la suerte de presenciar sus evoluciones. Se trata del primer vuelo en Sevilla y por ende, en Andalucía, una efeméride histórica que se celebrará indudablemente este año en la capital hispalense.

UN AMBIENTE FESTIVO

La ciudad se había preparado con antelación para celebrar la anunciada Semana de Aviación, dentro de los festejos de primavera. Se habían anunciado, incluso en el programa oficial en el que, por cierto, los aviadores previstos eran otros: Graham, Lesseps, Carrier y Planchat, contratados por la Sociedad Española de Aviación —de la que desconocemos casi todo—, en colaboración con la Societé Aerienne de París, según rezaba el mismo programa.

Los festejos de aviación se habían convertido en casi una moda ese año de 1910 y poco antes se habían celebrado vuelos en Madrid y Barcelona y en San Sebastián el 2 de abril se mataría Hubert Le Blon, un aviador galo,



Detalle del cartel de la Feria de 1910. Además del Miserere y Monumento en la Catedral, cabalgata Alegórica, corridas de toros, exposición de ganado, fuegos artificiales, juegos florales y batallas de flores, se celebraban también carreras de automóviles y de caballos, partidos de foot-ball, tiro de pichón y la Semana de Aviación. Foto: Fototeca Municipal de Sevilla.

mientras por las mismas fechas, de nuevo en la capital de España, volaría el celeberrimo brasileño Alberto Santos Dumont. Al mes siguiente volvería a haber espectáculo en Barcelona, nada menos que con el mismísimo Louis Bleriot, quien antes de regresar a Francia vendería su aparato a Léonce Garnier, otro galo residente en San Sebastian que antes había intentado volar con un aparato de su invención.

En cualquier caso, lo de Sevilla fue una verdadera fiesta, el primer acontecimiento aerodeportivo de España, con cuatro aviadores y cuatro aviones — eso si, todos iguales — compitiendo por sendos premios en distintas especialidades y durante toda una semana de concurso. Un auténtico espectáculo, precursor de los muchos que el campo de vuelo sevillano presenciaria a lo largo de su prolífica historia y que, siempre, como la primera vez, contaron con el favor de un público entusiasta y entusiasmado.

LOS CAPRICHOS DE LA METEOROLOGÍA

La Semana de Aviación se había anunciado del 1 al 7 de abril, pero ya el día 29, tras conocerse los vuelos de la tarde anterior, el campo de aviación se vio concurridísimo, llegando hasta el mismo numerosos automóviles y carruajes. Entre la distinguida concurrencia se encontró el duque de Orleans, acompañado por un aristócrata francés y a quienes el representante de la empresa, señor Borel ofreció sus respetos pero no pudo complacer en sus deseos manifestados de ver algún vuelo, por encontrarse los monoplanos desmontados. Obviamente, las pruebas de Olieslagers encontraron algunas cosas que corregir. La decepción fue clamorosa, pero peor fue los días siguientes, pues el tiempo empeoró, aumentando el temido viento, un mortal enemigo de aquellos frágiles, poco ágiles y nada potentes aeroplanos. El día 1 de abril, fecha prevista para el inicio de las exhibiciones y concurso, a las siete y media de la mañana, Tablada volvía a estar concurrida con los numerosos redactores de la prensa, los corresponsales fotógrafos de los periódicos ilustrados. También se encontraban presentes el capitán general Delgado Zuleta y otras personalidades de la vida sevillana. Esta vez fue el turno de Kuhling, quien realizó un vuelo en el que alcanzó una altura máxima de unos cincuenta metros, atravesando, como Olieslagers en sus primeras pruebas, el



Así reprodujo El Correo de Andalucía de Sevilla del 8 de abril, los reñidos vuelos de la competición por la Gran Copa de Sevilla. No son muy numerosas las fotografías de aquellos trepidantes días en Tablada. Foto: El Correo de Andalucía.

río para describir una amplia circunferencia por encima de San Juan de Aznalfarache y volver de nuevo al campo de Tablada. El riesgo del vuelo estaba al acecho y cuando el francés se dirgía a tomar tierra, a baja altura, pasó por debajo de los hilos del teléfono tan bajo que «dió con una gavia y quedó parado sobre uno de los portillos de la misma (sic).» No hubo daños, no obstante, ni al avión ni a su piloto, lo que da una idea de las velocidades de los vuelos de entonces, pero el público acudió rápidamente al lugar del accidente sólo para comprobar que no había sucedido ninguna desgracia. Visto que el incidente había sido ocasionado por la desaparición de las banderas de señales coloca-

das previamente para avisar a los aviadores de los posibles obstáculos —unos niños traviosos se las habían llevado— y del riesgo que la muchedumbre incontrolada podía suponer, el general gobernador dispuso que a partir de ese momento un escuadrón de caballería de Villaviciosa asistiera en lo sucesivo a las pruebas todavía por realizar.

UNA TARDE DESLUCIDA... O CASI

El viento y el incidente impidieron la realización de más vuelos ese día y la situación empeoró después, hasta el extremo de que, al día siguiente las banderas colocadas en el Hipódromo y

Monoplano Blériot Type XI



Probable apariencia del Blériot XI de Jan Olieslagers en Sevilla, durante la Semana de Aviación de 1910. Ilustración: J. A. Guerrero.

La historia de este monoplano de ala de implantación media está dominada por la primera travesía del Canal de la Mancha, realizada por su constructor, Louis Blériot, el 23 de julio de 1909 entre Pas-de-Calais, cerca de Calais (Francia) y la pradera cercana al castillo de Douvres (Inglaterra), hazaña que le dio fama mundial y le convirtió en un éxito de ventas. El aparato original se conserva en el Conservatoire des Arts et Métiers de París.

El avión, un monoplano de ala media y mandos de torsión, voló por vez primera el 23 de enero de 1909 propulsado por un radial REP de 30 hp que accionaba una bastante ineficaz hélice cuatripala. En abril, el motor fue sustituido por un Anzani 3 de 22-25 hp y equipado con una hélice bipala Chauvière, eliminando la deriva dorsal primitiva y aumentando el tamaño del timón de dirección, cambiando la función de los "elevones" de la superficies de cola para que actuasen sólo como mandos de altura.

Se fabricaron muchos ejemplares para usos civiles y militares y uno de ellos fue el utilizado por el capitán italiano Piazza para realizar una misión de reconocimiento sobre las tropas turcas de Azizia, el 22 de octubre de 1911; otro ejemplar efectuaría el primer lanzamiento de bombas desde un aeroplano el 1 de noviembre de 1911. Ese mismo año, Roland Garros utilizó un Blériot XI para establecer una marca de altitud al ascender a más de 4.000 m.

Aunque a lo largo de la Gran Guerra, los Blériot resultarían eclipsados por tipos posteriores más avanzados, durante los primeros meses del conflicto demostraron las aptitudes militares de los más pesados que el aire. El Royal Flying Corps británico dispuso de cinco escuadrillas de Blériot XI y recibió más de un centenar de ejemplares en total, que serían modificados de varias formas, algunos de ellos como biplazas, y todos equipados con motores rotativos Gnome de mayor potencia, entre 60 y 80 hp, pudiendo alcanzar así velocidades de más de 100 km/h.

Cuatro ejemplares del Blériot XI, de los que ignoramos las motorizaciones y cualquier otro detalle técnico, fueron utilizados para celebrar el certamen «Copa de Sevilla». Al parecer fueron adquiridos por los organizadores del Certamen, pero, de momento, no hemos encontrado rastro de su posterior destino.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Tipo: Monoplano de estructura mixta y revestimiento textil.

Planta motriz: Un motor Anzani de 3 cilindros en abanico y 25 cv o un REP en estrella de 30 cv.

Dimensiones: Envergadura 8,53 m; longitud 7,8 m; superficie alar 23 m².

Pesos: En vacío 350 kg.

Actuaciones: Velocidad máxima 125 km/h; autonomía 2h 45 min.

en la Plaza de San Francisco —sede del Ayuntamiento— eran desde muy temprano de color blanco, indicando a los posibles asistentes que se dudaba de poder realizar ningún vuelo. Se esperó a que la tarde avanzara y el viento se calmara, mientras el numeroso público congregado en las tribunas se defendía a duras penas del frío y el vien-

to. Entre ellos se encontraban el gobernador y el alcalde, recién llegado de Madrid.

La tarde pasó para los cuatro aviadores haciendo continuas observaciones del viento —que

soplaba, frío, del Sur— y con los aviones preparados para volar, «desesosos vivamente de lanzarse al aire», pero visto que la situación no mejoraba, decidieron izar la bandera azul que señalaba el aplazamiento de las pruebas. Cuando la mayoría del público se había retirado ya de Tablada, «inicióse repentinamente una gran calma en la atmósfera», momento que aprovechó Olieslagers para sacar del cobertizo —se habían instalado sendos hangares portátiles— su avión, marcado en el timón y el fuselaje con el número 1— y realizar un corto vuelo de cinco minutos a sesenta metros (eso dice la prensa de la época, sin citar cómo se medía con tanta exactitud la altura del vuelo) y aterrizando sin incidentes detrás de las tribunas, aun a pesar de que, durante el vuelo, una racha de viento sacudió repentinamente el aparato. Mr. Olieslagers dejó además asombrado al público con su destreza y atrevimiento: para retornar el avión al cobertizo, arrancó el mismo el motor, «saltó al sillín» mientras el aparato se movía solo y lo llevó con toda pericia hasta el hangar. La prensa lamentaría luego que el público no pudiera admirar la proeza del aviador belga y avisó tanto del cambio de hora de comienzo de los vuelos del día siguiente —retrasada desde las tres y media anunciadas a las cuatro de la tarde «por haberse notado que amaina el viento hacia la hora de la puesta del sol»— y de que organizadores deploraban la inseguridad meteorológica, anunciando que para mayor seguridad no se izaría la bandera de la Plaza de San Francisco hasta las tres de la tarde y que los billetes del día 2 valdrían para el siguiente, una medida que ya advertían se aplicaría «siempre para el día siguiente en caso de suspensión». Eso sí, tampoco

El avión de Barrier, "clavado de morro" tras romper un ala y una rueda. Aunque se intentó repararlo, los escasos vuelos que realizó después del accidente los hizo utilizando el Blériot de otro de sus competidores. Todo un gesto deportivo de los participantes y la organización. Foto: Archivo J.A. Guerrero.



se olvidaban de avisar de que los coches no podrían entrar en el aeródromo si no iban provistos sus ocupantes de entradas de tribuna.

Hubo que esperar, sin embargo, hasta el día 6 para volver a ver aeroplanos en vuelo.

EL PÚBLICO NO SE ENFRÍA

Ese día, en Madrid, el aviador Helail Hacar, un *sportman* que había dado la vuelta al mundo en automóvil, sufre un accidente en el «aeródromo» de Ciudad Lineal pilotando un Blériot: una ráfaga de aire le desestabiliza y se desploma en pérdida. Del trance, el aviador escapa con contusiones y magulladuras y el monoplano, que ha caído «de plano» rompe la hélice, una rueda y algunas otras piezas. Pero ni la noticia — que llegará al día siguiente— ni las suspensiones causadas por el viento los días anteriores, enfría el ánimo del público sevillano que acude a Tablada en igual o mayor número, confiando en ver, por fin, el esperado espectáculo. En la Plaza de San Francisco se ha izado la bandera «encarnada, signo de vuelo seguro» pero al llegar al aeródromo se encuentran con la blanca, vuelo problemático, a causa del viento racheado. Los aviadores, finalmente, ya por la tarde y aunque el viento no había cesado, se compadecen del público y deciden «entretener» a la multitud. Olieslagers, como siempre el más lanzado, se eleva con su Blériot nº 1 y regresa sin dificultad, después de un corto vuelo. Media hora más tarde, calmado brevemente el viento, es Kuhling quien se despegaba en el

nº 2, elevándose a 12 o 15 m para aterrizar poco después detrás de las tribunas. De nuevo «el demonio belga» en el aire, esta vez subiendo hasta una altura de 45 ó 50 m pero, al arreciar el viento, viró y aterrizó para volver a despegar para descender luego «majestuosamente dentro del campo de aviación». Fue muy aplaudido por su intrepidez y pericia. Le toca el turno a Tyck, en el nº 3, volando a poca altura y descendiendo detrás de las tribunas. El viento no se aplacaba y es poco lo que los aviadores pueden hacer. Hace frío —hasta el extremo que los aviadores hacen una hoguera con algunas cajas de embalaje— y el público se retira. El comentario es unánime: la Semana de Aviación está resultando deslucida, aunque algunos de los pilotos se hacen populares. Olieslagers, por ejemplo, se pasea por las calles con un «sombrero cordobés» y es felicitado como un torero, según recuerda luego, e invitado a beber jerez. En los intermedios, incluso, «pasea» a alguna joven sevillana en su Blériot, correteando por la dehesa, pero sin atreverse a volar.

EL DÍA ESPERADO

El 7 de abril las buenas condiciones meteorológicas hacen por fin justicia a Sevilla y los cuatro aviadores pueden finalmente demostrar su arrojo, su pericia y sus ganas de agradar, a pesar de que al comenzar los vuelos, a las cuatro de la tarde casi, se notaban claros en las tribunas, pero a las cinco el aeródromo estaba casi completamente ocupado por el público.

Tyck, en el número 2 recorrió la pista pero no se elevó demasiado, regresan-

do al punto de partida con precisión. Le siguió el siempre arrojado Olieslagers, despegando de súbito y alcanzando gran altura —más de 100 m—, para dominar «los cerros de San Juan de Aznalfarache y dando una doble vuelta... descendió decididamente frente a las tribunas, en emocionante caída y tomando tierra con experta suavidad». Su vuelo duró unos nueve minutos y medio. Aplausos, ovaciones y vuelta al ruedo, es decir, al aeródromo, en automóvil. Luego Tyck, Kuhling y el propio Olieslagers realizaron varios vuelos cortos, elevándose a 30 o 50 m, que también fueron aplaudidos, especialmente el viraje realizado por este último por detrás de las tribunas. Barrier, que era considerado como «discípulo» del propio Bleriot, hizo luego un hermoso vuelo en el nº 3, virando ceñidamente para entrar al campo en rasante. Pero, al intentar de nuevo la maniobra, el avión «coge aire y se vuelca del ala derecha» estrellándose contra el suelo desde unos 5 m de altura. El ala y la hélice quedaron destrozadas, pero Barrier escapa ileso, recibiendo, como un valiente matador que sufriese un revolcón, una gran ovación. Finalmente el duelo queda reducido al desafío entre Olieslagers y Tyck, que repiten varios vuelos y alcanzan alturas de más de 100 m, a veces sacudidos por molestas ráfagas de viento. En la segunda vuelta de Olieslagers, Tyck le adelanta por debajo. Ambos han permanecido en el aire esta vez 10 minutos y 58 segundos y 11 minutos y medio. Son unos «bravos» y recogen aplausos del respetable. Esta vez la jornada ha sido completa y la Copa parece ya en manos de Tyck.

REÑIDA COMPETICIÓN

El día 8 la tarde es tan hermosa como la anterior y el viento es suave. Bandera roja y gran animación. Tyck y Olieslagers se aprestan a disputarse la Copa, mientras el avión de Barrier sigue en el hangar, reparándose. El primero en despegar será, sin embargo, Kuhling, en el nº 4, con un vuelo corto sin incidencias. Olieslagers lo intenta dos veces, pero ha de posarse después de un corto vuelo. Tyck se eleva a 100 m y da una vuelta completa al circuito, con hábiles virajes. El público le aplaude, pero el viento le impide una segunda vuelta. Barrier, en el avión nº 4, hace un vuelo corto y Olieslagers le sigue, haciendo lo propio aunque a mayor altura. Tyck vuelve a repetir y da otra vuelta completa, mientras el «demonio belga» se ve impedido durante toda la tarde a causa

de problemas con el motor. Finalmente, Tyck consigue repetir un circuito de dos vueltas a 150 m y vira sobre los cobertizos para aterrizar delante de la tribuna. Hoy el triunfador es decididamente él y el público lo aplaude largamente. Pero no todo está dicho y quedan dos días de dura competencia.

El día 9 hay menos público, probablemente a causa del intenso calor. La bandera roja ondea de nuevo, indicando vuelo seguro. La banda municipal ameniza la tarde, casi de verano. A las cinco en punto, como en los festejos taurinos, sube Kuhling al nº 4 y hace un vuelo corto, como de tentativa, virando detrás de las tribunas y regresando a la pista a los pocos minutos. Tyck después, en el Bleriot nº 2, se remonta a unos 50 m, da la vuelta completa subiendo algo más, hasta unos 80 m y vira, también detrás de las tribunas, para hacer a continuación un «habilísimo aterrisaje» delante del graderío, con fuerte aplauso del público.

Olieslagers lo intenta después, con su Bleriot nº 1, ya sin problemas de motor, al parecer, pero hace un vuelo a poca altura y vuelve a tierra, para intentarlo de nuevo y verse obligado a posarse, de nuevo por fallo de motor. Kuhling le sigue luego, remontándose a unos 50 m en rápida ascensión y da la vuelta completa, virando más allá de la caseta del Tiro de Pichón, describiendo un gran círculo. Da otra vuelta, descendiendo suavemente y a los seis minutos de permanencia en el aire, aterriza detrás de la tribuna. Nuevamente el público aplaude entusiasmado. Vuelve a elevarse, quizás animado por el calor de los asistentes y se remonta a buena altura, virando para volver a su punto de partida. Ha sido un buen y plácido vuelo, pero la bandera verde señala el fin de las experiencias por hoy. Menos brillantes que ayer, los vuelos dejan a los espectadores con ganas de animación. Ya sólo queda un día de concurso y la Copa de Sevilla aún carece de seguro ganador. Como todas las tardes, un desfile culmina los actos.

LA COPA, PARA EL «DEMONIO»

El día definitivo es el domingo 10 de abril —recordemos que inicialmente, la Semana de Aviación se había previsto entre los días 1 y 7— pero el mal tiempo, casi siempre con viento y frío, ha impuesto su dictadura. Escaso éxito han tenido las pruebas, según algunos diarios opinan, como El Liberal, que no sabe si achacarlo «a los aviones o a quienes los tripulaban». Pero la expec-

tación no ha decaído y hoy, con una hermosa tarde de primavera y viento muy suave, el aeródromo rebosa de público, más en la entrada general que en las tribunas, aunque éstas y el stand —la zona VIP, diríamos hoy— también estaban muy animados, «figurando entre la concurrencia bellas y hermosas damas elegantemente ataviadas». Como en todas las tardes en las que se efectuaron vuelos, las zonas inmediatas a la dehesa y la orilla opuesta del río estaban llenas del gentío que, sin pagar, deseaban también participar de la emoción del vuelo.

Con puntualidad taurina, a las cinco, Tyck se dispone a realizar la primera



prueba, en el Bleriot nº 2, pero el viento aumenta y el aviador sólo se atreve a realizar un vuelo corto, regresando al cobertizo. Peor fue la actuación de Barrier, con su reparado nº 3, que se limitó a recorrer la pista, sin elevarse. Vuelve Tyck a intentarlo y lleva a cabo un hermoso vuelo en el que completa dos vueltas a la pista y realiza varias evoluciones a 100 m de altura. Al completar la segunda y disponerse a tomar tierra, el avión de Tyck vuelca, ya muy cerca del suelo y da una vuelta de campana, quedando el intrépido piloto debajo del aeroplano. Acude presuroso el personal de Cruz Roja y muchas personas pero

antes de que lleguen hasta el monoplano Tyck sale de debajo. Trasladado en automóvil al puesto de socorro, el doctor Briondo le aprecia una erosión en la pierna derecha. Curado, insiste Tyck en continuar las pruebas, pero se ve obligado a permanecer en tierra por prohibirlo tajantemente el facultativo. Después del incidente, que arrancó un ¡ohhh! sordo al público entre el estupor y la ansiedad.

Kuhing y Barrier realizan luego sendos vuelos bajos y con eso termina la Semana, quedando Olieslagers, a pesar de permanece en tierra porque su avión no estaba a punto, como vencedor de la misma, adjudicándose la Co-

«El desfile, como todas las tardes», dice El Liberal, «muy brillante».

UN AVIADOR INTRÉPIDO, JAN OLIESLAGERS

Nacido en Amberes el 14 de mayo de 1883, huérfano desde los once años, aprendiz de macánico de bicicletas y luego famoso deportista, apodado por su valor «Juan sin miedo» y más tarde conocido como el «demonio amberino» —en Sevilla sería simplemente, el «demonio belga», no estando familiarizados los sevillanos con el gentilicio amberino ni menos aún con el de an-

en su gentileza bien conocida, a explicarle los detalles de todo tipo, incluso de pilotaje, que su admirador le pide.

—¿Cuánto cuesta? pregunta finalmente el belga.

—Podré suministrarlo muy pronto por siete mil quinientos francos, responde Santos-Dumont.

Desde ese momento, Jan decide hacerse aviador y hace sus cálculos para lograr tal suma: si vende todas sus motocicletas y añade sus ahorros, podrá tener el doble de esa cantidad ya que, previsoramente, cuenta con los gastos de reparación y mantenimiento y con los de aprendizaje. Pero el año siguiente será pródigo en hazañas aéreas con los vuelos de Henri Farman, Delagrange en los biplanos de los hermanos Voisin, y, sobre todo, con las demostraciones de Wilbur Wright en Le Mans, y la fiebre de volar se apodera del mundo. Uno de esos pioneros que intentan una y otra vez un diseño mejor es Louis Blériot, empeñado en la fórmula del monoplano. El año concluye con el primer Salon de l'Aeronautique, en el Grand Palais parisino, junto a los automóviles. Jan, entretanto, en casa de Anzani —un reputado fabricante de motores para motocicletas que acaba de ensayar uno de tres cilindros para el vehículo del ciclista Guignard que permitirá a éste alcanzar exactamente 101,623 km/h en Munich el 15 de septiembre— ha conocido a Louis Blériot, cuando acude adquirir uno de esos motores en abanico para su modelo XI. Cuando, así motorizado, Blériot cruce el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909, Olieslagers decide visitarle con el objeto de adquirir, como otros tantos, un monoplano Blériot XI. Aunque el fabricante, aturdido por el volumen de ventas, no puede suministrarle uno nuevo, convence al belga para que se quede con el suyo propio, una vez lo repare tras un reciente accidente durante una exhibición en Johannisthal, el aeródromo de Berlín, tan pronto como consiga repatriarlo. Y le permite quedarse, entretanto, en su taller, iniciándolo en las tareas de fabricación y reparación. Todo ello, por la módica cantidad de 12.500 francos, pagados por adelantado.

Mientras tanto, Jan ha continuado sus éxitos como corredor motociclista, participando en varias competiciones hasta despedirse de su público el último domingo de 1909, en su última aparición en pista.

Tras un breve curso de pilotaje en Issy, con su propio avión —que romperá dos veces y será reparado otras tantas, pagando los trabajos a toca teja antes del siguiente vuelo, por si acaso—,



Jan Olieslagers, con un flamante Blériot XI, demostró desde el principio que su apodo de “el demonio belga” era bien merecido, incluso subiéndose “en marcha” a su avión, tras ponerlo en marcha él mismo desde tierra. Aquí le vemos en otra de las muchas citas aeronáuticas a las que concurrió.

pa de Sevilla que, según recordaba el mismo al también héroe del aire y compatriota Willy Coppens, «era espléndida e imponente, de plata maciza, grabada con el escudo de la ciudad». Pero hay premios para todos: el de velocidad va a manos de Kuhling, mientras que Barrier recibe el trofeo al mejor «lanzamiento» —despegue— y Tyck el del concurso de aeroplanos.

tuerpiense, la otra forma de denominar a los habitantes de la ciudad flamenca—, entre otras proezas, por ganar el campeonato del mundo de esa especialidad en 1902. Su interés por la aviación nació en Francia, en 1907, cuando asistía como paciente espectador a las maniobras y experiencias que se realizaban en Issy-les-Moulineaux, cerca de París, tanto del dirigible Clément como de los primeros aeroplanos, entre los que, sin duda, sus favoritos eran los de Santos-Dumont. Gracias a su popularidad como motociclista, Olieslagers obtiene permiso para entrar en el campo y aborda al pionero brasileño, que llega,

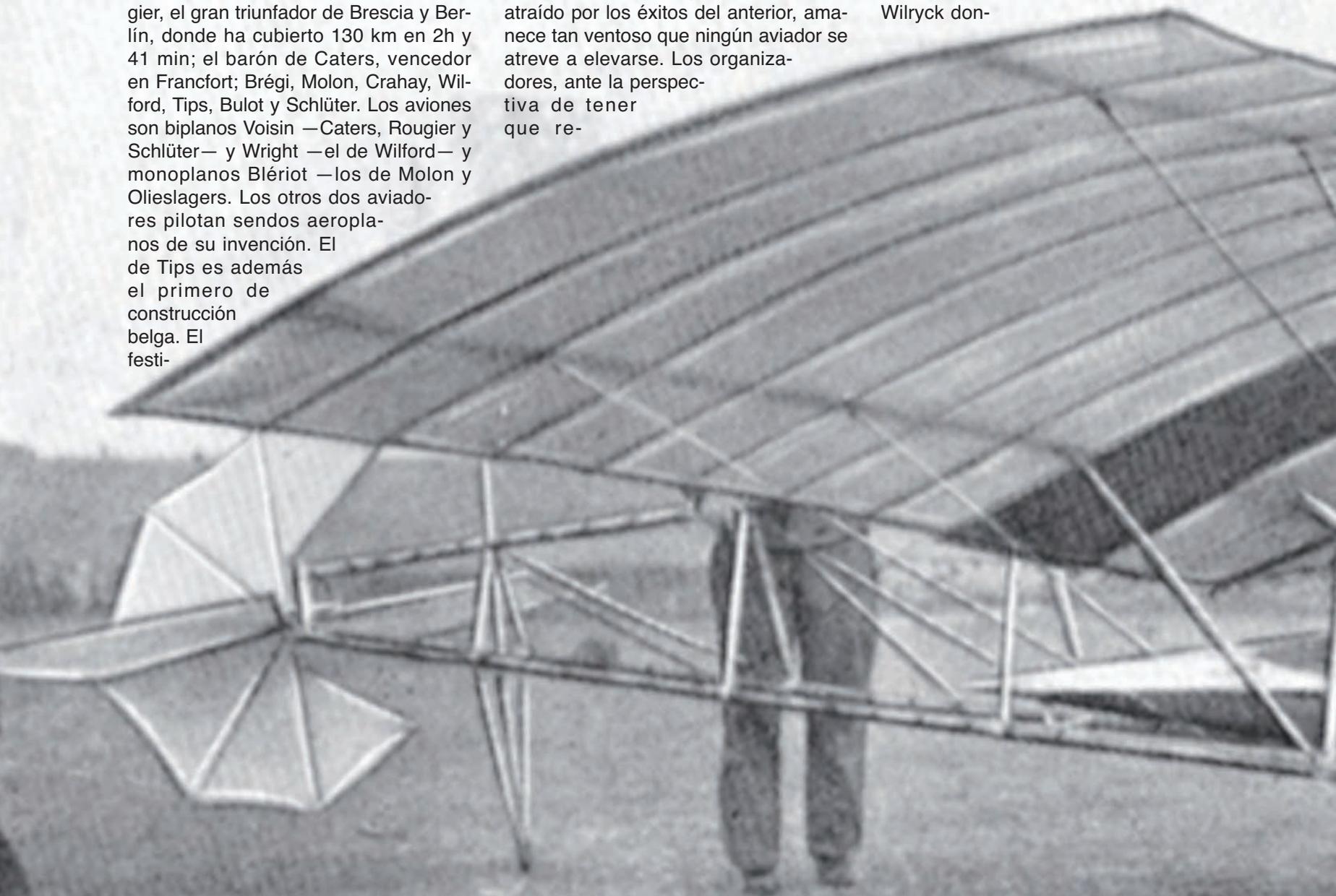


Jan Olieslagers, a bordo de su Blériot XI en una postal de Le Petit Journal. La fama del osado aviador amberino se prolongó hasta la Gran Guerra y después, cuando llegó a ser uno de los mejores cazadores de la Aviación Militar de su país.

Jan Olieslagers se presenta en público por primera vez como aviador en la Semaine d'Aviation de Amberes, el 23 de octubre de 1909, a la que asisten Rougier, el gran triunfador de Brescia y Berlín, donde ha cubierto 130 km en 2h y 41 min; el barón de Caters, vencedor en Francfort; Brégi, Molon, Crahay, Wilford, Tips, Bulot y Schlüter. Los aviones son biplanos Voisin —Caters, Rougier y Schlüter— y Wright —el de Wilford— y monoplanos Blériot —los de Molon y Olieslagers. Los otros dos aviadores pilotan sendos aeroplanos de su invención. El de Tips es además el primero de construcción belga. El festi-

val sufre, sin embargo, por el mal tiempo, que reinaría durante seis de los nueve días que se prolonga la semana. El cuarto día, con un público numeroso, atraído por los éxitos del anterior, amanece tan ventoso que ningún aviador se atreve a elevarse. Los organizadores, ante la perspectiva de tener que re-

embolsar las entradas, les ruegan que lo intenten, en vano, hasta que acuden a Olieslagers a quien prometen el premio concedido a los debutantes. A pesar de que Rougiers y Caters, los más expertos, intentan persuadirlo, «Jan sans peur», se deja seducir y da la orden de preparar su monoplano. Ante sus paisanos, muchos de los cuales le han ovacionado como el «demonio» motociclista, Olieslagers, se siente obligado: se sitúa de cara al viento y despegue en 50 m, pero sus habilidades como piloto no le permiten todavía realizar un viraje con tanto viento y el avión realiza una toma dura que rompe el tren otra vez y el plano derecho. El comité organizador le felicita y pone a su disposición un equipo de hombres, trabajando día y noche mientras que las piezas de repuesto necesarias se traen de París. Dos días después, el Blériot está otra vez a punto y Olieslagers lo exhibirá esta vez ante el príncipe Alberto de Bélgica. Por la mañana, antes de la anunciada visita, Olieslagers lo prueba, sobrevolando la llanura de Wilryck don-



de tantas veces jugara de niño. Da la vuelta y hasta se arriesga a pasar por encima de los árboles plantados en mitad del llano. Otra vez el viento le juega una pasada y lo empuja contra los árboles a todo gas. El monoplano vuelve a resultar dañado, aunque levemente. A pesar de que el público aún escasea, la policía apenas podrá impedir que algunos se lleven a trozos el Blériot como souvenirs del ídolo temerario en que Jan se ha convertido. Será en el hangar, reparando las heridas, donde el príncipe encontrará al osado aviador, al que ya ha felicitado con anterioridad por sus éxitos como corredor de carreras.

—¿Qué hace falta para ser piloto?— pregunta el heredero.

—Mucho valor —responde Olieslagers— Y mucha paciencia.

Y luego, mostrándole los daños de su monoplano, añade:

— Y mucho dinero, también.

Reparado, el Blériot de Jan volverá a volar y el 1 de noviembre lo hará ante el ministro Delbeke, ascendiendo a 15 m para aterrizar luego con total perfección. Su vuelo más largo durante toda la «Semaine» será de ocho minutos.

JAN EN ÁFRICA

El invierno no parece época para volar y, siguiendo a las aves migratorias, Olieslagers, busca el sur. Se ha carteadado con un rico propietario de Bouisville, en Orán, que intenta explotar, por cuenta de su propietario, un tal Puch, los terrenos de La Senia, cerca de Orán. Llega a un acuerdo con ambos y se prepara para el viaje hasta el continente africano encargando un buen lote de piezas de repuesto, según ha aprendido de la experiencia. Un armador amberino le ofrece generosamente el transporte de todo su material y a finales de diciembre, Jan, su hermano Max y su mecánico Hubert, se embarcan también.

La primera visita es para el campo de vuelo: han puesto a su disposición una carreta tirada por dos caballos para el material y otra montura de silla para él. Pero Jan es un mal jinete y pide una bicicleta con buenos frenos, descubre con ella un terreno propicio cerca de La Senia, junto a la vía del ferrocarril Orán-Argel y, aunque el suelo ha de ser ligeramente igualado, es un buen si-

tio para un aeródromo: doscientos hombres despejarán, trabajando de rodillas por 50 céntimos al día, un área de 500 m de largo y 30 m de ancho, levantando además un hangar de madera y de tela. Olieslagers planta allí la bandera de Bélgica: ha nacido el aeródromo de La Senia, el primero en tierra africana.

Tras reparar un ala que llega rota sin más ayuda que la de su hermano —el mecánico se niega a aceptar tal responsabilidad— Jan realiza una serie de vuelos desde enero de 1910, con prudencia, volando sólo trayectos en línea recta. Y el domingo 9 de enero está preparado para presentarlo ante las autoridades y de invitar al público. Trenes especiales, toda suerte de vehículos y cientos de personas venidas a pie, se congregan para el gran espectáculo. A la hora prevista, las tres de la tarde, el viento, eterno enemigo, vuelve a soplar y Olieslagers decide esperar hasta las cinco. Los espectadores se impacientan y, al ruido del motor, se acercan para ver mejor, Jan despega con presteza, vuela a baja altura y viendo que la multitud avanza hacia él, teme una catástrofe: corta el motor y aterriza bruscamente, rompiendo un larguero. La turba, enfadada, lo rompe todo y el aviador ha de refugiarse junto al gobernador militar, que manda a los «chasseurs» africanos proteger al avión y a su piloto durante la noche, fusil en mano.

Al día siguiente, la prensa local insinúa que el belga habría volado si la gente hubiese pagado por verlo. Jan se enfada



*El brasileño Alberto Santos-Dumont, realizó el día 10, mientras en Sevilla concluía la Semana de Aviación, diversas pruebas con su Demoiselle en el campo de golf de las Cuarenta Fanegas de Madrid, ante numeroso público, entre el que se encontró la infanta doña Isabel.
Foto: Archivo J.A. Guerrero.*



Cartel del meeting aeronáutico de Niza, al que acudió Olieslagers con su recién ganada Copa de Sevilla, pero ya con su propio Blériot. Aunque previsto para el día 10, el certamen no comenzó en realidad hasta el miércoles 13 de abril.

verdaderamente y decide demostrar a los oraneses de lo que es capaz. Durante la noche, su hermano y el mecánico han reparado el Blériot y Jan ordena sacarlo de inmediato. A las diez y media, sin el acoso de ninguna multitud, despegar, se dirige a La Senia, hace un viraje, saluda a su hermano en tierra y se encara hacia Orán. El Blériot, con una ligera brisa de cola, asciende hasta 40 m y sobrevuela las aldeas de Victor-Hugo, Lamur, Delmonte, Saint-Charles y Saint-Eugène, cuyos habitantes salen de sus casas estupefactos pa-

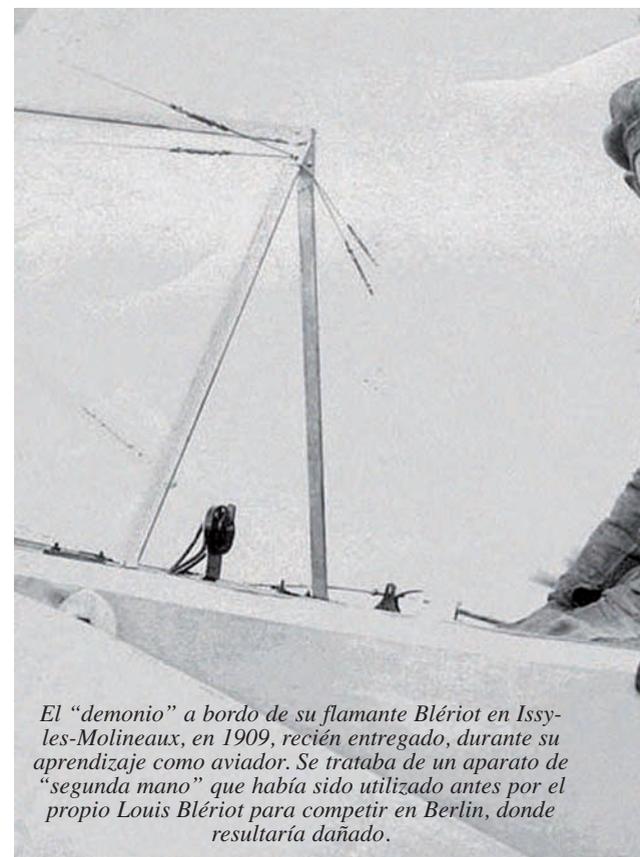
ra contemplar el majestuoso vuelo del monoplano que continúa imperturbable hasta Orán, cuyos tejados y azoteas también sobrevuela. El honor de un deportista belga está vengado. Sobre el puerto, intenta virar a la izquierda para evitar la imagen de una Virgen que se interpone en su camino, a pesar de que es una maniobra que no ha realizado nunca antes. Lo logra pero, al verse sobre el mar, vira a la derecha... con el viento empujándole, se encuentra en pocos segundos encima de la ciudad. Poco después, confundido por el traza-

do del ferrocarril, se halla sobre Sidi-Marouf cuando una riostra delantera se rompe y golpea la hélice. Jan corta el motor y aterriza en un campo cerca de una granja, tras volar durante 54 min. Los campesinos argelinos huyen des-pavoridos y acuden poco después con el colono francés, armado éste con un fusil: quería dar muerte él mismo al enorme pájaro que sus trabajadores habían visto caer del cielo.

Tras unos cuantos vuelos más, coronados por el éxito y, ahora sí, con el respeto del público, a pesar del viento que no deja de amagar, el 20 de enero, tras rivalizar con el tren de Argel, trata de trazar un ocho en el aire, virando sucesivamente a derecha y luego a izquierda, pero su pie se desliza del palonnier en el momento en que debía evitar los cables del telégrafo, choca con ellos, cayendo el avión a tierra, se incendia y resulta completamente destruido, salvo el motor. Por fortuna, el «demonio amberino» escapa ileso. Sin seguro, Jan se encuentra en la ruina más absoluta, pero una partida de bacarrá, organizada por el Círculo de Esgrima de Orán en su beneficio, obtiene el suficiente dinero para recompensarle por la pérdida.

DE NUEVO A LA ESCUELA

La suma es entregada a su hermano Max, pero Blériot, que telegrafía para felicitarle, no puede entregarle de



El «demonio» a bordo de su flamante Blériot en Issy-les-Molineaux, en 1909, recién entregado, durante su aprendizaje como aviador. Se trataba de un aparato de «segunda mano» que había sido utilizado antes por el propio Louis Blériot para competir en Berlín, donde resultaría dañado.

inmediato uno nuevo. Jan decide continuar, en espera, su entrenamiento en la Escuela de Pau, donde conocerá al belga Tyck y al inglés Graham White, que también aprenden a volar en Blériot.

Aprende rápidamente y cuando Blériot despacha un pedido de cuatro monoplanos, Olieslagers es el encargado de recepcionarlos. Con uno de ellos viajará hasta Sevilla, donde, como ya sabemos, conseguirá la Gran Copa, «*esplendide et imposante*», de plata maciza, grabada con el emblema de la ciudad.

Después de la Copa de Sevilla, Olieslagers utilizará su Blériot nuevo, ya reparado, para participar en el *meeting* de Niza, del 10 al 25 de abril — en realidad empezaría el día 13— y luego en Barcelona, donde reencontrará al propio Louis Blériot, para ganar un premio de mil pesetas al sobrevolar la ciudad, rodeando la estatua de Cristóbal Colón, para seguir la Rambla, virar sobre el edificio de Le Crédit Lyonnais y sobrevolar el castillo de Montjuich. Al regresar, antes de posarse en el hipódromo, lanza flores al público de las tribunas, siendo aclamado por éste. El último día del certamen, Jan y su avión son atrapados por una fuerte ráfaga de viento al despegar y el monoplano capotará, resultando averiado y su piloto, herido. No terminaría ahí su carrera de osado aviador pero, como diría Kipling, «eso es ya otra historia».



Cartel de la Exposición de Aeronáutica de Barcelona que se celebró en los meses de Marzo y Abril de 1910 con diversos actos, entre ellos algunos de competición, en los que participaría también Olieslagers, tras su aparición en Niza.



Olieslagers posa delante de un Nieuport X de la Aviación Militar Belga. Además de contribuir con sus tres Blériot XI al nacimiento de este servicio, Jan se convirtió en un "as" con más de seis victorias confirmadas, a pesar de que nunca reclamaba sus derribos que, simplemente, consideraba su obligación como piloto militar en guerra. En su primer encuentro aéreo, ya atacó a su enemigo a tiros de pistola.

Alfonso XIII y la Aviación Militar española en 1913 (2ª parte)

JAIME DE MONTOTO Y DE SIMÓN
Coronel de Aviación
Miembro del IHCA

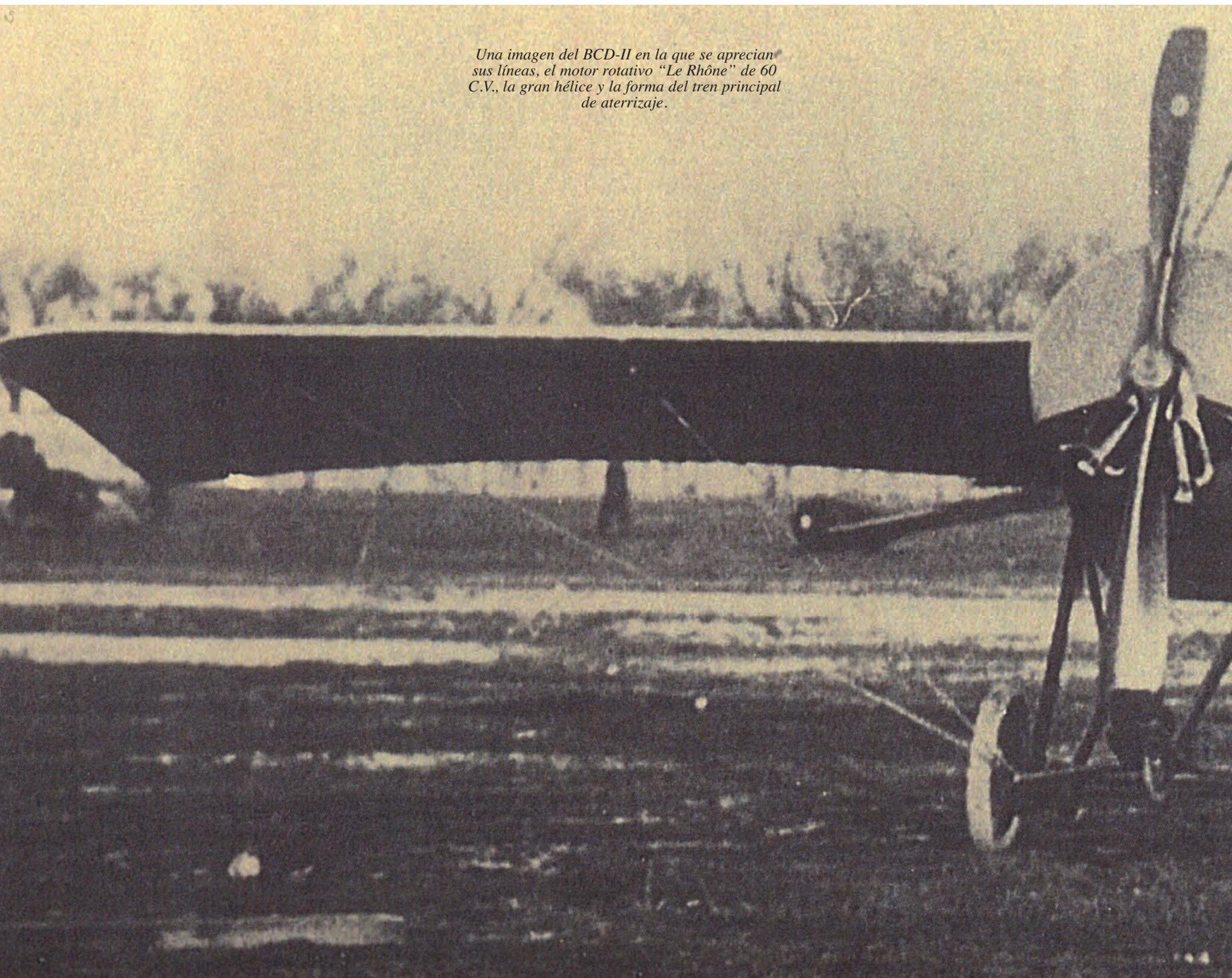
UN NUEVO MODELO DE AEROPLANO ESPAÑOL

Mientras que la Aviación Militar adquiría nuevos aeroplanos en el extranjero y convocaba una nueva y más numerosa Promoción de

Pilotos para tripularlos, continuaban las manifestaciones de la incipiente industria aeronáutica española. Como botón de muestra hay que mencionar que en estas fechas los juveniles socios de la empresa madrileña BCD (José Barcala, Juan de la Cierva y Pablo Díaz) finaliza-

ban su segundo prototipo, bautizado *BCD-II*. Era un monoplano de ala muy gruesa, con mando lateral de alabeo y dotado de dos asientos. El tren de aterrizaje era triciclo pero con patín de cola, con una pequeña rueda delantera que pretendía proteger la hélice. El mo-

Una imagen del BCD-II en la que se aprecian sus líneas, el motor rotativo "Le Rhône" de 60 C.V., la gran hélice y la forma del tren principal de aterrizaje.



tor era un "Le Rhône" rotativo con una potencia de 60 C.V. El aeroplano fue construido en la carpintería mecánica que poseía el padre de Pablo Díaz en la calle Velázquez. El aparato era más robusto que el BCD-1 pero pesaba demasiado y tardaba en despegar más de lo previsto, además de responder perezosamente a los mandos.

El aparato inició los ensayos en Getafe pilotado por D. Julio Adaro. Cuando quedó claro que las velocidades de despegue y aterrizaje eran excesivas, se aumentó la superficie alar con lo que mejoraron sus condiciones de vuelo. Posteriormente se iniciaron nuevas pruebas en vuelo a cargo del piloto francés Jean Mauvais; pero cuando todo hacía suponer que éstas terminarían felizmente, en un aterrizaje excesivamente duro se partió el eje de una rueda del tren principal, el avión capotó y se destrozó irremediabilmente.



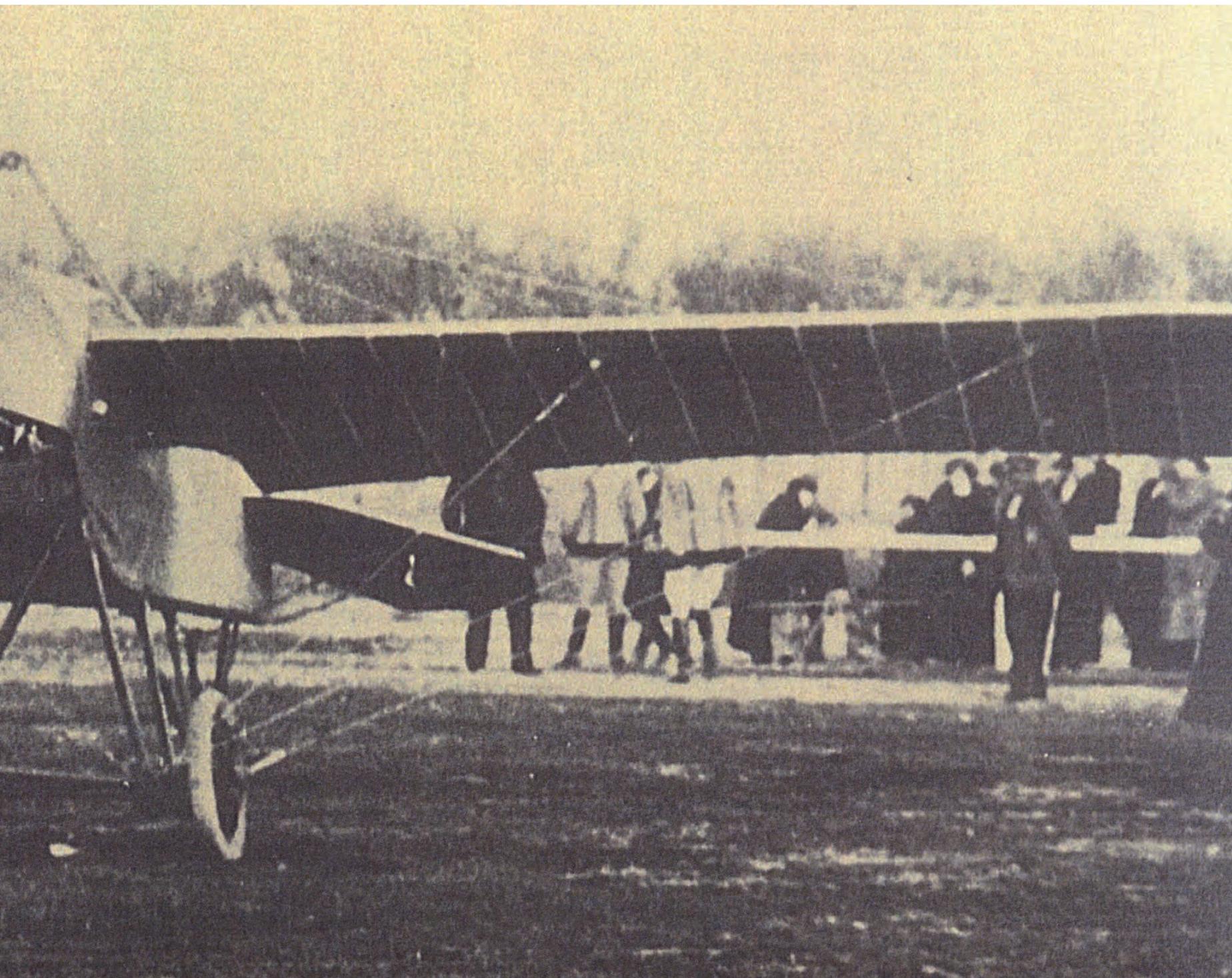
Capitán de Ingenieros D. Manuel Barreiro Álvarez, de la 4ª Promoción de Pilotos.

Falta del apoyo financiero de los padres de los constructores, la sociedad BCD desapareció definitivamente. Juan de la Cierva ingresó en la Escuela de Ingenieros de Caminos y no volvió a pensar en diseñar y construir nuevos aeroplanos hasta finales de 1918, cuando ya estaba en 5º Curso de Caminos.

MÁS PILOTOS Y AEROPLANOS PARA LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

El día 1 de mayo de 1913 eran destinados a Cuatro Vientos los componentes de la 4ª Promoción de Pilotos, que empezaron por realizar prácticas en Guadalajara como observadores de globo. Los Oficiales que formaban esta promoción eran los siguientes:

Capitán de Estado Mayor D. Victoria-no Castrodeza Vázquez



Capitán de Estado Mayor D. Luis Gonzalo Vitoria

Capitán de Caballería D. Miguel Núñez de Prado Susbielas

Capitán de Ingenieros D. Mariano Zorrilla Polanco

Capitán de Artillería D. Miguel Balseyro Flores

Capitán de Ingenieros D. Manuel Barreiro Álvarez

Capitán de Artillería D. Manuel Aparici Aparici

Teniente de Navío D. Pablo Mateo Sagasta y Pratosi

Teniente de Navío D. Francisco Gil de Sola y Bausá

Teniente de Infantería D. Antonio Zubia Casas

Teniente de Infantería D. José Espinosa Arias

Teniente de Infantería D. José Valencia Fernández

Teniente de Infantería D. Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco

Teniente de Caballería D. José Rojas Rojas

Teniente de Caballería D. Roberto White Santiago

Teniente de Artillería D. Ángel Pastor Velasco

Teniente de Artillería D. Vicente Ruiz de Arcaute Sarrain

Teniente de la Guardia Civil D. Vicente Ramos Izquierdo

Alférez de Navío D. Fernando Navarro Capdevila

Teniente de Infantería de Marina D. Manuel O'Felan y Correoso



Los Tenientes D. Luis Moreno Abella y D. José Monasterio Ituarte

El 19 de mayo, después de finalizar su curso de observadores en Guadalajara, los miembros del curso marcharon en ferrocarril a Cuatro Vientos para fi-

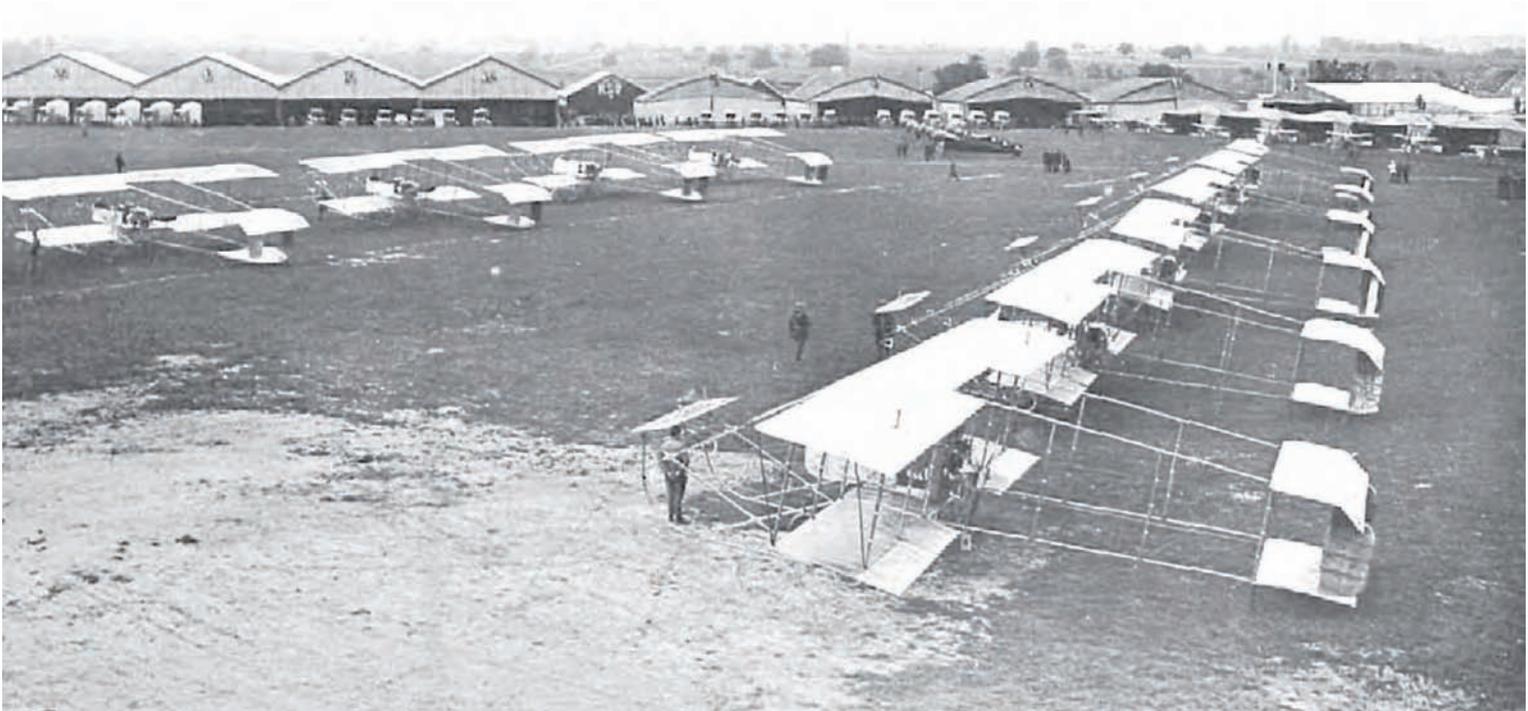
nalizar allí las prácticas previas, con estudios de cartografía, croquizado y fotografía. Finalizadas estas prácticas volvieron a sus Cuerpos de procedencia hasta que algunos fueron convocados el día 1 de septiembre para empezar los cursos de pilotos en Cuatro Vientos y Alcalá de Henares; otros se incorporaron voluntariamente a la Escuadrilla expedicionaria a Marruecos, como observadores.

A pesar de la limitación de presupuestos, el Gobierno español había empezado a adquirir más aeroplanos para la Aeronáutica Militar con objeto de mejorar y modernizar el material de vuelo. A finales de abril se recibieron en Cuatro Vientos los cinco monoplanos Nieuport VI M, con motor de 80 C.V., para que complementaran la "flota" de los Nieuport modelos II N (o "pingüino") con motor de 28 C.V. (que se utilizaba para aprender a rodar) y IV G con motor Gnôme de 50 C.V. El Nieuport VI M con su potencia superior era ya un aeroplano que se podía utilizar en operaciones militares y, efectivamente, en 1913 y 1914 se empezaron a utilizar en las operaciones de Marruecos.

En el monoplano Nieuport II N y en los IV G se habían formado algunos de los pilotos componentes de la 3ª Promoción. De los alumnos del Capitán D. Emilio Herrera, el 16 de noviembre de 1912 ya había obtenido su Título de Piloto expedido por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) el Teniente de Ingenieros D. Jenaro Olivé Hermida.



Un Bristol B.R. 7 en 1913



Una imagen de los aviones militares alineados para la revista en Buc

Por estas fechas (el 16 de abril de 1913) también terminaron su instrucción y recibieron sus Títulos el Teniente de Infantería D. Luis Moreno Abella y el Teniente de Caballería D. José Monasterio Ituarte; posteriormente lo consiguieron el 25 de mayo el Médico Primero D. Antonio Pérez Núñez y el 10 de junio el Capitán de Ingenieros D. Luis Dávila-Ponce de León y Wilhelmi. Por otra parte, con los nuevos Nieuport VI M obtuvieron en mayo el Título Superior de Piloto Militar el propio Capitán Herrera y el Oficial 1º de Administración Militar (Teniente de Intendencia) D. Carlos Alonso Ilera. No cabe duda de que se supo sacar buen partido de estos monoplanos.

A fines de abril llegaron a Cuatro Vientos cinco Nieuport VI M, que a primeros de mayo realizaron con éxito sus pruebas de recepción, pilotados por Marc Bonnier, que era el piloto que la casa Nieuport enviaba habitualmente a Madrid para estas demostraciones. Estos aeroplanos, propulsados por un motor Gnôme de 80 C.V., recibieron la denominación oficial m.N. (monoplano Nieuport); sus números de identificación para el servicio asignados por la Aeronáutica Militar fueron m.N. 4, m.N. 5, m.N. 6, m.N. 7 y m.N. 8 (monoplanos Nieuport nº 4 a 8); extraoficialmente se les denominaba N.80 ó N 80 C.V., aunque normalmente se les llamaba Nieuport 80 CV.

El día 7 de mayo el Coronel Vives ya realizó un vuelo de 17 minutos en un Nieuport pilotado por el Capitán Emilio Herrera, ascendiendo a 800 m. de altura (unos 1.500 m. de altitud sobre el mar, dada la elevación del aeródromo). Es posible que fuera el primer "vuelo solo"

(sin otro piloto) en este tipo de aparatos de Herrera, ya que el Coronel Vives solía volar como observador de los pilotos en el "vuelo de la suelta", para demostrar su confianza en ellos.

Durante la misma semana llegó a Madrid Geo Fourny, para realizar (también con éxito) las pruebas en vuelo de 2 biplanos Maurice Farman, que a continuación fueron aceptados oficialmente por el Gobierno español.

En cambio los cinco ejemplares del nuevo modelo de la firma Bristol (que la empresa había denominado provisionalmente B.R.70 aunque luego recibió la denominación B.R.7), que el Gobierno español había encargado a comienzos de 1913 no tuvieron tan buena fortuna. Se trataba de un biplano (para ajustarse a las normas de seguridad del *Royal Flying Corps*, que rechazaba los monoplanos por considerarlos poco seguros) diseñado por Henry Coanda. El primer ejemplar del B.R.70 se exhibió en el *Olympia Aero Show* en enero de 1913 y en febrero empezó sus pruebas de vuelo en Larkhill, primero con un motor Renault de 70 C.V. y luego con un Daimler-Mercedes de 90 C.V. En abril de este año el Coronel Vives marchó a Gran Bretaña, donde pudo hablar con los directivos y técnicos de la casa Bristol y visitar las factorías de la firma en Milton y Larkhill. En un principio se habían encargado 5 biplanos Bristol-Coanda B.R.70 biplazas con motor Renault de 70 C.V. Sin embargo, aunque se construyeron los 5 ejemplares, las prestaciones no alcanzaron los niveles especificados en el contrato inicial y estos aparatos no pasaron las pruebas de

recepción (a pesar de probar varios perfiles de alas e instalar nuevas hélices bipaladas e incluso una hélice cuatripala en el BR.70 nº 158); pero el Coronel Vives no debió quedar nada satisfecho de sus entrevistas y el Gobierno español rechazó la entrega. Ya no se compraron más aeroplanos Bristol; en cambio luego se adquirieron los Lohner Pfeilflieger austríacos.

Una Orden Circular (C.L. nº 98) de fecha 6 de mayo de 1913 reglamentaba que: "El Servicio de Aeronáutica Militar se organiza sobre la base de los medios materiales del Parque y Tropas de Aeronautación". Los Jefes y Oficiales del Servicio, tanto los profesores de vuelo como los mandos de Escuadrillas de Vuelo o de Compañías de Tropas, serían nombrados por el Ministerio de la Guerra. Como dato curioso hay que mencionar que, cuando se refiere a la Clase de Tropa, la Orden establecía ya que: "..., al hacer la distribución y destino de los cupos de filas e instrucción en los reemplazos anuales, se asignarán al Servicio en la cuantía que las necesidades lo permitan, los que acreditaran poseer oficios de motoristas, conductores de automóviles, herreros, carpinteros aparatistas, ajustadores, cordeleros, ebanistas y los que tengan el título de pilotos".

LA REVISTA DE S.M. EL REY A LA AVIACIÓN MILITAR FRANCESA EN BUC

El día 9 de mayo de 1913, S.M. el Rey Alfonso XIII visitó el aeródromo militar de Buc, en el transcurso de una



visita oficial a Francia. Durante la visita el Rey pudo ver un total de 72 aparatos en vuelo, lo que demuestra la potencia de la aviación francesa ya en aquel momento. Además de los aeroplanos de todo tipo, también participaron en la gran demostración dos dirigibles, ambos de la casa Zodiac: el «Commandant Coutelle», pilotado por el Conde Henry de la Vaulx, y el «Le Temps». Para recibir al monarca se habían desplazado desde París el Presidente de la República M. Raymond Poincaré, el Presidente del Consejo de Ministros M. Louis Barthou, el Ministro de la Guerra M. Eugène Estienne y el Ministro de Obras Públicas M. Gauthier. El día anterior el Rey había podido presenciar una demostración del Ejército de Tierra francés en Fontainebleau y ya se había mostrado muy impresionado por la precisión de las evoluciones de la caballería francesa.

La mayoría de los aviones que se reunieron en Buc habían volado lo que en aquel momento se consideraba “largas distancias” a fin de poder tomar parte en la revista. El Teniente Munch había llegado en su Blériot desde Avord (a unos 250 Km. de distancia), siete Oficiales habían volado desde el aeródromo de Sisonne, tres desde Reims, otros tres desde Lyon y uno desde el campo de Mailly.

Al llegar el Rey ya estaban en el aire el dirigible *Le Temps* y diversos aviones. Alfonso XIII, fue recibido por el Ministro de la Guerra M. Etienne, el General Michel, Gobernador Militar de París, el General Hirschauer, Inspector permanente de la Aeronáutica Militar francesa, el Prefecto del departamento de Seine-et-Oise M. Autrand y diversas personalidades, entre las cuales la prensa especializada destacó al Coronel Bouttieaux y a Henry Deutsch de la Meurthe, Presidente del *Aéro-Club de France*. El monarca iba vestido con el uniforme de Capitán General de Artillería.

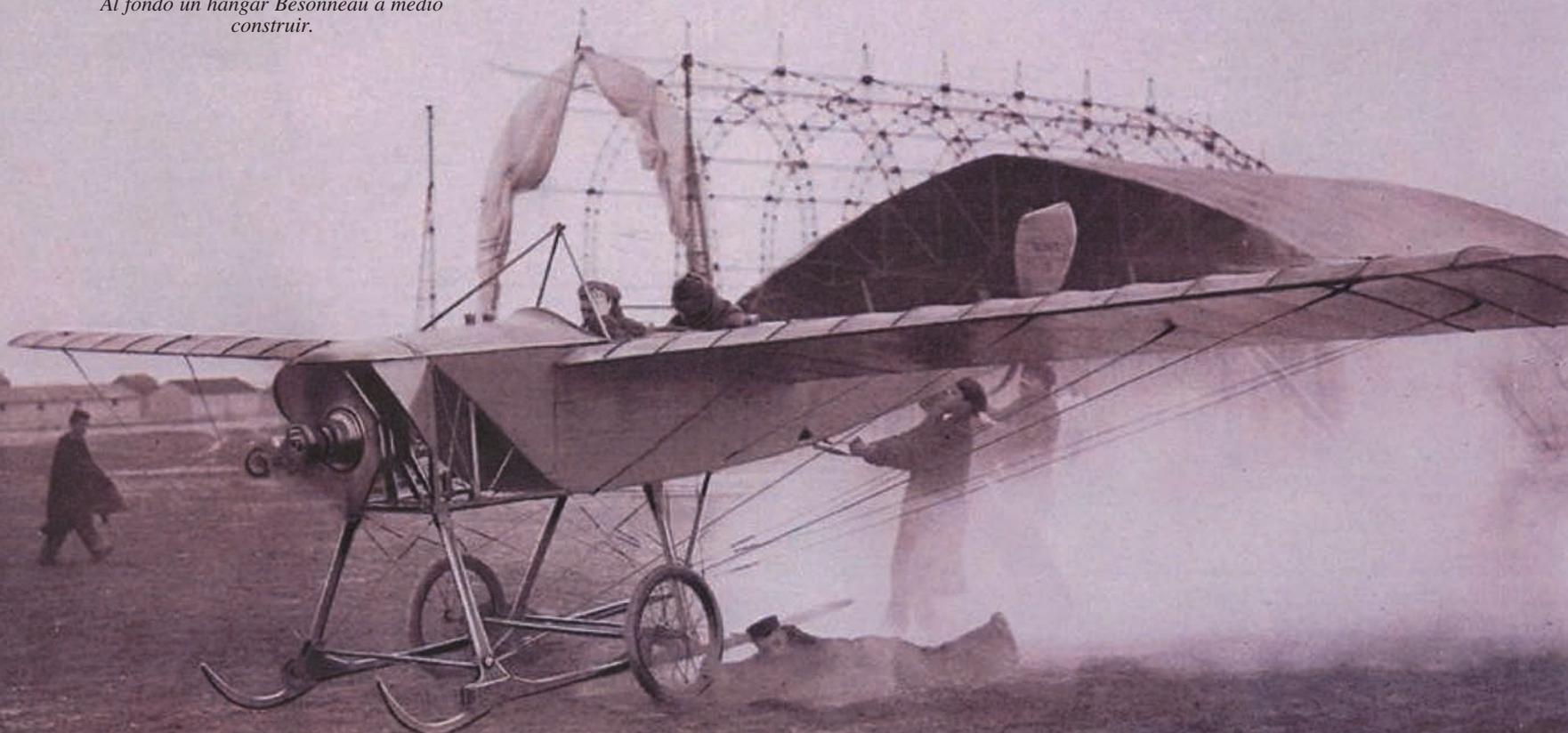
Alfonso XIII pudo ver en tierra 43 aviones militares “listos para despegar” según la prensa francesa, que mencionaba expresamente una Escuadrilla de 6 aviones procedentes de Sisonne, que acababa de aterrizar. También se le mostraron 15 aeroplanos civiles de diferentes marcas, “pilotados por todos los ases del aire”, que estaban alineados y listos para la visita. Igualmente pudo ver los dos dirigibles que participaron en el gran “carrusel” aéreo. Unos 12 aparatos de las Escuelas de Vuelo vecinas vinieron también a unirse a la fiesta.

Primero el General Hirschauer presentó al Monarca a todos los aviadores militares presentes, colocados en dos

filas. Después el Rey revisó los 30 hangares Besonneau que se empleaban para guardar los aviones. Luego visitó, “con considerable atención” según la prensa de la época, los talleres móviles sobre vehículos y toda la flota de vehículos de apoyo (furgones, camiones y remolques) de las 4 Escuadrillas de Buc, diseñados para acompañar a dichas escuadrillas en maniobras y despliegues de cualquier tipo. Alfonso XIII pasó revista minuciosamente a todo este material de tierra, hizo que le explicaran con detalle sus diferentes particularidades y “mostró todo el interés que presta a la navegación aérea”, según “l’Aérophile” (órgano oficial del Aero Club de Francia). A continuación el Rey pasó revista a los 43 aviones militares, entre los cuales había biplazas y monoplazas, monoplanos y biplanos. Después de la revista los aviones arrancaron sus motores y los 43 aviones se prepararon para despegar.

Mientras los aviones militares calentaban motores y se preparaban para la gran exhibición aérea, el Rey terminó la visita saludando a los aviadores civiles (que le presentó M. Robert Esnault-Pelterie) y pasando revista a los 15 aeroplanos civiles. Alfonso XIII tuvo unas palabras amables para cada uno de los pilotos y les felicitó por sus éxitos, “que conocía perfectamente” según la revista

*Kindelán en un Deperdussin.
Al fondo un hangar Besonneau a medio
construir.*



francesa “La Vie au Grand Air”. Cuando habló con Guillaux le felicitó por su reciente triunfo en la Copa Pommery y le pidió algunos detalles sobre el vuelo de Biarritz a Kollum; a Bathiat le felicitó por los éxitos que había conseguido asociado al constructor chileno Sánchez-Besa; también saludó muy efusivamente a Vedrines, a quien había conocido en 1911 por su victoria en la carrera aérea París-Madrid. A continuación los pilotos civiles se dirigieron a sus aeroplanos y se prepararon para despegar.

Entonces el Rey “cruzó el campo a grandes zancadas” según la prensa, acompañado del General Hirschauer y el General Michel (que no tendrían ningún problema para seguir a su paso, dada su también elevada estatura). Se situó delante de los hangares y entonces comenzaron los despegues de los aparatos militares, casi todos por parejas para demostrar su dominio de los aparatos. Según la prensa especializada de la época, primero despegaron los biplanos Maurice Farman, seguidos de los monoplanos REP (pintados de rojo, según “l’Aéroplane”), los Bréguet, los Henry Farman, los Nieuport, los Borel, los Deperdussin, el Vendôme y el Dorand. Por tanto, las Escuadrillas que se habían congregado en Buc contaban con al menos 7 diferentes tipos de aviones.

Comenzó la gran exhibición aérea de los aparatos militares. El cielo se llenó de aparatos que entrecruzaban sus trayectorias y formaron “un gran carrusel del aire”, volando también alrededor de los dos dirigibles. Parece ser que los 72 aeroplanos no estaban todos en el aire



El piloto santanderino Juan Pombo Ibarra, iniciador de una dinastía de aviadores civiles y militares.

al mismo tiempo, sino que los aviones despegaban sucesivamente, ya que el espectáculo más grandioso, según l’Aéroplane, fue el que proporcionaron “19 aparatos en el aire simultáneamente”. Acabada su actuación, los pilotos militares se dirigían a aterrizar en los aeródromos vecinos, según se les había ordenado previamente, a fin de dejar libre el espacio para los pilotos civiles.

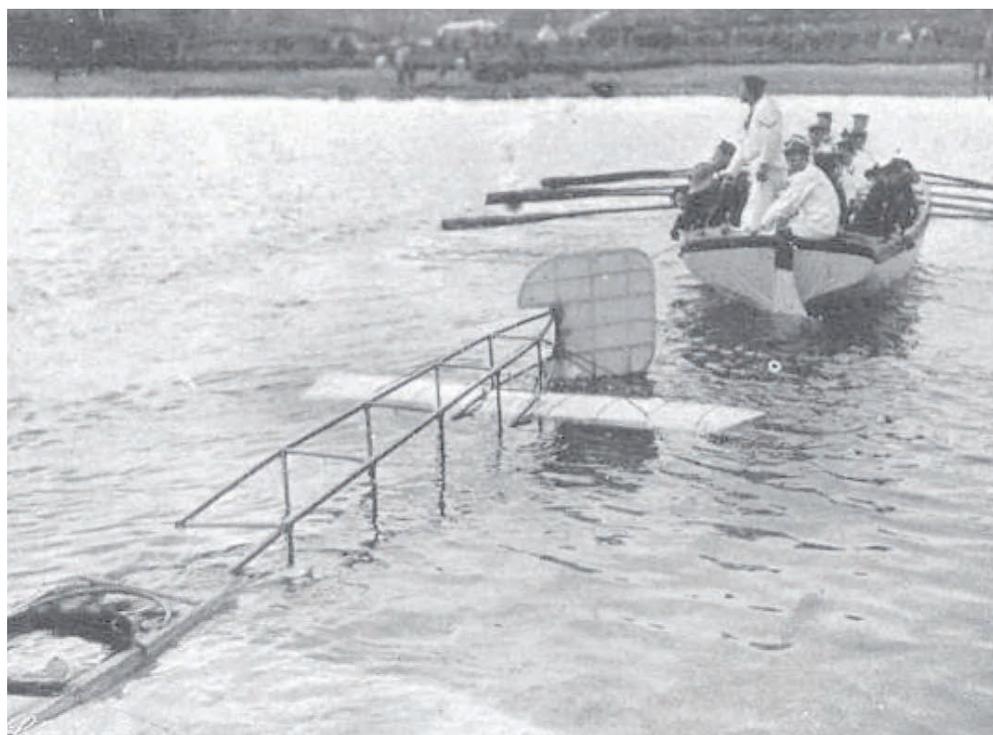
Después de la demostración aérea militar empezó la exhibición de los pilotos civiles. Entre otros participaron Chevilliard en su Henry Farman, Garros en un Morane, Guillaux en un Clément-Bayard, Prevost en un Deperdussin *monocoque*, Perreyon en un Blériot “canard”, Gobé en un Nieuport, Bathiat en un Bathiat-Sánchez Besa, Caudron en un Caudron, Debrouette en un Zodiac y otros pilotos de demostración de diver-

sas firmas francesas. La apoteosis del carrusel fue el combate simulado entre Roland Garros (“le roi des virtuoses”) con su monoplano Morane-Saulnier y Chevilliard (“le roi des acrobates”) con su biplano Farman.

Lo más admirable para los cronistas de la época fue que ni un solo aeroplano tuvo que retardar su despegue por problemas mecánicos. Los 64 aviones y los 2 dirigibles despegaron cuando se les ordenó, sin el más mínimo retraso. Terminada la jornada el Rey, antes de montar en su automóvil, felicitó muy efusivamente al Presidente Poincaré y le dijo que, a su juicio, Francia contaba con la mejor Aviación Militar del mundo. Esta felicitación dejó muy satisfechas a las autoridades francesas que deseaban convencer al monarca de la eficacia de las Fuerzas Armadas de su nación y que querían alejar el fantasma de una posible intervención de España a favor de Alemania en la guerra europea que todos veían avecinarse.

LA “ESCUELA NACIONAL DE AVIACIÓN” EN GETAFE

La exhibición que había presenciado S.M. el Rey en Buc había demostrado una vez más la conexión entre la aviación militar y la civil. En esta línea, las autoridades españolas ya habían decidido anteriormente facilitar la formación en España de pilotos civiles, que además constituirían oficialmente una reserva de la aviación militar, como en otras naciones.



José Piñeiro ante su Blériot. Una imagen del “Sanxenxo” en las aguas de El Ferrol, el 7 de mayo de 1913.



El San Ignacio en La Albericia

En mayo de 1913 se adquirieron cinco monoplanos Deperdussin para la Escuela de Aviación Civil que había organizado el Gobierno en Getafe, con el nombre de "Escuela Nacional de Aviación". Los instructores que se nombraron fueron D. Julio Adaro, D. Mariano de las Peñas, D. Antonio Grancha y D. Manuel Menéndez Valdés, que eran los

cuatro ingenieros industriales que se habían formado como pilotos en la Escuela Deperdussin de Pau (Francia), adonde les había enviado en 1911 el entonces Ministro de Fomento, D. Rafael Gasset. D. Joaquín M. Urrizburu, que en noviembre de 1912 también había obtenido su Título de Piloto sobre un Deperdussin, pero no en Pau sino

en la Escuela de Vuelo de Etampes (Francia), fue nombrado jefe de talleres además de ser también piloto instructor en caso de necesidad.

Como Director de la Escuela se designó al Marqués de Morella, otro ingeniero industrial que posteriormente (en octubre de 1913) consiguió su Título de Piloto en un Deperdussin; cuando el



SAR la Infanta D^a Isabel ("La Chata") felicitando a Piñeiro por haber salido con bien del accidente.

Marqués dimitió de su cargo de Director, Menéndez se hizo cargo de la dirección de la Escuela, además de continuar como piloto instructor.

Posteriormente, en 1915, el Capitán Kindelán, molesto porque algunos Oficiales de Estado Mayor (que eran más modernos que él como Capitanes y como Pilotos) habían ascendido a Comandantes antes que él, dejó la Aviación Militar y se hizo cargo de la Escuela Civil de Vuelo de Getafe. Pero esta Escuela, como dependía de presupuestos variables y siempre insuficientes, nunca pudo cumplir su función de formar un gran número de pilotos civiles, que además constituirían sobre el papel una reserva de Pilotos de Complemento para la Aviación Militar. Precisamente el tercer piloto civil español, D. Gregorio Campaña, ya se había ofrecido en su día para acompañar a nuestras tropas en África.

LOS ÉXITOS DE LOS PILOTOS CIVILES ESPAÑOLES

En ocasiones eran otros miembros de la familia real los que apoyaban con su presencia el desarrollo de la aviación, aunque fuera la aviación civil deportiva, que realizaba con sus actuaciones algunas ceremonias militares. El día 7 de mayo fue un día de grandes celebraciones en El Ferrol con motivo de la botadura del acorazado "Alfonso XIII". El monarca no pudo estar presente en la botadura, pues se encontraba en su viaje de visita oficial a Francia, pero le representó oficialmente S.A.R. la Infanta Isabel, su tía, popularmente conocida como "La Chata". Bajo la presidencia de la Infanta, acompañada del Ministro de Marina, D. Amalio Gimeno, tuvo lugar, entre otros festejos con asistencia de gran público, un festival aéreo en el que participaban el piloto francés Poumet y el español José Piñeiro. Este último pilotaba un monoplano Blériot, bautizado por él como "Sanxenxo" y que había adquirido recientemente.

El final de la exhibición de Piñeiro consistía en el ejercicio que él denominaba "el vuelo de la gaviota". En este arriesgado número de precisión el Blériot tocaba alternativamente con la punta de cada ala el agua del mar, pero sólo muy ligeramente, ya que si metía demasiado la punta del plano podía quedar "enganchada" en el agua y el avión capotaría irremisiblemente. En esta ocasión Piñeiro tuvo la mala fortuna de tocar con la punta del ala un madero semisumergido que él no pudo ver y el "Sanxenxo" se estrelló contra el



El piloto español Manuel Zubiaga, que realizó el raid Biarritz-Algorta (Vizcaya)



El Capitán D. Emilio Herrera Linares



El Teniente D. Carlos Alonso Ilera

agua. Cuando le ayudaron a salir del agua recibió la felicitación de la Infanta Isabel y las ovaciones del público por su valor y buena fortuna. Afortunadamente sus heridas fueron muy leves y pudo curar pronto, al igual que los daños en el aeroplano fueron muy ligeros, ya que en julio del mismo año conseguía el Primer Premio en el Gran Festival de Burgos, por delante de Vedrines y Poumet.

Mientras, algunos pilotos civiles españoles triunfaban fuera de España. El 17 de mayo de 1913 Domingo Rosillo, español residente en Cuba, voló de Cayo Hueso (o Key West) en Florida (EE.UU), a La Habana (Cuba) en un monoplano Moisant con motor Gnôme, recorriendo 90 millas (unos 175 Km.) sobre el agua en 2 horas y 25 minutos. Un cañonero cubano le apoyó en el estrecho de Florida, para ayudarle a verificar que recorría la ruta exacta y para rescatarle del agua en caso necesario. Cuando Rosillo aterrizó en Cuba, el Ayuntamiento de La Habana le entregó la cantidad de 10.000 \$, que era el premio ofrecido al primero que realizara semejante hazaña.

Sólo dos días más tarde, el 19 de mayo, otro piloto, en este caso un cubano de pura cepa llamado Agustín Parlá, voló de Key West a la bahía de Mariel ("Mariel Bay") en un hidroavión Curtiss *Hydroaeroplane*. Como Rosillo ya había realizado su hazaña, el barco de apoyo se había retirado y Parlá sólo pudo contar con la brújula que llevaba en su hidro. Ante su intrepidez y teniendo en cuenta que Rosillo sólo se le había adelantado en dos días, el Ayuntamiento de La Habana le entregó un premio de consolación de 5.000 \$.

El 8 de junio de 1913 dos audaces pioneros despegaban del aeródromo de La Albericia en Santander, tratando de llegar a Madrid en un Blériot militar modelo "Canal de la Mancha", con motor Gnôme de 7 cilindros y 80 C.V. La tripulación estaba formada por D. Juan Pombo Ibarra como piloto y su amigo D. Enrique Bolado como pasajero. Pombo, que primero había adquirido una gran reputación como intrépido automovilista, se había presentado en la Escuela de Vuelo Blériot de Pau en enero de este mismo año y, al parecer, había conseguido el Título de Piloto en el breve espacio de 9 días (Título de Piloto nº 33 de España, de fecha 25 de febrero de 1913). A continuación adquirió el citado monoplano Blériot, que llegó a Santander por ferrocarril dentro del habitual cajón de embalaje y acompañado de un mecánico francés llamado Demenjoy, encargado de montar y ajustar el aeroplano, que recibió el nombre de "San Ignacio". El 30 de abril realizó Pombo el primer vuelo en su aeroplano despegando de La Albericia y durante un mes se entrenó volando casi a diario, la mayoría de las veces acompañado por algún amigo que voluntariamente deseaba conocer lo que era el vuelo. De este modo se preparó para realizar el "raid" Santander-Madrid, unos 350 Km. en línea recta.

Al amanecer del 8 de junio despegaron en el "San Ignacio" desde La Albericia hacia Burgos y a las seis y media, unas 2 horas más tarde, aterrizaban en el campo de Gamonal, habiendo recorrido 125 Km., la mitad de ellos sobre la Cordillera Cantábrica sin haber sobrevolado un solo lugar donde pudieran realizar un aterrizaje de emergencia si sufrían una parada de motor. Al día siguiente despegaron hacia Madrid a las 4 y 48 minutos, según les cronometró Cristino Pardo; pero se vieron obligados a volar sobre una espesa niebla que les impidió ver ninguna referencia en el suelo y se vieron afectados, sin saberlo, por un fuerte viento del Oeste que les desvió a la izquierda de su ruta. Cuando ya estaban casi sin gasolina, pudieron ver un terreno adecuado para aterrizar y el "San Ignacio" se posó en un campo cerca de Sacedón, entre Cuenca y Guadalajara.

Una vez que supieron dónde se encontraban, decidieron partir al día siguiente, 10 de junio, hacia Madrid, después de repostar. Pero aunque consiguieron la gasolina necesaria no pudieron obtener más que unas onzas del aceite de ricino necesario para lubricar los motores rotativos como el Gnôme. Despegaron de Sacedón hacia la capital a eso de las cinco y media de la mañana, pero debido a la falta de aceite lubricante el motor del "San Ignacio" no aguantó todo el trayecto y se paró cuando ya estaban cerca de Arganda y tenían Madrid a la vista. Pombo tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en un campo muy inadecuado, lleno de piedras y chocó con un pedrusco por lo que el tren de aterrizaje se dobló y se rompieron ambas puntas de la hélice. No les quedó más remedio que dar por terminado el viaje, considerando el tiempo que hubieran tenido que esperar hasta conseguir los repuestos necesarios.

Finalmente, en agosto, el piloto es-



El Teniente Martínez de Baños en un Nieuport con un Cabo de Regulares al que dio el bautismo de vuelo en Cuatro Vientos.

pañol D. Manuel Zubiaga, que había obtenido su Título de Piloto en Francia, realizó el raid Biarritz-Algorta (Vizcaya)

CONTINÚA EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN MILITAR

Una Orden Circular de 13 de mayo de 1913 disponía que a los Jefes y Oficiales aviadores se les conceptuaría

con arreglo a las disposiciones vigentes para el servicio y que se les daría la concepción de "valor profesional" a los que lo demostraran en el manejo de los aparatos y, en los demás casos, en la misma forma que a los demás Jefes y Oficiales del Ejército.

A lo largo de este mes de mayo se recibieron en Cuatro Vientos otros cuatro biplanos Maurice Farman MF.7, cuyos vuelos de prueba fueron también realizados por Geo Fourny, aunque parece ser que alguno de los vuelos los realizó Gustave Minier, otro piloto de pruebas de la firma Maurice Farman. Inmediatamente los pilotos españoles de Farman empezaron a realizar las pruebas necesarias para obtener el Título de Piloto Superior, también denominado "de 1ª Categoría". El primero en conseguir completarlas fue el Capitán Alfredo Kindelán, el día 19 de mayo.

Para obtener este Título, la Federación Aeronáutica Internacional había establecido las siguientes pruebas:

a. Efectuar un vuelo de 1 hora o más por encima de los 500 m. de altura, con un descenso en planeo y tres aterrizajes dentro de un círculo de reducidas dimensiones.

b. Un vuelo de 15 minutos como mínimo, con una velocidad del viento de más de 8 m/seg (unos 29 Km/h).

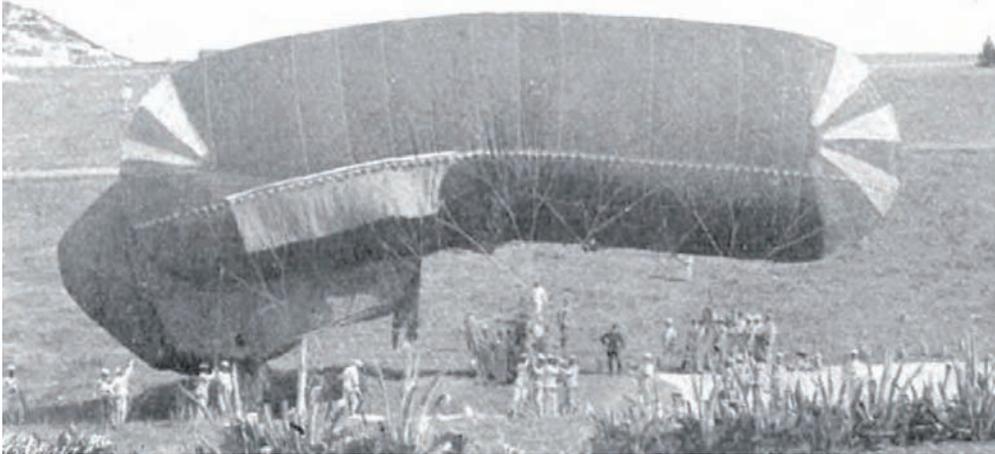
c. Un viaje de ida y vuelta a un punto a más de 60 Km. de distancia, con aterrizaje en el punto prefijado.

d. Un vuelo en circuito cerrado preestablecido, recorriendo una distancia mínima de 100 Km. (sin aterrizajes intermedios).

El 23 de mayo el Teniente Médico D. Antonio Pérez Núñez, perteneciente a la 2ª Promoción de Pilotos, obtuvo su Título de Piloto Militar de Aeroplano volando un Nieuport. Posteriormente, Pérez Núñez continuó su carrera como piloto, simultaneándola con el ejercicio de su especialidad como médico; así, cuando partió hacia Marruecos con



El Capitán D. Sixto Pou, piloto del globo "Sirio", antes de emprender la ascensión en Vallado-



Un globo-cometa de la Unidad de Globos de Guadalajara preparando una ascensión para efectuar observaciones aéreas en la zona de Laucién en junio de 1913.

la 1ª Escuadrilla expedicionaria, además de ser uno de los pilotos operativos ejerció las funciones de médico de la Escuadrilla. Posteriormente alternó los destinos de su especialidad como médico, pero siempre en Unidades o aeródromos del Servicio de Aeronáutica Militar.

Como para demostrar que el Servicio de Aviación empezaba a alcanzar su mayoría de edad, el Capitán Emilio Herrera estableció en este mes de mayo de 1913 la marca o "record" nacional de altura en aeroplano al ascender a 1975 m. sobre el aeródromo de Cuatro Vientos, lo cual representaba una altitud de 2.600 m. sobre el nivel del mar. En esta ocasión el comisario del Real Aero Club de España que verificó la calibración y precintado del barógrafo-altímetro que fue la prueba del récord fue el periodista D. Ricardo Ruiz Ferry, miembro del R.A.C.E.

Precisamente, el piloto que batió esta marca de Herrera, el 19 de noviembre del mismo año 1913, fue el Teniente Médico Pérez Núñez en un Nieuport con motor de 80 C.V.

Además, antes de acabar el mes Kindelán realizó su ascensión en globo libre número 49 y recibió el Título de Piloto Militar de Globo de 1ª Clase. Poco después pasó destinado a la Jefatura del Servicio de Aeronáutica Militar (que englobaba la aerostación y la aviación). Nada más incorporarse a la Jefatura se le envió en comisión oficial a París y a Salisbury (Inglaterra) para presenciar las pruebas de recepción de aeroplanos y material aeronáutico por parte de franceses y británicos. Acabada la comisión, el 9 de junio, Kindelán regresó a

Madrid y volvió a hacerse cargo del aeródromo de Cuatro Vientos.

El 28 de mayo, mientras Kindelán viajaba, se realizó la presentación en Cuatro Vientos de otro aeroplano completamente diferente. Ante el Coronel Vives, el piloto austriaco Karl Illner presentó el Lohner "Pfeilflieger" ("avión flecha"), un biplano fabricado por la compañía Jacob Lohner Werke de Viena, con hélice tractora accionada por un motor Austro-Daimler de 90 C.V. La es-

tructura del fuselaje era de madera y tela, con una carlinga corrida para el piloto y el observador; sin embargo el conjunto del tren de aterrizaje estaba construido en tubo de acero, para que fuera más resistente.

Su longitud era de 7'9 m. y su envergadura de 13'5 m. Para el mando de alabeo llevaba dos grandes alerones que sobresalían tras el borde de salida del plano superior. Su peso en vacío era de 620 Kg. y el peso máximo listo para el despegue, con el depósito de gasolina lleno, era de 878 Kg. La velocidad máxima era de 130 Km/h, la velocidad de crucero era de 125 Km/h y la velocidad mínima en vuelo era de 48 Km/h, con lo cual resultaba un avión muy rápido y con gran margen de velocidades, además de que tenía una buena capacidad ascensional; su techo de vuelo oficial era de 2.600 m., pero el 16 de junio de este año un *Pfeilflieger* logró ascender a nada menos que 4.930 m. de altitud. Su autonomía era de 300 Km. Todas estas características hacían de él un avión muy seguro. Por todos estos motivos, el 4 de junio se firmó la compra de 6 ejemplares de este aeroplano, que luego dió muy buenos resultados en las operaciones de Marruecos.

El día 1 de junio de 1913 se creó la primera Unidad de Tropas de Aviación en el Aeródromo de Cuatro Vientos. El primero de sus jefes fue el Capitán de Ingenieros D. Fernando Balseiro Flores,



que anteriormente era el Jefe de Talleres del aeródromo. Esta Unidad tenía una entidad más o menos correspondiente a la de una Compañía de Ingenieros, siendo aproximadamente equivalente a una Escuadrilla de tropas actual. Este primer núcleo de Tropas de Aviación representaba un reconocimiento del grado de autonomía cada vez mayor que había que conceder al nuevo Servicio, como preparación para convertirlo en una nueva Arma, que tendría la misma independencia que las otras cuatro.

Mientras tanto, ya se habían acabado de recepcionar los cuatro primeros Maurice Farman MF.7. Con ellos los pilotos españoles, además de pasar las pruebas para el Título de Piloto Superior o de 1ª Categoría, empezaron a prepararse para empezar a realizar viajes fuera del aeródromo en grupo, lo que se denominaba "instrucción de Escuadrilla".

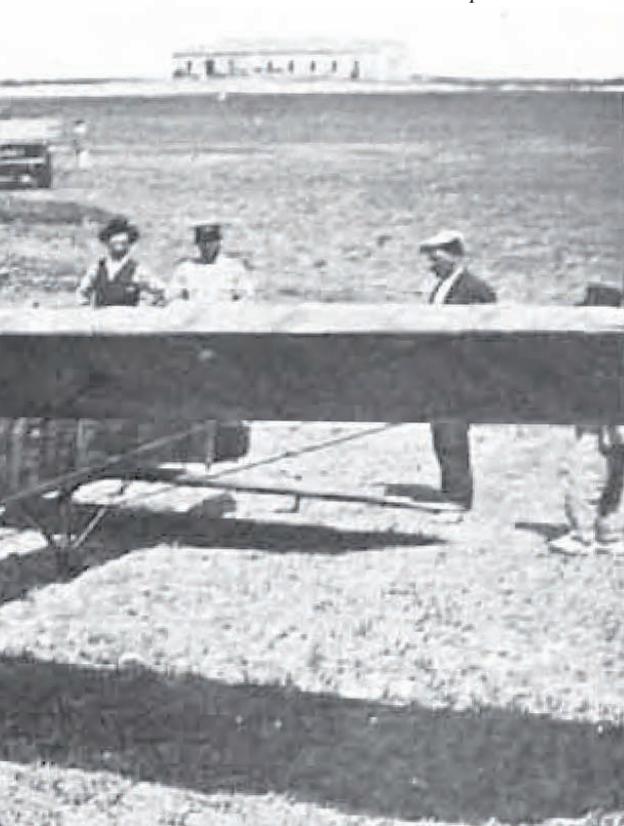
LOS VIAJES COMO DEMOSTRACIÓN DEL DOMINIO TÉCNICO DE LOS AVIADORES MILITARES

El 10 de junio el Oficial Primero (Teniente) de Intendencia D. Carlos Alonso Ilera voló en un monoplano Nieuport (el m.N.4) de Cuatro Vientos a Valladolid. Realizó el viaje de regreso el



S.M. el Rey examinando los flotadores de unos de los hidros con el piloto y el mecánico del mismo.

El piloto francés Jean Mauvais en el campo de Melilla con su aeroplano



día 13, sin conseguir llegar a Madrid, pues tuvo que aterrizar en San Rafael (Segovia); el piloto sufrió heridas ligeras y el Nieuport varias roturas, que impidieron a Alonso finalizar el "raid".

El 21 de junio el Teniente de Caballería D. Ángel Martínez de Baños y Ferrer, de la 2ª Promoción de pilotos de Cuatro Vientos, recibió su Título de Piloto Militar de Aeroplano de 1ª Categoría en un Farman.

El 14 de julio de 1913 se realizó el primer viaje en formación o (como se llamaba entonces) "ejercicio en Escuadrilla". Cinco aeroplanos Maurice Farman y cuatro Nieuport salieron desde Cuatro Vientos hacia Villaluenga (unos 40 Km. "a vuelo de pájaro"). Los pilotos de los cinco Farman eran los Capitanes Kindelán y Alfonso Bayo, y los Tenientes Martínez de Baños, Ríos y Espín; los observadores de esta Escuadrilla fueron el Coronel Vives, el Capitán Cifuentes, el Teniente de Navío Chereguini, el Teniente Loizu y el Teniente Médico Cortijo. Los pilotos de los cuatro Nieuport fueron los Capitanes Herrera y Eduardo Barrón, y los Tenientes Olivé y

Monasterio (sin observador); los observadores de esta Escuadrilla fueron los Tenientes Dávila y Sousa y el Teniente Médico Pérez Núñez. A esta Escuadrilla la acompañaba D. Benito Loygorry en otro Nieuport.

Los diez aeroplanos aterrizaron en el punto de destino y regresaron a Cuatro Vientos después de un breve descanso. El ejercicio se completó haciendo que los observadores realizasen croquis de la zona sobrevolada durante el viaje y del pueblo de Ciempozuelos. Después del aterrizaje se realizó un juicio crítico de los croquis, presidido por el Coronel Vives.

Pocos días después, el 23 de julio, salió de Cuatro Vientos una nueva formación, que sobrevoló Madrid en formación por primera vez y luego aterrizó en un campo de fortuna en Aranjuez, formada por cinco Farman y tres Nieuport. En esta ocasión los pilotos de los cinco Farman fueron de nuevo los Capitanes Kindelán y Alfonso Bayo, y los Tenientes Martínez de Baños, Ríos y Espín; los observadores de esta Escuadrilla fueron el Coronel Vives y los

Tenientes Cortijo, Moreno Abella, Sousa y Ventos Presas. Los pilotos de los tres Nieuport fueron el Capitán Herrera y los Tenientes Pérez Núñez y Oliví, con sólo dos observadores: los Tenientes Dávila y Sousa; el Capitán Balseyro volaba como pasajero de Pérez Núñez.

En este viaje sí hubo algún incidente. A la ida el Farman del Teniente Espín tuvo que tomar tierra en Pinto por avería del motor; todos los demás aparatos llegaron a Aranjuez. En el viaje de vuelta, poco después de despegar el Nieuport del Teniente Pérez Núñez sufrió la rotura del tubo de conducción de la gasolina y tuvo que efectuar un aterrizaje de emergencia en terreno no preparado; Pérez Núñez resultó levemente herido, su pasajero, el Capitán Balseyro, se rompió una costilla y el aeroplano se tuvo que reparar en Cuatro Vientos antes de que volviera a volar. Finalmente, el Capitán Kindelán aterrizó voluntariamente en Cienpозuelos para que el Coronel Vives pudiera tomar allí el tren y dirigirse a Madrid, donde tenía que despachar asuntos urgentes; Kindelán volvió a despegar y llegó a Cuatro Vientos sin novedad.

Pocos días después, por inspiración del Capitán Prandoni, la *Aeronautica Militare* italiana empezó a realizar traslados en formación de aeroplanos de un aeródromo a otro, aprovechando la celebración de ceremonias conmemorativas, para demostrar la capacidad del Arma Aérea para concentrar sus unidades en ataques sobre un objetivo desde diversos puntos de partida y obtener así

resultados más efectivo de un bombardeo, por ejemplo. Igualmente, cuando acabó el curso en la Escuela de Vuelos de Tokorosawa, en Japón, los alumnos y profesores realizaron un vuelo en formación. Pero la confección de los croquis por los observadores-navegantes y su crítica posterior dieron un mayor aspecto técnico a los "ejercicios en Escuadrilla" españoles.

LOS GLOBOS MILITARES VUELVEN A MARRUECOS

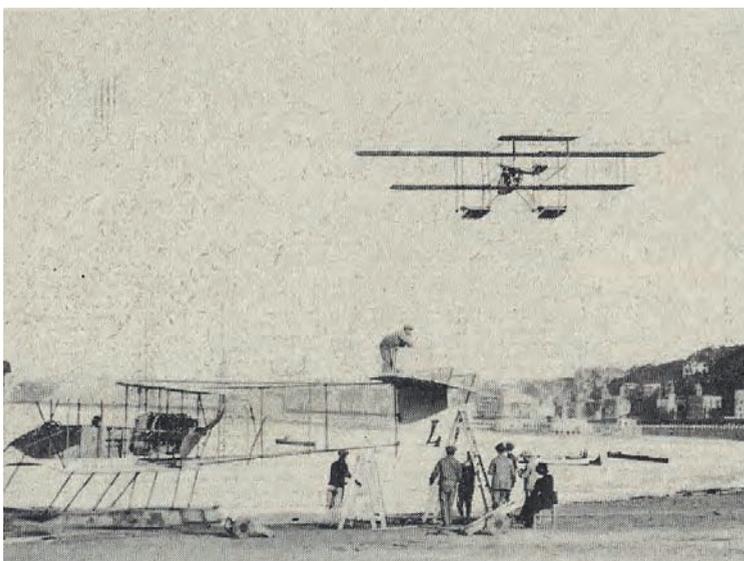
Mientras tanto, sus compañeros del Parque de Aerostación de Guadalajara se mantenían operativos realizando ascensiones en diversos puntos de la geografía española, como la que efectuó el Capitán D. Sixto Pou Portes (veterano de la primera expedición a Melilla con la Compañía de Globos), que se elevó en la ciudad de Valladolid con el globo esférico "Sirio".

Pero el Servicio de Aeronáutica no olvidaba que su misión fundamental era el reconocimiento a vanguardia para facilitar la labor de las tropas de combate. Durante las operaciones que tuvieron lugar en Marruecos, en la zona de Laucién, participó muy activamente el destacamento de la Unidad de Globos de Guadalajara, con ascensiones en globo-cometa, que garantizaban la seguridad de nuestras tropas y el buen conocimiento del terreno a vanguardia de nuestras líneas. Con ello el Servicio de Aerostación demostró, una vez más, su utilidad y capacidad como componente orgánico de las tropas españolas en África; ya sólo faltaba que el Servicio de Aviación tuviera, a su vez, la ocasión de demostrarlo igualmente.

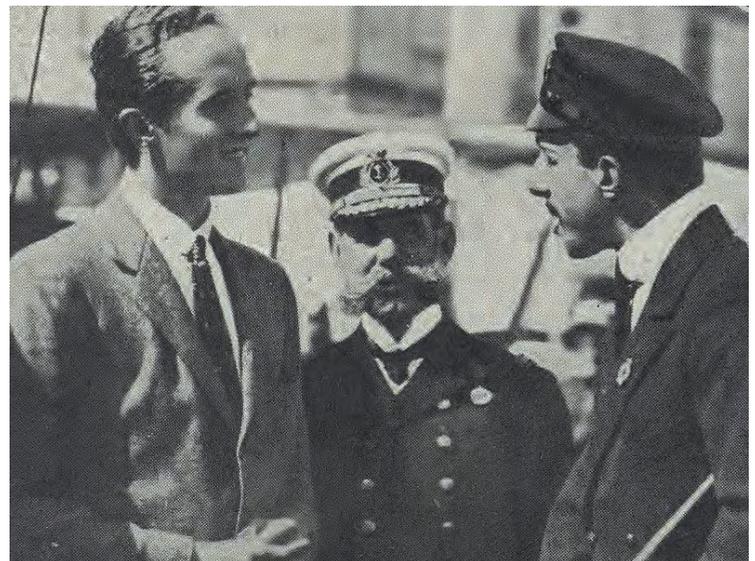
De este modo, mientras la Aviación Militar española se preparaba para estar totalmente operativa cuando fuera necesaria su actuación, la Aerostación Militar le señalaba el camino. No tardaría en demostrarse que los aeroplanos, con tripulaciones bien adiestradas, po-



El Rey Alfonso XIII con el piloto Renaux en el Farman.



El Farman de Renaux, ganador de una de las pruebas, sobre la playa de Ondarreta.



S.M. el Rey con el piloto Garvery ganador de dos premios del Concurso de San Sebastián.



El «hydravión» construido por los ingenieros españoles Álvarez y Condé

dían penetrar en profundidad en territorio enemigo, y reconocer el terreno a vanguardia de las tropas de tierra, llegando incluso a atacar y bombardear al enemigo, cada vez con mayor potencia y precisión.

Pero la popularidad de la aviación se había extendido ya hasta África, tanto que en las fiestas de septiembre en Melilla actuó el aviador Jean Mauvais con su aeroplano, despegando desde un campo de fortuna habilitado en el hipódromo. Sólo un mes más tarde, en octubre, saldría para Tetuán la primera Escuadrilla expedicionaria española en Marruecos, a la que pronto seguirían otras varias.



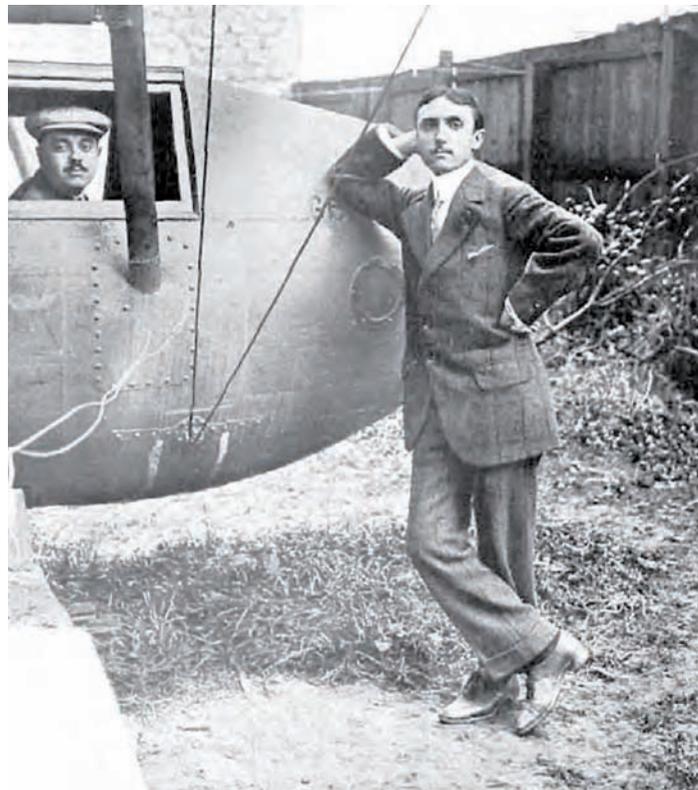
que ya tenía los Títulos de Piloto de Aeroplano, Piloto de Globo Esférico de 1ª Categoría y Piloto de Dirigible de 1ª y 2ª Categoría. Había adquirido una cultura aeronáutica realmente enciclopédica, pero sin olvidar jamás las aplicaciones prácticas de la misma, como ya lo había demostrado en su actuación con la Unidad de Globos en Melilla en 1909 y lo volvería a demostrar en diversas Escuadrillas en Marruecos a partir de finales de 1913.

EL CONCURSO DE HIDROAVIONES DE SAN SEBASTIÁN

NUEVA ESCUELA DE VUELO EN ALCALÁ DE HENARES

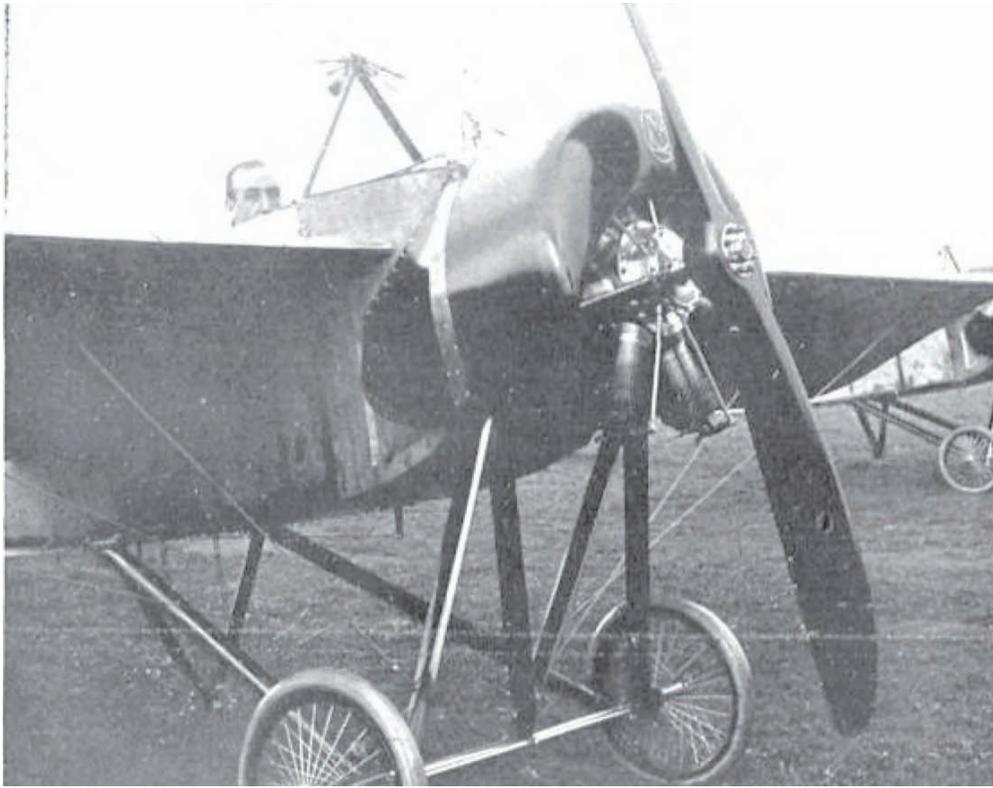
Como el aeródromo de Cuatro Vientos se había empezado a quedar pequeño para albergar el creciente número de Escuadrillas de aeroplanos de la Aviación Militar española, además del creciente número de Oficiales voluntarios que llegaban a la Escuela de Pilotos, el día 1 de septiembre se creó una nueva Escuela de Vuelo en el aeródromo de Alcalá de Henares; el primer jefe de esta nueva Escuela fue el Capitán D. Alfonso Bayo Lucía. Esta Escuela estuvo dotada con biplanos Maurice Farman MF.7 con motor Renault de 70 C.V.

Por otra parte, el 15 de septiembre de 1913 obtuvo su Título de Observador de Aeroplano el Capitán D. Emilio Herrera,



Los ingenieros Álvarez y Condé y su hidroavión.

Del 21 al 25 de septiembre de 1913 tuvo lugar en San Sebastián un gran Concurso Internacional de Hidroaviones, organizado por el Real Aero Club de España y patrocinado por S.M. el Rey D. Alfonso XIII. El concurso estaba abierto a los aparatos de todas las nacionalidades, que debían ser pilotados obligatoriamente por pilotos con Título de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI). A lo largo de los cinco días que duró el Concurso, el Rey presenció todas las pruebas del concurso, habló con casi todos los pilotos y constructores, felicitó muy efusivamente a los triunfadores, se interesó por los que sufrieron un accidente y conversó con muchos de los participantes que le explicaron los detalles técnicos de sus aparatos. Cuando Audemars con su Morane Saulnier cayó en medio de la



El monoplano biplaza Morane Saulnier regalado por el Conde de Artal con Ortiz Echagüe a los mandos

bahía, la canoa automóvil del yate Giralda le rescató de las aguas.

Además del concurso internacional, también se había convocado un concurso para hidroaviones fabricados en España. Quizás el Rey y el Gobierno esperaban que se presentara, al menos, el aparato diseñado y construido por los ingenieros Srs. Álvarez y Condé, que

había presentado pocas semanas antes su "hydravión", como lo denominaban ellos, aunque el periodista lo bautizó como "canoa voladora", y habían anunciado que pensaban construir un "aparato militar" derivado del hidroavión, que tendría "gran utilidad para combates navales y defensa de las costas". Sin embargo, no hubo ningún participante español

en San Sebastián y se tuvo que cancelar este concurso nacional.

MECENAZGOS PARTICULARES

Animado por el ejemplo de la familia real, algunos mecenas particulares empezaron a hacer donaciones a la Aviación Militar española. A mediados de octubre se supo que el Conde de Artal, un gran financiero español que era el Presidente de la Cámara de Comercio española en Buenos Aires, había decidido regalar un aeroplano Morane-Saulnier al Ejército español. El Capitán de Ingenieros D. José Ortiz Echagüe, que era quien le había dado la idea, partió para Francia, a fin de aprender a volar el aparato y trasladarlo en vuelo a Cuatro Vientos. En el ínterin, la situación en Marruecos obligó al envío de la primera Escuadrilla Expedicionaria a Tetuán y el Conde de Artal acabó regalando nada menos que 4 monoplanos Morane-Saulnier, que también partieron para Marruecos en cuanto sus pilotos estuvieron preparados para ello. Pero esto ya ha sido objeto de otros artículos en AEROPLANO.

CONTINUÁN LAS VISITAS REGIAS A CUATRO VIENTOS

Terminada la temporada veraniega, el 15 de octubre S.M. la Reina Vic-



Foto de S.M. la Reina Victoria Eugenia en Cuatro Vientos, con el Infante D. Alfonso, el coronel Vives y el capitán Kindelán



Los diez primeros pilotos de la Escuadrilla expedicionaria a Marruecos

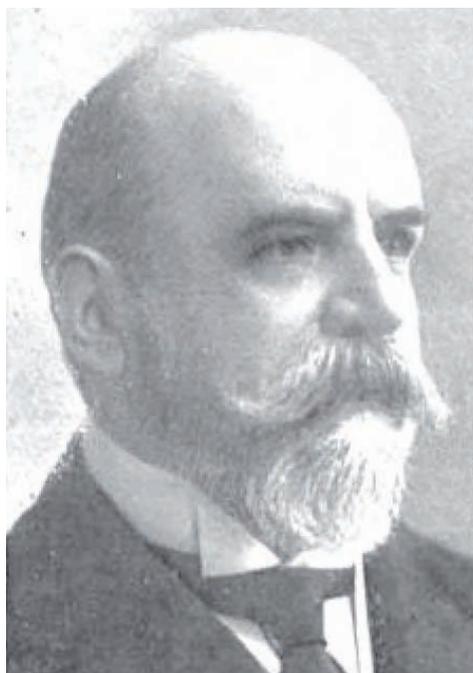
toria Eugenia volvió a visitar el aeródromo de Cuatro Vientos, donde, acompañada por el Coronel Vives y el Capitán Kindelán, vió volar al Infante D. Alfonso de Orleans.

LA PRIMERA ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA A MARRUECOS

Sólo tres días más tarde, el 18 de octubre de 1913, se recibió en Cuatro Vientos un telegrama del Ministerio de la Guerra que decía: "Con objeto de marchar a África, si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación". El 20 de octubre, sólo dos días después, informaba el Capitán Kindelán, Jefe de la Escuadrilla expedicionaria, de que todo estaba dispuesto. El 22 salió de Cuatro Vientos la Unidad, con los 11 aeroplanos (4 Nieuport, 4 Farman y 3 Lohner *Pfeilflieger*) en grandes cajones de embalaje y todos los repuestos necesarios, el 24 embarcaba la Escuadrilla en el transporte de guerra "*Almirante Lobo*" y el 25 ya estaban en Ceuta, para dirigirse al aeródromo en ciernes de Sania Ramel. No podía pedirse mayor operatividad.

CONCLUSIÓN

Esta serie de anécdotas, las pequeñas pero continuas visitas a Cuatro Vientos, el vuelo en el dirigible *España*, el patrocinio del concurso de hidros en San Sebastián, el papel destacado del Infante D. Alfonso en la Aviación Militar, demostraron el apoyo real a la Aeronáutica Militar y fueron decisivos para que el grupo



El Conde de Artal, mecenas de la Aviación Militar española.

de aviadores militares, que era muy reducido a principios de 1913 y que apenas podía salir de los límites del aeródromo, fuera capaz de expandirse y mejorar su conocimiento y dominio del aire durante el año 1913.

De este modo, la naciente Aviación Militar española se desarrolló en sólo un año como para poder enviar a Marruecos una Escuadrilla de 11 aeroplanos (prácticamente el equivalente a 3 Escuadrillas de las que por entonces desplegaba el ejército francés en Argelia y Marruecos) y ser capaz de desplegar y mantener otras tres más en el semestre siguiente, en cinco aeródromos distintos, separados por muchos kilómetros de territorio hostil o en guerra declarada contra España. Esos pioneros demostraron así su valor, talento y constancia, para cubrir de gloria en pocos meses a una Aviación que siempre estuvo en primera línea de combate y que supo hacer honor a ese lema anónimo que campea en el monumento a los caídos en la guerra de África: "El valor y la ciencia garantizan la victoria".

A la vista de la capacidad industrial de España en aquellas fechas resulta imposible creer que se hubiera podido conseguir tal desarrollo y capacidad operacional sin el decidido apoyo del Rey y de la familia real a la Aviación Militar, apoyo que sigue siendo tan efectivo en la actualidad.

Memoria de EUSEBIO PAREDES MORANDO «Arbolito»

Una tragedia española

SANTIAGO GUILLÉN GONZÁLEZ
ANTONIO MONTERO RONCERO
Teniente Coronel de Intendencia del Ejército de Tierra
Miembro colaborador del IHCA

Eusebio Paredes Morando nació el 5 de marzo de 1895 en Colmenar Viejo (Madrid), en el seno de una familia de antiguos ganaderos que en los albores del siglo XX emprendieron otras actividades empresariales. El matrimonio formado por don Félix Paredes García y doña Úrsula Morando Millán tuvo además otros tres hijos: María Concepción, María Magdalena y Félix.

Con dieciocho años, Eusebio comenzó a simultanear sus estudios en la Universidad de Madrid con clases de preparación para las academias militares. Desde la capital mantenía constantemente informada a su familia de todo lo que le acontecía. Esta costumbre la mantuvo a lo largo de su vida, y la mayor parte de la correspondencia enviada entre 1913 y 1922 se ha conservado, convirtiéndose casi cien años más tarde en valiosa fuente de datos no solo de su acontecer personal, sino de una época especialmente agitada de la historia española contemporánea.

QUÉ ES LO QUE VOY A HACER...

Respecto de la Academia en la que estoy dando clases desde el día que vine, la hora de clase es de seis de la tarde a siete y media, así que tengo todas las demás horas del día libres, por la mañana me voy a clase a la Universidad y por la tarde estudio hasta la hora de la Academia, a don Tomás le enseñé la carta de Toledo y me dijo que esperaremos a que salga el Diario Oficial para ver el número que hago y decidir”.

Los primeros intentos de ingreso no prosperaron, y su contrariedad era patente: “En este momento llego de Segovia pues hoy me han suspendido en el 4º ejercicio práctico, nos hemos presentado tres y ha aprobado uno, y pasó eso porque se los han dado resueltos los problemas y así en todo. Recibí tu carta en Segovia, y por ella veo lo que te ha dicho don Tomás, yo lo único que sé es que a nadie le han hecho lo que a mí en el ejer-



Un joven Eusebio Paredes posa para el fotógrafo en su estudio. Desde pequeño dio gran importancia a su imagen personal, y rara es la foto donde aparece con algún descuido en su vestimenta. (Archivo S. Guillén).



Eusebio Paredes en el otoño de 1915, reciente aún su ingreso en la Academia de Infantería de Toledo. (Archivo S. Guillén).

cicio teórico; en el práctico no me suspendieron porque no pudieron, que no porque no tuviesen intención, como se ve por una coma que me falta [...]. Estoy muy nervioso y casi no puedo escribir, ya te escribiré contándote lo que me pasó en Toledo, y pensar lo que voy a hacer, pues yo tengo fuerzas para seguir estudiando y para trabajar en lo que sea, pero no para no hacer nada, que tengo 19 años. Esto es la mala idea que hay contra mí, que ya se lo diré yo. No dejéis de pensar pronto qué es lo que voy a hacer”². Son los momentos de desánimo e incertidumbre que conocen bien todos aquellos que hayan hecho oposiciones; hay cosas que nunca cambian.

UN CAMPAMENTO EN TOLEDO

Eusebio tuvo una oportunidad más y la aprovechó: en julio de 1915 consiguió por fin superar las pruebas de acceso en la Academia de Infantería, y a primeros de septiembre hizo su presentación en el venerable solar toledano. Los alumnos de nuevo ingreso recibían su instrucción preliminar en un campamento —el Campamento Aljares—, con un programa bastante apretado que se iniciaba tras el toque de diana a las cinco de la mañana. Los ejercicios de orden cerrado, las prácticas de campo y la gimnasia se alternaban con clases teóricas de diversas asignaturas. Durante el fin de semana, unas horas de salida a Toledo les permitían relajarse y cambiar de ambiente.

En su familia, Eusebio es recordado como una persona “seria, responsable y metódica, muy en su papel de primogénito, con un gran apego al entorno familiar”³. El cumplimiento del rito epistolar con sus padres y hermanos era deber inexcusable, y en más de una ocasión, igual que se disculpaba por no haber escrito con la puntualidad que él creía adecuada, reprochaba a su familia, a veces agriamente, lo que entendía como falta de interés en contestar a sus misivas.



*Eusebio Paredes delante de su Bristol F.2b.
Viste el uniforme reglamentario introducido
en 1920. (Archivo S. Guillén).*



Durante un descanso en los ejercicios de campo académicos. (Archivo S. Guillén).

“Ayer en el campamento hizo un día bastante malo, pues casi toda la tarde se la pasó lloviendo, os voy a contar lo que me pasó anoche: me fui a afeitarse a una barbería que hay en el campamento, por cierto, muy mala pues no dan nada más que una agua y fría, cuando terminé llovía mucho y con mucho aire y en ese momento tocaron fajina para cenar; la noche estaba que no nos veíamos a dos pasos unos de otros y tuvimos que salir corriendo todos para formar. ¡Qué de porrazos hubo allí! Pues está en un cerro y hay muchos pedrotos, por fin llegamos como pudimos y bastante mojados y luego nos formaron hasta que el teniente mandó desfilar, menos mal que como era sábado nos teníamos que mudar. [...] Esta tarde me voy temprano al campamento porque tengo que estudiar, pues ayer me sacaron en Física y me pusieron una buena nota, y tengo miedo no sea que me saque mañana para probarme y quiero darle otra conferencia buena, y así se va ganando uno las simpatías de los profesores, por cierto que de uno ya creo que las he conseguido”.

“Hoy nos dicen ya seguro que la jura es el día 31 y que podemos avisar a nuestras familias por si quieren asistir [...]. Todavía no hace mucho frío y ya nos quedan pocos días de campamento, pues el día 29 nos vamos a Toledo”.

INFANTERÍA TODO TERRENO

Tras el acto de fidelidad a la Bandera, los nuevos alumnos quedaron sujetos a un régimen de enseñanza entonces amoldado a un plan de estudios de tres años de duración. Las asignaturas se agrupaban según su naturaleza dentro de primeras, segundas y terceras clases: “Yo sigo bien aunque trabajando cada



Eusebio, a la izquierda, junto a otros dos compañeros de academia. (Archivo S. Guillén).



Otra imagen de sus tiempos de academia, bien abrigado junto a sus compañeros para combatir las bajas temperaturas del duro invierno castellano. (Archivo S. Guillén).

vez más, pues ahora con los despliegues en guerrilla nos pasamos cerca de dos horas a paso ligero corriendo por unos cerros y peñas que no sé cómo no nos matamos, pues como se dice “la Infantería no reconoce obstáculos”; hay veces que llegamos a un barranco y te tienes que tirar por allí, ayer en mi sección se cayeron cuatro enredados con el fusil de espaldas, que no sé cómo no se hicieron alguna brecha, pero gracias a Dios no se hicieron nada y pudieron seguir adelante. [...] Ya supongo sabréis las notas de este mes pues a nosotros ya nos las leyeron, voy en todas bien menos en Física, y para eso no es mía la culpa, pues el otro día estando en el gabinete haciendo experiencias, se armó ruido y nos echó el profesor de Física de allí, muy enfadado pues a uno por poco le pega, y le dijo que si no fuese por el uniforme que llevaba, que allí mismo le hubiese pegado; bueno, pues al día siguiente en clase sacó a ocho y puso cinco ceros, un 1, un 2 y un 2,5; a mí me puso el 2 y me ha rebajado la nota pues este mes salía yo de 7 de nota media, y por ese 2 salgo de 4,59. En Primeras he quedado el 10, pero eso es en Ordenanzas, pues en Táctica y Fusil salgo el 6 y en Ordenanzas no tenía nada más que una calificación, pero pienso ir a examen en Ordenanzas con uno de los tres primeros puestos. Os voy a decir lo que pienso de los exámenes semestrales en Primeras, Terceras e Idioma; primero apruebas con buena nota en Segundas, o sea, Física, pensamos poder toda la clase si tiene en cuenta la del Gabinete, si no, no le tengo tanto miedo. Respecto a novatas, nada, ahora se está organizando en la compañía un orfeón hecho por los de 1º y 3º para el día de la Patrona, pero no se meten con nosotros”.

A comienzos de mayo de 1916, los alumnos vieron cómo se alteraba su rutina;



Eusebio, en el centro de la imagen, ya incorporado en 1920 a las tropas Regulares nº 2 en Melilla. (Archivo S. Guillén).

las clases en el aula dejaban paso a interminables horas de instrucción “en medio de un calor insoportable”, además de una serie de marchas y ejercicios de campo, todo ello preludio de la clausura del curso.

Tras finalizar su primer año académico, Eusebio partió hacia Colmenar para pasar unos días de descanso. Con el permiso de su padre, se dio un merecido “homenaje” veraniego junto con otros compañeros, realizando un viaje a Valencia, Palma y Barcelona.

VIVENCIAS DE UN “VETERANO”

El regreso a la Academia le hizo pronto olvidar los buenos momentos estivales: “Desde el día 7 que tocaron diana a las 5 no he tenido un momento libre [...], he tenido la mala suerte de tocarme unos profesores, los más exigentes de mi año, y sobre todo estos primeros días quiero estudiar todo lo que pueda para que formen un buen concepto de mí, y así tengo luego ganado un 50% para los exámenes, pues no siendo así me sería imposible aprobar [...]. A los de primero se los llevan mañana al campamento; con ellos lo pasamos algo distraído después de silencio pero les dan menos novatadas que a nosotros y sin embargo se quejan, y han metido ya a tres o cuatro en la corrección [...]. El Rey nos ha dedicado un retrato, en el mío dice lo siguiente: “Al alumno don Eusebio Paredes Morando, Alfonso XIII”. Está muy bien, cuando vaya lo llevaré para tenerlo en casa [...]. El puesto que he quedado este año

no lo sé seguro, pues sé que estoy entre el 53 y el 62, y en la segunda sección de clase, así es que debo ser el 55, si no hubiese sido por el teniente aquel del año pasado hubiese sido un 20 ó cosa así [...]. Yo estoy conforme con el puesto que tengo pues de la clase soy el que más puestos ha ganado, pues el año pasado tenía el 244, así que son cerca de 200”.



Foto de carnet del teniente Paredes, ya una vez finalizado el curso de observador de aeroplano. (Archivo S. Guillén).

En este su segundo año, evocaba al Clásico sobre el gobierno de las armas y de las tripas, y también reflexionaba sobre la importancia de la amistad en el entorno militar: “El viernes nos regaló el Rey doscientos faisanes para la Academia y nos dieron una comida superior, pues además de eso nos dieron los tres

platos reglamentarios y después de postre arroz con leche, y estaba muy bien hecho. [...] El miércoles a la hora de la revista, por armar ruido en la compañía, entró el teniente [...], yo tenía el número nueve y me libré, fueron doce a la Prevención. Estoy cada vez mejor pues el cabo ese que está en mi sala se porta muy bien conmigo, ya no duermo donde antes, estoy en la misma sala pero ese cabo me ha llevado a su lado y estoy más resguardado del frío, pues por lo menos no tengo ni la ventana ni el ventilador tan cerca como lo tenía antes. Como ya os dije, el día que fue su santo le felicité y él mandó la tarjeta a su padre, que es teniente coronel, y el otro día le decía su padre en una carta que a ver si cuando fuese oficial iba a su regimiento, que haría por mí todo lo que pudiese, está en Barcelona, así es que aun cuando yo no conocía a nadie, aquí se va haciendo uno amistades que al día de mañana me pueden servir para algo”.

CAÍDAS DEL CABALLO Y SUELDOS BAJOS

En el tercer año encontramos a un Eusebio más maduro y seguro de sí mismo, aunque pagando a veces las consecuencias del exceso de confianza: “Mañana es el último día de clase y el día 12 empiezan los exámenes; ya os diré cuándo me examino pero estar tranquilos, pues como veréis por las notas es el año que mejor he ido y supongo aprobaré. Cuando estuvo aquí el ministro nos dio un día de

descanso, pasó una revista bastante detenida, parecía que había estado toda la vida entre militares, después de vernos trabajar a todo el batallón reunido fue viendo por secciones en prácticas; a mí en Equitación, que son las que tengo ahora, por cierto que estoy montando unos caballos superiores, el día que fue el ministro me llevó uno el profesor que daba gusto verle, y estuve trabajando con él admirablemente, pues estaba muy bien educado y tenía mucha sangre, el profesor me dijo antes lo que quería que hiciese y cuando llegó el ministro había que verme a caballo, poca importancia que me daba yo en el picadero, cuando se fue me felicitó el profesor⁹.

“En este momento salgo de examinarme de primeras clases, las que he aprobado, me faltan todavía tres asignaturas pero voy de 7,5 que es casi muy bueno, así que espero las aprobaré, os lo digo para que estéis tranquilos¹⁰.”



El capitán Acedo y el teniente Paredes ante el De Havilland D.H. 4 “General Ampudia”, donado por la ciudad de Zaragoza. (Archivo S. Guillén).

“Llevamos unos días que cuando nos levantamos están los cristales de la compañía por dentro cubiertos de hielo, así que ya os podéis figurar el frío que hará, la temperatura que tenemos dentro de la compañía es la máxima 1º, y la mínima cuando nos levantamos ha llegado a 9º bajo cero, pero ningún día llega a esa hora a 2º bajo cero, así que no os quiero decir lo deprisa que me levanto, pero a pesar de todo esto sigo bien y comiendo admirablemente, me consuela el que todos pasamos el mismo frío ¡ya es algo!¹¹.”

“El último día que tuve equitación me llevé un golpe enorme; como era el último día me dio permiso el profesor para que hiciese lo que me pareciera, y estuve trotando bastante tiempo y saltando, y una de las veces al caer se le doblaron las dos manos al caballo y salí despedido, fui a parar a la pared, y aun cuando puse las manos, era tal la fuerza que llevaba que di

con la frente en la pared, me hice una cicatriz en la frente y otra en la nariz, cómo sería el golpe que quedé sin conocimiento, pero todo fue cosa de un momento, pues enseguida me levanté y a caballo otra vez, pues creí que no me había hecho nada, pero tuve que apearme a las dos vueltas que di porque me mareaba y me caía sangre, el caballo dio la vuelta completa, del golpe en la frente estoy bien y de lo de la nariz tengo todavía sin piel, pero no me duele nada, buena despedida¹².”

“Este mes es el que mejor he salido desde que estoy en la Academia¹³.”

Sobre la actualización de salarios, el futuro oficial ya tiene ideas al respecto: “Papá, supongo que estos días habrá mucho jaleo con la cuestión de las reformas militares, aquí entre los alumnos no hablamos de otra cosa, todos los días me leo el *Abc*, *El Liberal*, *La Nación*, *El Sol* y *El Debate* y algún otro, y como yo todos,

aparte de los periódicos militares, a los vendedores no les sobra ningún día ni uno, y muchos se quedan sin él. Supongo que en ésa se hablará también mucho; si te preguntan si yo te digo algo dices que no te hablo de eso, pues siempre hay alguien que nos quiere mal y luego diría lo que le pareciese. La opinión nuestra es que las reformas se lleven a cabo y sin tardar mucho tiempo, así que estamos de enhorabuena, figúrate (según los periódicos) 51 duros, 4 pts., y céntimos pone cerillos mensuales, esto ya es otra cosa y que hacía falta, esto particularmente, pero si nos fijamos en lo que al Ejército le está encomendado, cómo podríamos cumplir la misión que la Patria nos confía si no disponemos de medios ¿quién que vista el uniforme no se siente herido en su honor al ver que la que juró no puede cumplirla? Que antes de emplear la bayoneta ha sido destrozado. Bueno, hablando

de esto llenaría muchos pliegos, y hay que sentirlo, y vosotros no estáis muy enterados, así que chitón ¿eh?¹⁴.”

En la recta final de su estancia en Toledo habla de las actividades aún pendientes, y de pequeños detalles a resolver: “Solo me quedan de clase los días de este mes, pues el día 1º de mayo vamos los de 3º al campamento de Alijares y estaremos 15 días, los de 2º se van un día de estos pues tienen que hacer unos trabajos para cuando vayamos nosotros, y después empezaremos con las marchas hasta primeros de junio que nos iremos a Ballesteros y estaremos otros 15 días, y después repaso de exámenes de fin de curso, así que ya sabéis el plan que hay para todo el tiempo que me queda de estar aquí¹⁵.”

MEJOR ÁFRICA QUE UN UNIFORME DE GALA

Yo sigo bien pero cada vez con más ganas de que termine el curso, pues estos últimos meses se hacen interminables. Ya me he tomado medida del traje kaki bueno, estoy esperando que traigan tela para el de faena pues la que tienen no me gusta; el traje de gala estoy esperando para ver si me puedo ir a África al salir de aquí, pues en ese caso no me lo hago, pero si no puedo no tendré más remedio que hacérmelo. Si escribís a Pedro para lo de la pistola, le decís que si puede ser que la compre marca Victoria, calibre 9, aquí hay dos o tres marcas buenas¹⁶.”

“Si tardo en escribir no estéis con cuidado, porque este año vamos a trabajar mucho, los de 2º que han venido hoy han hecho las trincheras y todo lo necesario a una posición de la guerra moderna, y cuando vayamos nosotros simularemos ataques, pero con todos los adelantos de granadas, cañones de Infantería, ametralladoras... Va a resultar un ejercicio muy bueno, es el primero que se hace en España así. [...] Esta tarde me he probado el traje kaki terminado, me queda muy bien; por más que trato de ver si me puedo ir a África, desde aquí no puede ser, así que un día de estos antes de irme al campamento me tomaré medida para el traje de gala, no me decís nada de si escribisteis a Pedro diciéndole lo de la pistola¹⁷.”

“Última carta que escribo de cadete. [...] Ayer supongo que recibiríais en la que os decía que me he examinado de Primeras y Segundas, y sólo me queda Árabe, no os quise decir cuándo me examinaba para que no estuvieseis con cuidado, aun cuando es una tontería, pues yendo como voy en clase, no hay quien me suspenda, ya supongo estaréis tranquilos pues lo que me queda es la asignatura que mejor he ido en los tres años

que llevo de Academia. [...] Creo que no tengo nada más que deciros, solo que tengo muchas ganas de ser teniente y que me quedan ocho días, así que os envía un abrazo vuestro hijo que os quiere". Y firma "El teniente (futuro) Paredes"¹⁸. No tenía en cuenta la ley de 27 de junio, que afectó a la reorganización de los empleos, transformando en el de alférez de Infantería el asignado al abandonar la academia toledana. El 13 de julio de 1918, una vez finalizados con aprovechamiento los tres cursos, Eusebio fue promovido al empleo de alférez del Arma, con buenas calificaciones en su haber y una conducta conceptuada como "excelente".

QUE ALGUIEN ME SAQUE DE AQUÍ

Su primer destino, con base en la plaza oscense de Jaca, fue el Regimiento de Infantería "Galicia" nº 19, donde hizo su presentación a primeros de septiembre. La vida en un entorno muy diferente al que estaba acostumbrado no acababa de seducirle: "Aun cuando he venido destinado como voluntario según figura en el Diario Oficial, era en el caso de que el Regimiento estuviese en Zaragoza, pero como no es así, y esto ya no se considera como destacamento, tengo derecho a salir de aquí, y ya he echado papeleta pidiendo nuevo destino, y como yo todos los del Regimiento, pues casi todos estamos en el mismo caso. Las guarniciones que he pedido por el orden son: 1º Madrid, 2º Valencia, 3º Regimientos Alcántara, 4º Regimientos Vergara, 5º Badajoz y 6º León [...], aquí no se puede estar de aburrido que es. [...] Estoy deseando salir de aquí"¹⁹.



"Me figuro que lo habéis leído ya en los periódicos y habréis visto fotografías, no os podéis imaginar las que nos harían, hubo un momento estando con la madrina y con el alcalde de Zaragoza en que había más de quince fotografías haciendo fotografías del grupo y además impresionando una película" (carta 30.09.1921) (Archivo S. Guillén).

"Hoy he empezado con los quintos y veréis el horario que tenemos: de 7 a 10 instrucción práctica, de 10 y 1/2 a 12 instrucción teórica, y por la tarde de 3 a 4 teórica y de 4 a 6 práctica, y todo lo demás, tiempo libre, pero como se trabaja durante el día, luego hay ganas de descansar"²⁰.

¡HALA, MAÑOooo!

Ya os digo que estoy bien, pero muy aburrido, solo sé deciros que todas las tardes hay baile, y yo me subo a la biblioteca a leer o escribir como ahora, pues aun cuando hay chicas muy guapas no las puedo resistir al oírlas hablar, y eso que es una gente muy buena. [...] Con los quintos se pasan algunos ratos

muy buenos, pues son muy cerrados y casi ni saben hablar, hoy en la lectura le pregunté a uno que de dónde era y me dijo que muy corro, esto quiere decir muy lejos; hay muchos que les hablas y no te saben contestar, y otros que me hablan de tú, todos ponen mucho interés por aprender, pues les he dicho que por mí, si quieren aprender la instrucción se la enseño en 20 días y luego que se van a su casa, y todos quieren, pero son muy torpes y me parece que de mi pelotón, y creo que de los de los demás igual, no se irá ninguno pues son muy torpes, tengo dos que si no tuviese yo la paciencia que tengo, y que no creía yo que tendría no sé por qué, ya peores no puede ser que los haya, pero tengo bastante paciencia"²¹.



"Esta fotografía está hecha a la llegada a Melilla de la escuadrilla, algunos como veréis aún no nos hemos quitado el traje de volar". De izquierda a derecha: Rodríguez Caula, Moreno Abella, Vicente Barrón, Antonio Camacho Benítez, Luis Arizón Megías, Llorente, Acedo, Ferreiro, Paredes, Antonio Gutiérrez Lanzas, Luis Ruano Beltrán (¿). (Archivo S. Guillén).



“El capitán Acedo y yo, momento antes de salir a bombardear el Zoco de Tala-Tasman en Dar Quebdani (Beni-Said)”. (Archivo S. Guillén).



“A mi buen amigo Paredes, como recuerdo de amistad y compañerismo, Felipe Acedo Colunga”. (Archivo S. Guillén).

muy bien de paisano, debe de ser de buena familia porque está muy bien educado, yo le trato muy bien y trabaja poco, así que está muy contento, solo tiene que llamarme por la mañana y limpiarme la ropa y el calzado, luego me lleva la Orden y carta cuando tengo, y por la noche va otra vez a casa por si necesito algo, así tiene todo el día libre, los domingos le doy una pesetilla para que tome café y vaya al cine, y el día del cobrar dos pesetas, pues todos lo hacen, y así para él también llega el día 1º. [...] Hoy ha sido el primer día que he tenido que ponerme serio con mi sargento, y le he echado una pequeña bronca, pero sin alterarme, pues le he visto que no quería trabajar, y no hacía caso de nada, lo he sentido, pero no hay más remedio, pues si no, se ríen de uno y no hay que dejarles que se tomen libertades, tiene unos 40 años, así que no sé lo que me daba tenerle que reprender; después ha venido a disculparse y le he dicho que procure cumplir bien, y que como si no le hubiese dicho nada”²².

RUINOSO SERVICIO DE ARMAS

Queridos padres, ayer recibí la vuestra y no contesté a vuelta de correo porque celebramos el banquete de 1ª guardia, y me dieron la carta en el momento en que tenía que ir a él, así que no pude ni terminarla de leer. Nos reunimos 55, y somos cinco a pagar, así que no sé a lo que tocaremos, supongo que a unas 60 pts. Por lo que hemos calculado, pero no sé nada seguro, ya os lo mandaré a decir, os mando el papelito de la invitación, es una broma como es natural, pues hubo puros de peseta y bebidas to-

do lo que se quiso, se pasó muy bien la tarde, empezó a las cinco y no se terminó hasta las nueve, pues después estuvimos reunidos diciendo tonterías, asistió el coronel que se incorporó ayer y hoy nos le han dado a reconocer, y después hemos ido todos los jefes y oficiales del Regimiento a saludar al general que también es nuevo, así que nos hemos pasado toda la mañana de presentaciones, y por la tarde con los quintos, mañana voy otra vez a tiro y creo que iré un día sí y otro no hasta que los licencien, que ya tengo ganas. [...] Mi asistente se llama José Ortega, es muy buen chico y viste

EL CAPITÁN BAYO Y LAS ARAGONESAS

Ami capitán le han destinado al Regimiento de Aragón, que está en Zaragoza, así que ahora me quedo yo de capitán de compañía hasta que venga el nuevo, que se llama de apellido Bayo Lucía, no sé quién será”²³.

“Hoy se ha hecho cargo de la compañía el nuevo capitán y por la tarde hemos tenido instrucción, y mañana a las 7 tenemos que ir al campo de tiro que está a 6 km de Jaca para hacer trabajos de fortificación ligera de campaña, así que aun cuando parezca que no, aquí se trabaja bastante”²⁴.



“Ya me figuro que por los periódicos os habréis enterado de la ocupación de Monte Arruit, se hizo casi sin oír un tiro, pues el enemigo sin oponer resistencia se alejaba, (...) del espectáculo que había en Monte Arruit es mejor que no os diga nada, todo lo que os figuréis es poco, allí había hombres, mujeres y niños, con los cuerpos destrozados y con señales de haber sido martirizados horriblemente antes de morir, en fin, escenas que es mejor que no las sepáis (...). Ya os mandaré en otra carta una fotografía que hice desde el aire de Monte Arruit”. (Archivo S. Guillén).

“Hoy he tenido que ir al tiro, ha sido la primera vez que asistía yo de oficial a un ejercicio de combate con fuego de guerra y me nombraron director del ejercicio, venía con nosotros el comandante de mi batallón, dos capitanes y otros tres tenientes y el capitán de mi compañía, a la terminación del ejercicio me han felicitado pues de las seis compañías que lo han hecho hasta ahora, la mía ha resultado la mejor tanto por el orden con que lo llevé como por los blancos que hicieron, hemos comido todos en el campo admirablemente pues hacía un día espléndido y teníamos buen apetito, así que con buena comida nos hemos puesto a reventar, no sé si os

eso que ahora procuro adelgazar, pero no sé si lo conseguiré, porque como todo lo que tengo gana y no me privo de nada. [...] De mi destino, cada vez veo más difícil el salir de aquí, por lo menos en un año, pues la reclamación aquella que hizo uno por haber destinado a otro más moderno que él a Valencia la han contestado llamándole la atención y poniéndole una nota en la hoja de servicios, así que nos tenemos que andar con pies de plomo, pero de todos modos es muy fácil que hagamos una instancia al Rey para ver si sale una nota aclaratoria para casos como este nuestro; yo quiero ir a Madrid y veré si puedo hacer algo, pero hasta que

sigo bien pero muy aburrido, porque aquí hay que hacer siempre la misma vida y resulta muy monótono todo esto”²⁷.

“Aquí lo único bueno que hay es que todos los jefes y capitanes son muy simpáticos, yo he tenido el mes pasado muy bueno, así que esto hace que se pueda llevar esta vida con más calma”²⁸.

“Ayer se murió un soldado de mi compañía, me avisaron por la tarde del hospital, que estaba muy grave y tenía que ir yo porque estaba de semana, para ver si quería algo para su familia y recoger todo lo que dejase, era muy buen soldado, de la provincia de Sevilla, Dos Hermanas, pasé muy mal rato pues le costaba mu-



30 de noviembre de 1921. Personal de vuelo de la 2ª Escuadrilla de Melilla. De izquierda a derecha: Vicente Barrón, Antonio Ferreiro, Eusebio Paredes, Luis Ruano Beltrán (¿), Moreno Abella, Acedo Colunga, Luis Arizón Mejías, Emilio Cadalso y Fernández Cañete, Antonio Gutiérrez Lanzas, Francisco Rodríguez Caula.(Archivo S. Guillén).

dije que me pesé cuando estuve en Coll de Ladrones y pesaba 72 kg, así que os podéis dar una idea de cómo estoy. [...] Las chicas de aquí, que las hay muy buenas, y con pasta, pero no me gusta hablar con ellas por el acento tan aragonés que tienen, [...] no saben hablar si no dicen pues una palabra sí y otra no, yo me río mucho cuando hablo con ellas y dicen que me estoy guaseando de las aragonesas, el otro día me invitaron a un baile de boda y lo pasé bastante bien, pues bailan bien y la jota me gusta mucho”²⁵.

“Si voy a esa por Navidad ya veréis cómo estoy, nunca he estado tan grueso, y

no vaya yo lo dejo que siga así. [...] Por Madrid se conoce que hay mucho revuelo con esto de la paz, aquí está todo muy tranquilo, mañana voy de marcha a un pueblo que se llama Barós, salimos después de comer y tenemos que volver a las 5, así que estaremos poco tiempo”²⁶.

BUENOS MANDOS Y MALOS MOMENTOS

Veo que sois muy perezosos para escribir, pues entre tantos, sí creo que podíais hacerlo con más frecuencia, yo

cho trabajo hablar, dejó un reloj y un traje nuevo de paisano, le hemos hecho un buen entierro, y fuimos presidiendo el duelo mi capitán, el otro teniente y yo, ahora tengo que mandar todo lo que ha dejado a su familia y escribirles”²⁹.

DE MADRID AL... PROTECTORADO

Sus deseos de abandonar el Pirineo no se vieron cumplidos hasta finales de julio de 1919. Le esperaba un nuevo destino en Madrid: el Regimiento de Infantería “Saboya” nº 6, donde apenas es-



30 de noviembre de 1921. Personal de vuelo de la 3ª Escuadrilla de Melilla. De izquierda a derecha: Eusebio Paredes, Antonio Gudín Fernández, Pío Fernández Mulero, Joaquín González Gallarza, Pedro García Orcasitas, Enrique Montero González (¿). Sentado: Francisco Mata Manzanedo. (Archivo S. Guillén).

taría tres meses, y de ellos prácticamente la mitad se la pasó en El Pardo instruyendo reclutas. En noviembre de ese año se trasladó a Melilla para integrarse en el Regimiento de Infantería "Ceriñola" nº 42; de inmediato se le destacó a posiciones avanzadas y posteriormente formó parte de una columna bajo las órdenes del coronel José Riquelme.

"He pasado bien la Semana Santa, ahora tenemos bastante trabajo pues quieren que se den pronto de alta a los quintos, así que ahora y con el calor que aquí hace se suda bastante. [...] Papá, me he enterado de que has dicho tú que yo trato de pasarme a las Fuerzas Regulares Indígenas, yo no he dicho nada a nadie, así que no sé quién lo puede haber inventado"⁸⁰.

CON RIQUELME HACIA EL KERT

Por los periódicos de esa me figuro os habréis enterado de las operaciones a las que he asistido, y como podréis ver no me ha pasado nada, y estoy contento pues ya tenía ganas de ver lo que era eso, yo salí el día seis de Melilla y me incorporé ese mismo día en Kandussi a la columna que mandaba mi coronel Riquelme, ese mismo día vivaqueamos en Buxada, el siete a las tres de la mañana salimos para tomar unas posiciones a orillas del Kert y en una de ellas es donde estoy, que se llama Hammán, ese día trabajamos bastantes pero no ocurrió nada, hubo tiros y cuatro o cinco bajas, pero se consiguió lo que se proponía, y a los ocho días se hizo otra operación para tomar otras dos posiciones, y ya todo está tranquilo por una temporada. [...] Vivimos en tiendas de campaña pero lo tenemos muy bien arreglado y lo pasamos todo lo mejor que podemos"⁸¹.

"Llegué ayer a la posición y os escribo aprovechando que va un compañero a la Plaza con permiso, [...] aquí ya hace ocho días que no viene convoy, y no se sabe cuándo vendrá pues como el camino que hay que recorrer no es muy seguro, hay que ir siempre prevenidos"⁸².

VIDA SANA Y BUENOS INGRESOS

El agua es regular nada más, pero yo tengo papeles de Vichy y hago agua de esa, así que lo tomo como si fuese buena; el pan tenemos horno de campaña en la posición, así que lo comemos bueno y recién hecho, leche aquí hay que tomarla condensada, pues no hay de otra cosa



"Ya que no puedo estar con vosotros el día de mi santo, os envío esta fotografía para que veáis que estoy bien y lo paséis contentos como yo pienso pasarlo".

y calor hace bastante, pero hemos hecho con ramaje un cenador y se está muy bien, así que no paso mucho calor, pero a pesar de todo me tengo que bañar todos los días pues si no las pulgas y los piojos nos comen, y de moscas no se puede parar, es una nube. [...] En agosto creo que cobraré [...] cerca de las siete mil pesetas, yo si cobro eso supone que tengo en Melilla para rato, pues no me voy a ir a España a cobrar cuatro mil nada más"⁸³.

A finales de junio de 1920 Eusebio fue enviado a Regulares nº 2 de Melilla, otro destino sin apenas momentos para un respiro, desde la ocupación de Tafersit a combates en distintos escenarios: Hamman, Segangan, Nador, Tistutin y Monte Arruit.

¿QUIÉN DIJO REGULARES?

Por aquí llevamos unos días de calor terribles, yo no he sudado nunca tanto y menos mal que no he perdido aún las ganas de comer. Ahora voy a Buxada, no sé el tiempo que estaré [...] Ya me figuro que esa estará bastante animada con el verano; yo no sé si podré ir este año, han concedido licencias hasta el 15 de septiembre por un mes como máximo, pero aquí estamos esperando al ministro y no dejan que se vaya nadie, cuando nos pongamos de acuerdo los compañeros veré si puedo ir para las fiestas"⁸⁴.

"Estoy en la posición de Dar Hach-Buxian (Alcazaba Roja), donde vivía el jefe de la jarka enemiga, es una casa muy grande con muchos patios y muchas habitaciones, pero muy destartaladas, cada uno de nosotros tenemos nuestra habitación, así que estamos muy bien [...] yo me doy los grandes paseos por los alrededores y algunas tardes nos vamos a la playa que está muy cerca, el terreno este es muy bonito; todo son montañas pero enormes, hay unos escarpados que da miedo mirar desde arriba al suelo, nos entretenemos para hacer ejercicio en tirar piedras por el ruido tan enorme que hacen. [...] A mi tabor le ha tocado quedarse destacado, creo que estaremos hasta primeros de mes. [...] Las operaciones estas han sido muy bonitas y se ha castigado bastante, sobre todo los dos primeros días, pues luego hubo unos avances enormes con muy poca resistencia, no os podéis dar una idea de los pasos tan difíciles que encontramos y por los sitios que tuvimos que subir, ahora que lo vemos nos parece mentira. Hoy ha venido aquí una compañía de Ingenieros, para hacer un camino hasta el mar, donde van a hacer un muelle para traernos las provisiones por mar desde Melilla, pues resulta mejor que desde el tren y más económico"⁸⁵. Ni en esta carta, es-



"Fotografía hecha en el aeródromo de Nador el 10 de febrero de 1922, después de comer. De izquierda a derecha, capitanes Montero, yo, Acedo, Camacho, Ferreiro, Barrón, Mata, teniente Aláez, capitán Gallarza y tenientes González Gil y Moreno". (Archivo S. Guillén).

crita próxima ya las navidades, ni en las anteriores, hace la menor mención a su intención de pasarse a Aviación. Quizá su natural discreción aún estaba resentida por la forma en cómo se había propagado antes de tiempo la noticia de su incorporación a Regulares.

TARDÍO REGALO DE REYES

El 18 de enero de 1921, Eusebio recibió oficialmente la orden de incorporación en el plazo de dos días al aeródromo de Cuatro Vientos, a fin de realizar el reconocimiento y el examen previos al curso de observador de aeroplano, al que había si-

do convocado junto a otros once oficiales.

Cumplidos estos requisitos, inició su periodo de formación, en el cual, según se especificaba en el Decreto de modificación del Reglamento de Aeronáutica Militar de 1913, publicado el 18 de septiembre de 1920, se adquirirían los conocimientos tanto de observador militar como de técnicas de vuelo y motores de aviación, manejo de ametralladoras y aparatos fotográficos, lanzamiento de bombas, uso y funcionamiento de aparatos de radiotelegrafía y radiotelefonía, sextantes aeronáuticos y otros sistemas de orientación y situación en vuelos. Finalizada esta fase, los alumnos pasaban a la escuela de combate y tiro aéreo, para ejercitar-

se en la lucha contra aeronaves y en ataques contra objetivos terrestres. Completaban su instrucción con un periodo de prácticas en las escuadrillas de África, en condiciones reales de combate. El 21 de junio de 1921 fue ascendido a teniente de Infantería por antigüedad, con efectividad de 10 de mayo último.

TESTIGO DE LA DEBACLE

Eusebio fue enviado a Melilla el 26 de julio, haciendo el viaje por ferrocarril y vía marítima, y llegó a su destino dos días más tarde. Allí permanecería prestando servicio hasta el 16 de agosto. En esas fechas la situación era crítica, pues la zona oriental se hallaba en medio de la gran debacle que siguió a la caída de las posiciones de Annual unos días antes. El aeródromo de Zeluán estaba siendo atacado por hordas de rifeños y en medio de un gran baño de sangre se perdió la escuadrilla allí destacada. En la Hípica melillense se habilitó un aeródromo de emergencia que fue "inaugurado" por dos aparatos, un Bristol y un D.H. 4 llegados desde la Península en las primeras horas del día 29 de ese mes.

"El viaje muy bien, hasta Málaga casi fui durmiendo pues solo me desperté en Alcázar de San Juan y luego en Córdoba, en Málaga todo el día pues llegué a las 10 y media de la mañana, en el barco antes de salir había mucha gente y cuando pasábamos por entre ellas animando mucho, el viaje de barco muy bien, el mar estaba tranquilísimo, me acosté a las 12 y me he despertado en Melilla. Después de buscar casa, pues ha sido un verdadero proble-



Eusebio Paredes y Vicente Barrón, con otros dos compañeros que lucen en el uniforme el distintivo de piloto de la aviación militar lusa. Les acompaña un oficial piloto portugués. (Archivo S. Guillén).



Los miembros de la 2ª Escuadrilla de Melilla posan en buena compañía ante un biplano monomotor Potez 9. (Archivo S. Guillén).

ma, me han dado una habitación en el hotel Rizt (sic), y estaré allí hasta que encuentre otra cosa mejor, luego fui a presentarme y a las 11 subí a ver a los oficiales de Regulares, allí estaba el teniente coronel, ha estado muy atento, tiene una herida en el brazo derecho. La población está como siempre, absoluta tranquilidad en el elemento civil, y en el militar más animación que cuando estuve la otra vez debido al mayor número que hay. [...] Yo no hago nada ahora en unos días, y vosotros debéis de estar tranquilos, pues no hay cuidado ya de nada, y volando menos que en esa, porque aquí los vuelos son más serios, así que ahora más tranquilidad que cuando estuve en Madrid. [...] Decidme cuando me contestéis el día que habéis recibido esta carta y hacerlo a "la escuadrilla de aviación de Melilla"⁸⁶.

HACER DE TRIPAS CORAZÓN

Las cartas diarias de Eusebio no sólo son importantes para su familia; a través de ellas también se procura tranquilizar e informar en la medida de lo posible de la suerte que hayan podido correr los hijos de otros vecinos de Colmenar: "Yo estoy bien en Melilla y hasta ahora sin hacer nada, la población está tranquilísi-

ma, se hace la vida ordinaria, hay ya bastante fuerza y hoy ha llegado un escuadrón de Húsares, mañana se espera el resto de la brigada, no tengáis cuidado que esto está asegurado ya, se han recuperado posiciones y a estas horas ya estará Nador en nuestro poder, y así poco a poco volveremos a ocupar todo, pero no os preocupéis que yo estoy bien. [...] Por todas partes se ven batallones, Artillería y Caballería desfilar, y la gente aplaudiendo, hay mucho entusiasmo y mucha animación, yo encantado de la vida sin hacer nada y viendo todo, cuando vaya ya te contaré muchas cosas de por aquí. Papá, de Escrig no se sabe nada, la opinión general es lo que me dijeron en Madrid; Andrade bien, está en Zeluán, hoy escribo a su padre diciéndoselo, por mí no os preocupéis y estar tranquilos [...]. Aquí hace muchísimo calor..."⁸⁷.

"Estoy bien, todos los días viendo caras nuevas de los que llegan, hoy ha venido la Brigada de Húsares, y con ella el Infante don Alfonso"⁸⁸.

MENSAJERO DE DESGRACIAS

No te puedes figurar lo bonito que es todo esto, los músicos están constantemente tocando pues todos los días

llegan dos o tres barcos conduciendo fuerzas, todos desfilan por la calle principal entre las aclamaciones del pueblo, y seguidos de numeroso público que no deja ni un momento de aclamarlos. Ya te contaré más adelante muchas cosas y ahora te puedo adelantar que Ovidio, [...] murió heroicamente en la posición de Igueriben, la cual no abandonó; el que me puso el telegrama dándome la noticia de la muerte del pobre Ledesma también ha muerto. En fin, todavía no se sabe las bajas en número fijo. [...] Dile a papá que el sobrino de don Ricardo López, lo más seguro es que haya muerto, estuve ayer hablando con un sargento de su compañía y me dijo que salió con él de Cheif para incorporarse a Dar Drius y no llegó, que él lo vio caer al suelo. Basta que se lo diga a D. Ricardo y nada más, pues no es seguro [...]"⁸⁹.

"Por los periódicos os enteraréis de las posiciones que se van ocupando relativamente bien, pues se consigue todo lo que se proponen, y con escaso número de bajas. Hoy he leído en el Abc que viene el Regimiento de la Constitución y con él Oscáriz, supongo que llegará mañana, ya hay aquí bastante fuerza pero no toda la que hace falta, aún faltan cinco o seis batallones de Infantería y algunas unidades de otras armas. [...] Del hijo de Mar-

tín el de la presa, no sé nada, es fácil que esté en Monte Arruit, que es donde está la columna de Dar Drius, que era donde él estaba, pero no sé nada más. [...] Esta tarde llega el cadáver del coronel Morales, que murió en Annual con Silvestre y lo han entregado⁴⁰.

“Hoy he pagado la fonda los días que llevo hasta el 31, o sea 4, y lo que antes nos costaba 5,50, ahora 10 pts, un abuso y se come lo mismo o peor que antes, pero no queda otro remedio que aguantarse, estoy esperando a que empiecen las operaciones y se desocuparán algo los hoteles, para ir donde yo estuve la otra vez, que se come mejor que donde estoy ahora. Han llegado hoy cinco aparatos de las escuadrillas de Tetuán y Larache, así que ya tenemos ocho, pues antes solo teníamos tres y no se podía hacer nada⁴¹.”

“Se me olvidó deciros que mi capitán está bien, ayer después de cerrar la carta me acordé que no os había dicho nada, estuve por la tarde con él, fuimos al hospital a ver a los heridos y allí me pasé toda la tarde. Ahora he estado hablando con uno de los que han estado en Nador defendiéndola estos días, [...] me he reído pues a pesar de haber pasado lo que ha pasado, lo cuenta y te hace reír. Tengo que escribir al padre de Andrade pero estoy esperando a tener alguna noticia más segura, pues las que voy teniendo son peores y no me atrevo a decirle nada⁴².”

“La población está tranquila y con seguridad, así que la vida aquí es normal, lo que pasa es que no hay la animación que había antes, pues como la mayoría de las familias están de luto, y las que no lo están no saben de sus hijos, pues no

salen a la calle, así que solo se ven por la calle militares y algunos paisanos, mujeres muy pocas. Cuando no doy noticias del hijo de Martín es porque no las sé, de lo único que me he enterado es de cómo se llamaba el teniente que estaba con él, es de la promoción siguiente a la mía, y está aquí su padre con el que hablo pues va todos los días al campo de aterrizar a enterarse de lo que vemos, no sabe nada de su hijo, cree que le han matado, así

que creo que este señor sí lo hará con interés y no sabe nada, así que yo aun cuando pregunto me sucede lo mismo, si va por esa se lo decís, que yo en cuanto sepa algo lo diré, creo que tardaré en saberlo lo que tarde en saberse la gente que hay en la columna del general Navarro; si no está allí, lo más seguro es que esté muerto, pero si estaba en el Drius, es muy fácil que esté ahora con la columna. [...] De Andrade no sé nada, si esta-



“Yo estoy bien, el porrazo no tuvo la importancia que creíamos, veréis cómo fue, teníamos que salir a bombardear la parte de Yazanen y mi aparato no tenía que salir y dieron orden de que saliera uno de los regalados por Murcia, el “María de la Fuensanta”, cuyo observador no estaba en el campo, y me dijeron que fuese yo por él, al salir tendríamos unos seis metros de altura y se nos paró en seco el motor; como estábamos tan bajo no hubo tiempo de hacer ninguna maniobra y solo teníamos dos soluciones: o tirarnos al mar o contra unas chumberas; esto era lo más fácil y allí fuimos de cabeza, dando el aparato la vuelta completa; yo me pude desatar y salí por debajo, pero el piloto no podía ni ayudándole yo, y a todo esto con las bombas y cayendo la gasolina, hasta que llegaron y con una navaja cortamos el cinturón, no me hice nada”. Paredes y Emilio Cadalso ante el accidentado “María de la Fuensanta”. (Archivo S. Guillén).



“Por esta, solo lo ocurrido el sábado, que ya os habréis enterado por los periódicos y que tuve la desgracia de ver, fue horrible y luego me temía que hubiese pasado más, menos mal que por fortuna para los que lo presenciaban no les ocurrió nada”. Foto tomada el sábado 24 de junio de 1922, en la que además del general Echagüe y el coronel Soriano, aparecen, entre otros, Pío Fernández Mulero, Joaquín González Gallarza, Ramón Franco, Díaz Sandino, Delgado Brackembury, Julio Ríos Angüeso, Llorente Solá y, marcado con el número 1, el teniente Carlos Morenés, quien un rato después perdería la vida al chocar en vuelo su aparato con el del teniente Enrique Mateo. (Archivo S. Guillén).

ba en Zeluán, como es lo más seguro, probablemente habrá muerto ya, escribí ayer a su padre y no se lo quise decir, estoy esperando a ver si dicen algo en la Alta Comisaría⁸³.

"Esta mañana he estado otra vez en el Regimiento de San Fernando, me han dado noticias del hijo de Martín, un soldado de su compañía que ha podido llegar a Melilla desde Monte Arruit dice que el día que salió él de allí estaba bien, así que lo más seguro es que siga bien, allí está con el general Navarro y los que quedan de la columna de Dar Drius. [...] El otro día estuve en el cementerio para ver la sepultura de Ledesma, le llevé una cesta de flores, pobrecillo, se portó muy bien, le van a dar la Cruz Laureada de San Fernando, leer El Debate del día 5 de este y veréis lo que hizo. No os podéis dar una idea de la gente que ha muerto, aquí de oficiales hay de bajas más del

70% y así en proporción los demás. Yo estoy bien, hago buena vida, madrugo bastante pero a las nueve de la mañana ya he terminado, y por la tarde desde las seis hasta las ocho, por mí no preocuparos que estoy bien⁸⁴.

"Ayer recibí una carta del hermano del pobre Ledesma (q.e.p.d.) en la que me hacía algunos encargos, y en eso es en lo que me he pasado casi toda la mañana, he estado en el cuartel de Regulares viendo sus cosas, y entre ellas algunas cosas mías que las he dejado allí, hoy me han dado una información de todo lo que hizo, se portó muy bien, ya os lo contaré. Ahora me está esperando el hermano de Andrade para ir a hacer algunas investigaciones respecto de su hermano. Del soldado Ramón García López de esa que estaba en ametralladoras en el Regimiento de Melilla, lo mejor que le puede haber pasado es que esté prisionero, del

otro que está en Ingenieros todavía no sé nada. Cuando recibáis esta no me contestéis en unos días hasta que yo os escriba nuevamente diciendo que me escribáis, pues voy a estar fuera de Melilla, de un sitio para otro, y aun cuando yo os escriba, que lo más que dejaré de escribir será un día, estoy expuesto a que las cartas anden por todas partes y se pierdan sin que yo las reciba, así que lo mejor es que no me contestéis hasta que os diga que sigáis haciéndolo⁸⁵.

El 10 de agosto, el aparato que tripulaban los tenientes Manuel Oyárbal y Paredes sufrió un incendio, aunque ambos salieron ilesos del trance: "Lo primero es que estoy bien así que estar tranquilos y no preocuparse por nada de lo que digan los periódicos, pues estos solo consiguen alarmar. Anoche vi a las muchachas esas que me encargaron el verano pasado las visitase, estuve paseando con ellas en el parque. Cuando recibáis esta ya os habréis enterado de lo de Monte Arruit, así que para qué os voy a decir nada nuevo, los periódicos hablarán bastante seguramente⁸⁶.

"Aquí todavía siguen llegando fuerzas, pero todavía no se han empezado las operaciones, solo algunos días al llevar algún convoy hay un ligero tiroteo pero nada serio, yo creo que hasta que no estén aquí todos los elementos que hacen falta no se empezará. Ya he visto aquí algunos oficiales de los recién salidos que han venido con sus regimientos⁸⁷.

BREVE ADIESTRAMIENTO EN MADRID

El 16 de agosto, Eusebio regresó a Cuatro Vientos, para un breve periodo de instrucción. A pesar de que en su hoja de servicios figura el 26 de agosto como



Inauguración del aeródromo de Tablada. El teniente Paredes saluda al paso del Rey Alfonso XIII. (Archivo S. Guillén).



Durante sus prácticas del curso de piloto, tomó tierra en diversas ocasiones en Colmenar Viejo (Madrid), su pueblo natal. (Archivo S. Guillén).

fecha de partida hacia Sevilla, lo cierto es que el día 29 aún escribió a su familia una carta desde Madrid: *“Pensaba haber ido esta noche a esa pero no puedo pues esta tarde tengo que ir también a Cuatro Vientos; no sé qué día iré, ni sé si podré ir algún día, pues ahora voy por la mañana y por la tarde para tirar con ametralladoras, y cuando llego a Madrid son bastante más de las ocho, no me da tiempo de llegar al tren. Mándame mañana la ropa blanca que tengo en esa y los talegos para la ropa sucia que no me llevé la otra vez, pero no dejar de mandármelo pues lo mismo puedo tardar un mes en marcharme que salir esta misma noche, así que tengo que tener todo preparado”*⁸⁸.

La capital hispalense es solo una escala en su viaje al norte de África, con siguiente parada en Algeciras: *“He llegado a esta a las seis de la tarde, y después de dar un paseo por la población, os escribo para que sepáis que estoy bien. [...] Mañana a las siete de la mañana salgo para Ceuta donde llegaré a las nueve, y a las once saldré en tren a Tetuán para llegar a las doce y media, y desde allí os escribiré con lo que haya y diciéndoos dónde estoy pues aún no sé dónde va la escuadrilla. El viaje lo he hecho bien, he venido durmiendo hasta Córdoba y luego viendo el camino pues era la primera vez que hacía este viaje, me gusta más el trayecto hasta Málaga que esto. Algeciras está bien, hay muchas chicas y muy bonitas, ahora están escribiendo en la misma mesa que yo tres que no puedo escribir una palabra sin levantar la vista, y otra que está precisamente detrás de mí haciendo no sé qué de punto y que también me hace volver la cabeza, en resumen que aquí se pueden pasar quince días muy bien, pero no voy a estar ni quince horas”*⁸⁹.

CAMBIO DE PLANES

En Algeciras, Eusebio recibió orden de dirigirse a Larache en vez de a Tetuán, como estaba previsto: *“Llegué a esta sin novedad con un viaje un poco pesado y caro, pero llegué que era de lo que se trataba. He hecho el viaje de Madrid a Algeciras, allí me pasé una noche y al día siguiente al ir a sacar pasaje para ir a Tetuán me encontré con un aviso en el que me decían que me incorporase a Larache, y en lugar de sacar pasaje para Tetuán lo hice para Tánger desde donde os telegrafíé diciendo que salía para Larache. En Tánger estuve unas horas y allí alquilé un auto que me trajo a Larache, me costó caro pues son muchos los kilómetros que hay que recorrer, llegué a esto de las seis de la tarde. [...] Esto no es como Melilla, que hay correo diario, aquí*

llegará fecha en que estemos quince días incomunicados así que os tenéis que acostumbrar. Anoche estuve con Ángel el del Moral, que está aquí en el Regimiento de León, también está Peña pero ahora en el campo y Oscáriz salió ayer poco antes de llegar yo, así que no les he visto. Aquí ha venido mucha fuerza también y está todo esto muy animado, claro que la población no es como Melilla pero me



Algunos vecinos de Colmenar se agolpan con entusiasmo alrededor de Eusebio Paredes. (Archivo S. Guillén).

*resulta simpática. [...] Ya os digo lo que pasa aquí con los correos, solo hay barco de cinco en cinco días y si en esos días hay temporal, cosa frecuente en este territorio, no os quiero decir lo que tardaréis en recibir las cartas, pero estar tranquilos porque estoy bien”*⁹⁰.

“El viaje le hice bien, en Algeciras me pasé una noche y a la mañana siguiente embarqué para Tánger, es una travesía muy corta y muy bonita pues se van viendo las costas de España y África al mismo tiempo, así que sin darse cuenta uno llega a Tánger, allí estuve unas horas y me hubiera estado más tiempo, pero quería unirme cuanto antes a la escuadrilla, por eso no me detuve más, es una población bonita y sobre todo muy animada, las calles están constantemente llenas de gente de todos los países y con una libertad que hay allí que da gusto, alquilé un automóvil y vine a Larache, el viaje es muy distraído aun cuando no hay carretera todo el trayecto, pero el campo es más bonito que el de Melilla, así que a pesar de tardar seis horas se me pasaron sin darme cuenta. [...] Esto es un pueblo grande y moro, las casas y las calles son muy típicas, así que te resulta simpático pero muy aburrido, claro que no tenemos tiempo de aburrirnos, y como vivimos todos juntos lo pasamos bien. Estamos abonados todos al teatro

que hay, cine y variedades, esto antes de cenar, y a las diez vamos a cenar y después de cenar a la cama, pero tardamos en cenar dos horas, así que nos acostamos después de las doce pues no salimos ninguna noche. En la comida tardamos dos horas también y enseguida de comer nos vamos al aeródromo y volvemos anocheado, por la mañana vamos también a las nueve y venimos a comer



*pero pensamos hacer la comida en el campo y la cena en casa. [...] Aun cuando estoy en Larache vamos volando a Tetuán algunos días, así que alguna vez quizá os escriba desde allí”*⁹¹.

A su familia no da detalles de sus vuelos; se trata de misiones de bombardeo sobre concentraciones enemigas. Varias operaciones de importancia que se preparan en la caótica zona oriental requerirán el traslado de todo el apoyo aéreo disponible: *“No os puedo decir seguro aún el tiempo que estaremos aquí ni dónde iremos después, creemos que será a Melilla pero no sabemos ninguno nada con certeza, pues a nosotros nos dan la orden y a las dos horas ya estamos donde sea. [...] Aquí no hace calor ni durante el día, tanto que hoy me he puesto el chaleco y no me estorba, así que creo que con quince días que esté aquí cuando me veáis ya no me conocéis, como admirablemente y siempre tengo ganas. Yo me encuentro mucho mejor y hago una vida muy metódica, así que no tengo más remedio que engordar. Esto ya os decía en mi anterior que es muy típico, por las noches cuando llego a Larache (pues todo el día lo pasamos en el aeródromo) me dedico a pasear por las calles moras y luego al cine hasta la hora de cenar, y después de cenar a la cama y todos los días la misma vida. Veríais en los periódicos*



Eusebio Paredes y su observador, el sargento Severino Morenza Pérez en Melilla, en la época que estuvieron encuadrados en la Primera Escuadrilla Bristol bajo el mando del capitán Juan Ortiz Muñoz. (Archivo S. Guillén).

cos la salida y llegada de la escuadrilla a esta y los nombres de los que veníamos, estaba preparada para Melilla y en vista de lo que pasó aquí nos mandaron, así que no sabemos lo que haremos aún⁷⁵².

DESPEJANDO LOS ALREDEDORES DE MELILLA

Un accidente aéreo le proporcionó oportunidad de pasar un par de días en la Península: *“Llegué ayer a Sevilla donde he venido a recoger un aparato para llevarmelo en vuelo a Larache a reponer el del accidente del día 9 que me figuro os enteraríais por los periódicos, fue una catástrofe grande, pero afortunadamente solo el aparato quedó destrozado”*⁷⁵³.

La escuadrilla de Paredes abandonó por fin Larache para trasladarse a Melilla: la zona oriental estaba en esos momentos empeñada en la recuperación de Nador y en despejar el monte Gurugú de los amenazantes cañones moros. El 17 de septiembre, fecha de la operación que tenía precisamente como objetivo la ocupación de Nador, el aparato tripulado por el capitán Oyarzábal y el teniente Paredes cayó derribado, realizando un aterrizaje forzoso en un barranco. Las tropas

terrestres propias acudieron al lugar con rapidez, rescatando a ambos aviadores y recuperando el aparato. Dos días después voló a Sevilla y el día 23 hizo su presentación en Cuatro Vientos, a fin de integrarse en una nueva escuadrilla dotada con biplanos Havilland, cuyo mando fue confiado a uno de los notables del Servicio, el capitán Luis Moreno Abella.

NUEVO MATERIAL PARA NUEVAS UNIDADES

Por entonces, su hermano menor Félix estudiaba para presentarse a las academias militares, y él le daba instrucciones sobre cómo afrontar la preparación: *“En ese volante están puestas las señas de la Academia y las horas que tenéis que ir por la tarde, que se traiga todos mis libros y apuntes y que solo piense en estudiar e ingresar pronto, pues ahora va a ser fácil debido a la escasez de oficiales tan grande que hay. Ayer por la tarde fue la entrega de los aparatos que regalan Zaragoza y Salamanca, yo voy en el Zaragoza nº 2 “General Ampudia”, esto me figuro que lo habéis leído ya en los periódicos y habréis visto fotografías, no os podéis imaginar las que*

*nos harían, hubo un momento estando con la madrina y con el alcalde de Zaragoza en que había más de quince fotógrafos haciendo fotografías del grupo y además impresionando una película, y lo mismo cuando subí al aparato, que se acercó el Rey a decirme que moviese la ametralladora, y luego en la bendición y durante la entrega, después hubo un lunch en el Palace (Cuatro Vientos) y por último la despedida con la buena suerte... nos dieron una medalla muy grande de oro para ponerla en el aparato, con la Virgen del Pilar, y otra a cada uno de nosotros para llevarla puesta, resultó una fiesta muy bonita”*⁷⁵⁴.

El día 1 de octubre, la escuadrilla partió precipitadamente con destino a Melilla; tal fue la urgencia de la salida que Eusebio se fue prácticamente con lo puesto. Y como prueba de que las prisas son malas compañeras, su aparato tuvo que tomar tierra en la provincia de Ciudad Real por falta de combustible: *“Habréis recibido un telegrama que os puse el sábado desde Villahermosa y otro hoy lunes a mi llegada a Granada sin novedad. En Villahermosa tuvimos que aterrizar porque nos quedamos sin gasolina y se paraba el motor, lo hicimos en un cortijo, donde nos trataron admirablemente y enseguida*

se llenó el campo de gente para ver el aparato, pues por aquí no lo habían visto nunca, y además fue a verlo la gente de todos los pueblos de alrededor, parecía el campo una romería, estaba lleno de carros, coches y caballos y muchísima gente a pie, el domingo se pasaron todo el día en el campo y hoy cuando hemos ido a salir, las cinco de la mañana, estaba lleno, de Montiel nos han dado una medalla a cada uno con la patrona del pueblo, la gente nos miraba como si fuésemos una cosa rara, yo me he reído mucho oyéndoles hablar, por las cosas que se les ocurría, creo que cuando llegamos, como íbamos a más de 3.000 m y oían el ruido, unos decían que era un águila dañina y otros que había fuego y corrían asustados, al salir no os podéis figurar cómo estaba aquello. He llegado a Granada a las 9 de la mañana después de un viaje muy bonito por Despeñaperros y todas estas cordilleras hasta llegar a la vega de Granada, que es preciosa, y Granada que me gusta mucho, aquí estamos muy bien, vivo en el Hotel Victoria, y creo que estaré unos días hasta que nos llame el Alto Comisario⁵⁵.

“Sigo aún en Granada, no sabemos el tiempo que estaremos, ya creo que poco, pero no sabemos nada seguro, pues depende del tiempo que haga, no hemos salido ya porque está el cielo cubierto de nubes y muy bajas, y el mar también, si sigue así no tendrá nada de particular que vayamos a Sevilla para salir desde allí a Tetuán y luego por la costa a Melilla⁵⁶.”

El día 11 continuaron el viaje hacia Málaga y Tetuán: “Aun cuando ya sabéis que llegué a Tetuán pues os telegrafíé poco después de aterrizar, os escribo para que sepáis que estoy bien. El viaje de Granada a Málaga lo hicimos ayer en 45 minutos, es un viaje muy bonito por las cimas que hay que pasar [...]. Desde Málaga vinimos a Tetuán en hora y media, un viaje precioso por las sierras que hay que cruzar y todo por la costa, estuvimos encima de Estepota viéndola bien y luego a La Línea, Gibraltar, que me gustó mucho desde el aire, y toda la parte de Algeciras, Tarifa... y por último cruzamos el estrecho de Gibraltar a Ceuta, durante todo el tiempo que estuvimos encima del mar vinieron escoltándonos una escuadrilla de torpederos hasta Ceuta, una vez en Ceuta seguimos el viaje a Tetuán, donde aterrizamos y donde estoy pasando el día, esto me gusta mucho. Gándara me ha estado enseñando todo el barrio moro, es mucho más bonito

que el de Larache y Alcázar [...]. Mañana creo que saldremos para Melilla y cuando llegue os telegrafiaré⁵⁷.”

ESPECTÁCULO MACABRO

En la mañana del 13 de octubre, la unidad llegó a Melilla y su entrada en acción fue inmediata, pues al día siguiente biplanos y tripulantes ya se hallaban cooperando con las columnas terrestres que, partiendo desde Nador y Segangan, tenían como objetivo la recuperación de Zeluán. Sus arriesgados vuelos rasantes causaron un total desconcierto al enemigo, provocando su desbandada: “Después de comer [...] he ido a Nador [...]



El capitán Eusebio Paredes en una foto de estudio, vistiendo el uniforme “verde botella” de gala con charreteras, cinturón y daga-machete. En sus manos sostiene los guantes blancos y el gorro de tipo isabelino. (Archivo S. Guillén).

hemos dado una vuelta por el pueblo y yo he pasado muy mal rato, pues el que lo conocía antes del desastre y lo ve ahora se da cuenta de los destrozos que han hecho, menos mal que ahora los moros las pagan bien lo que han hecho, pues se les rocía todo por donde pasamos, el poblado moro de Nador en el avance se les ha destruido y se han dejado todas sus cosechas y muchas cosas que tenían nuestras, después he ido a ver los barracones donde estábamos los Regulares y de los cuales no queda nada más que la señal, en fin, de esto os contaría y no acabaría nunca. Ayer se ocupó Zeluán, operación a la que asistí, fue la primera que salimos todos los aparatos, éramos once, hicimos varios vuelos, así que ayer perdieron el culo, hubo un momento, a las nueve y cinco en punto, pues todos pusimos el reloj en hora, en que les soltamos 110 bombas, no os podéis figurar qué efecto hacían las explosiones, de Zeluán todo lo que os cuente es poco, cuando vaya lo haré de palabra ¡los cadáveres que había! Lo que me acordé de Andrade, pensar que podía ser él uno de aquellos, en fin, es mejor no acordarme, la operación se hizo muy bien, desde el aire hacía un efecto muy bonito la disposición de las columnas que mandaban Sanjurjo, Berenguer y Cabanellas, en Tauima estaba la artillería de la posición, algunas baterías que no sé lo que tirarían⁵⁸.”

En los días siguientes el avance no se detuvo; el día 18 el coronel Soriano llegó a Melilla como nuevo jefe de fuerzas aéreas en el Protectorado y el 24 la bandera española ondeaba de nuevo en Monte Arruit: “Aquí hace buen tiempo igual que si estuviéramos en el mes de agosto, así que todas las mañanas a las once y media me doy mi buen baño en la playa, donde me están enseñando a nadar, y creo que pronto lo haré bastante bien. Dentro de unos días, creo que en esta semana, me iré a vivir a Nador, todavía no lo he decidido, pero es lo más seguro, pues aquí [en Melilla] es una aglomeración de gente tan grande la que hay que no se puede estar en ningún sitio⁵⁹.”

BENDECIDO POR LA FORTUNA

A mediados de octubre sufrió un percance del que salió ileso, pero que igual podría haber tenido fatales consecuencias: “No sé si dirán algo los periódicos de España, pero por si acaso os diré que el otro día al salir a bombardear se nos paró el motor



Carnet de piloto y observador de aeroplano de Eusebio Paredes. (Familia Paredes).



El capitán Paredes ejerciendo los honores junto a la madrina en la entrega de nuevos Breguet 19. (Archivo S. Guillén).



Visita del Infante de España a Cuatro Vientos. Además de Kindelán y Alfonso Bayo, entre los aviadores sentados puede reconocerse a Aymat Mareca, Gudín, Paredes y Álvarez Rementería. (Archivo S. Guillén).

del aparato, y caímos dando la vuelta completa el aparato; el golpe fue como es normal fuerte pero afortunadamente no nos ocurrió nada a ninguno de los dos, también llevábamos bombas, os mando la fotografía para que veáis cómo quedó el aparato, y como yo estoy bien no pensaba deciros nada, pues esto no tiene importancia, pero los periodistas le dan tanta por lo de las bombas que me temo suceda lo de siempre, que una cosa que no es nada parece una enormi-

dad, después ha servido para reírnos mucho⁶⁰.

El ya constituido como Grupo de Escuadrillas quedó instalado en el aeródromo de Nador, y Paredes figuraba adscrito al la Tercera, al mando del capitán Joaquín González Gallarza y con aparatos De Havilland D. H. 4 con motor Rolls: "Por esta sigue todo lo mismo de animado, o si cabe cada vez más, pues no termina nunca de venir gente, así que estamos aquí que no tiene uno sitio ni para sentar-

se, se da el caso de tener que esperar dos horas para tener una mesa en un café, y así para todo. Ya nos hemos trasladado con el aeródromo a Nador [...] mañana es la ocupación de Monte Arruit, ya veremos qué tal, creo que muy bien, no os podéis figurar cómo están hoy todas las carreteras y caminos de gente que va para concentrarse las columnas en Zeluán, esta mañana he estado bombardeando (como todos los días) pues no paramos y estaba el campo precioso, a Abd-el-Krim no le dejamos parar en cuanto sabemos por dónde está vamos a arrestarle por lo menos⁶¹.

El macabro espectáculo que aguardaba en la llanura rifeña a las tropas españolas causó una impresión tremenda y modificó la mentalidad de muchos; aquel horror fue un revulsivo que transformó a nuestro Ejército en una implacable y despiadada apisonadora que a la larga acabaría imponiendo su voluntad: "Ya me figuro que por los periódicos os habréis enterado de la ocupación de Monte Arruit, se hizo casi sin oír un tiro, pues el enemigo sin oponer resistencia se alejaba, sin embargo para nosotros ha sido uno de los días que hemos visto más moros en grandes grupos y que les hemos castigado más, pues como era una llanura no podían esconderse y se les veía en partidas de 400 y 500 retirarse, yo la gocé mucho pues les estuve persiguiendo toda la mañana arrojándoles muchísimas bombas y haciéndoles muchas bajas vistas y lo mismo todos los

aparatos, ahora del espectáculo que había en Monte Arruit es mejor que no os diga nada, todo lo que os figuréis es poco, allí había hombres, mujeres y niños, con los cuerpos destrozados y con señales de haber sido martirizados horriblemente antes de morir, en fin, escenas que es mejor que no las sepáis [...]. Ya os mandaré en otra carta una fotografía que hice desde el aire de Monte Arruit⁶².

En la siguiente carta, Paredes relata las circunstancias en las que se produjo el accidente sufrido a mediados de octubre: “Esto sigue tranquilo desde la ocupación de Monte Arruit, no ha habido operación, yo creo que el lunes o martes se ocupará Ras-Medua y aquí habrá más enemigo, nosotros todos los días por mañana y tarde vamos a bombardear los campamentos enemigos de esa parte y ahora con más intensidad que nunca. Yo estoy bien, el porrazo no tuvo la importancia que creíamos, veréis cómo fue, teníamos que salir a bombardear la parte de Yazanen y mi aparato no tenía que salir y dieron orden de que saliera uno de los regalados por Murcia, el “María de la Fuensanta”, cuyo observador no estaba en el campo, y me dijeron que fuese yo por él, al salir tendríamos unos seis metros de altura y se nos paró en seco el motor; como estábamos tan bajo no hubo tiempo de hacer ninguna maniobra y solo teníamos dos soluciones: o tirarnos al mar o contra unas chumberas; esto era lo más fácil y allí fuimos de cabeza, dando el aparato la vuelta completa; yo me pude desatar y salí por debajo, pero el piloto no podía ni ayudándole yo, y a todo esto con las bombas y cayendo la gasolina, hasta que llegaron y con una navaja cortamos el cinturón, no me hice nada, prueba de ello es que a los veinte minutos estaba otra vez en el aire en mi aparato “Salamanca nº 1”, que es el que vuelo desde que llegué aquí que se organizó la escuadrilla, el viaje le hice en el “General Ampudia”, pero aquí sorteamos y me tocó el de Salamanca. [...] En otra carta os mandaré una fotografía de Monte Arruit desde el aire y algunas de tierra para que veáis cómo estaba aquello de cadáveres, es horrible, no quiero ni acordarme. [...] Estoy esperando a que terminen el aeródromo de Nador para irme a vivir allí, pues en Melilla como hay tanta gente no se puede estar bien, aparte que la vida está carísima⁶³.”

TRUCOS RIFEÑOS

“Hoy hace un viento imponente, viniendo de Nador me ha llevado la gorra y eso que la llevaba con barboquejo, y me he quedado sin ella, pues por más que hemos corrido, la hemos perdido de vista y



El comandante Julio Ríos Angüeso y el capitán Paredes en animada conversación. (Archivo S. Guillén).

creo que habrá ido al mar. [...] Dentro de la gorra traía una carta que había empezado a escribir y una fotografía de Monte Arruit para mandárosla, así que por eso no os la mando, como os ofrecí en la anterior. [...] De la operación de ayer no os digo nada pues la prensa cuando recibáis esta ya habrá dicho todo lo que ocurrió, nosotros nos pasamos casi todo el día en el aire soltándoles bombas, sólo aterrizábamos para cargar, y al aire enseguida, yo no sé las bombas que les echaríamos, hubo un momento al empezar el avance y durante la retirada que estábamos en el aire 15 aparatos soltando bombas, y la artillería lo mismo, así que se hizo una cortina de fuego que desde el aire era muy bonito⁶⁴.

Interesante anécdota sobre el procedimiento empleado por los rifeños para evitar ser bombardeados: “Ayer por la tarde estuvo la comisión sevillana en el aeródromo, llegó cuando estaba yo volando que había ido a bombardear los poblados de Ras-Medua y al aterrizar uno de los señores me regaló una pitillera con una insignia que dice “Campaña 1921” y el escudo de Sevilla, es de piel de Ubrique, hubo un lunch y luego a Melilla, por cierto que durante el bombardeo me ocurrió una cosa muy curiosa, yo llevaba orden de bombardear las concentraciones que viese por esa parte, y de no ver nada bombardear el poblado de Ras-Medua, y al pasar por Sammar vi en un poblado gente y encima de una casa la bandera española, Sammar no está ocupado pero Tifasor, que está muy cerca sí, y yo me creí que los de Tifasor habían visto que no había gente y habían ocupado Sammar y no les bombardeé, y al aterrizar lo dije y todos me di-

ieron que no se había ocupado, y que los moros lo que hicieron fue para que no les bombardease poner la bandera; como ya era tarde no salí, si no se la ganan, pero les espero para el primer día que me toque ir por esa parte⁶⁵.”

REGRESO AL KERT

El 1 y 2 de diciembre, las columnas de los generales Sanjurjo, Cabanellas y Federico Berenguer llevaron a cabo una cooperación en la ocupación de Tauriat-Hamet y El Harcha, con un eficaz apoyo de artillería y aviación: “Os mando una fotografía de Melilla desde el aire, solo se ve una pequeña parte pues es muy grande, ya os mandaré otra que pienso hacer en la que se ve toda la población, que no se pierda ninguna de estas fotografías, pues quiero hacer un álbum con todas ellas y os mando algunas para que las veáis. Ya os habréis enterado de las operaciones de estos días por los periódicos, en otra carta os mandaré otra fotografía para que veáis las razzias que se hacen en los poblados moros⁶⁶.”

En la zona oriental y en los días previos a la navidad, el avance español se extiende sobre el río Kert, a pesar de la fuerte resistencia enemiga: “Ya os habréis enterado de las últimas operaciones; la del día 22 fue la que más enemigo he visto yo desde que estoy en África, ese día trabajamos mucho pero les hicimos muchas bajas, estaban ese día decididos a todo pero no pudieron, si llega a ser un día más largo hubiese habido mucho más enemigo pues se les veía bajar del Mauro a pelear en grupos de 50 ó 60 moros que se metían por los barrancos para que nosotros no los viésemos. Mando esas dos fotografías de las escuadrillas a que pertenezco con todos los demás oficiales de las mismas; guardarlas con todas⁶⁷.”

A pesar de las circunstancias bélicas, en fechas tan señaladas hay también espacio para las tradiciones, que incluyen, cómo no, los regalos navideños. Pero al parecer, algún encargo no se ajusta bien a las posibilidades de los “Reyes Magos”: “Mando esas dos fotografías del aeródromo, para que veáis cómo está esto, en la que se ve un aparato en medio del campo en ése voy yo dentro, está hecha en el momento de tomar tierra un día que fuimos todos los aparatos a bombardear el Zoco del Arbaa del Agraij, fue un bombardeo que les hicimos muchísimas bajas, las dos están hechas por otro aparato desde el aire, en la otra se ve la aguada de Tauima. [...] Ahora parece que va a haber descanso estos tres o cuatro días y es una lástima porque está haciendo un tiempo espléndido y se podrían apro-

vechar bien. [...] María, respecto del mantón de Manila está muy bien lo que me dices, pero lo que no está tan a tono como tú te crees es el bolsillo, sin duda tú no te has entretenido en mirar lo que son 750 pesetas, mira, desde que salí oficial estoy yo viendo el medio de tener un billete de mil y no lo he conseguido aún, claro que lo otro es menos, pero tampoco es tan fácil como a ti te parece, son muchas pesetas 750 pesetas y sirve para muy poco un mantón, así que habrá que esperar a que ascienda o a que me toque la lotería, porque ahorrando se tarda mucho tiempo; mira yo tengo ganas de comprarme un sello de oro bueno y una pulsera con el emblema y mi nombre y sigo con las ganas, no sé lo que os creéis que gano yo, sin duda no pensáis que si ahora gano más también tengo más gastos, solo la cama me cuesta al mes 18 duros, [...] y la comida

ocupación de Dar Quebdani, la cual se culminó el 8 de abril, y el hostigamiento a las fuerzas rifeñas que participaban en el asedio al Peñón de Vélez. Esta misión en concreto entrañaba gran riesgo pues obligaba a largos vuelos desde Tetuán y Melilla, superando las dos horas siempre sobre campo enemigo. En mayo, el corazón del Rif fue testigo de los bombardeos de la escuadrilla Havilland, entre otras, contra objetivos en las alturas de Sidi Mesaud y los poblados de Tizzi Azza, Tafersit, Afrau...

En los primeros meses de 1922, el mal tiempo complicó y retrasó con frecuencia los apoyos aéreos y las mismas operaciones terrestres: "De operaciones ahora nada, pero me figuro que empezarán pronto"⁶⁹.

"Ayer [...] estuve bastante ocupado, hoy también ha sido un día de jaleo pero

chas tardes y juego al tenis y al football, pero después de comer tengo que acostarme media hora por lo menos. Por aquí nada nuevo ocurre, ahora parece que hay descanso, el tiempo muy variable, tan pronto hay temporal como hace calor"⁷¹.

El 7 de febrero, un temporal de poniente azotó el área de Melilla con una violencia muy superior a otros que le precedieron: "Ha habido otro temporal que nos ha destrozado seis aparatos, ha derribado dos tabiques de las habitaciones, se ha llevado una tienda, en fin, una cosa que daba miedo. Mando una fotografía que nos hicimos el otro día después de comer, el aparato que se ve es el Vigo, uno de los que más vuelo yo en él, como hacía viento ya veis lo peinado que estoy"⁷².

"Es de esperar que en cuanto mejore el tiempo empiecen las operaciones que ahora se hallan suspendidas, limitándose a ocupar posiciones como el otro día donde no es de esperar haya enemigo, no así en las que se acercan a juzgar por los preparativos que hace el enemigo, ahora es cuando más moros vemos nosotros, tenemos enfrente una línea igual que la nuestra, cosa que nunca ha habido, pero perfectamente organizada, con sus trincheras admirablemente construidas, cosa que nosotros no, y un terreno para operar difícilísimo, en otras cartas os mandaré fotografías del terreno por donde habrá que operar, hechas estos días desde el aire. [...] Aquí ahora llevamos un tiempo malo francamente, el día que no llueve hace mucho viento, pero a pesar de todo cuando sale el sol parece verano del calor que hace"⁷³.

Su hermano Félix seguía mientras tanto en esa época examinándose en varias de las academias militares: "En Intendencia sabía yo que era donde mejor recomendado iba, ese capitán Camacho está aquí de piloto en mi escuadrilla y es muy amigo mío, me dijo que estuviese tranquilo que harían por él todo lo que pudiesen, además otro teniente muy amigo mío desde Jaca lo recomendó bien, yo es donde más me gustaría que ingresase [...] ahora lo que tiene que hacer es estudiar mucho fijándose bien en todo desde el primer día, nada de fiarse en las recomendaciones, pues si luego se confiara él mismo, no pueden sacarle adelante. Mando esa fotografía que me hice el otro día momentos antes de salir a un bombardeo [...] podéis ver cómo estoy, me pesé el otro día y me quedé asustado, este verano en Madrid pesé 49 kg y ahora peso 64 kg, claro que me doy una vida que para qué os voy a contar y como cada día mejor, claro que en el verano seguramente adelgazaré pero no mucho, pues ahora hago mucha gimnasia y pienso seguir así todo el tiempo, y en el verano me bañaré



Los distintivos desprovistos de la corona real en los uniformes "verde botella", nos indican la implantación de la República. Junto a Paredes, en el centro, su amigo el también capitán piloto Juan Quintana Ladrón de Guevara. (Archivo S. Guillén).

5,50 diarias, el desayuno aparte, así que solo en lo indispensable me gasto de 70 a 75 duros mensuales, y luego algo hay que gastar aun cuando no se quiera, así que calcula tú lo que puedo ahorrar, estando aquí todo al precio que está"⁶⁸.

LA REVUELTA PRIMAVERA DE 1922

Durante finales de 1921 y la primera mitad de 1922 la escuadrilla actuó en las zonas oriental y occidental prestando los servicios propios de aviación: bombardeo, reconocimiento, fotografía y ametrallamientos, estos últimos efectuados desde mediados de noviembre con nuevas armas instaladas en torretas. Entre sus acciones destacó el apoyo a la

ha resultado bien, se ha ocupado hasta Dar Drius, así que ya queda poco para ocupar todo lo que se perdió en julio pero no sé cuándo se terminará, pues ahora dicen que habrá descanso unos días, ahora resultan más bonitas las operaciones, pues hay mucho enemigo, sobre todo el primer día y lo que más se ve son caravanas que se meten en el interior y donde nosotros les tiramos mucho"⁷⁰.

La lucha contra la báscula no deja de ser un problema aunque aún no se hayan cumplido los treinta: "Me alegraría ir ahora para que vieseis cómo estoy, nunca he estado tan gordo, como a todas horas y después de las comidas me siento y no me muevo porque me canso, y eso que hago ejercicio, pues monto a caballo mu-

todos los días, pues hay una playa muy buena cerca del aeródromo y ya la estamos preparando para el verano⁷⁴.

“Aquí ya creo que empezarán enseguida las operaciones, hoy pensaba hacer una y se ha suspendido por el tiempo, pues está amenazando lluvia, creo que estas serán bastante duras. Ayer estuvo aquí el Alto Comisario visitando el aeródromo con Sanjurjo, ya han empezado a venir más aparatos, así que esto se está poniendo muy bonito, dentro de unos días habrá en vuelo treinta equipos⁷⁵.”

El 24 de junio, un accidente aéreo sucedido tras la visita del general Echagüe a Nador, costó la vida a los tenientes Mateo y Morenés: “Por esta, solo lo ocurrido el sábado, que ya os habréis enterado por los periódicos y que tuve la desgracia de ver, fue horrible y luego me temía que hubiese pasado más, menos mal que por fortuna para los que lo presenciaban no le ocurrió nada⁷⁶.”

En julio empieza a tomar cuerpo la posibilidad real de disfrutar del primer permiso en muchos meses: “Ya han telegrafiado del Ministerio a esta, autorizando a cuatro para irnos con permiso, así que aun cuando yo no pensaba ir hasta el mes de agosto, puede ser que vaya antes, depende de cuándo se hagan unas operaciones que hay en proyecto para estos días y que quiero asistir a ellas⁷⁷.”

“El día 28 llegará a Melilla el general Burguete y espero que cuando termine la visita me podré ir y después de la revista, como es natural, así que el 3 ó el 4 saldré y llegaré el 5 ó el 6⁷⁸.”

EL CURSO DE PILOTO

El 2 de agosto, Paredes retornó a Cuatro Vientos, finalizando su etapa como observador de aeroplano en una época particularmente agitada del Protectorado. Por sus servicios, había sido condecorado con una Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y fue citado como distinguido en dos ocasiones. El 5 de septiembre pasó a la Escuela de Getafe para iniciar las prácticas de piloto, abriendo así un nuevo horizonte en su vida aeronáutica. Aquí también concluyen las cartas que su familia ha conservado de esa época. Solo queda una más, enviada ya desde Madrid en septiembre, en la que daba cuenta de su nuevo alojamiento, con capacidad suficiente para albergar también a su hermano Félix y ayudarle en sus estudios.

A primeros de junio de 1923, pasó destinado en prácticas a la Escuela de Clasificación de Cuatro Vientos, y obtuvo su licencia de piloto el 7 de septiembre. Tres días después fue destinado a los Grupos de Escuadrillas de Melilla, y quedó en-



Otra instantánea de un pensativo capitán Paredes en las dependencias del gabinete fotográfico de Cuatro Vientos. (Archivo S. Guillén).



Eusebio Paredes, con aspecto cansado, con el capitán Juan Quintana, poco antes de estallar la guerra civil. (Archivo S. Guillén).

cuadrado en la Primera Escuadrilla de Bristol a las órdenes de uno de los “grandes”: el capitán Juan Ortiz Muñoz, quien dos semanas después sería condecorado con la Medalla Militar por sus méritos en campaña.

CON EL BRISTOL EN ÁFRICA: “ARBOLITO”

En noviembre, con su unidad plenamente operativa, se sucedieron los apoyos aéreos a las operaciones, y parti-

cipó en tres bombardeos en Beni-Bu-Yari del Llano y camino de Annual. En diciembre, de nuevo bombardeó Beni-Bu-Yari, y además Afrau, la llanura del Guerruau y el campamento de Burrahay.

En enero de 1924, las escuadrillas realizaron servicios de reconocimiento sobre los valles de los ríos Neckor y Guis y los poblados de Ait-Kamara, a fin de comprobar si era cierto que se estuviese construyendo un aeródromo al que habrían llegado varios aviones adquiridos por el enemigo. En febrero, la actividad fue especialmente intensa en el sector de Tizzi Azza, complicándose progresivamente en marzo. El día 18, y llevando como bombardero al sargento Severino Morenza, intervino en un apoyo aéreo para proteger el convoy que se dirigía a Issen Lassen. Después de lanzar sus bombas, intentó ametrallar a un grupo de jinetes que pretendía situarse a la altura del flanco izquierdo del convoy. El motor de su Bristol fue entonces alcanzado por fuego desde tierra y se paró; mientras planeaban para tomar tierra algunos de los jinetes rifeños se lanzaron al galope en su persecución. El aparato aterrizó a orillas del río Kert bajo el fuego del enemigo a caballo; ambos aviadores tomaron los fusiles que llevaban a bordo y se aprestaron a plantarles cara, mientras los rifeños tomaban posiciones para atacar. No tardó en aparecer una sección de Caballería enviada por nuestras fuerzas, que cargó contra el enemigo y lo puso en fuga; el avión sería más tarde remolcado hasta lugar seguro y reparado.

El relato de los hechos fue recogido de esta forma en su hoja de servicios: “El día 18 efectúa un bombardeo de una hora y diez minutos de duración en las inmediaciones de Issen Lassen, recibiendo el aparato varios disparos del enemigo, a consecuencia de los cuales se vio obligado a aterrizar en campo enemigo, y siendo atacado por éste (sic) en varios grupos, regresando al aeródromo sin novedad, siendo citado como distinguido en la Orden de las Fuerzas Aéreas de Marruecos el día 22 del mismo mes en la siguiente forma: el teniente piloto don Eusebio Paredes, obligando a los Askaris de la Mehal-la a que acudiesen después en su socorro, a cambiar el pensamiento de estos de quemar el aparato y retirarse a la posición por el de resistir y defenderse, dio una prueba de las más altas virtudes militares, de energía y de capacidad de mando, poniendo de relieve no solo su serenidad de piloto, sino lo que vale más, o sea, su espíritu de sacrificio personal demostrado en su deseo constante de salvar el aparato a todo trance”.

La familia del protagonista relató a los autores que tras la toma de tierra el

aparato quedó junto a un árbol. Agotada la munición de las armas largas, ambos utilizaron las pistolas y Paredes reservó los dos últimos cartuchos que le quedaban –tomó esta precaución en el caso de que uno fallase– para quitarse la vida. Sabía bien las torturas y vejaciones que aguardaban a los aviadores prisioneros, y estaba firmemente decidido a no sufrir un calvario similar al del capitán Herráiz⁷⁹. Y en esa situación, perdida ya toda esperanza de sobrevivir y con el enemigo dispuesto a dar el golpe final, fue cuando apareció la fuerza de rescate que privó a los rifeños de un trofeo que ya rozaban con sus dedos. Paredes alcanzó notoriedad por el suceso y “Arbolito” fue el apodo con el cual sería conocido en Aviación para el resto de sus días.

ADIÓS AL RIF

El 27 de mayo fue destinado al Grupo de Escuadrillas de Cuatro Vientos, concluyendo así un periplo africano como aviador que se había iniciado casi tres años antes. Sus recompensas materiales por los servicios prestados en el Protectorado incluyeron cuatro cruces del Mérito Militar con distintivo rojo, el distintivo de la Medalla Militar y no menos de tres citaciones como distinguido. El 2 de julio se incorporó a Getafe, afecto al Grupo de Reconocimiento.

El 21 de julio de 1925, fue ascendido a capitán de Infantería con antigüedad de 4 de ese mismo mes.

El 18 de enero de 1926 participó en el acto de despedida de los tripulantes del “Plus Ultra”, que tuvo lugar en Sevilla, ceremonia que se repetiría también con su asistencia el 4 de abril, esta vez para celebrar el regreso de los aviadores. El 13 de julio quedó clasificado como jefe de escuadrilla, y a finales de agosto fue destinado a la Escuadra de Instrucción en Cuatro Vientos. El 26 de septiembre, se le declaraba apto para asistir a un curso de mandos de Aviación en Los Alcázares.

El año 1927 continuó prestando servicio en la Escuadra de Instrucción. Desde mediados de septiembre y hasta mediados de diciembre de dicho año participó en un curso de armamento que se impartió en su lugar de destino.

A lo largo de 1928 su situación militar no varió, y se mantuvo al frente de la 2ª Escuadrilla del Grupo de Reconocimiento nº 24 de la Escuadra de Instrucción, simultaneando este cometido con la inevitable y periódica inspección de la instrucción de reclutas. El 15 de septiembre, al quedar disuelta la Escuadra de Instrucción, perma-

neó afecto a la jefatura de Aviación, hasta que unos días más tarde fue agregado a los Servicios de Instrucción.

AYUDANTE DEL JEFE DE AVIACIÓN

El evento más importante que le aconteció en 1929 fue su nuevo nombramiento como Ayudante del Jefe de Aviación. En su calidad de tal, acompañó al teniente coronel Alfonso Bayo durante el mes de mayo en su revista de inspección por diversos aeródromos del sur peninsular y del Protectorado. A finales de marzo del año siguiente, las inspecciones les llevaron a recorrer aeródromos en Madrid y Guadalajara. En septiembre de 1930, pasó destinado a Getafe al trasladarse a dicho aeródromo la jefatura de Aviación.



Imagen de finales de la década de los veinte, en la que podemos ver al Jefe de Aviación, teniente coronel Alfonso Bayo, y a su ayudante el capitán Paredes, durante una de sus visitas de inspección. (Archivo S. Guillén).

El 16 de febrero de 1931, y con motivo de la reorganización del Servicio de Aviación Militar que tuvo lugar el 8 de enero anterior, se dispuso su pase a los Servicios de Instrucción, y el 23 de febrero se incorporó a Cuatro Vientos agregado al Servicio Fotográfico, al objeto de seguir un curso de especialización de conocimientos fotográficos, materia a la que era un gran aficionado. De esta forma y sin saberlo, iniciaba una faceta que marcaría la etapa final de su carrera. El 24 de mayo, con el régimen republicano ya implantado en España, finalizó el curso de fotografía. El 9 de diciembre de ese año, fue destinado a la Jefatura de los Servicios Centrales (Servicio de Información).

EL CULTIVO DE UNA VIEJA PASIÓN

El 11 de julio de 1933, se desplazó a Melilla para tomar parte en un cruce-ro por el Mediterráneo que llevaría a cabo el Grupo de Hidros, recorriendo el litoral del Levante español, subiendo luego hasta las costas catalanas y de nuevo descender hasta Pollensa, para finalizar recalando Ceuta y Algeciras.

El 18 de julio de 1934, y debido a quedar el Arma de Aviación bajo la dependencia directa del Consejo de Ministros, su situación cambió pasando a estar “al servicio de Otros Ministerios”, aunque ello no le hizo moverse de su puesto en el Servicio Fotográfico.

CUATRO VIENTOS DESACTIVADO

En el momento de producirse la sublevación militar en África, el capitán Paredes desempeñaba el cargo de jefe de servicio en el mencionado Gabinete Fotográfico de Cuatro Vientos. Se encontraba entre los oficiales a los que el jefe de la base –el teniente coronel León Trejo, que había asumido el mando a raíz del asesinato de Calvo Sotelo pocos días antes– ordenó regresar a sus domicilios o bien fueron trasladados en vehículos hasta el Ministerio. Esta orden tenía como finalidad la conjura tanto de la situación de extrema tensión generada dentro del recinto como del peligro creciente generado por turbas de obreros, a los que se había entregado armamento de depósitos militares y que acechaban en el exterior para tomarse la justicia por su mano. En total, de los más de cien mandos allí destinados, entre sospechosos claros o simplemente dudosos de ser proclives a la sublevación, fueron desalojados más de la mitad, según testimonio del propio León Trejo años más tarde.

ACTOS CRIMINALES

El destino que aguardaba a muchos de ellos fue la persecución y la cárcel, como en el caso de Eusebio, que logró esquivar los registros de los milicianos durante un tiempo refugiándose en la casa de unos amigos. Pero cuando llegó a sus oídos la amenaza de muerte que pesaba sobre sus padres si en 48 horas no se entregaba, se presentó a las autoridades y fue conducido a la cárcel Modelo. A comienzos de noviembre de 1936, se hallaba ingresado en la enfermería de la prisión, al parecer para tratarse viejas heridas de la campaña africana. De allí fue sacado en la madrugada del día 8 de ese mes por individuos

armados, que le hicieron formar en el patio junto a otros reclusos. Se leyó una lista de nombres entre los que figuraba el suyo para, según les dijeron, trasladarlos de prisión a fin de aliviar el hacinamiento en que vivían. Un compañero de promoción que se encontraba junto a él, también aviador militar y que en la posguerra alcanzaría el generalato (80), ya le había advertido de que si oía su nombre no contestase, pero a Paredes le pudo la impronta castrense y respondió con un sonoro “¡presente!” A continuación, todos aquellos desdichados fueron privados de sus efectos personales, atados con bramante y subidos a los autobuses que les aguardaban.

Los días 6, 7 y 8 de noviembre marcaron el cenit de las matanzas de numerosas expediciones de presos extraídos de las cárceles y checas madrileñas, que acabaron sepultados en grandes fosas excavadas en Paracuellos del Jarama y Torrejón de Ardoz. Los actos criminales desatados ya abierta y eficazmente en ambos bandos se hallaban en uno de sus momentos de máxima virulencia: en este caso concreto, y siguiendo las ins-

trucciones del ministerio de la Gobernación, las órdenes oportunas eran firmadas por el Delegado de Orden Público de la Junta de Defensa de Madrid. La misma Junta que no tuvo el menor reparo en publicar, el día 14 de ese mes y en el periódico madrileño “Política”, órgano de Izquierda Republicana, la siguiente nota:

“A la Junta de Defensa de Madrid han llegado noticias de que las emisoras facciosas han lanzado informaciones recogidas de periódicos extranjeros sobre malos tratos a los detenidos fascistas. En vista del conato de campaña que con ello se ha comenzado a realizar, se han visto obligados los Consejeros a declarar ante España y ante las naciones extranjeras que cuanto se diga de este asunto es completamente falso. Ni los presos son víctimas de malos tratos ni menos deben temer por su vida. Todos serán juzgados dentro de la legalidad en cada caso. La Junta de Defensa no ha de tomar ninguna otra medida, y no sólo no permitirá que nadie lo haga, sino que en este aspecto, los que en ello intervienen y han intervenido, lo ejecutarán dentro del orden y de las normas establecidas.”

PIEZAS DE NUESTRA TRAGEDIA

El desgraciado caso del capitán don Eusebio Paredes Morando es tan solo uno más en la larga lista de valiosos profesionales de la milicia dilapidados durante y después de un enfrentamiento fratricida al que se llegó tras un alarmante proceso de degeneración política y social. Cientos de miles de vidas despilfarradas por toda nuestra geografía en lo que no fue sino un monumental fracaso de la convivencia entre hermanos, que luego unos se empeñaron en definir como “cruzada de liberación” y otros insisten aún en calificar como una “lucha entre el fascismo y la democracia”. Simplismos ambos que no lo gran disimular esos odios africanos a los que somos tan dados y que encontraron en esa época, dominada por el egoísmo, la ignorancia, la pobreza y el fanatismo, un excelente campo de abono. Sirva este trabajo como pequeña muestra de respetuoso recuerdo y para honrar la memoria de todas aquellas víctimas (81).

- (1). Carta desde Madrid, 06.10.1913.
- (2). Carta desde Madrid, 26.07.1914.
- (3). Entrevista a don José Luis Paredes Gómez, 22.04.2010.
- (4). Carta escrita en la mañana del 10 de octubre de 1915, en un café de la capital toledana.
- (5). Tarjeta desde Toledo, 23.10.1915.
- (6). Carta a su familia, 02.05.1916.
- (7). Carta a su familia, 10.09.1916.
- (8). Al poco de regresar a Toledo, después de haber pasado unos días en Colmenar con su familia, 28.11.1916.
- (9). Carta 06.12.1917.
- (10). Carta 12.12.1917.
- (11). Carta 13.01.1918.
- (12). Carta 20.01.1918.
- (13). Carta 03.02.1918.
- (14). Carta 09.03.1918.
- (15). Carta 03.04.1918.
- (16). Carta 15.04.1918.
- (17). Carta 27.04.1918.
- (18). Carta 07.07.1918.
- (19). Carta 07.09.1918.
- (20). Carta 10.09.1918.
- (21). Carta 11.09.1918.
- (22). Carta sin fecha, aunque muy probablemente sea de 12.09.1918.
- (23). Carta 02.11.1918. Se trataba del capitán Enrique Bayo Lucía, quien estuvo destinado en esa unidad, por segunda vez, entre noviembre de 1918 y abril de 1922. Su hermano Alfonso Bayo Lucía, previamente a su pase a Aviación, también había estado destinado de capitán en el Galicia nº 19 a finales de la primera década del siglo.
- (24). Carta 05.11.1918.
- (25). Carta 11.11.1918, fecha de la firma del armisticio que puso fin a la Primera Guerra Mundial.
- (26). Carta 17.11.1918.
- (27). Carta 27.11.1918.
- (28). Carta 10.12.1918.
- (29). Carta 18.12.1918.
- (30). Carta 09.04.1920.
- (31). Carta 19.05.1920.
- (32). Carta desde Hammán, 04.06.1920.

- (33). Carta 12.06.1920.
- (34). Carta 05.07.1920.
- (35). Carta 22.12.1920.
- (36). Carta desde Melilla, 28.07.1921.
- (37). Carta 29.07.1921. Sin tener una seguridad completa, el Andrade al que se alude podría ser el teniente de Santidad Miguel Fernández Andrade, asesinado en Zeluán. En las siguientes cartas podrá observarse que a veces realiza comentarios que hoy no pasarían la censura impuesta por la actual jerga de corrección política. Pero debe tenerse en cuenta lo que sus ojos veían a medida que se iba recuperando el terreno perdido.
- (38). Carta 30.07.1921.
- (39). Carta 31.07.1921 (carta a su hermano, para felicitarle por su santo). El teniente de Regulares Pedro Ledesma, amigo de Eusebio, murió el 17 de julio durante la operación de abastecimiento a la posición de Igueriben, acción por la que se concedería la Laureada al capitán Joaquín Cebollino Von Lindemann. Fue enterrado en Melilla el 19 de julio, acto que fue presidido por los generales Silvestre y Navarro.
- (40). Carta 01.08.1921. Se trata de Amalio Oscáriz Monfort, compañero de academia de Eusebio.
- (41). Carta 02.08.1921.
- (42). Carta 04.08.1921.
- (43). Carta 06.08.1921.
- (44). Carta 08.08.1921. En concreto, la promoción de oficiales que ingresó en Toledo en septiembre de 1915, a la que Eusebio pertenecía, experimentó un 30% de bajas en total de sus miembros, siendo superada tan solo por la anterior promoción de 1914, cuyas bajas rondaron el 40%.
- (45). Carta 09.08.1921.
- (46). Carta desde Melilla, 10.08.1921. En el primer tomo de “Historia de la Aeronáutica Española”, de José Goma, se menciona este suceso en la pág. 556, pero situándolo en Larache.

- (47). Carta 11.08.1921.
- (48). Carta a su familia desde Madrid, 29.08.1921.
- (49). Carta desde el Hotel Anglo-Hispano, Algeciras, 31.08.1921.
- (50). Carta con membrete “Aviación Militar, 3ª Escuadrilla de Marruecos”, Larache, 02.09.1921.
- (51). Carta Larache, 05.09.1921.
- (52). Carta 08.09.1921. Se refiere a las operaciones militares que se desarrollaron en la zona occidental, para sofocar tanto los disturbios en Gomara como la rebelión que el caudillo moro El Raisuni protagonizó aprovechando la crisis de Annual.
- (53). Carta desde el Casino Militar de Sevilla, 13.09.1921. En los días siguientes al del accidente mencionado, al menos en el diario “Abc” no hubo alusión alguna al mismo.
- (54). Carta con el membrete del Centro del Ejército y de la Armada (Madrid), 30.09.1921.
- (55). Carta desde el Hotel Victoria, Granada, 03.10.1921.
- (56). Carta desde Granada, 08.10.1921.
- (57). Carta desde el Casino Español, Tetuán, 12.10.1921.
- (58). Carta desde Melilla, 15.10.1921. El personal de vuelo de la escuadrilla estaba compuesto por su jefe, el capitán Luis Moreno Abella; por los pilotos capitanes José Luis Ureta Zabala, Antonio Ferreiro Navarro, Felipe Acedo Colunga y Francisco Rodríguez Caula, y el sargento Antonio Gutiérrez Lanzas; y los observadores capitanes Vicente Barrón y Ramos de Sotomayor y Rafael Llorente Solá, y los tenientes Luis Ruano Beltrán, Eusebio Paredes Morando y Luis Arizón Mejía.
- (59). Carta desde Melilla, 18.10.1921.
- (60). Carta desde Melilla, 20.10.1921.
- (61). Carta desde Melilla, 23.10.1921.
- (62). Carta Melilla, 26.10.1921.
- (63). Carta desde Melilla, 29.10.1921.

- (64). Carta desde Melilla, erróneamente datada 08.10.1921; puede que la verdadera fecha se sitúe entre finales de octubre o primeros de noviembre, a tenor del contenido.
- (65). Carta 13.11.1921.
- (66). Carta 03.12.1921.
- (67). Carta 25.12.1921.
- (68). Carta 28.12.1921.
- (69). Carta 07.01.1922.
- (70). Carta 11.01.1922.
- (71). Carta 04.02.1922.
- (72). Carta 08.02.1922.
- (73). Carta 17.02.1922.
- (74). Carta 02.03.1922. Se refiere al capitán de Intendencia Antonio Camacho Benítez, quien luego fue uno de los jefes de la Aviación de la República durante la Guerra Civil.
- (75). Carta 18.03.1922. Se refiere al general Ricardo Burguete Lana.
- (76). Carta 28.06.1922.
- (77). Carta 15.07.1922.
- (78). Carta 24.07.1922.
- (79). El capitán de Ingenieros y piloto César Herráiz Lloréns había caído en poder de Abd-el-Krim en agosto de 1923, después de que su aparato tomase tierra en territorio enemigo en medio de una tormenta. Fue torturado y falleció en cautiverio en mayo de 1926.
- (780). Se trataba del entonces capitán Javier Laviña Beranger.
- (81). Los autores quieren agradecer muy especialmente al sobrino del protagonista, don José Luis Paredes Gómez, y a su gentil esposa doña Paloma, por atender a nuestras preguntas y permitirnos el acceso a la correspondencia familiar, así como a fotografías y otros documentos. También dar las gracias al personal del Archivo Militar de Segovia y del Archivo Histórico del Ejército del Aire en Villaviciosa de Odón, donde se halla depositado su expediente personal, del cual se han obtenido el resto de datos. Y a Cecilio Yusta, amigo y maestro.

Joaquín Pérez de Seoane, pionero de las comunicaciones e infraestructuras aeronáuticas

MARCOS GARCÍA CRUZADO

Eay numerosos pilotos y técnicos aeronáuticos que, habiendo tenido actividades relevantes en los años 20 y 30 del siglo pasado, el terrible hecho de la guerra civil y sus consecuencias los ha sumido en el olvido y en muchos casos su memoria se ha perdido históricamente.

Uno de ellos es Joaquín Pérez de Seoane, impulsor y creador de las comunicaciones tierra-aire y de las infraestructuras aeronáuticas, siendo actor relevante en la creación de los aeropuertos civiles que se gestaron entre 1920 y 1930, y la localización, diseño y construcción de los aeródromos militares del Gobierno de Burgos entre 1936 y 1939.

Joaquín Pérez de Seoane Escario nace en Sevilla el 16 de noviembre de 1887 en un momento de especial efervescencia cultural en la ciudad andaluza. En su familia abundan los abogados, los profesores y los políticos; que ocupan puestos relevantes, como Pablo Pérez de Seoane y Joaquín Pérez de Seoane que fueron rectores en 1840 y 1846 de la Universidad de Sevilla, el primero de ellos por designación de la propia Isabel II.

No obstante, el joven Joaquín se decide por la milicia y por la técnica, e ingresa en 1905 en la Escuela de Ingenieros de la que sale en 1910 con el grado de teniente, siendo destinado a la Compañía de telégrafos de Las Palmas en la Comandancia de Canarias.

Sus primeros trabajos le valen una felicitación por Real Orden: el diseño y la ejecución de un nuevo emplazamiento para la batería de San Juan.

En 1913 se le envía por el mando a los cursos de aeronáutica que se celebran en el polígono de Guadalajara, donde tras las preceptivas pruebas de ascensión en globos cautivo y libre obtiene el título de piloto de aerostato.

Sus condiciones llaman la atención del Jefe de Aeronáutica, coronel Vives, que pide su traslado a su servicio para la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos, donde se le hace responsable del mantenimiento y reparación del material móvil y obtiene el título de observador de aeronave.

Ante los conflictos del norte de Marruecos, Joaquín es nombrado jefe de talleres e infraestructuras del aeródromo de Larache y jefe de obras del de Arcila, llegando a su destino en los vuelos de inauguración como observador del aparato del capitán White.

Terminado el campo de vuelo y los edificios e instalaciones de Arcila, pasa al servicio radiotelegráfico donde diseña e instala las líneas de comunicaciones ópticas y telegráficas militares en el protectorado español entre el hostigamiento de los rifeños sublevados a los que hace frente al mando de la tropa.

En 1915 asciende a capitán como jefe de la escuadrilla de vuelo de Larache, con la que realiza el primer aterrizaje en el aeródromo de Tánger.

Regresa a Cuatro Vientos, donde en la Escuela de Observadores crea y desarrolla los enlaces radiotelegráficos tierra-aire utilizando aviones Farman y Breguet y radios Marconi, dotando de la instalación a un avión de cada escuadrilla destinada a África.



Aeródromo de Tetuán



Comisión Interministerial, 1927. El primero por la izquierda es J. Pérez Seoane.

El mando le envía a Los Alcázares para que monte el sistema en la Escuadrilla de tiro y bombardeo con el fin de corregir el tiro de artillería, que se ensaya en Granada en 1921 con un éxito total.

Al siguiente año vuelve a Marruecos como observador en la escuadrilla expedicionaria de Melilla, interviniendo continuamente en acciones de guerra y siendo con el piloto Ureta los primeros en efectuar bombardeos nocturnos.

Tras una breve dedicación a la política durante la que se le nombra delegado gubernamental en Riaza en diciembre de 1923, cesa en 1925 para incorporarse a Cuatro Vientos como jefe del servicio radiotelegráfico donde asciende a comandante, siendo destinado nuevamente a Melilla; como observador efectúa vuelos de reconocimiento y bombardeo, entre ellos durante el desembarco de Alhucemas ese mismo año.

Con esta acción, en la que tiene una presencia destacada el buque de transporte de hidroaviones DÉDALO, concluye la guerra de Marruecos; Pérez de Seoane vuelve a su puesto en Cuatro Vientos y marcha a Alemania y Francia para informarse y practicar los nuevos sistemas de comunicaciones de los aeroplanos.

El prestigio como técnico aeronáutico de Pérez de Seoane le lleva a ser designado Vicesecretario del Consejo Superior Aeronáutico, representando a la aviación en la delegación española al Consejo Iberoamericano de Navegación Aérea, CIANA, y siendo autor del informe oficial sobre el mismo que publicó en su momento la Imprenta de Zola, Ascacibar y Cía de Madrid.

En 1927 se le otorga la Real Orden de Isabel la Católica en su grado de comendador.

Forma parte en 1929 de la delegación que asiste a la Conferencia Internacional de Aviación Civil en Washington y visita con ocasión del viaje varios centros de servicios y mantenimiento de aeronaves norteamericanos.

La dirección de Navegación y Transporte Aéreo le comisiona para informar y estudiar una posible línea aérea regular entre la

península y Canarias, efectuando él mismo varios vuelos a lo largo de la costa africana.

Figura como asesor técnico y representante de la Dirección en varias Juntas de Aeropuertos para elegir la localización, o nuevas infraestructuras civiles, entre otras las de Málaga o el concurso para el nuevo aeropuerto de Madrid en Barajas.

Fundada bajo la dirección de Emilio Herrera en 1928 la Escuela Superior Aerotécnica en Cuatro Vientos para la formación de ingenieros, observadores y mecánicos de aviación, Pérez de Seoane es nombrado profesor de aeropuertos, de electricidad y de radiotelegrafía.

Al proclamarse la República en 1931 solicita un retiro extraordinario, que se le concede, dedicándose a actividades profesionales propias; iniciada la guerra civil en 1936 se presenta a la Junta de Burgos y se reincorpora al ejército como Jefe de Infraestructuras de la Región Aérea de Levante, con sede en Zaragoza; habilitado como teniente coronel se le nombra Jefe de la 4ª Sección de Estado Mayor de la Jefatura del Aire responsable del mantenimiento, localización y construcción de bases aéreas y aeródromos de campaña, cargo en el que permanece hasta el final de la guerra.

El nuevo Ministro del Aire, Juan Yagüe, le ofrece continuar con su responsabilidad en el nuevo departamento pero Pérez de Seoane no acepta el ofrecimiento y vuelve a su retiro extraordinario integrándose en la vida civil.

En 1940 se le da autorización para llevar en la guerrera la Insignia del Águila Alemana, concedida por el gobierno germano; en 1944, se le otorga, con antigüedad de diciembre de 1937, la placa de la Orden de San Hermenegildo.

Joaquín Pérez de Seoane fallece en Madrid el 6 de diciembre de 1949.

Autor de artículos sobre la historia de la aviación que él vivió personalmente y de opúsculos sobre temas técnicos, lo es también de una curiosa novela, "La viudita de Pedralta" publicada por Espasa Calpe en 1927.

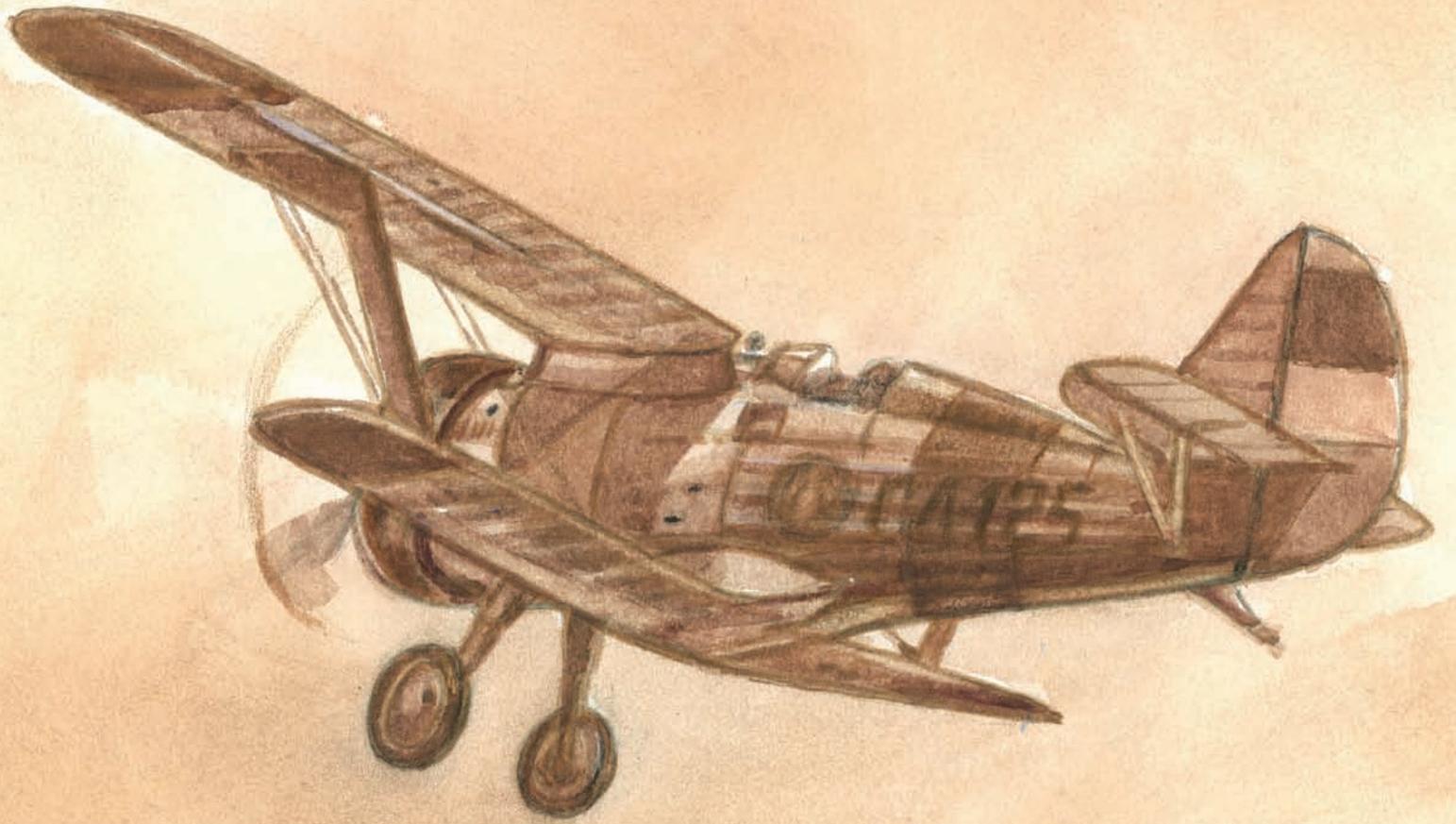


Los I-15 en España

JESUS SALAS LARRAZÁBAL
General de Aviación (R)

Los cazas biplanos Polikarpov I-15 se fueron incorporando a la Aviación Militar española en los cuatro periodos siguientes: de octubre de 1936 a julio de 1937, procedentes de la URSS; de agosto de 1937 a enero de 1939, fabricados en la SAF 3/16; en enero y febrero de 1939, procedentes de la URSS, y de 1939 a 1945, terminados o reparados en el Parque Eventual de Sabadell, que estudiaremos a continuación.

*Comas ante su I-15
en la batalla de Teruel.*





Polikarpov I-15 Chato del Ejército del Aire

Fueron 185 los ejemplares que tuvo en servicio el Ejército del Aire. Sus matrículas iban de la 8(A.4)-1 a la 8(A.4)-185. De los 185 tengo más de una referencia documental. Aquellos de los que he averiguado la correlación existente entre su matrícula militar y su número de fabricación son los siguientes:

MATRÍCULA MILITAR	NÚMERO DE FABRICACIÓN	MATRÍCULA MILITAR	NÚMERO DE FABRICACIÓN	MATRÍCULA MILITAR	NÚMERO DE FABRICACIÓN
8-1	229	8-40	239	8-84	268
8-2	228	8-41	248	8-86	9744 (ruso)
8-3	209	8-43	281	8-87	98
8-4	118	8-46	111	8-88	157
8-5	97	8-47	265	8-89	166
8-7	246	8-48	282	8-90	66
8-8	240	8-49	92	8-91	235
8-9	242	8-50	280	8-92	211
8-10	237	8-51	215	8-93	79
8-11	238	8-52	58	8-94	84
8-12	243	8-53	145	8-95	227
8-13	245	8-54	219	8-96	169
8-14	170	8-55	127	8-97	136
8-15	234	8-56	218	8-98	81
8-16	232	8-58	143	8-99	293
8-17	9978 (ruso)	8-59	223	8-101	295
8-18	182	8-60	252	8-102	296
8-19	233	8-61	222	8-106	289
8-20	133	8-63	208	8-109	302
8-21	186	8-64	121	8-110	303
8-22	103	8-65	224	8-111	304
8-23	9949 (ruso)	8-66	253	8-113	306
8-24	9728 (ruso)	8-67	251	8-115	132
8-25	125	8-68	270	8-120	300
8-27	260	8-69	255	8-121	140
8-28	266	8-71	257	8-123	167
8-30	261	8-72	247	8-126	308
8-31	275	8-76	256	8-127	134
8-32	283	8-77	250	8-128	174
8-33	287	8-79	263	8-130	29
8-36	241	8-80	269	8-153	231
8-38	277	8-81	262	8-154	9844 (ruso)
8-39	9899 (ruso)	8-83	267		



Escuadrilla Lacalle (el más alto).



Escuadrilla del Norte. Segundo y tercero por la izquierda Comas y Zambudio, jefes sucesivos de la 3/26; el sexto es Morquillas, jefe de la 2/26.

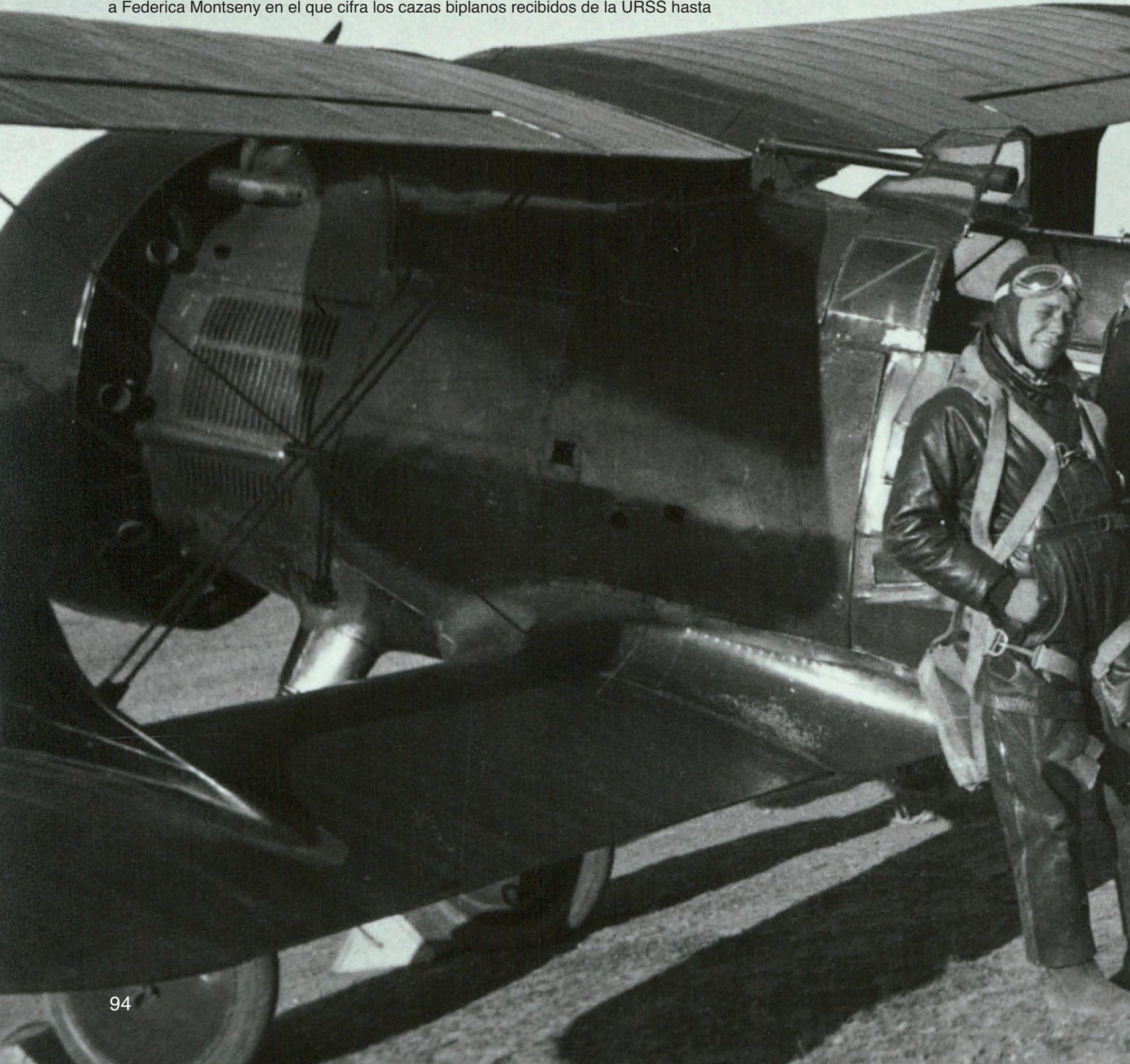
DE OCTUBRE DE 1936 A JULIO DE 1937

Tenemos constancia documental de la llegada a España de los 131 cazas I-15 siguientes:

FECHA	PUERTO	BUQUE	CANTIDAD
28-10-36	Cartagena	Lepin	25
01-11-36	Bilbao	Andreev	15
30-12-36	Cartagena	Darro	30
16-01-37	Cartagena	Mar Blanco	30
31-05-37	Cartagena	Artea Mendi	23
30-06-37	Cartagena	Cabo Sto.Tomé	8

Hidalgo de Cisneros redactó una nota en 1936 en la que escribió que hasta el 20-12-36 habían llegado a España 25 cazas I-15, con olvido de los 15 arribados a Bilbao.

Es posible que Indalecio Prieto se equivocase en sentido contrario en su escrito a Federica Montseny en el que cifra los cazas biplanos recibidos de la URSS hasta



el 17 de marzo de 1937 en 122, en lotes de 31, 11 y 50, más los 30 del Norte de la Península. Que los 25 iniciales se completaron a 31 está avalado por diversas fuentes, pero hay dudas de si se completó o no el lote de 30 consignado al Norte. Con posterioridad al escrito de Prieto llegaron otros 31 I-15, por lo que, según las cuentas de Prieto se recibirían de la URSS, en 1936 y 1937, 153 aviones de este tipo que podrían reducirse a 138 si el lote del Norte no se completó.

DE AGOSTO DE 1937 A MARZO DE 1939

La fabricación de cazas I -15 en Cataluña durante la Guerra Civil la dejó aclarada en el artículo "Los I-15 catalanes", publicado en julio de 1983 en la revista "Avion Revue".

Los datos me los suministró José Aguilera Cullel, ingeniero de la factoría CASA de Getafe, que continuó prestando servicios a la Sociedad en los años 1936-1939.

En el otoño de 1936 Aguilera recibió instrucciones para el traslado de toda la maquinaria y las instalaciones productivas a la localidad tarraconense de Reus, y allí es donde la fábrica recibió la denominación de SAF-3.

Rómulo Negrín, hijo del presidente del Gobierno.



Por la misma época se trasladaron desde el puerto de Barcelona a Sabadell los talleres de Construcciones de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales (CASTAN) y se montaron en una gran factoría que se construía para una empresa textil.

En la primavera de 1937 Aguilera fue convocado a Valencia, sede del Gobierno por entonces, para conocer su opinión sobre la posibilidad de fabricar el I-15 en la SAF-3. Su contestación fue afirmativa, si bien recomendó la adquisición de utillaje específico, de maquinaria adicional y de ciertos materiales.

El 21 de julio, en un tiempo increíblemente corto, la SAF-3 terminó el primer Chato montado en España, al que se asignó el indicativo CA-001, que fue entregado el 22 de agosto. En este mes se acabaron los CA- 002 y 003, y en septiembre los CA-004 a 009.

Sabadell, que colaboraba en la fabricación del despiece desde el principio, recibió en octubre orden de duplicar la cadena de fabricación de fuselajes y la línea de montaje final de los aviones; a esta nueva línea se derivaron los CA-011 a 015, quedando en Reus los CA-010, 016 y 017, que fueron entregados en octubre.

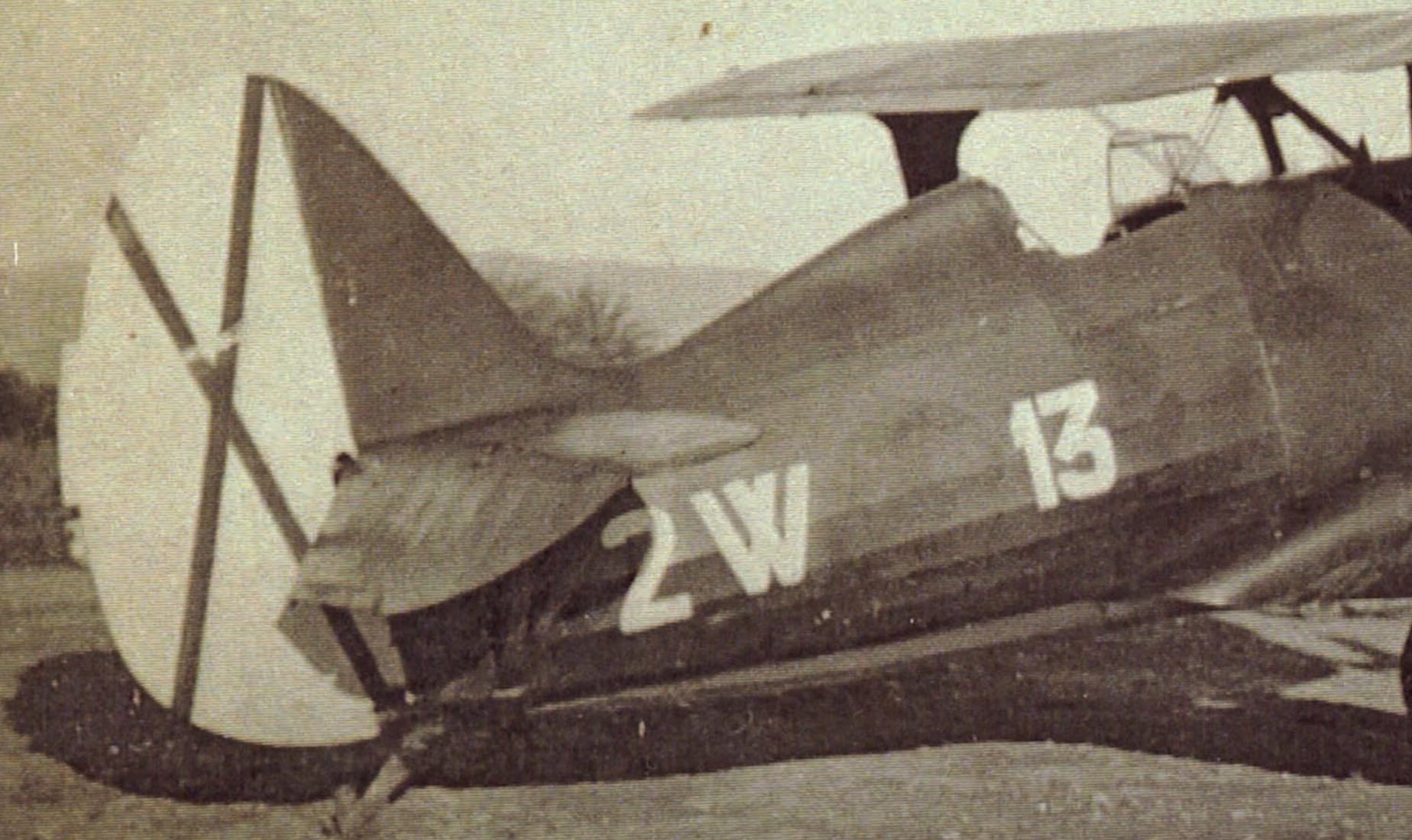
Reus suministro en noviembre los CA-018 a 027, en diciembre los CA-028 a 038 y en enero los CA-039 a 047 y CA- 051 y 052. En este mes Sabadell terminó de entregar los CA-011 a 015 y siguió trabajando en los CA-048 a 050.

Los I-15 entregados en 1937 fueron , pues, 35, de los que 33 salieron de la SAF-3 y dos de la SAF-16.

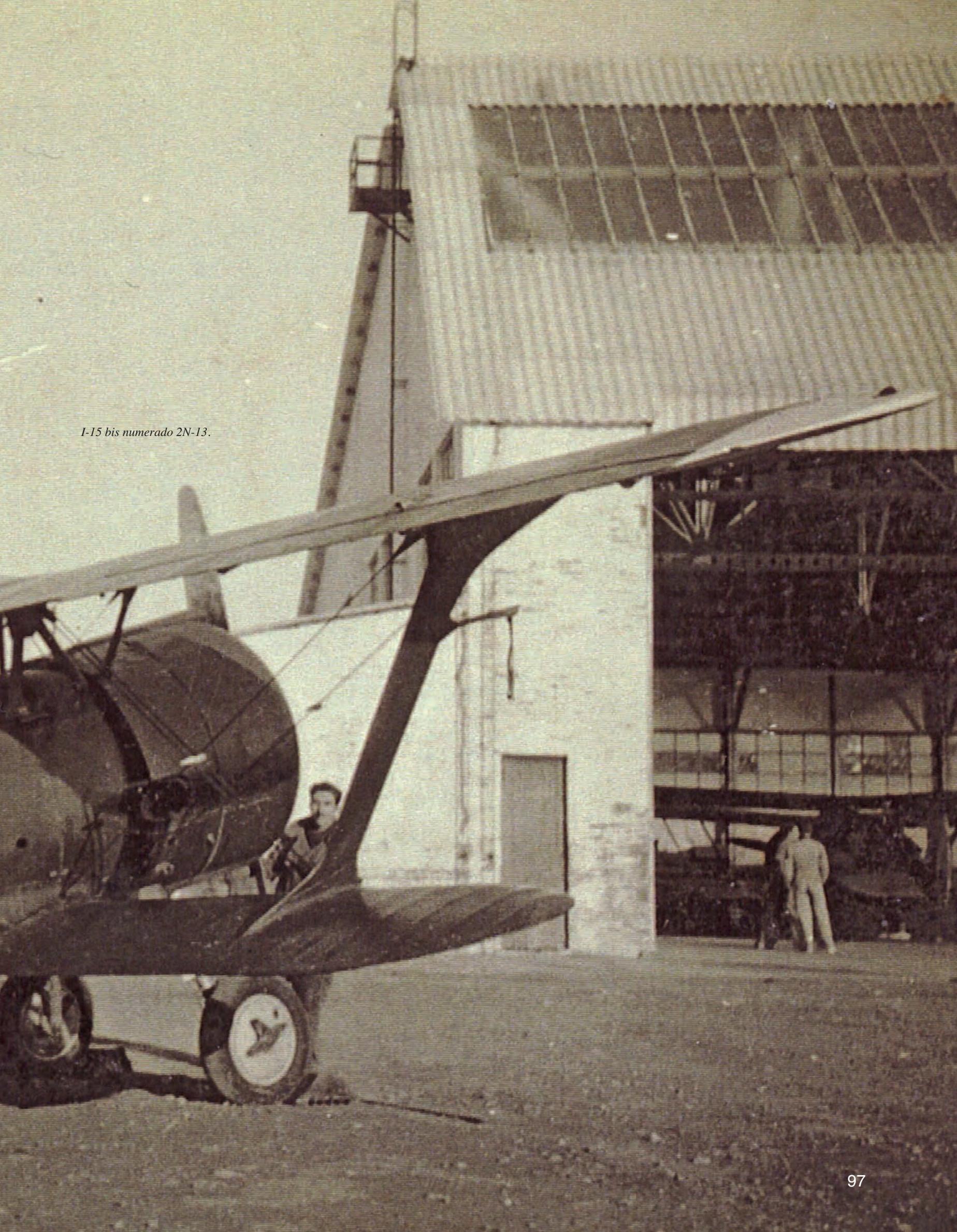
Estos son los datos españoles, pues otros de origen ruso que me han sido suministrados por el historiador checo Svatopluk Matyás' elevan las entregas de Reus a 42 y las de Sabadell a tres. Estas diferencias entre los datos españoles y rusos se reducen en enero y febrero de 1938 para casi igualarse a partir de marzo.

Esta misma fuente rusa nos dice que en 1937 la SAF-3/16 reparó 38 cazas I-15, que serían los supervivientes de los venidos de la URSS, que pasarían a fábrica a reparación y revisión general, y serían registrados con los indicativos CC-001 a CC-038

Un fuerte bombardeo de Reus hizo que en febrero sólo se entregaran cuatro nuevos I-15 (tres según la fuente rusa). Por ello la cadena de fabricación de



I-15 bis numerado 2N-13.





Agustín Domínguez, muerto el 6 de agosto de 1938 en un bombardeo de Monjos.

fuselajes de Reus se duplicó en Monjos (Villafranca del Panadés). Reus terminó la mayor parte de los 75 primeros aviones; a Sabadell se le encargó la fabricación de los fuselajes 76 a 125, 151 a 175 y 200 a 225, y a Monjos los fuselajes 126 a 150, 176 a 200 y 226 a 250

Al finalizar abril estaban operativos los 75 aviones del lote de Reus y cuatro procedentes de Sabadell, los CA-076, 077, 078 y 080. La línea de montaje final de Monjos ya había sustituido a la de Reus

A finales de junio se habían entregado casi todos los 125 aviones de los lotes 1º y 2º; faltaban por suministrar quince I-15 del segundo lote (los 106, 109, 111, 113 a 125), lo que se compensaba con la entrega de nueve aviones del lote 3º (los 126 a 133 y el 135), pues Villafranca se adelantó a Sabadell en la fabricación de fuselajes. Los CA-126 a 129 ya bajaron con el Grupo 26 a la Zona Centro –Sur en junio de 1938.

La producción de aviones fue mejorando a lo largo de 1938 y así los 19 aparatos entregados en mayo se elevaron a 20 en junio, a 25 en julio y a 26 en agosto. Los aviones del lote 3º se terminaron de entregar en julio, excepto cinco (los 143, 145, 147, 149 y 150) y los de los lotes 4º y 5º en septiembre, excepto 16 (los 145, 166, 167, 169, 171 a 175 y 194 a 200), lo que elevaba a 184 los I-15 suministrados a la Aviación Militar hasta el 1º de octubre.

Este ritmo de suministros permitía reponer las bajas en acción de guerra y por accidente, a pesar de los continuos combates aéreos de este verano, por lo que las cuatro escuadrillas del Grupo 26 podían mantener en vuelo todos los aviones de plantilla y aún superar su número.

Para confirmación de este aserto diremos que el 27 de septiembre salieron al frente del Ebro 29 I-15 (13 de la 1/26, 15 de la 3/26 y uno de la Plana Mayor).

La cadencia de entregas se redujo en el otoño, a 15 aviones en septiembre, a 3 en octubre y a 13 en noviembre. Hasta finales de noviembre la SAF-3/16 había suministrado al Grupo 26 un total de 200 I-15, los de los lotes 1º a 5º (menos los 145 y 171 a 175, mas los 201 a 205 del 6º lote y el 227 del 7º).

Los lotes 6º y 7º, aviones 201 a 250, no llegaron a terminarse durante la guerra, pero su despiece sí quedó acabado. En diciembre se entregaron 13 I-15 (los CA-206 a 209 y los CA-226 y CA-228 a 235), y en enero los CA-210 y 211, lo que eleva a 215 el número total de I-15 suministrados a las Fuerzas Aéreas.

Quedaron terminados, sin entregar, otros 22 I-15, los CA-145, CA-171 a 175, CA-212 a 216 y CA-236 a 246. Y en fases más atrasadas los CA-251 a 300.



Teniente Falcó, derribador del último Bf 109 caído en combate en España.



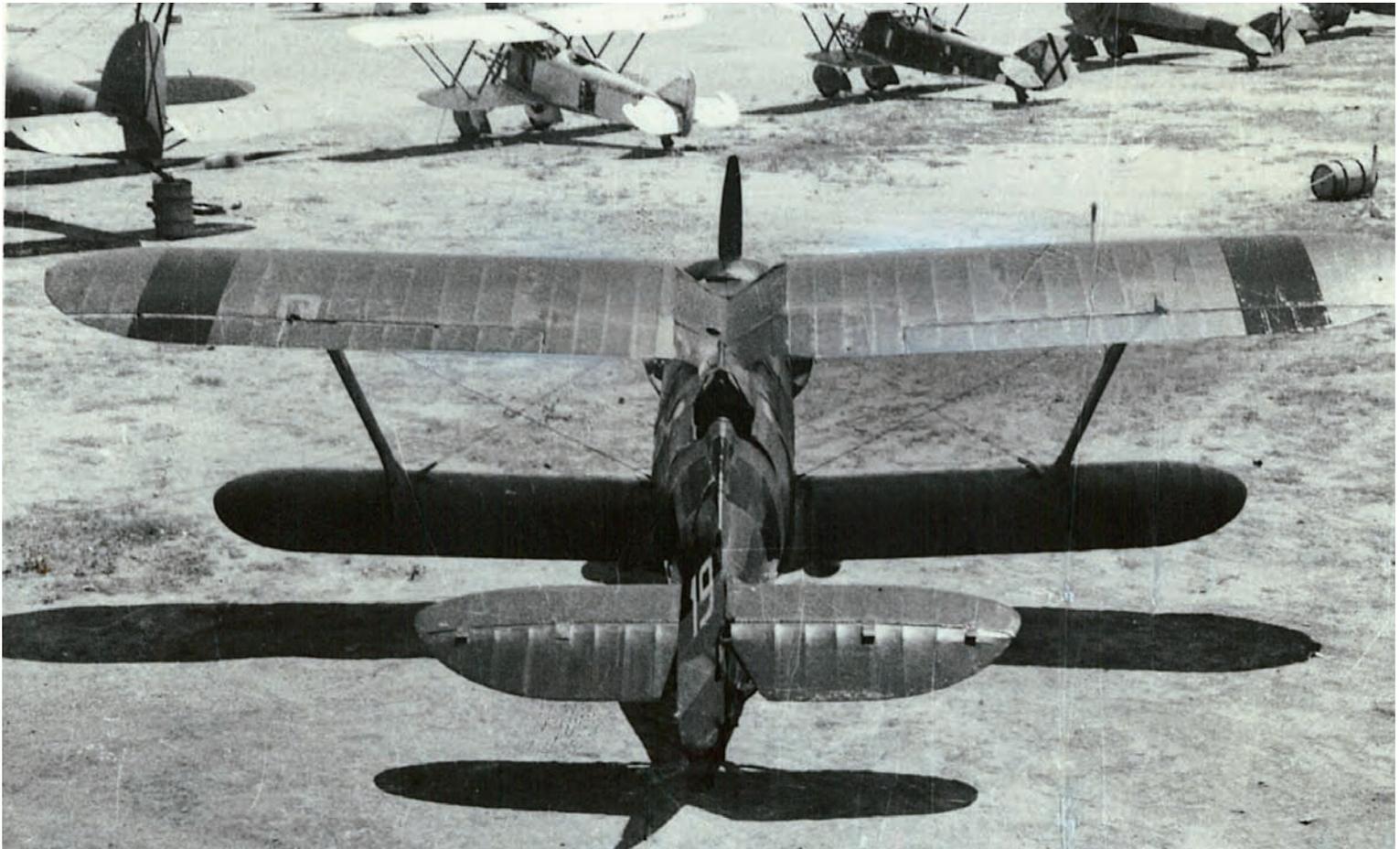
I-15 de la 2/26 en el sur.

ENERO Y FEBRERO DE 1939

En enero de 1939 llegaron a Cataluña, por la frontera pirenaica, un número indeterminado de cazas Polikarpov I-15 bis, con 20 de los cuales se formaron tres escuadrillas reducidas, que apenas tuvieron oportunidad de participar en la campaña de Cataluña y que se trasladaron en vuelo a Francia el 6 de febrero de 1939. Devueltos a España estuvieron destinados en el Grupo 24 de Caza, desplegado en Manises primero, en el Prat de Llobregat después, por poco tiempo, y en Reus finalmente.

I-15 bis en un aeródromo del sur de Francia.





EL I-15 EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

Caza ruso I-15 (Chato_ delante de una fila de cazas Fiat CR-32.

El día 27 de marzo de 1939 el coronel Cascón convocó una reunión preparatoria de la entrega de aviones en Barajas, exigida como garantía de un alto del fuego, a la que asistió Barbero como jefe accidental del Grupo 26, el único de caza existente en aquel momento. A los pilotos se les dio opción de volar a Barajas, permanecer en su puesto de destino o tratar de salir al extranjero en barco.

De las dos escuadrillas del Grupo 26 existentes en el Sur, la 2/26 optó por acudir a Barajas, para donde partió el 29 de marzo, tras concentrarse en La Rabasa, y la 3/26 decidió escapar en vuelo a Orán. Se trasladó de La Señera a La Rabasa, adonde llegó después de que la 2/26 hubiera salido hacia Barajas; un grupo de mecánicos impidió que los I-15 repostasen de combustible y, por ende, permanecieron en La Rabasa.

Ese mismo día partieron para Orán el citado Barbero, la escuadrilla mixta de caza del Grupo 71 y algún I-15 de Lorca, así como otras unidades de bombardeo y algunos aviones más.

El parte oficial de Burgos del día 29 dice que habían tomado tierra en aeródromos nacionales, entre otros aviones, nueve "Curtiss"² en Barajas.

Los pilotos de los nueve Chatos llegados a Barajas, según Calvo Diago, fueron los siguientes:

1ª Patrulla

Tte José Calvo Diago, 2º Jefe de la Escuadrilla.
Tte Vicente Baixaulí Soria.
Sarg. Jorge Bayés Nonell.

2ª Patrulla

Tte Francisco Viñals Guarro, Jefe de la Escuadrilla.
Cap. Manuel Cabello Jiménez.
Sarg. Simón Fiestas Martí.

3ª Patrulla

Tte Antonio Aguilar Ambrosio.
Sarg. Cayo Rioja García.
Sarg. Julio Muñoz Sánchez.

Por documentación existente en el Archivo Histórico del Aire sabemos que quedaron en el aeródromo base los pilotos que citamos a continuación:

Tte Gervasio García de Cos, procedente de la Aeronáutica Naval.



Réplica de un I-15 existente en el Museo del Aire.



Sarg. Jacinto Puig Bastons, que había causado baja como piloto.
Sarg. Agustín Portero Fernández.
Sarg. Miguel Gomez Chicharro.
Sarg. Antonio Berruezo Pérez.

El sargento Patrocinio Romero Vallhonrat ha escrito que él y el teniente Rafael Torres Pérez también permanecieron en el aeródromo de Rabasa³.

Estos aviones y otros I-15 devueltos por el Gobierno de Paris, desde Francia u Orán, se incorporaron pronto a la Aviación nacional y concretamente al Grupo 1G2, que cedió sus últimos Heinkel 51 al Grupo 4G2. Estos grupos formaron en la parada de Barajas del 12-5-1939, con 18 Polikarpov I-15⁴ y 12 He 51 respectivamente.

A estos aviones se les dio, en el Ejército del Aire, números de matrícula a partir del 8-1, correspondiendo éste y los 8-2, 8-3 y 8-5 a Chatos procedentes de la

Línea de I-15 del Ejército del Aire.



Escuadrilla 2/26. El 8-4 se asignó a un I-15 derribado el 4-10-38 y terminado de reparar en 1939, y los 8-6 a 8-13 a ocho de los diez aparatos que van del CA-236 al CA-245, terminados por la SAF 3/16 en enero de 1939, pero no entregados al Grupo 26. Los números que van del 8-14 al 8-22 correspondieron a otros cuatro aviones de la Escuadrilla 2/26 (los 8-18 a 8-21), a dos de la 3/26 (8-15 y 8-16), a dos finalizados de reparación (los 8-14 y 8-22) y a uno de los tres I-15 fabricados en la URSS que seguían en vuelo en el Sur en marzo de 1939 (8-17). Los Chatos matriculados a continuación fueron los otros dos CC del Sur (8-23 y 8-24) y el CA-125, que fue el pilotado por Calvo Diago el 29 de marzo⁵.

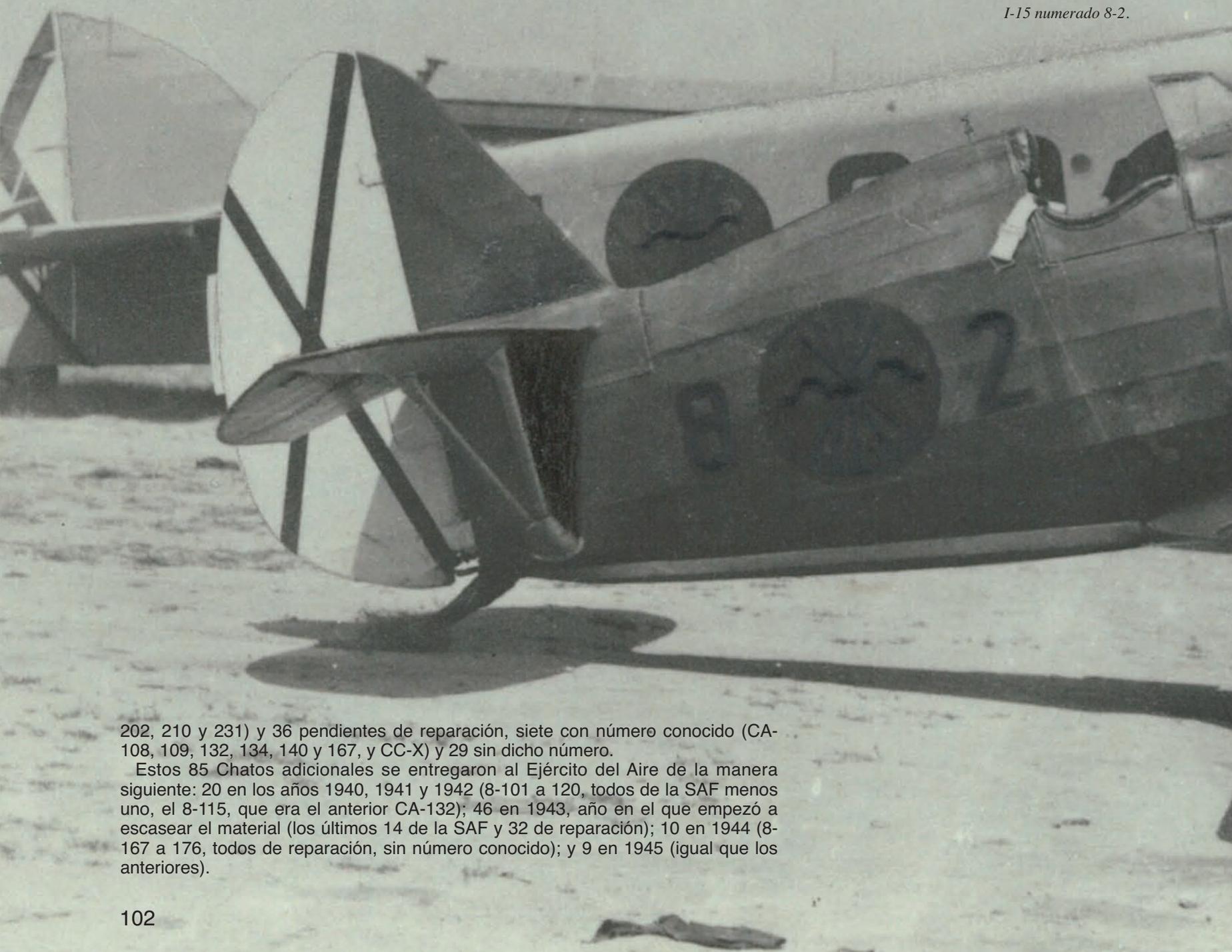
Hasta febrero de 1940 se incorporaron al Ejército del Aire otros 25 I-15 (los 8-26 a 8-50), 22 procedentes de la antigua SAF 3/16, ahora Parque Eventual de Sabadell, y tres procedentes de reparación (otro CC, el 8-39, y dos CA, los 8-46 y 8-49).

Desde marzo a julio de 1940 fueron matriculados otros 50 Chatos (los 8-51 a 8-100), 32 de los cuales procedían de la SAF, 5 de la Escuadrilla 3/26 y 2 de la Zona Sur⁶, y 11 de reparación (10 CA y 1 CC).

Como resumen diremos que de estos cien primeros Chatos incorporados al Ejército del Aire hasta fin de julio de 1940, la mayor parte, 62, procedían de la SAF 3/16, 21 de Unidades Aéreas (nueve de la Escuadrilla 2/26, siete de la 3/26, y cinco de la Zona Sur, tres CC y dos CA) y 17 de reparación (15 CA y dos CC)⁷.

Quedaban por ser acabados no menos de 31 procedentes de la SAF (CA-171 a 175, CA-212 a 214, CA-216, CA-221, CA-225, CA-288 a 292 y CA-295 a 308 y , quizá, alguno posterior al 308), 18 más que seguían en vuelo al finalizar la guerra (CA-010, 024, 025, 029, 030, 049, 089, 128, 131, 138, 139, 165, 179, 199, 201,

I-15 numerado 8-2.



202, 210 y 231) y 36 pendientes de reparación, siete con número conocido (CA-108, 109, 132, 134, 140 y 167, y CC-X) y 29 sin dicho número.

Estos 85 Chatos adicionales se entregaron al Ejército del Aire de la manera siguiente: 20 en los años 1940, 1941 y 1942 (8-101 a 120, todos de la SAF menos uno, el 8-115, que era el anterior CA-132); 46 en 1943, año en el que empezó a escasear el material (los últimos 14 de la SAF y 32 de reparación); 10 en 1944 (8-167 a 176, todos de reparación, sin número conocido); y 9 en 1945 (igual que los anteriores).



El total de los 185 Chatos del Ejército del Aire tuvo la siguiente procedencia: 93 o más de la SAF⁸, 39 estaban en vuelo al finalizar la guerra y del orden de 50 fueron reparados (23 con número conocido)⁹. Con ellos se formaron los Regimientos de Asalto números 32 (Rabasa-Alicante) y 33 (Villanueva-Valladolid); los de este último se dieron de baja en 1953.

Los 29 Chatos sin identificación conocida en la serie 8, serían siete de los del Sur cuyo número en dicha serie se ignora¹⁰, otros siete de las 2/26 y 3/26 en la misma situación¹¹, nueve que habían pasado a fábrica o se accidentaron en enero de 1939¹² y el que se pasó a La Cenia y allí se accidentó (CA-108), que suman 24 en total. No todos estos aviones se pondrían en vuelo, pero si algunos de los 12 derribados en diciembre de 1938, de los 23 abatidos en enero de 1939 y de los seis capturados en 1936 y 1937 (dos que aterrizaron en Segovia y cuatro que quedaron en Santander y Asturias en 1937).

En cuanto a los I-15 bis, los 20 devueltos por Francia se encuadraron en el Grupo 24 de Caza, con residencia inicial en Manises (Valencia), que se integró luego en el Regimiento Mixto de Caza n° 23, de Reus. Los últimos fueron dados de baja en noviembre de 1954.

NOTAS

¹Tomados de la revista Krylja Rodini, autor Nicolás Iakuba, "Aviones soviéticos españoles".

²I-15 (Chatos).

³Boletín n° 19 de ADAR, p. 21.

⁴La orden de preparación del acto decía que serían 22 los I-15 que llegarían a Barajas, pero en realidad fueron 18, que formaron en tres columnas de seis aviones.

⁵Los aviones de las escuadrillas 2/26 y 3/26 fueron los CA-097, 125, 133, 182, 186, 209, 228, 229, 232, 233 y 234; y los CC del Sur los CC-011 y 019.

⁶Los CA-079, 081, 136, 166, 169, 211 y 235.

⁷Los CA-058, 066, 084, 092, 098, 103, 111, 118, 121, 127, 143, 157, 170, 208 y 227, y tres CC sin número conocido.

⁸CA-145, 171 a 175, 212 a 225 y 236 a 308 o a un número mayor.

⁹CA-058, 066, 084, 092, 098, 103, 108, 109, 111, 118, 121, 127, 132, 134, 140, 143, 157, 167, 170, 208 y 227, CC-011 y 019.

¹⁰Los CA-024, 025, 030, 049, 050, 131 y 139.

¹¹Los CA-010, 128, 165, 179, 199, 202 y 210.

¹²Los CA-019, 031, 040, 089, 101, 109, 148, 151 y 187.

NIÑOS DE RUSIA, hijos de aviadores de la República

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro del IHCA

A lo largo de diferentes investigaciones sobre los españoles que estuvieron en el territorio de la Unión Soviética por unas razones o por otras desde comienzos de los años 1930 hasta las fechas actuales, siempre me llamó la atención el que un pequeño grupo de los denominados Niños de Rusia, los chicos enviados desde España a la URSS, fueran precisamente hijos de Aviadores de la República. De ellos la mayoría volvieron a España en los años 1956 y siguientes y algunos se volvieron a Rusia al otro año debido a dificultades de acomodo o problemas laborales o de familia.

Es indudable que el apellido de sus padres o la relación familiar fue determinante en la selección de aquellos niños y niñas, pero también me ha resultado evidente en el curso de la búsqueda, que una vez que estuvieron en Rusia recibieron el mismo trato y tuvieron las mismas oportunidades, tanto de estudios como de colocaciones, que todos los demás. Ellos insisten, como en general todos los Niños, en que no hubo discriminación alguna y aseguran que tuvieron más oportunidades que los propios rusos, que no contaban con colegios y centros tan bien dotados como los suyos.

Los hijos de algunos oficiales de elevado rango o que tenían más influencias fueron rescatados de la URSS en pocos años, y es evidente que los jefes mas importantes entre los de Aviación, como Tourné Pérez-Seoane, De la Roquette, Leocadio Mendiola, Salueña y algún otro consiguieron que salieran sus hijos de Rusia hacia México en 1945 ó 1947, cuando era prácticamente imposible para nadie salir de la Unión Soviética.

En el transcurso de esa búsqueda y de sucesivas entrevistas, hemos tropezado con un documento, que si bien adolece de muchos defectos, ya que es una especie de catalogo sencillo e incompleto, tiene el valor de recopilar datos y nombres de 4329 hombres y mujeres españoles que vivieron en la Unión Soviética y que volvieron o se quedaron allí. Le hemos dado circulación entre archivos e investigadores y le llamo "El libro de los 4300" a falta de otro titulo mejor. Está digitalizado y depositado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire.

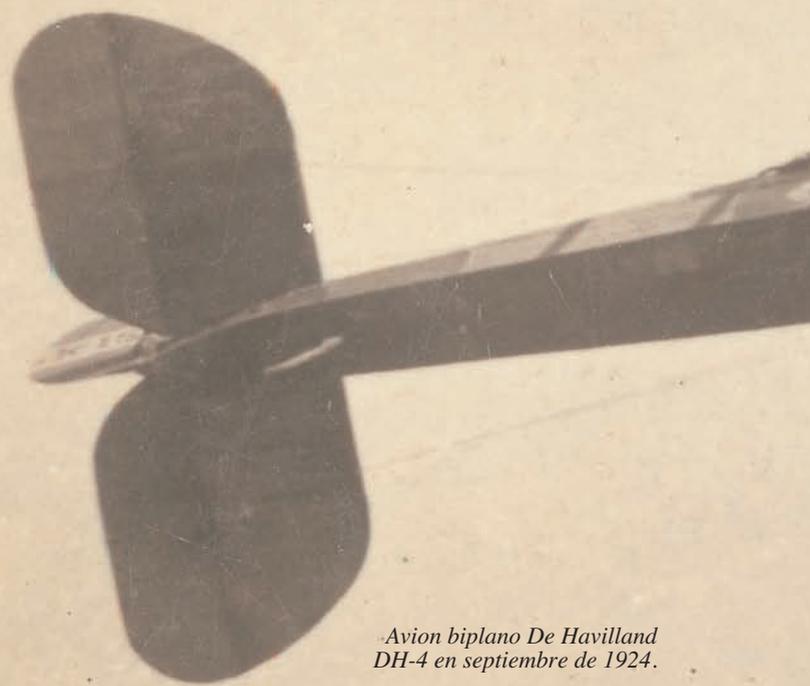
HIJOS DE PERSONAL DE AVIACIÓN

A mediados del año 1937, ya cerca de producirse el desenlace final de la Zona Norte que separaba al bando nacional del bando republicano desde los comienzos de la guerra civil, contingentes importantes de niños vascos, asturianos y cántabros y en menor medida de otros lugares de la España Republicana fueron enviados a Rusia como refugiados. Desde otros puntos también fueron enviados algunos grupos en marzo, por ejemplo en el caso de los hermanos Bruno García que lo fueron desde Cartagena el día 27 de ese mes de 1937.

Fueron en total casi tres mil, aunque la cifra final es controvertida y entre ellos unos mil chavales eran asturianos, mil doscientos vascos y algo menos de otras provincias. En algunos casos eran hermanos y hermanas en grupos de cuatro, cinco y hasta seis de la misma familia. Tenían entre cuatro y doce años de edad y casi siempre permanecieron agrupados por núcleos familiares. Sus orígenes estaban sobre todo en enclaves de grandes núcleos

donde vivían trabajadores, mineros u obreros de las áreas fabriles del norte de la Península, por lo cual sus lugares de nacimiento se agrupan en torno a Somorrostro, Baracaldo, La Arboleda, Portugalete en Vizcaya; Sotroñdio, Mieres y Langreo en Asturias; y Torrelavega y sus alrededores en Santander. En Rusia les esperaban maestros y profesores españoles, escuelas y residencias bien pertrechadas y un nivel de vida bastante agradable, al menos durante los primeros años, hasta junio de 1941, cuando la invasión alemana terminó con la mayoría de las comodidades.

En noviembre del mismo año de 1937 y ya finalizada la guerra en el Norte Peninsular, marchó a Rusia una nueva expedición de niños de origen muy peculiar, ya que todos o casi todos eran hijos de Aviadores de la República, en algunos casos her-

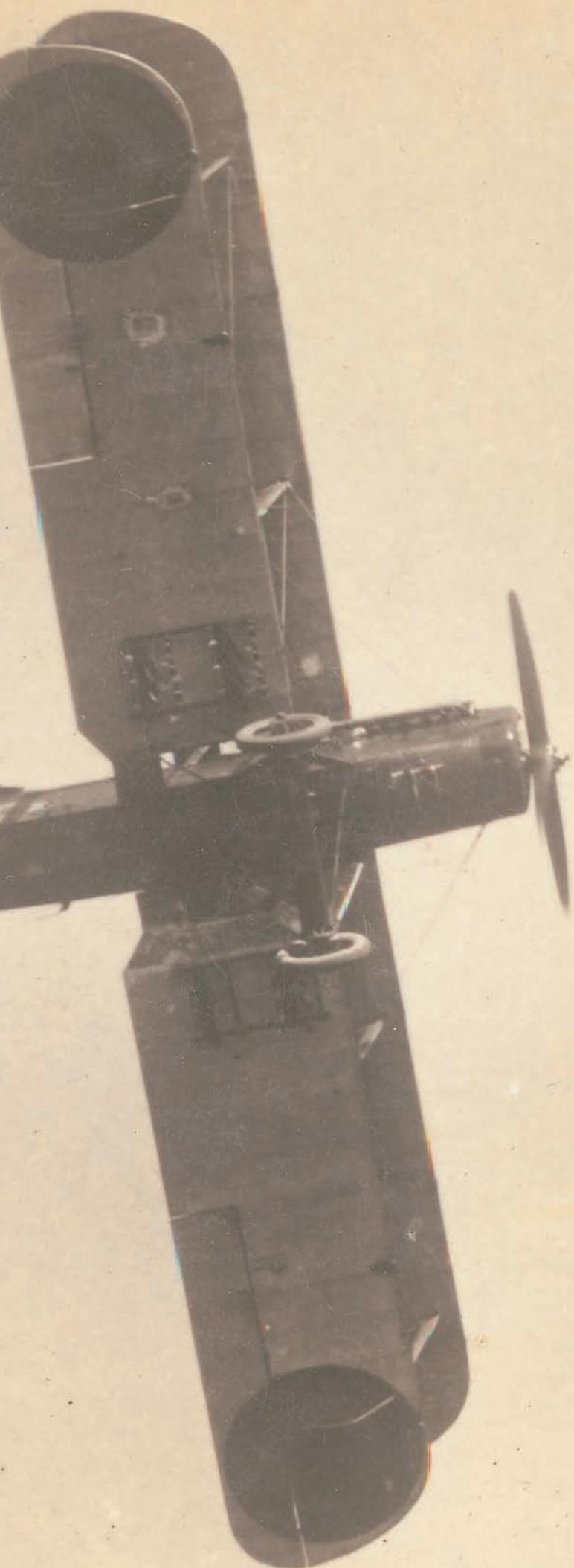


*Avion biplano De Havilland
DH-4 en septiembre de 1924.*

manos o hermanas, que confiaban así en salvar de la guerra y de una posguerra amenazante a sus vástagos. Otros eran huérfanos de oficiales represaliados y desaparecidos violentamente en los primeros días de la sublevación.

BERMÚDEZ-REYNA Y SUS HIJOS

José Luis Bermúdez-Reyna de Madariaga, padre de los niños conocidos como Bermúdez Reyna Rocafull, nació en Madrid el 9 de junio de 1899 y falleció en Ceuta fusilado el 13 de agosto de 1936. Capitán de Aviación, se distinguió defendiendo a la República en el aeródromo de Sania Ramel, Tetuán, el 17 y 18 de julio enfrentándose junto al comandante Ricardo de la Puente Bahamonde a fuerzas de los militares sublevados muy superiores en número, formadas por el 2º Tabor de Regulares al mando del comandante Serrano Montaner.



Nacido en una familia de tradición militar su padre fue el Laureado Teniente General Eduardo Bermúdez-Reyna Chocano y su madre Presentación de Madariaga Suárez. Entró en la Academia de Infantería de Toledo en 1914 como alumno, ascendiendo a 2º Teniente en junio de 1917, al año siguiente fue confirmado como alférez y en 1919 era teniente de Infantería. Después de varios destinos peninsulares en 1923 se encontraba destinado en Ceuta y luego en Melilla de donde salió a final de año para realizar el Curso de Piloto en la Escuela de Getafe. Al terminar el curso es destinado al Grupo de Escuadrillas de Melilla al recibir el Título de Piloto Militar y entrar al Servicio de Aviación Militar. Durante 1924 realiza una intensa actividad en Aviación, asciende a Capitán de Infantería y recibe la séptima Cruz Militar con Distintivo Rojo, para añadir a las seis que había ganado en los años anteriores en Marruecos.

En 1925 se le destina al Grupo de León con residencia en Getafe, realiza el curso de Observador en Cuatro Vientos y marcha al Curso de Mandos en Los Alcázares el 28 de septiembre de 1926. Durante los años siguientes estuvo en Nador como Jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo 4º, sufriendo las vicisitudes de los oficiales afectos al movimiento republicano a finales de 1930 y comienzos de 1931, hasta ser dado de baja en Aviación, pasando a la situación B el 16 de febrero de 1931 como represalia por su participación en el intento de revuelta. El 18 de abril vuelve a la situación de actividad en Aviación y pasa al Estado Mayor de Fuerzas Aéreas de África en Tetuán.

Fue nombrado accidentalmente Delegado Gubernativo de Ceuta en 1933, en 1934 estuvo adscrito a la Presidencia para el Servicio de Aviación y en 1935 estaba en su destino anterior en Tetuán. En Sania Ramel, donde tenía su puesto de mando el comandante De la Puente, este jefe junto con Bermúdez-Reyna, jefe de la 1ª Escuadrilla de Breguet, el capitán Álvarez Manzano y otros oficiales, reunieron a los soldados de aviación y pusieron el aeródromo en estado de defensa, arresgando en el pabellón al capitán Rivero, partidario del golpe. El combate contra las fuerzas atacantes de los sublevados, duró toda la noche con distintas escaramuzas, siendo cañoneado el campo por una batería del Primer Grupo Móvil. Finalmente cesó la resistencia y se rindieron los sitiados. Hubieran podido escapar los oficiales en algún avión, pero se negaron a abandonar a sus hombres. Allí terminó la resistencia armada en el Territorio del Protectorado Español de Marruecos ya que el Alto Comisario, Capitán de Aviación Arturo Álvarez Buylla, fue depuesto y encarcelado casi a las mismas horas.

El comandante De la Puente fue fusilado el 4 de agosto y tanto el capitán Bermúdez-Reyna como otros oficiales lo fueron también a los pocos días, al igual que el capitán Leret y los dos alféreces a sus órdenes en El Atalayón de Melilla. Bermúdez-Reyna fue enterrado el 13 de agosto en una fosa común del cementerio de Ceuta; su esposa falleció poco después de la guerra y sus cuatro hijos fueron trasladados a Rusia en noviembre de 1937, al igual que otros hijos de aviadores y militares adictos a la República. Fueron repatriados en el año 1956 y dos de ellos se volvieron a la URSS al poco tiempo quedando otros dos en España.

LOS BERMÚDEZ REYNA EN RUSIA

Conchita Bermúdez Reyna Rocafull nació en Madrid en 1926. Estuvo en las escuelas de Moscú, Saratov, y Tiflis. Maestra de español en el Instituto de Lenguas Extranjeras de Bakú. Viuda de Vicente Munárriz se repatrió definitivamente en 1970, después de vivir en España luego de su primera repatriación en 1956.

José Luis Bermúdez Reyna Rocafull nació en Madrid en 1927. Estuvo en escuelas para los niños en Moscú, Saratov y Tiflis. Se repatrió con su mujer María del Carmen Fernández Iribarren en 1956. Los hermanos llegaron a España desembarcando en Gijón y allí fue el lugar donde primero se establecieron. Su esposa estaba embarazada al llegar y allí nació uno de los hijos, llamado también José Luis Bermúdez-Reyna Fernán-



Bruno con un compañero probablemente en un biplano de la escuela.

dez. Trabajó inicialmente en Gijón y algo más tarde como ingeniero en Barreiros de donde fue expulsado por problemas laborales relacionados con la situación política de entonces. Trabajó en Pegaso también como ingeniero y luego muchos años en la empresa de electricidad FEMSA, en un puesto de alto rango técnico. Como titulado en electrónica y electricidad realizó varios proyectos que fueron patentados a su nombre y producto de los cuales su esposa recibía algunos réditos.

El matrimonio tuvo ocho hijos de los cuales viven siete, entre ellos Diana, Svetlana y José Luis. En sus últimos años, a principios de los Setenta tuvo algunos problemas de tipo político y se relacionó con el PCE aunque no con intensidad ni como dirigente. Siempre vivieron en el Barrio de San Blas y tenía contactos con otros Niños de Rusia como Antonio Barbón, Castro y una rusa llamada Valia. José Luis falleció el 20 de octubre de 1975 en Madrid.

Flavio Bermúdez Reyna nació en Melilla en 1929. Estuvo en las escuelas de Pirogovskaya, Obninskoye, RU de Krasnogorsk, y más tarde fue obrero en la fábrica Boriets. Se repatrió en 1956 en cuyo momento trabajó en Gijón al igual que su hermano José Luis. Pero tuvo un problema grave en la fábrica donde estaba y se volvió a Rusia en 1957. No volvió nunca a España y se cree que ha fallecido hace algún tiempo en Moscú donde vivía.

Diana Bermúdez Reyna nació en Madrid en 1934. Estuvo en las escuelas de Pirogovskaya, Obninskoye, y Tarasovka. Fue redactora en la editorial del comercio exterior. Vivió en Jimki. Regresó a España hacia 1970, fecha en la cual la conocieron los sobrinos Bermúdez-Reyna Fernández. En 2008 recibieron de ella una carta desde Valencia en la cual recordaba los lazos de familia que no se habían reanudado.

Las circunstancias en las cuales los cuatro, ya adultos Bermúdez Reyna llegaron a España fue objeto de la mayor preocupación y actividad para Felipe de Madariaga Rizzo, oficial de aviación pariente de José Luis Bermúdez-Reyna de Madariaga, que trató de conseguirles trabajo y una situación aceptable; pero no fue posible debido a distintas circunstancias y dos de ellos volvieron a Rusia decepcionados por la falta de una posición adecuada y mas apoyo de la familia, sin duda. Flavio retornó a Rusia. Trabajó como obrero en la fábrica de maquinaria de carreteras de Jimki. Ingresó en el PCUS (Partido Comunista de la Unión Soviética) en 1970.

LA HERMANA DE MARIANO BRUFAU

Conchita Brufau Civit nació en Lérida en 1921. Trabajó en Obninskoye, en el Instituto de Aviación en Moscú, ejerció como Ingeniero en Moscú, y estuvo empleada en Radio Moscú.

Era hermana del sargento piloto MARIANO BRUFAU CIVIT, que ingresó en Aviación de la República durante la guerra y fue

a Rusia con la 1ª Promoción de Kirovabad. Volvió a España y fue piloto de SB-2 Katiuskas. El día 23 de noviembre de 1937 al despegar una formación de aquellos aviones desde el campo de La Cenia, durante la maniobra de reunión previa a la formación, su avión fue alcanzado por el Katiuska que volaba el sargento Miñana. Cayó a tierra muriendo los tres tripulantes del avión, Brufau piloto, Cesáreo Graña Pérez observador y Andrés Cortés Cazalla. En el avión de Miñana se salvaron este y el observador, muriendo de las heridas el ametrallador Canales que se tiró del avión antes del impacto, aterrizando este con el tren plegado sobre un pedregal con las bombas a bordo.

EL PADRE DE LOS NIÑOS BRUNO GARCÍA

Esteban Bruno Cea, había nacido el 3 de agosto de 1900. Ingresó en la Escuela de Mecánicos de Aviación con la 8ª Promoción en noviembre de 1921 y obtuvo el título de mecánico en agosto de 1922¹. A continuación fue destinado a los bancos de prueba y puesta a punto de Nador, Melilla.

En mayo de 1923 ingresó en la Escuela Elemental de Pilotos de Alcalá de Henares como alumno del 6º Curso de Piloto de Aeroplano para Tropa, permaneciendo un año realizando el mismo y pasando después a la Escuela de Transformación, donde obtuvo el título de Piloto Militar en julio de 1924. Fue destinado de nuevo a Nador donde participó en numerosas acciones de guerra en la campaña de Marruecos, hasta que fue licenciado el 20 de diciembre del mismo año. Solicitó permiso para trasladarse a París por razones profesionales, pero no debió tener éxito allí ya que a finales de año pidió su reingreso en Aviación, primero como piloto y luego como mecánico, peticiones que le fueron denegadas por estar casado.

En 1928 cambiaron las normas y consiguió ingresar de nuevo como mecánico, siendo ascendido a cabo, realizando el Curso para el ingreso en el Cuerpo de Mecánicos y al término de este siendo ascendido a sargento y destinado a la propia Escuela como instructor en el Taller de Montaje y Puesta a Punto. Desde su reingreso continuó entrenándose como piloto cada vez que le era posible, e incluso lo hacía durante su permanencia ya en la Escuela Superior Aerotecnia como alumno.

En enero de 1930 ascendió a Suboficial y continuó en la Escuela de Mecánicos como Maestro del Taller de Montaje. En 1931 se le concedió un premio de "15 días de jornal por haber construido una regla de cálculo, otorgado por el jefe de la escuela".

Fue el primer suboficial de la Aviación Militar del Cuerpo de Mecánicos que ingresó en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos. Con un considerable esfuerzo personal tanto el suboficial Bruno Cea como el sargento Luis Cerro Palomo se presentaron el 6 de septiembre de 1932 y consiguieron superar el examen de acceso a la Escuela Superior Aerotecnia de Cuatro Vien-

¹Datos obtenidos de los boletines de ADAR números 98 y 99, julio y diciembre de 2009.



tos. Durante el tiempo de permanencia en la Escuela, se mantuvo como piloto instructor en el club Aeropopular de Madrid, Sociedad Cultural y de Fomento Aeronáutico. Estas sociedades tenían la ventaja—según nos cuenta José Parejo Linares— de “considerar como actos de servicio, a los efectos de anotación en sus cuadernos de navegación, de las horas de vuelo que realicen, siéndoles abonadas en sus hojas de conceptuación”.

Terminó sus estudios como Ingeniero en junio de 1936, volviendo a la Escuela de Mecánicos hasta que se le asignase un nuevo destino acorde con su nueva titulación. Ascendió a teniente y continuó en la escalilla de mecánicos, citando a continuación de su nombre Ingeniero Aeronáutico, ya que en aquella época no existía el cuerpo de ingenieros aeronáuticos militares. Amigo de Eloy Fernández Navamuel, se encontraba a punto de viajar de París a Berlín con motivo del viaje de fin de carrera, cuando comenzó la Guerra Civil española. Volvió a Santander el día 3 de agosto, aterrizando en La Albericia. Realizó algunos vuelos con Navamuel en la avioneta bimotor Monospar ST-4 durante los días iniciales de la guerra en el Norte. Tanto Bruno como Luis Cerro se fueron a Bilbao y des-

cho batallón que lleva la inscripción “Fuerzas Aéreas del Norte. Batallón de Aviación Esteban Bruno”.

Como se ha citado los hijos de Bruno fueron evacuados a Rusia en distintas expediciones durante 1937 así como su viuda Clementina. Ella volvió a España el 29 de enero de 1953 y sus hijos en 1956.

LOS NIÑOS BRUNO GARCÍA

Charito Bruno García nació en Madrid en 1925. Estudió en las escuelas de Pirogovskaya, luego en el Instituto Superior de Transporte, y se hizo ingeniero economista en Moscú. Casada con Ramón Gómez Pagola. Se repatrió en 1956 y en 1960 fue expulsada de España regresando a Rusia donde empieza a trabajar como economista en Moscú. En 1962 se traslada a Cuba con la familia, esposo e hija, donde trabaja como economista un par de años. El resto de su carrera profesional se desarrolla en Moscú hasta su jubilación. Regresó definitivamente a España en el año 1989, falleció en Madrid en el 2005.



Bruno al pie de un biplano de entrenamiento.

de allí el primero marchó a Madrid donde se presentó a las autoridades gubernamentales.

De los tres Breguet XIX que despegaron de Getafe, Madrid, hacia Santander el día 11 de agosto de 1936, uno de ellos se vio forzado por avería de motor o por derribo a cargo de otro avión de los sublevados, a tomar tierra cerca de Aguilar de Campoo, en terreno de los sublevados, cayendo prisioneros sus tripulantes tenientes Esteban Ferreras y Esteban Bruno los cuales fueron juzgados en Consejo de Guerra en Palencia y condenados a muerte, siendo pasados por las armas el día 28 de agosto.

Así terminó la difícil, voluntariosa y meritoria carrera aeronáutica de este mecánico, piloto e ingeniero aeronáutico, padre de aquellos cinco chavales, cuatro chicos y una chica, que salieron para la URSS en marzo de 1937. La Aviación Republicana dio su nombre a un batallón que actuó en el Frente del Norte y en el Museo del Aire de Madrid se encuentra el banderín de di-

Leopoldo Bruno García nació en Madrid en 1927. Estudió en las escuelas de niños españoles de las poblaciones de Pirogovskaya, Obninskoye, Kukus. Ingresó en la Universidad Lomonosov de Moscú donde se graduó en 1954 como ingeniero hidrólogo. Al graduarse fue destinado a Vilna, capital de Lituania. Casado con Esther Muñiz Álvarez, ambos se trasladan a Vilna, donde en 1955 nace su hija. Se repatrió definitivamente en 1977 y viven en Madrid.

Leopoldo era el mayor de los hermanos varones y siempre debió formar una pareja indisoluble con su hermana Charito; aun hoy día se le humedecen los ojos al hablar de ella, ya que era la mayor de los cinco hermanos y la líder indiscutible, como una madre en muchos sentidos para los más pequeños.

En julio de 1936 la familia se encontraba de vacaciones en Alicante ya que Esteban procuraba que cada año fueran por esos días de verano a algún sitio distinto. Cuando su madre Clementina, luego de darse por desaparecido a su marido, decidió que

sus hijos fueran a Rusia, la primera que salió fue Charito acompañando a Luli, hija de Constanca de la Mora y de su primer marido, ahijada de Ignacio Hidalgo de Cisneros, casado con Connie una vez divorciada. Las dos chicas salieron a primeros de diciembre y llegaron a Moscú el día 12, disfrutando de un viaje que parecía más una excursión que otra cosa. El 27 de marzo de 1937 le siguieron los cuatro restantes hermanos Bruno García, el más pequeño Fernando tenía dos años. Embarcaron en Cartagena en el vapor "Gran Canarias" que a Leopoldo no le pareció nada "grande" para llamarse así, y luego en alta mar transbordaron a un barco ruso, que los llevó a Odesa.

Su madre Clementina García formaba parte de la Federación de Mujeres Antifascistas y estuvo encargada de la primera expedición de niños como responsable; debía ser una mujer muy dinámica y comprometida. Con su ejemplo llevando a sus hijos con ella quería dar ejemplo a otras mujeres menos decididas. Luego de dos años en Rusia volvió primero a Francia y después a Cataluña, ya que no sabía nada de su marido y allí conoció el fusilamiento de Esteban en agosto de 1936. En 1939 salió de Barcelona auxiliada por Hidalgo de Cisneros y su esposa Connie, instalándose en México.

Los niños como ya se ha visto en otros casos recibían los estudios de primaria en español, a cargo de los abundantes profesores y maestras que también se habían trasladado desde España y que vivían habitualmente con ellos en las residencias o cerca de la misma. Luego, dependiendo de los centros pasaban a escuelas donde ya convivían con rusos y seguían los estudios en el idioma ruso, pero seguían estudiando la literatura y gramática españolas, continuando hasta el décimo grado. A continuación iban a Institutos o Universidades si ellos querían seguir estudiando o acudían a centros de Formación Obrera o Profesional si no querían estudiar.

Leopoldo estudió cinco años en la Universidad Lomonosov de Moscú. Los demás hermanos siguieron una trayectoria similar; Fernando por ser más pequeño estuvo primero en una Casa-Cuna y luego en una Casa Internacional. En la Gran Guerra Patria Leopoldo fue evacuado a Saratov, al centro de Kukus, en territorio donde residían los alemanes del Volga afincados allí desde la etapa zarista. Realizó la carrera de Ingeniero Hidrólogo desde 1949 a 1954. Al terminar trabajó como hidrólogo en Vilna, Lituania, en el Instituto de Meteorología. En el año 1956 volvieron a España en la tercera expedición, en el barco "Crimea" que llegó a Castellón y en autobuses fueron a las poblaciones de residencia de sus respectivos familiares que se hacían cargo de ellos al recibirlos.

A los dos meses se coloca como ingeniero en la empresa hidroeléctrica Moncabril, todo presagiaba una vida feliz, cuando de la noche a la mañana, como en una película de miedo los expulsaron en 1961. Ramón Gómez, casado con Charito, era hermano de Agustín que dicen tuvo alguna relación con el Comité Central del PCE. Un grupo de parientes y de amigos fueron acusados de conspiradores en 1960. Leopoldo y Ester pasaron 72 horas en los calabozos de la Dirección General de Seguridad en la Puerta del Sol sin saber que pasaba. Cuando



Esteban Bruno de paisano con su emblema del Título C DE VUELO SIN MOTOR.



Bruno revisando una cola de un biplano.

les sueltan tienen que presentarse a las autoridades con frecuencia. Su familia junto con 2 mujeres y un bebe, hijo de una de ellas, custodiados por la policía son expulsados por tren hasta Irún. Deciden ir en tren a Paris donde permanecen hasta que les facilitan el viaje de regreso a Moscú donde les esperaba Charito y familia (expulsados unos meses antes). Ese mismo año le ofrecen trabajar en la ciudad de Yeisk, próxima al mar de Aral. En las proximidades había un aeródromo militar donde entrenaban a los futuros pilotos cubanos en los cazas Mig, eran chavales muy jóvenes. Leopoldo desempeñaba las funciones de intérprete en las clases de vuelo. Fue una experiencia muy interesante y su primer contacto con los cubanos.

Al regreso a Moscú les propusieron a un grupo de españoles ir a Cuba a trabajar, solicitud que habían cursado las autoridades cubanas. En abril de 1962 viaja a Cuba en compañía de su esposa Ester y de su hija de 6 años. Desarrolló su carrera en el Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos, siendo uno de sus fundadores, desempeñando la función de ingeniero jefe, participando en proyectos de construcción de presas en toda la isla de Cuba. Permanecieron en la isla durante 15 años, que según su esposa, fueron de lo más felices para ellos.

Por fin, después de varios intentos, ya que no les concedían el permiso de entrada, consiguieron retornar a España directamente desde La Habana en 1977. En Madrid trabaja en la empresa Unión FENOSA, hasta su jubilación en 1993. Como casi todos los Niños de Rusia mantiene que la experiencia fue en conjunto buena, reconoce como la mayoría que tuvieron opciones en estudios y trabajos que no habrían podido tener en España dado el bajo nivel económico de sus padres cuando ellos llegaron a Rusia y no creen que hubo ningún tipo de favoritismo entre ellos; todos tuvieron las mismas oportunidades sin discriminación y en muchos casos por delante de los propios nacionales soviéticos. Solamente algunos hijos de personajes importantes marcharon a México reclamados por sus padres en los años 1946 y siguientes.

Arturo Bruno García nació en Madrid el 23 de diciembre de 1931. Después de estudiar en varias escuelas de niños, se hizo Técnico ferroviario. Se repatrió en la primera expedición de niños que volvió de Rusia.

Esteban Bruno García nació el 14 de febrero de 1934. Después de varias escuelas fue obrero en la fábrica energo-mecánica de Liublinó. Estaba domiciliado en Moscú, donde permaneció hasta su fallecimiento.

Fernando Bruno García había nacido en 1935. Tenía por lo tanto dos años cuando llegó a Rusia. Estaban escolarizados por edades por lo cual no estaba con sus hermanos, aunque se veían de vez en cuando. Primero estuvo en Liublinó, cerca de Moscú, a donde acudía Esteban a verlo. Tanto el Colegio como los profesores eran españoles y las clases se daban en español, aunque el ruso lo iban aprendiendo en contacto con el resto de personas.

Utilizaron siempre el español en las escuelas pero al pasar a colegios e institutos, en contacto con otros chicos se hicieron ruso parlantes hablando el idioma sin acento alguno. Con unos



Vista de un velero del Aero Popular en vuelo.

diez años marchó a Sinferópolis en Crimea a un colegio mixto de españoles y rusos, donde estuvo hasta los 14 años. Recuerda durante la II Guerra Mundial con seis años sufrir un bombardeo de aviones alemanes cuando paseaban con una maestra y haber huido al bosque con ella hasta que cesó el ataque, contemplando grandes combates aéreos sobre sus cabezas.

Les dieron facilidades para estudiar carreras universitarias, oportunidad que aprovecharon dos de los hermanos, Charito y Leopoldo, los dos mayores. Con frecuencia marchaba a Moscú para visitar a sus hermanos Esteban, Charito y Arturo.

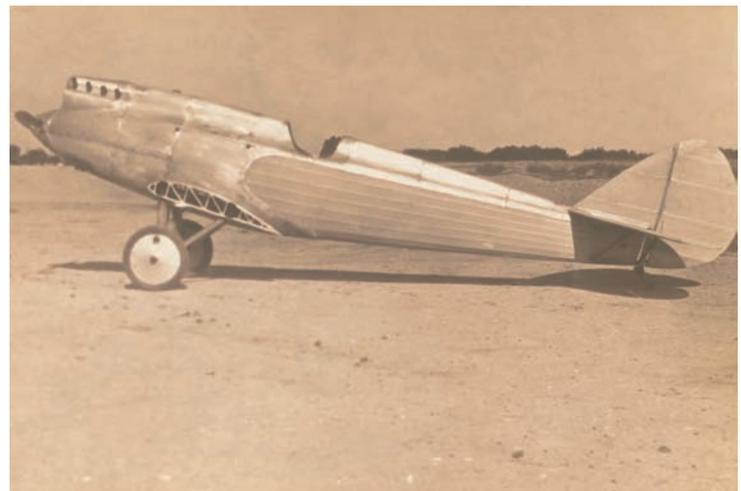
A los 14 años, como no quería estudiar una carrera marchó a Sebastópol para hacer Formación Profesional en Mecánica. De allí salió hacia 1949 para entrar en una fábrica de reparaciones de artillería, donde se trabajaba en proyectos confidenciales, por lo que tenían un documento especial. Durante cuatro años trabajó en esos proyectos y reparaciones a bordo de barcos e incluso de submarinos, en los cuales se realizaban pruebas de artillería embarcada y frecuentemente navegaba para efectuar los trabajos pertinentes.

Con 21 años se repatrió a España llegando a Valencia en la segunda expedición de niños (nada que ver con los barcos de repatriados) del año 1956. Ya estaban en España sus hermanos Arturo y Charito. Los acogieron en Madrid sus tíos y primos, ya que tenían muchos familiares. Su madre, Clementina volvió a Madrid con su hermana Agustina, cuando supo que sus hijos venían a España.

Fernando trabajó desde los primeros días de su vuelta en una empresa de mecánica de los Hermanos Garaeta. Pronto vieron que era una persona con grandes conocimientos, con buena preparación y una gran disciplina, por lo que lo hicieron encargado y fue muy apreciado por la dirección. Durante dos años estuvo desplazado en Barcelona al servicio de la empre-

sa. Decidió establecerse por cuenta propia, lo que hizo durante 15 años y cuando terminó esa actividad volvió a los talleres de uno de sus antiguos empresarios Garaeta, que se habían separado. Siempre se encontró muy apreciado en la empresa.

Charito y Leopoldo permanecieron en España hasta que fueron expulsados con sus familias volviendo a Rusia de nuevo. En esa época ya había llegado a Cuba Fidel Castro y decidieron ir a trabajar allí. Luego de pasar algunos años en Cuba, Charito y familia regresaron a Rusia y de allí de nuevo a España. Esteban, casado con una rusa decidió regresar a Rusia y no volvió nunca a España falleciendo allí. Su viuda rusa y su hija suelen venir a España de vacaciones.



Avioneta monoplano sin alas montadas.



Bruno, segundo por la izquierda, con su grupo de aprendices durante el Curso de Mecánicos.

RICARDO BURGUETE, CABALLERO LAUREADO

Ricardo Burguete Reparaz había nacido en Madrid en 1899 y falleció también en la capital el 21 de mayo de 1933. Aviador militar, se hizo acreedor a la Cruz Laureada de San Fernando por su extraordinaria conducta heroica en acto de servicio volando en Marruecos sobre territorio enemigo, cumpliendo su misión aun después de haber sido gravemente herido. Era hijo del General de Infantería Ricardo Burguete Lana, así mismo Caballero Laureado de San Fernando, condecoración ganada en Cuba. Es famosa y conocida la fotografía en la que ambos abrazados lucen cada uno la más preciada condecoración española.

Ricardo ingresó en la Academia de Infantería con quince años en 1914 siendo promovido a segundo teniente en junio de 1917. Sirvió en distintos destinos como alférez y teniente durante los años siguientes, participando en la campaña de Marruecos con gran actividad hasta ser gravemente herido en diciembre de 1921 en acto de servicio. Fue promovido a capitán por méritos de guerra y estuvo convaleciente durante casi un año. En 1922 realizó el curso de Observador, pasando destinado a la Escuadrilla De Havilland Rolls en Nador. A continuación realizó el Curso de Piloto en 1923 con la Promoción 18 y al terminar se incorporó al Grupo 4º de Melilla equipado con Bristol. Durante los siguientes meses participó en numerosas acciones tanto en la zona oriental como en la occidental de Maruecos.

En 1923 solicitó y obtuvo permiso para contraer matrimonio con Maria Ayala Balcazar de cuya unión nacieron en los años sucesivos Ricardo en 1926, Maria en 1928 y posteriormente Eduardo y Coral, nacida esta última después del fallecimiento de su padre.

El 9 de octubre de 1924 en una misión para defender las posiciones de Mesera, Teffer y Taafot, el Bristol nº 57 tripulado por el capitán Burguete y el teniente Sintes atacó a la "harka" enemiga sobre Yahyuka en pasadas rasantes lanzando las bombas con precisión, mientras Sintes disparaba los tambores de munición. Una bala de fusil hirió al capitán en el vientre y un instante después otra le perforó la fosa ilíaca, produciéndole un desgarró. Sintes vio como la sangre corría por el suelo de la cabina, pero Burguete se negó a abandonar el objetivo hasta haber arrojado las dos bombas que quedaban y a pesar de que se habían terminado las municiones. Aterrizó junto a la posición de Taatof y fue evacuado en estado gravísimo al Hospital de Larache.

Convaleciente durante muchos meses y en diferentes hospitales fue operado de nuevo y finalmente dado de alta en septiembre de 1925. Luego del preceptivo Juicio Contradictorio le fue concedida la Laureada de San Fernando tres años más tarde e impuesta por el Rey Alfonso XIII en el campamento de Dar Riffien el 5 de octubre de 1927. Ascendió a comandante por esas mismas fechas, sirviendo a continuación en varios destinos peninsulares y se sintió perjudicado tanto en la asignación como Jefe de Escuadrilla en vez de Jefe de Grupo en la ordenación de 1927, así



Esteban Bruno primero por la derecha, ante un Avro 504 probablemente, muy bien uniformado.

como en su petición para tomar parte en el vuelo en hidroavión alrededor del mundo anunciado en enero de 1929. Sufrió un aparatoso secuestro en el Sahara en mayo de 1930, siendo liberado con sus compañeros después de una búsqueda intensiva por todo el territorio.

En los meses previos a diciembre de 1930 había participado en algunas reuniones con amigos militares simpatizantes de la intentona revolucionaria de Jaca que le proporcionó la apertura de una causa y arresto leve, luego sobreseído. En mayo de 1931 fue destinado por la República como jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo, hasta que tuvo que hospitalizarse en Madrid en febrero de 1933, muy resentido de las heridas recibidas en África. El 21 de mayo del mismo año falleció repentinamente como consecuencia de las secuelas que le habían dejado las graves heridas sufridas en campaña. En su memoria se dio su nombre en 1934 al aeródromo de Los Alcázares y poco tiempo después figuraba de forma permanente a la cabeza del Escalafón de Comandantes del Servicio de Aviación. Había recibido numerosas condecoraciones ganadas en combate, desde la Cruz de 1ª Clase al Mérito Militar en 1921, de las cuales poseía varias, hasta la "María Cristina" obtenida en 1926 y la de Oficial de la Corona de Italia en 1931.

FERNANDO HERNÁNDEZ FRANCH

Actuó a todos los efectos como padrastro de los hermanos Burguete ya que vivió con la madre de estos, María Ayala, hasta la muerte de esta en México en 1969. Hernández Franch nació en Zaragoza el 20 de mayo de 1906. Coronel de Aviación, fue jefe de la 4ª Región Aérea de la República durante la Guerra Civil española. Ingreso en la Academia de Caballería de Valladolid en agosto de 1923.

Desde su salida de la academia sirvió en varios destinos y fue nombrado alumno del curso de observador de aeroplano. En 1928 ascendió a teniente, recibió el Título de Observador y fue destinado al aeródromo de Gamonal en Burgos. En 1930 recibió el Título de Piloto luego de realizar el curso de transformación. Sirvió en diferentes destinos en Aviación Militar. Durante los años anteriores a la guerra civil estuvo destinado en Getafe y frecuentó a militares simpatizantes del Frente Popular que instruían a sus milicias. El 19 de julio de 1936 mandó una de las tres columnas que dirigidas por el capitán Cascón asal-



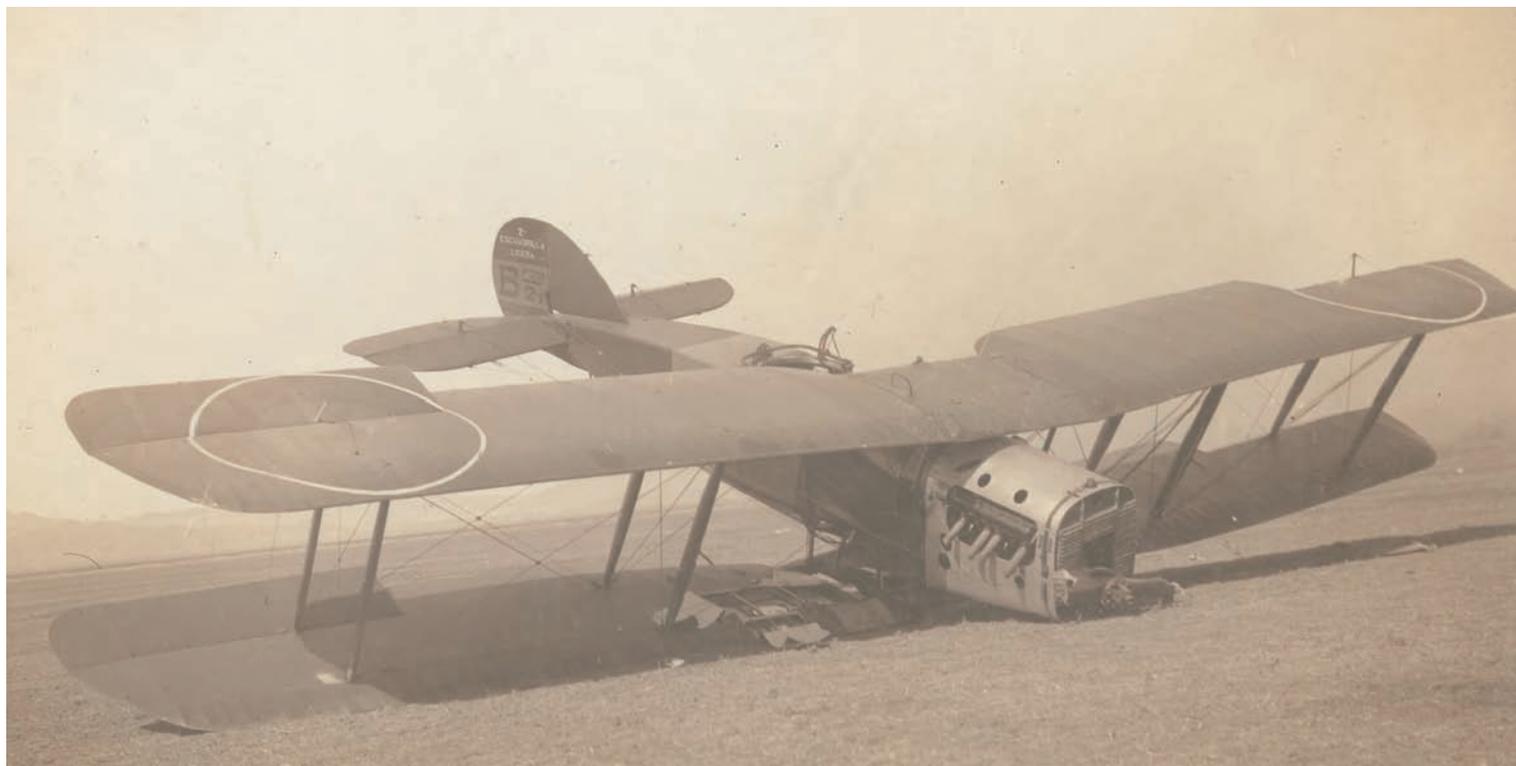
Grupo de compañeros en Alcalá de Henares, durante el curso de piloto en Septiembre 1923.

taron y ocuparon el Cuartel de Artillería Nº 1 de Getafe. Realizó gran número de vuelos en los primeros meses de la guerra.

Ascendió a capitán y a mayor por méritos de guerra y fue jefe de la 4ª Región Aérea en Valencia y jefe de la 2ª Sección del Estado Mayor en Barcelona. En los últimos días de la contienda recibió del General Hidalgo de Cisneros la misión de trasladar a Francia sanos y salvos a un grupo de 25 prisioneros españoles, alemanes e italianos, aviadores del bando nacional. Entre ellos se encontraba el notable piloto y amigo suyo Julio Salvador Díaz de Benjumea.

Durante la guerra, que terminó como teniente coronel, había realizado quinientos servicios de guerra y totalizado mil horas de vuelo. Era miembro del PCE desde 1936. Desde Francia se trasladó a la URSS y tras una corta estancia, en 1940 volvió embarcándose en Marsella para México. Vivió y trabajó en Colombo, Ceilán, en Honk-Kong, Shangai, Hawai y finalmente en México.

Tras la amnistía en 1978 fue reconocido como Coronel de Aviación retirado y ha vivido en Madrid. Falleció en Barcelona en diciembre de 2002.



Bristol biplano capotado en Nador, diciembre 1924.

LA FAMILIA BURGUETE AYALA

La familia de Ricardo Burguete sufrió algunas alternativas relacionadas con los episodios vividos por los aviadores militares antes y después de la Guerra Civil. La esposa de Burguete, María Ayala, tiempo después del fallecimiento de este vivió con el aviador Fernando Hernández Franch, que había sido subordinado y amigo del comandante, tratando y adoptando a los cuatro hijos del matrimonio como si fueran sus propios hijos. Sin duda por iniciativa de Hernández Franch, que desempeñaba un cargo importante en la Aviación Republicana en Barcelona, los cuatro niños Burguete Ayala fueron enviados a Rusia en noviembre de 1937. El viejo general Burguete, que tenía un cargo en la Zona Republicana como representante de la Cruz Roja, voló literalmente hacia Barcelona para que no se embarcaran, pero llegó tarde.

Luego de volver de Rusia, la familia se reunió en México, donde vivieron algunos años. Dos de las hijas se casaron con alemanes que habían conocido en Moscú, asentándose en la Alemania del Este. De los dos varones con carreras universitarias, uno de ellos, Eduardo, terminó afincándose en México y el otro, Ricardo, luego de vivir también en Cuba y en Rusia, finalizó su vida en Madrid como profesor emérito de la Facultad de Filosofía de la UNED. Este último falleció en mayo de 2004.

Ricardo Burguete Ayala nació en Madrid en 1926. Asistió a las escuelas de niños de Pravda, Saratov, luego a la Universidad de Moscú, donde estudió Filosofía, fue candidato en Ciencias Filosóficas. Estuvo empleado en el Instituto de Filosofía con dos intervalos en los que trabajó en Cuba.

María Burguete Ayala nació en Madrid en 1928. Hermana de los anteriores, terminó la facultad de filosofía en la Universidad Leningrado y se quedó como profesora de español. Residió en la República Democrática Alemana donde se había casado.

Eduardo Burguete Ayala nació en Madrid en 1931, hermano de la anterior. Estudió en la escuela de Solnechnogorsk MGU. Se fue a México.

Coral Burguete Ayala nació en Madrid en 1933. Después de diversas escuelas de niños fue a la Universidad de Leningrado. Residió en la antigua República Democrática Alemana.

JOSÉ DE LA ROQUETTE ROCHA

Capitán de Aviación, diferentes cargos en la Aviación de la República y jefe de la Escuela de Polimotores de Reus.

Carmen De la Roquette. Estuvo en la escuela Pirogorskaya,



Ricardo Burguete Reparaz, junto con su padre, general de Infantería Ricardo Burguete Lana, luciendo ambos la Cruz Laureada de San Fernando.

y en Ufa. Estudió en la Escuela de Medicina de Sérpujov. Marchó a México en 1945.

Laura De la Roquete. Estuvo en la escuela Pirogorskaya, y en Ufa. Estudió en el Instituto de Caminos y Carreteras. Marchó a México en 1945.

Milagros De la Roquete. En la Casa Nº 7, luego técnico textil de Moscú. Marchó a México en 1945.



Ante un Farman Goliath bimotor en Nador 1924.

LA ODISEA DE MARTÍNEZ ESTEVE Y SUS HIJOS

Rafael Martínez Esteve. El año 2001 en el AEROPLANO N° 19, Ricardo Fernández de la Torre, distinguido miembro del IHCA, escribió sobre el insigne piloto contando su dramática historia así como la de su esposa, hijos y descendientes. La de estos últimos se desarrolló en gran parte en Rusia, por lo cual datos significativos de aquel magnífico trabajo se han tomado para este.

Rafael, ilustre aviador encarcelado desde julio de 1936 por su adhesión a la República, era Jefe del Aeródromo de Tablada, Sevilla, en el momento de la sublevación que originó la Guerra Civil española. Esteve no hizo armas contra el Alzamiento, ya que solamente se le pudo achacar el no haberse sumado a él.

Había nacido en Valencia el 17 de febrero de 1894, ingresando en la Academia de Infantería en 1911 y obteniendo el despacho de Segundo Teniente en 1914, tal como se obtenía de salida en las academias en aquella época. Sus primeros destinos fueron los regimientos de Guipúzcoa en Orduña y el de Cuenca en San Roque, de donde pasó a África, incorporado al de Borbón. Allí ascendió a Primer teniente en 1916 y en 1920 inició en Los Alcázares el Curso de Piloto de Aeroplano.

Realizó prácticas en los aeródromos de Zaragoza y Alcalá de Henares, recibiendo en el de Guadalajara ya como capitán el título de piloto con antigüedad de 30 de junio de 1921. En noviembre del mismo año contrajo matrimonio con Alicia Vircondelet Gómez, nacida en Orán de padre francés y madre española.

Volvió destinado a África, donde realizó múltiples servicios de bombardeo, así como vuelos de reconocimiento, escoltas de convoyes y de avances, hasta marzo de 1926 en que pasó destinado a Cuatro Vientos para preparar el vuelo a Filipinas,

para el cual había sido seleccionado. Durante su permanencia en Marruecos se le concedieron diversas condecoraciones como la Orden de María Cristina y estudió hasta dominar el árabe, el francés y el inglés.

El 5 de abril de 1926 partieron del aeródromo de Cuatro Vientos los componentes de la Patrulla Elcano, formada por los pilotos Rafael Martínez Esteve, Eduardo González-Gallarza y Lóriga acompañados por los mecánicos Calvo, Arozamena y Pérez. Reunidos en El Cairo, el avión de los primeros tuvo que tomar tierra en el Desierto de Arabia donde estuvieron perdidos los aviadores durante once días. Descubiertos al fin retornaron a España y aunque decepcionados supieron que Gallarza y Lóriga habían continuado el raid hasta coronarlo con éxito en Manila.

En abril de 1927 ascendió a comandante de Infantería por los méritos contraídos en la campaña de Marruecos y fue destinado como jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo 33, estacionada en el Aeródromo de Burgos. De allí pasó a Getafe para hacerse cargo del Grupo N° 5 y luego a Logroño. Luego de varios destinos también aeronáuticos se le da de baja en Aviación y desempeña tanto en abril de 1929 como en febrero de 1931 destinos de Infantería, implicando con ello su posible adscripción a alguno de los movimientos antimonárquicos que se dieron entre los oficiales de Aviación en

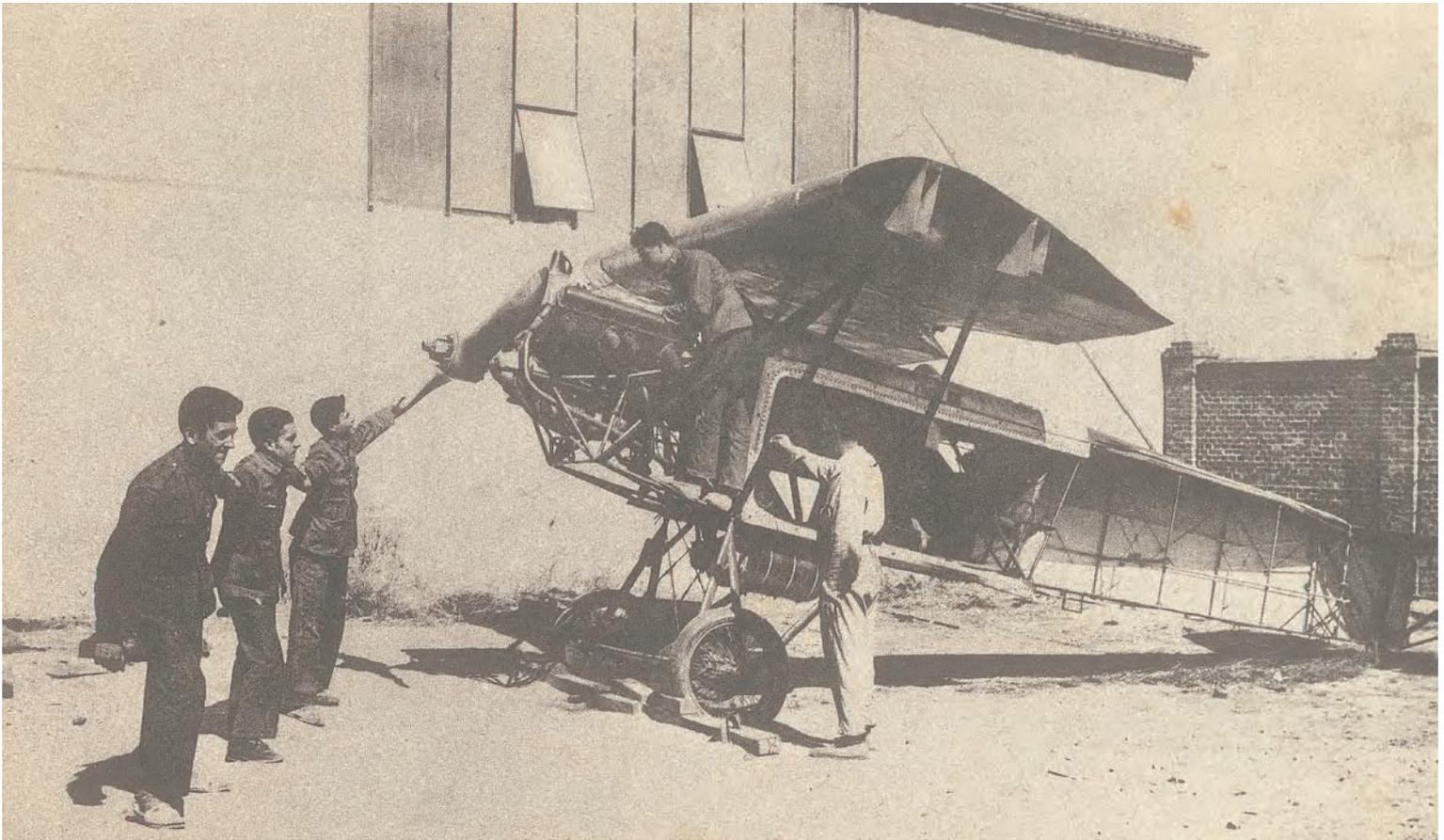
aquellos años previos al advenimiento de la República.

A los cuatro días de proclamado el nuevo régimen se le destinó de nuevo en Aeronáutica a la Escuadra N°1 con base en Getafe. Luego de un nuevo destino agregado en París se le nombra para mandar el Aeródromo de León. Desde allí pasa a mandar las Fuerzas Aéreas de la Zona Oriental de Marruecos con sede en El Atalayón hasta que en febrero de 1936 se hace cargo de la Base de Sevilla, cargo de confianza que lleva apareja-



Martínez Esteve y su esposa en los tiempos felices en los que estaba al mando de los hidros de El Atalayón.





Aprendiendo a arrancar un motor de la época.

do el de Jefe de la Escuadra N^o2. Al producirse el 17 de julio el alzamiento militar en Melilla se confirma como partidario del Gobierno y se verá aplastado y reducido por el ímpetu de los alzados, no sin antes defender a título individual la vida de Carlos Martínez Vara de Rey, que se salvó de una muerte segura gracias a su intervención. Prisionero después de resistir todas las presiones de superiores y compañeros para que se sumase al movimiento insurreccional, se le juzga en Consejo de Guerra en el que se salvó por el testimonio de Vara de Rey.

Ahí comenzó su calvario de prisiones y el apartamiento de su familia.

Sus hijos Rafael de 14 años, Rodolfo de 12, Roberto de 10, Alicia de 7 y Elena de 5 siguieron la suerte de su madre hasta que esta decidió en un movimiento audaz pasar vía Francia a la Zona de la República y algo más tarde enviar a los cuatro mayores a Rusia. El día 24 de septiembre de 1937 partió una expedición de lo que más tarde sería conocido como contingente de "Niños de Rusia", pero compuesta en este caso, casi exclusivamente por hijos de aviadores republicanos, en un barco abanderado por la Cruz Roja, desde el puerto de Barcelona, hacia el país eslavo. Junto a Alicia quedó Elenita, apenas con seis años, pero a finales de 1938 decidió enviarla también junto al resto de los chicos. Elena sale de la capital catalana el 23 de noviembre de 1938 poco más de un año después que sus hermanos, viajando hacia la frontera francesa en autobús, en tren hasta El Havre y de allí por vía marítima a Leningrado, a donde llega el 5 de diciembre del mismo año. Por las fechas de su viaje no es extraño que todos o alguno de los tramos de su viaje lo hiciera al cuidado de alguien de confianza y en compañía de alguno de los grupos de alumnos pilotos que formaron la 4^a Promoción de Kirovabad.

Alicia Vircondelet pasó a Francia con los huidos los últimos días de la guerra, ayudando con su perfecto francés y su pasaporte de oriunda de Orán a numerosos necesitados en aquel caos de refugiados. La Guerra Mundial la deja atada en Francia sin poder unirse a sus hijos en Rusia. Consigue pasar a Valencia y unirse esporádicamente con su esposo, prisionero en Cádiz. En 1945 reunida con Rafael que ya se encontraba excarcelado, Alicia fallece a la temprana edad de cuarenta y cuatro años.

LA VIDA EN RUSIA DE LOS HIJOS DE ESTEVE

Los cuatro primeros viajaron de Barcelona a Gijón y Burdeos, con destino final en Leningrado. Elena, como ya se ha citado, se unió a finales de 1938 al resto de sus hermanos en Rusia y a lo largo de las diferentes escuelas y residencias por las que pasaron.

Fueron acogidos en residencias y colegios regentados por profesores españoles, completando el bachillerato y aprendiendo el idioma ruso. Los dos mayores Rafael y Rodolfo marcharon a Moscú para cursar estudios superiores, al igual que muchos de los hijos de aviadores. Podemos intuir que poseían una buena base cultural ya antes de llegar allí, pero el hecho cierto es que entre ellos se produjeron muy buenas carreras y expedientes, con mayor abundancia de la media normal entre el resto de los "niños de Rusia".

Rafael Martínez Vircondelet, había nacido en Tánger el 6 de enero de 1922. Una vez que hubo arribado a Rusia estuvo en las casas de acogida de Obninskoye y Pirogovskaya. En Moscú se hizo técnico químico, y ejerció como tecnólogo textil en Samarcanda y Moscú. Estudió en la Universidad de Moscú, Filosofía y estuvo empleado en el Instituto de Filosofía y en el de Ciencias Sociales. Desempeñó años más tarde una cátedra en la Universidad. Se casó con María Aranzazu Jáuregui. El matrimonio tuvo un solo hijo, Sergio Martínez Jáuregui, nacido en 1953.

Rodolfo Martínez Vircondelet, había nacido en Tánger el 13 de septiembre de 1923. Estuvo en las casas de acogida de Obninskoye y Leningrado, y se especializó en motores de aviación. Voluntario en el Ejército Rojo en la defensa de Leningrado, resultó herido varias veces una de ellas grave. Desmovilizado en 1943, fue internado en minas en la región de Kamerovo, en Siberia. Salió en 1945 y trabajó como técnico de motores de aviación en las fabricas de Moscú y en la fabrica 451 en Dniepropetrovsk. Se repatrió en 1956 y contrajo matrimonio en Valencia con María Dolores Sánchez y tuvieron dos hijas, Mariola y Yolanda Martínez Sánchez. Rodolfo vivió y trabajó en Valencia, falleciendo en 1993.

Roberto Martínez Vircondelet, nacido en Madrid el 8 de agosto de 1925. Estuvo en las casas de Obninskoye, Saratov,

y escuela EO de Liublinó, trabajando como obrero en la fabrica 45. Luego obrero en Kalinín, donde trabajo durante veinte años en una fabrica de medicamentos. Se repatrió en 1975 y trabajó en la farmacia de su tía Vicenta. Aquejado de minusvalía, ha permanecido soltero.

Las dos hijas de Martínez Esteve se fueron a vivir a Moscú al término de la Guerra Patria para estudiar en la Universidad.

Alicia Martínez Vircondelet, había nacido en Madrid el 2 de mayo de 1929. Estuvo en las casas de niños de Obninskoye, y Solnechnogorsk. Se matriculó en la Universidad de Geografía, ejerciendo como maestra de escuela y profesora en la universidad. Casada con Armando de la Rosa Valverde, se repatrió en 1956. Vinieron a España con su hija Alicia de la Rosa Martínez, nacida en Dnepropetrovsk, Ucrania. En España tuvieron otros dos hijos Raúl y Elena. Se estableció en Valencia donde ejerció como profesora de ruso en la Escuela Oficial de Idiomas de la ciudad. Fue elegida como traductora-interprete del mandatario ruso Mijail Sergeevich Gorbachov, cuando este visitó nuestro país, ya que tanto ella como su hermana habían coincidido con el presidente en su época de estudiantes universitarios. Alicia falleció en Valencia en 1997.

Elena Martínez Vircondelet, nacida en Madrid el 12 de agosto de 1930. Estuvo en las casas de Obninskoye y Eupatoria. Luego fue residente en Kuivishev, estudió biología y se convirtió en una prestigiosa profesional de esa disciplina, ejerciendo en varios centros y laboratorios, después de cursar estudios en las universidades de Moscú y Rostov del Don. Alcanzó a desempeñar como médico biólogo, la responsabilidad del laboratorio de una clínica estatal oncológica de la Provincia de Samara. Elena volvió a España en 1992 con sus hijos Alejandro y Alicia, hijos habidos en su matrimonio con Alejandro Mélnikov, Catedrático de Jurisprudencia. Su hijo Alejandro Martínez Mélnikov —ya que ha invertido el orden de sus apellidos para llevar primero el de su abuelo— es ingeniero aeronáutico con títulos convalidados en España, y su hija Alicia también vive en Valencia con su esposo, el ingeniero ruso Alexandr Poliakov. Ambos tienen hijos, dos el primero chica y chico, Anastasia Martínez Melnikova y Alejandro Martínez Mélnikov y Alicia también otro chico llamado Pablo Poliakov Martínez.

Rafael Martínez Esteve recorrió diferentes penales y prisiones militares durante su cautiverio, residiendo también en alguna ocasión en hospitales como el Militar de Cádiz donde pasó siete meses. Se revisó varias veces el proceso; el ya entonces coronel Vara de Rey, declaró en su favor en diversas ocasiones lo cual al final resultó en la conmutación de la pena por la de veinte años de reclusión menor, lo cual suponía la libertad condicional o prisión atenuada, la cual surtió efecto el día 30 de septiembre de 1943, pasando a cumplir el resto



Leocadio Mendiola, al mando del Grupo 24 de SB-2 Katiuskas durante la parte final de la Guerra Civil.

de la pena en su domicilio de la Calle Colon Nº 42 de Valencia. Su esposa Alicia falleció en 1945 y él fijo su residencia en Madrid un año más tarde. En 1956 tiene la inmensa satisfacción de encontrarse con sus hijos Rodolfo y Alicia; solamente estos volverían a abrazarlo. Rafael permanecería siempre en Rusia y los demás volverían años mas tarde.

Esteve murió en Madrid el 23 de abril de 1965, y sus restos fueron exhumados el 22 de diciembre de 1973, por decisión de sus hermanas, para recibir definitiva sepultura en el Cementerio General de Valencia junto a los de su amada esposa. Tremenda tragedia vital la de este aviador insigne, cuya historia al final ha sido mercedamente recuperada y su memoria reivindicada y venerada por todos y cada uno de los miembros de su familia, pasando por encima de miles de kilómetros y durísimos años de exilio y penalidades.

LEOCADIO MENDIOLA NÚÑEZ

Leocadio Mendiola Núñez, padre de los niños Mendiola García nació en Badajoz en 1909. Fue un aviador que permaneció con la Aviación de la República durante la guerra civil y tuvo el mando del Grupo Nº 24 de Katiuskas hasta el final.

Desde muy joven tuvo gran afición a la aeronáutica e ingresó en el Servicio de Aviación en Cuatro Vientos en julio de 1926, como soldado voluntario de Ingenieros. En 1927 era sargento y en 1931 ya con la Republica fue convocado para el Curso de Pilotos realizando a continuación el de transformación. Actuó como piloto en la mayoría de los aviones de la época estando destinado en León y Tablada y había realizado los cursos de mecánico y de ametrallador-bombardero.

A comienzos de la sublevación estaba en Getafe, combatiendo en vuelo desde el primer día, en distintos tipos de aviones. En octubre de 1936 hizo el curso de Tupolev SB-2 Katiuska, recién desembarcados en Cartagena. Desde ese momento actuó continuamente en los bombarderos bimotores siendo sucesivamente jefe de patrulla, jefe de escuadrilla y jefe del Grupo 24. Su prestigio fue creciendo y fue uno de los pilotos gubernamentales más conocidos y famosos. En febrero de 1939 fue enviado a Francia para recoger una nueva remesa de aviones, operación que fue anulada por el gobierno. Fue uno de los tres aviadores que en esos días tan críticos se volvió todavía a la zona centro de la República, después de la caída de Cataluña. Voló a Orán con tres aviones el 29 de marzo de 1939. Vivió en Argelia y México, volviendo a España en febrero de 1967. Se estableció en Cataluña y rehizo su vida, falleciendo allí en julio de 1998.

Benita Mendiola García, estuvo en la Escuela de Eupatoria. Se marchó a México.

Marcelina Mendiola García, nació en Madrid en 1938. Estuvo en la escuela de Trasovka. Se marchó a México.

Vicente Mendiola García, nació en Madrid en 1932. Estuvo en la Escuela de Navajito. Se marchó a México.



Esteban Bruno de uniforme, con capa, botas y mostrando el emblema de piloto. En Alcalá de Henares el 2 de febrero de 1924, delante probablemente de un Avro 504.



Grupo de alumnos del curso de mecánicos

ELOY FERNÁNDEZ NAVAMUEL

Eloy Fernández Navamuel, nacido en Torrelavega, se encontraba en París cuando comenzó la GCE y era Teniente de la Aviación Militar en situación de retirado². El día 3 de agosto voló a Santander con la avioneta Monospar ST-4, motores en estrella Pobjoy de siete cilindros y 85 c.v., acompañado por su amigo Esteban Bruno Cea, aterrizando en La Albericia.

Con este avión al que se le había practicado un agujero en el suelo del fuselaje, un cuadrado de unos 35 centímetros de lado por el cual se lanzaban las bombas a mano, se realizaron servicios los días 6, 7 y sucesivos sobre objetivos en Gijón y Oviedo con resultados que Navamuel exageraba mucho, teniendo en cuenta la cantidad y la potencia de fuego de la media docena

de bombas que portaba la avioneta. Después de estas incursiones y bombardeos, Navamuel fue ascendido a capitán el 25 de agosto y nombrado jefe de la Base Aérea del Norte, un cargo inexistente que reconocía su mando sobre las Fuerzas Aéreas de la República en la Zona Norte. Cuando fue sustituido por el Comandante Manuel Cascón dejó de tener responsabilidades en Aviación. En el verano de 1937 fue ascendido a Comandante y recibió el mando de la División 54, con la cual cubría en agosto el sector de Reinosa. El día 14 de agosto de 1937, primera jornada de la ofensiva nacional en aquel sector, Navamuel huyó a Francia abandonando el frente en una avioneta con su comisario político. Presentado más tarde en Cataluña, fue expedientado y dado de baja en Aviación por "abandono de destino" el 7 de julio de 1938 y luego expulsado del Ejército el 21 de septiembre del mismo año.

²Datos sobre Eloy F. Navamuel tomados del libro "Guerra en el Cielo de Cantabria" de Emilio Herrera Alonso, editado por el Ministerio de Defensa en 1999.



Bruno con su futura esposa Clementina y una pareja amiga.

Los niños Navamuel Cianca eran parientes de Eloy con el cual, probablemente, mantenían una cercana relación.

Fabián Navamuel Cianca, nació en Santander en 1928. Estuvo en las escuelas de Leningrado, y en la fábrica de cojinetes N°2 en Moscú. Fallecido en Moscú de tuberculosis en 1948.

Luis Navamuel Cianca, nació en Santander en 1928. Estuvo en las escuelas de Leningrado, Pushkin, y Molotovsk, y en la escuela EO de Krasnogorsk. Obrero en la fábrica de cojinetes N°2 de Moscú. Repatriado en 1956 ó 1957, posteriormente volvió a la URSS. Trabajó en la Fábrica de cojinetes de Minsk.

Francisco Navamuel Cianca, nació en Santander en 1930. Estuvo en las escuelas y Casas de Pushkin, Eupatoria, Saratov y Navajino, y en la RU de Liublinó. Trabajó en la Fábrica de neumáticos de Moscú.

Maria Navamuel Cianca, nació en Santander en 1933. Estuvo en las Casas de Pushkin, Obninskoye, Eupatoria, y trabajó como técnico de costura en Simferopol. Se repatrió.

FRANCISCO PIEDRA YÉBENES

Era Oficial de tercera de la Aeronáutica Naval al comienzo de la guerra y estaba destinado en la Escuadrilla de Martinsyde en San Javier. Estuvo como profesor en las Escuelas Elemental y

de Transformación durante casi dos años hasta su fallecimiento en accidente aéreo.

Carlos Piedra Jiménez, Nacido en Barcelona en 1927. Casas de Pravda, Kuibishev, Stalingrado. En Moscú en fábrica N° 45 obrero en un koljos en Yanguiyul, región de Tashkent y Tula. Se repatrió.

Leopoldo Piedra Jiménez, Nacido en Barcelona en 1928. Casas de Pravda, Kuibishev. Moscú, técnico de carreteras, trabajo en Tula. Se repatrió.

Estuvieron en Rusia Luis y Manuel Piedra García, nacidos en Portugalete que no eran parientes del Capitán Piedra, con bastante probabilidad.

RAMÓN PUPARELLI FRANCIA TENIENTE DE AVIACIÓN

Josefa Puparelli Nieto, Nacida en Madrid en 1930. Odesa. Se fue de la URSS después de la II Guerra Mundial.

JUAN DE LA QUINTANA LADRÓN DE GUEVARA

Capitán de Aviación al comienzo de la guerra civil tuvo el mando de distintos aeródromos en Extremadura en agosto de 1936 y en septiembre en Andujar y Cabeza de Buey. Desempeñó numerosos cargos durante la contienda y cerca del final era Director de LAPE. Falleció el día 5 de febrero de 1939 al estrellarse el Spartan Executive que volaba despegando de Figueras contra una cisterna de combustible.

Alberto Quintana Vila, nacido en Barcelona en 1928. Casas de Jarkov, Stalingrado, Ufa, estudios sin terminar de técnico ferroviario y químico. Obrero en la fábrica Karbolit de Orejovo, empleado en la Embajada Colombiana. Empleado en agencias aéreas en Moscú y Embajada de España en Moscú.

Concepción Quintana Vila, nacida en Barcelona 1928. Casas de Járkov, Ufa, técnico de carreteras de Moscú, instituto de carreteras y autos de Leningrado, empleada en Alma Atá y Voronez.



Eloy Fernandez Navamuel y a la derecha Esteban Bruno Cea, delante de la avioneta Monospar.



Bruno, de correcto uniforme verde como suboficial.

Jorge Quintana Vila, nacido en Barcelona en 1933. Casas de Najavino, instituto de comunicaciones, capataz e ingeniero en construcciones telefónicas en Voronez.

ANTONIO SALUEÑA LUCIENTES

Nacido en Fuendetodos, Zaragoza 1898. Piloto antes de la Guerra Civil Española, alférez y ascendido a Mayor. En la URSS educador en Pushkin, sovjos Viesna de Crimea, pensionista en Kiev, donde falleció el 11 de enero 1960.

Simona Salueña Lucientes, nacida en Zaragoza 1904. Educadora en casas de niños, se repatrió en 1982.

Luis Salueña Salueña, nacido en Logroño 1929. Casas de Pushkin, Leningrado, Kirov, Bolshevo. Instituto de Aviación, ingeniero en Kiev.

Petra Salueña Salueña, nacida en Zaragoza en 1933. Casas de niños de Pushkin, Molotovsk, Kirov, Bolshevo. Instituto de Medicina, medico en Moscú.

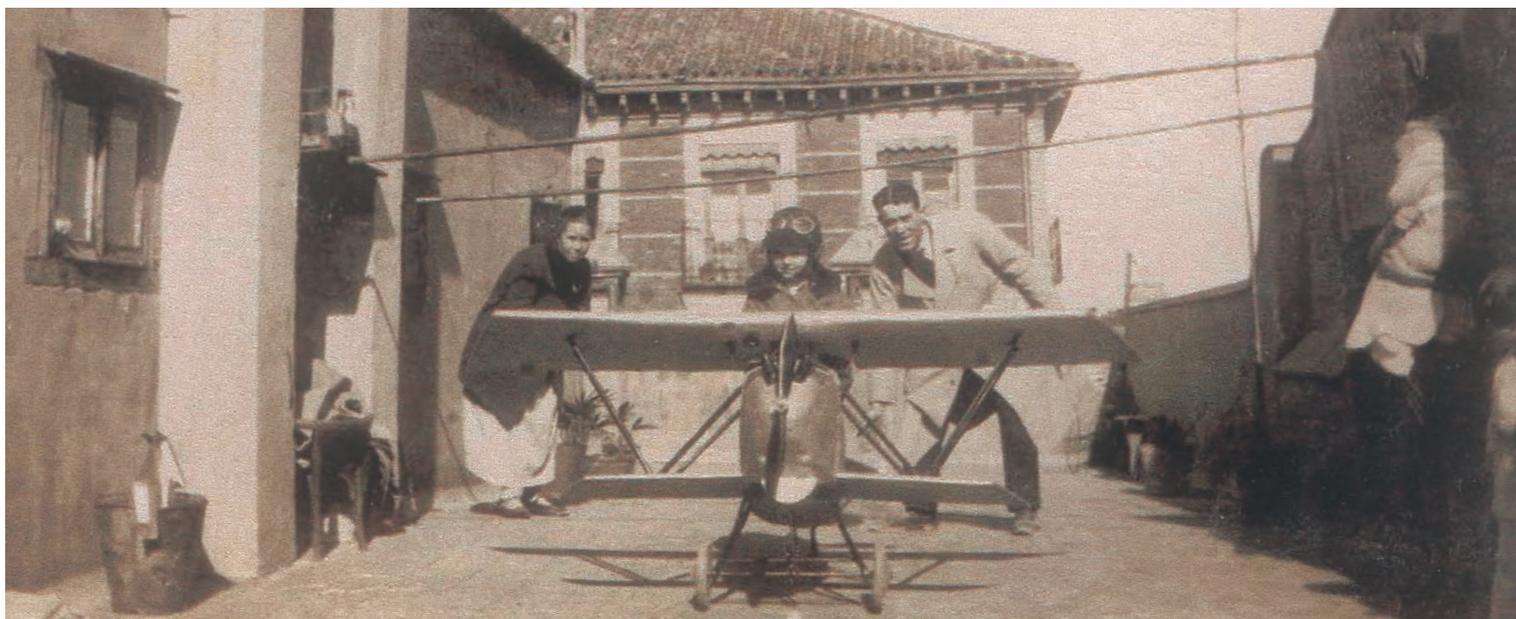
Sergio Salueña Salueña, nacido en Logroño 1932. Casa de Navajino, Instituto de aviación en Moscú, Ingeniero en el Instituto de Mecánica de la Academia de Ciencias de la URSS. Estuvo en Cuba 1963 al 1965 luego empleado en la agencia cubana de aviación de Moscú.

Eloisa Salueña Subías, nacida en Fuendetodos, Zaragoza, en 1909. Modista, esposa de Antonio Salueña Lucientes, madre de los Salueña Salueña. Trabajó como modista en casas de niños de Pushkin, Leningrado, Kirov, Bolshevo, Crimea

y Kiev. Casada en segundas nupcias con Luis González. Se repatrió en mayo de 1979.

ALFREDO Y CARLOS TOURNÉ PÉREZ SEOANE

Ambos Capitanes de Aviación y pilotos observadores al comienzo de la Guerra Civil.



Biplano construido por Bruno para que sus hijos jugaran a volar. Lo presentó a un concurso en Carnaval, en marzo de 1927 y ganó el Primer Premio de coches. La noticia es de la revista "Nuevo Mundo" y la foto esta firmada por Diaz Casariego.

Hijos probablemente de Alfredo, que terminó la guerra como Coronel:

Javier Tourné Campillo, Nacido en Madrid 1929. Obninskoye, RU de Saratov y Krasnogorsk. Se marchó a México en 1947.

Manuel Tourné Campillo, Nacido en Madrid 1925. Obninskoye, Samarcanda, Moscú. Academia Timiriázev. Se marchó a México en 1947.

NIÑOS AVIADORES EN LA URSS

También algunos de entre los niños que fueron a Rusia durante el año 1937 sintieron la llamada de la vocación aeronáutica y trataron de hacerse pilotos, ellos ya sin más apoyo que el de su propio esfuerzo y determinación. Como casi siempre en la URSS, primero tuvieron que demostrar su valía actuando en fuerzas combatientes en tierra, para luego conseguir hacerse pilotos en el antiguo aeroclub, luego Escuela de Pilotos de Vorishogliébsk, cercana a Moscú. Entre los nueve que consiguieron asistir a los cursos estaba el hijo de Dolores Ibarruri, Rubén Ruiz Ibarruri, que no consiguió la aptitud para ser piloto y pasó a la Academia de Oficiales de Infantería, sin duda apoyado en esa decisión por las influencias de su madre, que era muy poderosa por entonces. Casi todos ellos habían nacido entre 1920 y 1923, por lo cual eran de los



Los niños Charito, Arturo y Leopoldo de derecha a izquierda.

niños mayores de los que llegaron a Rusia, ya que tenían al menos dieciocho años en junio de 1941.

Ignacio Aguirregoicoa Benito, había nacido en Eibar ó Plasencia en 1923. Se hizo piloto con el grupo de Niños en la Escuela de pilotos de Vorishogliébsk. Abatido en el Lago Peipus, Tallín, el 9 de marzo 1944, Subteniente, Jefe Piloto mayor en el 159 IAP de la División 275 IAPD. Poseía un derribo cuando fue el mismo derribado. Orden de la Estrella Roja. Fallecido en Combate.

Isaías Albístegui Aguirre, nacido en Eibar en 1923. Llegó a la URSS en 1937 y estuvo en la Casa de Jóvenes de Moscú. Trabajó como Técnico de automecánica de la Fábrica Stalin. Luego en la Escuela de Aviación. No completó sus estudios como piloto con los demás pilotos jóvenes que fueron a Vorisogliébsk, pero terminó pilotando planeadores de transporte militares hacia el final de la II G.M. Repatriado a España.

Ramón Cianca Bengoechea, nacido en Bilbao en 1923, niño de la guerra en Kiev y Moscú. En la Escuela de Vorisogliébsk en 1942. Luego trabajó en el Instituto de poligrafía de Moscú, y fue especialista en Gomel, Bielorrusia. Fallecido en Rusia en la década de 1990.

José Luis Larrañaga Muniátegui, nacido en Eibar en 1923. Estuvo en Kiev y Moscú, luego en la Escuela de pilotos



de Vorishogliebksk. Fallecido en Sudzhi, Ucrania, el 2 de mayo de 1943. Sargento piloto en los regimientos 193 IAP de la 302 IAD División de Caza, 4º Cuerpo Aéreo de Caza y 591 IAP. Tenía cinco derribos y la Orden de la Estrella Roja cuando fue derribado y muerto. Fallecido en Combate aéreo.

Luis Lavín Lavín, nacido en Bilbao en 1925. Estuvo en Kiev, Stalingrado, y luego en la Escuela de Pilotos de Vorishogliebksk. Teniente piloto en los regimientos 826 IAP y 907 IAP. Orden de la Estrella Roja y Orden de la Guerra Patria. Medalla "Por Méritos en el Combate". Maestro de control en Saratov. Se repatrió y algo más tarde volvió a Rusia. Maestro en la fábrica "Hoz y Martillo" de Saratov. Volvió definitivamente a España, ha vivido en Madrid y luego en Valencia. Vive en la provincia de Castellón.

Antonio Lecumberri Goicoechea, nacido en Eibar en 1924. Estuvo en Kiev, Moscú, y luego en la Escuela de pilotos de Vorishogliebksk. Voló en el 826 IAP Regimiento de Caza. Se repatrió.

Eugenio Prieto Arana, Eugenio nacido en Eibar en 1922. Estuvo en Odesa, Pirovodskaia, y luego en la Escuela de Aviación de Vorishogliebksk. Destinado en el 3º IAP Regimiento de Caza de la 36 IAD División de Caza "Iván Bakéiev". Subteniente Piloto mayor en el regimiento 235 IAP. 181 IAP Regimiento de Aviación de Caza de Fusileros, 10º Cuerpo de A. de



Los niños Charito y Leopoldo con su madre Cleo.

Caza de Stalingrado. Derribado dos veces. Cuatro derribos propios, Orden de la Bandera Roja y de la Estrella Roja. Obreiro en fábrica 43 de Moscú. Se repatrió con su mujer Piedad Sainz de la Maza a España en 1987.

Rubén Ruiz Ibarruri, nacido en Somorrostro en 1920. Hijo de Dolores Ibarruri, durante la Guerra Civil Española sargento en el 5º Cuerpo. En la URSS fue a la Escuela de Vorishogliebksk para hacerse piloto pero no paso el curso. A continuación Escuela de Oficiales, teniente voluntario en Bielorrusia y Stalingrado. Condecorado Orden de la Bandera Roja y único español Héroe de la Unión Soviética, caído en Stalingrado el 3 de septiembre de 1942, al frente de una compañía de carros. Es el único español que figura en la lista de héroes de la colina Mamayev Gurkán de Stalingrado.

José Antonio Uribe Galdeano, nacido en Baracaldo en 1920. En la GCE luchó en el Ebro y fue a la URSS en 1939. Trabajo en Rostov y estudio técnico mecánico en Moscú en 1940. Estuvo en la Escuela de Aviación de Vorishogliebksk, Teniente piloto en los Regimientos 3º IAP de la 36 IAD División de Caza y 101 IAP. Dos derribos. 181 IAP del 10º Cuerpo de Aviación de Caza de Stalingrado. Orden de la Estrella Roja y Orden de la Guerra Patria. Seis derribos. Fallecido en Combate Aéreo el 15 de diciembre de 1943 sobre el río Dnieper, en Trostenka, Ucrania.

cuela de Aviación de Vorishogliebksk, Teniente piloto en los Regimientos 3º IAP de la 36 IAD División de Caza y 101 IAP. Dos derribos. 181 IAP del 10º Cuerpo de Aviación de Caza de Stalingrado. Orden de la Estrella Roja y Orden de la Guerra Patria. Seis derribos. Fallecido en Combate Aéreo el 15 de diciembre de 1943 sobre el río Dnieper, en Trostenka, Ucrania.

Grupo de militares y civiles republicanos ante la Monospar. De pie de izquierda a derecha Navamuel y Esteban Bruno son el primero y el tercero.

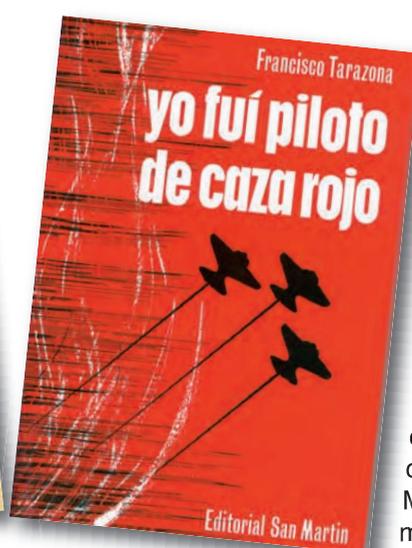
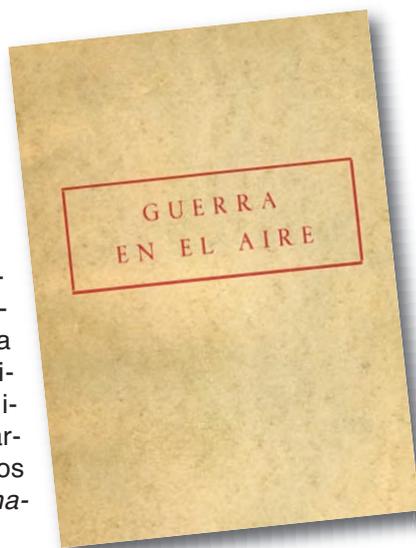


Fuentes primarias de la guerra aérea en España: textos autobiográficos españoles (I)

CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA

La gran mayoría de las investigaciones realizadas sobre la contienda aérea de la Guerra Civil han sido inducidas por la lectura de libros de memorias de aviadores de uno y otro bando cuyas experiencias han sido el verdadero medio de reclamo para aventurarse con posterioridad en la búsqueda y análisis de los documentos de archivo. En Historia esos libros se consideran *fuentes primarias*.

A veces, la lectura comparada de documentación de archivo y la información obtenida en las fuentes primarias nos ha deparado desagradables sorpresas, rasgando el halo de idealismo –o veracidad– que parecía reunir la memoria autobiográfica de los aviadores españoles de la guerra civil; pero en la mayoría de las ocasiones han servido para alentar y profundizar en la búsqueda de la información



que alumbraran los hechos que pudieron haber ocurrido.

Desde nuestro punto de vista, dos son las obras de este tipo que pueden considerarse como referencia fundamental o, si se prefiere, como medio de “enganche” de los aficionados e historiadores de la Guerra Civil: la *Guerra en el aire* de Joaquín Gar-

cía Morato-Castaño, máximo As de la guerra aérea de España, y *Yo fui piloto de caza rojo* (*Sangre en el cielo* en su edición mexicana) de Francisco Tarazona Torán.

Estas obras son casi de obligada referencia para la mayoría de las autobiografías que se escribieron posteriormente y, como tendremos ocasión de exponer, en muchas ocasiones los libros de Morato y Tarazona se han tomado como fuente documental absolutamente verídica, sin

analizar ni contrastar el contenido de las mismas, convirtiéndose en libros de referencia casi indiscutibles. En el caso de *Yo fui piloto de caza rojo*, algunos investigadores -



Heinkel 45.
Foto IHCA

res le han conferido primacía y veracidad a su testimonio por encima del de otros compañeros de unidad o bando, postergando en algunos casos la existencia de otras fuentes primarias para la historia aeronáutica.

El objetivo de este trabajo es dar a conocer la existencia de este tipo de fuentes y contribuir a su difusión, tanto para fomentar su uso como para valorar y evaluar la discusión de sus contenidos en las investigaciones históricas aeronáuticas de la Guerra Civil. En esta ocasión expondremos las memorias realizadas por autores españoles (Aviación de Franco o Hispana y Aviación de la República) dejando para posteriores artículos los libros escritos por los aviadores extranjeros.



Vázquez Sagastizábal, Salas y Morato. Foto R. Calparsoro.

MEMORIAS AERONÁUTICAS DE LA AVIACIÓN DE FRANCO (AVIACIÓN HISPANA)

El primer hecho a tener en cuenta en el conjunto de fuentes primarias de los pilotos de la Aviación que lideró el general Alfredo Kindelán Duany es su escasa producción. Desde el final de la guerra hasta hoy en día tan sólo se han publicado cuatro libros que citamos por orden cronológica de edición: **Guerra en el aire** del As Joaquín García Morato, piloto de caza Fiat CR.32 *Chirri*, **La guerra en el aire (Vista, suerte y al toro)** de José Gomá Orduña, aviador que voló en los bimotores de bombardeo Caproni Ca-310 del 8 G 18, **Cadena a s**

del Aire de José Luis Jiménez-Arenas, aviador de Heinkel 45, Heinkel 51 en "La Cadena" (aviación de asalto) y Heinkel 112, **Combate sobre España**, el libro de José Larios que narra sus vicisitudes como observador-bombardero de un Junker 52, piloto de *Chirri* y de Heinkel He-112; por último, **Mis cuadernos de guerra** en el que Alfredo Kindelán Duany, jefe de la Aviación de Franco, transmite sus impresiones sobre la guerra desde la Jefatura del Aire.

A lo largo de estos años también se han publicado dos libros sobre aviadores españoles que participaron en la contienda aérea pero que han sido objeto de la pluma de otros autores. Nos referimos a **Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, marino y aviador**, biografía del piloto de Heinkel 51

y He 112 realizada por su hermano, el jesuita Alejandro Rey-Stolle Pedrosa¹, basado en la profusa relación epistolar mantenida entre los dos hermanos; este libro tiene más contenido de libro de devoción religiosa que de fuente histórica. La otra obra es **José Ramón Calparsoro. Un piloto español en la Legión Cóndor**² en la que Cecilio Yusta Viñas, investigador del IHCA, sin llegar a realizar un estudio biográfico *stricto sensu*, transmite el fruto de las entrevistas mantenidas con su entrañable amigo, piloto de Heinkel 46 del 3 G 11, Heinkel 51 y finalmente, por su dominio del alemán, como piloto de Heinkel 111 de la 1/K.88 de la Legión Cóndor.

En este conjunto autobiográfico lo primero que llama la atención es el hecho de que es más bien magro y muy espaciado en el tiempo. La obra de García



«Guti» tripuló el SB.2 Katiuska



García Morato sube a su inseparable Chirri. Foto IHCA.

Morato se publicó en 1940 (el libro de Rey Stolle apareció en 1941), Gomá editó su libro en 1958, mientras que Jiménez-Arenas sacó a la luz sus memorias en 1973; las de Alfredo Kindelán y José Larios se publicaron en 1982. Carecemos de los recuerdos de aviadores que tripularon aviones de bombardeo, ametralladores-bombarderos (exceptuando el periodo de servicio de José Larios en los Junkers 52) y, como en casi todas las historias aeronáuticas, la de los grandes olvidados: el testimonio de mecánicos, armeros y personal de tropa. A la hora de referirnos a este conjunto de obras podemos establecer una diferenciación entre memorias de aviadores que narran su experiencia personal (García Morato, Jiménez-Arenas y Larios) y obras generales sobre toda la guerra aérea en la que también intervinieron sus protagonistas (Kindelán Duany y Gomá Orduña).

La **Guerra en el aire** de Joaquín García Morato Castaño, constituye la primera fuente histórica de la aviación franquista, obra revalorizada por el hecho de que fue el máximo As de la contienda aérea. En su libro se pueden distinguir tres apartados. En el primero de ellos, redactado en primera persona, comenta su incorporación al bando de Franco, el periplo bélico que inició en el mes de agosto a bordo de un caza Hispano Nieuport 52 con el que consigue abatir a cuatro aviones enemigos antes de recibir el avión con el que se convertiría en el piloto legendario de la guerra, el Fiat CR.32. Esta parte del libro de García Morato es útil para conocer la lucha aérea de los primeros días de la guerra antes de la llegada del material



Pocos son los recuerdos de pilotos de bombarderos pero sí quedó reflejado el periodo de servicio de José Larios en los Junkers 52.

extranjero, el ambiente vivido por los aviadores en la defensa de Córdoba, la gestación de la Patrulla Azul y su divisa, el combate del Jarama y la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando. También alude a uno de los hechos más dolorosos que Morato vive en la contienda: la reclamación –sin éxito– del cuerpo sin vida de su cuñado Carlos de Haya, muerto en combate aéreo en Teruel. Por lo general, el piloto melillense narra de forma general, sin entrar en muchos detalles, la evolución de la guerra aérea, salpicando el relato con aspectos como su estancia en el Estado Mayor y su posterior regreso al frente del Grupo, su nombramiento como Consejero Nacional por parte del general Franco y sus combates a bordo del Fiat 3-51. Las memorias de Morato propiamente dichas se interrumpen en septiembre de 1938.

Los dos apartados siguientes son muy diferentes. El que sigue al relato del propio Morato, narrado en tercera persona, refleja la actuación del aviador en el Ebro, aludiendo al incidente en el que es ametrallado por un piloto novel que provoca su aterrizaje fuera de campo (hecho objeto de controversia puesto que varios aviadores republicanos reclaman haberlo abatido) y se enumeran cronológicamente sus servicios más destacados hasta el vuelo fatídico del aeródromo de Griñón, donde pierde la vida. La última parte de la **Guerra en el aire** está formada por el cuaderno de vuelo en el que se indica cronológicamente, desde agosto de 1936 hasta marzo de 1939, el aparato, la misión realizada y las incidencias de la misma, finalizando con una relación de servicios, cómputos de horas de vuelo y

aviones derribados. Para terminar, el libro se completa con una amalgama de textos en las que se recogen entrevistas al aviador de periodistas extranjeros, poemas y sonetos dedicados a García Morato en vida y artículos necrológicos de diferentes plumas, entre las que cabe destacar a autores como Rafael Sánchez Mazas, Tomás Martín Barbadillo, Víctor de la Serna y Víctor Ruiz Albéniz (firmado con el seudónimo de Tebib Arrumi, en árabe, Médico Cristiano). Lamentablemente, García Morato todavía no ha sido objeto de un trabajo específico de investigación en el que se aborde su faceta humana y aeronáutica. Aunque han transcurrido más de setenta años desde su muerte, en la actualidad, aparte de múltiples referencias sobre Morato en numerosos trabajos de investigación histórica sobre la guerra aérea en España, tan sólo se han reeditado sus memorias³.

El estudiante de medicina José Luis Jiménez-Arenas Martín nos ha brindado en *Cadenas del aire* una de las obras más interesantes de la Aviación Hispana⁴. Jiménez-Arenas inició la guerra huyendo de Barcelona después de saber que su padre había sido ejecutado tras haber permanecido confinado en un barco-prisión del puerto de Barcelona. Se incorpora al frente de Madrid donde, mientras aguarda su solicitud para incorporarse a Aviación, trabaja como anestesista en un hospital de campaña. El libro de este aviador sevillano es útil para conocer el sistema de formación de pilotos en las escuelas de Tablada y el Copero volando las Bücker, los De



Haviland DH-9 y los muy peligrosos PWS-10 *Pavipollos* antes de incorporarse al 6-G-15 como piloto de los biplanos de ataque a tierra Heinkel He-45 *Pavos*. Jiménez-Arenas es prolijo en sus descripciones técnicas del vuelo en el *Pavo* durante su intervención en Brunete, Asturias y Aragón, aporta datos numerosos sobre los componentes de su unidad, así como una fresca visión del ambiente que se vivía en la escuadrilla durante su participación en esos frentes.

Transferido al 1-G-2 para tripular los Heinkel 51, Jiménez-Arenas realiza una minuciosa descripción del sistema de ataque conocido como "La Cadena" y sus efectos en las tropas republicanas durante las batallas de Valencia y ofensiva del Ebro, haciendo comparaciones

con su experiencia anterior en los Heinkel 45. Finalmente, será reclamado por su jefe anterior de La Cadena, para tripular los monoplanos Heinkel 112 del 5-G-5, unidad con la que interviene en la campaña de Cataluña, hecho muy especial para él puesto, pese a haber nacido en Sevilla, se considera catalán por haberse criado en Barcelona. En la parte final de sus memorias, Jiménez-Arenas comenta las sensibles pérdidas de varios compañeros del 5-G-5 y otros destacados pilotos de la aviación de Kindelán, especialmente la de Morato, ya que se encontraba presente en el campo de Griñón el día de su muerte. Jiménez-Arenas terminará la guerra destinado al aeródromo de Tetuán y luego pasa a León para entrenarse en el vuelo de los Messerschmitt Bf.109 E, dejando el Ejército del Aire para reingresar en la Universidad y licenciarse en Medicina.

Por último, cabe citar el libro *Combate sobre España. Memorias de un piloto de caza* del noble gaditano José Larios. Este aviador sufre un periplo parecido al de Jiménez-Arenas, pues inicia la guerra lejos de aviación (en un Tabor de Regulares en Tetuán) hasta que se incorpora a Aviación como bombardero-ametrallador. Larios compagina la redacción de su trayectoria en la guerra con la evolución militar de la misma, y para ello se apoya en los datos del libro publicado por José Gomá. Sus primeros servicios los realiza en un Breguet XIX de la base de Tablada antes de incorporarse a la escuadrilla de trimotores Junkers 52 "Toledo" del capitán Alfonso Carrillo, donde desempeña la

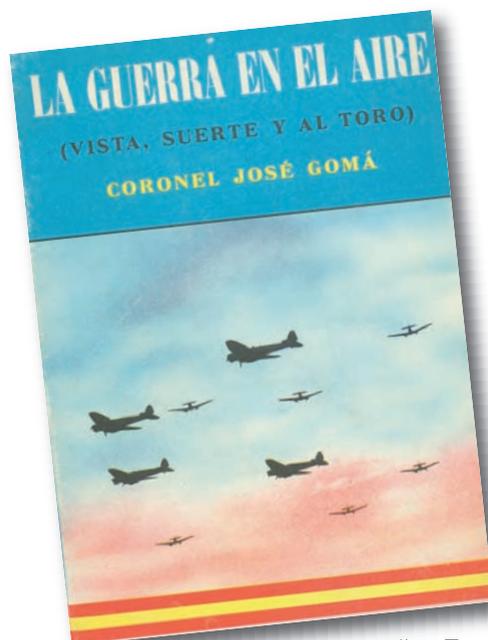


Heinkel 51 de la Cadena. Foto R. Varo

misión de bombardero en el puesto inferior del aparato, el “cubo”, que se subía y bajaba durante los despegues y aterrizajes del avión.

En esta unidad, Larios participa en la campaña de Asturias y después, partiendo del aeródromo extremeño de Naval Moral de la Mata, interviene en los frentes de Toledo —donde describe con angustia el derribo del Junkers del capitán Eustaquio Ruiz de Alda— y de Madrid. El aviador gaditano habla de las penalidades que pasa en su puesto abierto debido a las inclemencias del tiempo, los combates con los cazas republicanos y los efectos de un ataque de los aviones Polikarpov R-5 “Rasantes” en un ataque matutino sobre su aeródromo en diciembre de 1936. Antes de incorporarse a la Escuela de Vuelo de El Copero, Larios participa con su Junkers en la batalla del Jarama, donde contempla el derribo de José Calderón Gaztelu, hecho que le marcará profundamente.

En Sevilla, Larios realiza su formación aeronáutica en la escuela de vuelo de El Copero y tras obtener el título de piloto militar es destinado a La Cadena, donde realiza varios servicios y expone anécdotas similares a las del libro de Jiménez Arenas. Posteriormente es destinado al Grupo de Morato (Fiat CR 32) con el que interviene en las batallas de Valencia y el Ebro. A mediados de junio de 1938 hace un curso de capitán en Logroño y luego vuela en el frente de Extremadura para volver de nuevo a los encarnizados combates sobre el Ebro. El periplo aeronáutico de Larios en la Guerra Civil finaliza en el 5-G-5 con el que interviene en la campaña de Catalu-



ña. Fue testigo presencial de la muerte de Morato en Griñón y participó en el desfile aéreo sobre Madrid.

Como ya hemos indicado, José de Larios, combina en el relato su experiencia en aviación con amplias descripciones de los combates terrestres de la guerra civil, muchos de cuyos datos son tomados del libro *La guerra en el aire (Vista, suerte y al toro)* del entonces coronel José Gomá Orduña⁵, autor muy conocido por sus libros sobre la historia aeronáutica española. Gomá relató su experiencia en la guerra obviando su propia participación en la unidad de los bombarderos Caproni 310. El texto de Gomá se completa con varios mapas de los principales frentes de batalla e intercala referencias de libros sobre la guerra y artículos de diferentes medios periodísticos sin aportar una bibliografía concreta y, a veces, aporta citas e ideas

de otros libros de memorias sin mencionar la procedencia.

La última obra autobiográfica de tipo general es *Mis cuadernos de guerra*⁶ corresponde al general Alfredo Kindelán Duany, Jefe del Aire (nombramiento otorgado por el propio Franco desde el inicio de la sublevación) y que constituye un testimonio importante para comprender no sólo la propia configuración de las Fuerzas Aéreas que se opusieron al gobierno de la II República (Aviación Hispana, Aviación Legionaria y Legión Cóndor), sino también por atribuirse la gestación de maniobras trascendentales para la posterior evolución de la guerra civil.

El primero de estos hechos cruciales, que según Kindelán, fue alentado con insistencia por él ante Franco, es, sin lugar a dudas, definitorio para el curso de la guerra de España y, al mismo tiempo, innovador en la historia aeronáutica mundial: la maniobra conjunta del “puente aéreo” y el paso del estrecho de Gibraltar. En ambas acciones jugaron un papel decisivo tanto la ayuda aérea brindada a Franco por Alemania e Italia, como el papel jugado por los escasos medios aéreos del Ejército de África que protegieron el traslado de las tropas a la península. Kindelán narra los preparativos y problemas inherentes al desarrollo de esta maniobra y la enorme ventaja estratégica derivada para el Ejército de África.

El segundo elemento importante que aparece reflejado en sus memorias es la reunificación del mando de los tres ejércitos opuestos a la República: África (Franco), Norte (Mola) y Andalucía (Queipo de Llano) en una dirección úni-



Larios junto a su mecánico Foto J. Larios.



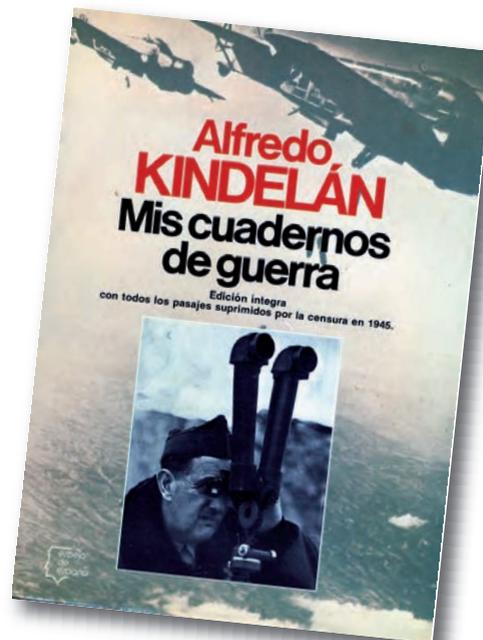
José Gomá Orduña, autor muy conocido por sus libros sobre historia aeronáutica.



ca, cuya candidatura es apoyada vehementemente por Kindelán en las reuniones de Salamanca. Desde el momento en el que Franco ostenta la jefatura política (Estado, Gobierno) y militar, Kindelán comienza a desarrollar plenamente la infraestructura de la Aviación (bases y escuelas) y la coordinación con la Aviación Legionaria y la Legión Cóndor⁷.

La cordial relación entre Franco y su Jefe del Aire se vio empañada por el nombramiento de Ramón Franco como Jefe de las Fuerzas Aéreas de las Baleares. Kindelán se quejó en una firme carta a Franco del claro ejemplo de nepotismo ejercido con su hermano y del descontento que sembraba entre las filas de los aviadores de Mallorca por el pasado político de Ramón, vinculado a partidos antimonárquicos y de extrema izquierda. Esta sería la primera de las divergencias entre Franco y Kindelán a lo largo de la guerra, a la que se añadiría después la valoración militar de otros mandos (Yagüe) y otros elementos personales (el juicio derivado del enfrentamiento de su hijo y otros oficiales con un falangista). A partir de 1939, la postura monárquica de Kindelán y el encumbramiento de Yagüe a la dirección del nuevo Ejército del Aire abrirían un abismo insondable entre los antiguos camaradas de guerra.

Tan sólo resta finalizar la presentación del apartado de las obras procedentes de la Aviación Hispana con una consideración de tipo general: resulta paradójico que, a lo largo de todos es-



tos años, los aviadores del bando vencedor de la Guerra Civil no se hayan dedicado a poner por escrito sus recuerdos, privando a los historiadores de su propia versión de los hechos. Por ello, teniendo en cuenta la escasez de fuentes primarias y existiendo hoy en día la disponibilidad y accesibilidad a la documentación de los archivos militares, se abren enormes perspectivas para la realización de estudios biográficos sobre las figuras más destacadas de la Aviación Hispana aunque, lamentablemente, carezcamos del matiz humano que pudieron haberle proporcionado sus protagonistas⁸.

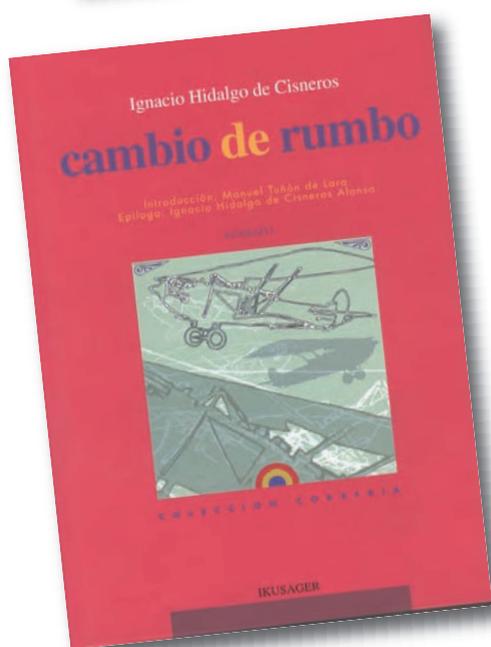
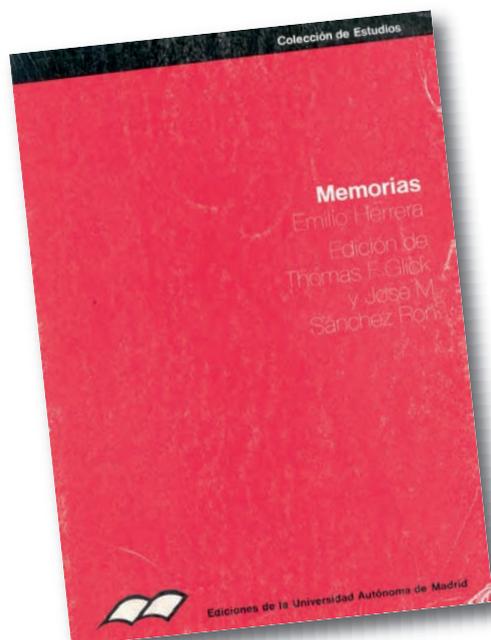
FUENTES PRIMARIAS DE LAS FUERZAS AÉREAS DE LA REPÚBLICA

En el caso de los miembros de la Aviación de la República no sólo nos encontramos con un panorama totalmente diferente por el volumen de obras editadas (en este año 2010 acaba de aparecer publicada la cuadragésima segunda autobiografía de uno de estos aviadores, las del piloto de caza Juan Ramoneda Vilardaga) sino por la amplia diversidad de sus autores: pilotos de caza, bombardero, mecánicos, armeros y demás personal del escalón terrestre⁹.

En este amplio corpus biográfico podemos establecer una división partiendo de las obras correspondientes a los miembros de la Aviación Militar de pre-

guerra que, en algunos casos, corresponden a aquellos aviadores que, por razón de su cargo directivo, exponen una visión general de la guerra.

La primera obra de este tipo que podemos citar es *Memorias*¹⁰ de un pionero de la aviación española, el ingeniero militar Emilio Herrera Linares. En su libro se puede trazar una panorámica de la aerostación y aviación española hasta la Guerra Civil en la que, pese a sus convicciones monárquicas y credo católico, Herrera permanece fiel a su juramento al gobierno de la II República, desempeñando el puesto de Jefe de Material e Instrucción de las Fuerzas Aéreas. El relato del militar granadino es fundamental para comprender los sentimientos y estados de ánimo vividos por los aviadores militares de preguerra; la sublevación militar alejó a Herrera de muchos amigos y compañeros, como fue el caso de Alfredo Kindelán Duany, quien le comunicó que había recogido las pertenencias personales de su hijo, Emilio Herrera Aguilera, piloto de Polikarpov I-15 derribado en el frente de Teruel y le trajo disgustos familiares, como la militancia comunista de su hijo José Herrera *Petere* en el batallón de cultura del Quinto Regimiento, alentado por los soviéticos, a quienes su padre despreciaba. Para alejarle de la tragedia personal y general de la contienda, Indalecio Prieto le nombró su ayudante militar en la comisión que acudió a Chile para la toma de posesión del presidente electo, pudiendo constatar el sentir general de algunos países latinoamericanos hacia el gobierno de Juan Negrín; el final de la



guerra le sorprende en América, teniendo que exiliarse en París ante la derrota republicana. Emilio Herrera fue el primer militar de aviación a quien la República concedió el empleo de general.

A Ignacio Hidalgo de Cisneros, autor del segundo volumen de sus memorias *Cambio de Rumbo* que contienen la etapa de la República y la Guerra Civil, también se le concedió el generalato¹¹. Los dos volúmenes de recuerdos aeronáuticos de Ignacio Hidalgo de Cisneros son muy gratos y amenos de leer, repletos de anécdotas graciosas sobre la aeronáutica de los años 20 y 30, y comentadas con un estilo sobrio y divertido. Ahora bien, como fuente primaria, las memorias de Hidalgo de Cisneros deben ser sometidas por el historiador a un concienzudo análisis y comprobación de datos, puesto que debido al tiempo transcurrido (comenzaron a redactarse durante su exilio en Praga) se confunden diversos momentos de la vida aeronáutica del aviador vasco en África (como ocurre en el caso de su estancia en el Sáhara¹²) y hay que evaluar seriamente su etapa como agregado aéreo en Italia y Alemania.

La relevancia de Hidalgo de Cisneros en la Guerra Civil proviene de que, en los primeros días de la contienda, desempeñando el cargo de segundo jefe de la Escuadra 11 y agregado a la oficina de mando, sale a combatir a bordo de un Hispano Nieuport 52 de caza y despliega una actividad extraordinaria en el empleo de la aviación contra la rebelión militar. En septiembre de 1936, merced a su privilegiada relación con Indalecio Prieto, Ministro de Marina y



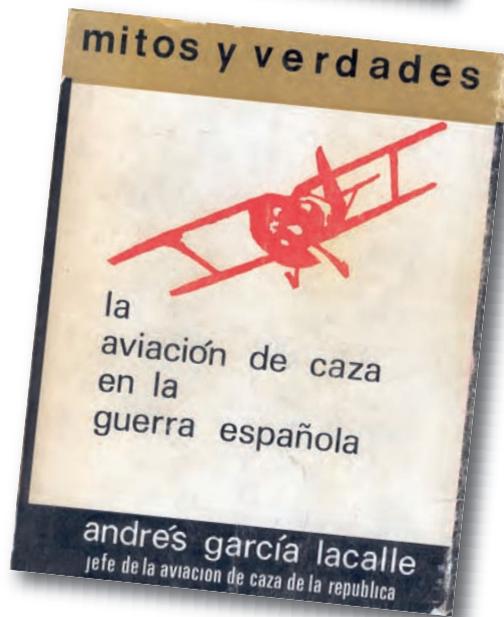
Emilio Herrera Linares



Hidalgo de Cisneros entre los generales Rojo y Ossorio Taffall

Aire, es nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas, puesto que alcanza sobrepasando a oficiales más antiguos y superior empleo en el arma de Aviación Militar de preguerra, desempeñándolo en los sucesivos gobiernos de Francisco Largo Caballero y Juan Negrín. Hidalgo nos aporta una visión de la guerra aérea equiparable a las memorias de Kindelán, repasando las principales batallas aéreas y hechos significativos de la misma; su afiliación al PCE –que causó su distanciamiento con Prieto– lo que nos permite valorar el grado de influencia que esta ideología tuvo en las Fuerzas Aéreas pero, al igual que muchos puntos relevantes de su personalidad y actuación en la dirección de la aviación republicana -que los historiadores deben examinar concienzudamente- nos han transmitido una idea de monolitismo político de la aviación gubernamental que no es correcta. El aviador vitoriano jugó un papel decisivo en la misión que Negrín le encomendó realizar ante Stalin para obtener armas y aviones con las que aguantar el último envite de la guerra, pero no es menos cierto que su figura aeronáutica y militar ha sido muy ensalzada y merece, por tanto, un estudio biográfico más riguroso.

Felipe Díaz Sandino era un oficial aviador que procedía del Arma de Infantería, teniendo un muy destacado papel aeronáutico en la campaña de Marruecos durante la reconquista del territorio perdido tras el desastre de Annual (1921) y el desembarco de Alhucemas (1925). Sandino tenía profundas convicciones políticas republicanas (fue miembro de la Unión Militar Repu-



blicana Antifascista, UMRA) y en julio de 1936 era jefe de la 3ª Escuadra Aérea con sede en Barcelona. En su libro *De la conspiración a la revolución (1929-1937)*¹³ narra momentos cruciales anteriores a la guerra (sublevación republicana de Cuatro Vientos, la revolución de 1934 en Barcelona). Habla de los confusos momentos vividos en Barcelona en los primeros días del golpe, siendo nombrado posteriormente jefe de la aviación en Cataluña, puesto desde el que dirigió las primeras incursiones aéreas sobre Huesca y Zaragoza desde los aeródromo de El Prat y el recién inaugurado de Sariñena. Sandino es nombrado Consejero de Defensa de la Generalitat de Cataluña donde vive la incertidumbre de los sucesos de mayo en la Ciudad Condal debido a los enfrentamientos entre el POUM y el gobierno autonómico y central, al término de los cuales fue cesado de su cargo.

El aviador cántabro Eloy Fernández Navamuel tiene una trayectoria aeronáutica-militar muy similar a la de Díaz Sandino. Siendo suboficial de Caballería se incorporó a Aviación, arma con la que combate en Marruecos a partir de 1923, interviene en la acción aeroterrrestre y naval de Alhucemas y obtiene numerosas condecoraciones. A la llegada de la República, comete una infracción por la que es arrestado y se le invita a dejar la milicia. Navamuel se acoge a la Ley Azaña, dejando la Aviación Militar para fundar un Aeroclub, sorprendiéndole el estallido de la guerra en su tierra natal mientras que se encontraba de vacaciones¹⁴. En su libro *Yo fui miliciano. Memorias del Jefe de la 54 Di-*



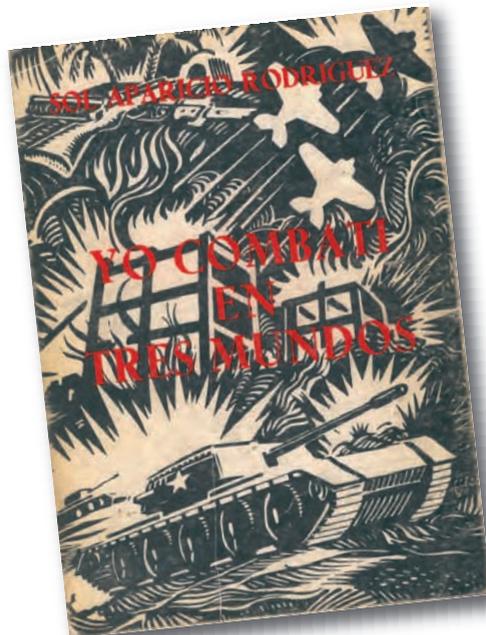
Felipe Díaz Sandino, Consejero de Defensa.



Andrés García Lacalle

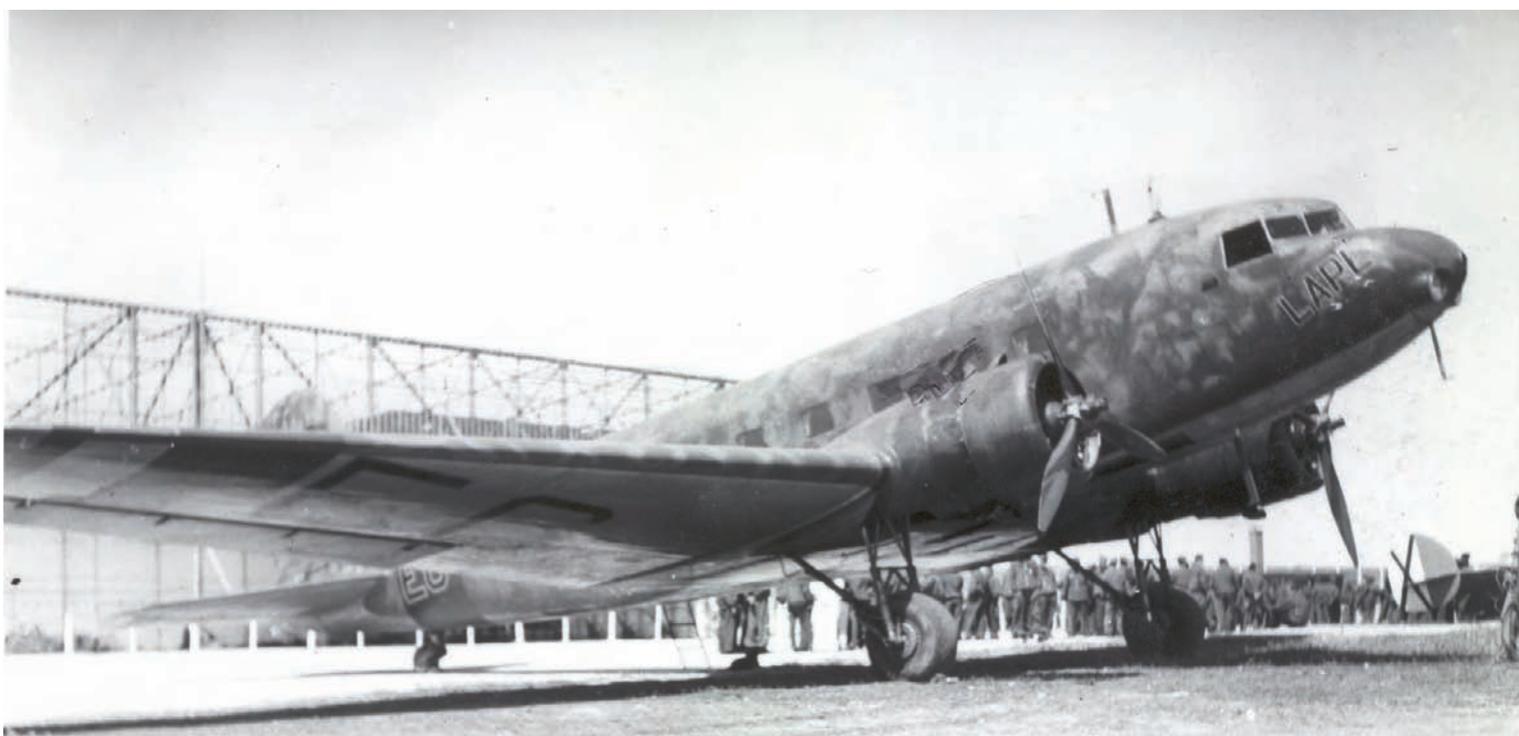
visión editado en México, Navamuel describe cómo contribuye a sofocar la sublevación en Santander y su viaje a París con un consejero del gobierno vasco para conseguir aviones, regresando con una avioneta Monospar que adaptó para el bombardeo y con la que atacó a un buque franquista. Pese a haber sido nombrado jefe de los Servicios de Aviación del Norte, encabezó una columna de milicianos con la que intervino en el norte de Castilla, ascendiendo sucesivamente hasta ser nombrado comandante de la 3ª División (futura 54 División). En agosto de 1937 protagoniza un incidente no aclarado por el que será acusado de desertión por las autoridades republicanas: ante el avance de las tropas franquistas en Asturias abandona la región a bordo de la avioneta y se dirige a Francia. Al parecer, Fernández Navamuel intentó incorporarse a la zona republicana, pero al final desistió, exiliándose en Latinoamérica.

El último libro de memorias realizado por un aviador militar de preguerra corresponde a Andrés García Calle, más conocido como Lacalle, uno de los aviadores más carismáticos de la Aviación de la República debido a su actuación en los combates de los primeros meses de la guerra. La publicación del libro **Mitos y Verdades**¹⁵ responde a la aparición en España de la obra de Jesús Salas Larrazábal¹⁶, historiador aeronáutico con el que, a partir de ese momento, Lacalle mantendrá una amplia relación epistolar desde México y a quien cederá una copia del Diario de la Escuadra de Caza cuyo original atesora en la ac-

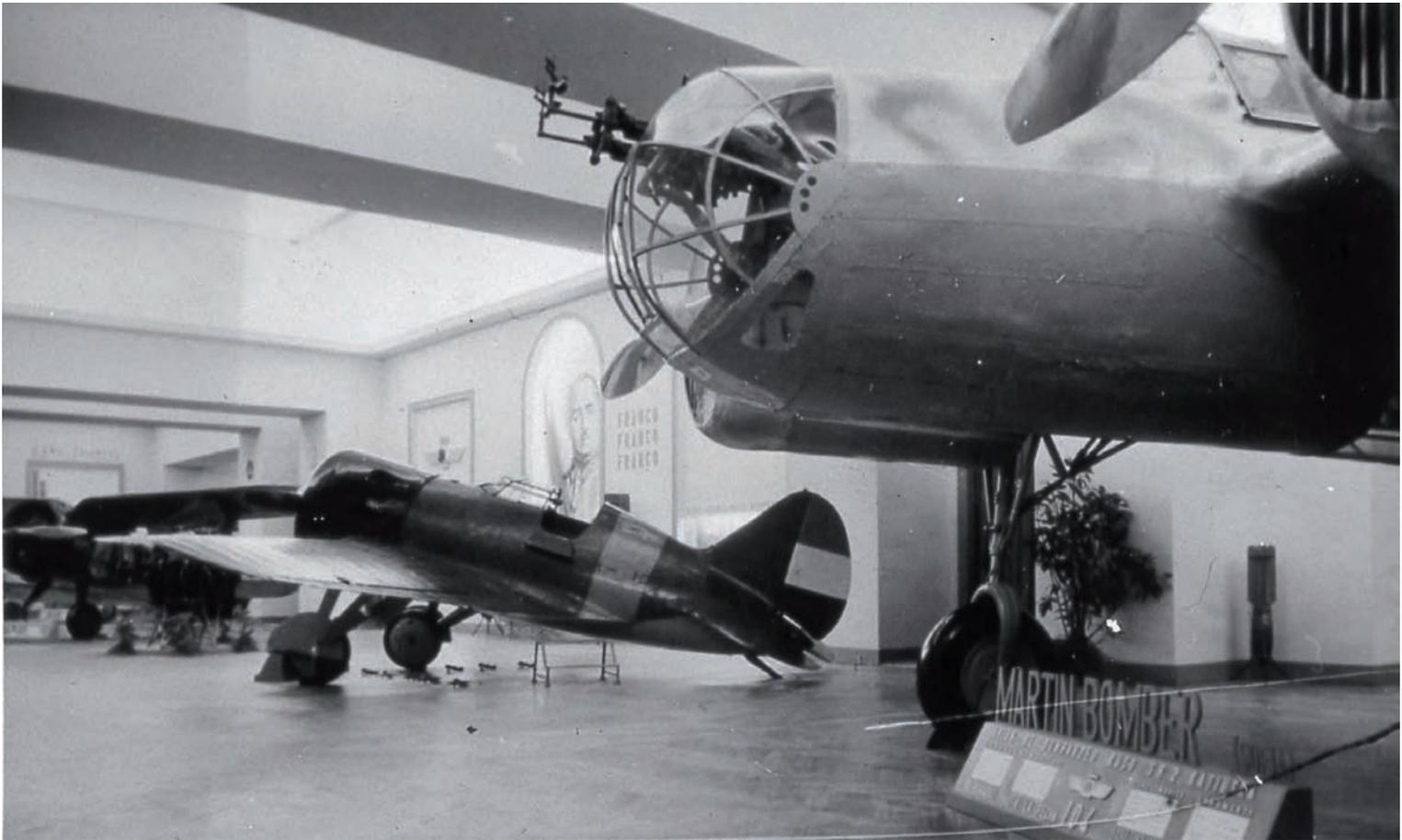


tualidad el Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa de Odón.

Como ya hemos dicho, Lacalle escribió su libro con el ánimo de aportar un punto de vista diferente y complementario al libro de Salas Larrazábal, pero se centra en tres importantes áreas temáticas. La primera y más valiosa para los historiadores aeronáuticos es la descripción de los combates aéreos que se produjeron en los primeros meses de la guerra, antes de la llegada del material soviético, etapa en la que los pilotos españoles de uno y otro bando salían a volar teniendo que despejar la incógnita de si el avión que se encontraban en el aire era amigo o enemigo en función de su matrícula. A partir de la llegada del material aéreo alemán e italiano, los pilotos republicanos comienzan a vivir momentos angustiosos que ni siquiera la actuación de aviadores mercenarios y material aéreo francés de la *Escuadrilla España* —muy criticada por Lacalle— es capaz de paliar. El segundo núcleo temático de su libro está relacionado con la aportación en hombres y material de la URSS, que da lugar a la creación de una escuadrilla que toma su nombre e interviene en las batallas del Jarama y Guadalajara, que dejarán una huella imborrable en el aviador. En relación con los soviéticos aparece el viaje de Lacalle a la URSS para someterse a un tratamiento médico y, finalizado éste, asumir el mando de la 2ª Expedición de alumnos-pilotos que viajó a la Escuela nº 20 de formación aeronáutica situada en Kirovabad (Azerbaiyán), legándonos un vivo retrato del sistema de enseñan-



Douglas DC-2 similar al que pilotaba Tonda.



Francisco Gómez ocupaba este puesto en el SB-2.

za aérea soviética que, por razones bélicas, se tuvo que acortar para poder enviar pilotos a la guerra de España.

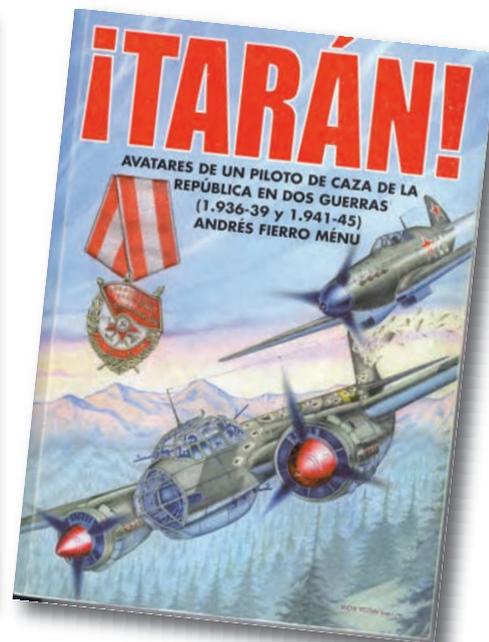
El último punto sobre el que gravita el libro de **Mitos y verdades** tiene que ver con su reincorporación al servicio activo a sabiendas de sus problemas cardiovasculares y oculares (tenía miopía y llevaba unas gafas de vuelo graduadas). Lacalle se hace cargo de la gestación del Grupo 28 de Grumman Ge-23 *Delfín* al que se le augura un futuro innovador en el seno de las Fuerzas Aéreas gubernamentales, pero es más conocida su figura aeronáutica por la parte dedicada a la batalla aérea del Ebro y la defensa de Cataluña, en las que tomó parte como jefe de la Escuadra de Caza (Polikarpov I-16 del grupo 21 y Polikarpov I-15 del Grupo 26) hasta que en 1939 se ve obligado a huir a Francia a bordo de un I-15 después de haber despegado del aeródromo de Vilajuiga masacrado por la intervención de la Legión Cóndor. El valor de la obra de Lacalle como fuente primaria es indudable, no sólo por los hechos protagonizados por su autor, sino también porque se apoya en una fuente documental de primer orden como es el Diario de la Escuadra. Es cierto que el autor recibió un aluvión de cartas de compañeros suyos aportando datos y, en la mayoría de los casos, rectificando la información expuesta en su libro, por lo que, gracias

al testimonio de Ricardo Domingo y Bochaca, aviador de la Aeronáutica Naval y observador de Polikarpov RZ *Natacha*, sabemos que Lacalle se comprometió a realizar una segunda edición de su libro, pero sus problemas cardiacos y su repentina muerte impidieron llevarlo a cabo.

Ahora bien, el historiador tiene que tener en cuenta que hay muchos elementos colaterales a la obra de Lacalle que deben ser muy tenidos en cuenta a la hora de su



empleo como fuente primaria. En primer lugar, una corriente historiográfica ha sobrevalorado su papel como fuente imparcial debido a la aureola de héroe que se le creó en la guerra por la propaganda, pero no podemos olvidar un hecho que no se refleja en su obra en ningún momento: su comprobada vinculación al PCE. Esta situación no debe ser contemplada como un elemento negativo o crítica a su libro como fuente histórica primaria, pero sí puede ayudar a contextualizar y comprender mejor la evolución y actuación de este piloto durante la guerra.



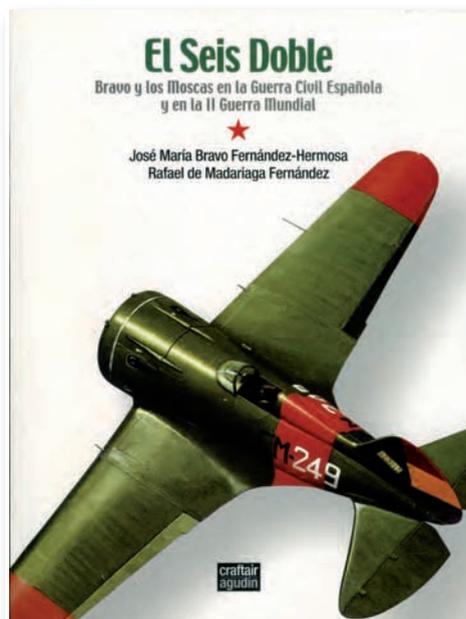
Lacalle ha obtenido una merecida fama y reconocimiento sobre la base de su muy valerosa actuación en los primeros meses de la guerra civil, pero no debemos olvidar que sólo accedió a la Jefatura de la Escuadra de Caza a finales de la batalla del Ebro (este puesto lo desempeñó, casi desde el principio de la ofensiva, el comandante Isidoro Giménez García) y que su liderazgo en la campaña de Cataluña, que algunas fuentes definen como muy enérgico y temperamental, recibió críticas por parte de los jefes de escuadrillas bajo su mando. En definitiva, Lacalle, al igual que algunas figuras aeronáuticas del bando franquista, merece ser objeto de un estudio monográfico.

Para terminar con el apartado de los aviadores de preguerra resta mencionar los libros hechos por personal que no tuvo cargos directivos. Es el caso del mecánico Sol Aparicio Rodríguez, *Yo luché en tres mundos*¹⁷ y el muy poco difundido de *La Vida y yo* de Pedro Tonda Bueno¹⁸. Aunque ambos ingresan en la Aviación Militar de preguerra desempeñando cometidos muy diferentes (Tonda, marino mercante, ingresa como observador de aeroplano mientras que Aparicio es mecánico) tienen en común el hecho de haber intervenido en los momentos más duros de la campaña de Marruecos, que en el caso de Aparicio es más dramático por haber sufrido el cautiverio a manos de los rifeños de Abd.el.Krim después de que asaltaran su aeródromo. El significativo título del libro de este aviador madrileño resume su periplo vital en tres conflictos (Marruecos, Guerra Civil y Segunda Guerra Mundial) y en lo que a la contienda aérea española nos aporta la visión del personal no volante, en este caso muy vinculado a la Jefatura de las Fuerzas Aéreas de Albacete.

Por el contrario, el testimonio de Tonda, que solicita su pase a las compañías aéreas civiles, constituye una fuente inestimable para conocer el papel desempeñado por los pilotos de LAPE en los pri-



José María Bravo.



meros días de la sublevación, faceta de la guerra aérea que aún no ha sido suficientemente estudiada y difundida. Tonda narra con detalle la movilización espontánea de los pilotos de la línea en Barajas, los incidentes de Tablada que dieron lugar a la captura de un Douglas DC-2 por la intervención de Vara de Rey, así como la adaptación de estos aparatos, los más modernos de la aviación española de 1936, como bombarderos improvisados antes de asumir los múltiples servicios de transporte de oro, municiones, armas, bombas, material y personalidades que hicieron hasta el final de la guerra civil.

Entre el personal no volante de preguerra hay que mencionar otros dos libros menos conocidos. El primero de ellos es *Dédalo e Ícaro* de Emilio Clemente Ávila¹⁹. Este mecánico militar estaba destinado en Getafe en julio de 1936 y describe la situación vivida entre los mecánicos de la base desde el momento en el que se conocen las primeras noticias de la sublevación en África y su participación en los primeros vuelos de guerra. Clemente pasará después a una escuadrilla de Polikarpov RZ con la que finalizó el conflicto. Por último, pese al escaso tiempo transcurrido entre su incorporación a la Aviación Militar a primeros de enero y julio de 1936, hay que mencionar el testimonio del ametrallador-bombardero Juan Francisco Gómez Martínez, que ingresó en Cuatro Vientos a primeros de año y luego adquirió su especialidad en Los Alcázares, siendo destinado a Getafe²⁰. Al producirse la sublevación militar realiza su primer servicio de guerra sobre el Alcazar de Toledo y luego sirve como ametrallador-bombardero en los Potez 540 desde Manises (Valencia) y en Asturias en misiones de vigilancia de costa. Al poco tiempo, Gómez ingresa en la

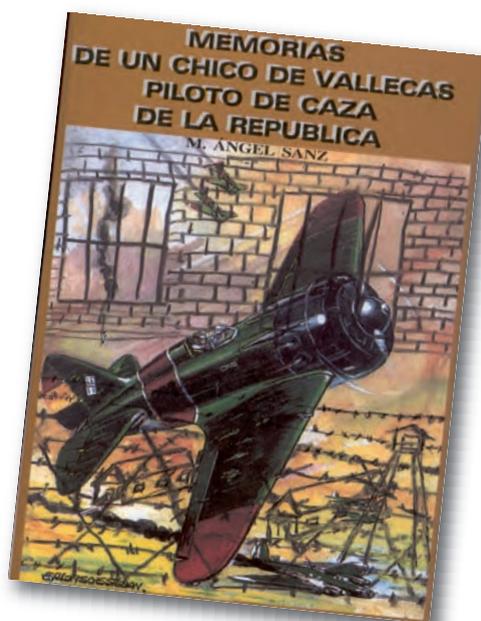
3ª Escuadrilla de Tupolev SB-2 con la que combate hasta el año 1938 en que, como recompensa a sus cien servicios de guerra, se le ordena acompañar a un contingente de alumnos a la escuela de Kirovabad, donde le sorprende el final de la guerra. Este aviador decide quedarse en la URSS y cuando se produce la invasión alemana se incorpora al Ejército Rojo como guerrillero²¹.

En el conjunto autobiográfico aeronáutico republicano las obras escritas por los aviadores formados durante la guerra son, con diferencia, las más numerosas (30 monografías) aportando, además, la riqueza del personal no tripulante. A la hora de exponer el conjunto de memorias vamos a recurrir a la clásica distribución por unidades de caza y bombardero.

La bibliografía de la Aviación de la República en general le debe mucho al libro de Francisco Tarazona Torán, piloto de Polikarpov I-16 Mosca del Grupo 21. Su libro fue editado en México como *Sangre en el cielo* y apareció en 1974 en España con, para la época, el impactante título de *Yo fui un piloto de caza rojo*²², narrando con viveza sus experiencias en el duelo aéreo de la Guerra Civil. Como señalamos al principio de este trabajo, el libro de Tarazona se ha convertido en el principal medio de captación de los aficionados e historiadores aeronáuticos del bando republicano. Su publicación ha abierto las puertas a la aparición de otras biografías de pilotos españoles que tripularon los monoplanos soviéticos en la guerra de España, pero no se puede ocultar una realidad incuestionable: a partir de



Ángel Sanz detrás de su I-16. Foto A. Sanz.

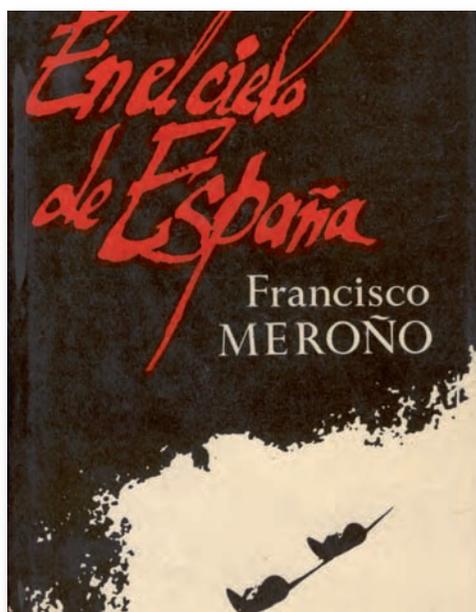


la publicación del libro de Tarazona se produjo un auténtico aluvión de memorias de aviadores de la

unidad del Seis Doble (ficha del juego del dominó usada como emblema de la unidad) que, prácticamente, copan el primer puesto de los relatos autobiográficos del Grupo 21 de Caza (6 relatos de la 3ª Escuadrilla frente a 3 de otras unidades de I-16).

Las obras de los miembros de la 3ª Escuadrilla son: Manuel Montilla Montilla *Héroes sin rostro. La guerra aérea republicana (1937-1939)*²³, Luis Sirvent Cerrillo *Los combates de un piloto de caza de la República*²⁴, Andrés Fierro Ménu *Tarán. Avatares de un piloto de caza de la República en dos guerras (1936-1939 y 1941-1945)*²⁵, Ángel Sanz Bocos *Memorias de un chico de Vallecas piloto de caza de la República*²⁶ y, por último, el *Seis Doble. Bravo y los*

Moscas en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial de José María Bravo Fernández-Hermosa y Rafael de Madariaga Fernández²⁷. A excepción de los libros de Montilla y Fierro, de los que casi no existen ejemplares en circulación, el resto de libros son completamente asequibles a los investigadores, formando un "corpus" documental completamente homogéneo sobre esta unidad de caza ideal para emprender un estudio específico de la misma²⁸. En este conjunto bibliográfico hay tres obras que corresponden a jefes de la escuadrilla (Bravo, Tarazona y Sanz) y dos de sus miembros combatirían en la Segunda Guerra Mundial como guerrilleros y aviadores de las VVS (Fuerzas Aéreas Soviéticas), entroncando con otro grupo minoritario de obras de los aviadores republicanos al que nos referiremos con posterioridad.

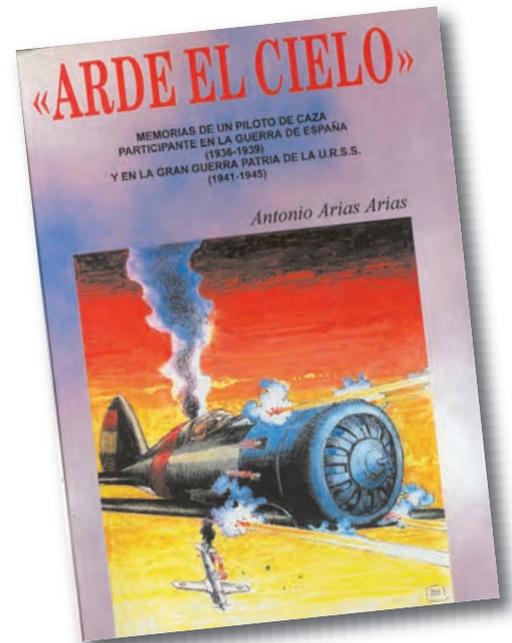


Meroño en Rusia junto a A. García Cano.



Antonio Arias junto a Tarazona.

Los libros de la 3ª Escuadrilla de I-16 han copado el primer puesto de atención de los investigadores aeronáuticos obviando, en gran medida, a las demás fuentes primarias de la aviación de caza republicana y, por extensión, al resto de unidades de las Fuerzas Aéreas de la República; pero no por ello el resto de relatos dejan de tener su importancia. Así, contamos con los relatos de Francisco Meroño Pellicer *En el cielo de España*²⁹ (1ª y 6ª Escuadrillas de I-16) Antonio Arias Arias *Arde el cielo. Memorias de un piloto de caza participante en la Guerra de España (1936-1939) y en la Gran Guerra Patria de la URSS (1941-1945)*³⁰ (1ª y 4ª Escuadrilla de I-16), Juan Goicoechea López de Zubiría³¹ (5ª Escuadrilla del Grupo 21) y el relato de Joaquim Duràn que complementa los datos aportados en todos estos libros sobre la formación de aviadores es-



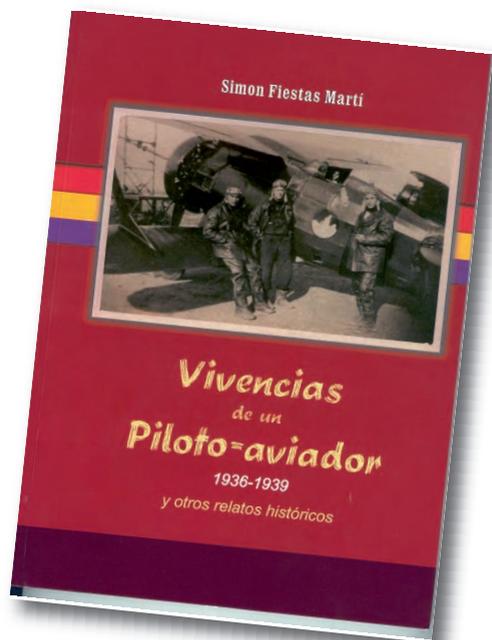
pañoles en la URSS³². A estas memorias se une la muy reciente edición de los recuerdos de Juan Ramoneda Vilardaga *¡MUERA LA MUERTE! ESPAÑA 1936-1939. Memorias de guerra de un piloto de caza, luchador por la República*³³. La importancia de libro de Ramoneda reside en dos aspectos. El primero de ellos es que la publicación de la autobiografía de este aviador, sirve para darle relieve a la historia de la primera escuadrilla de I-16 que, bajo auspicio soviético, se crea en España y en la que, en uno u otro momento, sirvieron la mayoría de los aviadores de monoplanos que luego hicieron notoria carrera en otras unidades (Arias, Bravo, Fierro, Meroño, Tarazona, etc.). En segundo lugar, que se rescata del olvido a notorios pilotos de la talla de Manuel Aguirre, primer piloto español de monoplanos que lidera una escuadrilla de I-16, a su subalterno y futuro jefe de la 1ª Mosca y del Grupo 21, Eduardo Claudín, joven promesa de la



Juan Sayós en la cabina de su I-15. Archivo Juan Sayós.

Aviación de la República. Claudín se formó en la Primera Expedición de Alumnos-Pilotos que viajó a la URSS y cuya carrera se truncó en Teruel; finalmente se nombra al amplio y excepcional conjunto de jefes de escuadrilla que guiaron a la unidad en combate (José Redondo Martín, Enrique Vilatela Soria, Ramón Jiménez Marañón y José Antonio Cano Arnáiz)³⁴.

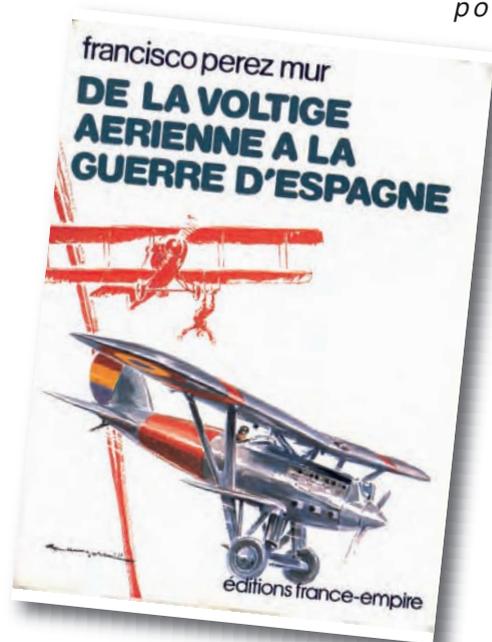
Los miembros del Grupo 26 de la Escuadra de Caza de la República (Polikarpov I-15 *Chato*) tampoco se han quedado a la zaga a la hora de editar sus memorias de combate en España, aunque su valor como fuente primaria difiere mucho de unos autores a otros. Ya hemos citado antes el libro de Lacalle, por lo que ahora nos referiremos a las obras de Juan Sayós Estivill *Un aviador de la República*³⁵ (1ª Escuadrilla de I-15 y luego miembro de la 1ª Escuadrilla de I-16) y su compañero Miguel Chasán Tamarit³⁶, Juan Lario Sánchez *Habla un aviador de la República*³⁷ (2ª y 4ª Escuadrillas de I-15 antes de su paso al Grupo 28 equipado con los Grumman GE.23 "Delfín"), Cayo Rioja García *Nuestro padre, piloto de la Segunda República*³⁸, Patrocinio Romero Vallhonrat *El Placer de Volar*³⁹ y Simón Fiestas Martí *Vivencias de un Piloto-aviador y otros relatos históricos, 1936-1939*⁴⁰ y Joaquín Calvo Diago⁴¹, todos ellos pertenecientes a la 2ª Escuadrilla de I-15 que adoptó un Pingüino como emblema. Finalmente, hay que citar a Manuel López González y *El libro de mi vida. De un piloto de caza de la República Española*⁴² correspondiente a su experiencia en la 4ª Escuadrilla del Grupo 26. Entre los libros de pilotos de *Chato* es poco conocido el interesante relato de Cayo Rioja (que incluye pasajes de la guerra en el Norte) frente a la desapasionada y casi filosófica obra de Juan Sayós, uno de los pocos



Francisco Pérez Mur.

aviadores españoles que ha dejado constancia de su paso por las escuelas de vuelo de Francia y que hizo el curso de transformación de I-15 a I-16. La abundancia de testimonios de la 2ª Escuadrilla (entre el que cabe destacar la entrega de algunas unidades de aviación en Barajas en 1939 comentada por J. Calvo) ha alentado una investigación sobre esta escuadrilla⁴³.

Respecto a los testimonios de pilotos de bombardero de las Fuerzas Aéreas de la República, creemos que la opinión que aporta en sus memorias inéditas Juan Moyano Lozano, aviador del Grupo 30 de Polikarpov RZ *Natachas*, es muy ilustrativa: *Resulta incomprensible el no haber escrito al menos un libro en el que se narren los valiosos servicios prestados a nuestra causa por*



nuestros heroicos y sufridos bombarderos, donde se glosen las gestas de aquellos abnegados héroes, algunos de ellos anónimos y nunca todo lo ensalzados que a mi



juicio se merecen. Todos ellos sin excepción realizaron una eficaz y sórdida labor de artesanos, que si bien es cierto no fue tan espectacular como la de nuestros cazas, no por ello resultó menos eficaz y meritoria.

En esta especialidad sólo podemos contar los relatos de Francisco Pérez Mur, *De la voltige aeriennne a la guerre d'Espagne*⁴⁴ piloto acrobático de preguerra que en España se soltó en aviones militares en el aeródromo de Sariñena y luego menciona de manera genérica su paso por los polimotores de bombardeo del Grupo 11, y el magnífico testimonio –y casi único por ahora– de Gregorio Gutiérrez García, *Guti*, piloto de Tupolev SB-2 *Katiuska*⁴⁵. *Guti* pertenece a la Segunda Promoción de Kirovabad y relata con lujo de detalles la formación de los pilotos de bombardeo en la URSS, su incorporación en España a la 1ª escuadrilla de SB-2 formada por soviéticos y su paso a la 4ª Escuadrilla de vuelos de altura. El testimonio de Gutiérrez es interesante para conocer los intentos de montaje de una estación de radio en el *Katiuska*, aprovechando sus conocimientos en la materia, así como las escasas impresiones que se han publicado hasta ahora de las numerosas misiones de combate de un piloto de SB-2, lo cual hace de este relato un texto esencial para el estudio del Grupo 24 de *Katiuskas*.

En las autobiografías de aviadores republicanos también han tenido cabida los relatos del personal tripulante (observadores y ametralladores-bombardeiros). La primera de ellas corresponde a Juan Maluquer Wahl, *La Aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil*⁴⁶. Maluquer era piloto de vuelo sin motor antes del



Gregorio Gutiérrez García, *Guti*.

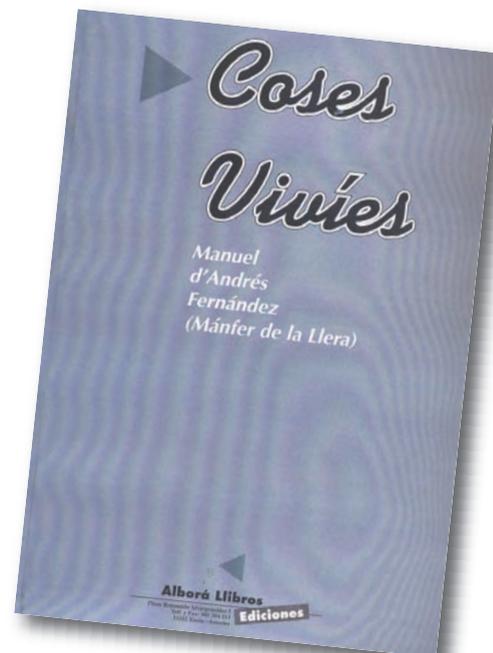
conflicto y adquiere su experiencia bélica en el campo de Sariñena (Huesca). Además de ser una fuente inestimable para conocer la situación de la guerra aérea en este campo en los momentos previos a la intervención aérea extranjera en el frente de Aragón, el libro de este aviador catalán narra a la perfección los sentimientos del tripulante que deposita su vida en la pericia del piloto y en el manejo de su ametralladora frente

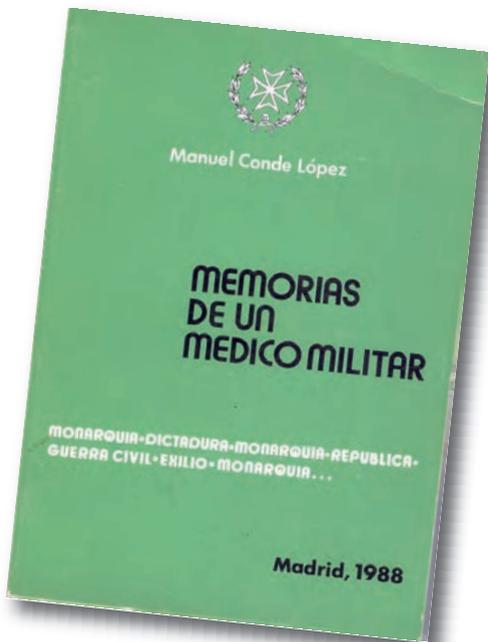
al enemigo. Maluquer vivirá la angustia del combate experimentado por estos tripulantes en el frente Norte, al que la Generalitat desplaza una patrulla de Breguet XIX y en el que será derribado por un Heinkel 51. Impresiones similares expone el ametrallador-bombardero Amancio Baltanás Franco, formado en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia)⁴⁷. Baltanás vivirá los combates del Norte (País Vasco, Cantabria y Asturias) en el puesto defensivo de un Breguet XIX y Koolhoven Fk-51 en misiones de ataque a tierra y contra los buques de la armada franquista que pretendían bloquear la entrada de mercantes en los puertos republicanos de la costa cantábrica. Evacuado a Francia tras la pérdida de esta región, ingresa en la 3ª Escuadrilla del Grupo 24 de *Katiuskas* legándonos, entre otras misiones, el intenso testimonio de uno de los ataques –casi suicidas por realizarlos sin escolta de caza– efectuados por los SB-2 al aeródromo de La Cenia (Castellón) en el que su bimotor resulta alcanzado y se ve obligado a realizar un aterrizaje forzoso⁴⁸.

Para finalizar con las autobiografías de aviadores republicanos mencionaremos el caso de los miembros del escalón de tierra, de notable relevancia histórica porque aportan impresiones y detalles que los tripulantes de los aviones no recuerdan, complementando con su información una versión distinta de la guerra aérea: la angustia por el retraso del avión a la vuelta del combate, las horas interminables de trabajo, los servicios de guardia o la atención a las bajas de guerra. Tenemos variados testimonios del personal no volante; podemos iniciar este apartado con las memorias del médico



Juan Maluquer Wahl





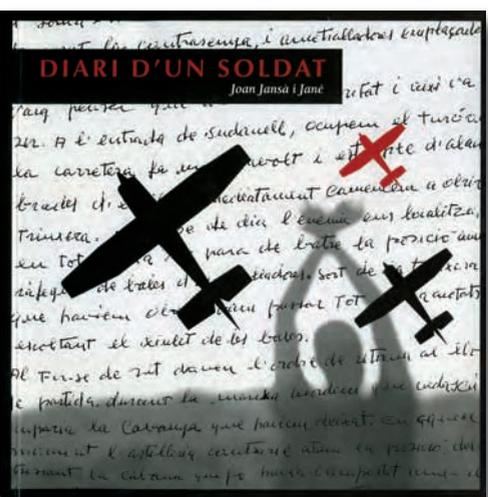
Soldados de Aviación. M. Conde (primero por la derecha) en Sariñena.



militar Manuel Conde López (Madrid, 1988) que prestó sus servicios en el aeródromo de Sariñena⁴⁹. Le siguen los relatos del soldado de Aviación Joan Jansá y Janè, *Diari d'un soldat*⁵⁰, Manuel D'Andrés Fernández *Coses Vivies* y los muy interesantes relatos de los mecánicos Salvador Durán Martínez de la 4^a Escuadrilla del



Mecánicos y armeros en Supermosca. Foto ADAR



Grupo 21⁵¹, Julio Bacarizo de Antonio (que sirvió en los Polikarpov I-15 y Tupolev SB-2)⁵² y el muy reciente libro del armero Josep Capellades Sala, *Memòries d'un mecànic de la aviació republicana*, quien se formó como mecánico de aviones en la escuela de Manises (Valencia). Por este motivo, una parte

importante del libro explica con todo detalle cómo era la vida en los aeródromos donde estuvo destinado y recuerda a los pilotos, mecánicos y personal de tierra que, como él, formaban parte de la 4^a Escuadrilla del Grupo 26 en la que prestó servicio Rómulo Negrín Mijailov⁵³.

NOTAS

¹Publicada bajo el seudónimo de Adro Xavier.

²Publicado por Quirón Ediciones. Valladolid, 2003.

³La edición ha sido realizado por Galland Books. Valladolid, 2008.

⁴Al parecer, la editorial Galland Books va a hacer una reedición de esta obra, dedicando especial atención al apartado fotográfico y de uniformes.

⁵Ediciones AHR, 1958.

⁶Aquí citamos la edición publicada por la Editorial Planeta. Barcelona, 1982. Kindelán publicó previamente esta obra en 1945 pero fue censurada. También es autor de *La verdad de mis relaciones con Franco*. (Barcelona. Planeta, 1981) que hizo con la ayuda del periodista Víctor Salmador.

⁷Pese a que Kindelán afirma en sus memorias que la actuación aérea de alemanes e italianos siempre estuvo supeditada a su mando, su hijo afirma en el prólogo del libro que tan sólo se produjeron dos actuaciones independientes de sus aliados alemanes en Guernica y los italianos en Guadalajara.

⁸En este sentido, queremos señalar que Antonio Montero Roncero está en una fase avanzada de la biografía de Carlos de Haya y que el *Diccionario Biográfico Español* que está editando la Real Academia de la Historia contiene reseñas biográficas de los principales protagonistas aéreos de la contienda.

⁹El Archivo de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR) guarda en sus fondos los textos autobiográficos inéditos, más o menos extensos, de otros 14 aviadores. En mayo de 2007, ADAR publicó un número especial de su boletín ICARO en el que compilaba testimonios de tripulantes de Polikarpov

RZ *Natachas* y Polikarpov R-5 *Rasantes*. En la actualidad, mediante un acuerdo alcanzado con la Fundación Pablo Iglesias, está digitalizando sus boletines (*Alas Plegadas*, *Alas Gloriosas* e *ICARO*) que contienen testimonios de los diferentes miembros de la Aviación de la República.

¹⁰Edición de T. F. Glick y J.M. Sánchez Ron. Universidad Autónoma de Madrid, 1988.

¹¹La primera parte referente a su etapa en la Academia de Intendencia, servicio en Marruecos y el Sáhara se editó en Bucarest en 1961, mientras que el segundo volumen de sus memorias aparecieron tres años más tarde. La obra de Hidalgo de Cisneros tuvo una gran difusión, siendo publicada en alemán, francés e italiano y reeditada en varias ocasiones. En 1977 lo hizo Laia con prólogo de Manuel Tuñón de Lara, que se ha respetado en la edición de Iksager (Vitoria, 2001) promovida por el sobrino del aviador.

¹²Ver, Carlos Lázaro "Aeronáutica y literatura en el Sáhara español" *Aeroplano* n° 23. IH-CA. Madrid, 2005.

¹³Editado por Libertarias/Prodhufi. Madrid, 1990.

¹⁴La figura de Eloy Fernández Navamuel ha pasado muy desapercibida en la bibliografía hasta la publicación de su biografía en "Cuatro derroteros militares de la guerra civil en Cantabria" por J. Gutiérrez Flores y E. Gudín de la Lama (*Monte Buciero* n° 11. Santoña, 2005).

¹⁵Ediciones Oasis. México, 1973. Hay un proyecto de reedición de la obra.

¹⁶La guerra de España desde el Aire. Ariel. Barcelona, 1973.

¹⁷Edición del autor. Monterrey (México), 1973.

¹⁸Edición del autor. México, 1974.

¹⁹Edición del autor. Valencia (Venezuela), 1983.

²⁰Sus recuerdos aparecen recogidos en el libro *Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española 2*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2009.

²¹En este apartado de memorias de preguerra también hay que incluir la obra *Alarma* del granadino José Quevedo Fernández, piloto de la Aeronáutica Naval que contribuye a sofocar el levantamiento en la Base Aeronaval de San Javier y luego participa en defensa de la República. Este libro, de carácter novelado, está realizado desde un contexto histórico verídico (su presencia como trabajador forzado en Alemania tras su captura por las tropas de la Wehrmacht en Alemania) y es interesante por datos de información que aporta sobre algunos miembros de la Aeronáutica Naval. También cabe citar el libro *Matádeo mañana* (Matadlo mañana. Xerais. Vigo, 2008) del piloto civil Elixio Rodríguez Domínguez, por cuya actividad política galleguista fue detenido y condenado a muerte, de la que escapa por la intercesión de un oficial. Según su relato, Elixio se alista en la Legión para dejar Galicia y después ingresa en Aviación; más tarde logra huir desde una base aérea andaluza a Gibraltar, pilotando un Breguet XIX. De ahí pasará a Marruecos para regresar a territorio republicano.

²²La edición mexicana se publicó en 1967 por Costa-Amic Editores México D.F.) y en España Yo fui piloto de caza rojo lo haría el editor madrileño Fermín Uriarte un año más tarde. En el periódico Nuevo Diario del 25 de

TU FUTURO. NUESTRA MISIÓN.



octubre de 1969 se da una noticia sobre el secuestro de la edición del libro de Tarazona lanzado en febrero "por incumplimientos administrativos relacionados con depósitos previos"; también se indica que el editor es citado por el Tribunal de Orden Público. En la actualidad se puede encontrar la edición de 1974 publicada por San Martín.

²³Costa Amic Editores. México, 1982.

²⁴Edición del autor. Alcalá de Henares, 1995.

²⁵Edición del autor. Madrid, 2000.

²⁶Gráficas Lormo. Madrid, 2000. Ha tenido una edición francesa a cargo de la editorial TMA aparecida en el 2006.

²⁷Craftair-Agudín. Madrid, 2003.

²⁸A este respecto, ver "El Seis Doble ¿fin del ciclo autobiográfico de la Tercera Escuadrilla?" (*En Vuelo* nº 14. Fundación Infante de Orleans. Madrid, diciembre de 2007) en el que sugerimos algunas ventajas y razones para la realización de un estudio monográfico sobre la unidad del Seis Doble.

²⁹Editorial Progreso. Moscú, 1979 (hay una versión rusa a cargo de la misma editorial)

³⁰Edición de Adela Delgado. Silla (Valencia), 1995.

³¹Sus memorias corresponden a la transcripción de una entrevista contenida en el libro *Alas de Libertad 2: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2009.

³²*Memòries de guerra y postguerra d'un combatent republicà*. Edición del autor. Caldes de Montbuí, 2004. Durán voló en el Cuadro Eventual en I-16.

³³Lectio Ediciones. Colección Escuadra 11. Valls (Tarragona), 2010. Edición a cargo de David Iñiguez Gracia y Carlos Lázaro Ávila.

³⁴En este libro también aparece una reseña biográfica de todo el personal volante y del escalón de tierra que sirvió en la 1ª Escuadrilla de Moscas durante toda la Guerra Civil, citándose fuentes y entrevistas inéditas.

³⁵Asociación Aeroclásica-Craftair. Madrid, 1999. Hubo varias ediciones previas en catalán y castellano (Nova Terra. Barcelona, 1971) publicadas con el seudónimo de Joan de Milany.

³⁶Memorias contenidas en el libro *Alas de Libertad 2: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2009.

³⁷G. del Toro Editor. Madrid, 1973.

³⁸Sin fecha ni editor.

³⁹Edición del autor. Madrid, S.d.

⁴⁰Edición del autor. Tarrasa, 2006.

⁴¹Memorias contenidas en el libro *Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2008.

⁴²Edición del autor. México, 2007.

⁴³El investigador aeronáutico José Miguel Ruiz está a punto de terminar un completo trabajo sobre la 2ª Escuadrilla.

⁴⁴Editions France-Empire. París, 1978.

⁴⁵Memorias contenidas en el libro *Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2008. Gutí también ha comentado parte de su experiencia aeronáutica en varios boletines ICARO editados por ADAR.

⁴⁶Editorial San Martín. Madrid, 1980 (hay edición en catalán).

⁴⁷Transcripción de sus Memorias en el libro

Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2008.

⁴⁸No incluimos aquí los libros de memorias correspondientes a los miembros de la última promoción de Kirovabad cuyos destinos fueron muy dispares. Contamos con los relatos de aquellos alumnos-pilotos que se incorporaron a la lucha contra los alemanes en 1941 como guerrilleros y luego como pilotos. Así, al libro de F. Meroño *Aviadores españoles en la Gran Guerra Patria* (Edit. Progreso. Moscú, 1986 y ediciones posteriores) se han unido los relatos de F. Pararols *Un catalá a l'exèrcit Roig*. (Girona, 2002) y Sebastián Altemir *Vivencias de un maño en la URSS Staliniana* (Valls, 2008). En cambio, hubo otros alumnos-pilotos que se negaron a permanecer en la URSS y fueron confinados en el Gulag. Es el caso de Vicente Monclús Guallar, *18 años en la URSS* (Edit. Claridad. Buenos Aires, 1959), Juan Blasco Cobo *Un español en la URSS* (Editorial Antorcha. 1960) y Miguel Velasco Pérez *Invitado de honor* (Opera Prima. Madrid, 1995).

⁴⁹Hubo otro médico militar de Aviación, el doctor F. Martorell, que aludió a su etapa de la guerra en algunos capítulos de su libro novelado *Habitación 34* (Editorial Rocas. Barcelona, 1971).

⁵⁰Ayuntamientos de Santa Margarida els Monjos, 2004.

⁵¹*Mis Memorias en la IV Escuadrilla de "Moscas" (Polikarpov I-16) Grupo 21*. Edición de Joan Sardiña Alcobarro. Salou, 2007.

⁵²*Estos días azules*. Edición de Breo Tosar Bacarizo. Nuevos Escritores. Madrid, 2007.

⁵³Edicions i Propostes Culturales Andana. Vilafranca del Penedés, 2010.



AIRBUS MILITARY
NEW STANDARDS. TOGETHER

La familia de aviones de Airbus Military del siglo 21 presenta la más completa y versátil oferta del mercado. Establecemos constantemente nuevos estándares que permiten cubrir las cambiantes necesidades de las misiones de hoy en día.

Además de transporte táctico y estratégico, tenemos la capacidad de cumplir con los requerimientos de los gobiernos para satisfacer sus compromisos internacionales.

Proporcionamos soluciones tanto para misiones militares como de responsabilidad social, desde transporte de personal o carga, reabastecimiento en vuelo, ayuda humanitaria, salvaguarda de la paz, resolución de conflictos, vigilancia, control de fronteras, rescate, protección del medio ambiente y servicios de emergencia.

Con productos respaldados por la solidez de la red internacional de Airbus, nadie está en mejor posición para afrontar los retos aéreos del presente y del futuro.

Villafría

De aeródromo a escuela de la Milicia Aérea Universitaria

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA
Ingeniero Aeronáutico
Miembro de Número de IHCA

El 19 de diciembre de 1993, como consecuencia de su desactivación decretada el 30 de julio precedente, era arriada por última vez la bandera en el Aeródromo de Villafría y momentos después las tropas del Ejército del Aire allí destacadas cruzaban su plaza de armas en su postrer desfile. Aquél día gris y frío de 1993 se cerraban 57 años de la historia de Villafría como Aeródromo Militar de Burgos, cerca de la mitad de los cuales -desde 1948 a 1971- fue además el Aeródromo Escuela de la Milicia Aérea Universitaria. En lo que sigue vamos a hacer un recorrido por los primeros años de vida de Villafría como aeródromo militar y por su adaptación y evolución para dar acogida a esta histórica institución.

ANTECEDENTES

Corría el año 1919 cuando el Ayuntamiento de Burgos solicitó a las corporaciones municipales de Gamonal de Riopico y Villayuda, pueblos ambos separados por un par de kilómetros de distancia y situados al nordeste y al este respectivamente de la capital burgalesa a unos 3-4 km de ella, la cesión en precario de unos terrenos donde se ubicaría un aeródromo que sería a su vez donado para su uso por parte del Ministerio de la Guerra. Negociadas las condiciones de la operación, Villayuda dio su conformidad en diciembre de ese mismo año y Gamonal de Riopico hizo lo propio el 3 de enero de 1920. Había nacido así el Aeródromo de Gamonal, a la sazón el primer Aeródromo de Burgos.

El Ayuntamiento burgalés mantuvo la titularidad de los terrenos del aeródromo durante varios años, terrenos que ocupaban una superficie de 384.682 m². El Ministerio de la Guerra deseaba desde el principio la cesión de esa titularidad a su favor y allá por 1928 el Consistorio burgalés decidió acceder, de manera que el 18 de julio de 1930 se firmó ante notario la correspondiente escritura, ampliándose poco más tarde la superficie de las instalaciones del aeródromo con la adquisición de una parcela de 7.313 m².

El Aeródromo de Gamonal había iniciado su andadura con buen pie, pero el paso del tiempo fue ensombreciendo sus perspectivas. El 20 de julio de 1921 fue

elegido como sede de la Escuela de Pilotos de Tropa, de donde salieron sólo tres promociones. El 19 de julio de 1926 quedó destacado allí el Grupo de Reconocimiento nº 33, pero fue a partir de 1931, con la llegada de la Segunda República, cuando quedó sumido en el ostracismo hasta que el estallido de la Guerra Civil propició un auge temporal que alcanzó el máximo con su utilización por parte de la Legión Cóndor.

El porvenir aeronáutico de Villafría fue consecuencia del Decreto-Ley de 19 de julio de 1927, coloquialmente conocido como la "Ley de Aero-

puertos". En su artículo 12 declaraba como aeropuertos cuya construcción se consideraba más urgente "[...] los de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante, Málaga, Burgos y uno donde se designe en Galicia y otro en Canarias, dándoseles el carácter provisional de aduaneros a los de Madrid, Barcelona, Sevilla, Burgos, el de Galicia y Canarias". Los medios políticos y económicos burgaleses, que desde tiempo atrás movían sus fichas para conseguir la construcción de un aeropuerto nacional en su capital, reaccionaron con inusitada celeridad y ya el 21 de septiembre de 1927 habían creado la Junta del Aeropuerto Nacional de

Burgos que debía encargarse de su construcción y posterior gestión. La pertinente Comisión Gestora Ejecutiva quedó constituida el 12 de diciembre de 1927. La construcción del Aeropuerto Nacional de Burgos fue aprobada en Consejo de Ministros el 3 de enero de 1928.

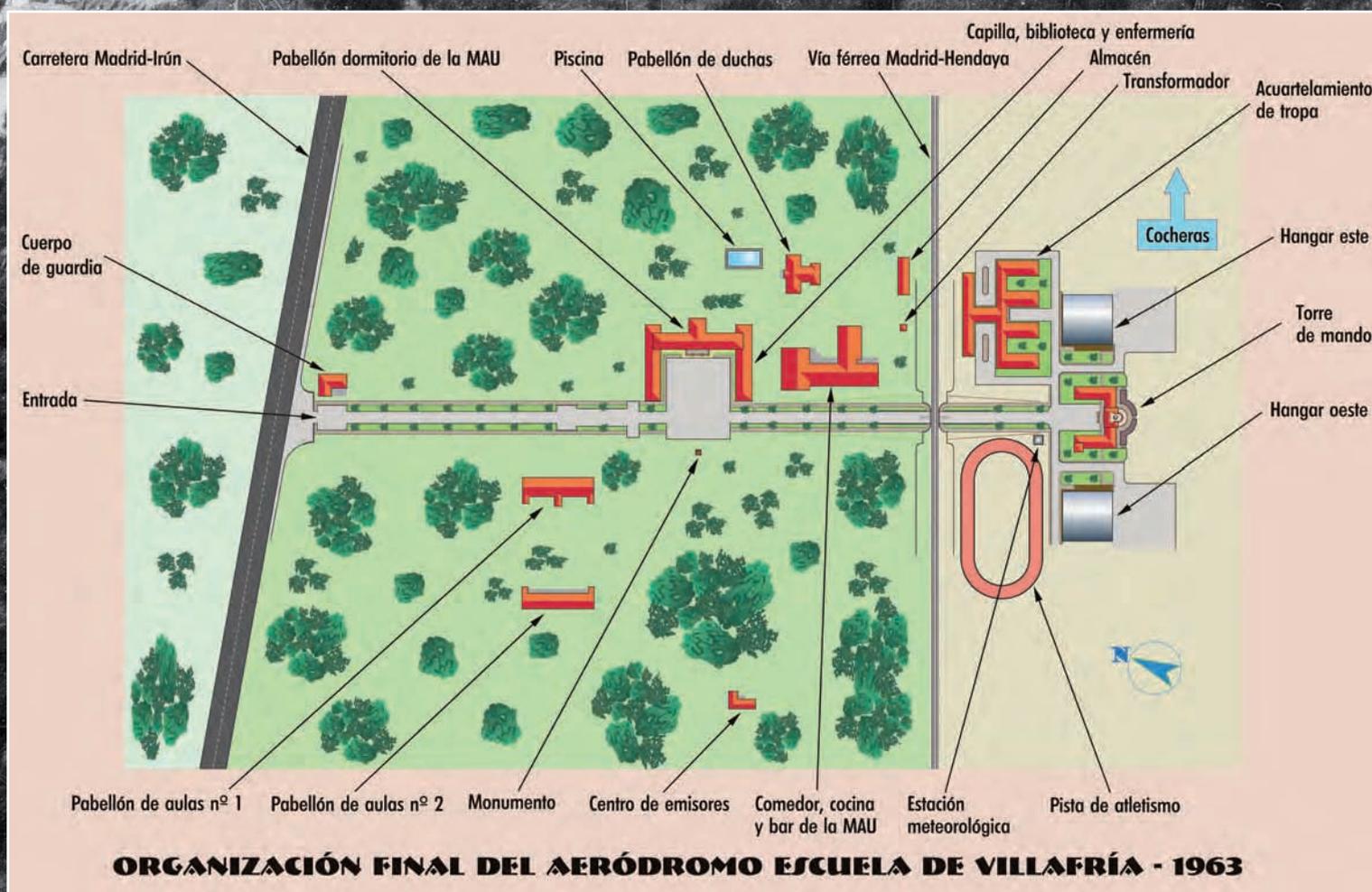
La Junta del Aeropuerto tenía ya entonces identificado el lugar idóneo para erigir el aeropuerto. Se trataba del campo de "El Gorreñal", situado junto al pueblo de Villafría, a 6 km en números redondos al nordeste de Burgos junto a la carretera Madrid-Irún y el ferrocarril Madrid-Hendaya, que contaba -y cuenta- con una estación en el citado pueblo. Estaba pues

cercano al Aeródromo de Gamonal aunque más alejado del casco urbano de Burgos que este.

El Ayuntamiento de Villafría dio su visto bueno el 15 de enero de 1928 a la cesión de "El Gorreñal", terreno de una superficie calculada en 100 hectáreas y valorado en 5.000 pesetas porque era un terreno improductivo. Aparentemente por su situación legal, de carácter comunal, no fue incluido en el Registro de la Propiedad hasta el 9 de abril de 1935 y la correspondiente escritura pública se otorgó el 26 de junio siguiente donde quedó escrito que la cesión de "El Gorreñal" lo fue "[...] en propiedad, con carácter gratuito y



Vista aérea del Aeródromo Escuela de Villafría en dirección sureste. En primer plano la entrada al aeródromo y la carretera Madrid-Irún. La imagen muestra a las escuadrillas de la MAU realizando la instrucción. El aeródromo presenta la que fue su configuración definitiva y por ello debió ser tomada a mediados de los 60. Compárese con la figura 7. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).



a perpetuidad para instalar el Aeropuerto Nacional de Burgos [...]”. Con posterioridad se adquirieron 32 hectáreas más para que el aeropuerto dispusiera de 1.000 m de terreno libre en cualquier dirección.

El 26 de septiembre de 1928 la Junta del Aeropuerto contrató las primeras obras consistentes en la explanación y acondicionamiento del campo, obra concluida el 11 de junio de 1929. Con ese motivo la Junta organizó una fiesta “de inauguración de las obras del Aeropuerto” gracias al apoyo del Real Aero Club de España y del Consejo Superior de Aeronáutica, que tuvo lugar, con enorme éxito de público, un lluvioso 20 de julio de 1929, y cuyo mayor aliciente era una excursión aérea a Burgos con dos clasificaciones independientes para aviones civiles y militares, en la que los aviones de carácter civil debían llevar un pasajero².

Tan espectacular acontecimiento no tuvo continuidad en lo que a la construcción del Aeropuerto Nacional se refería. En los siguientes años se iban a suceder situaciones negativas para los intereses de la Junta, cuyas decisiones no fueron en algún caso muy acertadas, viéndose agravadas por las circunstancias políticas. La creación de la Junta Central de Aeropuertos en diciembre de 1930 fue el centro de gravedad alrededor del que giraron buena parte de esos problemas³. Tal vez si la Junta del Aeropuerto Nacional de Burgos hubiera hecho cesión de sus terrenos al Estado como se le sugirió explícitamente desde la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreos las cosas habrían

ido por otros derroteros, pero ni la situación de esos terrenos estaba aún legalizada ni, por otra parte, la Junta mostró en su momento intención alguna de cederlos graciosamente al Estado.

Se llegó así al mes de junio de 1934 en el que la Junta apeló al Director General de Aeronáutica Civil solicitando que se aprobara el proyecto del aeropuerto que había sido realizado por el ingeniero de caminos Ricardo Urgoiti Somavilla y el arquitecto Manuel Martínez Chumillas, obteniendo el silencio administrativo como toda respuesta. Una vez escriturados los terrenos de Villafría las cosas empezaron a avanzar, eso sí, con lentitud. Se licitaron las obras básicas para la construcción del aeropuerto y con el fin de ganar el favor de la Administración, una vez realizadas estas, la Junta se dirigió al Ministro de la Guerra el 7 de octubre de 1935 ofreciendo el campo de Villafría para su empleo por parte de la Aviación Militar, pero una amable negativa fue la respuesta. Y así, entre dudas y la llegada de un par de subvenciones de la Junta del Paro y de la Junta Central de Aeropuertos que sumaban 59.500 pesetas, se alcanzó al 17 de julio de 1936. En lo que a Villafría se refiere los acontecimientos bélicos que siguieron y que iban a extenderse hasta el 1 de abril de 1939 tuvieron una repercusión que muy bien puede calificarse como sorprendente.

El Aeródromo de Gamonal continuaba ostentando la “titularidad” como Aeródromo Militar de Burgos, y de hecho allí aterrizó el general Emilio Mola Vidal el 21 de julio de 1936 y el propio general Franco el 16

de agosto y el 30 de septiembre de 1936. Como no podía ser de otra manera el campo de Villafría fue militarizado, pero de una manera muy peculiar porque la Junta pudo continuar los trabajos de construcción del Aeropuerto que en una segunda fase se extendieron entre finales de 1936 y finales de 1938. Comoquiera que la Legión Cóndor desplazó allí una parte de sus unidades con la llegada de la primavera de 1937, las obras hubieron de compatibilizarse con las operaciones militares.

En esta segunda fase las pendientes del campo se limitaron, se realizó una obra para abastecimiento de agua desde un manantial situado en Cótar, se construyó parcialmente una carretera curva de acceso de unos 1.200 m desde la carretera Madrid-Irún que partía de las inmediaciones del pueblo de Villafría y cruzaba la vía férrea Madrid-Hendaya mediante un paso elevado y se dispuso una línea de abastecimiento de energía eléctrica desde el transformador que Saltos del Duero tenía en Gamonal.

Es más, lo que Villafría no pudo tener en época de paz lo consiguió en los días de la Guerra Civil: la compañía Lufthansa eligió Villafría como una de las escalas de su línea Berlín-Lisboa y allí operaron durante los últimos días de diciembre de 1936 y los cinco primeros meses de 1937 los Junkers Ju-52 de la compañía alemana, empleando unos barracones de madera provisionales como instalaciones aeroportuarias. La refundada compañía Iberia tomó el relevo de Lufthansa en Villafría hasta el final de la Guerra Civil.



Figura 1: Dibujo realizado a partir de los planos del proyecto de urbanización del Aeródromo de Villafría elaborado por el arquitecto Manuel Ignacio Galíndez Zabala en 1940 localizados en el AHEA.

VILLAFRÍA, NUEVO AERÓDROMO MILITAR DE BURGOS

El Aeródromo de Gamonal estaba lastrado por la imposibilidad de crecer en superficie de manera apreciable. Estaba confinado al norte y al sur respectivamente por la carretera Madrid-Irún y la vía férrea Madrid-Hendaya, mientras que al este y al oeste los límites respectivos eran el Monte de Gamonal -también conocido como Monte de la Ciudad- y el propio pueblo de Gamonal de Riopico. Villafría estaba al sur de esa vía férrea -y por ende de la carretera que pasaba al norte de ella- y podía expandirse como poco en las direcciones sur, este y oeste.

No obstante Gamonal todavía se utilizó esporádicamente en los meses que siguieron al fin de la Guerra Civil. Valga como muestra un oficio identificado con el número 73 y fechado el 11 de octubre de 1939 donde expresamente y por conducto de la 2ª Sección del Estado Mayor se autorizaba a los agregados aéreos de las Embajadas para que tomaran tierra en Gamonal⁴. Francisco Franco se despidió oficialmente de Burgos el 18 de octubre de 1939 pero después de esa fecha todavía continuaron durante un tiempo algunas “actividades oficiales” en esa capital castellana.

Villafría había ido ganando relevancia con el avance de la Guerra Civil. Un paso significativo se dio en 1937 con la requisa -supuestamente provisional- de los terrenos situados al sur de la estación de ferrocarril de Villafría al otro lado de las vías, entonces propiedad de Ferrocarril y Minas de Burgos, S.A., donde antaño se había ubicado la estación del ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda⁵ y el cargadero e instalaciones anejas, cuya superficie era de 303.900 m². El Aeródromo de Villafría pasó a ser de facto el Aeródromo Militar de Burgos cuando concluida la Guerra Civil fue elegido sede del 42 Grupo formado con aviones Caproni Ca-310, para cuyo mando fue nombrado el capitán Pedro Atauri Manchola^{6,7}.

Una vez asentada y operativa la organización del Ministerio del Aire⁸, se modificó extensamente la legislación referente a los aeropuertos mediante la Ley de 2 de noviembre de 1940⁹. A efectos prácti-

cos todos los aeropuertos españoles pasaban a estar bajo la jurisdicción del Ministerio del Aire. La Junta Central de Aeropuertos y las Juntas Locales, como consecuencia directa, quedaron disueltas y sus terrenos decomisados. Con esa finalidad el Ministerio del Aire creó en 1941 la Comisión Liquidadora de las Juntas Locales¹⁰. En lo que a la Junta del Aeropuerto Nacional de Burgos se refiere su desaparición, cumplidos todos los trámites marcados por el Ministerio del Aire, se consumó el 1 de mayo de 1941.

En el esquema organizativo del Ministerio del Aire se había creado la Dirección General de Infraestructura dependiente de la Subsecretaría del Aire cuyo primer director fue el comandante Francisco Vives Camino, nombrado el 8 de septiembre de 1939. Entre las atribuciones de su Dirección estaba todo lo relacionado con los aeropuertos y aeródromos, la navegación aérea y la Meteorología en el sentido más amplio de la palabra porque debía encargarse del “[...] estudio, proyecto y construcción de aeropuertos terrestres y marítimos [...] campos de aterrizaje, edificación [...]”. En aquellos días los acontecimientos discurrían de manera vertiginosa y así, antes de que la Dirección General de Infraestructura tuviera tiempo material para ponerse en marcha¹¹ un decreto del mes de noviembre¹² declaraba de urgencia “[...] la adquisición y las

obras que han de ejecutarse en los campos de aviación clasificados por el Estado Mayor del Aire en la categoría A para satisfacer las necesidades aeronáuticas de la nación”.

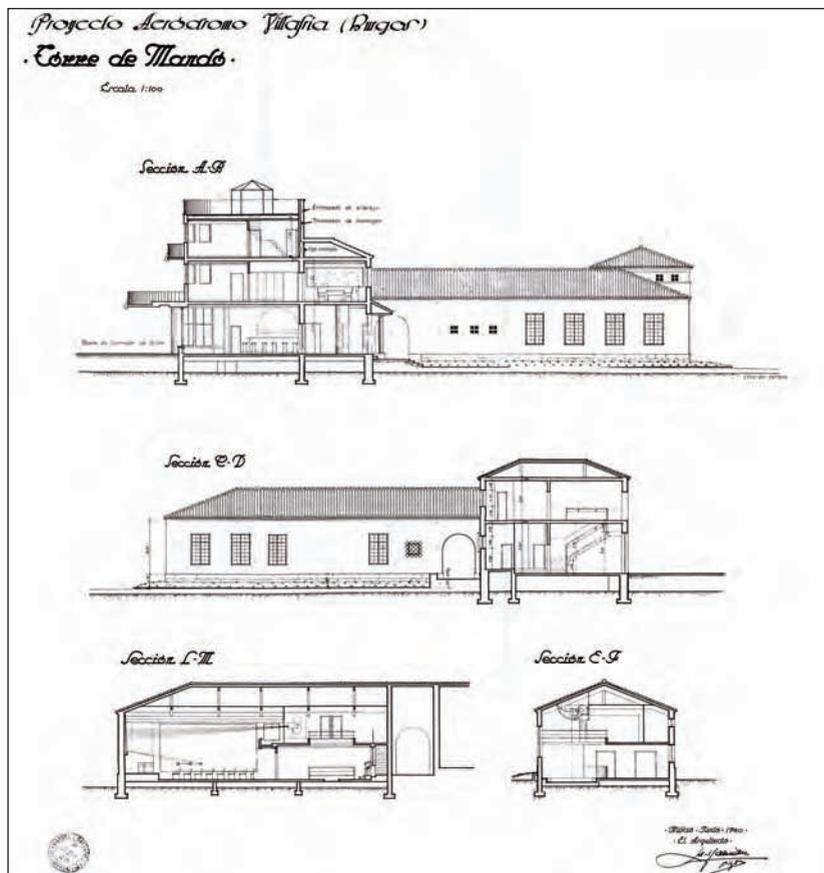
El decreto de noviembre de 1939, en su aplicación a Villafría, apuntaba como tarea prioritaria dotarlo de una torre de mando y de unos hangares, especialmente necesarios para el abrigo de los aviones dada la climatología del lugar. No eran ni mucho menos las únicas necesidades, sin ir más lejos había que proveer alojamiento para las tropas que allí serían destacadas. Hay que tener en cuenta que sólo se disponía entonces de unas muy deficientes instalaciones heredadas de los días de la Guerra Civil, sobre las que llegado el momento se incidirá con mayor detalle.

Aquellas modestas “instalaciones de guerra” tenían al este el pueblo de Vi-

llafría y al oeste, entre la vía férrea y la carretera Madrid-Irún, estaban sendas instalaciones del Ejército de Tierra -los Parques de Artillería e Ingenieros- y unos depósitos de CAMPSA al sur de la vía y junto a ella. El análisis de la situación concluyó con la decisión de ubicar la torre de mando y un par de hangares en una zona diáfana, al oeste, salvando los terrenos de CAMPSA y del Ejército de Tierra y siempre al sur de la vía férrea.

La torre y los hangares necesitaban conexión con la carretera Madrid-Irún. Ello se haría en su momento mediante una calle recta que partiría del kilómetro 245 de aquella, a ambos lados de la cual se ubicarían el resto de edificaciones y servicios que necesitaría el Aeródromo. Se hacía obligatorio por lo tanto ocupar parcialmente la zona este del Monte de Gamonal y obviamente cruzar la vía férrea, bien por un paso elevado o por uno inferior, descartándose el paso a nivel por evidentes razones de seguridad y eficacia.

El Ministerio del Aire ordenó el 29 de mayo de 1940 el inicio del proceso para la compra de los terrenos requisados a Ferrocarril y Minas de Burgos, que al parecer duró varios años. En ese mismo año se procedió a la incorporación al aeródromo de una parcela de 63.951 m² situada en la zona noroeste propiedad de la Junta Vecinal de Villayuda, operación legalizada después mediante compra.



Dibujo fechado en junio de 1940 con varias secciones de la torre de mando de Villafría diseñada por el arquitecto Galíndez Zabala que formó parte de los planos del proyecto de urbanización del Aeródromo burgalés. En su parte inferior derecha figura su firma y la fecha y en la esquina opuesta su sello también con la fecha en el interior.



El paso inferior de la Calle A bajo la vía férrea Madrid-Hendaya quedó concluido a finales de 1942. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).



La torre de mando vista desde su parte posterior. Foto sin fecha. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).



La torre de mando vista desde el campo de vuelo. Foto sin fecha. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).

Además, dado que había que ocupar el este del Monte de Gamonal y que este separaba físicamente los Aeródromos de Gamonal y Villafría, se puso sobre la mesa su ocupación total.

El Monte de Gamonal, un bosque de encinas de 293.963 m², era propiedad de Pascual Moliner Escudero. En este caso Burgos, que a lo largo de la Guerra Civil había permanecido incondicionalmente fiel a la causa Nacional, tomó la iniciativa y su Ayuntamiento lo adquirió el 8 de agosto de 1941 en 30.000 pesetas ofreciéndolo el alcalde de Burgos, Aurelio Pérez Escolar, al Ministerio del Aire el siguiente 10 de

noviembre mediante un telegrama *“para que se construya un aeródromo moderno y eficiente entre los campos de Villafría y Gamonal por la unión de ambos”*¹³.

No parece que la actitud del Ministerio del Aire guardara justa correspondencia con la generosidad del Consistorio burgalés, que había puesto como única condición que en la escritura de cesión figurara una cláusula de reversión por la cual el Monte de Gamonal volvería a manos de la ciudad de Burgos si algún día dejaba de ser empleado para fines aeronáuticos. El Ministerio se negó y al final la escritura, firmada ante notario el 29 de septiembre

de 1942, reflejó la propiedad del Ministerio del Aire de manera incondicional. El Monte de Gamonal se usó parcialmente pero en ningún caso se consumó la unión física de Gamonal y Villafría a través de él. Las instalaciones del Aeródromo de Gamonal se usaron para almacenaje, alojamiento de personal y otros fines escasamente aeronáuticos. Durante muchos años apareció en los planos con la indicación de “aeródromo dado de baja”, pero lo cierto es que eso no sucedió de manera oficial hasta el 16 de noviembre de 1964.

En las postrimerías de 1943 se decidió acometer una nueva ampliación de Villafría para expansionarlo en dirección este y sur y se puso manos a la obra en enero de 1944. Fue un largo y complejo proceso en el que las primeras adquisiciones se hicieron a partir de octubre de 1944 y concluyeron el 7 de octubre de 1947 fecha en que se firmaron las últimas escrituras¹⁴. La superficie aproximada del Aeródromo de Villafría -Gamonal excluido, Monte de Gamonal incluido- quedó en unas 228 hectáreas.

CONSTRUYENDO UN REMOZADO AERÓDROMO

La creación del esquema organizativo de la Dirección General de Infraestructura acompañó cronológicamente a la puesta en marcha del “nuevo Villafría”. La Sección de Obras de la Región Aérea Atlántica dejó en manos del ilustre arquitecto bilbaíno Manuel Ignacio Galíndez Zabala¹⁵ la urbanización del aeródromo burgalés. El proyecto correspondiente -ver la figura 1- se vislumbraba inevitablemente caro. Difícilmente podía ser de otra manera porque, como se ha dicho antes, se partía casi de cero. Con unos recursos del Ministerio del Aire siempre cortos para las necesidades y con otros aeródromos y aeropuertos prioritarios absorbiendo buena parte de ellos, la consecuencia fue que Villafría se quedaría sin la mayor parte de las instalaciones previstas en ese proyecto.

La explanación y drenaje de la zona donde habrían de erigirse la torre de mando y los dos hangares fueron inicialmente presupuestados en 190.000 pesetas. En lo referente al movimiento de tierras, la obra consistió en el allanamiento de las ondulaciones del terreno, dando las rasantes y pendientes adecuadas para la eliminación de las aguas de lluvia. Resultaría más compleja la obra de drenaje, cuya tarea central fue la realización de un colector para la evacuación del agua que provendría de la cercana vía férrea en tiempo lluvioso. Ese colector debía llevar esa agua hasta el río Pico

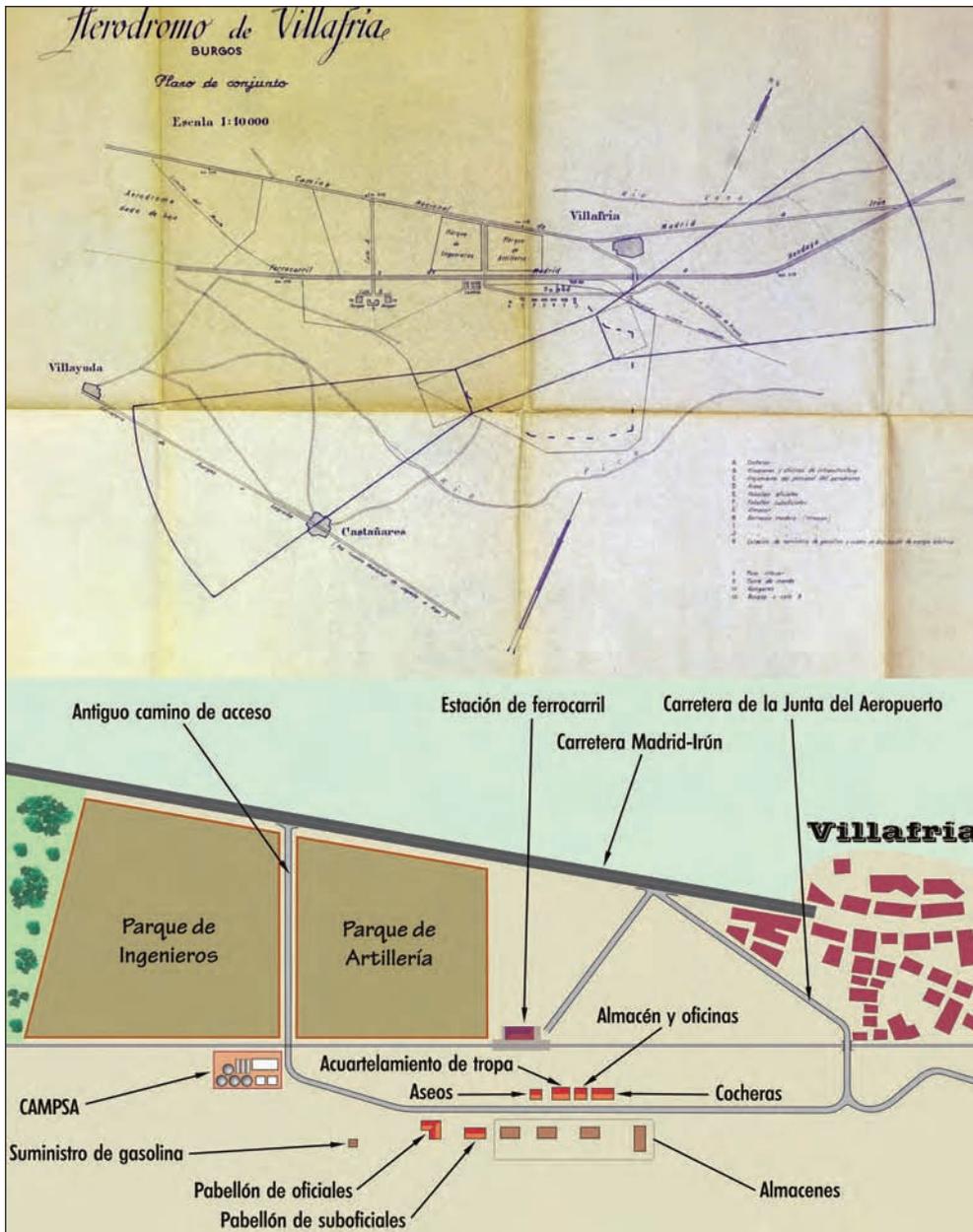


Figura 2: Plano de conjunto del Aeródromo de Villafria que se remonta a 1940-1941 y dibujo de detalle ampliado de sus instalaciones, las mismas de los días de la Guerra Civil.

que discurría al sur del aeródromo e incluso ayudaría a la evacuación del agua procedente de la zona de la torre de mando y los hangares en casos de lluvias especialmente intensas.

Para la construcción de la torre de mando, los hangares y resto de instalaciones y servicios era necesario disponer de buen acceso desde la carretera Madrid-Irún por la que llegarían los materiales de construcción y maquinarias. Por esa razón la calle de acceso figuró entre las mayores prioridades del momento y sus planos quedaron concluidos el 2 de agosto de 1940. A la hora de poner un nombre a esa vía se optó por lo sencillo y fue bautizada como Calle A.

La calle A se construyó dejando previstas las embocaduras de las calles de servicio para las cocheras y el alojamiento de las tropas según el proyecto de urbanización. El apartado crítico era salvar el obstáculo que constituía la vía férrea Madrid-Hendaya. Parece que desde el prin-

cipio se descartó la opción de construir un paso elevado y se optó por un paso inferior. El "Proyecto de Paso Inferior del Ferrocarril Madrid a Irún P.K. 375/700" para la Calle A fue elaborado en su versión inicial por la Compañía de los Cami-

nos de Hierro del Norte de España¹⁶ y estaba firmado por su jefe de Vías y Obras, Carlos Mojón, con fecha 29 de enero de 1940; se valoró en 73.828,98 pesetas. Una vez aprobado el 16 de marzo siguiente con algunos cambios, los planos definitivos empezaron a estar listos en julio de 1940 y la obra se puso en marcha al mes siguiente con un cierto retraso sobre el calendario previsto.

La adjudicataria de la construcción del paso inferior fue la empresa García Jimeno e Hijos, Construcciones y Contratas, S.A., cuya sede estaba en la calle Alcalá 108 de Madrid. Fue una tarea plagada de dificultades. El hecho de que la línea Madrid-Hendaya fuera de doble vía resultó una ayuda, pues permitió realizar el trabajo sin suspender el tráfico ferroviario dejando operativa en la zona de obras y en sus inmediaciones una de las vías del ferrocarril mientras se construía la parte del paso que iba bajo la opuesta. Sin embargo a la hora de realizar las cimentaciones se encontró una imprevista e importante afluencia de agua, que obligó a construir nuevas tuberías de drenaje y complicó mucho las cosas porque además el invierno 1940-1941 fue especialmente duro en las tierras burgalesas. Todo ello incrementó el coste de la obra por encima de lo presupuestado.

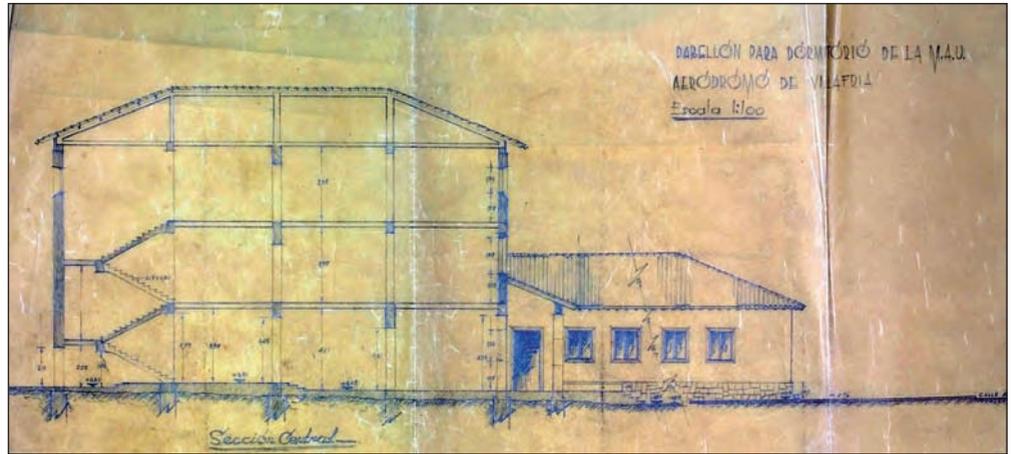
El 5 de febrero de 1941 se redactó un proyecto adicional que tomaba en consideración esos sobrecostes y que además incluía un apartado para la decoración y ornamentación del pilar central del paso, en el que entre otras cosas se situó el emblema del Ejército del Aire tallado en piedra, que según explicaba la memoria del proyecto "se hace indispensable por tratarse de la entrada principal al Aeródromo en la desventajosa situación de enterramiento en que se encuentra". La obra quedó cifrada en 193.814,00 pesetas y el 10 de octubre de 1941 se redactó el pliego de condiciones. El paso inferior se concluyó totalmente a finales de 1942.



La torre de mando y el hangar este. En primer plano un vehículo del servicio contraincendios del aeródromo. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).

Los dos hangares, previstos iguales de 40 x 40 m y en forma de bóveda curva flanqueando a un lado y a otro –al este y al oeste– la torre de mando, quedaron concluidos en 1941 pero la torre se demoró bastantes meses a pesar de que su proyecto estuvo listo enseguida. El proyecto inicial de la torre de mando de Villafría está fechado en Bilbao, en junio de 1940, con la firma y el sello del arquitecto Galíndez Zabala. Una vez construida su apariencia externa respondió a lo proyectado, pero un plano dibujado en 1968 muestra algunas diferencias en el interior. Tal vez en unas posibles discrepancias para cerrar la configuración interna de la torre de mando pudiera estar una causa del retraso, pero más probable parece que las limitaciones económicas fueran el origen.

Un informe elaborado en marzo de 1943 por la 3ª Sección de Operaciones de la Región Aérea Atlántica acerca del estado de Villafría indicaba que los dos



Plano de una sección por el plano de simetría del cuerpo central del Pabellón Dormitorio de la MAU vista en dirección sur. Forma parte de la documentación del proyecto de ese pabellón fechado en enero de 1949 y firmado por el estudio de arquitectura de Galíndez y Chapa.

hangares estaban disponibles y que la Calle A y el paso bajo el ferrocarril estaban construidos, pero nada citaba de la torre de mando, lo que denota que en esa fecha aún no estaba operativa. Los planos de detalle del edificio que se con-

servan lo reafirman; es el caso de un plano de sus ventanas que lleva la leyenda “Aeródromo de Villafría – Burgos – Torre de mando – Carpintería Doble de Ventanas, año 1943”, pero que en su esquina inferior derecha lleva escrito “Burgos – enero de 1944 – el ingeniero” que denota que en esa fecha se dio el visto bueno para su instalación. En definitiva, y en ausencia de mejores datos, cabe considerar que la torre de mando de Villafría se concluyó durante 1944.

De las instalaciones estipuladas en el proyecto inicial sólo existían pues en 1944 la torre de mando y los dos hangares. Las viejas “instalaciones de guerra” continuaban en uso y parte de la tropa habitaba en el Aeródromo de Gamonal. En la figura 2 se ha incluido la reproducción de un

Figura 3.



Figura 4.



plano de Villafría de 1940-1941 -que se conserva en un excelente estado- complementada con el detalle de la ubicación de sus instalaciones que aquel mostraba. Estas estaban al sur de la línea férrea Madrid-Hendaya enfrente de la estación de Villafría (punto kilométrico 377/571) y su acceso desde la carretera de Irún había sido un camino de unos 300 m de largo y 3 m de anchura que pasaba junto a los depósitos de CAMPSA y que cruzaba las vías en un paso a nivel, hasta que hacia finales de 1937 pasó a emplearse la carretera curva de la Junta del Aeropuerto mencionada con anterioridad. Se repartían en dos filas, una al norte y otra al sur de esta carretera. En la fila norte había tres barracones provenientes de Ferrocarril y Minas de Burgos. El mayor tenía planta baja y planta superior y estaba adaptado como acuartelamiento de tropa para 20 hombres; sus dimensiones eran 15,2 x 7 x 6,3 m. Los otros dos barracones de Ferrocarril y Minas de Burgos eran un almacén con oficinas y unas cocheras respectivamente, Al lado del acuartelamiento de tropa había un barracón para aseos. En la fila sur había cuatro barracones usados como almacenes; un pabellón de suboficiales de 15 x 8 x 3 m; un pabellón de oficiales; y la instalación para suministro de combustible a los aviones.

Incluso obras directamente relacionadas con la seguridad del Aeródromo tardaron en estar disponibles por encontrarse en espera de la aprobación de sus presupuestos para poder ser realizadas. Era el caso de la entrada desde la carretera Madrid-Irún y el cerramiento del terreno. Los planos originales del cerramiento tenían fecha de 6 de junio de 1941. La obra fue valorada finalmente el



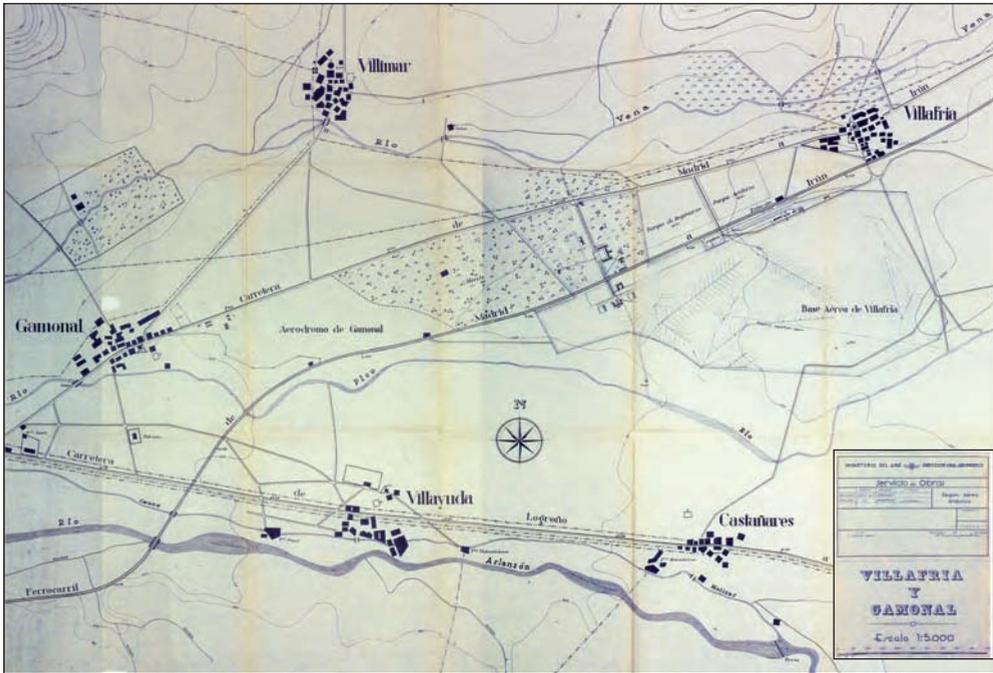
El Pabellón Dormitorio de la MAU visto en dirección norte desde la Calle A. Fotografía sin fecha. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).



Figura 5.



La Torre de Mando y el hangar este con un T-6D (E-16) en primer plano. Nótese al fondo a la derecha del hangar, la silueta de los depósitos de CAMPSA, las cocheras y la estación de ferrocarril de Villafría. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carrero, cedidas por Francisco Briones).



Plano de los Aeródromos de Villafraía y Gamonal elaborado por el Servicio de Obras de Región Aérea Atlántica (5ª Región Aérea) en abril de 1956.

26 de mayo de 1945 en 210.406,93 pesetas, posteriormente se revisó al alza y se llevó a efecto en el primer trimestre de 1946. Llegado este punto resulta interesante recordar que mientras Villafraía estaba en una evidente situación de precariedad en lo que a instalaciones se refiere, se desarrollaba a pleno ritmo su proceso de ampliación. Toda una paradoja.

A comienzos de 1945 se autorizaron por fin los trabajos previos para la construcción del acuartelamiento de tropa, tal y como revela un plano de arquetas y fosa fechado en Valladolid el 27 de abril de 1945 y firmado por el ingeniero Alejandro Pardo, y testimonios documentales del Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica. Todo fue un espejismo, porque dentro de ese mismo año y siguiendo instrucciones de la Superioridad la construcción del acuartelamiento quedó suspendida sine die cuando tan sólo se había podido realizar una parte de la cimentación del edificio.

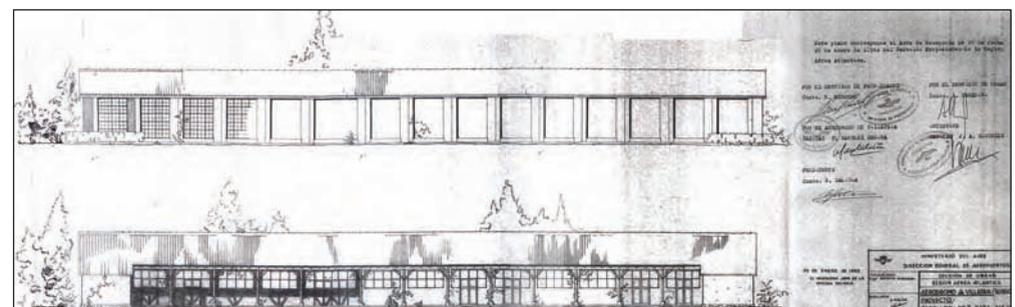
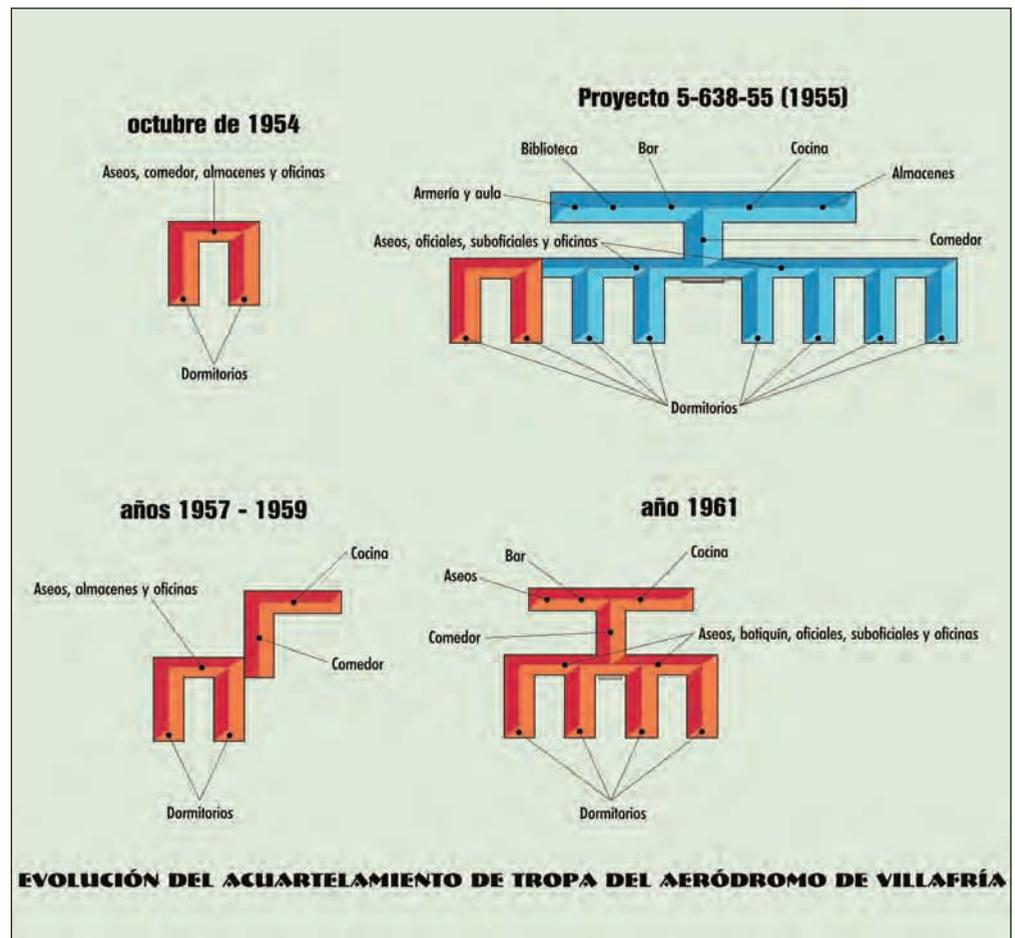
Otras obras que pudieron ser completadas en aquellos primeros años fueron, por un lado la caseta de transformación eléctrica sita en las cercanías de la vía férrea, cuyo diseño data de junio de 1945, y por otro la urbanización de la plaza de la torre de mando y el acerado de la Calle B y las dos calles C que partiendo del final de la Calle A facilitaban el acceso a la torre y a los dos hangares, documentada en planos en 1946.

La tropa del Ejército del Aire destacada en Burgos seguía repartida entre Gamonal y Villafraía en 1947 cuando un oficio del jefe regional del Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica, Francisco Domínguez Riestra, fechado el 18 de noviembre de ese año, ordenaba la redacción urgen-

te del llamado “Proyecto de Acondicionamiento de Antiguas Edificaciones en el Aeródromo de Villafraía (Burgos)”, cuya finalidad era dotarle de los medios adecuados para reunir en él a la tropa destacada en la capital burgalesa desalojando por lo tanto las instalaciones de Gamonal.

Por la memoria de este proyecto, distribuida con fecha de 4 de diciembre y firmada por el teniente coronel de Ingenieros Esteban Collantes Vidal en Burgos, se sabe que la disponibilidad del acuartelamiento de tropa de Villafraía seguía sin fecha “no pudiéndose proceder a su reanudación y menos a su terminación”. En tales circunstancias, y con el fin de ubicar a la tropa en el Aeródromo de Villafraía, el proyecto buscaba aprovechar las edificaciones existentes, mejorándolas y ampliándolas con el mayor ahorro posible de medios en espera del

Figura 6.



Plano adjunto al acta de recepción del Pabellón de Aulas nº 2 de la MAU firmada el 29 de enero de 1964. El plano formaba parte de la documentación original del proyecto y está fechado el 25 de enero de 1962.

momento en quedara desbloqueada la construcción del acuartelamiento definitivo.

Las actuaciones previstas se centran en la antes mencionada fila norte de las instalaciones "de guerra". El barracón de acuartelamiento de tropa se modificaría manteniendo el número de camas en la planta superior y ampliando el comedor existente en la planta baja; pasaría así a ser el edificio nº 2. El almacén con sus oficinas y las cocheras se transformarían en un nuevo acuartelamiento de tropa, manteniéndose la estructura de almacén y oficinas por considerarse de buena calidad y en buen estado y derruyendo las cocheras. Se formaría así el edificio nº 1, que tendría una capacidad de 54 camas y contaría con aseos completos y los servicios higiénicos correspondientes.

La obra se completaría con unas cocheras que se erigirían al oeste del edificio nº 2 y del barracón de aseos. Para su construcción se usarían las cocheras que entonces existían en el Aeródromo de Gamonal, construidas con estructura metálica. Se desmontaría todo lo aprovechable de ellas -que era la mayoría pues además estaban en buen uso las puertas metálicas y la cubierta- para montarlo en Villafría.

No hay evidencias de cómo evolucionó ese proyecto de acondicionamiento, pero un plano general de Villafría y Gamonal dibujado en abril de 1950 por el Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica, a partir del que se ha elaborado la figura 3, muestra que sufrió cambios significativos.



El acuartelamiento de tropa durante las obras que le dejaron en su configuración definitiva. Imagen tomada desde la torre de mando en dirección noroeste. Archivo Municipal de Burgos (Colección del sargento Primero Carro, cedidas por Francisco Briones).

El edificio nº 2 se acondicionó según lo previsto y se le dotó además con un pequeño bar de tropa. También las cocheras de Gamonal fueron instaladas -ya estaban disponibles en julio de 1948- y a la sazón sería el único de los edificios de este proyecto de acondicionamiento que se mantendría en uso con el paso de los años. El barracón de almacén y oficinas se convirtió en un segundo acuartelamiento de tropa y a su lado se erigió un tercer acuartelamiento -donde habían estado las viejas cocheras- con un nuevo barracón-comedor anejo. Todos los edificios de la fila sur habían desaparecido ya en el citado plano de abril de 1950.

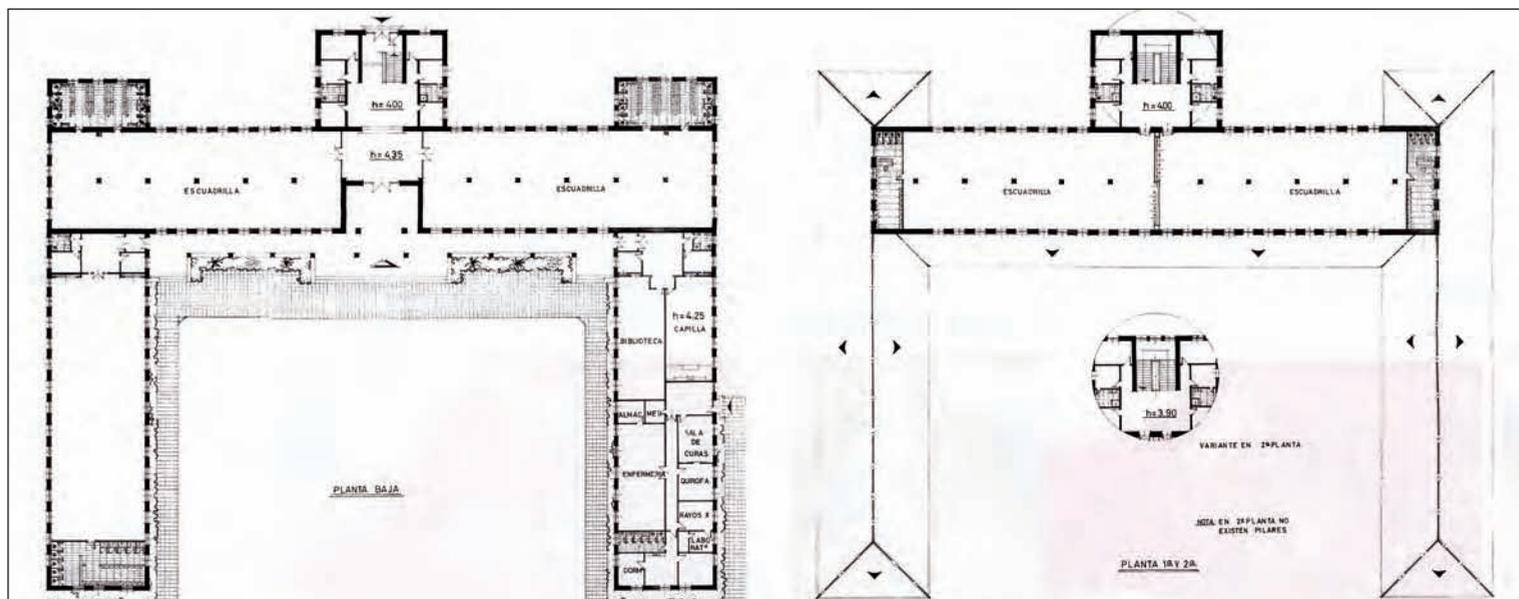
MILICIA AÉREA UNIVERSITARIA, UNA NUEVA ERA

La Milicia Aérea Universitaria nació discretamente el 23 de mayo de 1947 citada en el texto de un Decreto llamado a estructurar las Escalas de Complemento del Ejército del Aire¹⁷, que se limitaba a mencionarla al estipular en su Artículo Primero, párrafo a), que una de las condiciones para pasar a formar parte de la Escala de Complemento era "Proceder de la Milicia Aérea Universitaria (Sección Aérea) y bajo las normas que dicten para la misma".

El concepto de Milicia Universitaria se remontaba a julio de 1940 y su organización, encuadrada en el Frente de Juventudes, tuvo lugar mediante Decreto el 22 de febrero de 1941¹⁸. Las cosas en lo que al Ejército del Aire se refería habían discurrido mucho más lentamente.

La instauración oficial de la Milicia Aérea Universitaria se realizó mediante otro Decreto de 24 de julio de 1947¹⁹ que establecía con todo lujo de detalles el esquema de funcionamiento de la que llamaba "Sección Aérea de la Milicia Universitaria", SAMU, aunque dejaba abierto el apartado de la localización de los aeródromos escuela donde se formarían los alumnos de la que pronto pasó a ser conocida como Milicia Aérea Universitaria, MAU en siglas.

El primer jefe de la MAU, a título de jefe accidental, fue el teniente coronel Enrique Jiménez Benamú, a quien cupo la nada fácil tarea de organizarla y de elegir su



Plano del pabellón dormitorio de la MAU dibujado en junio de 1969. Queda para la anécdota personal del autor que en ese mismo mes él, entonces sargento eventual de la MAU, se incorporó a su segundo período de instrucción en Villafría.

ubicación. En un primer momento se bajó la posibilidad de distribuir a los alumnos en varios aeródromos a semejanza del ordenamiento de la Milicia Universitaria del Ejército de Tierra, pero pronto se procedió a dictaminar que se emplearía un solo aeródromo, entre otras cosas porque el cupo de oficiales de complemento procedentes de la MAU que el Ejército del Aire podía necesitar era de un volumen suficientemente reducido como para que no tuviera mucho sentido abrir varias escuelas. La convocatoria de las plazas para la Primera Promoción de la MAU se redactó en enero de 1948 y se publicó en marzo, de manera que los aspirantes admitidos deberían incorporarse al aeródromo escuela que se fijara en junio de 1949. Se realizó una asignación de 1.333.500 pesetas con cargo al presupuesto de 1948 para cumplimentar el correspondiente plan de necesidades.

El año 1947 había concluido sin que existiera iniciativa alguna acerca de la ubicación del aeródromo-escuela de la MAU, pero con un año y medio por delante y todo por hacer urgía adoptar una decisión.

en la enseñanza de vuelo elemental para los alumnos de la MAU adscritos a la Escala del Aire, algo que no se llegó a realizar finalmente. Una Orden de 10 de marzo de 1948 remitida por el General Subsecretario del Ministerio del Aire, Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco, al Director General de Aeropuertos, coronel Francisco Vives Camino, ordenaba proceder a la adaptación de Villafría como Aeródromo Escuela de la MAU aprovechando las instalaciones existentes, ampliándolas y completando lo que fuera menester.

Poco era lo que había sobre el terreno susceptible de ser adaptado para conseguir que Villafría fuera una auténtica escuela militar. El proyecto de urbanización le fue encargado al arquitecto Galíndez Zabala que concibió un ambicioso proyecto de cuya envergadura da fe un plano de conjunto fechado en Bilbao en mayo de 1949 que hemos reconstruido en la figura 4. Consta documentalmente que fue evaluado en detalle -se supone que confrontado con las disponibilidades presupuestarias- y al final sólo se cumplimentó de manera más que parcial, que-

cimentación parcialmente construida desde tres años atrás, tarea para la que se daba un plazo de tres meses y un presupuesto que con los complementos aplicables llegaba a las 200.000 pesetas. La construcción del edificio incluyó dos fases más, una a realizar dentro 1948 y la tercera y última que se inició a comienzos de 1949 -la Primera Promoción de la MAU se incorporaría a Villafría a mediados de junio-. El pabellón dormitorio de la MAU mantuvo en su mayor parte la configuración general del abandonado acuartelamiento de tropa, es decir, una forma en C con un cuerpo central de planta y dos pisos y alas con sólo planta baja. El interior de la C delimitaba una plaza de armas de buenas dimensiones.

Los planos que hemos examinado del pabellón dormitorio de la MAU llevan la estampilla de Galíndez y Chapa Arquitectos²⁰ y fecha del 21 de enero de 1949. Los planos de “acabado”, tales como los de ventanas, escaleras y puertas se sitúan en marzo y abril siguientes. Diseñado para alojar hasta 680 alumnos, se decidió en un momento dado que tal capacidad era excesiva de momento, por lo que se configuró para 440 alumnos -en todo caso el uso de literas dobles aportaba flexibilidad- y se convirtió la planta baja del cuerpo central en el comedor, cocina y bar de la MAU -a título provisional-, de acuerdo con unos planos fechados en Valladolid en marzo de 1949, ahorrando así la construcción del comedor separado previsto en el proyecto de urbanización. De las dos alas que salían de ambos lados del cuerpo central la situada al sur -la más próxima a la vía férrea- alojaba la capilla, la biblioteca y la enfermería, por lo que se hacía innecesario de momento erigir el edificio de enfermería.

Solventados por vía de improvisación los apartados del comedor, la capilla, la biblioteca y la enfermería de la MAU, quedaban aún algunas instalaciones básicas por construir para que Villafría tomara un auténtico carácter de escuela. La dotación de instalaciones deportivas se había considerado prioritaria, habiéndose definido como indispensables unas piscinas para natación; campos de fútbol, baloncesto y balonvolea; pistas para saltos de altura y longitud; pistas para carreras pedestres; campos de tenis; y un frontón para el juego de pelota a pala, cesta y mano. Se consideró que, dada la época de canícula en que los cursos de la MAU debían desarrollarse, las piscinas deberían tener prioridad y por esta razón el programa de obras para 1949 fijó un presupuesto total de 1.000.000 pesetas para el “Proyecto de Piscinas, Duchas y Deportes”. Para el apartado de las piscinas se redactó un proyecto específico basado en unos



La torre de mando de Villafría se convirtió en torre de control tras una obra de reacondicionamiento aprobada en 1983 y concluida totalmente en febrero de 1985 con un importe total de 4.384.264 pesetas. En la foto una imagen de la torre tomada el 24 de septiembre de 1993, ocho semanas después de que fuera dictada la orden de desactivación de Villafría. Diario de Burgos.

En febrero de 1948 el teniente coronel Jiménez Benamú recorrió a tal efecto los aeródromos del norte de España, porque los rigores del verano en el sur y el levante españoles hacían esas zonas poco aconsejables para unos cursos que debían desarrollarse precisamente durante el estío. Convenía también que la sede de la MAU estuviera próxima a un aeródromo de vuelo sin motor para emplearlo en la formación de sus alumnos.

La elección recayó en el Aeródromo de Villafría, no sólo por su proximidad al Aeródromo de Llanes, sino también porque se pensó en echar mano del Aeródromo General Mola de Vitoria para colaborar

dando en el limbo dotaciones consideradas muy importantes en principio. La historia volvía a repetirse en Villafría.

El alojamiento de los alumnos se resolvió colocándolo en el lugar antaño asignado como acuartelamiento de tropa. A tal efecto se redactó el “Proyecto de Adaptación de la Antigua Cimentación del Pabellón de Tropa para Pabellón Dormitorio de la Milicia Aérea Universitaria en el Aeródromo de Villafría (Burgos)”, basado en unos planos de julio de 1948 y firmado en Valladolid el 11 de agosto siguiente por Francisco Domínguez Riestra. Ahora bien, lo que presupuestaba este proyecto era sólo la terminación de la

planos de mayo de 1949 y firmado en Valladolid el 7 de junio de 1949 por Francisco Domínguez Riestra, cuyo valor total era de 630.613,11 pesetas.

El proyecto contemplaba la construcción de dos piscinas gemelas, considerándose que no habría problema de abastecimiento de agua una vez asegurado el suministro desde la zona de Castriello del Val²¹. Las piscinas estarían al aire libre, tendrían 12 x 25 m con tres trampolines para saltos de 1 y 3 m de altura. La profundidad máxima desde el nivel del agua sería de 3 m en el sector de saltos y la mínima de 1,20 m.

Curiosamente la memoria del proyecto estimaba que la obra de las piscinas podría estar concluida para su utilización en el curso del verano de 1949 y más adelante daba un plazo de ejecución de cuatro meses. Sin embargo, como hemos visto, el proyecto del que esa memoria formaba parte se firmó el 7 de junio de 1949, por lo que era imposible que las obras concluyeran antes de la marcha de los alumnos de la MAU en septiembre. Su prioridad quedó relegada puesto que el siguiente curso no comenzaría hasta junio de 1950.

Un escrito del General Jefe de la Región Aérea Atlántica de 6 de febrero de 1950 transmitía a la Jefatura del Servicio de Obras de esa Región que el Ministro del Aire había incluido entre sus consignaciones para obras en el ejercicio de ese año las sumas de 500.000 pesetas para "Duchas y Deportes en el Aeródromo de Villafría" y de 360.000 pesetas para "un cuerpo de guardia para la MAU". Ahora bien, una parte de la formación de los alumnos de la MAU la constituían las enseñanzas teóricas; para su impartición a los miembros de la primera promoción se había aprovechado una zona disponible en el interior del pabellón dormitorio y unas tiendas de campaña dispuestas al efecto en el exterior. La situación se agravaría con la incorporación a Villafría de la Segunda Promoción de la MAU que sumaría sus efectivos a los de la Primera que realizarían entonces su segundo período de instrucción. Una reconsideración de las prioridades desembocó en la decisión de que era más oportuno y urgente proceder a la construcción del pabellón de aulas. Así, parte del presupuesto se destinó a construir este por lo que al final sólo se realizó una piscina, complementada con un pabellón de duchas anejo y diseño y ubicación diferentes del proyecto original.

El pabellón de aulas de la MAU definido en el proyecto inicial de Galíndez Zabala tenía planta y un primer piso con seis aulas de 30 alumnos en cada planta. El edificio final fue una "versión reducida", de una sola planta con cuatro aulas de grandes dimensiones, según un proyecto

fechado el 15 de junio de 1950 en Valladolid con las firmas del propio Galíndez Zabala y del jefe del Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica, Francisco Domínguez Riestra, valorado en 758.186,42 pesetas. Huelga decir que ese pabellón era insuficiente para el número de alumnos que manejaba la MAU y resultaba preciso "suplementarlo" con unas tiendas de campaña.

La construcción de un cuerpo de guardia en la entrada a Villafría desde la carretera Madrid-Irún continuaba pendiente en 1949. Con la llegada de la MAU se proveyó una "instalación provisional" formada por tres tiendas de campaña. El 20 de febrero de 1950 se aprobó la obra con la firma una vez más de Galíndez Zabala y Domínguez Riestra. El valor calculado era de 339.922,08 pesetas y, como en el caso del pabellón de aulas, el que fue cuerpo de guardia definitivo era más reducido en dimensiones que el definido en el proyecto de mayo de 1949.

En el verano de 1950 los alumnos de la Primera Promoción de la MAU encuadrados en el Arma de Aviación Escala del

muy buen estado de conservación de un proyecto de tren de lavado, secado y planchado de ropa mecánicos proyectado por Carbonell y Compañía, de Barcelona, fechados entre enero y abril de 1951, cuyo emplazamiento se estableció junto a la vía férrea y la caseta de transformación eléctrica. No consta documentalmente que esa lavandería mecánica llegara a existir, pero su correspondiente barracón sí se construyó. A finales de los 60, cuando el autor de esta reseña histórica fue alumno de la 20 Promoción de la MAU, ese barracón se utilizaba para guardar el material deportivo y materiales de obra. El frontón tampoco vio la luz, pero junto a la zona donde se habría ubicado quedó una explanada en la que los alumnos de la MAU desarrollaban año tras año las actividades de educación física. En definitiva, además de la piscina, de las instalaciones deportivas previstas sólo se realizó una rudimentaria pista de atletismo en 1951 que se localizó entre el hangar oeste y la vía férrea y que más adelante se habilitó también para la práctica del fútbol añadiéndola un par de porterías²³.



Una Schweizer Gulfstream G-164D Turbo Ag-Cat de ICONA delante de la torre de Villafría en una instantánea tomada el 19 de agosto de 1994. Diario de Burgos.

Aire habían de comenzar sus clases de vuelo elemental. Ello justificó la dotación de un centro de emisores en el recinto de Villafría. Valorado en 281.378,29 pesetas y construido con cargo al presupuesto de 1949 según un proyecto fechado el 6 de junio de 1949, en este centro de emisores se instaló después el NDB -radiofaro no direccional- identificado BGS²².

La que bien podría llamarse primera fase de la conversión de Villafría en escuela de la MAU, que abarca hasta el año 1951, contaba con construir un túnel de lavado, secado y planchado de ropa y el frontón -documentado en julio de 1950 con unas dimensiones de unos 93 x 64 m-. En el caso del primero existen unos planos en

LA PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE 1955

La Jefatura de la MAU, en un documento carente de fecha, sugirió un plan de necesidades para un aumento drástico de la capacidad de las instalaciones del aeródromo escuela. La razón era el conocimiento de que la Superioridad se proponía aumentar las plazas ofrecidas en los llamamientos de la MAU, en concreto hasta 620 alumnos en la 8ª Promoción que se debía incorporar a Villafría el 4 de junio de 1956 e incluso hasta 680 en la 9ª Promoción que ingresaría el 4 de junio de 1957. El núcleo de la propuesta consistía en dedicar la totalidad

del pabellón dormitorio para alojamiento de los alumnos, construyendo enfrente de él al otro lado de la plaza de armas un edificio de forma rectangular con patio central donde se dispondrían:

- Un comedor para 700 plazas
- Una cocina para 800 plazas
- Una capilla con capacidad para 100 personas
- Una biblioteca con mesas de lectura para 100 personas
- Un bar con una capacidad de 200 personas de pie
- Una enfermería para unas 20 camas

Se advertía además de la necesidad de aumentar la cifra de aulas en la proporción correspondiente.

Como consecuencia se redactaron unos proyectos al respecto. La Dirección General de Aeropuertos lanzó el proyecto 5-640-55 referente a la ampliación en sentido longitudinal del pabellón de aulas existente para aumentar su capacidad. Era un concepto que difería de la propuesta de la Jefatura de la MAU, que había sugerido la construcción de un nuevo edificio para dos aulas con el fin de tener en conjunto unos 100 alumnos por aula, indicando como alternativa crear cuatro aulas más por el camino que se considerara oportuno.

Asociado a la ampliación se elaboró el "Anteproyecto de Edificio Administrativo de Villafría" fechado en Valladolid el 11 de abril de 1956 con las firmas del arquitecto Daniel Valdivieso Rubio, del comandante de ingenieros aeronáuticos Antonio Marabini Berriz y de Francisco Domínguez Riestra. La memoria del anteproyecto era elocuente cuando en el apartado de las órdenes recibidas decía que "como consecuencia de las decisiones de la Superioridad el contingente a reclutar por la Milicia Aérea Universitaria

para el verano del corriente año de 1956, se elevará a 620 hombres, cifra que seguramente tendrá un aumento en el año 1957, de 60 individuos más [...] se considera de suma necesidad la realización de obras y ampliación de las ya existentes [...]".

El edificio administrativo, cuyo coste se había estimado en 468.000 pesetas, buscaba fundamentalmente liberar espacio en la torre de mando. Habría constado de dos alas conectadas en forma de L, una para funciones administrativas y otra para estudios. Cada unidad tendría oficinas formadas por el despacho del Jefe de Sección y dos dependencias de empleados de espaldas al Jefe y con ventanales separadores, aseos generales, guardarropas y almacén.

A diferencia de los dos casos anteriores, no se ha identificado documentación del proyecto del edificio multiusos que constituía el centro de la propuesta de la Jefatura de la MAU. Sin embargo sí aparece su silueta en un plano del 20 de marzo de 1956, lo que parece demostrar que tal proyecto también llegó a ser redactado con mayor o menor detalle. En la figura 5 se representan esas propuestas instalaciones que nunca llegaron a ver la luz.

El objetivo de aumentar los llamamientos de la MAU se habría venido gestando desde finales de 1954, cuando se evaluaron las necesidades para 1955, y muy probablemente estaba directamente relacionado con el que más adelante fue el Decreto de agosto de 1955²⁴, cuyo fin era revisar y unificar lo relacionado con el reclutamiento y formación de los Oficiales y los Suboficiales de Complemento a la luz de la experiencia obtenida con la aplicación del antes mencionado Decreto de 24 de julio de 1947.

Llama la atención poderosamente, sin embargo, que todos esos proyectos dejaron de tener sentido incluso antes de su puesta en papel. La ampliación de los llamamientos de la MAU había sido desestimada en los primeros meses de 1955. La Orden Ministerial de 16 de junio de 1955 convocó 385 plazas para la que sería la 8ª Promoción de la MAU, bastante inferior a las 620 consideradas²⁵. La relación de admitidos dada a conocer en diciembre se redujo hasta sólo 292 alumnos²⁶. Es más, la 9ª Promoción resultó especialmente corta: se convocaron solamente 100 plazas en mayo de 1956 y en los albores de enero de 1957 la relación de admitidos sumó 137 alumnos²⁷.

PRINCIPIOS DE LOS 60: EL AERÓDROMO ESCUELA ALCANZA SU CONFIGURACIÓN FINAL <

Fue en los primeros años 60 cuando el Aeródromo Escuela de la MAU llegó a su configuración definitiva. El año 1960 se había estrenado con una propuesta de la Junta Económica del Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica que, según acta del 20 de abril, acordó proponer a la Superioridad la colocación en Villafría de "un monumento al primer caído de la MAU" por un importe de 188.622,20 pesetas. El primer caído de la MAU fue el alférez de la Primera Promoción Antonio Sánchez Barranco, fallecido el 11 de agosto de 1957 en Ifni mientras participaba en una misión -considerada de guerra a posteriori- como segundo piloto de un CASA C-2.111, por lo que se le concedió el empleo de teniente a título póstumo.

El monumento, declarado de absoluta necesidad tras el dictamen de la Junta



Técnica, fue construido justo a tiempo para que fuera solemnemente inaugurado en el curso de 1960, cuando coincidieron en Villafría los alumnos de las Promociones 11ª y 12ª de la MAU. Lo constituía una semiala de velero Kranich II situada verticalmente sobre una base de hormigón y mármol rojo armada interiormente con una estructura de hierro. En esa base figuraba una placa de grandes dimensiones en memoria del alférez Sánchez Barranco. Fue ubicado junto a la plaza de armas, enfrente del pabellón dormitorio de la MAU.

Canceladas todas las propuestas de ampliación de 1955 y 1956, la impartición de las clases a los alumnos de la MAU había continuado ayudándose con tiendas de campaña. Saltaba a la vista que hacía falta mejorar una situación que duraba ya muchos años. En el plano de los Aeródromos de Villafría y Gamonal dibujado en abril de 1956 por el Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica que se adjunta con este artículo aparece esbozado un segundo pabellón de aulas al noroeste del existente entonces, que puede indicar que esta solución estaba siendo considerada ya entonces. Sin embargo no se plasmó hasta el presupuesto del año 1962, donde apareció como el "Proyecto de Pabellón nº 2 para Aulas de la MAU en el Aeródromo de Villafría", firmado el 25 de enero de 1962 en Valladolid por Antonio Marabini Berriz y Francisco Domínguez Riestra y presupuestado en 1.549.232 pesetas con una plazo de realización de cuatro meses. El nuevo edificio sería estructuralmente semejante al primero que a partir de entonces sería conocido como pabellón de aulas nº 1. Su configuración era al menos parecida a la insinuada en el plano de 1956 pero su

ubicación fue diferente. Se trataba de un edificio de una sola planta de 55 m de largo por 15 m de ancho, que daba cabida a ocho aulas para 40 alumnos cada una. Fue concluido en el propio 1962 con un coste de 1.369.909,65 pesetas, es decir, inferior a lo presupuestado.

La aceptación oficial definitiva del pabellón de aulas nº 2 tuvo lugar dos años después de su conclusión, el 29 de enero de 1964, juntamente con las aceptaciones definitivas de un nuevo comedor y cocinas para la MAU y la de unos nuevos dormitorios de alumnos, obras estas últimas que acabaron 14 años más tarde con la provisionalidad del comedor, cocina y bar de la MAU establecidos en la planta baja del pabellón dormitorio en 1949.

El que fue comedor, cocina y bar definitivo de la MAU se construyó en la zona situada entre el pabellón dormitorio y la vía férrea, a partir del proyecto 5-886-61 firmado por Antonio Marabini Berriz cuyos planos tenían fecha del 12 de mayo de 1961. El plazo de ejecución era de ocho meses a partir de la adjudicación de la obra y estaba valorada en 5.487.432,75 pesetas. Era un edificio de tres zonas: un comedor de 761,76 m² para 700 plazas, una cocina de 592,48 m² y un bar de 655,96 m² con escenario para conferencias; los servicios correspondientes ocupaban 275,08 m² y tenía un porche cubierto. El coste final fue de 4.855.552,95 pesetas y quedó acabado en 1963, con retraso pues sobre las previsiones.

En paralelo a esta obra, y también concluida en 1963, se realizó la modificación de la zona de planta baja del pabellón dormitorio de la MAU hasta entonces usada como comedor, cocina y bar de los alumnos. Consistió en devolverla a la configuración inicial de 1949, es decir,

dos dormitorios de escuadrillas con sus servicios y aseos correspondientes si bien la capilla, la biblioteca y la enfermería no sufrieron retoque alguno. La obra importó 439.778,95 pesetas.

El acuartelamiento de tropa alcanzó su forma definitiva en esta época tras dos décadas de idas y venidas. Una vez decidido que el lugar otrora destinado a alojar a la tropa de destacamento en Villafría pasaría a ser el pabellón dormitorio de la MAU, el proyecto de urbanización MAU de Galíndez Zabala situó el nuevo acuartelamiento de tropa en las cercanías de la carretera Madrid-Irún (figura 4). La posterior renuncia a construir instalaciones deportivas entre el hangar este y la vía férrea, convirtió a esa zona en la más adecuada para acoger al acuartelamiento de tropa, porque cumplía además con el requisito establecido en su momento de separar adecuadamente a los alumnos de la MAU de la tropa.

Consta documentalmente que el proyecto de acuartelamiento de tropa en esta última ubicación data de mayo de 1951. Sin embargo hubo de esperar hasta el 20 de julio de 1954, cuando la Junta Económica del Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica propuso realizar un nuevo "Acuartelamiento de Tropa en el Aeródromo de Villafría (Burgos) [...] no debiendo exceder su coste máximo de 1.157.571,69 pesetas según presupuesto redactado a tal efecto". El proyecto definía un edificio en planta baja con cuatro naves dormitorio perpendiculares a un

La torre de control y la plataforma de Villafría tras su conversión en un aeródromo civil inaugurado el 2 de junio de 1999 por el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, y el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan José Lucas. Diario de Burgos.



cuerpo central que las comunicaba entre sí, con capacidad para 240 hombres (60 por nave en camas individuales con servicios incluidos).

Posiblemente por exceder el coste del límite establecido, se redactó sobre la marcha un proyecto parcial que se adjudicó mediante subasta el 22 de octubre de 1954. De acuerdo con él se construyó la mitad oeste del edificio, es decir, las dos naves de esa zona con su ala de comunicación en la que estaban instalados los aseos, el comedor, las oficinas del oficial y del sargento de servicio, la oficina de la escuadrilla y un almacén. La obra, que cubría una superficie aproximada de 1.368 m², fue realizada por la empresa Malaxechevarría Empresa Constructora de Burgos, quedó acabada hacia septiembre de 1955, y fue recepcionada provisionalmente el 18 de noviembre de 1955 y definitivamente aceptada, cumplido el plazo reglamentario de garantía de dos años, el 13 de diciembre de 1957. Por fin, cerca de la conclusión de 1955, la tropa de Villafría pudo abandonar las vetustas instalaciones que le habían servido de acuartelamiento hasta entonces.

Mucho antes de que todo esto sucediera, a finales de 1954, con las obras del reducido acuartelamiento de tropa en curso, el Ministerio del Aire ordenó modificar el proyecto para alojar ahora hasta 480 hombres, todo indica que por causa de las que luego fueron fallidas previsiones de aumento en los llamamientos de la MAU a partir de 1956 antes reseñadas. Aparentemente la inspiración provenía de otro estudio de la Jefatura de la MAU al respecto que hablaba de la necesidad futura de una guarnición permanente de 367 hombres que aumentaría en verano en 83 hombres por la presencia de los alumnos de la MAU, de manera que haría falta alojamiento para al menos 450 hombres en el acuartelamiento de tropa.

Ante la manifiesta insuficiencia del edificio en construcción este estudio proponía dos soluciones distintas. La primera y más obvia era añadirle las dos alas suprimidas del proyecto inicial y emplear literas dobles lo que permitía alojar 480 hombres con la correspondiente ampliación del comedor. La segunda proponía una modificación drástica: de una parte contaba con dejar el edificio en construcción sin cambios, excepto en lo que se refería a la capacidad del comedor que debería ascender hasta las 480 plazas, y erigir un nuevo edificio detrás del hangar oeste, eliminando la pista de atletismo. La ventaja aducida para esta última solución era que permitiría separar la Unidad de Defensa de la Unidad de Mantenimiento y Servicios.

La orden del Ministerio del Aire cristalizó en la idea de ampliar el edificio en

construcción añadiendo seis alas más similares a las dos en construcción, que con una capacidad de 60 hombres cada una en camas individuales permitirían llegar a los 480. El cuerpo central se prolongaría para conectar las ocho alas. Este concepto se puso en planos en octubre de 1955 y constituyó el proyecto 5-638-55, remitido a la Dirección General de Aeropuertos con el escrito 3479 y fecha 30 de noviembre de 1955 bajo el epígrafe de "Ampliación del Acuartelamiento de Tropa en el Aeródromo de Villafría". Fue devuelto con la petición de unos comentarios al Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica el 14 de diciembre siguiente y reenviado al Ministerio del Aire con las respuestas el 20 de diciembre y un importe de la obra actualizado para dejarlo en 6.448.427,08 pesetas.

El año 1956 transcurrió sin que se adoptaran acciones al respecto y fue a comienzos de 1957 cuando las cosas empezaron a moverse, como consecuencia de un escrito del General Jefe de la Región Aérea Atlántica, referencia 9732 del 7 de noviembre de 1956, informando que el Jefe del Estado Mayor había urgido a la Dirección General de Aeropuertos para "*la pronta tramitación de las obras de Villafría, que deberían quedar concluidas el 1 de junio de 1957*". El 11 de enero de 1957 fue lanzado por fin el "Proyecto de Ampliación del Cuartel de Tropa en el Aeródromo de Villafría (Burgos)" elaborado por el Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica con las firmas de Antonio Marabini Berriz y el arquitecto Ángel Hernández Morales. Valorado en 9.246.919,22 pesetas consistía en la ampliación del edificio de acuartelamiento de tropa añadiéndole las seis alas de 26 x 12 m para dormitorio de tropa y los anexos correspondientes.

Este proyecto no se llegó a realizar. Sin embargo el acuartelamiento de tropa aún iba a combinar tres proyectos en los años siguientes. El primero, bajo el epígrafe de "Proyecto de Pabellón para Cocina y Servicios, Ampliación del Acuartelamiento de Tropa en Villafría", fue aprobado por el Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica el 8 de junio de 1957. Después llegó el "Proyecto de Comedor de Tropa en Villafría (Burgos)" de 24 de enero de 1959 valorado en un total de 852.069,10 pesetas. El tercero y último fue el "Proyecto de Terminación del Acuartelamiento de Tropa de Villafría" aprobado el 19 de febrero de 1960 y valorado en un total de 2.158.541,75 pesetas. La configuración del acuartelamiento de tropa alcanzó así su configuración definitiva en 1961 y dejó la capacidad máxima del acuartelamiento en los 480 hombres previstos, en configuración de cuatro alas para 120 hombres cada una empleando literas:

una configuración muy semejante a la concebida diez años atrás. La figura 6 presenta la evolución del acuartelamiento de tropa que se acaba de relatar y la figura que abre este artículo, insertada en la fotografía de la misma época que muestra la que fue configuración final del Aeródromo Escuela de Villafría.

EPÍLOGO

La 22ª y última Promoción de la MAU abandonó el Aeródromo Escuela de Villafría el 28 de agosto de 1971. En diciembre siguiente esa institución pasó a ser historia en virtud de un Decreto de la Presidencia del Gobierno²⁸. De Villafría habían salido en los 23 años de actividad de la MAU 3.712 alféreces de complemento, 165 brigadas de complemento y 57 sargentos de complemento. Se estima que otros 655 alumnos no llegaron a culminar sus carreras universitarias y hubieron de realizar su servicio militar según lo estipulado en los decretos que regularon la MAU.

El Aeródromo de Villafría fue abierto al tráfico civil en septiembre de 1971 y el 23 de junio de 1973 nació de manera oficial el Real Aeroclub de Burgos. Esas dos afortunadas circunstancias facilitaron que Villafría mantuviera la actividad aeronáutica y no siguiera el destino que años atrás había sufrido el Aeródromo de Gamonal. A ellas se unió a partir de 1980 la celebración en los meses de verano de cursos de aeromodelismo, paracaidismo y vuelo sin motor gracias a un convenio firmado entre el Cuartel General del Aire, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

Desactivado Villafría como Aeródromo Militar en 1993, pasó a convertirse en un aeródromo civil en 1999 y, en virtud de su declaración como aeropuerto de interés general por parte del Ministerio de Fomento en el año 2000²⁹, el 7 de julio de 2008 era inaugurado oficialmente el Aeropuerto de Burgos tras su entrada en servicio el día 3 de ese mes. Por fortuna hoy las principales edificaciones del antiguo Aeródromo Escuela de Villafría, restauradas y dedicadas a otros fines y, como estampas más visibles para los usuarios del nuevo y flamante aeropuerto, la torre de Mando y los dos hangares, conservan el recuerdo del pasado militar de Villafría.

Bibliografía y documentación:

Historia de los aeropuertos de Burgos, José Antonio Martínez Cabeza y Luis Utrilla Navarro. I.S.B.N.: 978-84-92499-11-3. Aena 2009
Archivo Histórico del Ejército del Aire
Archivo Municipal de Burgos
Diario de Burgos
Planos esquemáticos dibujados por el autor

¹Real Decreto-Ley número 1.197 de 19 de julio de

1927 relativo a la creación de aeropuertos. Gaceta de Madrid nº 201, 20 de julio de 1927, páginas 379 y 380. Presidencia del Consejo de Ministros.

²Uno de los aviones civiles participantes fue el primer prototipo de la avioneta CASA III, M-CAGG, que provista de un motor Cirrus III de 90 CV había realizado su primer vuelo el 2 de julio de 1929 en Getafe, pilotada por Alejandro Gómez Spencer. Tripulada en esta oportunidad por Carlos de Haya González y Arturo Álvarez Builla se clasificó la primera en la categoría de aviones civiles, alcanzando una velocidad media de 150 km/h con una carga de 280 kg.

³Real Decreto de 19 de diciembre de 1930 aclarando el artículo 10 del Real Decreto-Ley de 19 de Julio de 1927, en el sentido de que funcionará en la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos la Junta Central de Aeropuertos. Gaceta de Madrid nº 354, 20 de diciembre de 1930, páginas 1.820 y 1.821. Presidencia del Consejo de Ministros.

⁴Burgos fue de hecho la capital del Bando Nacional durante buena parte de la Guerra Civil y concluida esta se mantuvo allí unas semanas la Administración del nuevo Estado español. La Ley de 30 de enero de 1938 promulgada por Francisco Franco en Burgos y publicada en el BOE nº 467 de 31 de enero de 1938, páginas 5.514 y 5.515, había organizado la Administración del Estado. Distribuyó los diversos ministerios entre cinco provincias -Álava, Burgos, Santander, Valladolid y Vizcaya- y, en el caso concreto de los Ejércitos, creó un Ministerio de Defensa Nacional que mantuvo su sede en Burgos, al igual que los de Asuntos Exteriores, Interior, Hacienda y Agricultura. Ese mismo 31 de enero el BOE publicaba los nombres de los nuevos ministros, siendo designado el general de división Fidel Dávila Arrondo ministro de Defensa Nacional. La Ley de 8 de agosto de 1939, publicada en el BOE nº 221 del 9 de agosto de 1939, páginas 4.326 y 4.327, y también dictada en Burgos, derogó la de 30 de enero de 1938 y creó la organización que adoptaría la España de la Posguerra.

⁵El permiso para la construcción de este ferrocarril de vía métrica, cuya finalidad era llevar el carbón extraído de las minas de la Sierra de la Demanda de titularidad británica hasta Villafraja para embarcarlo en el ferrocarril de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte hasta el Puerto de Bilbao, fue solicitado el 14 de marzo de 1895 por la firma Richard Preece Williams. Concedido el 6 de junio de 1896 e iniciadas las obras en julio siguiente, la línea, de unos 66 km de longitud, funcionó entre 1902 y 1904 aquejada de problemas de rentabilidad y víctima de oscuras y complejas tramas. Ferrocarril y Minas de Burgos, S.A., fue una sociedad formada por iniciativa de Vicente Alonso Martínez y constituida mediante escritura pública otorgada el 5 de febrero de 1920 en Madrid ante el notario Anastasio Herrero con un capital de 7.500.000 pesetas. Esta sociedad volvió a poner en marcha la línea, que en 1913 había sido objeto de la prohibición de circular trenes por su mal estado, pero finalmente dejó de funcionar por falta de rentabilidad en abril de 1922.

⁶Orden de 4 de septiembre de 1939, BOE nº 251, 8 de septiembre de 1939, página 5.012. Ministerio del Aire.

⁷Uno de los Ca-310 del 42 Grupo sufrió un accidente en el Aeródromo de Gamonal el 13 de febrero de 1940, en el que fallecieron el teniente piloto Felipe García Aixa; el teniente Antonio García López, observador; el alférez Jacobo Campuzano Rodríguez; y los cabos Julio Fernández Cordón y José Antonio Canals Sola.

⁸Decreto de 1 de septiembre de 1939 sobre organización del Ministerio del Aire. BOE nº 248, 5 de septiembre de 1939, páginas 4.938 a 4.941. Ministerio del Aire.

⁹Ley de 2 de noviembre de 1940 por la que se modifica el Decreto-Ley de 19 de julio de 1927 referente a Aeropuertos. BOE nº 321, 16 de noviembre de 1940, páginas 7.887 a 7.889. Jefatura del Estado.

¹⁰Orden de 6 de marzo de 1941 por la que se crea una Comisión Liquidadora que entienda de la disuelta Junta Central de Aeropuertos. BOE nº 71, 12 de marzo de 1941, página 1.774. Ministerio del Aire.

¹¹La Dirección General de Infraestructura hubo de esperar varias semanas para tener su esquema organizativo, que llegó en el Decreto de 10 de febrero de 1940 organizando la Dirección General de Infraestructura del Ministerio del Aire, BOE nº 46, 15 de febrero de 1940, páginas 1.160 y 1.161. Ministerio del Aire. La Sección de Obras de la Dirección tendría a su cargo todo lo relacionado con los proyectos aeroportuarios y las obras correspondientes entre otras tareas.

¹²Decreto de 24 de noviembre de 1939 declarando urgente la adquisición y las obras que han de ejecutarse en los campos de aviación clasificados por el Estado

Mayor del Aire en la categoría A. BOE nº 332, 28 de noviembre de 1939, página 6677. Ministerio del Aire.

¹³En el "Proyecto de Explanación y Drenaje del Campo de Villafraja" que se menciona más adelante -uno de los primeros pasos para la construcción del nuevo aeródromo- fechado en Valladolid el 5 de octubre de 1940 y firmado por el jefe regional de Infraestructura de la Región Aérea Atlántica José García Fernández, se reseña literalmente que se había elegido "como zona de edificaciones del Aeródromo de Villafraja el monte del Sr. Moliner cedido por el Excmo. Ayuntamiento de Burgos". Quiere ello decir que la decisión del Consistorio burgalés, el acuerdo con el propietario de la finca y el ofrecimiento al Ministerio del Aire fueron bastante anteriores a estas fechas "oficiales".

¹⁴De esas últimas escrituras, una de ellas resolvió para los siguientes años el problema creado por la insuficiencia del caudal de agua que llegaba al Aeródromo desde el manantial de Cótar. Suscrita con Román Pascual Casado, Lorenzo Sánchez Segura y María Serafina Herrero Arribas, ponía en manos del Ministerio del Aire un manantial situado en el término municipal de Castrillo del Val cuya agua sería conducida hasta un

²²El plano general de Villafraja y Gamonal dibujado en abril de 1950 por el Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica, un esquema del cual acompaña a estas páginas (Figura 3), representaba como "edificaciones existentes" en esa fecha la piscina, el pabellón de duchas, el cuerpo de guardia, el pabellón de aulas y el pabellón dormitorio de la MAU, aunque alguna de ellas estaba, como se puede deducir de lo indicado, en proceso de construcción.

²³En un plano de mayo de 1951 aparece representada e identificada una galería de tiro junto al Parque de Ingenieros. No se ha podido localizar evidencia documental alguna del proyecto correspondiente, ni tampoco aparece en los restantes planos del Aeródromo de Villafraja que se han consultado.

²⁴Decreto de 10 de agosto de 1955 por el que se autoriza el reclutamiento y formación de Oficiales y Suboficiales de Complemento del Ejército del Aire. BOE nº 238, 26 de agosto de 1955, páginas 5.271 a 5.273. Ministerio del Aire.

²⁵El llamamiento para la 8ª Promoción de la MAU disponía 300 plazas para el Arma de Aviación (S.V.); 20 para el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos; 20 para el Cuerpo de Ayudantes de Ingeniero Aeronáutico; 35 para el



Terminal del Aeropuerto de Burgos (LEBG) inaugurado oficialmente el 7 de julio de 2008. Está situada al sur del Aeródromo de Villafraja. José Antonio Martínez Cabeza

depósito desde el cual una tubería subterránea que atravesaría todo el campo de vuelo desde el este-sureste por su parte central abastecería al Aeródromo. En 1989 Villafraja se conectó a la red general de suministro de agua de Burgos a partir de una tubería que discurría paralela a la carretera N-1 Madrid-Irún.

¹⁵Entre los cerca de 400 expedientes del estudio de arquitectura de Manuel Ignacio Galíndez Zabala (1892-1980) figuran edificios de la relevancia de los Bancos de Vizcaya de Madrid y Barcelona (1930), las más importantes sedes del Banco Hispano Americano -Madrid, Barcelona y Bilbao entre otras- y la Naviera Aznar (Bilbao, 1943).

¹⁶La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se integró en la RENFE en virtud de la Ley de bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941. BOE nº 28, 28 de enero de 1941, páginas 634 a 643. Jefatura del Estado.

¹⁷Decreto de 23 de mayo de 1947 por el que se organizan las Escalas de Complemento de las Armas, Cuerpos y Servicios del Ejército del Aire. BOE nº 153, 2 de junio de 1947, páginas 3.134 y 3.135. Ministerio del Aire.

¹⁸Decreto de 22 de febrero de 1941 de organización de la Milicia Universitaria, BOE nº 64, 5 de marzo de 1941, páginas 1.547 a 1.549. Jefatura del Estado.

¹⁹Decreto de 24 de julio de 1947 por el que se aprueban las instrucciones para el reclutamiento y formación de los Oficiales y Suboficiales de Complemento del Ejército del Aire. BOE nº 213, 1 de agosto de 1947, páginas 4.348 a 4.352. Ministerio del Aire.

²⁰Manuel Ignacio Galíndez Zabala incorporó a su sobrino José María Chapa Galíndez a su estudio en 1943 y a partir de 1945 los proyectos de su gabinete de arquitectura pasaron a ser firmados por ambos.

²¹Las obras para la traída de agua desde el manantial de Castrillo del Val obligaron a cerrar el aeródromo durante una corta temporada a partir del 1 de abril de 1949.

Cuerpo de Sanidad; y 10 para el Cuerpo de Farmacia. Orden Ministerial de 16 de junio de 1955, convocatoria de la Milicia Aérea Universitaria para el curso 1955-1956, Boletín Oficial del Aire nº 70, 21 de junio de 1955.

²⁶Se concedieron 167 plazas del Arma de Aviación (S.V.); las 20 del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos; subieron a 35 las del Cuerpo de Ayudantes de Ingeniero Aeronáutico; y se cubrieron las 35 y las 10 respectivamente de los Cuerpos de Sanidad y Farmacia. Se sumaron 17 alumnos de la Escuela Especial de Ingenieros Aeronáuticos -que no cubrían plaza- y ocho alumnos en calidad de hijos de militar muerto en acto de servicio o de caído. Orden Ministerial de 26 de diciembre de 1955, Boletín Oficial del Aire nº 151, 29 de diciembre de 1955.

²⁷La Orden Ministerial de 9 de mayo de 1956, convocatoria de la Milicia Aérea Universitaria para el curso 1956-1957, publicada en el Boletín Oficial del Aire nº 54, 12 de mayo de 1956, indicaba en su artículo 2º que "el número de plazas para el Arma de Aviación será de 100 distribuidas de la forma siguiente: para alféreces (S.V.), 25; para brigadas (S.T.), 15; y para sargentos (S.T.), 60". Se cubrieron las 100 plazas del Arma de Aviación y se añadieron 32 alumnos de la EEIA y cinco más por ser hijos de militar muerto en acto de servicio o de caído, según la Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1956, Boletín Oficial del Aire nº 2, 3 de enero de 1957.

²⁸Decreto 3048/1971, de 2 de diciembre, sobre Escalas de Complemento de las Fuerzas Armadas. BOE nº 304, 21 de diciembre de 1971, páginas 20.670 y 20.671. Presidencia del Gobierno.

²⁹Orden de 20 de octubre de 2000 por la que se declaran de interés general los aeropuertos de Burgos (Villafraja) y Huesca (Monflorite) y se reserva el Estado su gestión directa. BOE nº 256, 25 de octubre de 2000, página 36.815. Ministerio de Fomento.

Uniformidad de la Aeronáutica Militar española

ADOLFO ROLDÁN VILLÉN
Coronel de Aviación
Académico C. de la Real de la Historia

Etimológicamente, uniforme es el vestido peculiar que por establecimiento o concesión usan los individuos que pertenecen a un mismo cuerpo o colegio.

Consecuencia de ello es que desde los tiempos más remotos, el uniforme ha cumplido dos misiones principales: integrar a sus portadores en una organización e identificarlos. Desde el punto de vista militar se denomina “uniforme” al traje y distintivo que han usado los componentes de los Ejércitos a lo largo de la historia.

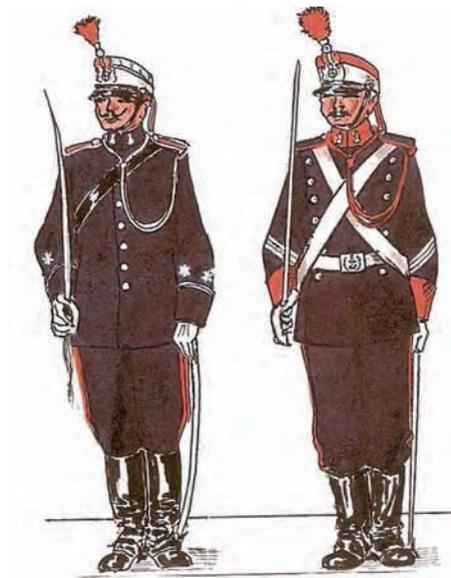
Este concepto de uniforme nace en el siglo XVII, —aunque mucho antes ya de una u otra forma los guerreros utilizaban atavíos para defenderse de sus enemigos y que poco a poco les hacía tener un aspecto diferente del resto de los miembros de su clan— y se consolida en los tres siglos siguientes, como una característica inherente a la Institución militar.

A lo largo del tiempo, la historia del uniforme militar ha seguido una evolución funcional, de acuerdo con las tendencias civiles del atuendo y de la influencia de determinados países. Influencia que será más evidente a partir del siglo XIX. En general no se produjeron variaciones fundamentales en las formas y colores de los uniformes hasta finales del siglo XIX.

En virtud de su utilidad los uniformes se pueden clasificar en dos grandes grupos: los de representación y los funcionales. Los uniformes de representación son los de gran prestancia y su uso se vincula a actos de gala o de sociedad (Gran Gala, Gala, Media Gala, etc.). Los funcionales, menos lujosos y de mayor comodidad, son los usados para la vida diaria en las bases, para volar o para saltar en paracaídas (combate, campaña, instrucción, faena, etc.).

Respecto a la Aeronáutica, la historia de su uniformidad comienza a finales del siglo XIX, justamente cuando aparece la primera disposición oficial en que se cita a los aeróstatos. Esta circunstancia tiene lugar durante la regencia de la Reina María Cristina en 1884, año de la creación del Servicio Militar de Aerostación, que nació afecto a la Cuarta Compañía del Batallón de Telégrafos del Cuerpo de Ingenieros.

No obstante lo anterior, hay que recordar que en noviembre de 1792, se efectuaron unas experiencias aerostáticas con fines bélicos. Estas pruebas las realizaron un grupo de profesores y cadetes del Real Colegio de Artillería de Segovia. Se trataba de la primera utilización de los globos con fines militares, lo que situó a nuestra Patria, por el descubrimiento del revo-



Oficial y Sargento con uniforme de gala del Cuerpo de Ingenieros de la Sección Montada de Aerostación. 1896.

lucionario sistema de observación, en la iniciadora mundial de la aerostación militar.

Por este experimento, cabe a la Artillería el honor de vestir a los primeros aeronautas españoles. En estos años la Artillería vestía de acuerdo con el Reglamento del Cuerpo de 1784. En este Reglamento se describe el uniforme de los oficiales como compuesto de casaca y calzón azules; chupa (chaleco largo), vueltas y forro, collarín y solapa encarnados; galón dorado bordeando la casaca y el collarín. Llevaban sombrero de ala ancha y copa armada (walon) con galón dorado mosquetero, charretera de flecos con hilillos dorados, galón chupa y carteras sin contracarteras y polainas blancas. Por tanto, podemos considerar este uniforme como el primero usado por la aeronáutica española.

Desde que se creó el servicio de Aerostación, habrían de pasar cinco años antes de que llegara a España el material adquirido en Francia y hasta el 19 de julio de 1889, no se realizó la primera ascensión libre efectuada por militares españoles del Cuerpo de Ingenieros.

Como consecuencia, podemos decir que en la primera ascensión libre de globos, los tripulantes vestían uniformes del citado Cuerpo. Esta indumentaria era la establecida en el Reglamento de Uniformidad del Cuerpo de Ingenieros publicado en 1886. En dicho reglamento se decía que el uniforme funcional de diario para los generales, jefes y oficiales, estaba formado por guerrera, chaleco, pantalón y ros, aunque podrían usar para determinados actos otras prendas tales como sombrero, polainas, forrajeras, esclavina, capote, etc.

La guerrera era de paño azul turquí con cuello del mismo color, botonadura de siete botones plateados y dos bolsillos a la altura del tercer botón; llevaba hombreras con un doble cordón de hilillo de plata, separadas por un vivo de paño doble. Las bocamangas se remataban por otro vivo del mismo paño y botón pequeño.

El chaleco, de igual color de paño en invierno y cachemir en verano, cerraba con una fila de siete botones pequeños; el cuello recto y abrochado con un corchete. Se usaba debajo de la guerrera cuando se llevaba desabrochada.

El pantalón, de la misma tela y color de la guerrera era abierto por delante y con bolsillos en las costuras de las piernas; llevaba una franja partida de color grana en cada costado.

El ros, prenda de cabeza, era de color blanco con escudo, presilla y bombillo de metal blanco, escarapela, cordones y cinta de la lana encarnada y madroño de lana roja.



Uniforme de paseo de invierno con pelliza de cabo de Ingenieros de Aerostación. 1904.

Asimismo, el uniforme de las clases de tropa constaba de guerrera de paño azul tina con cuello grana y emblema de Ingenieros de metal en cada costado, sin bolsillos y con una sola fila de botones, bocamangas lisas y hombreras del mismo paño que la guerrera, ribeteadas con cordón encarnado.

El pantalón de la misma tela y color que la guerrera iba disminuyendo el ancho desde la pierna hasta las polainas de paño negro abrochadas con nueve botones. Como cubrecabezas el ros con funda de lienzo blanco con cogotera y sin bombillo, sujeto por la forrajera de color grana. Cinturón y porta machete de ante blanco.

Con estas vestimentas se inician los primeros pasos de la Aeronáutica militar. Diremos que hasta 1913 los jefes y oficiales de la Aviación vestían el uniforme de su Arma o Cuerpo de procedencia, pero no así las clases de tropa. En noviembre de 1904 se dispuso para uso exclusivo de la tropa del Servicio de Aerostación de una pelliza de paño azul tina, idéntica a la usada en la Caballería del Ejército.

En 1908 se publica un Reglamento que detallaba las prendas que componían los distintos uniformes del Ejército, pero si importante fue esta reglamentación, más lo fue la modificación de los emblemas y divisas militares. En esta reglamentación se suprimen las divisas de grado (galones y trencillas) y se normalizan las estrellas como divisas de empleo (estrellas de ocho puntas para los jefes y de seis para los oficiales). Como prenda de cabeza se describe una gorra de plato que sustituirá a la teresiana, hasta entonces usada.

Cuando España adquirió los primeros dirigibles, en diciembre de 1910, se publicó un breve Reglamento de uniformidad para el personal que los manejaba. En esta disposición se especificaba que los oficiales podrían usar sobre el uniforme de diario del cuerpo montado de Ingenieros un traje de cuero, compuesto de chaquetón y calzones y un pasamontañas que sustituía a la gorra durante el vuelo; los mecánicos lo vestían encima del traje de diario.

También en este año, se reglamentó para todo el Ejército peninsular un uniforme de verano de "rayadillo" (oficialmente llamado "dril rayado de azul"), que tuvo gran aceptación. Este uniforme inspirado en el usado en los territorios de Ultramar de clima cálido, consistía en una levita de dril blanco rayado con rayas azules en Ultramar y negras en África, En la Península se conservó el rayado azul.

Para la tropa esta vestimenta se componía de una guerrera cerrada con cuello abrochado con corchetes, con el emblema de Ingenieros en ambos costados y con una hilera central de seis botones; pantalón largo recto. Como prenda de cabeza el típico gorro de cuartel cilíndrico "queso" y como calzado las alpargatas reglamentarias.

Los oficiales, como prenda de cabeza usaban salacot en África



Traje de Vuelo para dirigibles. 1910.

y gorra de plato de la misma tela en la península. Usaban polainas de la misma tela o botas altas. Este uniforme se usó hasta 1914.

Como el Cuerpo de Ingenieros fue encargado del Servicio de Aeronáutica y antes de adquirir el material necesario para cumplir dicho cometido, tenían que realizar ensayos y estudios de este nuevo instrumento de guerra, para seleccionar el material idóneo y además formar al personal que los iba a manejar, se aprobó, en marzo de 1911, el Reglamento para la experimentación de aeroplanos.

En esta disposición aparece por primera vez la uniformidad de los pilotos de aeroplano. Se disponía que para volar se usara sobre el uniforme la gorra o el pasamontañas, chaquetón de vuelo y calzones iguales a los empleados en el Servicio de Dirigibles.

UNIFORMIDAD DEL REGLAMENTO DE 1913

El 16 de abril de 1913 se aprueba el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar. Esta Disposición constaba de tres Títulos (Dirección del Servicio, Aerostación y Aviación) y tres Apéndices (Clases de Pilotos, Gratificaciones y Emblema y Distintivos) y en ella se reglamentaba por primera vez las funciones y actividades que podía llevar a cabo el Servicio de Aeronáutica Militar.

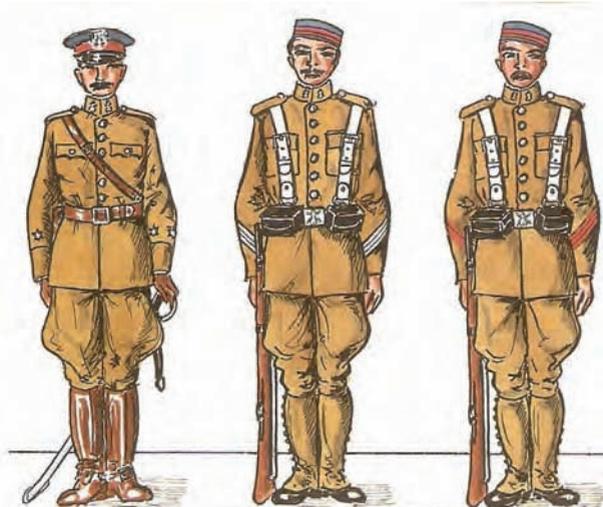
Se disponía en este Reglamento que la Aeronáutica militar sería la encargada del estudio, adquisición o construcción, conservación y empleo, de todos los elementos utilizables, en usos militares, para la navegación o para la observación aérea, así como la organización, instrucción y movilización y los servicios complementarios de los anteriores. Asimismo, establecía que la Aeronáutica militar comprendería la Dirección del Servicio, el Servicio de Aerostación y el de Aviación.

En el Apéndice número 3, se disponía que el personal del Servicio llevara sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica. La singularidad más llamativa de éste reglamento era

la descripción que hacía del emblema de la Aeronáutica: *Dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima. Este emblema será de metal para los Soldados y Clases de Tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los Jefes y Oficiales, que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera*. Además, creó los Distintivos que debían añadirse al emblema: *"un ancla para los pilotos de globos, una rueda de timón para los de dirigible y una hélice de cuatro ramas para los de avión; llevando los observadores únicamente el emblema de la Aeronáutica*.



Soldado de Ingenieros del Servicio de Aerostación con uniforme de campaña (rayadillo azul). 1913.



Oficial, Suboficial y Tropa de Ingenieros del Servicio de Aerostación. 1914. Con uniforme caqui.

Cuando se poseían dos o tres títulos aeronáuticos, los distintivos se sobreponían uno encima del otro. Los observadores ostentaban el emblema sin ningún distintivo, hasta que por Orden del 17 de Septiembre de 1920 se creó uno especial para esta titulación, que consistía en una estrella dorada de cinco puntas inscrita en el círculo rojo.

Este emblema y los distintivos han perdurado, con pequeñas variaciones, a través de los años hasta nuestros días. La única modificación introducida se hizo durante la II República, que sustituyó la corona real por la mural. Este timbre duró muy poco tiempo pues una semana más tarde de su implantación, se decretó su supresión. Otra modificación se hizo durante la Guerra Civil, en la Zona Republicana, donde se ordenó colocar, una estrella roja de cinco puntas, como timbre del emblema para todas las especialidades. También en la Zona Nacional se introdujo una modificación. Se reglamentó timbrar el emblema con la corona imperial y sobre el disco rojo el águila de San Juan en negro. La utilización del águila fue decayendo con el tiempo, aunque no se llegó a suprimir oficialmente hasta la instauración de la Monarquía en que se volvió a regular el emblema volviendo a timbrarlo con la corona real.

Unos meses más tarde, una R.O.C. de 20 de Junio 1913, declaraba reglamentario para todos los Cuerpos y Unidades del Ejército en la Península, Baleares, Canarias y África, el nuevo uniforme de tela de verano de color caqui, que sustituía al rayadillo clásico. Este color caqui adoptado (khaki: palabra indostánica que significa color de polvo), fue utilizado, por primera vez, por las tribus afganas para camuflarse en su territorio. Posteriormente el Ejército británico lo adoptó y de ahí fue pasando al resto de países europeos.

En la misma orden se especificaba la constitución del uniforme de color caqui. La guerrera era de cuello cerrado, abrochada con una hilera de botones de asta o pasta, calzón o pantalón y gorra. A la guerrera se le había suprimido el fuelle de los bolsillos, los botones posteriores y los delanteros solapados. Para actos de servicio se llevaría calzón de montar, con borceguíes y polainas de cuero color avellana. Hasta 1913, los jefes y oficiales de la aeronáutica, vestían el del Arma o Cuerpo de procedencia. A partir de este año se les dio un uniforme especial.

La uniformidad de la tropa también se reglamentó: el uniforme era de color caqui, llevaban guerrera cerrada con hilera de siete botones y cuello cerrado; calzones con perneras ajustadas que cubrían el empeine, abrochadas de la rodilla al tobillo; ros con funda caqui, que se quitaba los días de gala; corraje blanco con cartucheras negras y forrajera de color rojo.

Como prenda especial para volar los jefes y oficiales usaban, en invierno, un chaquetón de cuero, pero no usaban el pantalón azul, como se disponía en la citada orden, sino el calzón caqui con borceguíes y polainas de cuero de color avellana, como estaba previsto para actos de



Cabo del Servicio de Aviación con uniforme de gala en formación. 1926.



Traje de Vuelo de 1914.



Jefe de Grupo del Servicio de Aviación con uniforme tropical. 1926.

servicio; en verano usaban la chaqueta y el pantalón azul. Complementaba la uniformidad para volar un casco de vuelo con visera y banda de protección, gafas y guantes color avellana.

Cuatro años más tarde en noviembre de 1917 se volvieron a dar normas sobre uniformidad de la Aeronáutica Militar. En esta disposición se dispuso que los *Jefes y Oficiales con destino en plantilla o en comisión de servicio en la Aeronáutica, usarían durante todo el año el uniforme caqui, no siendo obligatorio para los jefes y oficiales aspirantes a pilotos y observadores ni para los dependientes del Ministerio de Marina, que usarían los suyos reglamentarios.* El uniforme de paño al ser diferente según la procedencia de cada individuo, se reservaba para actos sociales.

La guerrera de esta nueva uniformidad sería cerrada con cuatro bolsillos y se abrocharía con una hilera de botones de pasta solapados bajo la tela, calzón o pantalón recto y gorra de color caqui, suprimiéndose el corraje.

Como los jefes y oficiales destinados en Marruecos solían llevar el uniforme con el cuello abierto, sin corbata y con el cuello de la camisa sobre las solapas de la guerrera, se autorizó también para los jefes y oficiales destinados en la Península..

También se dieron normas para la uniformidad de las clases e individuos de tropa, tales como reducir el uso de la forrajera a las plazas montadas de la rama de la Aeronáutica siendo el emblema bordado en el traje de paño.

En la modificación del Reglamento de Aeronáutica Militar, en septiembre de 1920, se especificaba que los emblemas serán los reglamentarios desde 1913, creándose la insignia de observador de aeroplano, consistente en una estrella dorada de cinco puntas inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica Militar.

De nuevo, en diciembre de 1920, se reforma el uniforme reglamentado en 1917 para el personal de la Aeronáutica Militar. El nuevo uniforme consistía en una guerrera abierta con solapa donde se colocarían los emblemas del Arma o Cuerpo respectivo y con cinco botones a la vista de cuero de color avellana. La gorra de color caqui pero sin aro de acero interior. La camisa de cuello vuelto y bajo, de color crudo y la corbata de color caqui. El pantalón, seguía siendo el largo recto o calzón con polainas desde la rodilla de cuero color avellana; los guantes continuaron siendo de color avellana. Se añadió un capote-abrigo abierto con dos filas de botones del mismo color del paño, colocando las divisas de los oficiales bordadas en una tira del mismo paño que se coserá sobre la manga y las de los jefes y generales irán bordadas en la misma forma en la bocamanga. Llevaba trabilla posterior y la longitud de la prenda era hasta las corvas.

En marzo de 1922, se efectúa una profunda reorganización de la Aeronáutica y en el Decreto se organiza la Aeronáutica como un Servicio, con dos ramas: Aerostación y Aviación. En cuanto a uniformidad se normaliza que el uso

de los emblemas de piloto de globo libre o dirigible y de observador de Aerostación solo lo pueden usar sobre el uniforme los jefes y oficiales destinados en la Sección de Aeronáutica. Simultáneamente, al no existir el distintivo de Observador de Aerostación, se creó con la descripción siguiente: *una estrella de plata colocada en el centro del emblema general de Aeronáutica*. Posteriormente, en agosto de 1922, se declara reglamentario, como prenda de abrigo para las tropas de aeronáutica, el chaquetón de paño azul tina de 1906, en sustitución de la capota que estaba en vigor.

Al no disponer los especialistas de distintivos propios de la especialidad, en enero de 1923, se aprueban los distintivos para radiotelegrafistas, mecánicos de Aviación y montadores. En noviembre de este mismo año, se autoriza a los jefes y oficiales del Servicio de Aeronáutica el uso del correa de cuero fuera de los actos de servicio.

UNIFORMIDAD DE 1926

En el Real Decreto que dicta las bases para la reorganización de la Aeronáutica militar, en marzo de 1926, se crea la Jefatura Superior de Aeronáutica —que funcionará como una Sección de la Dirección General de Preparación de Campaña, que había sustituido al Estado Mayor Central— en sustitución de la Sección de Aeronáutica y organiza la Aviación militar en un servicio dividido en dos ramas: la de Aire y la de Tierra. En cuanto a la uniformidad regula que los jefes, oficiales y tropa del servicio de aviación usarán un uniforme especial, de color verde amarillo oscuro, que no llevarán más emblema que el del servicio y que llevarán en los hombros las insignias de la categoría en dicho servicio y en las mangas las del empleo en el Ejército. Sobre el uniforme de vuelo o de faena no se llevarán más que las primeras insignias.

Se reglamentó hubiera cuatro tipos de uniformes para los jefes y oficiales: diario, faena, gala y gala especial y tres para la tropa: diario, faena y gala.

El uniforme de diario para jefes y oficiales estaba formado por guerrera de solapas, de cuatro botones planos dorados con el emblema de Aviación y hombreras de pala negras bordadas con las insignias de las categorías en el servicio; pantalón largo o calzón bombacho, que llevarán al costado una franja compuesta de un vivo de oro flanqueado por dos trencillas de seda negra; gabán-chaquetón de cuero color avellana muy oscuro, gorro isabelino de fuelle con borla de oro en el frente, emblema de Aviación y debajo distintivos de empleo, ambos bordados en oro; camisa blanca de cuello blanco postizo, corbata negra, con los calzones polainas de cuero negro, zapatos negros de cordones, calcetines negros y guantes de color avellana.

El traje de faena estaba formado por un blusón-mono, de dril azul vergara, que no era otra cosa que el traje de vuelo, incluía un cubrecabezas, manteniendo el reglamentado hasta entonces de cuero color avellana” y gafas. Las insignias, solo las del servicio se llevaban en las hombreras.

El uniforme de gala consistía en el de diario con las modificaciones siguientes: guerrera, la de diario con charreteras do-

radas como hombreras, camisa blanca con cuello y puños planchados, guantes de cabritilla o gamuza blancos, gorro isabelino con insignias del servicio y ceñidor de piel fina negra con dos tirantes de la misma piel, hebilla y chapa doradas, esta última con el emblema de Aviación, guarnecido de dos galones dorados lisos con una cadenilla para suspender la daga-machete. La única prenda de abrigo para esta uniformidad sería la capa del color del uniforme con embozos y tapa de cuello de terciopelo negro.

La gala especial estaba formada por una chaquetilla-frac, de color verde amarillo oscuro, con tres botones cada delantero con el emblema de Aviación en el pecho, hombreras negras bordadas en oro con las divisas del servicio y mangas idénticas a las descritas para la guerra de diario con las estrellas correspondientes al empleo en el Ejército, chaleco con escote en forma de lira y dos bolsillos relojeros con cartillas, pantalón idéntico al de gala sin bolsillo trasero, camisa de pechera, corbata de lazo negro y zapatos de charol negros.

Para la tropa, el uniforme de diario, del mismo color verde amarillo oscuro estaba compuesto de guerrera cerrado con hilera de siete botones dorados, y dos bolsillos en el pecho, pantalón largo con franja al costado de paño negro, gorro isabelino con borla de agremán negro, borcué negros, guantes de algodón gris plomo, correa de cuero negro con emblema de aviación en la chapa del ceñidor y un chaquetón como prenda de abrigo. En formación, el pantalón largo se sustituía por el bombacho con polainas y botas negras.

El traje de faena estaba compuesto por guerrera de dril azul vergara de algodón, cuello alto prusiano con una hilera de siete botones de pasta ocultos y cuatro bolsillos; pantalón o calzón sin franja o vivo, vendas polainas, gorro el mismo del uniforme de diario, alpargatas y blusón mono.

El uniforme de gala de la tropa, se compondrá de las mismas prendas que el de diario, usándose con él guantes blancos de hilo.

Las insignias de las clases de tropa, idénticas a las del Ejército, eran de galón dorado para los suboficiales y sargentos y verdes para los cabos. Asimismo todas las clases de tropa llevaban en el cuello de las prendas del uniforme el emblema de aviación, con el número correspondiente a su unidad en el servicio. Asimismo el personal navegante de tropa, llevaba sobre el pecho otro igual sin número alguno y los mecánicos y radiotelegrafistas llevaban en la manga izquierda el distintivo de la especialidad.

En octubre de 1929, se introdujeron algunas modificaciones en la uniformidad de la tropa. En el uniforme de diario, se sustituiría el pantalón largo por un calzón bombacho con franja en los costados, de dos galones de color verde claro; en el gorro de fuelle se modifica la borla y el sutás que serán de color verde claro; los guantes eran de algodón de color avellana.

En el uniforme de faena se modifica la guerrera que será de algodón de color verde amarillo oscuro, con seis botones dorados, sin bolsillos en el pecho y sin ribetes de sutás en las mangas; calzón bombacho del mismo color que la guerrera pero sin franjas en los costados; vendas-polainas de la misma tela y co-



Oficial del Servicio de Aviación con uniforme de gala especial. 1926.

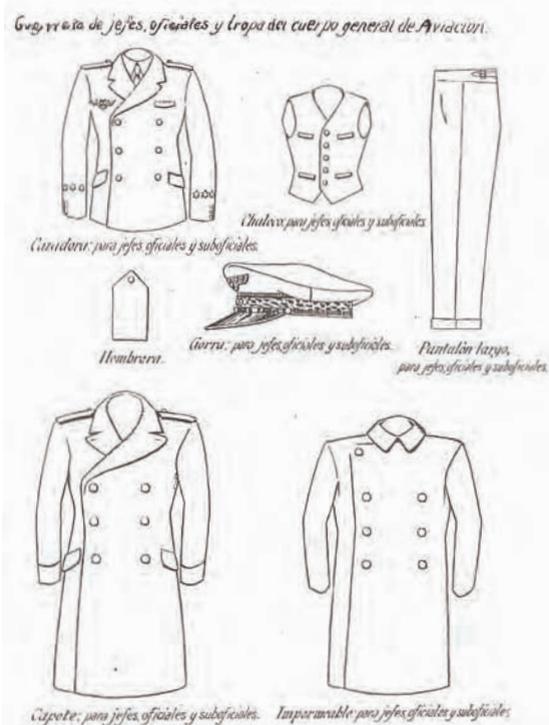


Capitán del Cuerpo General de Aviación con uniforme de diario. 1931.

lor que la guerrera; gorro del mismo color, pero sin fuelle y con un solo cordoncillo verde claro, chaquetón de la misma forma que el de diario pero de color pardo oscuro y el traje-mono de algodón de color azul oscuro y de características iguales al normalizado en el Ejército.

Como consecuencia de los incidentes que tuvieron lugar en el Aeródromo de Cuatro Vientos en diciembre de 1930, el Presidente del Directorio, General Dámaso Berenguer, consideró los hechos como una muestra de indisciplina, y en consecuencia, en enero de 1931, suprimió la Jefatura Superior de Aeronáutica y, con ella, todos los supuestos privilegios que había conseguido la Aviación (uniforme especial, escala del Servicio, las Escuadras fueron sustituidas por Batallones, etc.) y se volvió a la Sección y Dirección de Aeronáutica, dependientes del Ministerio de la Guerra.

Apenas transcurrida una semana de la proclamación de la II República (14-IV-1931), se empezó a restablecer en Aviación la situación anterior a las disposiciones dictadas por el General Berenguer. Por Decreto de 22 de abril, se restableció la Jefatura del Servicio de Aeronáutica, desaparecieron los batallones y renacieron las Escuadras, que fijaron sus cabeceras en Madrid, Sevilla, León y Tetuán.



Prendas del uniforme del Cuerpo General de Aviación. 1931.

UNIFORMIDAD CUERPO GENERAL DE AVIACIÓN

Creando el Cuerpo General de Aviación (26 de junio de 1931), se anunciaba que dicho Cuerpo usaría un uniforme especial cuyo modelo reglamentario se publicaría oportunamente.

En julio de 1931 se reglamentaba las características de la nueva uniformidad que debían usar los jefes, oficiales y tropa de Aviación Militar. Para jefes, oficiales y suboficiales se decretaban las siguientes modalidades: diario, gala, traje de faena y gala especial; esta última modalidad sólo para jefes y oficiales, sin ser de carácter obligatorio. Para la tropa se reglamentaba el uniforme de diario y traje de faena. Se mantenía el emblema de la Aeronáutica, reglamentado en 1913, sustituyendo la corona real por una corona mural, aunque una semana más tarde, se ordenó que el emblema no llevara como timbre ninguna corona.

El uniforme de diario para jefes, oficiales y suboficiales era similar al de la Marina, en hechura y en color. La llamada cazadora, de paño de color azul tina oscuro, era una americana cruzada con dos filas de tres botones metálicos cada una, solapas anchas de pico, mangas lisas, abiertas en los laterales de los puños, con tres ojales figurados y sus correspondientes botones pequeños de metal dorado. En los hombros, sobrepuestas y del mismo género, llevaba unas hombreras armadas y flexibles de las llamadas "de pala", de

forma pentagonal, que llevaban bordadas en oro los ángulos y las barras de la categoría en el Servicio de Aviación. En el delantero izquierdo llevaba un bolsillo con cartera. A la altura de ese bolsillo, en el lado derecho, debía ir colocado el emblema de Aviación reglamentario. En los delanteros de la parte baja de la americana, sendos bolsillos con cartera.

En diciembre de 1931 se añadió que "las palas deberán ser de color negro". En el delantero izquierdo llevaba un bolsillo con cartera.

El pantalón era largo, liso y con bajo doblado. La camisa blanca de cuello blanco postizo, pudiendo usarse el cuello blando; la corbata negra, los zapatos y los calcetines negros; guantes de diario de piel de color avellana. Como prenda interior, de uso habitual, chaleco con una sola hilera de cinco botones metálicos dorados pequeños.

Como prenda de cabeza se adoptó una gorra de plato armada con

barboquejo dorado, muy parecida a la utilizada en la Marina, sobreponiendo en la parte delantera del plato, bordado en paño negro, el emblema de Aviación, sobre las insignias de la categoría en el cuerpo y este conjunto ribeteado por un filo del mismo paño. Los jefes llevarán en la visera bordado un cordoncillo de oro y los generales de la Aeronáutica, llevaban en la visera los entorchados de su categoría.

La prenda de abrigo era el capote, que consistía en un gabán de forma cruzada, del paño azul reglamentario. También se contaba con capa azul marino de paño liso y cuello de terciopelo negro. No podía usarse en formaciones ni actos oficiales.

Se disponía también un impermeable de tela de gabardina impermeabilizada, amplio, recto, cruzado, con dos filas de cuatro botones y sin insignia de ninguna clase.

El uniforme de gala para jefes y oficiales era exactamente igual al de diario, pero con camisa de cuello almidonado y zapatos de charol negro y guantes de gamuza o cabritilla blancos.

En esta disposición, también se reglamentaba un uniforme de gala especial para actos sociales, para generales, jefes y oficiales, sin carácter obligatorio. Estaba compuesto por gorra, chaquetilla, frac, chaleco, pantalón con trencillas de seda negra en los costados, camisa planchada de pechera, corbata de lazo negra, zapatos de charol negros y calcetines de seda negros.

La uniformidad para los suboficiales, era la misma de los oficiales, llevando las insignias del empleo en la bocamanga en sentido vertical, el emblema de Aviación en la manga izquierda y en la gorra solamente el emblema de Aviación. Los pilotos llevaban el emblema colocado en el pecho en el delantero derecho.

El uniforme de tropa del Servicio de Aviación estaba compuesto de guerrera, calzón-bombacho, polainas, chaquetón, gorra de visera, botas, guantes, correa y machete.



Capitán de Aviación con uniforme de diario. Comandante de Aviación con capote.

La guerrera era de algodón azul vergara, con una fila de siete botones grandes. Cuello prusiano, alto y doblado con vueltas y con emblemas de Aviación metálicos en los picos del cuello. En cada costado del pecho sendos bolsillos de parche con cartera de tres picos y un botón, y otros dos en la parte del faldón, de la misma forma pero mayores. La espalda con botones al talle y abertura central. Las bocamangas con vuelta de pico. Las hombreras del mismo género, trapezoidales. Los botones, tanto grandes como pequeños eran convexos de latón con el emblema de Aviación estampado en su interior.

Calzón bombacho de la misma tela y color que la guerrera y de la forma clásica de los "breeches"; polainas de la misma tela y color, ajustadas a la pierna en toda su extensión, hasta la parte del empeine del pie, donde tomará su forma igual que unos botines; sujetándose con una trabilla que pasaba por debajo de la bota.

Gorra con visera y barboquejo de cuero negro; borceguíes negros; guantes de algodón, color avellana; correa de cuero negro, con hebilla con el emblema de aviación. Como prenda de abrigo usaban un chaquetón de paño castora, forrado de lana, de color azul tina, con amplio cuello para poder ser usado como tapaboca.

Correa de cuero negro con doble trinchera y tres cartucheras, llevando troquelado en la chapa dorada del ceñidor el emblema de Aviación; del tahalí, sujeto al ceñidor, pendía el machete reglamentario.

El traje de faena, que sólo podía usarse dentro del aeródromo, constaba de un gorro cuartelero, del mismo color que la guerrera, con vivos de color verde; un mono de algodón de color azul oscuro; un tabardo de paño color pardo oscuro y unas alpargatas.

Todas las clases de tropa de primera y segunda categoría que tuvieran derecho a utilizar el emblema de Aviación, por tener algún título de piloto, bombardero, radio aéreo, lo tenían que llevar en el costado derecho del pecho y en su parte superior, y los que no tuvieran títulos aeronáuticos en el brazo izquierdo.

Se autorizó, en esta misma orden que los sargentos, fuera de los actos del servicio pudieran llevar pantalón recto largo, de igual género y color que la guerrera; gorra análoga a la de la tropa, llevando en la parte delantera el galón correspondiente a su empleo. Asimismo se les autorizó a usar el impermeable reglamentario en el Ejército para los de su categoría, pero de color azul.

En enero de 1932, una nueva orden amplió las órdenes de junio y de julio de 1931. En primer lugar se declararon en vigor los uniformes descritos en dichas resoluciones y en segundo lugar se modificaron algunos detalles de dichos equipos. Respecto a los gorros de cuartel de jefes, oficiales y suboficiales se reglamentó fuera de la misma tela y color que la guerrera, que llevaran borla y vivos dorados, y que en su parte delantera debajo de la borla llevara bordado el emblema de Aviación y debajo a su vez las insignias de empleo en sentido horizontal para jefes y oficiales y vertical para los suboficiales.

Los galones que indicaban la categoría de sargento, tenían que ser dorados sobre fondo negro y los de los cabos de color verde también sobre fondo negro. Las insignias de estas cate-



Sargento Juan Huerta García con uniforme de diario.



Capitán de Aviación con uniforme blanco. 1941.

gorías las llevaban en las mangas y en la gorra en la franja vertical. Los suboficiales llevaban las insignias de su categoría en la bocamanga y los subtenientes encima de la bocamanga.

Los botones del impermeable de los jefes oficiales y suboficiales eran de pasta negra; los del uniforme, tanto grandes como pequeños, eran convexos, de metal dorado a fuego para jefes, oficiales y suboficiales y de latón para la tropa.

Asimismo se modificó, la visera cambiándola por una de charol y con un barboquejo dorado para jefes y oficiales y de hule acharolado para suboficiales y tropa; se decretó que los sargentos pudieran llevar, fuera de los actos del servicio, el correa reglamentario de cuero negro.

Se autorizaba a seguir usando los uniformes verdes y caquis, por espacio de año y medio de la fecha de la disposición del cambio.

Curiosamente en la disposición de la nueva uniformidad para el recién creado Cuerpo General de Aviación, no se decía nada sobre los trajes de vuelo. Tuvieron que transcurrir más de dos años para que se reglamentara esta modalidad de uniforme. En agosto de 1933, por fin se reglamenta el uso de trajes de vuelo tanto de invierno como de verano para los jefes, oficiales, suboficiales y tropa de Aviación militar.

Se trataba de un traje-mono de sarga de algodón azul oscuro, con forro de lana, un pasamontañas de color avellana oscuro sin visera con cavidades para los auriculares y forrado de piel de conejo, guantes manopla largos color avellana claro forrados de piel y botas de paño negro con suela de cuero, forradas de piel de cordero y con cremallera en parte trasera. La forma del mono era similar al traje de faena, pero la abertura central que arrancaba de la entrepierna, al llegar a la cintura se desviaba a la derecha, formando una solapa que llegaba hasta el hombro derecho, haciendo una pechera con dos filas de botones grandes negros, llevando en la pechera un bolsillo sesgado desde el hombro izquierdo al centro del pecho y en el lado izquierdo iba sobrepuesto el emblema de Aviación y debajo de éste las insignias de la categoría correspondiente.

El traje de vuelo de verano era de la misma forma, pero sin forro y algo más ajustado. En esta vestimenta el pasamontañas era de tela azul, sin forro y de igual forma que el de invierno.

Estaba autorizado en climas cálidos usar un traje de vuelo de color blanco. Podía utilizarse un forro de tejido de lana, con cuello amplio de piel merinilla de color café y dispuesto de manera que pudiera levantarse fácilmente.

La Presidencia del Consejo de Ministros, en febrero de 1935, hace extensivo el uso del uniforme reglamentario en el Arma de Aviación, al personal que con doble título (piloto y observador) preste servicio en el mismo y determina que los distintivos aeronáuticos correspondientes a pilotos militares, observadores y ametrallador-bombardero (a extinguir) seguirían siendo, una hélice de cuatro palas, una estrella dorada de cinco puntas y una bomba piriforme.

Esta misma disposición suprimió los distintivos de especialidad hasta entonces existentes, quedando como único emblema el reglamentario en el Arma cargado en el círculo central con los distintivos siguientes:

- Mecánico.- Una "M"
- Radio.- Una "R"
- Fotógrafo.- Una "F"
- Amero.- Una "A"
- Conductores automovilistas, en el brazo izquierdo un escudo representando un automóvil

En esta Orden se volvía a normalizar que solo podían llevar el emblema en el pecho el personal con título aeronáutico y los especialistas con plaza aérea, los demás especialistas lo llevarían en el brazo izquierdo.

UNIFORMIDAD DURANTE LA CAMPAÑA 1936-39

Al producirse el alzamiento el 18 de julio de 1936 y formarse dos zonas, la Aviación se escindió en dos bandos. Al principio en ambos bandos, dada la escasez de materias primas y las dificultades para la importación hizo difícil mantener una uniformidad correcta y ambas zonas procuraron mantener la uniformidad reglamentaria, pero pronto en la zona gubernamental se empezaron introducir cambios.

Por una Orden de 5 de noviembre de 1936, en el bando republicano, en el Arma de Aviación, se modificaron las divisas de los empleos de los generales, jefes, oficiales, suboficiales y cabos. Las divisas adoptadas fueron:

- Generales: En la manga un entorchado dorado sobre fondo rojo, con dos zunchos uno con una flexión formando espiga a continuación para los de División y uno sólo con la misma flexión para los de Brigada.

- Jefes y Oficiales: Coronel, cuatro zunchos, el superior con espiga; Teniente Coronel, un zuncho con espiga y dos sin ella; Comandante, un zuncho con espiga y otro sin ella con la mitad de ancho; Capitán, un zuncho con espiga y otro liso; Teniente, un zuncho con espiga y Alférez, un zuncho con espiga pero mitad de ancho que el anterior.

- Los suboficiales y tropa llevarán en sentido vertical dos barras de seda roja bordadas en realce y ribeteadas de hilillo de oro; los sargentos, idéntica divisa pero en vez de dos barras llevaban una sola y los cabos, un galón en ángulo recto bordado.

Todos los empleos llevaron una estrella roja encima de las divisas de empleo. Las estrellas rojas fueron suprimidas el 17 de marzo de 1939.

La gorra se mantenía la misma, llevando el emblema de Aviación orlado. En las gorras de los generales y jefes, se sustituyó el cordoncillo dorado por unas ramas de roble bordadas en hilo y filigrana de oro, dispuestas como lo llevaba la Armada. El emblema se mantenía el mismo, timbrado con una estrella de cinco puntas.

En la misma disposición se reglamentaba para el interior del aeródromo, el mono azul en invierno con el emblema de aviación en el pecho y las divisas en las hombreras. En verano se autorizó un mono blanco idéntico al azul. Asimismo se disponía la supresión de las hombreras en la guerrera y se especificaba que las divisas en el abrigo se llevasen en las hombreras.

Un mes más tarde se agregaba al uniforme de paseo una nueva prenda de abrigo consistente en un chaquetón de cuero, sin divisas, y se intro-



General de Brigada con uniforme de gala. 1946.



Sargento con uniforme de diario. 1946.

ducía un nuevo uniforme de trabajo formado por una guerrera cerrada de azul mahón, con pantalón largo, con el que podía usarse también la chaquetilla canadiense. Asimismo en esta disposición se suprimía la estrella roja de la bocamanga pero conservándola en las hombreras.

En el mes de marzo de 1937, el Ministerio de Marina y Aire de la zona gubernamental, introdujo diversas modificaciones en la uniformidad. Se reglamentó un traje de diario para paseo en verano, consistente en una guerrera blanca, de cuello vuelto, con una fila de botones dorados y bolsillo a cada lado del pecho y hombreras porta divisas de paño en azul turquí; pantalón blanco recto con vuelta; zapato de lona blanco, calcetín blanco; guantes de hilo blanco y gorra, la reglamentaria con funda blanca.

Además se reglamentó un nuevo traje de trabajo, de color gris, con guerrera de cuatro bolsillos de fuelle, abrochada con cinco botones dorados y con las divisas en las hombreras. Para volar podía utilizarse el pantalón "breeche" del mismo color. Para la chaquetilla canadiense se dispuso el uso del pantalón llamado "knichers". Se describieron, el distintivo general del Arma, consistente en dos alas desplegadas, bordadas en plata, que parten de un disco rojo, en cuya parte superior descansa una estrella roja de cinco puntas" y los distintivos de todas las especialidades del Arma.

Los trajes de vuelo de los pilotos gubernamentales era el blusón mono sobre el que se colocaban el chaquetón de cuero de paseo reglamentado a finales de 1936. Francia durante las primeras semanas vendió al gobierno español republicano, diverso material de guerra. Entre dicho material se adquirieron trajes de vuelo, confeccionados por la firma francesa Lemercier Freres y consistía en un chaquetón tres cuartos ajustado a la cintura por un cinturón, pantalón,

guantes, botas y gorro, todas las prendas elaboradas en cuero de color marrón oscuro. Cuando Francia, por su adhesión al pacto de No - Intervención dejó de suministrar material, fue la URSS la que, entre otro material de guerra, suministró equipos de vuelo. Pocos días antes de finalizar la contienda (17-III-1939), el general Miaja a propuesta del consejero de Defensa, Segismundo Casado firmó un decreto que decía: "Queda suprimida la estrella roja de cinco puntas en el uniforme y en la prenda de cabeza de todo el personal militar y de los Comisariados de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, por considerar innecesario su uso, toda vez que no tiene significación jerárquica".

En la Zona Nacional, el 9 de marzo de 1938, el general subsecretario del Aire, Luis Lombarte Serrano, firma en Burgos con carácter provisional, el uso de la nueva uniformidad para el Arma de Aviación. Uniformidad que había sido diseñada por el entonces capitán Carlos Pombo Somoza.

Este nuevo uniforme, constaba de una guerrera de solapa, en forma de americana, cerrada, abrochada con cuatro botones dorados y cinturón de la misma tela con una hebilla de latón rectangular. Dos bolsillos sobrepuestos en el pecho con cartera y fuelle. En la parte delantera del faldón llevaba también otros bolsillos y manga rec-

ta con cartera superpuesta en ángulo, ribeteada con cordoncillo de oro. La hombrera de la misma tela, sujeta con botón pequeño.

El pantalón era largo y sin vuelta, de la misma tela y color que la guerrera, aunque también podía llevarse el calzón de montar tipo "breeches". Camisa azul para trabajo y blanca para paseo y gala; zapato negro y calcetín negro; con el calzón "breeches", bota entera de color negro. Corbata negra de pala y guantes color avellana.

La gorra y el gorro, como los del Ejército de Tierra, con estrellas bordadas en el aro y el emblema de Aviación en el plato de la primera y con vivos verdes y dorados el segundo.

La prenda de abrigo era el capote con cuello bajo cerrado, con dos filas paralelas de siete botones dorados. La espalda tenía un pliegue central, desde el cuello hasta abajo y dos pliegues desde la cintura hasta abajo. Asimismo, se describía un impermeable "gabardina gris" de cuello vuelto, abrochado con una fila de botones ocultos.

Las clases de tropa de la Aviación Nacional usaron una cazadora, de color beige oscuro, en vez de la guerrera y conservando el resto de las prendas reglamentarias.

Es curioso que en dicha norma no se mencionara el color del tejido para la confección de las prendas, siendo éste el gris pizarra.

Asimismo, en agosto de 1940, (18-VII-1940) se crean la Banda y el Cordón Militar para el uniforme de gala.

CARTILLA DE UNIFORMIDAD DE 1941

En esta Cartilla se decía que el uniforme sería igual para todas las Armas y Cuerpos que componían el Ejército del Aire, con un distintivo especial, que se regulaba por primera vez, consistente en un rombo colocado en la parte del cuello que se unía a la guerrera.

Cada Arma y Cuerpo tenía normalizado un color y en el rombo debía figurar, o las divisas para los generales, o el emblema del recién creado Ejército del Aire con el distintivo de cada Arma, Cuerpo o Especialidad.

Los colores de los rombos eran:

Arma de AviaciónRojo
Arma de Tropas de Aviación...Verde
Arma de Ingenieros.....Azul
Cuerpo de Intervención.....Blanco
Cuerpo de Intendencia.....Azul Prusia
Cuerpo Jurídico.....Amarillo Cadmio
Cuerpo de SanidadAmarillo rey
Cuerpo de FarmaciaMarrón
Cuerpo de EspecialistasRojo
Agregados.....Gris

Poco tiempo después, se publicó una disposición que modificaba el color del rombo del Cuerpo de Ingenieros que pasaba de azul a negro.

El color y hechura del uniforme sería el aprobado en marzo de 1938, en cuanto se refiere a la guerrera, pantalón largo, calzón, camisa, gorra, guantes y capote. Se modificó el gorro al que se le añadió una borla de hilos dorados para los generales y jefes, y de hilos verdes, entremezclados de hilos de oro, para los oficiales. Asimismo se reglamentó la pistola Astra 9 m/m de cañón largo, para formaciones y guardias y servicios de armas, y definía además la funda y el correa para ella.

Además en esta normativa se especificaba quienes podían usar este uniforme. El personal de las distintas Armas del Ejército del Aire, cuando hubieran causado baja en el Ejército de

Tierra o Mar; los jefes y oficiales pertenecientes a las Tropas de Aviación y los oficiales provisionales cuando estuvieran cursando estudios para oficiales profesionales.

En esta Cartilla aparecía por primera vez un capítulo dedicado a suboficiales (brigadas y sargentos), pues estos empleos, hasta entonces, seguían utilizando el antiguo uniforme de la república. La guerrera era con cuello cerrado con vuelta y abrochada con una fila de seis botones; pantalón recto, sin vuelta o calzón; gorra de plato, con divisas, emblema de Aviación y con visera forrada de la misma tela, con barboquejo dorado para los brigadas y negro para los sargentos. El resto de las prendas igual a las de los oficiales.

La tropa vestía con guerrera entallada, abrochada con cinco botones, con cuello cerrado que llevaba en la punta de este el rombo correspondiente al Arma o Cuerpo a que pertenecía y dentro de dicho rombo, debajo del emblema el número (1 a 9) de la Región o Zona en que estaba destinado. Pantalón recto, con carteras en la parte delantera y bolsillo en la trasera; camisa de sarga, de cuerpo amplio, color gris azulado con canesú, cuello sport y bolsillos con carteras; gorro de paño azul gris,

con vivos y borla verde; como prenda de abrigo utilizaban un capote azul gris pizarra, cruzado con dos hileras de botones y cuello vuelto (marinero). También se aprobaba un traje de trabajo, consistente en una cazadora y un pantalón mono con peto y bolsillos.

Aunque en esta normativa no se decía nada sobre trajes de vuelo, en realidad, desde hacía tiempo se estaban usando dos modalidades, una de invierno y otra de verano. Se adoptó como traje de vuelo para el personal volante, el modelo italiano. Ambas modalidades eran de la misma hechura y compuestas de cazadora, pantalón, casco, guantes, gafas y botas; el de invierno de color caqui verdoso y el de verano de sarga color caqui. La cazadora se cerraba mediante una cremallera, llevaba dos bolsillos en los delanteros de abertura vertical y cerrada mediante el mismo sistema. La cazadora de invierno disponía de un forro supletorio de paño de lana de gamuza, con cuello de piel, que podía ponerse o quitarse a voluntad. Los pantalones eran del mismo paño y color que las cazadoras. Las botas de vuelo eran de caña alta, de piel de becerro color marrón y suela de goma.



Uniforme de etiqueta. 1946.

REGLAMENTO DE UNIFORMIDAD, 1946

Tras la creación del Ejército del Aire en 1939, por Decreto de 15 de noviembre de 1946, se aprobaba un nuevo Reglamento de Uniformidad que regulaba cuanto se refería a vestuario y equipo militar.

Este reglamento comprendía cinco partes: una destinada a los emblemas, divisas y distintivos al uso; otra definía los modelos de cada prenda de los uniformes y equipos; la tercera disponía la composición de cada una de las modalidades: gala, media gala, diario, vuelo, ejercicios y trabajo, campaña y maniobras; otra determinaba las prendas mayores y menores que constituían el equipo del soldado y la última especificaba el tejido reglamentario para la confección de uniformes y prendas. El Reglamento muy minucioso, preveía además de las modalidades indicadas, los uniformes de gimnasia, deporte, atletismo, esquí, colonial, de montaña, etiqueta, enfermeras y de todos los servicios que existían en el Ejército del Aire.

El uniforme de diario se estableció debía estar confeccionado en paño gris azulado, conocido como color aviación. Llama la atención que en esta disposición, el águila imperial bordada o estampada en las distintas prendas y accesorios de la uniformidad, desaparecía.

El uniforme de diario de los generales, jefes, oficiales y brigadas fue idéntico al diseñado en 1938, con la única novedad de llevar en la parte del cuello de la guerrera que se unía a la solapa, el rombo del color correspondiente a cada Arma o Servicio del Ejército del Aire. Estos rombos porta emblemas fueron normalizados en este reglamento y eran de paño del color del Arma o Cuerpo a que pertenecía el individuo. Los oficiales generales llevarían en el rombo las divisas del empleo y el resto del personal el emblema del Ejército del Aire.

Las divisas de empleo se llevarían en el puño de las mangas, los generales y jefes y fuera del mismo los oficiales y suboficiales. La camisa era gris azulado, corbata y calcetines de color negro y guantes de piel gris. Podía usarse capote o impermeable a voluntad.

El uniforme de diario de los sargentos era del mismo color y tela que el anterior, con la única diferencia que la guerrera era con cuello cerrado vuelto, sujeto mediante corchete al que se adosaba una tirilla de color blanco. La guerrera se abrochaba con cinco botones metálicos, esféricos, con el emblema del Ejército del Aire.

La gorra de los brigadas y sargentos difería de la de los oficiales en que, en vez de llevar galleta, el emblema iba bordado en la parte frontal del plato con la divisa del empleo correspondiente.

El uniforme de gala de invierno para los generales, jefes y oficiales, era el de diario cambiando la camisa y los guantes por otras prendas de color blanco y añadiendo un ceñidor dorado, palas doradas de tisú, daga, y banda o cordón militar de color carmesí, con borlas y anillo dorado con la inscripción 1936-1939. La daga con empuñadura dorada, llevaba en la cruz, por la parte del anverso, el emblema de Aviación, y en el reverso el escudo de España; puño blanco de marfil, con hilos metálicos dorados enroscados; el remate del puño estaba constituido por una corona imperial. El cordón fiador estaba constituido por un cordón tejido con hilillo de oro. Los alféreces y tenientes, en lugar de la Banda, llevaban el cordón militar.

La guerrera de gala de los generales se diferenciaba de la de diario por llevar en la bocamanga un entorchado con una serreta dorada siguiendo el pico de la cartera, con fondo del color del Arma o Cuerpo a que pertenecía el interesado. Formaba parte de la gala las hombreras, de tisú de oro, ribeteadas por un bordado en serreta y en su interior unos vistosos adornos, la faja de tejido de hilo de seda color grana y la banda de una Gran Cruz.

El uniforme de gala en formación de los jefes al frente de fuerzas armadas, se componía de guerrera de diario, calzón "breeches" de la misma tela y color, botas altas y sable.

El uniforme de gala de los brigadas consistía en guerrera abierta con solapas y sin cordoncillo dorado en las bocamangas y las divisas dentro de ésta, colocadas verticalmente. Las hombreras dobles de tela del uniforme de diario, en lugar de las doradas de los jefes y oficiales.

El pantalón recto, calcetines negros y zapatos de charol negro; camisa blanca con cuello duro de brillo, corbata negra de nudo y gantes blancos de gamuza o cabritilla. Asimismo, llevaban un ceñidor de charol negro, con hebilla rectangular metálica

plateada, con el emblema del Ejército del Aire troquelado. La daga era plateada con puño de pasta negra, con hilos metálicos enrollados, también plateados. El fiador estaba confeccionado con cordoncillo de seda negro y tirante de la misma forma que el descrito para oficiales, pero en metal plateado.

Asimismo el reglamento creó el uniforme de etiqueta para los generales, jefes y oficiales. Su empleo estaba pensado para actos sociales no militares en los que el personal civil acudiera en traje de etiqueta. Este uniforme estaba formado por frac azul negro en invierno, chupa blanca en verano, chaleco blanco, camisa de etiqueta con corbata blanca de lazo para el frac y negra de lazo para la chupa, pantalón azul-negro, zapato de charol negro, calcetín de seda negro, guantes blancos de cabritilla, gorra de tejido azul negro en invierno y con funda blanca en verano y capota azul negro.

El frac, de hechura normal en estas prendas, llevaba dos hileras de tres botones dorados, las solapas amplias, uniendo las delanteras del frac con dos botones enlazados con un cordoncillo dorado. Las divisas del empleo se llevan en unas presillas

colocadas en los hombros. En el lado derecho del pecho, bordado, el emblema de Aviación con la especialidad aeronáutica y sobre la solapa izquierda, las condecoraciones. Los generales llevarán la faja roja.

La chupa, de lanilla blanca, llega hasta la cintura y por la espalda, en la parte central, termina en pico. Con cuello y amplia solapa que llega hasta la unión de ambos delanteros, un poco por encima de la cintura, efectuada por medio de dos botones grandes sesgados a cada lado. Sobre la solapa izquierda las condecoraciones y sobre el lado derecho, bordado, el título aeronáutico que se posea. Mangas rectas con tres botones pequeños al final de la costura exterior. Como hombreras, unas presillas, cuyo fondo es de seda de raso del color del Arma o Cuerpo; lleva un cordón dorado formando un rectángulo y en el interior, en tisú de oro, bordadas las divisas del empleo.

La prenda de abrigo consistía en una capota (capa). Debía ser de paño azul-negro, con una longitud que debía sobrepasar cuatro centímetros por debajo de la rodilla; el cuello vuelto, del mismo paño, con tapa de terciopelo negro y siguiendo el borde, un sutás (trencilla) en forma de vivo. La capa se abrocha con una lazada y muletillas de cordoncillo de oro colocadas dos centímetros por debajo del cuello. Las vueltas de la capa, también en terciopelo negro.

Gorra de paño azul-negro con visera de charol negra y de iguales características que la reglamentaria de diario.

El uniforme de diario de verano de los jefes, oficiales y brigadas estaba compuesto por gorra, guerrera, pantalón, camisa, corbata, zapatos, calcetines y guantes.

La gorra era la misma del uniforme de invierno a la que se adosaba una funda blanca en el plato. La guerrera blanca era igual a la gris, pero sin hombreras dobles de tela, rombos en el cuello, ni divisas en la bocamanga. En lugar de las hombreras del uniforme gris, se colocaban unas rígidas —que inicialmente fueron metálicas forradas de paño y posteriormente de plástico— del color del Arma o Cuerpo de pertenencia. Estaban ribeteadas de un cordoncillo dorado fino para oficiales, de un galón para jefes y de una serreta para generales. En la parte de la hombrera próxima al cuello llevaba el emblema y en el centro las divisas. Las hombreras de los brigadas no llevaban cordoncillo.



Teniente con uniforme de gala. 1946.

El pantalón era recto, de la misma tela que la guerrera; camisa blanca con corbata negra de nudo; zapatos blancos de lona; calcetines blancos y guantes blancos de hilo.

El uniforme de campaña y maniobras de los jefes y oficiales estaba compuesto por gorro o casco de guerra, cazadora, camisa tipo Legión, pantalón noruego, botos, corraje negro completo, guantes de piel color gris y capote o impermeable de uso potestativo.

El gorro estaba basado en el clásico "isabelino" con ligeras variantes y sin borla. Las divisas de empleo se colocaban en sentido vertical en la parte frontal del suplemento, mientras que en lo que era propiamente armazón del gorro, en la parte superior, llevaba bordado el emblema del Ejército del Aire; los generales, jefes, oficiales y brigadas, llevaban en el borde del suplemento dos sutás de oro con otro verde intercalado; los sargentos llevaban únicamente un sutás verde.

El casco constaba de dos partes: el casco propiamente dicho, de chapa de acero especial, y la guarnición, desmontable, que se unía al casco por medio de unos remaches especiales que sujetaban un aro de badana que permitía el ajuste a la cabeza, iba pintado de color gris y sobre su frente figuraba el emblema del Ejército del Aire.

La cazadora era una chaquetilla corta, de tela gris reglamentaria, ajustada a la cintura mediante un cinturón unido al cuerpo de la cazadora. Disponía de dos bolsillos con cartera; el cuello cerrado con vuelta; se abrochaba con cinco botones grandes metálicos, el puño de las mangas se ajustaba con un botón pequeño; llevaba hombreras sencillas del mismo tejido, en las que se colocaban las insignias del empleo.

Pantalón noruego de paño gris; con pliegues en la parte central superior del delantero; el bajo cerrado con puño que se abrochaba por medio de una tirilla con dos ojales y sus correspondientes botones; en la cintura llevaba cuatro puentes convenientemente colocados para dar paso al cinturón.

Botos de becerro negro vuelto, con boca ancha para meter los extremos del pantalón noruego. Llevaban una correilla, con hebilla al costado exterior, que sujetaba la pantorrilla, pasando por dos aberturas en la parte anterior y otras dos en la posterior. La suela claveteada, con herradura en el tacón y refuerzo de hierro en la puntera.

El uniforme de tropa que determinaba el Reglamento de Uniformidad estaba compuesto por gorro, guerrera cerrada, camisa tipo legión, pantalón noruego, botos y cinturón; guantes grises para invierno y blancos para gala; capote cuando se ordenaba.

El gorro era de la misma hechura que el descrito para jefes, oficiales y brigadas, pero confeccionado con el mismo paño que el uniforme de tropa y con la variación de que llevaba un sutás verde.

La guerrera, cerrada, era de diseño similar a la de los sargentos, pero sin bolsillos en los faldones. Hombreras sencillas y en el pico del cuello iban colocados los rombos correspondientes al Arma o Cuerpo. En el brazo izquierdo llevaban el distintivo de la Unidad, con su especialidad. Los cabos primeros y segundos llevaban las divisas en la misma forma que los sargentos, mientras que los soldados de primera las llevaban por encima del codo izquierdo.

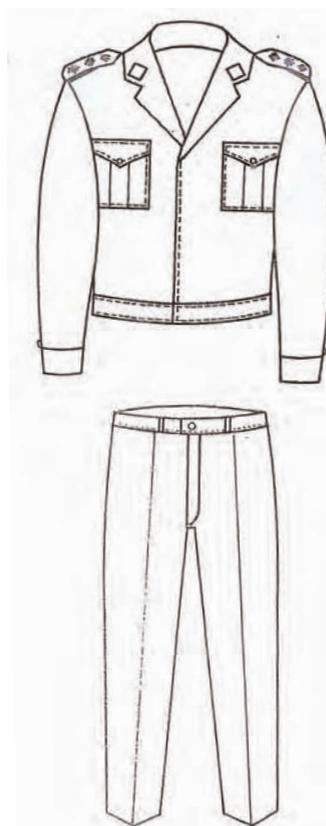
El pantalón noruego, del mismo paño que la guerrera, era igual al descrito para campaña y maniobras. Como calzado estaban reglamentados los botos, también descritos.

Llevaban cinturón igual al descrito para los sargentos, de cuero negro, pero en formación con armas era sustituido por el corraje con cartucheras y el gorro por el casco, si así se ordenaba.

En este Reglamento aparece, por primera vez en la Aviación militar española, una uniformidad para Enfermeras y personal femenino (mecnógrafas, telefonistas, antiaéreos, etc.). Aunque no se utilizó demasiado, se reglamentó una bata para el personal femenino de oficinas, confeccionada de tela gris aviación, abierta por delante, con una fila de botones, manga larga, tres bolsillos, cuello abierto y cinturón con hebilla. Asimismo, se normalizó un uniforme para las enfermeras compuesto de guerrera gris aviación, similar a la de oficial, camisa gris con corbata negra, falda gris, zapato de tacón negro, capa gris, cofia blanca, guante grises, rombos del Cuerpo de Sanidad y una bata blanca para trabajar en su especialidad. El resto del personal femenino usarían el mismo uniforme descrito para las enfermeras, sustituyendo la cofia por el gorro de aviación y la capa por un capote, debiendo llevar, tanto las enfermeras como el resto del personal femenino, en el brazo izquierdo el distintivo de su especialidad debajo del de la unidad donde prestaban sus servicios.



Gabardina. 1960.



Nuevo uniforme de paseo.

DÉCADA DE LOS SESENTA Y MEDIADOS DE LOS SETENTA

Desde el Reglamento de 1946 hasta el Abreviado de 1977 aparecen numerosas disposiciones sobre uniformidad, unas creando nuevos modelos, otras modificando prendas y otras suprimiendo las que estaban en desuso.

En diciembre de 1960 se declaraba reglamentario para la tropa un nuevo vestuario formado por una gabardina, un uniforme completo y una gorra de paseo. La gabardina tres - cuartos con forro de abrigo, estaba confeccionada en tejido de algodón impermeabilizado de color gris azulado, cruzada, con doble fila de cinco botones dorados. En cada lado llevaba bolsillos sesgados en inclinación hacia abajo. Era de mangas rectas y lisas, hombreras y cinturón dobles de la misma tela, con capucha y forro desmontable.

El uniforme compuesto de cazadora, pantalón y gorro, estaba confeccionado en tejido de lana de color gris azulado. La cazadora cerrada con cuello, de hechura recta, abrochaba con cuatro botones dorados grandes; bolsillos en ambos delanteros con cartera con botón dorado pequeño. Hombreras sencillas, mangas rectas y cinturón cosido a la cazadora. Pantalón recto y sin vuelta con bolsillos en cada costado y uno en la parte trasera. La gorra sin forro con visera y emblema bordado del Ejército del Aire. Se complementaba esta uniformidad con camisa gris, corbata negra de lana, calcetines grises de algodón, borceguíes de caña baja de box-calf negro y jersey de punto con mangas.

Desde el Reglamento de 1946, no apareció ninguna disposición relacionada con el vestuario de vuelo, hasta la Orden de 31 de mayo de 1961, que modificaba las botas de vuelo. El nuevo modelo era de box-calf negro, con fuelles, ajustables por

medio de dos correíllas, situadas una en el empeine y la otra a la altura de media pierna; el piso era goma con cinco ventosas

Dos meses más tarde, se declaraba reglamentario un nuevo modelo de gabardina para generales, jefes, oficiales y suboficiales. La gabardina de tela de raso de lana de color gris azulado, impermeabilizada, era cruzada, con cuello de solapas, doble hilera de tres botones de pasta y en el delantero derecho llevaba medio canesú. A cada lado de los delanteros, entre el segundo y tercer botón, llevaba bolsillos interiores, cuyas bocas sesgadas tenían inclinación hacia abajo. Las hombreras sencillas de doble tela, terminaban en pico; iban fijas en la unión de los hombros y las mangas. Disponía de un cinturón sujeto por cuatro tirillas.

Asimismo se reglamentan en este año de 1961: un uniforme de trabajo con camisa de manga larga y corbata; las divisas de los nuevos empleos de subtenientes y sargentos primeros, de reciente creación y la sustitución de los rombos de tela por metálicos; asimismo se modificó el uniforme de aeródromo formado por cazadora con cuello camisero, dos bolsillos interiores y pantalón sin vueltas y un uniforme de paseo compuesto de cazadora, pantalón y gorro.

A finales de 1961, para unificar la uniformidad de los suboficiales y para que el sargento disponga de guerrera abierta con corbata, se hace extensivo el actual uniforme de brigada a todos los suboficiales.

Un año más tarde, se aprueba un nuevo modelo de guantes de vuelo, de piel con manopla, sin forro y sobre la cara anterior, a la altura del dedo pulgar, figuraba estampado el emblema del Ejército del Aire y, en noviembre de ese mismo año, se reglamentan un nuevo modelo de traje y cazadora de vuelo de tejido de nylon, reversible, con forro interior color naranja guateado. El traje era un mono enterizo, muy cómodo. Ambas prendas eran de color verde oliva. Para los vuelos en reactores se le agregaban "zahones" suplementarios "anti G". Poco dura esta cazadora, ya que un año más tarde se reglamenta una nueva, sustituyendo el tejido de nylon por otro de raso de algodón, color gris verde oliva, con forro de nylon de color naranja, toda ella con tratamiento ignífugo.

En la década de los sesenta, los aviadores destacados en el Sahara, vistieron una uniformidad que, aunque no se ha encontrado ninguna reglamentación sobre la misma, fue muy utilizada. Se componía del gorro gris de aviación, camisa abierta con cuello y pantalón recto sin vueltas, ambos de color garbanzo, manguitos rojos con las divisas y como calzado las típicas sandalias (nahilas) de las tropas nómadas.

En enero de 1966, de nuevo se modificó el mono de vuelo. Era de hechura idéntico al hasta entonces usado, pero más resistente y de color naranja para satisfacer las peticiones de las Unidades de Cooperación Aero-Naval y, en general, de todas las tripulaciones que volaban sobre el mar, al objeto de facilitar su localización en caso de accidente.

Tres meses más tarde, se modificó el uniforme blanco de diario de verano de los generales, jefes, oficiales y suboficiales. La nueva guerrera de cuello cerrado, vuelto, abrochado con corchete, se abrochaba con cinco botones metálicos dorados grandes. Llevaba dos



Chaquetón de aeródromo de instrucción y campaña. 1979.

bolsillos superpuestos colocados a cada lado del pecho, sin cinturón, pero con dos trabillas en los costados para el cinturón de gala. Las hombreras de plástico, del color del Arma o Cuerpo a que perteneciese el portador, ribeteadas con sutás para los oficiales, galón dorado para los jefes y serreta dorada para los generales, con el emblema del Ejército del Aire y las divisas de empleo; los brigadas no llevaban sutás. Dos años más tarde este uniforme se hizo extensivo a los sargentos primeros y sargentos y se reglamentaba un nuevo modelo de zapatos de lona blanca con cordones.

En 1967 de nuevo se modificó la cazadora de vuelo. Conservó el mismo color, pero se sustituyó el tejido exterior de raso de algodón por otro de ligamento de sarga y algodón poliéster hidrofugado; manteniendo el forro el mismo tejido que el mono de vuelo y el mismo color naranja. Durante 1968, se reglamentó un modelo de gorra de visera del mismo tejido y color que la cazadora de vuelo y se dispuso oficialmente de un pañuelo de cuello de color amarillo.

Como prenda de abrigo, el capote, se suprimió a finales de los años sesenta y sustituido por una gabardina, que cumplía doble finalidad, como prenda de abrigo e impermeable con posibilidad de usar un forro interior de mayor abrigo.

Los modelos de zapatos negros y blancos, se volvieron a modificar en 1970 y también en este año, se suprimió el capote como prenda de abrigo y se aprobó para la uniformidad unos nuevos botones dorados, planos en lugar de convexos.

En enero de 1971, se reglamentaba el porta divisas de tejido acrílico de color rojo, con los distintivos del empleo bordados con hilo dorado, situados por encima del bolsillo izquierdo, a la altura del pecho, en la cazadora y el traje de vuelo. En la misma orden se regulaba el rectángulo de identificación, que llevaba impresos los epígrafes del empleo, nombre y apellidos, grupo sanguíneo y factor Rh, que debía ir sujeto en el interior del bolsillo, tanto de la cazadora como del traje de vuelo.

Tres años más tarde se introduce en la uniformidad las siguientes variaciones: se suprimieron las hombreras dobles de la guerrera de diario, las hombreras doradas del uniforme de gala, la guerrera de gala de los generales, que se sustituyó en el uniforme de gala por la de diario; se limitó el uso de la daga para las presentaciones al Jefe del Estado y se declaró el frac obligatorio para los generales y la chupa para los generales, jefes, oficiales y suboficiales a partir de enero de 1974.

En octubre de 1975, se decretaba como reglamentario un nuevo uniforme de paseo para la tropa. La guerrera de lana y poliéster color gris azulado, era abierta con solapas y abrochada mediante cuatro botones dorados, planos, grandes; en el cuello rombos metálicos reglamentarios; cuatro bolsillos, dos de parche en el pecho y dos de fuelle en los faldones, todos ellos con cartera. Iba provisto de un cinturón de la misma tela que se ajustaba por medio de una hebilla dorada de latón.

Asimismo se aprobó un nuevo uniforme de aeródromo para la tropa, de color gris azulado, compuesto por chaquetón, camisola, pantalón, camiseta, gorro y botas.

El chaquetón, confeccionado en tejido de algodón raso, impermeabilizado e inencogible, provisto de capucha y forro de abrigo, se abro-



Uniforme de trabajo de verano. 1981.

chaba mediante siete botones de pasta ocultos y de una cremallera a todo lo largo; llevaba dos bolsillos superiores y dos en los faldones, todos ellos de parche con cartera; tanto en la capucha como en la cintura y en el dobladillo del bajo, pasa un cordón de algodón para mejor ajuste de la prenda; hombreras sencillas de doble tela, con los rombos cosidos.

La camisola, confeccionada con una mezcla de algodón y poliéster, llevaba dos bolsillos de cartera a la altura del pecho y refuerzo en los codos. Los pantalones, del mismo tejido, llevaban dos bolsillos laterales con cartera en las perneras.

El gorro se componía de casco, corona, barboquejo, sutás y emblema del Ejército del Aire y la camiseta de punto, era de tipo tubular en color blanco.

El pantalón, de la misma tela y color que la guerrera, era recto, sin vueltas. El gorro, de acuerdo con los reglamentarios, llevaba en la parte frontal y a media altura de la banda, bordado, el emblema del Ejército del Aire. Se decretaban dos modelos de camisa, una, de manga larga para el uniforme de paseo y otra de manga corta para verano, ambas en tejido poliéster-algodón, de color gris, que se diferenciaban en que la primera llevaba cuello cerrado de doble tela y entretelado y la otra era sin pie de cuello. La corbata negra de poliéster y fibrosa.

Para el servicio de la Policía Aérea del Ministerio y Cuarteles Generales, estaba previsto el pantalón noruego, reemplazando los zapatos negros por botas de media caña. Portaba correa fusilero, compuesto de cinturón con chapa, tirantes cruzados por la espalda y paralelos por el frente, con pistolera y porra, cartucheras, tahalí y defensa, confeccionada en cuero artificial a base de material sintético, acharolado en color blanco. Sujeto al primer botón de la guerrera iba el cordón blanco para el silbato, que se colocaba en el bolsillo superior izquierdo; el casco blanco con las iniciales "P.A." suplía al gorro.

REGLAMENTO ABREVIADO DE 1977 Y MODIFICACIONES POSTERIORES

A propuesta de la Comisión de Doctrina Aérea del Ministerio del Aire se aprueba en junio de 1977 provisionalmente el Reglamento de Uniformidad abreviado para generales, jefes, oficiales y suboficiales, que recogía y ordenaba numéricamente los distintos tipos de uniformes existentes, modificando en ciertos detalles algunos de ellos y estableciendo normas para su utilización.

La uniformidad para Generales, Jefes, Oficiales y Suboficiales consistiría en los nueve uniformes siguientes: diario gris y blanco; media gala gris y blanca; gala gris y blanca; etiqueta con chupa; etiqueta con frac y para formación con armas.

En septiembre de este mismo año se amplía el Reglamento Abreviado y en él aparecen tres nuevos tipos de uniforme.

El uniforme de campaña era de color verde oliva, siendo modelo único para todos los miembros de las Fuerzas Armadas y estaba compuesto, en invierno, por chaquetón, camisola, pantalón, camiseta, pañuelo de cuello, gorro, botas de media caña, ceñidor y chubasquero. Cada una de las prendas tiene la misma hechura que las correspondientes al uniforme de aeródromo e instrucción de

color gris azulado reglamentario en el Ejército del Aire. Además, forma parte de este equipo la camiseta de media manga y cuello cerrado. La modalidad veraniega, sustituía la camisa por una de manga corta, permaneciendo el resto de las prendas idénticas.

El pantalón era recto y las perneras de tal amplitud que no dificultan su colocación con las botas y el pantalón de campaña; además en las costuras del costado de las perneras van colocadas unas cremalleras, con el deslizador hacia abajo, para mayor facilidad.

El chubasquero, diseñado, constaba de dos partes, cuerpo y pantalón. El cuerpo era una prenda amplia con mangas raglanas y capucha, formando una sola pieza. En el delantero llevaba un bolsillo que se cerraba con cremallera, donde podía introducirse el chubasquero, formando una pequeña bolsa de la que salen dos tiras para poderse ajustar en la cintura.

En 1979, se declara reglamentario para la tropa el correa de lona de color gris, compuesto de cinturón, juego de trinchas, granaderas y porta-cargador de fusil Cetme. El casco, de una sola pieza de fibra balística de alta resistencia, impregnado de una mezcla de resinas sintéticas, provisto de atalaje interior regulable, barboquejo ajustable y cinta de sujeción a la nuca; todas estas piezas son de poliéster y la funda del casco del mismo tejido que el uniforme descrito.

Tanto el chaquetón como la camisola del uniforme del aeródromo, llevaban cosido en la mitad del tercio superior la manga derecha el "distintivo de nacionalidad" con los colores de la bandera española. Las botas de aeródromo eran de media caña, de piel de vacuno con piso de goma y cerradas con cordones.

El uniforme de campaña en la modalidad de verano, estaba compuesto por gorro, camisa de manga corta, camiseta, pañuelo de cuello, pantalón, ceñidor, calcetines y botas de media caña. El correa se reglamentó de lona color verde oliva.

A finales de 1979, se modifica la galleta de la gorra que pasó a ser metálica, en lugar de bordada; e introducía algunas reformas en el traje de vuelo para los Generales, Jefes, Oficiales, Suboficiales y Tropa con plaza en vuelo. De la cazadora de vuelo se eliminaba la entretela interior de abrigo y el cuello de piel desmontable; se mantenía el color verde oliva para el exterior y el naranja para el interior; el mono de vuelo volvía al color verde oliva. Los guantes de vuelo serían de cuero marrón en las palmas y laterales de los dedos y el resto de tejido mezcla de fibra sintética termoestable y lana de color verde oliva.

El Reglamento de Uniformidad abreviado de 1981 reglamentó algunas modificaciones que ya estaban usándose en años precedentes. En este reglamento se redujo a ocho el número de uniformes: Gala, (modalidades de invierno y verano), Media Gala, (modalidades invierno y verano),

Gran Etiqueta, Etiqueta, Media Etiqueta, Diario, Trabajo y Aeródromo, Instrucción y Campaña. En esta normativa además de describir las prendas que formaban cada uniforme, que no sufrían modificaciones daba las normas de uso de los mismos en los distintos actos y ceremonias y era muy prolijo en definir las condecoraciones o pasador que podía usarse con cada modalidad.

En 1982, se introdujo en la guerrera una modificación muy importante, al reemplazar el cinturón completo de tela por un semi-



Uniforme de diario femenino. 1996.



Uniforme de trabajo femenino. 1996.

cinturón cosido a la espalda y suprimir los bolsillos de los faldones de la guerrera, quedando solamente las tapas de las carteras con su botón metálico pequeño.

El equipo de vuelo se incrementó con prendas interiores de abrigo: camiseta y calzoncillos, ambos de tejido de algodón con tratamiento ignífugo, en color naranja; también se modificaba la gorra de vuelo, estableciéndose una compuesta de casco, visera y sudadera con el emblema del Ejército del Aire en el frente, bordado en rojo, blanco y amarillo.

En marzo de 1985, se suprimía el uso de la faja de gala de los oficiales generales en este uniforme y unos meses más tarde se declaraban reglamentarios los zapatos con cordones y el manguito porta divisas para el impermeable.

La experiencia adquirida desde la promulgación de la reglamentación de uniformidad de 1979, que establecía normas conjuntas de equiparación, numeración y designación de uniformes para las Fuerzas Armadas, aconsejó simplificar el número y composición de los uniformes. Por otra parte la incorporación de la mujer a los Ejércitos obligó a ampliar aquellas normas para este colectivo, por ello se publicó una nueva disposición en enero de 1989, que recogía para el Ejército del Aire los uniformes para los generales, jefes, oficiales y suboficiales y regulaba la composición y utilización de los diferentes uniformes. Por otra parte la creación de los Cuerpos Militar de Intervención y Jurídico de la Defensa y la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas obligó a ampliar y modificar lo especificado en el Reglamento de 1981.

La denominación de los diferentes uniformes del Ejército del Aire fue la siguiente: Diario, Gala, de etiqueta, Gran Etiqueta, Trabajo, Instrucción o Campaña y Especiales.

En el uniforme de Diario masculino, la única modificación introducida fue la sustitución de la camisa gris por una de color azul claro. En cambio, se describía el nuevo uniforme de diario femenino. Este uniforme estaba compuesto por prendas idénticas a las del uniforme masculino, guerrera, camisa azul clara, corbata negra de nudo, guantes, gorra de plato, gabardina; falda de la misma tela y color de la guerrera, zapatos de tacón negros, medias color natural y bolso negro. En la modalidad de verano, idéntico uniforme al masculino, con falda blanca, medias color natural, zapatos blancos y bolso blanco.

Uniforme de Diario de invierno, estaba formado por gorra de plato, guerrera y pantalón gris aviación, camisa azul claro de manga larga, corbata, calcetines y zapatos de color negro, guantes grises y condecoraciones en pasador. El uniforme femenino de esta modalidad se diferenciaba en llevar falda, medias color natural y bolso negro. Ambos podían utilizar la gabardina.

La modalidad de verano, estaba compuesto por gorra de plato gris aviación, guerrera cerrada blanca con tirilla y palas porta divisas, pantalón, zapatos y calcetines blancos y condecoraciones en pasador. El uniforme femenino de esta modalidad se diferenciaba en llevar falda blanca, medias color natural y bolso blanco.

Las modalidades de Diario eran preceptivas para comisiones, presentaciones y despedidas y actos militares y sociales en que no se preceptuara otro uniforme. El uso de los guantes blancos de nylon era potestativo, salvo en presentaciones, despedidas y actos oficiales. En el uniforme femenino, la falda podía ser sustituida por pantalones del mismo tejido y color.

El uniforme de Gala, era idéntico al de diario, sustituyendo la camisa por una de color blanco, guantes blancos, condecora-

ciones tamaño natural y los Oficiales Generales, faja roja. La modalidad del uniforme femenino, solo añadía al de diario camisa blanca y guantes blancos

Se ordenó que este uniforme debía utilizarse en determinados actos en los días señalados de gala en el calendario de festividades de las Fuerzas Armadas; en actos oficiales y actividades militares de marcada significación, salvo que específicamente se ordene otro, y en actos a los que asista S.M. el Rey.

El uniforme de Etiqueta de invierno estaba formado por gorra de plato, chupa y capa azul negro, chaleco blanco, camisa blanca de pechera con cuello vuelto, corbata negra de lazo, pantalón azul negro, zapatos y calcetines negros, guantes blancos. El uniforme de Etiqueta femenino idéntico al masculino salvo que llevaba falda, medias negras y bolso acharolado negro.

El uniforme de Etiqueta de verano estaba formado por chupa blanca, chaleco blanco, camisa blanca de pechera con cuello vuelto, corbata negra de lazo, pantalón azul negro, gorra de plato, zapatos y calcetines negros y guantes blancos. El femenino idéntico al masculino, suprimiendo el chaleco blanco, falda azul negro, zapatos negros, medias negras guantes blancos y bolso acharolado blanco.

En ambas modalidades, condecoraciones en miniatura excepto Cruz Laureada y Medalla Militar.

El uniforme de Gran Etiqueta estaba compuesto por gorra de plato, frac y pantalón azul negro, chaleco blanco, camisa blanca de pechera con cuello de pajarita, corbata blanca de lazo, guantes blancos, zapatos negros acharolados y calcetines negros; condecoraciones en miniatura, excepto Grandes Cruces, Laureada y Medalla Militar. Generales fajín rojo. La variante femenina consistía en suprimir el chaleco blanco y sustituir el pantalón por falda larga del mismo tejido y color, bolso negro acharolado y medias negras.

Los uniformes de Etiqueta y Gran Etiqueta debían usarse en actos oficiales o sociales no específicamente militares en que al personal civil se le exigiera etiqueta o cuando se autoricen u ordenen expresamente.

El uniforme de trabajo de invierno estaba compuesto por cazadora gris aviación de cuello abierto con solapas y pantalón gris aviación, camisa azul claro de manga larga corbata negra de nudo, cinturón de lona gris, zapatos, calcetines negros y gorro gris aviación. La variante femenina sustituía el pantalón por falda del mismo tejido y color y añadía medias color natural y bolso negro. Se ostentará en

este uniforme el emblema del título aeronáutico, los pasadores de condecoraciones y el rectángulo de identificación.

La modalidad de verano de este uniforme, era idéntica a la de invierno sin cazadora, que era sustituida por camisa azul claro de manga larga con bolsillos de cartera y hombreras con manguitos porta divisas y pasador sujeta corbatas. La variante femenina sustituía el pantalón por falda y añadía medias color natural.

También se reguló una modalidad idéntica a la anterior, sustituyendo la camisa por una de manga corta y suprimiendo la corbata. El uniforme femenino idéntico con falda.

En marzo de este mismo año, se suprimen la banda y el cordón militar, el ceñidor de gala de jefes, oficiales y suboficiales y la funda blanca de la gorra gris aviación y se creaba un jersey de lana color gris aviación.

Asimismo se reglamentaba, formando parte del equipo de vuelo, una nueva prenda interior de abrigo. Se trataba de un



Pichi gris aviación para gestantes y gorra para personal femenino. 2004.

jersey de punto de lana ignifugado en color verde oliva, con cuello tipo cisne, cerrado mediante una cremallera, con elástico en los puños de las mangas y en la cintura.

Desde la creación del Ejército del Aire, esta institución ha ido evolucionando con el paso del tiempo tratando de adquirir en todos los órdenes unas señas de identidad propias. Dicha evolución en materia de uniformidad no fue completa hasta 1993. A este respecto, la experiencia adquirida desde la promulgación de las normas de uniformidad de 1989, y el tiempo transcurrido desde la incorporación de la mujer al Ejército del Aire aconsejó completar aquellas mediante una nueva regulación.

En agosto de 1993, se dictó una instrucción en la que se redefinían las prendas femeninas. Las prendas que no figuraban en la instrucción eran iguales a las masculinas que se habían normalizado en 1989. Las modificaciones consistían: en los uniformes de Diario y Gala de invierno se diseñó una nueva guerrera, idéntica a la masculina pero algo más entallada y abrochando hacia el lado contrario; una falda acampanada y hasta la rodilla, zapatos negros tipo salón, de 60 ó 30 milímetros de tacón; medias color natural sin costura y bolso negro de bandolera.

En el uniforme de Etiqueta creó la falda azul negra acampanada, lisa y sin bolsillos y con galón negro lateral, medias negras, zapatos de tacón y bolso negro acharolados y en el uniforme de Gran Etiqueta se creó la falda azul negra larga hasta casi el empeine y con galón negro lateral, resto de prendas idénticas al de Etiqueta.

En el uniforme de trabajo, en la modalidad femenina, la cazadora era idéntica a la masculina, pero abrochando al lado contrario, falda ligeramente acampanada; en las tres modalidades femeninas, definidas, las prendas comunes eran idénticas excepto que llevarían medias color natural, zapatos de tacón y bolso.

En año 1996, dos modificaciones llaman la atención. Una es la reducción de tamaño del distintivo de Estado Mayor y la otra la supresión de la faja roja de general en el uniforme de Gran Etiqueta.

Para simplificar y dar mayor funcionalidad a la uniformidad de Etiqueta, en marzo de 2000, se sustituyó el chaleco blanco por un fajín. El fajín, se diseñó de color negro para todo el personal del Ejército del Aire, excepto para los generales que será rojo con los entorchados correspondientes al empleo.

A finales del año 2000, se establece un nuevo modelo de cazadora, como prenda de abrigo, para la uniformidad de trabajo. Era una prenda amplia, confeccionada en tejido de lana-poliéster y compuesta de espalda y dos delanteros que abrochaban mediante cremallera, con dos bolsillos de vivos vistos; la cintura de doble tejido elástico y hombreras trapezoidales para colocar los manguitos porta divisas.

Un año más tarde, octubre de 2001, se reglamenta la Normativa de uso de los distintivos de Especialidad Fundamental para el Personal Militar de Carrera. Se reguló el uso de los distintivos, con las diversas prendas que componen la uniformidad. Se normalizó cuando se usaban metálicos y cuando bordados en tela o directamente sobre la prenda y se reglamentó el orden de prioridad de los distintos distintivos.

El 25 de junio de 2003, se publicó una Orden ministerial que establecía las Normas Generales de la uniformidad del Personal Militar Profesional en Estado de Gestación. Las prendas específicas del equipo de las gestantes eran las siguientes: Guerrera/Chaqueta/Cazadora; Camisa blusón de manga larga o manga corta; Pichi; Pantalón; Falda; Camisola y pantalones del uniforme de instrucción; Prenda de abrigo; Medias relax y zapato de tacón bajo. La combinación de estas prendas se hará para conformar los uniformes de Diario, Trabajo, Gala y Etiqueta.

La Comisión de Vestuario y Equipo, propuso y el JEMA aprobó provisionalmente, en marzo de 2004, la nueva gorra para la uniformidad del personal militar femenino. El uso de esta nueva prenda de cabeza, sólo para oficiales y suboficiales, corresponderá con el que estaba establecido anteriormente para la gorra de plato con las uniformidades de diario, gala, etiqueta y gran etiqueta.

Las nuevas misiones de las FAS, el carácter conjunto de las operaciones y la experiencia en las misiones en el exterior, hicieron sentir la necesidad de disponer de una uniformidad de campaña, sin que existan diferencias por razón del ejército de procedencia del personal. Por ésta razón, se reglamentó en diciembre de 2009, un nuevo uniforme y equipo de campaña único para la Fuerzas Armadas.

Este nuevo uniforme se compone dos modelos que deben cumplir las características de patrones miméticos boscosos y árido/urbano, aplicables en función de la operación y prenda o equipos específicos.

La composición del uniforme y equipo de uso general será la siguiente: camisola; pantalón; camisa manga larga; camiseta de manga corta; chambergo, bota de campaña y camisola de manga corta.

Existen tres variedades de uniformidad, además de la de descanso. Traje de intemperie; de clima extremadamente frío y tropical. Las diversas prendas que componen dichas uniformidades, están confeccionadas con patrones adecuados a las diferentes morfologías por razón de género.

El traje de intemperie está compuesto de chaquetón, pantalón y forro polar. El uniforme de clima extremadamente frío por camisola y pantalón de frío, calcetín grueso de montaña, guante de montaña, traje interior de abrigo, máscara de neopreno y bota de frío. Para el clima tropical el uniforme será camisola, pantalón bota para clima tropical y prendas interiores tropicales.

Para terminar quisiera recoger lo que la periodista Ana Goñi escribió sobre la "erótica" del uniforme: *El uniforme se lleva cada día más. El niño, el ejecutivo, la dependienta, la operadora... Crece el número de empresas que recurren a él como símbolo de distinción*

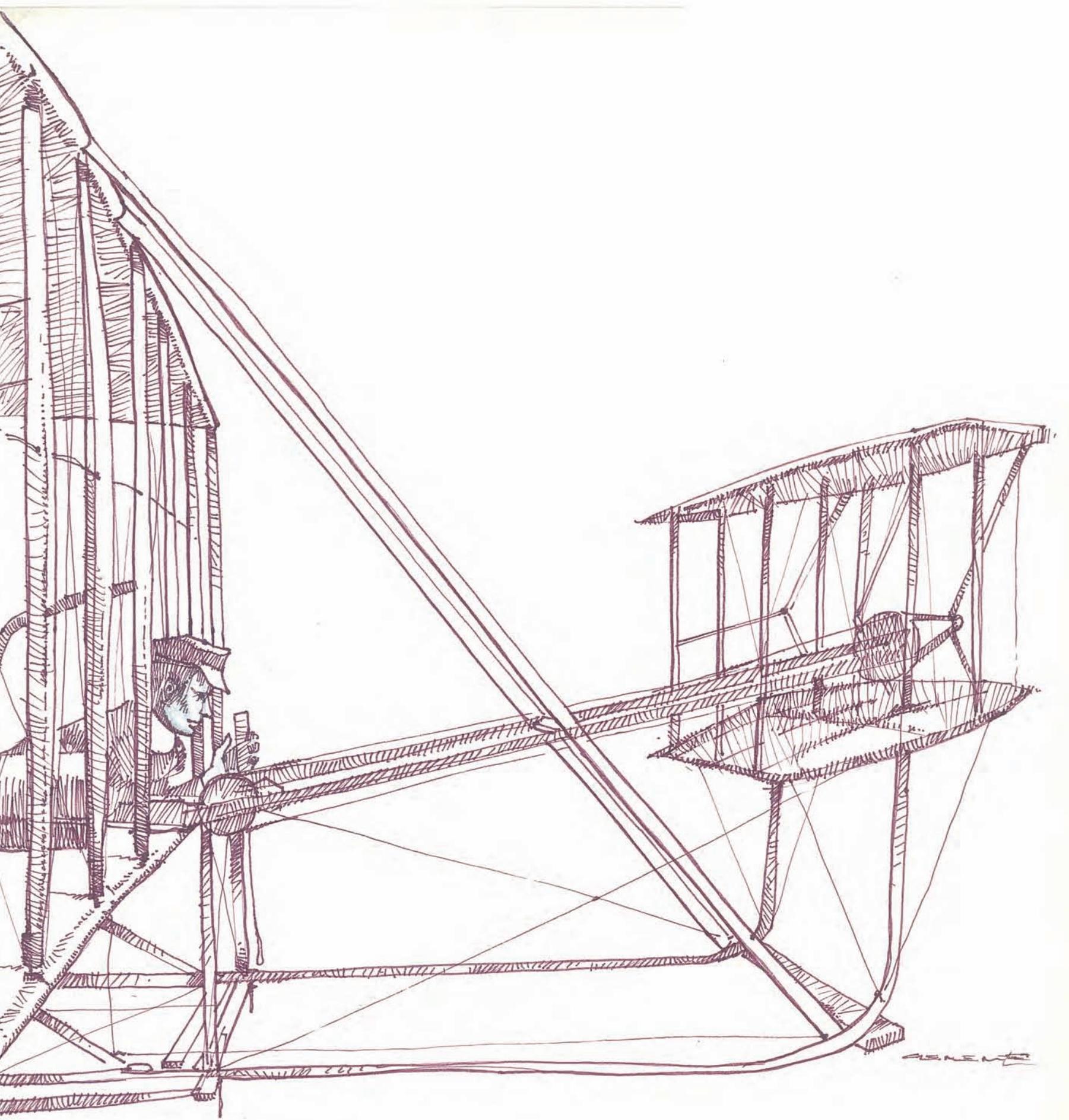
y calidad, y hasta en la enseñanza pública hay quien defiende su extensión. ¿En qué radica tan alto poder de seducción? Funcionalidad, identificación, autoridad, respeto, confianza, estética... y hasta control social. Su presencia no deja indiferente ni a quien lo lleva, ni a quien se sitúa frente a él. Estas son sus claves.



Camisa blusón azul claro, que puede ir por encima de la prenda inferior. 2004.



Traje polar, mono término de color naranja, para tripulaciones de la Aviación de Transporte para operaciones en el Polo Sur.





Nuestro trabajo, vuela contigo.

Pon tus motores en nuestras manos. Porque en Iberia Mantenimiento mimamos los motores que impulsan tu flota y los ponemos a prueba. Contamos con los bancos de pruebas más completos y potentes, con hasta 120.000 libras de empuje. Porque en Iberia Mantenimiento nuestro trabajo es hacer que tus motores te lleven más lejos, porque nuestro trabajo, vuela contigo.