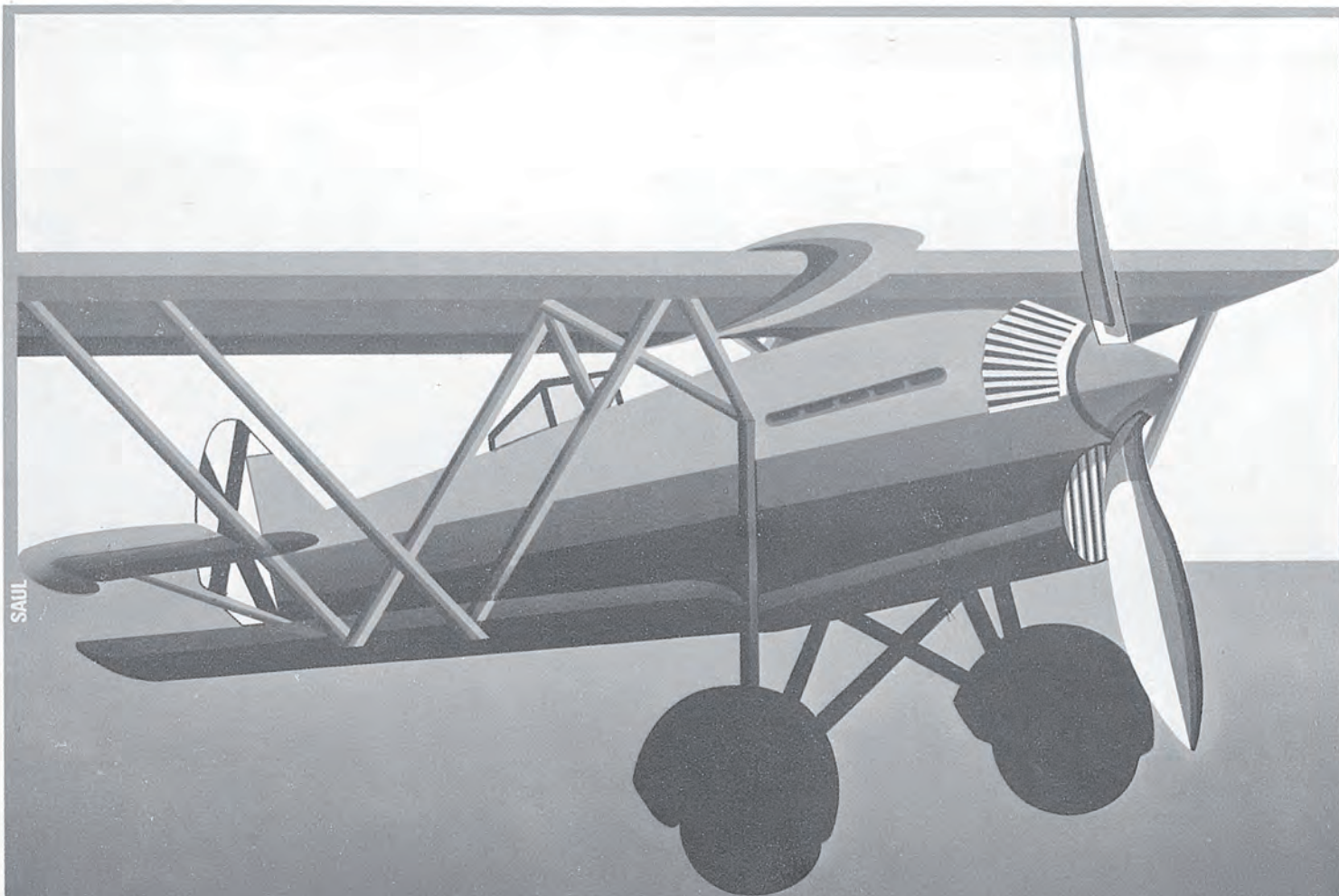


# AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2012. Nº 30



**Los Natacha en la Guerra Civil**  
**60 aniversario del primer vuelo del C-202 Halcón**  
**Gestación, nacimiento y desarrollo de la Patrulla Águila**



**MUSEO DEL AIRE**  
**CUATRO VIENTOS/MADRID**



### 3 PRESENTACIÓN

PENSAMIENTO DE UN PILOTO DE LOS PRIMEROS TIEMPOS. Por Rafael Murcia Llorens. **4**

**14** VOLANDO TAN BAJO EN CAMPO ENEMIGO. Por Enrique Gudín de la Lama.

LA FORMACIÓN DE LOS OBSERVADORES DE AEROPLANO. Por Federico Yaniz Velasco. **36**

**58** FUENTES PARA LA GUERRA AÉREA EN ESPAÑA: MEMORIAS DE LOS AVIADORES DE LA AVIACIÓN LEGIONARIA.  
Por Ángel Rodríguez

RECUERDOS DE UN MECÁNICO DE LA REPÚBLICA. Por José Capellades Sala. **72**

**86** LOS NATACHA EN LA GUERRA CIVIL. Por Jesús Salas Larrazábal.

60 ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO DEL C-202 HALCÓN. Por Jose Antonio Martínez Cabeza. **104**

**128** LOS TRENOR EN ESPAÑA. Por Rafael de Madariaga Fernández.

GESTACIÓN, NACIMIENTO Y DESARROLLO DE LA PATRULLA ÁGUILA. Por Francisco Carrizosa Durán. **146**

# AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica



## NORMAS DE COLABORACIÓN

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

1. Los artículos deben tener relación con la historia de la Aeronáutica, Aviación o Aeroestación Española.
2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con el estilo adecuado dado el carácter de la publicación.
3. Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar su revisión. Las correcciones serán efectuadas por la redacción o por correctores profesionales. La redacción introducirá el mínimo de modificaciones que se consideren necesarias a fin de mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la revista.
4. La extensión no podrá superar los 20 folios Din-A4, a dos espacios y por una sola cara.
5. Los trabajos se presentarán en formato 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 o por correo electrónico a la dirección [mdanbar@ea.mde.es](mailto:mdanbar@ea.mde.es).

### FE DE ERRATAS

– El señor Manuel Fdez.-Villaverde nos advierte de la errata encontrada en la pág. 191 de Aeroplano nº 29. En el pie de la fotografía debería decir ametralladora de proa de un Ju-86.

– Los nombres correctos de los laureados que figuran en las páginas 83 y 89 son capitán Ramón Ochando Serrano y teniente Antonio Nombela Tomasich.

Dirección: **Carlos Pérez de Uribarri**  
Coordinación: **Antonio Alonso Ibáñez**  
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.**

Edita



Depósito Legal: M.20014-1983. ISSN: 0212-4556.

NIPO: 083-12-176-5 (en papel)

NIPO: 083-12-175-X (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

# PRESENTACIÓN

Estimados lectores, de nuevo fiel a la cita anual comenzada en 1983, *Aeroplano* sale a escena. Después del ímprobo esfuerzo realizado el año 2011 con el número extraordinario, un verdadero libro de más de 400 páginas, para celebrar el “Centenario del nacimiento de la Aviación Militar Española”, en el cual se quiso relatar de una forma cronológica pero rigurosa su historia hasta el momento actual, el lector encontrará en el ejemplar que tiene en las manos un número con las páginas habituales y con artículos, como hasta ahora, relatando aspectos no demasiado conocidos o rellenando huecos en nuestra historia aeronáutica.

Este ejemplar hace el número 30 de los publicados hasta hoy, es un número redondo y es momento por tanto de alguna reflexión. Esto indica que se cumplen 30 años del nacimiento del “Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos”, embrión del ahora Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA), que me honro en presidir, y que ha sido el motor junto al Servicio de Historia y Cultura Aeronáutica del Ejército del Aire (SHYCEA), del cual depende, de numerosas iniciativas que han potenciado el estudio de los orígenes de la Aeronáutica en España y también ha documentado para el futuro numerosos hechos relacionados con los avatares históricos de los últimos cien años de la sociedad española, entre los cuales, por supuesto, son protagonistas los hechos de armas, como el conflicto del Protectorado de Marruecos, o la Guerra Civil Española, pero también se ha querido dejar testimonio de las personas protagonistas, de las máquinas voladoras que hicieron posibles los hechos o de los aeródromos donde ocurrieron los mismos.

La labor realizada en estos años merece ser destacada. Sólo en *Aeroplano* se han producido, contabilizando el presente ejemplar, 381 artículos que han supuesto aproximadamente 5000 páginas de texto riguroso, convirtiéndose en una fuente de documentación de referencia para el que se acerca a la aeronáutica. Se ha tratado de ilustrar como no podía ser de otra forma con fotografías y dibujos cuidadosamente seleccionados entre numerosas fuentes, pero principalmente provenientes del Archivo Histórico del EA, y de los fondos de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, ambos dependientes del IHCA.

La Revista de Aeronáutica y Astronáutica, al igual que *Aeroplano* es otra fuente indispensable para los estudiosos de la Aviación. Heredera de la “Revista Aérea” que se comenzó a editar en 1922 hasta 1931, toma su relevo en 1932 y hasta hoy se contabilizan 855 números y más de 94.000 páginas escritas con la actualidad de cada momento.

Tanto *Aeroplano*, como la Revista de Aeronáutica y Astronáutica son el instrumento que el SHYCEA pone a disposición de los investigadores, estudiosos y amantes de la aeronáutica para plasmar sus trabajos. Estas Revistas siempre han estado abiertas y se han nutrido de las colaboraciones de aquellos que han tenido algo que contar y que se han juzgado como verídicas y rigurosas, animo a todos a que nos envíen sus trabajos y espero que disfruten con los contenidos de este número.



CARLOS PÉREZ DE URIBARRI  
**General Director del IHCA**  
*Madrid, octubre 2012*

# Pensamiento de un piloto de los primeros tiempos

RAFAEL MURCIA LLORENS  
*Historiador aeronáutico*  
Miembro correspondiente del SHYCEA

**D**urante siglos el sueño de la Humanidad había sido volar. Como los pájaros, según los diseños de Leonardo o construyendo artilugios menos pesados que el aire, varios siglos después que éste. Lo que sentían y pensaban aquellos aeronautas es algo que, quizás, la mayoría de los actuales aficionados o profesionales de la Aviación no habrán antes tenido en cuenta. El aspirante actual a piloto, al sentarse por primera vez frente al tablero de mandos, lleva a su lado a un instructor experto, con suficientes horas de vuelo y, alrededor de él, un avión seguro y evolucionado, cuyo modelo lleva años en uso, del que se conocen todas las particularidades y sus mínimas reacciones, sus debilidades y rendimientos. Todas las aeronaves de hoy vuelan aproximadamente igual, con ligeras diferencias de comportamiento entre ellas. El piloto de un determinado tipo puede soltarse en cualquiera de los otros existentes sin más que un ligero ejercicio de acomodación o, si de un avión grande se trata, un curso teórico, horas de simulador y algo de manos sobre él.

Trasladémonos a los comienzos del siglo XX, cuando los Wright bajaron de sus planeadores para poner en marcha el motor del primer Flyer y dar el pequeño salto inicial en Kitty Hawk, tenían experiencia en dejarse deslizar en aquellos juguetes del viento, pero inmediatamente se dieron cuenta de que llevar una hélice impulsora era diferente cosa, el comportamiento de la máquina voladora no tenía mucho que ver.

Inmediatamente después, en Europa, empezaron a construirse distintos aparatos, cuya aerodinámica variaba notablemente de unos a otros, no hay más que ver las enormes diferencias de diseño, tamaño y colocación de planos de control y sustentación, así como emplazamiento de los motores, sin contar el enjambre de infernales artefactos voladores que eran fruto de la equivocada intuición de sus inventores, cuyas teorías no llegaban a sustentarse, como el propio aerodino, monstruosos y complicados aparatos que al pretender dar el salto al aire se desarmaban estrepitosamente causando enormes cataclismos.

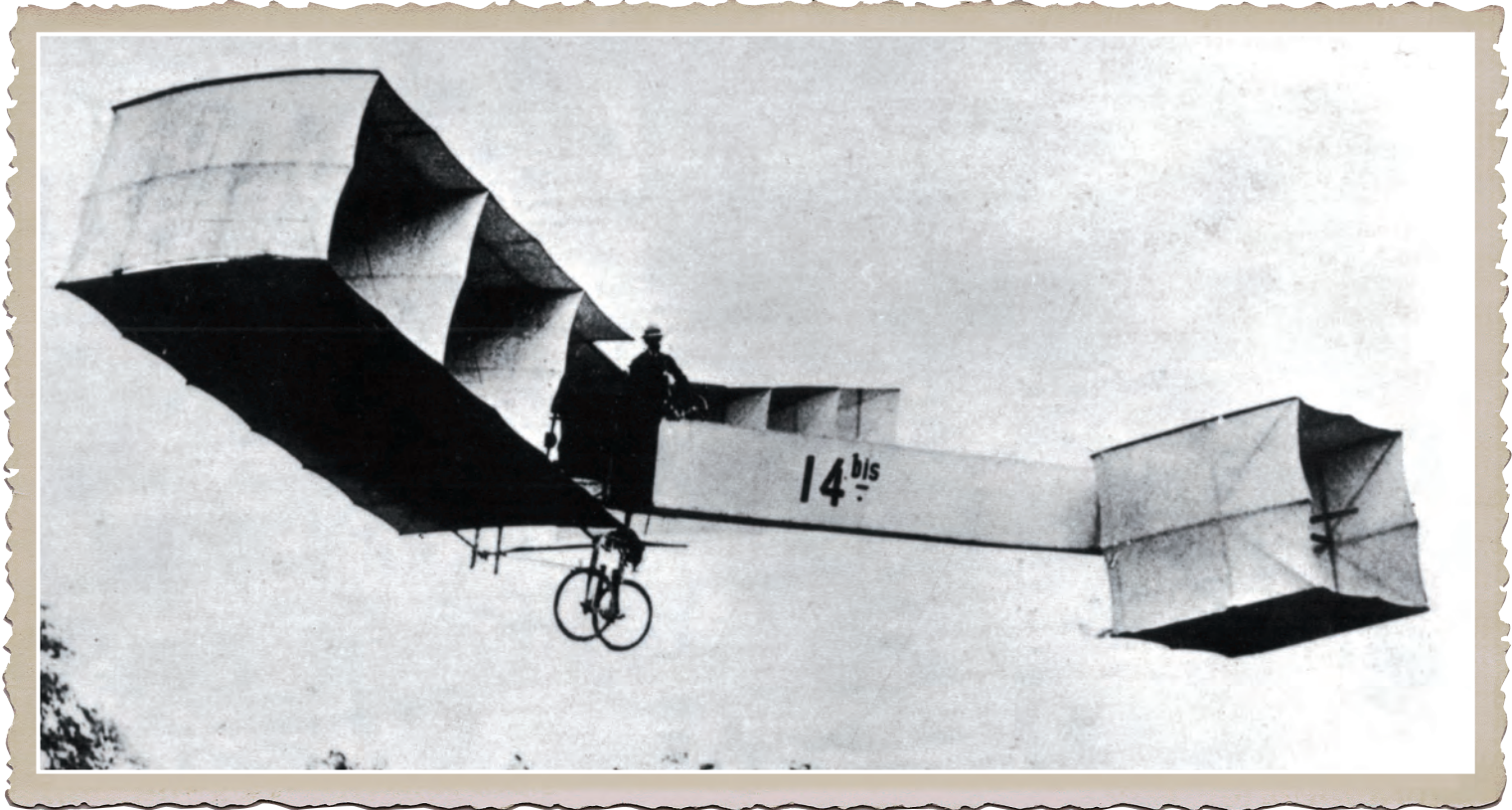
De esta manera, menos de seis años tras el primer vuelo americano de 1903, media docena de tipos de máquinas voladoras, tal como se las denominaba entonces, lograban apenas alzarse del suelo. En 1906, tan sólo treinta años antes, día por día, de la fecha de mi nacimiento (y esto no deja de impresionarme) Santos Dumond protagonizaba el primer salto europeo de unos cuantos metros, con un aeroplano que, visto hoy en fotografía, reunía las peores condiciones que a nadie se le pudiera ocurrir para mantenerse en el aire.

Pero quiero plasmar algo que desde hace mucho me preocupa, y es lo que debía pasar por la cabeza de los hombres encargados de hacer despegar aquellos primitivos engendros voladores, gente valiente y esforzada cuyo desprecio a la vida debía ser su principal defecto, o virtud. Leyes y teorías físicas acerca del fundamento del vuelo de los más pesados que el aire, y las de la propia Aerodinámica, sí eran conocidas, poco o nada en relación con la práctica de las mismas, había que empezar por el principio y avanzar muy poco a poco, el pilotaje se me representa algo tan azaroso como la doma de un potro cerril, aunque en esto sí que había experiencia, todos los potros eran similares y se venían domando desde milenios, dos cosas que, en absoluto, ocurrían con los aeroplanos. Estos, en nada se parecían unos a otros y se ignoraban sus reacciones.

La experiencia humana con las máquinas de transporte o vehículos a motor, en los comienzos del siglo XX, era ciertamente escasa, dejando aparte los ferrocarriles y barcos de vapor, cuyo manejo no tiene parangón alguno con lo que nos ocupa; existían automóviles y motocicletas en número insignificante, siendo los únicos que utilizaban motor de explosión. La fábrica italiana de motocicletas Anzani fue la primera que derivó su fabricación hacia la industria aeronáutica (tras los pioneros Wright, fabricantes de bicicletas), construyendo el famoso motor tricilíndrico que equiparía a la mayoría de los aeroplanos de la época, a pesar de sus innegables limitaciones y falta de fiabilidad. A decir del mecánico jefe de la industria Blèriot, se trataba de “un engendro maldito que escupía aceite por todos sus orificios y juntas y en el que no se podía confiar”, sufriendo el piloto la suciedad e, incluso, las quemaduras.



**[ Menos de seis años tras el primer vuelo americano de 1903, media docena de tipos de máquinas voladoras, tal como se las denominaba entonces, lograban apenas alzarse del suelo ]**



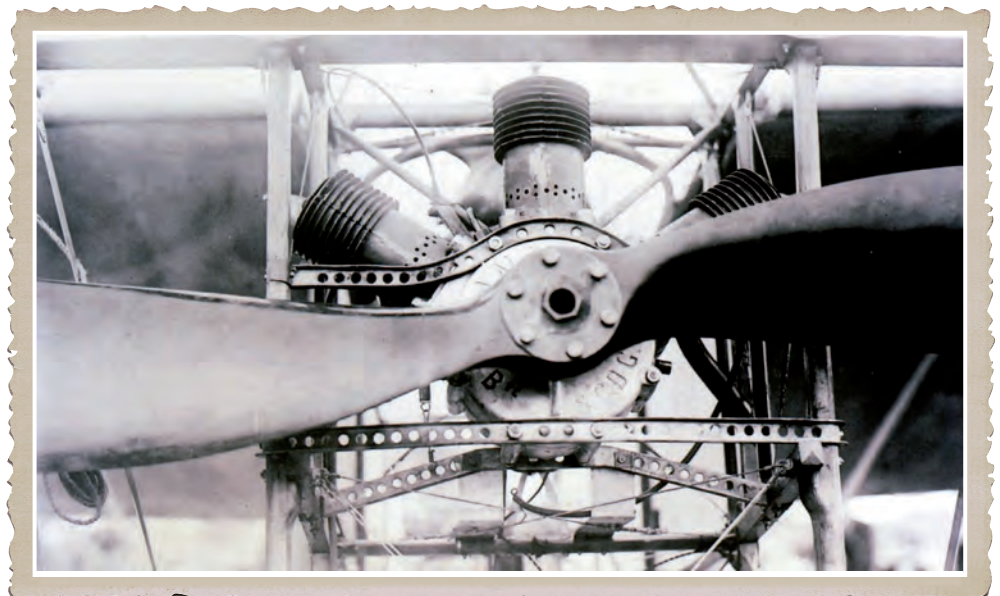
→ **Dumont 14 bis, primer vuelo europeo de varios metros de recorrido, 12 de noviembre de 1906.**



→ **Motor Anzani 25 CV, con hélice Chauvière, que equipó al aeroplano Olivert y a la mayoría de los europeos de la época.**

Hasta tal punto el funcionamiento de los motores era poco fiable, que no era posible hacer trepar a los aeroplanos más arriba de los trescientos pies, unos cien metros, pues el régimen de ascenso continuado hasta esta altura era duro castigo que amenazaba con su parada, de esta manera el propio Louis Blériot, al completar el cruce del Canal el 25 de julio de 1909, prefirió buscar un paso inferior en el farallón rocoso de Dover, con el fin de no forzarlo; también se comenta que una lluvia, persistente durante la travesía contribuyó a la refrigeración de la máquina y a que su comportamiento fuera el idóneo, resistiendo así el funcionamiento hasta el final.

Ignoramos, aunque en este tipo de hombres es presumible, si la mayoría de los primeros pilotos tenían alguna previa experiencia en la conducción de vehículos a motor, haciendo notar, sin embargo, la notable diferencia entre el manejo de un vehículo terrestre y un aeroplano, en el primero se puede circular durante un tiempo indeterminado a mínima velocidad, hasta adquirir soltura y experiencia, detener en seco el vehículo en caso de duda o peligro y seguir un camino a marcha moderada, algo intuitivo. Se supone que el piloto novel pasaría un tiempo importante sobre el aeroplano sin más que carreteando por el campo, tan sólo después de innumerales carrerillas se decidiría a aplicar potencia hasta intuir el despegue, si bien abortándolo inmediatamente para evitar irse al aire demasiado pronto. Entre otras razones, porque una vez en él, quizás no se habría sabido como actuar para seguir volando, efectuar virajes y buscar un lugar de aterrizaje, tampoco controlar la



velocidad de pérdida ni de toma, ni el ascenso y descenso utilizando el motor, carente además de instrumentos de vuelo indicadores de la actitud en cada momento. Tanto estas velocidades, como las de crucero, tenían que ser estimadas intuitivamente, siendo desconocidas incluso en un plano teórico, ni qué decir si a esta complicación se añade la influencia del viento, altura, humedad o temperatura reinantes, que nunca faltarían.

En definitiva, comenzar a pilotar un aeroplano se reducía a actuar de forma análoga, dentro de lo posible, a la conducción de un automóvil, no siendo ambas cosas, en modo alguno, comparables. Además, en el automóvil se disponía de instrumentos indicadores de la velocidad y las revoluciones del motor y en el primitivo aeroplano se carecía totalmente de ellos. Aquí volvemos a comparar el pilotaje del aeroplano con la doma del caballo, como cada animal tiene su propia personalidad, así ocurre en los rudimentarios aviones.

Parémonos a pensar, pues, en el estado de ánimo del piloto que, aunque era considerado indiscutiblemente como experto por el resto de sus conciudadanos, en realidad desconocía cómo manejar "su" aeroplano en vuelo, carecía de experiencia práctica y debía enfrentarse al desafío de hacer volar una máquina que nadie antes había experimentado ni comprobado la aptitud para el vuelo, ya que apenas eran válidas las experiencias de los demás aviadores, cada uno con su aparato. Es absolutamente cierto que no había semejanza entre el pilotaje de los Flyer Wright, Curtiss, Deperdussin, Antoinette, Dumont, Bleriot o nuestro Brunet-Olivert, por mencionar unos cuantos modelos que coexistieron durante los diez primeros años de la Historia de la Aviación propulsada a motor.

Una idea del estado de cosas en los primeros tiempos la da el hecho de que los pilotos que probaban los prototipos y hacían las exhibiciones en fiestas y concursos, tras meses de dedicación, acumulaban cantidades irrisorias de tiempos de vuelo. Así, se sabe que los hermanos Wright, tras ciento cinco experiencias en vuelos realizados en sus dos primeros modelos, totalizaron un tiempo de cuarenta y cinco minutos en el aire, esto es, menos de veintiséis segundos de media por vuelo. Estas cifras vienen a corroborar la teoría del aprendizaje con el avión, cada uno con "su" avión, ya que a ningún piloto se le ocurría cambiar de modelo para volver a empezar.

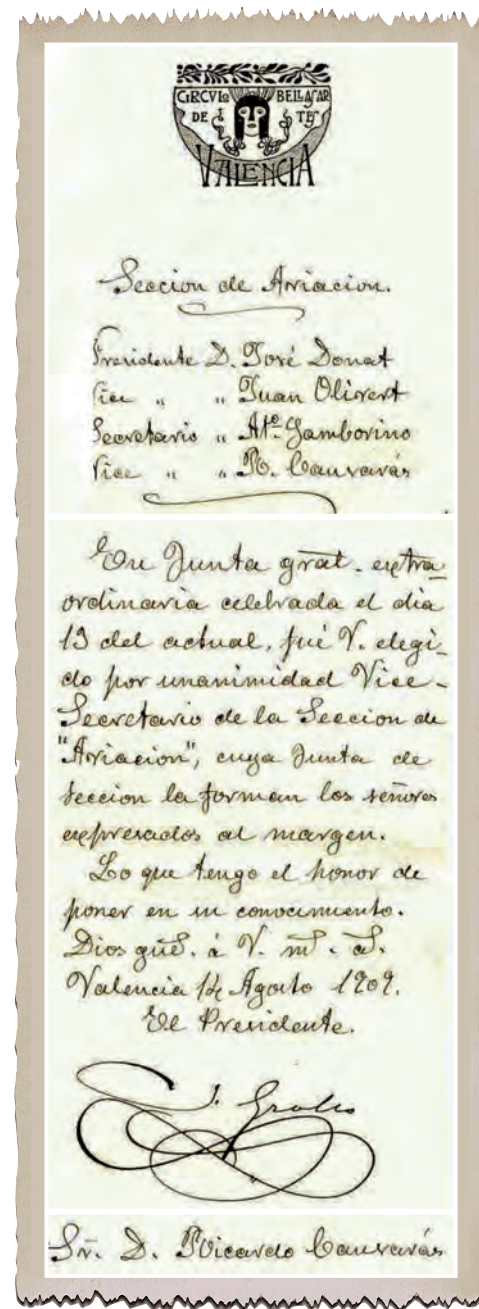
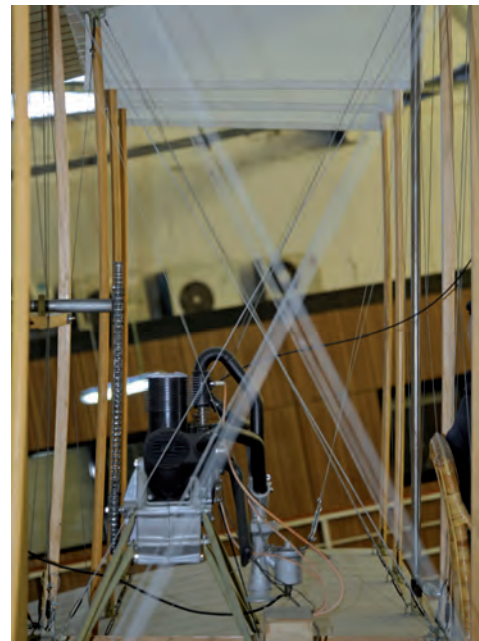
Por otra parte, dado el entusiasmo reinante en todos los países lanzados a la aventura de la Aviación, con las poblaciones acudiendo en masa a contemplar las exhibiciones, los primeros pilotos vivían en loor de multitud y eran admirados y aclamados, mientras ellos mismos eran conscientes y víctimas de su falta de preparación, que trataban de ocultar a los demás; de esta manera el preámbulo de los vuelos se hacía interminable y, en gran parte de los casos, no se conseguía volar, lo que producía la indignación de los espectadores que llegaban, en ocasiones, a promover tumultos públicos con agresiones a los aviadores y destrucción de las aeronaves. Tales hechos ocurrieron, incluso, en nuestro propio País.

Relatamos, a continuación, el hecho bien estudiado del primer vuelo a motor registrado en España, el del valenciano Juan Olivert en la localidad de Paterna (Valencia) el 5 de septiembre de 1909.

Juan Olivert Serra, estudiante de Ingeniería Industrial de veintidós años, joven terrateniente y natural de la localidad de Cullera, Valencia, era un gran aficionado a la Aviación y frecuentaba los medios valencianos dedicados a esta naciente afición, siendo a su temprana edad vicepresidente de la Sección de Aviación constituida en el seno de Asociación Círculo de Bellas Artes de Valencia. Disponiendo, supuestamente, de cierto capital, encargó el diseño y construcción de un aeroplano de corte ciertamente clásico al ingeniero Gaspar Brunet i Viadera, profesor en la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, donde Olivert cursaba estudios. Gaspar Brunet, de especialidad textil, fabricaba telares en los talleres barceloneses Rosell y Vilalta, propiedad de su suegro, en los que contaba con los medios industriales para llevar a cabo el proyecto y era, igualmente, un buen aficionado, autor de un compendio técnico, titulado Curso de Aviación, ciertamente avanzado para la época y que había adquirido gran difusión.

Acometer la construcción de un aeroplano es una tarea bastante complicada hoy y, mucho más, entonces, incluso partiendo de un diseño presumiblemente adecuado y probado: se precisa de materiales disponibles localmente (madera, tela, cables y herrajes), ciertamente difíciles de encontrar, además de hábiles carpinteros, que en la tierra catalana y levantina abundaban. El libro de Brunet contiene extensa información, idónea para ser utilizada, incluyendo una amplia sección descriptiva de los herrajes adecuados y otros elementos. En pocos meses el aeroplano Brunet-Olivert quedó prácticamente concluido, a falta de dos elementos fundamentales, cuyo coste hacía prohibitivo el proyecto, elementos que, finalmente, fueron costeados por el Ayuntamiento de Valencia. Se trataba de la hélice de la marca francesa Chauvière, de madera contrachapada, y del motor italiano Anzani, de 25 CV, ya mencionado como el más utilizado en Europa.

El aeroplano, terminado, tenía una atractiva planta y fue exhibido en el Pabellón de Industria de la Exposición Regional Valenciana, promovida por la institución Ateneo Mercantil, entre los meses de mayo a julio de 1909. En su visita de inauguración, S.M. D. Alfonso XIII tuvo ocasión de contemplarlo y recibir cumpli-



→ Acta de nombramiento de los miembros de la sección aeronáutica del Círculo de Bellas Artes de Valencia. Juan Olivert Serra, vicepresidente. 14 de agosto de 1909.





**[ Una idea del estado de las cosas en los primeros tiempos da el hecho de que los pilotos que probaban los prototipos y hacían las exhibiciones en fiestas y concursos, tras meses de dedicación, acumulaban cantidades irrisorias de tiempos de vuelo ]**



damente las explicaciones del propietario. Unos meses antes, el monarca había visitado en Pau el Flyer Wrigth, en esta ocasión fue Wilbur quien se lo había explicado e invitado a volar con él, invitación que declinó por motivo de seguridad, a pesar de lo mucho que apetecía al Rey.

Desde la primavera hasta el mes de septiembre de este año 1909, tuvieron lugar en varios lugares de Europa y América importantes acontecimientos relacionados con la naciente Aviación, que encendieron aún más el entusiasmo de la gente, todos querían asistir a donde vieran volar aviones, lo que en España todavía no había ocurrido, los periódicos llenaban páginas con los acontecimientos de otros países.

El aeroplano Olivert, aún sin clausurarse la Exposición, se desmontó y transportó por ferrocarril al Campamento de Artillería de Paterna, dentro del ambiente de interés y colaboración reinantes en todas las instituciones, el Capitán General de la Región Militar había ofrecido esta dependencia para llevar a cabo las experiencias de vuelo, así como la ayuda del personal militar. Allí fue, finalmente, ensamblado y se instalaron las partes restantes, hélice y motor, quedando listo para las pruebas.

Echemos una mirada sobre la personalidad del designado como piloto, a la vez que propietario, Juan Olivert. Su popularidad había desbordado los ambientes locales y era tratado en los medios como “valeroso y arriesgado piloto”, indiscutible as de la Aviación y hombre entendido en estos menesteres. Sin embargo, se daba la circunstancia de que nuestro hombre nunca antes se había sentado a los mandos de aeroplano alguno, incluso ni había llegado a ver, en la realidad, otro que el que se acababa de construir a sus expensas y allí estaba. No había llegado todavía a España filmación cinematográfica alguna de aeroplanos volando, por lo que el flamante piloto valenciano ni siquiera había tenido ocasión de contemplar una imagen de vuelo en acción, Se disponía, pues, a despegar con su avión sin haber-



→ Olivert y Brunet en los talleres Rosell Vilalta, junto a la estructura del aeroplano en construcción.



los visto volar jamás; ciertamente, podría haberse desplazado en meses anteriores a Pau, en el Sur de Francia, pero no consta que lo hiciera, probablemente por sus muchas ocupaciones, ya que debemos hacer notar que simultaneaba la construcción y exhibición de su aeroplano con los estudios de Ingeniería en Barcelona, donde debía asistir a clase y examinarse, además de los compromisos sociales a los que continuamente se vería obligado.

Nos encontramos en los primeros días de septiembre y el aeroplano Olivert espera bajo el chamizo de tejado de cinc del campamento militar el momento de la prueba; nada se sabe, aunque el piloto debía estar presente cuando los mecánicos de Anzani y el mismo Brunet, con la colaboración del maestro armero del Regimiento Guadalajara, pusieron a punto los últimos ajustes. Se cursan invitaciones al Ayuntamiento mecenas y a algunas personalidades, la noticia salta a la prensa local y, de aquí, al público. La Exposición Regional toca a su clausura y se programan fiestas en la misma, el desconocimiento general de la verdadera situación se plasma en los planes de la comisión organizadora del certamen, que solicita del Sr. Olivert su colaboración en el festejo de la siguiente manera: despegar con su aeroplano desde Paterna, dirigiéndose a la Exposición (situada en Valencia, entre el Paseo de la Alameda y el actual estadio de Mestalla, a unos siete kilómetros del punto de despegue) y, evolucionando sobre la misma, causar la admiración del pú-

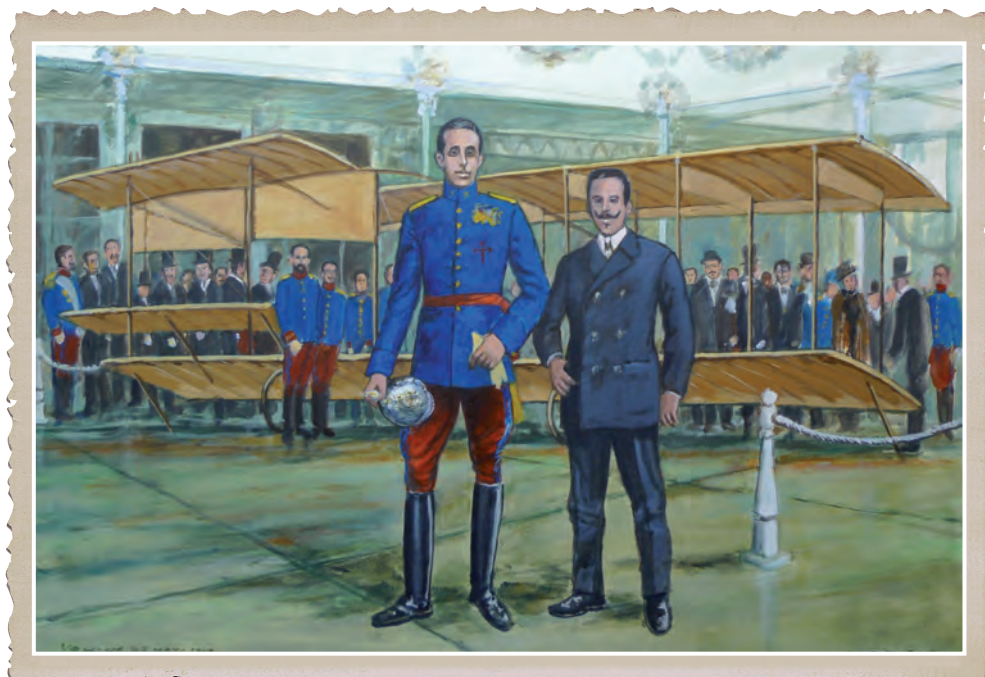
blico asistente; después, regresar a tomar tierra en el punto de origen o, si lo considera más oportuno, hacerlo en la desierta playa de la Malvarrosa, a la mitad de distancia, por cuestión de autonomía. Nadie se imaginó que, sólo dos años más tarde, el primer aeródromo valenciano se establecería precisamente en esa misma playa, donde subsistió hasta 1933.

Se supone que Olivert no debió responder, ni afirmativa ni negativamente, a la propuesta, pero conocer lo que de él se esperaba debió llenarle de zozobra, mientras se disponía a situarse, por primera vez, a los mandos del aeroplano para, únicamente, hacerlo moverse por el terreno del Campamento. Porque, según su propia manifestación y la que nos ha llegado, escrita, del constructor Gaspar Brunet, era sólo eso lo que se proponía en aquella fecha.

Hay que situarse en la época y el momento precisos para juzgar el ánimo de los que estaban próximos al fenómeno aeronáutico. Siglos de sueños acerca de la posibilidad de que el hombre volara, hacía sólo dos que había logrado alzarse en aerostato, de forma autónoma, del suelo, si bien en un plano puramente estático y azaroso, tan sólo para contemplar la tierra desde la altura, pero a merced



→ Reproducción a tamaño real del aeroplano Olivert-Brunet en el museo de las Ciencias Príncipe Felipe de Valencia.



### Observación acerca del cuadro de José Clemente Esquerdo

Corresponde a la inauguración de la Exposición Regional Valenciana de 1909. El avión Olivert-Brunet estuvo expuesto en el Pabellón de Industria, a falta del motor y la hélice, elementos costosos que no se habían podido adquirir con el presupuesto disponible del promotor del proyecto, el valenciano Juan Olivert Serra. El monarca, consciente del interés del asunto, recomendó en el lugar al alcalde de Valencia, D. José Maestre y Laborde Boix, una ayuda municipal para completar el logro, lo que se tradujo en una subvención de 20.000 pesetas, cantidad muy importante en la época, que fue aprobada por el consistorio siete días después. Con esta cantidad, se adquirieron los elementos restantes, por lo que debe atribuirse a la directa mediación del Rey el que se llevara a cabo el hecho del primer vuelo español.

→ Cuadro de José Clemente, representando la visita de inauguración de S.M. Alfonso XIII a la Exposición Regional valenciana el 22 de mayo de 1909.



[ Echemos una mirada sobre la personalidad del designado, como piloto, a la vez que propietario, Juan Olivert. Su popularidad había desbordado los ambientes locales y era tratado en los medios como “valeroso y arriesgado piloto”, indiscutible as de la Aviación y hombre entendido en estos menesteres ]

del capricho de los vientos, sin poder hacer nada para dirigirse a voluntad. Da Vinci y otros muchos intentaron plasmar sus sueños en imaginativos diseños, más o menos apoyados en la precaria Física que manejaban, pero hasta ahora casi nadie había logrado materializar el invento y los continuos intentos abocaron invariablemente en el fracaso. Pero hacía cinco años, tan sólo cinco, que la antigua quimera cobraba visos de realidad, mes a mes se conseguían logros indudables. Particularmente, el año 1909 había sido fructífero, funcionaba una escuela de Aviación en Francia, otras comenzaban a abrirse en otros países, en ellas había aeroplanos que volaban casi a diario y se enseñaba a pilotarlos, en el mes de julio Louis Blériot lograba cruzar el canal de la Mancha en treinta y siete minutos, llegando a las Islas Británicas por aire. Dos días más tarde, los Wright demostraban prácticamente al ejército estadounidense la idoneidad de su invento, al efectuar un vuelo en el que se cumplían todos los requisitos solicitados, por



→ Alfonso XIII, en la escuela Wright de Aviación de Pau (Francia), sigue las explicaciones de Wilbur Wright acerca del manejo y funcionamiento del modelo 2, en febrero de 1909.



primera vez se impresionaron secuencias cinematográficas del aeroplano volando, que el mundo podría ver, se admiraron las evoluciones del modelo Wright Military sobre la base militar de Fort Myer. Las máquinas voladoras ya eran manejables y se podía llegar con ellas casi a donde se propusiera.

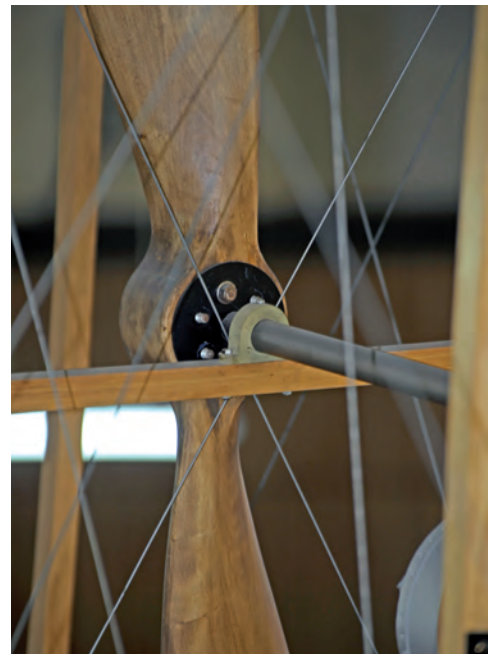
La última semana de agosto de 1909 (22 a 29) tiene lugar el magno festival de Reims, donde se dan cita la práctica totalidad de los modelos existentes, acuden espectadores de toda Europa y se barajan cifras cercanas al millón de visitantes. Los periódicos de todo el Mundo cuentan y no acaban de los adelantos ocurridos en la Aviación, concediéndose cuantiosos premios: Glenn Curtiss, a la velocidad de 80 km/h, Henry Farman, a la distancia de 180 km, recorridos en tres horas, Hubert Latham, por alcanzar 115 m. en altura.

Mientras tanto, en Valencia se comenta todo esto, acontecido en la semana, y el ensayo previsto el domingo próximo, 5 de septiembre, en Paterna, la hazaña que se espera protagonice el valeroso deportista Olivert, como se le adjetiva en los periódicos. Muchos han visto su máquina en la Exposición y la posibilidad de que aquello sea capaz de volar intriga e interesa a todos. Llega el día y un impresionante gentío confluye, desde Valencia y pueblos cercanos al recinto militar, los trenes de cercanías a rebotar, algunos coches de motor y otros de caballos, gente caminando. Antes de las cinco de la tarde ya no cabe una persona más.

Parémonos a considerar el ánimo de nuestro piloto. Una popularidad ganada día a día en los últimos meses, depositario del entusiasmo del pueblo, convertido involuntariamente en el indiscutible protagonista de la jornada. Él, indudablemente, no esperaba esta aglomeración de público, quizás algún miembro del concejo municipal y algún periodista sin nada mejor que hacer, unas docenas de vecinos cu-



→ Juan Olivert y Gaspar Brunet en el aeroplano de su construcción el 5 de septiembre de 1909, campamento militar de Paterna, poco antes del histórico vuelo.



riosos. Ante todos ellos, pondría en marcha el motor y experimentaría como éste tiraba del aeroplano, arrancando y parando, así se podía pasar un buen rato y emplear la tarde. Experimentación y análisis de resultados, de momento, más adelante habría tiempo para intentar despegar si todo marchaba correctamente, volar, lo que se dice volar, tendría que venir en el futuro. Había que dar una excelente imagen a los espectadores, esto es muy de la época, la indumentaria elegante y adecuada, cuidada en los menores detalles, él era, ante todo, un caballero de buena sociedad. Por otra parte, el indudable miedo al fracaso y al ridículo, en el pueblo valenciano-parlante del futuro aviador ya comenzaba a circular cierto chocante apodo, el de *El Volaoret (Voladorcito)* que algunos envidiosos de su creciente popularidad estaban extendiendo.

El aeroplano es sacado del cobertizo por unos soldados, nadie es consciente de que están viviendo un acontecimiento histórico que, sin embargo, no será considerado como tal hasta noventa años después; nadie de los presentes tiene en cuenta que es la primera vez que se pone en marcha el motor de un avión sobre territorio español, absolutamente todos ignoran lo que en los siguientes años representará este juego o deporte de la Aviación en todo el Planeta. Algo imposible de intuir.

Giro manual de la hélice y petardeo del escape, ésta gira velozmente pero no adquiere régimen suficiente, el funcionamiento del motor no se redondea. La chispa de las bujías se saca directamente de la batería mediante un mecanismo productor de descarga de alto voltaje, todavía no se utilizan magnetos para lo que ellos llaman, en su jerga, "allumage". Se cambian baterías por otras recién cargadas y el motor gira mejor. Según esto, la autonomía dependerá de dos cosas: gasolina y reserva de electricidad.

Para un piloto de hoy es inconcebible volar sin instrumentación. En aquel tiempo, no siempre y como mucho, se contaba con un medidor de las revoluciones del motor, todo el control del vuelo se basaba en esta lectura, el resto era cuestión de vista y sensaciones corporales. Viajar entre ciudades se hacía siguiendo las vías del tren, estar a pleno aire a una velocidad cercana a los 60 km/h dificultaba la consulta de mapas durante el vuelo. Aunque la brújula era utilizada en la navegación marítima desde la Edad Media, a nadie se le había todavía ocurrido subirla al avión, Blériot en el cruce del Canal no la llevaba, así como medidores de tempe-



→ Cartel del festival de Reims, 22-29 de agosto de 1909.



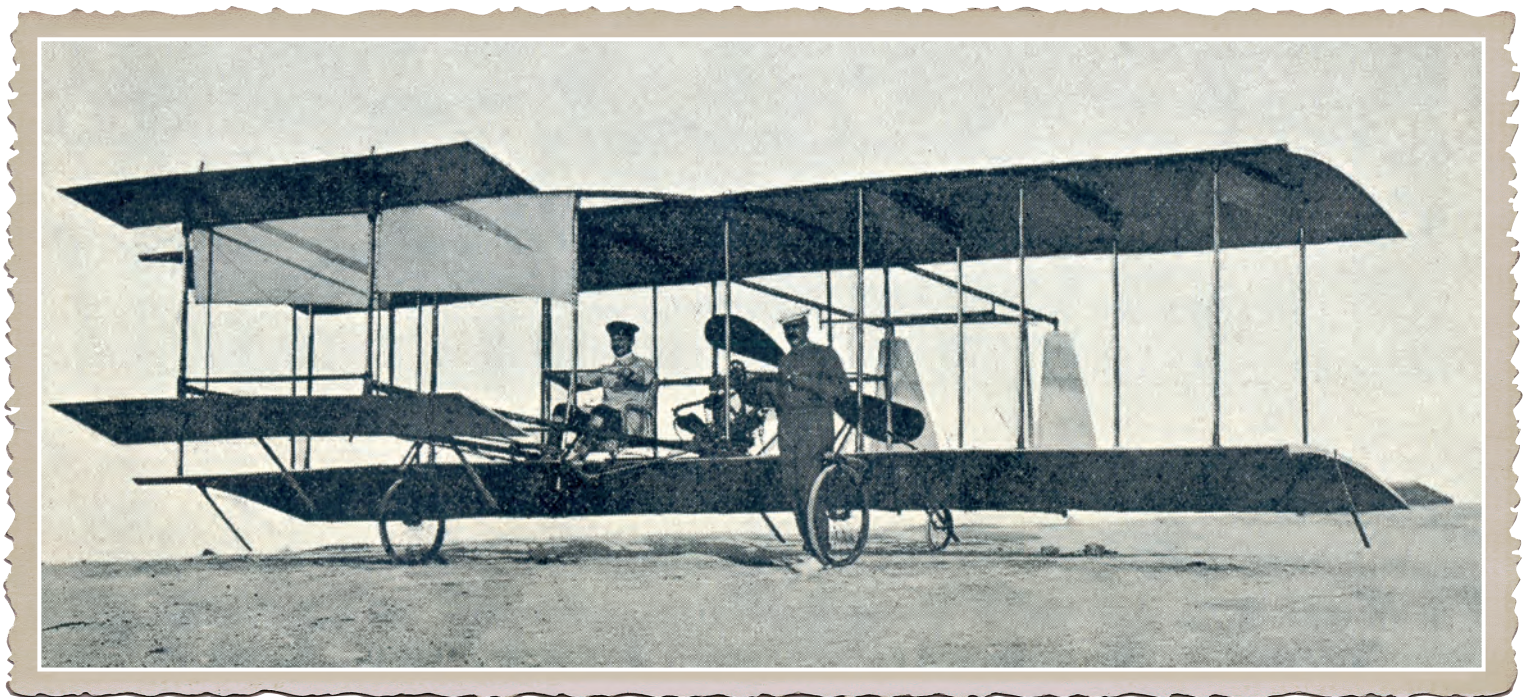
[ La última semana de agosto (22 a 29) de 1909 tiene lugar el magno festival de Reims, donde se dan cita la práctica totalidad de los modelos existentes, acuden espectadores de toda Europa y se barajan cifras cercanas al millón de visitantes ]



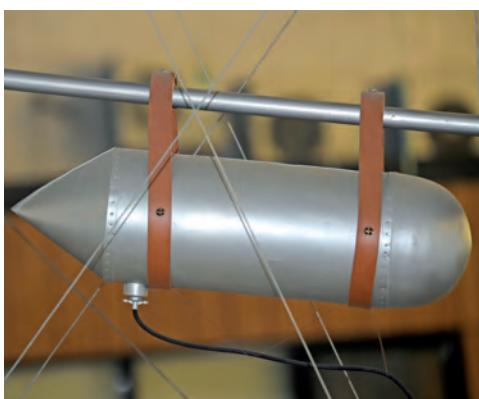
ratura o presión, tampoco existían los aforadores de combustible, se conocía aproximadamente el consumo horario, aunque con muy relativa aproximación. Como medida fundamental se controlaba el tiempo, algunos aeroplanos disponían de un receptáculo con fijación, en el que el piloto podía colocar su propio reloj de bolsillo para ser consultado durante el vuelo.

Algo que resulta de todo punto inconcebible era el carecer de cinturones de amarre o seguridad para el piloto o el pasajero; es escalofriante una filmación de los primeros tiempos, a los que nos estamos refiriendo, en la que se ve salir despedido, al espacio, al piloto en un giro violento del avión, estando éste a unos cincuenta metros de altura. Aunque no desde el principio de la Aviación, sino poco después, se comenzó a utilizar cascos de cuero y gafas, análogos a los que ya usaban los motoristas y los automovilistas, sin embargo el piloto de Paterna aparece el día de la prueba con deportiva y náutica gorra de plato y lentes ligeros, sin montura, dos cosas que no hubieran resistido más allá del despegue. Este detalle no es posible que denote desconocimiento en la materia, sí reafirma la idea de que la intención no era, ni mucho menos, emprender el vuelo. Otra cosa absurda, que denota enorme desconocimiento, es el asiento del piloto, que no habría resistido un aterrizaje medianamente violento, aunque tampoco las finas ruedas de bicicleta que apenas podían sostener, parados, los trescientos kilos de madera y tela que soportaban.

Pero volvamos a Juan Olivert, con su motor en marcha después de reemplazadas las baterías, sentado en su sillón de caña y mimbre y con la vista al frente, tal como le captó la única cámara que perpetuó su imagen aquel día. El gentío, rodeándole todo, las autoridades y varios periodistas cerca y pendientes de sus movimientos, ¿qué es lo que tenía en su cabeza? Debía vivir una situación límite, la multitud esperaba el acontecimiento y él tenía que proporcionárselo, a los veintidós años y en esas circunstancias puede perderse fácilmente la noción de lo conveniente. De todas formas, había llegado el momento que tanto esperaba, tras meses de lucha y trabajo su gran ilusión iba a plasmarse en realidad, aquello estaba en condi-



→ Olivert y Brunet preparándose para el despegue del aeroplano. Paterna, 5 de septiembre de 1909.



ciones de funcionar y él tenía una enorme curiosidad por conocer el resultado; había que comprobar que su aparato volaba, todo lo demás carecía de importancia.

Aplicados gases a fondo, se inicia la carrera, ganando velocidad segundo a segundo, el aeroplano abandona la inclinación hacia atrás y traquetea con la irregularidad del terreno, tres segundos más y la vibración cesa de improviso, se ha perdido el contacto con el suelo. Olivert está pendiente del espacio al frente, no puede mirar hacia abajo, ve figuras que corren hacia todos lados entorpeciendo su marcha, el terreno despejado delante de él va disminuyendo y el secano de algarrobos se aproxima rápidamente. Entre las muchas cosas que desconoce del vuelo y del aeroplano están la velocidad de despegue y régimen de ascenso, potencia para mantener ascenso positivo, en definitiva, el espacio necesario para rebasar en altura los árboles frente a él. Demasiadas cosas para que un neófito resuelva en segundos, en un aeroplano de prestaciones desconocidas.

Y surge la reacción instintiva ante el terreno que se agota al frente, el viraje, tal como lo haría en un automóvil, gira el manillar ciclista para cambiar de dirección y el avión, bien construido, obedece y comienza a virar, alabeando hacia el lado del giro; desciende la rueda y se encuentra con el suelo, el golpe es rotundo y rompe el an-

## Descripción por el ingeniero constructor Gaspar Brunet i Viadera (transcripción literal)

### AEROPLANO DE LOS SRES. OLIVERT Y BRUNET PRIMERAS PRUEBAS REALIZADAS CON EL MISMO EN EL CAMPO DE PATERNA (VALENCIA)

Con completo éxito se ha verificado la primera prueba del aeroplano que he construido para el aviador valenciano, Sr. Olivert, gracias á la valiosa protección del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

El domingo 5 del corriente, con el señor Olivert habíamos invitado al Alcalde y algunos concejales para presenciarse privadamente el ensayo de la tracción de la hélice y del motor, pensando hacer correr un poco el aparato por el campo y demostrar se levantaba bien. Un periodista tuvo noticia casualmente de ello, y no vaciló en anunciarlo en su periódico, á pesar de la reserva que habíamos recomendado á la prensa, acudiendo, á causa del aviso, una concurrencia de tres á cuatro mil personas en el campo de Paterna, por lo cual nos vimos obligados a tratar de hacer volar el aparato, prescindiendo de las otras pruebas que teníamos proyectadas.

El Sr. Olivert hizo primero una corrida por el campo, en la cual rodó unos 100 metros, viéndose que el motor funcionaba débilmente. Ordené se cambiaran los acumuladores de la inflamación y se lanzó por segunda vez el aparato que retenían, por detrás, dos operarios, soltándolo á la voz que dio el Sr. Olivert cuando el indicador de velocidad le marcó 760 revoluciones. El aparato levantó inmediatamente la cola, marchando sobre las ruedas delanteras unos 30 metros, después de los cuales se levantó por completo, marchando suavemente sin tocar al suelo unos 40 ó 50 metros con buena velocidad; entonces, el Sr. Olivert, viendo que iba á lanzarse contra numerosas personas, que por la natural curiosidad no se apartaban y que para evitarlos debía tropezar con unos algarrobos, cortó bruscamente el alumaje, tomando tierra el aparato, que rodó velozmente por el suelo, hasta que la rueda de la derecha se metió en un hoyo, haciendo dar media vuelta al aparato y torciendo, en consecuencia, la citada rueda. El entusiasmo fue grande entre los que pudieron ver el aparato correr sin tocar al suelo y todos lamentaban la excesiva curiosidad é imprudencia de algunos, verdadera causa de la pequeña avería que impidió la continuación de la experiencia y que el aparato se levantara más.

De todos modos, la prueba fue concluyente, el aparato dejó tierra con gran suavidad y, á menos de 3/4 de la potencia del motor, tomó automáticamente la posición de vuelo, de modo que hace proveer es un tipo de aeroplano de gran estabilidad y de muy fácil manejo.



→ Réplica del avión de Oliver / Brunet que se conserva en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire en Cuatro Vientos.

#### DESCRIPCIÓN DEL AEROPLANO

El aparato es un biplano de 40 m<sup>2</sup> con 10'30 m. de envergadura, lleva delante timón de profundidad doble de 3'70 x 0'70, y dos superficies verticales en la parte superior, para encañar los virajes, detrás lleva cola compensadora y doble timón de dirección equilibrado, motor de tres cilindros á refrescamiento de aletas, 25 caballos de fuerza á 1.600 revoluciones por minuto. Hélice Chauviere de 2'25 m. diámetro á 1.000 revoluciones, transmisión por cardan, aparato construido con maderas de fresno y haya convenientemente curados y desecados, aterrizaje por tres ruedas de bicicleta con resortes especiales de caoutchouc. La dirección, confiada a un manillar de bicicleta, con movimiento de delante atrás para reglaje de la altura y estabilidad longitudinal y giratorio lateralmente para los virajes a la derecha, al lado del puño un autolito para reglar el avance del motor, el carburador es automático, en el puño de la izquierda interruptor de alumaje. Lleva, además, un pedal levanta-válvulas para asegurar la parada del motor.

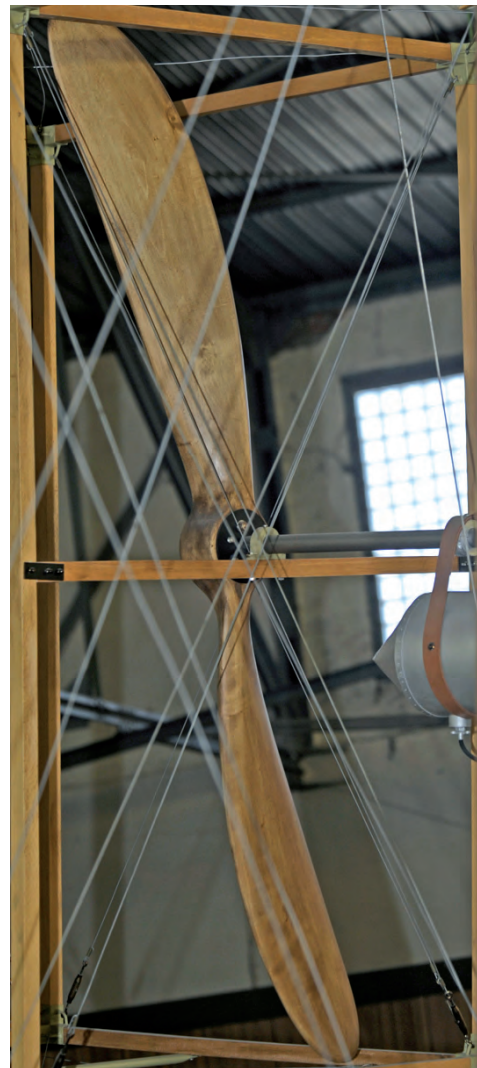
La estabilidad transversal es automática por medio de seis semicélulas de 0'30 de altura, tres á cada lado, dispuestas en forma de válvula en la parte superior de los montantes, cuyas válvulas, abriéndose del centro á los extremos, producen un aumento de presión en el lado hacia donde se inclina el aparato y una disminución en el lado contrario; aparte de numerosos detalles de construcción originales, esta es la parte verdaderamente nueva del aparato. La inclinación necesaria para los virajes se obtiene por alabeamiento del timón de profundidad unido al movimiento del timón de dirección, y además, por reacción de los planos delanteros colocados en alto con el esfuerzo de los timones de dirección, cuyo centro de presión cae bajo.

Dado el peso, que es de 350 kilos sin el aviador, el aparato demostró tener un buen coeficiente a lo cual puede ayudar el ataque del aire, que es correctísimo, conduciendo todo el aire debajo la vela y teniendo un corte vivo y liso, gracias á una guarnición de plancha de aluminio en la arista del ala. La disposición de estabilidad lateral, a pesar de su gran eficacia en el vuelo recto, no dificulta para nada la inclinación en los virajes, sino que al contrario, al querer el aparato tomar, deriva saliendo por la tangente, la misma disposición estabilizadora, ayuda a la inclinación justa hasta el límite necesario, pues si éste fuera sobrepujado, obrarían entonces las válvulas estabilizadoras del lado contrario, de modo que resulta una estabilización automática horizontal en el vuelo recto, con la inclinación adecuada a la curva que se describe en los virajes.

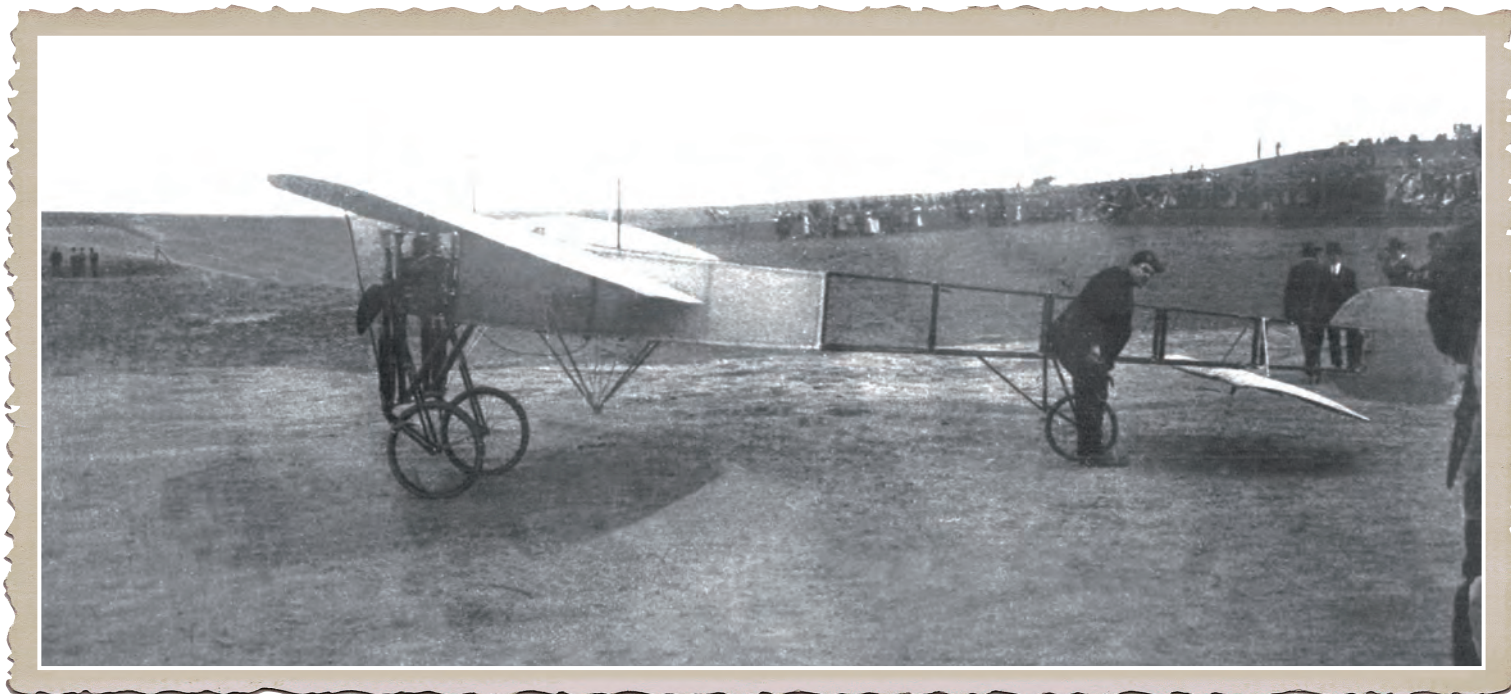
La pequeña avería de la rueda quedó reparada al día siguiente. Hemos logrado se nos permita trasladar el campo de operaciones á la playa de Nazaret, sitio llano y mucho más á propósito para los primeros vuelos, que el campamento de Paterna, en donde, en cambio, tenían el valioso auxilio y amable acogida del elemento militar, que con tanto entusiasmo ha acogido el primer aeroplano español que ha volado.

Hemos demostrado puede construirse en España aparatos con toda perfección, y quizás un importantísimo progreso en la seguridad de los aeroplanos.

GASPAR BRUNET. Ingeniero



↓ [ Para un piloto de hoy es inconcebible volar sin instrumentación. En aquel tiempo, no siempre y como mucho se contaba con un medidor de las revoluciones del motor, todo el control del vuelo se basaba en esta lectura, el resto era cuestión de vista y sensaciones corporales ]



→ **Julien Mamet junto al avión Bleriot XI, el 23 de marzo de 1910, disponiéndose a efectuar el primer vuelo en Madrid, desde el hipódromo de la Ciudad Lineal.**



claje, la parte inferior del plano arrastra un trecho por el suelo. Al notar el impacto el piloto ha actuado rápido el mando de corte de ignición del motor, que tiene a mano en el manillar, la compresión de los cilindros sin chispa lo detiene instantáneamente.

Los más próximos acuden presurosos, él permanece inmóvil en su asiento, algo inclinado hacia delante, asiendo firmemente el manillar, el rostro crispado por la tensión todavía mantenida. Su pensamiento fluctúa entre el fastidio por el percance y el orgullo por protagonizar un accidente sin consecuencias, que le eleva a la categoría de piloto con historia. Ha conseguido hacer volar su aeroplano y evitado un mal mayor, su comportamiento ha sido digno de un piloto experimentado, al menos así lo habrán considerado cuantos han sido sus testigos y lo recordará la posteridad. Por un instante aparece en su mente la imagen de otra posibilidad, la de no haber encontrado obstáculo en el recorrido hacia delante y que el aeroplano hubiese ganado progresivamente altura, la emoción de verse ascendiendo le hubiera impedido ralentizar el motor, habría continuado volando pero ¿hacia donde, cómo, de qué manera hubiera seguido? Prefirió no seguir pensando en ello.

Los periódicos del día siguiente contaban la hazaña y sus propias impresiones de la aventura, sus seguros comentarios de piloto frustrado por un golpe de mala suerte en el camino de la gloria, estaba decidido, aquello seguiría adelante a pesar de todo.

Pero no siguió, ignoramos la razón, posiblemente hubo muchas diferentes causas, quizás una de ellas era que los pilotos que conseguían volar alto y lejos tardaban demasiado en lograrse, que los aeroplanos se rompían casi cada vez que intentaban volar, que una reparación tras otra representaban mucho coste económico. Aún faltaba camino por recorrer y en España no existía la costumbre de que el Estado allanara y cementara los caminos del progreso con sus presupuestos. Y así nos quedaríamos aún, por largo tiempo.

En otros países iban más despacio, en Inglaterra se voló por primera vez, en Doncaster, el 15 de octubre de este mismo año, con un aeroplano no inglés, Barcelona y Madrid unos meses después, aeroplano y pilotos franceses, poco después de estas fechas en Valencia, playa de la Malvarrosa, donde subsistió el aeródromo hasta 1933, año en que le sustituyó el actual Manises.

## CONCLUSIÓN EN EL SIGLO XXI

**N**uestra mirada de hoy hacia un siglo atrás está cargada de admiración y benevolencia, cien años en la Historia no son nada y en Aviación han rebasado las más calenturientas imaginaciones. Nuestros antepasados de entonces jamás lo hubieran podido suponer, Wright, Bleriot u Olivert era imposible que pudieran soñar con una aviación comercial de pasajeros a las pocas décadas, años 30, compañías aéreas prestando servicios regulares, el Jumbo, Concorde o el Airbus 380 surcando los océanos, mucho antes de los cien años después de sus tímidos primeros saltos, o con superpotentes y omniautomáticas máquinas de guerra. O caprichosos turismos espaciales, como los que ya se están ofreciendo al mundo.

Hoy, nuestra vista vuelta hacia atrás hace que personas que han vivido una parte importante de este trayecto de progreso se solacen con la vuelta a los primeros tiempos, vuelvan a construir lo que entonces intentaron, aplicando nuevas técnicas y procedimientos, haciendo fácil y seguro lo que fue casi imposible y temerario, mucho antes de los primeros cien años que, hace poco, conmemorábamos.

## La desigual suerte de las primeras recompensas colectivas de la aviación española: la Medalla Militar y la Laureada del grupo Rolls

# Volando tan bajo en campo enemigo

ENRIQUE GUDÍN DE LA LAMA  
Doctor en Geografía e Historia

*Valor digno de todo encomio [...] por la bravura demostrada por los aviadores volando tan bajo en campo enemigo.*  
Declaración del general Sanjurjo en el juicio contradictorio para la concesión de la Laureada al grupo de escuadrillas de Melilla (Orden General de la Comandancia General de Melilla de 24/04/1923)

La aviación militar española fue adquiriendo personalidad propia a lo largo de la guerra de Marruecos, y más concretamente a partir del desastre de Annual. Hasta entonces había sido fundamentalmente otro medio más de apoyo para el Ejército de Tierra, llevando a cabo misiones de reconocimiento, transporte rápido y bombardeo. Después de Annual y hasta el final de la guerra de Marruecos, el carácter de la aviación militar cambió.

El 22 de diciembre de 1921 las escuadrillas se mostraron como un elemento decisivo para que culminase con éxito la operación sobre Ras Tikermin. Esa jornada se hicieron acreedoras de la Laureada.

En abril de 1923 tuvo lugar un primer reconocimiento de su importancia decisiva en el desarrollo de las operaciones militares, con la concesión de la Medalla Militar al grupo Rolls, el grupo de escuadrillas de Melilla.

Sin embargo, los avatares de la historia han difuminado la trascendencia de es-

tas dos recompensas. La Medalla Militar quedó diluida por las sucesivas recompensas que se fueron otorgando en los años posteriores y la Laureada no acabó de llegar.

### LOS DÍAS DE ANNUAL

El Protectorado de España sobre Marruecos surgió a raíz del conflicto de intereses en aquella zona entre Francia y Alemania a comienzos del siglo XX. Con el fin de evitar roces entre ambas potencias, en 1912 se firmó el tratado de Madrid entre Francia y España.

Ambas potencias se repartían el territorio marroquí para “implantar la autoridad del Sultán”, en dos zonas de protectorado, la francesa, al sur, y la española, al norte. La zona española era un

erial montañoso y desde siempre rebelde a la autoridad del Sultán. Tan sólo Larache y Tetuán eran ciudades importantes (Tánger estaba so-



metida a jurisdicción internacional). No había comunicaciones terrestres en el territorio, y el movimiento entre ambos extremos del Protectorado había de hacerse por mar.



Para gobernar el Protectorado, el Estado español creó la figura del Alto Comisario de España en Marruecos, convirtió las plazas de Ceuta y Melilla en Comandancias Generales y creó la Comandancia General de Larache.

La conquista militar del territorio era imposible por lo que se optó por una acción política dedicada a la captación de jefes marroquíes, seguida de una ocupación territorial paulatina. Tal planteamiento se manifestaría como ineficaz, pues el estado habitual de las cabilas era el de rebelión. Así pues, la acción militar se limitaba a sostener esporádicas escaramuzas que daban lugar a un permanente desgaste que proporcionaba más disgustos que satisfacciones a los oficiales españoles.

En 1921, los macizos montañosos interiores —el Rif, la Yebala— seguían sin estar dominados. En la primavera de ese año, el General Silvestre, Comandante General de Melilla, comenzó a internarse en el Rif, y en julio, sus tropas habían llegado hasta el collado de Annual, en el corazón de aquel territorio hostil.

Allí, demasiado lejos de sus posiciones fuertes como para desplegar con rapidez apoyos eficaces en caso de que hubiese dificultades, se encontró —junto a sus cinco mil hombres— a merced de las harkas que seguían a Abd el-Krim. Ante el acoso de éstas, en la mañana del 22 de julio, ordenó el repliegue hacia Melilla.

La retirada se emprendió en medio de un gran desorden, enseguida cundió el pánico entre las tropas y el repliegue se convirtió en una huida aterrorizada que dio lugar a un terrible “efecto dominó” en el que fueron cayendo una tras otra todas las posiciones de la Comandancia. Abd el-Krim lle-

gó hasta las puertas de Melilla, pero no quiso entrar en la ciudad.

A lo largo de varios días, fueron llegando de forma dispersa al cobijo de las defensas de la ciudad los hombres que conseguían sobrevivir a la matanza que se desarrollaba en campo abierto. El general Navarro —segundo Comandante General—, había salido al encuentro de las tropas el mismo día de la desbandada de Annual. Consiguió reagrupar en Dar Drius un contingente de casi cuatro mil hombres y replegarse con él hasta Monte Arruit, una importante posición, aunque todavía distante de Melilla.

Las semanas siguientes al derrumbe fueron angustiosas para la ciudad de Melilla. Las harkas de Abd-el-Krim la sometieron a un estrecho cerco —con fuego de cañón y de fusil sobre sus habitantes— mientras recibía los contingentes de tropa, al principio de Tetuán y después de la península, que se ocuparían, primero de su defensa y más adelante de la reconquista de los territorios perdidos.

Hasta mediados de septiembre no se pudo romper un primer cerco de Melilla. Poco después se conseguía entrar en Nador, a escasos kilómetros del sur de la ciudad, y mantener la posición de Tizza al oeste.

Desde el monte Gurugú, los rifeños estuvieron batiendo la ciudad con fuego de cañón hasta comienzos de octubre, momento en que se recuperó el control de la montaña. A mitad de ese mes las tropas españolas llegaron a Zeluán y el 24 entraban en Monte Arruit. El avance del ejército sobre esos dos lugares se vio acompañado por la conmoción que produjo en los soldados y sus acompañantes —periodistas, sanitarios, religiosos...— lo que contemplaban en el recorrido: “*mi-les de cadáveres, regados por el campo y en plena carretera, pudríanse al sol*”.

El 9 de agosto se le había autorizado al general Navarro en el monte Arruit a rendirse junto a los casi cuatro mil hombres que estaban con él. Ahora se descubría que una vez entregadas las armas, los rifeños habían masacrado a más de tres mil de esos hombres; el resto habían sido hechos prisioneros y rehenes de Abd El-Krim.

En noviembre se había ampliado notablemente el sector que dominaba el ejército en torno a Melilla. A lo largo de esos meses se fueron controlando la meseta de Iguerman, Tifasor, Uixan, Ras-Medua y Tauriat-Hamet.

A comienzos de diciembre se recuperaron Batel y Tistutin. La idea era conseguir pasar el Kert por la parte de Tikermin antes de Navidad para así dar descanso a las columnas y consolidar la retaguardia antes de lanzarse a tomar Dar Drius los primeros días de enero de 1922<sup>2</sup>. Se tendría dominado así todo el territorio desde Melilla hasta la línea del río Kert.

## NACIMIENTO DEL GRUPO ROLLS

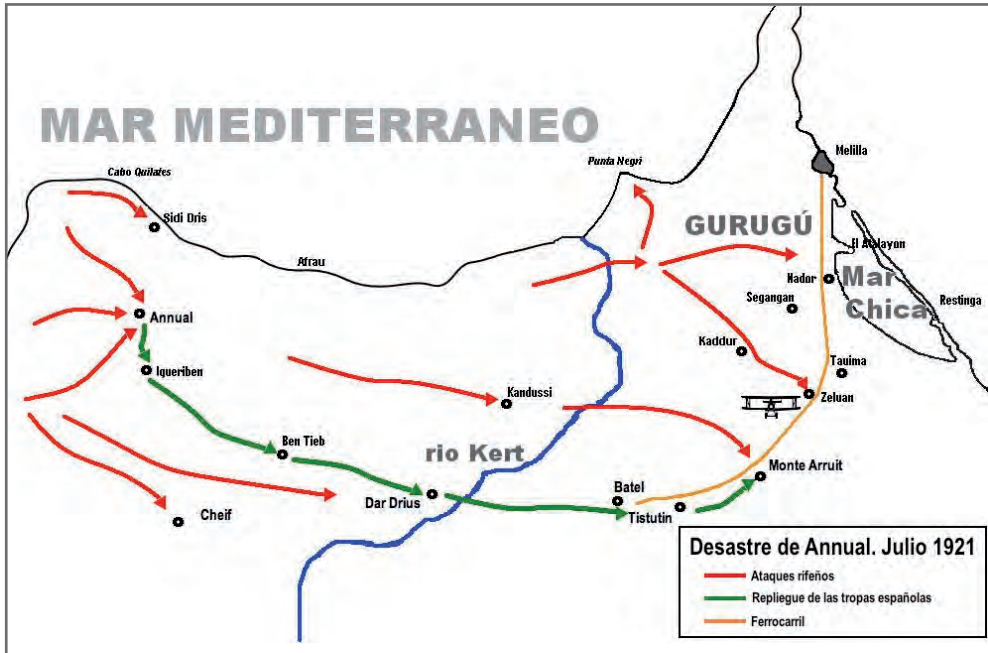
Hasta el desastre de Annual había tres escuadrillas de Havilland-Rolls en Marruecos, cada una con seis aparatos, en las comandancias de Larache, Tetuán y Melilla. La aviación española había adquirido algunos DH-4 a finales de 1919. En 1920 se adquirieron algunos más y con ellos se constituyeron las tres escuadrillas de Marruecos. Los aparatos venían con motores Rolls-Royce “Eagle” de 375 HP, de ahí que acabasen por conocerse como Havilland-Rolls.

En la retirada de Annual, el aeródromo de Zeluán fue tomado por los moros y se perdió la 2ª Escuadrilla, la de Melilla.

En las primeras campañas de Marruecos, la aviación había sido considerada



El protectorado español en Marruecos.



Retirada de Annual (julio 1921).

por los jefes militares como una ayuda, un apoyo en determinados momentos, y poco más. El uso que se le daba a los aeroplanos era para tareas de reconocimiento, bombardeo del frente y cooperación con el ejército en las operaciones de tierra cuando la artillería no podía alcanzar determinados objetivos.

El desastre de Annual provocó una gran conmoción en la sociedad española. A raíz de ella se realizó una gran cam-

paña de prensa con el fin de obtener medios para el ejército. Uno de los objetivos era que cada provincia regalara un aeroplano al Ejército. Además, el gobierno aprobó un crédito extraordinario para la compra de aviones. A partir de septiembre de 1921 fueron entregándose al ejército los nuevos aparatos.

Buena parte de los aeroplanos que se adquirieron fueron de Havilland DH.4 que llegaron a ser una pieza clave, pri-

mero porque facilitaron cierta homogeneización del material, y después porque sus prestaciones resultaron ser bastante buenas.

En los días inmediatamente posteriores al desastre de Annual se envió a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4. La mandaba el capitán Saenz de Buruaga y estaba compuesta por tripulaciones y aparatos de Tetuán y Larache. Esos aparatos fueron los que se dedicaron a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de la columna Navarro en Monte Arruit. Para ello tuvieron que realizar peligrosas maniobras de despegue y aterrizaje en el campo de la Hípica de Melilla que llegó a encontrarse batido por tiros de fusil<sup>3</sup>.

Habría que esperar casi dos meses más para que se consiguiesen trasladar a Melilla nuevos aparatos y tripulaciones. La escuadrilla de Buruaga tuvo que acometer durante ese tiempo las numerosas misiones que exigían las operaciones de recuperación del territorio perdido. En ese periodo de tiempo –desde comienzos de agosto hasta el 14 de octubre de 1921– la escuadrilla realizó 230 salidas con un total de 152 horas de vuelo, en las que se arrojaron 1992 bombas<sup>4</sup>.

El respiro le llegó a la escuadrilla de Buruaga ese 14 de octubre, cuando aterrizó en Melilla una nueva escuadrilla mandada por el capitán Luis Moreno Abella.



2 El rey impone la Medalla Militar en Tablada (11/04/1923) – (SHYCEA). El acto tuvo lugar un día después de inaugurar la base aérea. De izquierda a derecha: teniente Hortelano, teniente García Muñoz, teniente Villalba, teniente Rodríguez Sbarbi, capitán Julio Ríos, capitán José Carrillo Durán, Ministro de la Guerra –Niceto Alcalá Zamora-, desconocido, Alfonso XIII, Duque de Miranda, teniente general Milans del Bosch, desconocido, general Echagüe, coronel Soriano, jefe de Servicio de Aviación, capitán Moreno Abella, teniente coronel Kindelán.

*Avances de las operaciones de reconquista en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 1921.*

Desde el final de verano se habían ido concentrando en Cuatro Vientos los miembros y aparatos de las escuadrillas que iban a ser destinadas a Melilla. Al acabar septiembre se le habían entregado ya al ejército algunos aparatos y con ellos se dotó a la segunda escuadrilla que salió enseguida hacia África.

La tercera escuadrilla Havilland salió hacia Nador a finales de octubre, su jefe era el capitán Joaquín González Gallarza<sup>5</sup> y entre sus pilotos figuraba el que había sido jefe de la escuadrilla de Zeluán en los días de Annual: Pío Fernández Mulero. Después de una accidentada expedición, los aparatos llegaron al aeródromo de Tauima a comienzos de noviembre de 1921<sup>6</sup>.

A partir de ese momento y durante los meses siguientes –hasta la primavera de 1922–, el peso de las operaciones recayó en esas tres escuadrillas de DH.4: el grupo de Havilland Rolls.

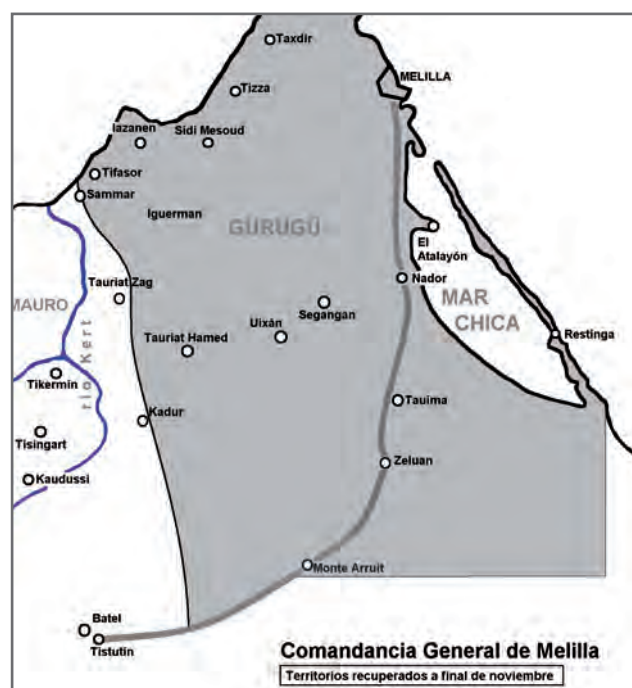
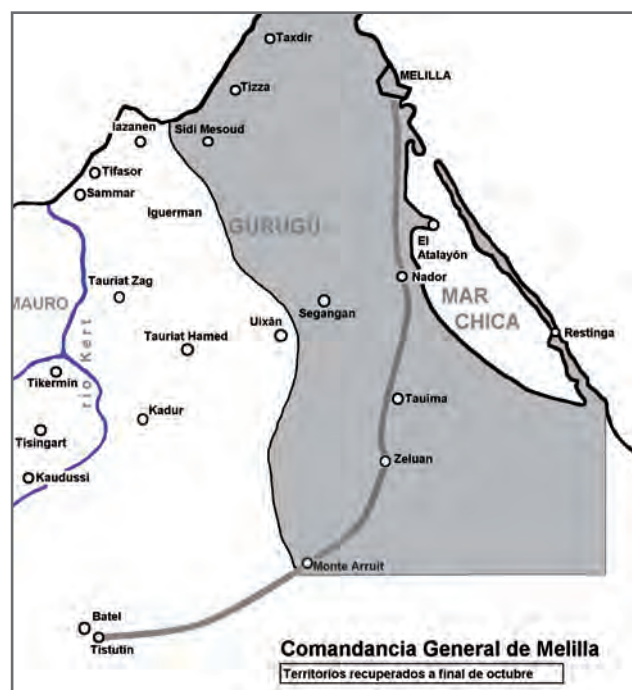
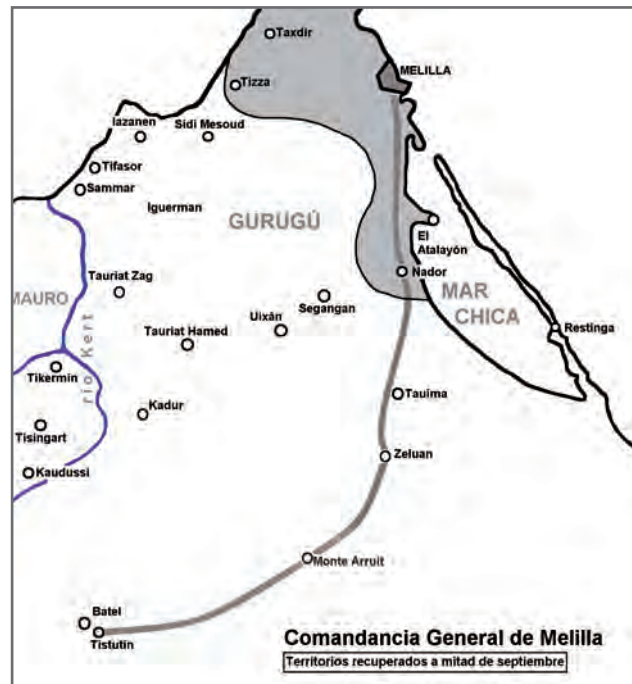
Durante el año 1922 se irían agregando al grupo de Melilla las escuadrillas de Bristol F2B, Martinsyde y Napier y la escuadrilla de hidros del Atalayón.

El Grupo Rolls fue mandado sucesivamente por el comandante Guillermo Delgado Brackenbury, el capitán Joaquín González Gallarza, el comandante Luis Palanca Martínez Fortún (que falleció en accidente cuando se trasladaba a Sevilla, en abril de 1923, a la imposición de la Medalla Militar) y el capitán José Carrillo Durán.

En diciembre de 1923 el grupo quedó reducido a dos escuadrillas, que en septiembre de 1924 volaron a Tetuán para apoyar la retirada de Xauen, de allí pasaron a Larache y volvieron a Melilla en la primavera de 1925. Reducidos los DH.4 operativos a una sola escuadrilla, aún pudieron participar en el desembarco de Alhucemas. Poco a poco fueron retirando los desgastados aparatos, de los que no quedaba ninguno en servicio cuando se celebró la paz de Marruecos en julio de 1927.

### El de Havilland Rolls<sup>7</sup>

AIRCO (Aircraft Manufacturing Company, Limited) era la compañía fabricante del de Havilland Rolls.



Había sido fundada en 1912 por George Holt Thomas para fabricar los modelos Farman. En 1914 Geoffrey de Havilland le propuso hacer sus propios proyectos y pasó a ser diseñador, supervisor de construcción y piloto de la compañía.

Cuando estalló la primera Guerra Mundial, la fábrica (en realidad de Havilland) pasó proyectar algunos de los aeroplanos por encargo del Gabinete de Guerra Británico. Nacieron así los DH.1, DH.2 y DH.3.

A comienzos de 1917 aparecieron los primeros DH.4. Se trataba de un biplaza de bombardeo diurno, con el puesto de pilotaje bajo la cabaña y el del observador bastante detrás, pues el depósito de gasolina estaba entre medias. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo, equipando las sucesivas series (con distintos tipos de motor) numerosos escuadrones. Para los cazas alemanes era difícil alcanzarlo.

Durante la Guerra Europea se fabricaron casi mil quinientos en Europa y casi cinco mil en Estados Unidos.

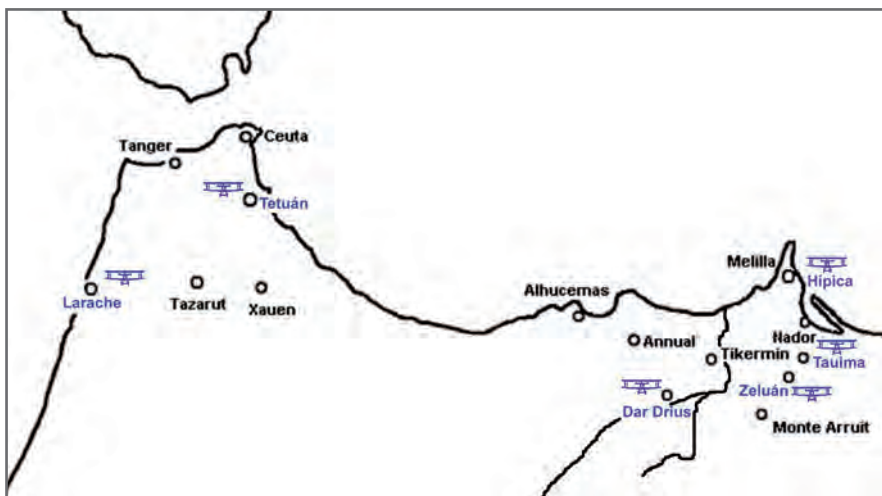
En cuanto al armamento, los DH.4 que se usaron en la guerra europea, iban armados con una ametralladora Vickers sincronizada para el piloto y otra Lewis sobre anillo Scarff para el observador. Sin embargo, el 11 de noviembre, en las operaciones de Yazanen y Tifasor, –las primeras en que los aparatos del grupo Rolls montaron ametralladoras–, las escuadrillas de Melilla salieron armadas con ametralladoras Hotchkiss, que habían llegado a Melilla en el mes de octubre<sup>8</sup>. Más adelante, fueron llegando otros modelos de ametralladoras y se estableció qué modelo debía llevar cada aparato. Durante los tres años siguientes, la distribución que se hizo fue la siguiente: las escuadrillas (1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup>) de Havilland Rolls iban armadas con ametralladoras Darne “de torreta”, distinguiendo si eran de “izquierdas” o de “derechas”.

Los DH.4 podían llevar también entre seis y diez bombas de trilita de diez kilos. Iban sujetas en el plano inferior y el observador las soltaba mediante un mecanismo de cables que llegaba hasta su puesto.

### El Bristol

A partir de 1922 hubo dos escuadrillas Bristol que actuaron en sintonía con el grupo Rolls.

La 1ª y 2ª escuadrillas Bristol también montaban ametralladoras Darme. La 3ª Bristol montó Hotchkiss hasta que causaron baja en julio de 1923 (probablemente fueron las primeras que se recibieron y que habían montado los DH.4 en el invierno de 1921). Además de las ametralladoras, todos los aeroplanos llevaban como dotación un mosquetón mauser.



Aeródromos de Marruecos.

tol fue el único aparato disponible los días siguientes. Fueron, por tanto, Manzaneque y Carrillo quienes realizaron las tareas de observación y reconocimiento y los primeros abastecimientos a las posiciones cercadas.

Hicieron 3 ó 4 vuelos diarios antes de las diez de la mañana con 50 kilos de alimentos y medicamentos que arrojaban sobre las posiciones. Manzaneque explicaba

## LA MEDALLA MILITAR

Por Real Orden de 3 de noviembre de 1922 se le otorgaba la Medalla Militar al grupo Rolls en recompensa por *su trabajo eficientísimo de acción sobre el enemigo, de cooperación con otras fuerzas, en cuantas operaciones y reconocimientos se efectuaron desde el 29 de junio de 1921 hasta el 29 de septiembre de 1922*.

Se consideraban especialmente meritorios los vuelos de aprovisionamiento de las posiciones de Zeluán, Monte-Arruit y Fábrica de Harinas de Nador, en los turbios días de la retirada de Annual; el bombardeo nocturno de Zauia de Tilili y el apoyo de las escuadrillas a la ocupación de Tuguntz.

El desarrollo de todas esas acciones –operaciones, movimientos de tropas, combates, etc.– ha sido ampliamente estudiado por los historiadores, tanto desde el punto de vista del ejército de tierra, co-

mo el de la aviación, por eso anotaremos solamente los detalles más relevantes de las acciones citadas en la Real Orden.

### El aprovisionamiento de las posiciones de Zeluán, Monte-Arruit y Fábrica de Harinas de Nador

El 23 de julio de 1921 fue el último día que pudieron volar los aparatos de la escuadrilla de Zeluán. Al día siguiente el caos de la retirada de Annual llegaba hasta allí y se perdía la comunicación entre la plaza y el aeródromo.

El día siguiente llegó a Melilla un Bristol pilotado por Hereward de Havilland, hermano de Geoffrey, el constructor de aviones, llevando a un periodista. De Havilland volvió a la península, y su avión lo utilizó el día 29 el capitán Manzaneque para ir a Melilla con Carrillo de observador. También llegó un DH4 tripulado por Moreno Abella y Bada, pero capotó al aterrizar y quedó inútil, por lo que el Bris-

así las dificultades con las que se encontraron:

*... después de las diez de la mañana era imposible en absoluto, pues a causa del calor, se calentaba enormemente el motor y no era posible el vuelo sin peligro de caer.*

*Además, los que ligeramente, dejándose llevar de informes equivocados nos censuran, deberían saber que nosotros realizamos todos cuantos vuelos se nos ordenaron sin poner el menor reparo a pesar de los defectos del aparato ¡que no tenía más que el de no carburar bien y colarse el agua del refrigerador en los cilindros! Cuando descendíamos llevábamos siempre las bujías mojadas. Por si esto fuera poco, la gasolina que en todos los aeródromos es objeto de minuciosos cuidados, se nos entregaba y la utilizábamos como venía<sup>10</sup>.*

En cada viaje llevaban seis fardos, cuatro para Monte Arruit y dos para Zeluán. Uno de los días llevaron municiones, pero comprobaron que los soldados no salían a recogerlas, así que no llevaron más.

El 2 de agosto llegó la escuadrilla expedicionaria mandada por Sáenz de Buruaga: cinco DH4 de Tetuan y Larache.



El de Havilland Rolls H6 - (SHYCEA).



*Escuadrilla Expedicionaria Melilla 1921*  
 La primera escuadrilla española que operó desde Melilla después del desastre de 1921 - (Enciclopedia de la Aviación Militar...). De derecha a izquierda: Bellod (Observador), Jesús Camacho (O), Alonso Valdés (O), Manzaneque (Piloto), Carlos Sartorius (O), Sáez de Buruaga (Piloto y Jefe de la Escuadrilla), Hidalgo de Quintana (P), González Gil (O), Mateo (P), Carrillo (O) y el Sargento Carpio (P).

Además de Buruaga, venían como pilotos los tenientes Mateo e Hidalgo y los sargentos Iglesias y Carpio; y como observadores el comandante de Estado Mayor, Aymat, jefe del grupo de escuadrillas de Marruecos, y los tenientes Camacho, González Gil, Valdés y Bellod.

Desde ese día hasta el 9 de agosto —fecha en que se rindió el general Navarro en Monte Arruit— la escuadrilla hizo una media de seis vuelos diarios. El general Sanjurjo voló como observador el día 6 para ver de primera mano cuál era la situación<sup>11</sup>; más adelante, a lo largo del tiempo que estuvo en Marruecos, usaría más veces los aeroplanos para reconocer personalmente la situación de las zonas de operaciones.

El día 10 se hizo un único vuelo de reconocimiento de Monte Arruit y no hubo más órdenes de vuelo hasta el 20 de agosto<sup>12</sup>.

*Salíamos del aeródromo volando a 900 metros y al llegar sobre la posición descendíamos a trescientos, Cuente usted ahora ciento cincuenta de cota sobre el mar que tiene Arruit y tendrá que volábamos sobre éste a cuatrocientos cincuenta metros, que a veces disminuyeron a trescientos.*

*Y aun un día el teniente Hidalgo voló rascando la posición, tan bajo, tan bajo*

*que le hicieron doce impactos, rompiéndole un cable de las alas, y rozando uno de los de mando, siendo milagroso que no cayera.*

*Al teniente Mateo le metieron dos tiros en el radiador y como se quedó sin agua tuvo que tomar tierra precipitadamente en la Restinga, y ya todos lo dábamos por muerto y a su compañero, cuando a las nueve de la noche nos trajo aviso de donde estaban un barco.*

*Todos los aparatos tenían, el que menos, seis u ocho impactos. Y no se sabe de ningún aparato que en la guerra europea fuese derribado a tiros de fusil, fuera de cuyo tiro se cumple siempre la misión de la aviación<sup>13</sup>.*

### **El bombardeo nocturno de Zauia de Tilili**

A finales de abril de 1922, después de que Sanjurjo tomase el mando de la Comandancia de Larache, comenzaron las operaciones para tomar Tazarut. Uno de los objetivos principales era vencer la resistencia de los rebeldes establecidos en Feddan Yebel, cerrando el camino a la Zauia de Sidi Issef Tilidi, envalentonados por haber visto en dos ocasiones (octubre de 1921 y enero de 1922) a las columnas sortear este objetivo. Asimismo su traición (noviembre de 1921), que ha-

*bía costado la vida al Comandante Redondo, hacía imposible el desarrollo de toda gestión política<sup>14</sup>.*

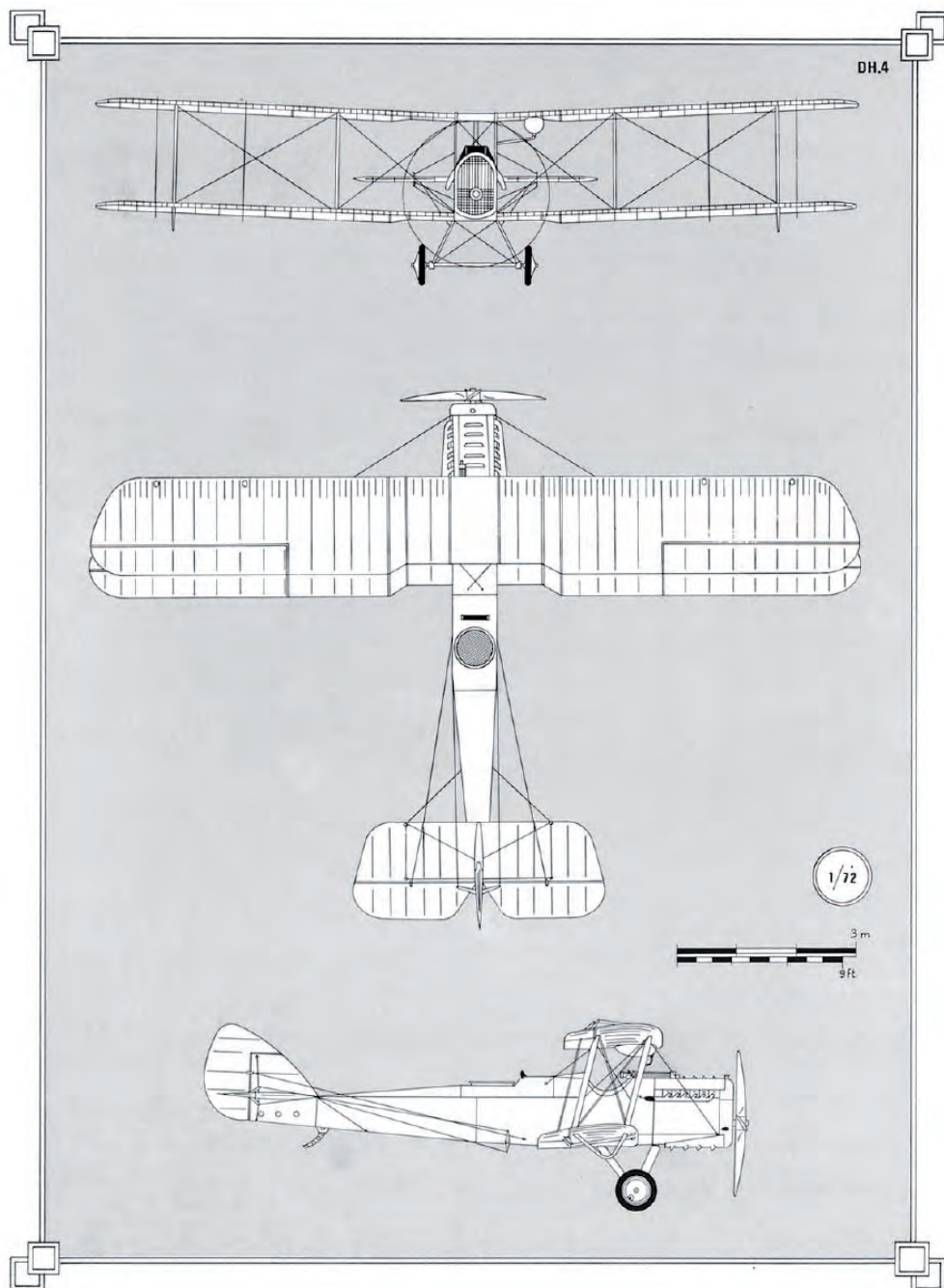
Participarían en el avance tres columnas de infantería, dándoles apoyo aéreo las escuadrillas de Tetuán y Larache, y otra expedicionaria procedente de Melilla que llegó el día 26 al aeródromo de Aumará<sup>15</sup>.

La operación estaba dirigida por el General Berenguer y las tres columnas estaban mandadas respectivamente por los Generales Sanjurjo y Marzo y el coronel Serrano. A grandes rasgos se desarrolló de la siguiente manera: empezó con una preparación artillera intensa sobre las tiendas del campamento del Raisuni, y de las posiciones de Jerba, Taula y Feddan Yebel el 25 de abril. El 28 rompió el fuego la columna de Sanjurjo, pero tuvo que detenerse el día siguiente por mal tiempo. El general Marzo hizo su avance y consiguió ocupar Dar Berda el 2 de mayo y el 7 avanzó dejando al flanco izquierdo Tazarut. Mientras tanto, Sanjurjo ocupaba Haddadin y la altura de Nechor, llegando a establecer contacto con las fuerzas del general Marzo. El día 12 fue el asalto final y la toma de Tazarut.

Durante todos los días que duró la operación —del 26 de abril al 12 de Mayo— tuvieron que realizar los pilotos destinados



DE HAVILLAND DH-4  
Dibujo de Juan Abellán.



en Larache vuelos de especial intensidad y calidad.

Los bombardeos nocturnos a los que se refería la Real Orden tuvieron lugar el 9 de mayo. La decisión para llevarlos a cabo debió ser repentina; el mismo día 9 el jefe de la escuadrilla pidió autorización al Comandante General para realizarlos.

Tanto la autorización como los objetivos –Zauia de Tilili y Beni-Ysef– se los dieron por teléfono<sup>16</sup>. Los vuelos comenzaron a las doce y media de la noche y duraron hora y media<sup>17</sup>. Intervinieron como pilotos y observadores: Francisco Mata Manzanedo, Arturo González Gil, Ricardo Garrido Vecin, José Alonso Valdés, Antonio

Gudín Fernández, José Ibarra Montis, Antonio Ferreiro y Vicente Barrón<sup>18</sup>.

En el diario de operaciones de la Comandancia de Larache se hacía referencia a esa acción de la siguiente manera:

*Día 10: Ocupación de Nechor y Sean el Saf. [...] Durante la noche y aprovechando la luz de la luna, la escuadrilla de aviación bombardeó el campamento de tiendas que tiene establecido el Raisuni en el bosque ya conocido de Buhacen y aduar Olleka<sup>19</sup>.*

Felipe Acedo Colunga, teniente auditor de Guerra y piloto de la escuadrilla expedicionaria, recordaba así los bombardeos:

*Estos vuelos nocturnos se realizaron sin más preparación en el campo de aterrizaje que unas simples hogueras, amparándose en la protección de la luna...*

*Así se bombardeó la Zania de Tilili en Larache. Y era de ver el espectáculo infinitamente soberbio de los incendios que iluminaban las fragosidades de aquellas peñas. El avión, invisible, surcando con las llamas de los tubos de escape el aire negro, era fiel a la mano del hombre, y esa mecánica compleja del motor parecía que escuchaba los latidos del piloto y los tranquilizaba con el zumbido isócrono de sus explosiones.*

*El Yebel Alam, monte sagrado que escondía el poder, en otro tiempo fuerte y dominador, del Raisuni, se alzaba por encima de nuestros aviones, que en el fondo misterioso de sus vuelos tenían las manchas pardas de los aduare asentados en los despeñaderos de los barrancos.*

*Xauen, descubierta por la luz de la luna y dormida sobre la falda del Magot, rodeada de enemigos, en la hostilidad que gobierna a todos los actos guerreros que se desenvuelven al amparo de las sombras de la noche, se presentaba una vista imposible de ser reflejada en estas páginas<sup>20</sup>.*

La eficacia de aquellos vuelos hizo que el mando tomase interés por ese tipo de acciones y se plantease la posibilidad de realizarlos con mayor insistencia. El coronel Jefe de Estado Mayor en una nota del 16 de mayo, decía: *Se ha pedido a la Superioridad medios para efectuar vuelos de noche y bombardear los sitios en los que haya concentraciones enemigas[...]<sup>21</sup>. Poco a poco, a lo largo de ese año, otros pilotos del grupo Rolls realizaron misiones nocturnas<sup>22</sup>.*

#### **La intervención de las escuadrillas en la ocupación de Tuguntz**

La operación sobre Tuguntz tuvo lugar en marzo de 1922. Para entonces, se habían incorporado al grupo las dos escuadrillas de Bristol.

La Legión tuvo especial protagonismo en la operación y cabe reseñar, además, que se usaron por primera vez los carros de asalto de infantería que acababan de llegar a Melilla.

Se realizó en dos fases, la primera, el 18 de marzo. La presencia de los carros sorprendió a los moros que se enfrentaron a ellos hasta con piedras. Sin embargo, la inexperiencia de las tripulaciones de los carros hizo que se perdiesen tres de ellos en territorio enemigo: sus dotaciones los abandonaron en el repliegue.

La primera fase de la operación concluyó con la ocupación y fortificación de Amvar.

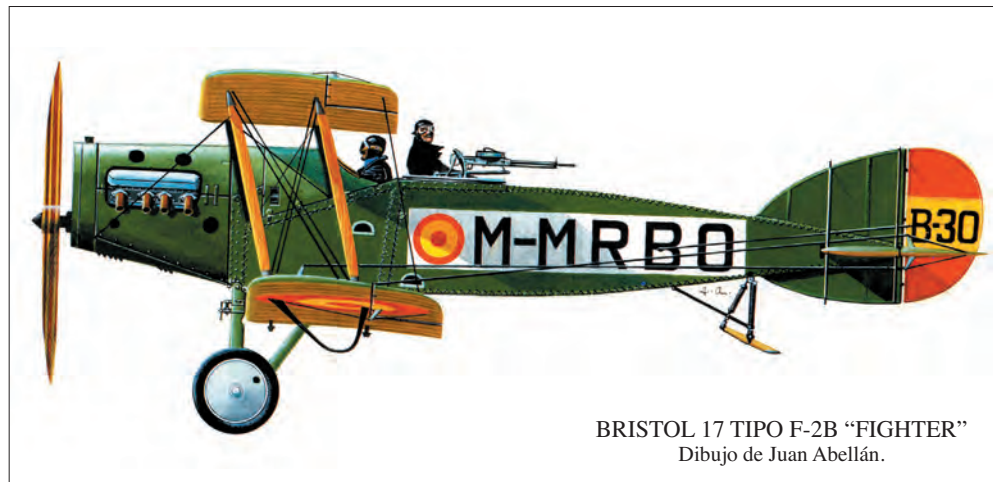
El parte del jefe de grupo de escuadrillas de ese primer día decía lo siguiente: *Ha volado el Grupo tomando parte en la operación del día de hoy, bombardeando los grupos enemigos que se oponían al avance de las columnas, singularmente a la del flanco izquierdo que era atacada de flanco.*

*Los aviones constantemente han vigilado y bombardeado los grupos que ocupaban las trincheras y a los que hostilizaron a los carros de asalto.*

*Se han ejecutado vuelos desde las 7 y ½ de la mañana hasta las 19, lanzándose 648 bombas con un peso total de explosivo de 7.128 kilos<sup>23</sup>.*

Los días siguientes no hubo movimientos de tropas, pero los aviones salieron para reconocer cuál era la situación de los tanques que habían quedado abandonados. Se encontraron con que estaban siendo custodiados por el enemigo. La posición recién ocupada, Amvar, permaneció sin recibir fuego.

Del día 22 al 27 hubo temporal y no se pudo operar.



BRISTOL 17 TIPO F-2B "FIGHTER"  
Dibujo de Juan Abellán.

El día 29 se reanudó el avance. El momento culminante fue la ocupación de las trincheras previas a Tuguntz. Además de un movimiento de tropas envolvente, se había ordenado un fuego intenso de las baterías y que hubiese permanentemente varios aeroplanos sobre el frente de combate.

*Desde esta mañana a las 7, han efectuado vuelos cooperando al combate las tres escuadrillas Havilland y la 1ª Bristol con un total de 18 aviones.[...] el Salamanca nº 2 del capitán Ferreiro y teniente Barrón se ha visto obligado a tomar tierra en la posición de Fontanal por varios impactos enemigos. [...] Total de bombas, 473 con 5203 kilos de trilita y 3800 tiros de ametralladoras<sup>24</sup>.*

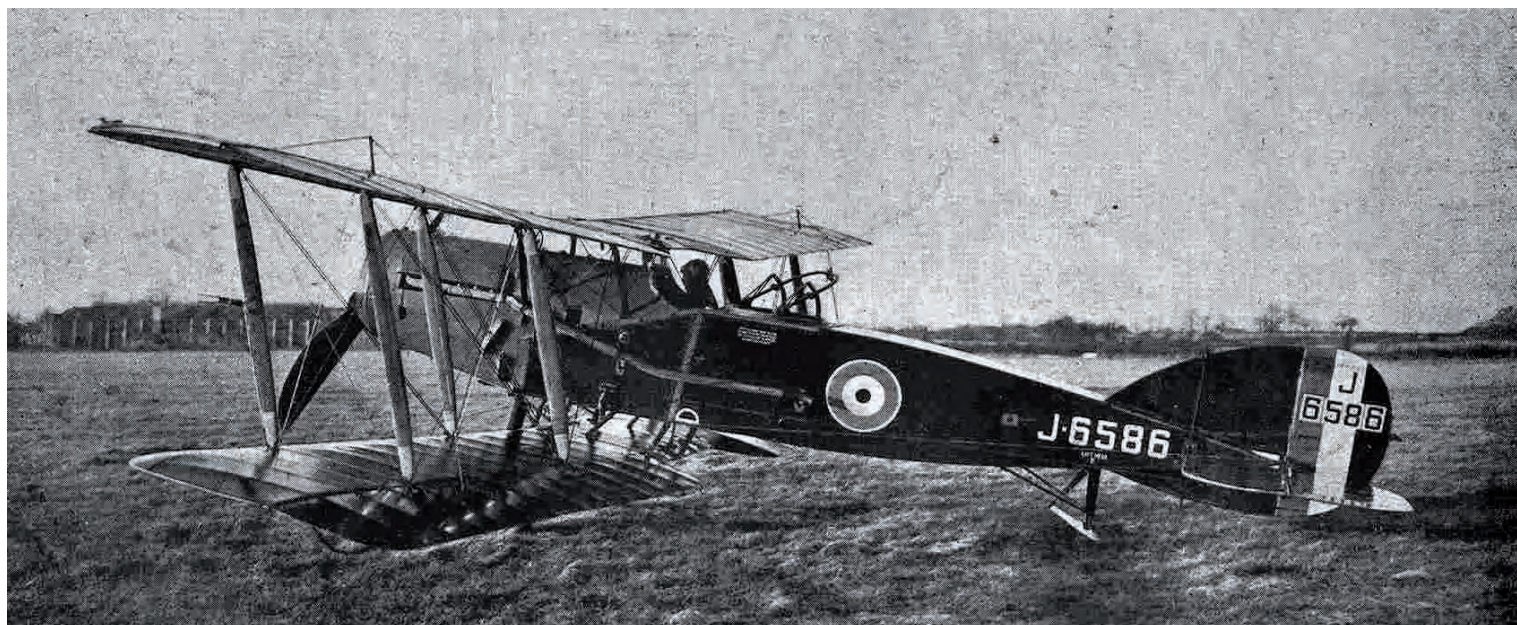
### RAS TIKERMIN: UNA LAUREADA FALLIDA

**E**l grupo de escuadrillas se hizo acreedor de la Laureada por su intervención de Ras Tikermin el 22 de di-

ciembre de 1921. Aunque la acción se llevó a cabo dentro del intervalo de tiempo considerado para la concesión de la Medalla Militar a la que nos estamos refiriendo, por la singularidad y especial importancia de aquella actuación, se inició un expediente específico para la Laureada.

El reglamento de la Orden de San Fernando se había modificado en julio de 1920, recogiendo en él, entre otras cosas, las acciones de aviación y aerostación susceptibles de ser recompensadas con tal distinción.

El expediente del grupo Rolls se puso en marcha el 6 de octubre de 1922: se estaba tramitando el expediente de una Laureada para Agustín Hidalgo de Quintana y Ricardo Bellod, que habían resultado heridos en Tikermin<sup>25</sup>, y, a medida que el instructor recibía testimonios de lo sucedido allí, consideró que *aparecen manifestaciones de repetidos hechos que atribuyen a dicho segundo Grupo de Escuadrillas, méritos bastantes para considerar incluidos en el artículo 79 del re-*



Bristol F-2B comprado para el ejército en octubre de 1921. (La Esfera 29-10-1921).

El Bristol llevaba un motor Hispano Suiza de 300 HP, 8 cilindros en "V" refrigerados por líquido con el que podía alcanzar los 201 km/h. Tenía una envergadura de 11,96 m y una longitud de 7,87 m. Su peso máximo era de 1433 kg.

glamento de dicha orden [...], los realizados por los aviones que integraban dicha unidad<sup>26</sup>.

La operación tenía como objetivo ocupar la meseta de Tikermín y asegurar su dominio dejando guarniciones en las posiciones de Ras Tikermín, Kalkul y Tensalek<sup>27</sup>. Mandó la operación el general Sanjurjo, que había estado al frente de las tropas de la Comandancia de Melilla desde el comienzo de la campaña de reconquista del territorio perdido en Annual. La operación significaba volver a repasar el río Kert por primera vez tras el desastre. El ejército se jugaba algo más que el prestigio.

Comenzarían el avance los autos blindados, que saldrían desde el campamento a las siete de la mañana seguidos del resto de las fuerzas. La artillería debía emplazarse enseguida y comenzar un cañoneo preparatorio que permitiese a la vanguardia el paso del río.

La caballería y la infantería cruzarían simultáneamente el río, los primeros por un vado río abajo y la infantería por el puente, tras los blindados. Nada más cruzar tomarían la torreta (ver nota 21) del puente y el borde de la meseta. A continuación pasaría el puente a paso li-

gero el resto de la infantería y se desplegaría en la orilla izquierda.

Sin embargo, la noche anterior, antes de que las columnas se pusiesen en marcha, fuerzas de la policía indígena y un harka amiga que estaban concentradas cerca del objetivo, tomaron la posición de Tikermín. El factor sorpresa jugó a su favor y no tuvieron problemas para hacerse con la posición, pero inmediatamente después fueron cercados por el enemigo.

Todavía no había cruzado el río el grueso de las tropas, así que tuvieron que disponerse a aguantar el acoso enemigo hasta que llegasen los refuerzos. El número de enemigos era netamente superior y la situación en Tikermín se complicó con enorme rapidez. Empezaron a escasear las municiones y no había esperanza de un pronto auxilio.

El aprieto se prolongó durante casi una hora, y difícilmente podían haber aguantado otra hora más -que fue el tiempo que tardó en llegar la vanguardia mandada por Franco- si no hubiesen aparecido a las ocho y veinte en el horizonte varios aeroplanos volando a poca altura y haciendo fuego de ametralladora sobre los asaltantes. Las sucesivas pasadas de los

aviones consiguieron mantener a raya a los asaltantes.

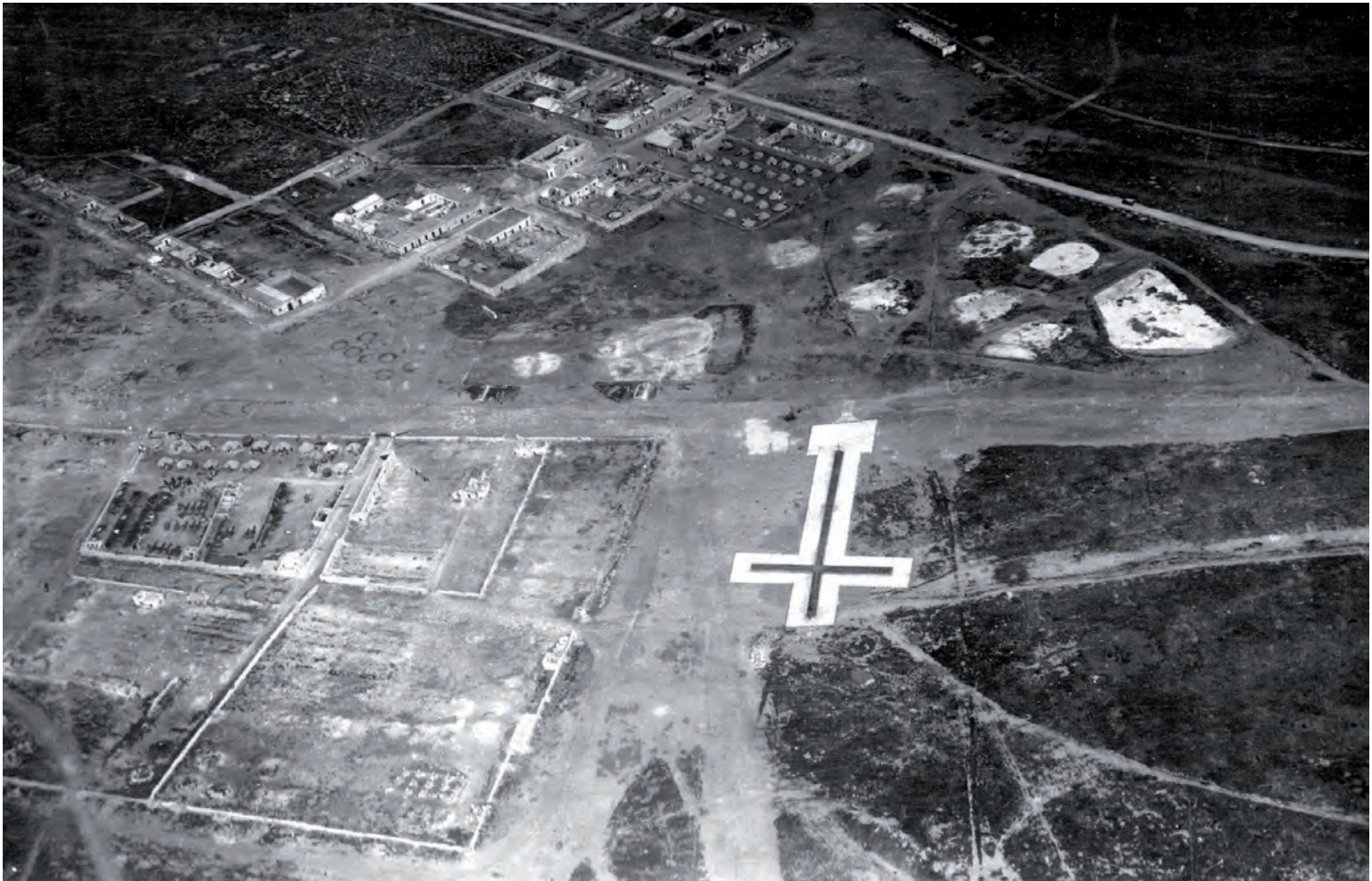
El capitán Arredonda (ver nota 22), que mandaba una de las "mías" que habían entrado en Tikermín recordaba que *cuan-do tenía más de la mitad de su fuerza sin municiones y el resto de ellas con muy escasos cartuchos, llegó la escuadrilla de Aviación y dándose cuenta de las críticas circunstancias, al observar la presencia de un numeroso grupo enemigo, emplazado a unos 150 metros de la posición por el declarante ocupada y de otros más numerosos que se colocaron en una trinchera a unos 500 ó 600 metros, arrojó sobre ellos las bombas de que disponían los aparatos y terminadas estas, continuaron en aquel lugar abatiendo al enemigo con fuego de las ametralladoras, llegando para ello a descender a distancias de 200 metros, en cuyo momento el declarante observaba que el enemigo hacía sobre dichos aparatos intenso fuego por descargas, no obstante lo cual, allí continuaron dichos aviadores hasta la llegada de la columna que hizo mejorar la situación<sup>28</sup>.*

Los primeros aviones en llegar fueron los de la segunda escuadrilla. Enseguida se hicieron cargo de la situación, descen-

*Carrillo (de pie, delante del aparato) y Manzaneque (en el puesto de piloto) en el Bristol con el que volaron a Melilla - (SHYCEA).*







Monte Arruit – (SHYCEA). Campamento antiguo y el poblado. La posición, donde el general Navarro se resguardó con los 3000 hombres que formaban la columna en retirada, queda fuera de la foto, a la izquierda.

dieron sobre el terreno, lanzaron bombas, hicieron fuego de ametralladora y consiguieron tener detenido el ataque del enemigo hasta las nueve y veinte, momento en que llegó la vanguardia de la columna, la Bandera del Tercio mandada por Franco.

Una vez controlados los alrededores, comenzaron los trabajos de fortificación y abastecimiento de las tres posiciones que habían sido ocupadas.

Mientras tanto, la actividad de los aeroplanos continuaba. A lo largo de la jornada fueron entrando en combate las otras dos escuadrillas del grupo. En cuanto aparecía una nueva escuadrilla en la zona de lucha, la escuadrilla que se encontraba allí regresaba al aeródromo para repostar y volver de nuevo al frente. Mediante continuos relevos que duraron todo el día se logró que hubiese una escuadrilla continuamente en vuelo sobre el enemigo.

El general Sanjurjo, en su declaración para el juicio contradictorio, recordaba: *En los comienzos del combate, y en servicio de exploración, volando muy bajo y en campo enemigo, practicaron amplios reconocimientos, de los que dieron cuenta por medio de partes y croquis trazados a inmediación del cuartel general, los que permitieron conocer el detalle de la situación de las concentraciones y dirigir a ello*

*convenientemente el fuego de artillería, así como la acertada distribución de las fuerzas en todo el centro del combate y los puntos en que convenía acumular mayores contingentes por la probabilidad de ataque. Este servicio de exploración en las condiciones expuestas, continuó durante el desarrollo del combate, contribuyendo poderosamente al éxito de la operación en este sentido.*

Y ponderaba además el general Sanjurjo: *rasgo de valor digno de todo encomio, tanto por la bravura demostrada por los aviadores volando tan bajo en campo enemigo, y por lo tanto con grandes riesgos de aterrizar en él, como por la exposición en que estuvieron, dado el nutrido fuego que le hizo el enemigo a corta distancia: a parte de su abnegación en aquellos momentos, contribuyeron seguramente a evitar un episodio sangriento o quizás a un momentáneo desplazamiento de fuerzas*<sup>99</sup>.

Una vez terminados los trabajos y guarnecidas las posiciones, comenzó el repliegue.

Era una maniobra delicada, pues eran momentos que aprovechaba el enemigo para lanzar sucesivas oleadas de ataques. Nuevamente, la actuación del grupo Rolls fue decisiva.

Al mismo tiempo que la artillería, la aviación fue batiendo a las fuerzas ene-

migas mientras las propias se iban retirando. Entre cortinas de humo de las explosiones, los aviones entraban y salían casi a ciegas en la zona de combate, descargaban bombas, hacían fuego de ametralladora y volvían a salir; incluso se llegaron hasta el puesto de mando para dejar caer notas que orientasen el fuego de la artillería.

Durante el repliegue fue cuando sufrió sus bajas el grupo Rolls. Tres aparatos fueron derribados por fuego enemigo. El "Murcia 3", pilotado por el capitán Ureta, que llevaba al teniente Arizón como observador, recibió varios impactos en el radiador y en la hélice, y tuvo que tomar tierra en las inmediaciones de Kalkul. Al tomar tierra se rompió, pero los tripulantes no sufrieron consecuencias. El "Salamanca 2", del capitán Ferreiro también recibió varios impactos y tuvo que aterrizar cerca de Kalkul.

El que peor parado salió fue el "H-39", de la primera escuadrilla. Pilotado por el teniente Hidalgo de Quintana, a la altura de Ras Tikermin fue alcanzado por una fuerte descarga. El piloto recibió disparos en el pecho, la pierna y el brazo. Aún así consiguió ir dirigiendo el aparato hacia las líneas propias. Sin embargo la pérdida de sangre fue tan rápida que perdió el conocimiento. Su observador, el teniente Bellod, tomó los mandos y consiguió ha-



Zelúa: Vista de la Alcazaba y del poblado - (SHYCEA).

cerlo aterrizar en una explanada cercana a la carretera de Kandussi a Segangan. El viento le entraba de costado, y el aterrizaje fue abrupto. El "H-39" rompió el tren de aterrizaje y la hélice.

Ras-Tikermin mostró que el papel de la aviación en las operaciones militares podía ser más determinante de lo que había sido hasta entonces. La fiabilidad de los aparatos y la pericia de los pilotos permitía mayor precisión en las acciones de ataque y bombardeo a tierra. Y también el arrojo de los pilotos, que causó la admiración del resto de las fuerzas combatientes.

*La bravura de los aviadores, su gran espíritu bien claramente demostrado por los resultados obtenidos en este combate donde tan valiosos servicios prestaron como elementos de exploración y como arma combatiente y por las bajas de aparatos que experimentaron [...] que considera el 2º grupo de escuadrillas de Aviación comprendido en las condiciones a que hace referencia el artículo 75 del reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando<sup>30</sup>.*

## LOS PROBLEMAS CON LAS RECOMPENSAS DE AERONÁUTICA

La Medalla Militar fue creada por la Ley de bases para la reorganización del Ejército de 1918<sup>31</sup>, en la que se establecían como recompensas por méritos

de guerra la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, la Medalla Militar y la Cruz Laureada de San Fernando, además del ascenso al empleo inmediato. En esa reorganización se suprimían las recompensas a las acciones distinguidas en la Orden de San Fernando, que eran sustituidas por la Medalla Militar, y se conservaba únicamente la cruz laureada.

En 1920 se publicó un reglamento de recompensas de acuerdo con esas bases, y en 1925, otro nuevo<sup>32</sup>. Por regla general, para las recompensas colectivas se consideraba que una unidad del Ejército se hacía acreedora de ellas cuando los méritos de guerra eran muy señalados, análogos a los exigidos para las recompensas individuales.

En cuanto al servicio de aviación, desde el comienzo de la guerra de Marruecos, los cometidos de guerra que había ido desarrollando fueron adquiriendo cada vez más trascendencia. Las peculiaridades de su forma de actuación no la hacían equiparable a las otras armas y servicios del Ejército, ni en cuanto a cómo combatían, ni en cuanto a cómo había que recompensar sus actuaciones.

De ahí que en abril de 1921 se le solicitase a la jefatura de aviación un informe de las condiciones que debían cumplir los servicios de aviación para que se les pudiesen conceder las recompensas reguladas un año antes para el resto del ejército: la Cruz roja, la Medalla Militar o el ascenso al empleo inmediato<sup>33</sup>.

El informe, emitido a finales de abril, consideraba que el problema estribaba en la particularidad del servicio de aviación. Resultaba complicado ajustar el mérito que podía tener la continuidad en el servicio o la importancia o no de cada vuelo. Había que tener en cuenta, además de la habilidad del piloto, otras circunstancias importantes: el funcionamiento del motor, la situación meteorológica, etc. Por eso, parecía lógico que se valorasen las condiciones en que se efectuaban los vuelos y el número de salidas que se hiciesen. Sin embargo, también estaba claro que los peligros que suponían los vuelos no podían ser factor determinante de la recompensa. También se consideraba que deberían tener más peso en la valoración de méritos, la inteligencia, pericia, habilidad y condiciones de mando del oficial aviador correspondiente. A la vista de todas esas dificultades, se sugería que una comisión redactase un proyecto de reglamento.

La comisión se nombró a finales de agosto y el 20 de diciembre de 1921 (dos días antes de la acción de Ras Tikermin) enviaba el borrador al subsecretario del Ministerio de la Guerra.

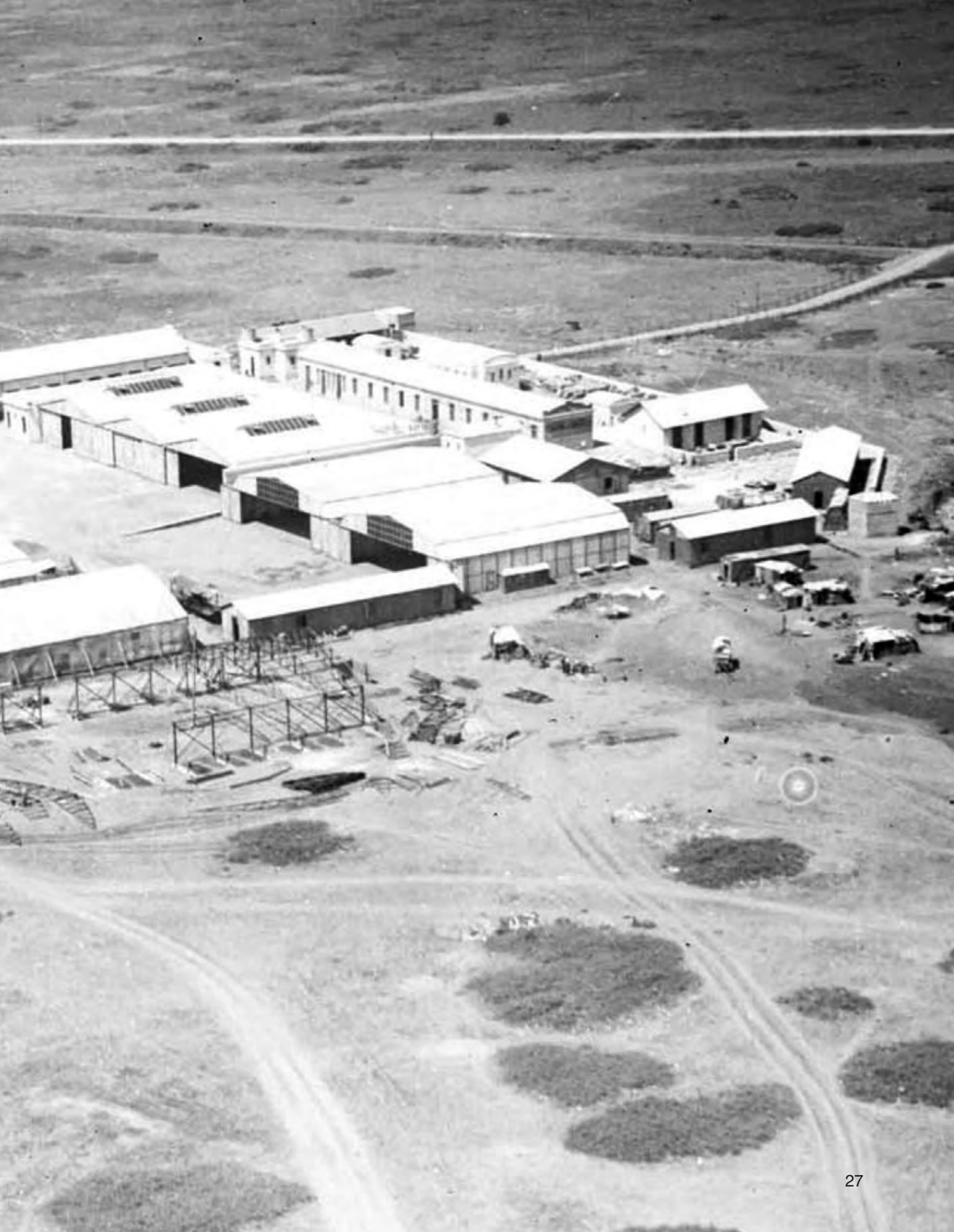
En el borrador se sugerían qué recompensas podían otorgarse y los méritos para obtenerlas tanto en tiempo de paz como de guerra: normalmente dependían de años de servicio como piloto u observador y horas de vuelo tanto en aeroplano, como en globo o dirigible.

**Estadillo de pilotos y observadores que operaron en África en el periodo comprendido desde el 29 de junio de 1921 al 20 de septiembre de 1922 para la concesión de la Medalla Militar**

| Empleos                | Nombres                                  | OPERACIONES                |              |                             |                                       |         | Tiempo en África del personal durante ese periodo |              |             |      | OBSERVACIONES   |
|------------------------|--|----------------------------|--------------|-----------------------------|---------------------------------------|---------|---|--------------|-------------|------|---|
|                        |  | Zeluán (Aprovisionamiento) | Monte Arruit | Fábrica de Harinas de Nador | Bombardeo nocturno de Zauia de Tiliit | Ingunzt | Desde el día                                      | Hasta el día | Total meses | Días |   |
| Coronel                | D. Jorge Soriano Escudero                | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 20 oct  | 29 agost     | 10          | 9    |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Apolinar S. de Buruaga                | sí                         | sí           | -                           | -                                     | -       | 2 agost   | 24 enero     |             |      |   |
| Cap Art <sup>º</sup>   | D. Francisco Mata Manzanedo              | -                          | -            | -                           | sí                                    | sí      | 11 jun  | 29 sept      | 10          | 14   |   |
| Tte Ing <sup>º</sup>   | D. Arturo González Gil                   | sí                         | sí           | -                           | sí                                    | sí      | 2 agost   | 1 agost      | 12          | 0    |   |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. Ricardo Garrido Vecin                 | -                          | -            | -                           | sí                                    | sí      | 17 mar  | 29 sept      | 6           | 16   |   |
| Tte Cab <sup>º</sup>   | D. José Alonso Valdés                    | sí                         | sí           | -                           | sí                                    | sí      | 2 agost   | 25 jun       | 10          | 23   |   |
| Cap Ing <sup>º</sup>   | D. Antonio Gudín Fernández               | -                          | -            | -                           | sí                                    | sí      | 3 nov   | 29 sept      | 10          | 26   |   |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. José Ibarra Montis                    | -                          | -            | -                           | sí                                    | -       | 24 ene  | 29 sept      | 8           | 5    |   |
| Tte Ing <sup>º</sup>   | D. Enrique Mateo Lafuente                | sí                         | sí           | -                           | -                                     | sí      | 2 agost   | 24 jun       | 10          | 22   |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Joaquín G. González Gallarza          | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 3 nov   | 29 sept      | 10          | 26   |   |
| Tte Cab <sup>º</sup>   | D. Jesús Camacho Jáudenes                | sí                         | sí           | -                           | -                                     | -       | 2 agost   | 30 oct       |             |      |   |
| Tte Cab <sup>º</sup>   | D. Agustín Hidalgo Quintanta de Quintana | sí                         | sí           | -                           | -                                     | -       | 1 marzo   | 29 sept      | 10          | 00   | 4 meses en Tetuán   |
| Sargt <sup>º</sup>     | D. Candido Carpio Carpio                 | -                          | sí           | -                           | -                                     | sí      | 2 agost   | 10 sept      | 13          |      |   |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. Carlos Sartorius Díaz de Mendoza      | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 16 agost  | 20 abril     | 7           | 4    |   |
| Cap Art <sup>º</sup>   | D. José Carrillo Duran Durán             | sí                         | sí           | sí                          | -                                     | sí      | 29 julio  | 1 agost      | 12          | 2    |   |
| Cap Ing <sup>º</sup>   | D. Luis Manzanegue Feltrer               | sí                         | sí           | sí                          | -                                     | sí      | 29 julio  | 10 jun       | 10          | 11   |   |
| Crnte EM               | D. José Aymat Mareca                     | sí                         | sí           | -                           | -                                     | -       | 29 jun  | 29 oct       | 4           |      |   |
| Tte Art <sup>º</sup>   | D. Ricardo Bellod Keller                 | sí                         | sí           | -                           | -                                     | sí      | 2 agost   | 17 julio     | 11          | 15   |   |
| Cap Ing <sup>º</sup>   | D. Rafael Llorente Sola                  | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 12   |   |
| Sargt <sup>º</sup>     | D. Anselmo Villimar                      | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 25 marzo  | 29 sept      | 6           | 24   |   |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. José Florencio Parera                 | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 8 marzo   | 29 sept      | 6           | 7    |   |
| Cap Ing <sup>º</sup>   | D. Pío Fernández Mulero                  | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 29 jun  | 29 sept      | 15          | 28   |   |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. Pedro García Orcasitas                | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 6 nov   | 29 sept      | 10          | 23   |   |
| Tte Cab <sup>º</sup>   | D. Virgilio Rodríguez Sbarbi             | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 18 marzo  | 29 sept      | 6           | 11   |   |
| Cap Ing <sup>º</sup>   | D. Vicente Roa Miranda                   | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 8 marzo   | 16 julio     | 4           | 8    |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Juan Ortiz Muñoz                      | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 7 marzo   | 29 sept      | 6           | 22   |   |
| Tte Equi               | D. Abelardo Moreno Miró                  | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 22 enero  | 29 sept      | 9           | 21   |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Antonio Camacho Benítez               | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 22 enero  | 29 sept      | 8           | 21   |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Luis Moreno Abella                    | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 16   |   |
| Cap Art <sup>º</sup>   | D. José Luis Ureta                       | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 16   |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Antonio Ferreiro                      | -                          | -            | -                           | sí                                    | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 16   |   |
| Comte Inf <sup>º</sup> | D. Guillermo Delgado Brackenbury         | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 29 oct  | 30 julio     | 9           | 28   |   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Antonio Rodríguez Caula               | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 16   |   |
| Cap Jur                | D. Felipe Acedo Colunga                  | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 16   |   |
| Suboficial             | D. Antonio Rodríguez Lanzas              | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 29 sept      | 11          | 16   |   |
| Tte Navio              | D. Emilio Cadarso                        | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 29 jun  | 9 agost      | 13          | 8    | Fueron bajas cuando el desastre y les dieron el alta el 13 de octubre de 1921 |
| Cap Ing                | D. Luis Montalt Martí                    | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 29 jun  | 1 agost      | 13          |      |   |
| Tte Inf                | D. Vicente Barrón Ramos de Sotomayor     | -                          | -            | -                           | sí                                    | sí      | 29 jun  | 29 sept      | 15          |      |   |
| Tte Art                | D. Luis Arizón Mejías                    | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 jun  | agost        | 12          | 29   |   |
| Tte Inf                | D. Luis Ruano Beltrán                    | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 29 jun  | abril        | 9           | -    |   |
| Tte Inf                | D. Eusebio Paredes Morando               | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 13 oct  | 2 agost      | 9           | 11   |   |
| Cap Inf                | D. Felipe Díaz Sandino                   | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 29 sept      | 5           | 29   | Operaciones Afsó y Ben-Tieb   |
| Tte Inf                | D. José Gamir Ruber                      | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 26 abril  | 29 sept      | 5           | 29   | Id Afrau, Sidi Dris, DarHach, Buzia   |
| Tte Art                | D. Ramón Merino González                 | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 16 julio     | 3           | 17   | Id. Ikdi, Pobl Tizzi Yub Abarrán  |
| Cap Cab                | D. Roberto White Santiago                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 29 julio     | 4           |      | Id costa Beni Said Tensaman   |
| Cap Inf                | D. Ramón Franco Bahamonde                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 29 sept      | 6           | 3    | Id costa Alhucemas, Peñón de Vélez  |
| Tte Inf                | D. Alfonso Esteban Azuela                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 8 marzo   | 29 sept      | 6           | 21   | Id Chemorra, Chaif y Tamasusi   |
| Alf Com                | D. Luis Angulo Gimenez                   | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 8 marzo   | 29 sept      | 6           | 21   | Id Afsó, Azid de Midar y Azrú   |
| Tte Inf                | D. Manuel Ribera Corsini                 | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 23 mayo   | 29 sept      | 4           | 7    | Id Uardana y Taurda   |
| Capt Art <sup>º</sup>  | D. Antero Montero Medina                 | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 28 nov  | 6 jul        | 7           | 8    | Id Tauriat Hamed, Tauriat Harrich   |
| Sargt <sup>º</sup>     | D. José Collazo                          | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 29 sept      | 6           |      | Id Alhucemas y Peñón de Velez   |
| Sargt <sup>º</sup>     | D. Emilio Santos                         | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 29 sept      | 6           |      | Id Afrau y Sidi-Dris  |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. José García Muñoz                     | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 marzo  | 26 sept      |             |      | Id Ikdi, Tizzi Yub y Abarrán  |
| Tte Cab <sup>º</sup>   | D. Alfredo Gutierrez López               | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 24 abril  | 29 sept      | 5           | 5    | Id Azzid de Midar, Tafersit, Harricheu  |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Carmelo de las Morenas                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 24 abril  | 5 agost      | 3           | 11   | Id Tizzi Azza y Tafersit (nov del 22)   |
| Cap Art <sup>º</sup>   | D. Manuel Pérez Seoane                   | -                          | -            | -                           | -                                     | sí      | 29 marzo  | 29 sept      | 6           |      |   |
| Tte Cab <sup>º</sup>   | D. Ramón de Ciria López                  | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 26 abril  | 26 agost     | 4           |      | Id Morabo del Sebdi, Zoco Telata  |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Alfonso de Borbón León                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 19 abril  | 29 sept      | 5           | 10   | Id Zoco Telata, Sidi Mezaud, Benisaid   |
| Cap Ing <sup>º</sup>   | D. Mariano Barberán Tros de Ilarduya     | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 30 mar  | 29 sept      | 5           | 29   | Id Quebdani, Chemorra, Zauia al Dalal   |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. José Ximenez Ximénez de Sandoval      | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 2 abril   | 29 sept      | 5           | 27   | Id Afsó, Azib de Midar y Uardana  |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. Emilio Gascón Briega                  | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 2 nov   | 11 nov       |             |      | Id Chaif, Afsó, Dar Quebdani y Zauia al Dalal                                 |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | ¿Emilio Gascón Briega?                   | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 31 mar  | 29 sept      | 6           | 7    |   |
| Tte Art <sup>º</sup>   | D. José Echeagaray Herrero               | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 31 mar  | 29 sept      | 6           |      | Id Id Id Id Id  |
| Tte inf <sup>º</sup>   | D. Agustín Hidalgo de Cisneros           | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 30 mar  | 29 sept      | 6           |      | Id Azib de Midar Id Id  |
| Cabo                   | D. Vicente Cañete Morales                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 25 mar  | 29 sept      | 6           | 5    | Id Tamasusit y Chaif  |
| Sargt <sup>º</sup>     | D. Victoriano de Grado                   | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 25 mar  | 29 sept      | 6           | 5    | Id Chaif y Azib de Midar  |
| Cap Art <sup>º</sup>   | D. Joaquín Lóriga Taboada                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 17 mayo   | 29 sept      | 4           | 16   | Id Ifsen Lassen, Azrú, Azib de Midar  |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Rafael Gómez Jordana                  | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 11 abril  | 29 sept      | 5           | 10   | Id Id Id Id Id  |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Arsenio Ríos Argüeso ¿Argüeso?        | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 29 mayo   | 29 sept      | 4           |      | Id Id Id Id Id  |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. José García de la Peña                | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 25 mar  | 29 sept      | 6           |      | Id Tahar al Lal, Chemorra   |
| Cap Inf <sup>º</sup>   | D. Julio Ríos Argüeso                    | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 10 nov  | 28 agost     | 9           | 7    | Id Yazanen, Tifasor, Ras Medua  |
| Tte Inf <sup>º</sup>   | D. Andrés Grima Álvarez                  | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 8 mar   | 29 sept      | 6           | 21   | Id Dar Quebdani, Tamasusit y Chaif  |
| Srgto                  | D. Dámaso Álvarez de Pichel              | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 30 mar  | 29 sept      | 5           | 28   | Id Acib de Midar, Izen Lazen, Azrú  |
| Srgto                  | D. José Salvo Safón                      | -                          | -            | -                           | -                                     | -       | 30 mar  | 29 sept      | 5           | 28   | Id de Ben Tieb y Tafersit   |



*Aeródromo de Nador - Tauima (1921) – (SHYCEA).  
Todavía en construcción, se ve la estructura al aire  
de uno de los hangares. Los aparatos  
que se distinguen son DH4.*



## Tiempo de servicio de los pilotos en los Grupos de Melilla en el período entre el 29 de junio de 1921 y el 29 de septiembre de 1922

| Empleos  | Nombres                                  | Desde el día  | Hasta el día  | Total            | Operaciones a que han asistido   |
|--|--|---------------|---------------|------------------|--|
| T. Coronel                                     | Don Alfredo Kindelán Duany               | 27 agosto     | 29 septiembre | 1 mes, 2 días    | A la de 29 de agosto, Azrú y bombardeos del cañón de Sidi-Mesaud   |
| Comandante                                     | Don Luis Palanca Martínez- Fortún        | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | Bombardeos sobre poblados del Kebir y Annual en agosto y en septiembre sobre Sidi-Mesaud, Midar de Beni-Bulary del Yuno    |
| Comandante                                     | Don Miguel Ferrandez ¿Ferrández?         | 6 mayo        | 29 septiembre | 4 meses, 23 días | Coopera en operación de Azib-de-Midar, y Azrú en 26 y 29 agosto y una veintena de bombardeos sobre el enemigo.             |
| Capitán  | Don Félix Sedano Arce                    | 13 marzo      | abril         | 1 mes            | Operación de Chamorra  |
| Capitán  | Don Pedro Fuetes Pérez                   | 11 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 18 días | Operación de Azib-de-Midar y una veintena de bombardeos.   |
| Capitán  | Don José Maza Saavedra                   | 11 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 18 días | Operación de Azib-de-Midar y más de veinte bombardeos  |
| Capitán  | Don Carlos Pastor Krauel                 | 2 agosto      | 29 septiembre | 1 mes 27 días    | 12 bombardeos sobre el enemigo   |
| Capitán  | Don Arturo Alvarez Builla                | 4 agosto      | 29 septiembre | 1 mes, 25 días   | Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú y varios bombardeos  |
| Capitán  | Don José de la Cuesta                    | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú con 10 bombardeos  |
| Capitán  | Don Alberto Portilla Hueso               | 11 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 18 días | En 29 de agosto y 17 bombardeos sobre el enemigo   |
| Teniente enemigo                               | Don José Páramo Godoy                    | 10 marzo      | 19 julio      | 4 meses, 9 días  | Operación de 29 de marzo sobre Tugunz y 21 bombardeos sobre el enemigo   |
| Teniente                                       | Don Vicente ¿de? la Lastra               | 11 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 18 días | Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú y 15 bombardeos  |
| Teniente                                       | Don Alfonso Gaona                        | 4 julio       | 29 septiembre | 2 meses, 25 días | Operaciones de Azib-de-Midar y 12 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don José Luis Jácome                     | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | Operación del día 26 de agosto, Azib-de-Midar y 1 bombardeo  |
| Teniente                                       | Don Carlos Morenés Carvajal              | 24 abril      | 24 junio      | 2 meses          | Operación de Afsó y 2 bombardeos   |
| Teniente                                       | Don Eduardo González Gallarza            | 11 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 18 días | 15 bombardeos sobre el enemigo   |
| Alférez  | Don Ernesto Navarro                      | 11 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 18 días | Operación de Azib-de-Midar y 19 bombardeos sobre el enemigo  |
| Alférez  | Don José Hermoso                         | 3 agosto      | 29 septiembre | 1 mes, 26 días   | Operación de Azib-de-Midar y 5 bombardeos sobre el enemigo   |
| Alférez  | Don Román Ingunza                        | 4 julio       | 29 septiembre | 2 meses, 25 días | Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú y varios bombardeos  |
| Sargento                                       | Francisco de Juan                        | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | Operaciones de Azib-de-Midar y Azrú con más de 15 bombardeos   |
| Sargento                                       | Maximiliano Pardo                        | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | Operación de Azib-de-Midar con más de siete bombardeos   |
| Sargento                                       | Enrique García Calvo                     | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | Operación de Azib-de-Midar con 5 bombardeos  |
| Capitán  | Don Eduardo Azcárraga                    | 5 agosto      | 29 septiembre | 1 mes, 24 días   | 4 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don Bernardo Salgado                     | 5 agosto      | 29 septiembre | 1 mes, 24 días   | 5 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don Rafael Huidobro                      | 5 agosto      | 29 septiembre | 1 mes, 24 días   | 3 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don Antonio Pérez Marín                  | 5 agosto      | 29 septiembre | 1 mes, 24 días   | 5 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don Enrique Montero González             | 4 septiembre  | 29 septiembre | 25 días          | 2 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don Alejandro Gómez Spencer              | 6 mayo        | 16 julio      | 2 meses, 10 días | 13 bombardeos sobre el enemigo   |
| Teniente                                       | Don José ¿Rodríguez y? Díaz de Lecea     | --            | --            | Unos días        | 1 bombardeo sobre el enemigo   |
| Sargento                                       | Julián Miguel Garrido                    | 1 abril       | 30 julio      | 4 meses          | 15 bombardeos sobre el enemigo   |
| Sargento                                       | Francisco Lozano                         | 1 agosto      | 29 septiembre | 2 meses          | 1 bombardeo sobre el enemigo   |
| Sargento                                       | Luis Hortelano                           | --            | --            | Unos días        | 2 bombardeos sobre el enemigo  |
| Cabo   | Vicente Rodríguez Gañan                  | 26 abril      | 29 septiembre | 5 meses, 3 días  | 7 bombardeos sobre el enemigo  |
| Teniente                                       | Don Manuel Gallego Suarez                | 22 junio      | 29 septiembre | 3 meses, 7 días  | Con más de 10 bombardeos sobre el enemigo en Hidro y aeroplanos de tierra y varios vuelos de enlace con la zona occidental |
| Teniente                                       | Don José Melendreras                     | 31 agosto     | 29 septiembre | 1 mes            | Con dos intentos de bombardeo y dos reconocimientos fotográficos   |
| Soldado  | Miguel Kriguin                           | 31 agosto     | 29 septiembre | 1 mes            | Un bombardeo sobre el enemigo  |
| No formando plantilla de los grupos de Melilla |  |               |               |                  |  |
| Capitán  | Don Joaquín Pérez Seoane                 | (en comisión) |               |                  | 14 y 18 del mes de marzo, en las operaciones de Ictuhuen y Ambar y Tugunz el 29 de marzo.                                  |
| Capitán  | Don José Martínez de Aragón ¿y Pinillos? |               |               |                  | Operación de Azib-de-Midar   |
| Alférez  | Don Grato Delgado                        |               |               |                  | 1 bombardeo  |
| Teniente                                       | Don Pedro Colomer                        |               |               |                  | 1 bombardeo  |

En cuanto a la Medalla Militar, el borrador proponía que se utilizasen los mismos criterios del reglamento de 1920, aplicándolos a los méritos aeronáuticos.

Nada más entregarse el borrador tuvo lugar la operación de Ras-Tikermin. En ella, la aviación sorprendió a todos por su capacidad combativa. Los mandos del ejército de Marruecos presenciaron aquel día bastantes hechos heroicos, por eso no resultó extraño que un par de meses después, febrero de 1922, se iniciase el expediente para concederles la Laureada a Ricardo Bellod y a Agustín Hidalgo.

Pero además sucedió que, a medida que se elaboraba dicho expediente, surgió la convicción de que había motivos suficientes para darle la Laureada a todo el grupo de escuadrillas. Así, el 6 de octubre de 1922, tres semanas antes de que se publicase la orden por la que se concedía la Medalla Militar al grupo de Escuadrillas de Melilla, se anunciaba la apertura del expediente para la conce-

sión la Laureada al grupo Rolls, pues *aparecen manifestaciones de repetidos hechos que atribuyen a dicho segundo Grupo de Escuadrillas, méritos bastantes para considerar incluidos en el artículo 79 [...] los realizados por los aviones que integraban la mencionada unidad*<sup>64</sup>.

### La elaboración de la lista de pilotos y observadores con derecho al uso del distintivo de la Medalla Militar

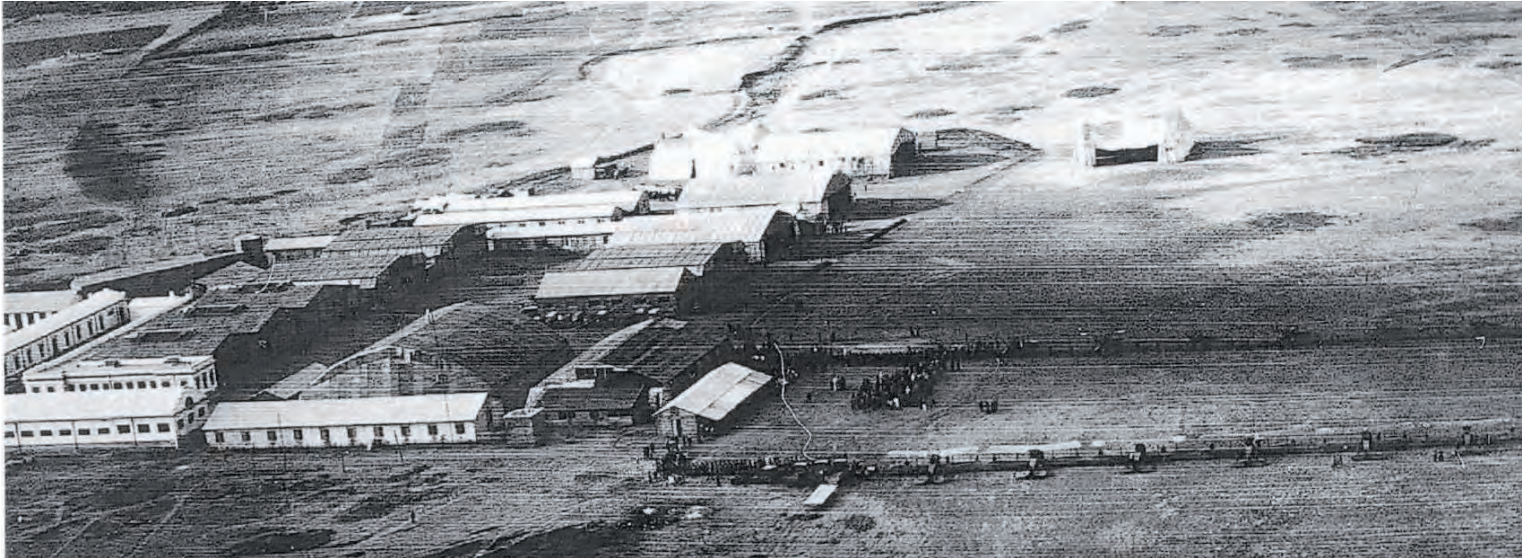
El 3 de noviembre de 1922 salía publicada la orden de concesión de la Medalla Militar al grupo de escuadrillas de Melilla. Quienes hubiesen participado en los servicios tendrían derecho al uso del distintivo de la Medalla Militar —una orla con dos leones, rematada por un castillo y con un cartel en la parte inferior con el lema “al mérito en campaña”, en el antebrazo de la manga izquierda del uniforme— tal como especificaba la Real Orden de 12 de agosto de 1922<sup>65</sup>. Enseguida se le pidió al Jefe de Servicio de

Aviación la relación nominal de los Jefes y Oficiales que habían pertenecido al Grupo Rolls durante las fechas que se citaban en la orden.

Hasta el 14 de marzo de 1923 no se publicó una primera relación de los oficiales a los que se propone para que puedan usar el distintivo de la Medalla Militar<sup>66</sup>, justo dos semanas antes de la



Los aeroplanos de los grupos de escuadrillas de Melilla alineados en Tauima (h.1922) —(SHYCEA). Se distinguen en la foto las escuadrillas de Bristol F-2B, Martinsyde F4, y de Havilland DH-4.



Aerodromo de Tauima en 1923 – (SHYCEA). Se han completado las instalaciones con dos hangares más.

imposición de la corbata de la Medalla Militar a la bandera de aviación en la fiesta aérea de Sevilla.

Tal coincidencia debió generar algún malentendido –sobre quién debía acudir al acto–, pues tuvo que indicársele al jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos que no tenían por qué ser los que aparecían en la relación quienes fuesen al acto de Sevilla.

El 23 de julio de 1923, el general Ardanaz, Comandante General de Melilla, impuso las primeras Medallas Militares que se concedieron a aviadores. Se las impuso a los capitanes Luius Moreno Abella, José Carrillo Durán, Rafael Lorente Sola, Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco, y Mariano Barberán y Tros de Ilarduya.

El 30 de abril, una Real Orden indicaba como criterio general que tendrían derecho a usar el distintivo de la Medalla Militar quienes hubiesen tomado parte efectiva como combatientes en las dos terceras partes de los combates u operaciones<sup>37</sup>. Pero ese criterio suponía un problema para el servicio de aviación. El 25 de agosto el coronel Jefe de Aviación proponía que se modificase el criterio para fuese más ecuánime para la aviación. Los argumentos que daba se fundamentaban en la índole especial de

los servicios de Aviación que tenían lugar habitualmente en días distintos de las operaciones y combates de las demás tropas, y en que sus misiones de combate iban más allá de las propias líneas, muchas veces internándose profundamente en campo enemigo, añadía que también había que tener en cuenta la labor que realizaban de preparación de la guerra en vuelos de reconocimiento, levantamientos fotográficos, vigilancia del campo enemigo, etc<sup>38</sup>.

Se aceptó la sugerencia, y en una Real Orden circular de 26 de septiembre de 1923 se decía:

*El Rey ha tenido a bien disponer que la real orden circular de 30 de abril último, relativa al uso del distintivo de la Medalla Militar, se considere ampliada para el personal de Aeronáutica en el sentido de que, para ostentarlo, es requisito indispensable que el jefe del servicio considere al agraciado acreedor a ello y además reúna las circunstancias siguientes:*

*1º Formar parte integrante de la unidad o grupo de unidades a que se conceda la condecoración.*

*2º Estar presente en ella tres meses por lo menos, cuando el periodo dure más, tomando parte activa en las operaciones, porque la citada condecoración*

*se otorgue o las dos terceras partes de dicho periodo si fuese menor de tres meses.*

*3º Haber realizado veinte horas de vuelo por lo menos en los plazos antes indicados, o, de no alcanzar las veinte horas, haber asistido en vuelo a alguno de los hechos de armas que hayan motivado la concesión de la Medalla Militar; y*

*4º Si se concediese la condecoración por un solo hecho, haber estado en vuelo tomando parte activa en él<sup>39</sup>.*

Con estos nuevos criterios se elaboró la relación definitiva de los miembros del grupo Rolls con derecho a llevar el emblema de la Medalla Militar. La relación fue publicada en una Orden de la Dirección de Aeronáutica Militar del 22 de octubre de 1923, justo cuando Primo de Rivera decidía someter a revisión todas las Medallas Militares que estuviesen instruyéndose en ese momento<sup>40</sup>.

Hay que tener presente que el desastre de Annual fue el origen de toda una cadena de acontecimientos políticos que marcaron la historia española del siglo XX. El gobierno dimitió en el acto y, desde ese momento, Annual se convirtió en el centro de la vida política española. Alternaron en el poder una serie de gabinetes que basaron su táctica po-





Otra perspectiva de los aviones de los grupos de escuadrillas de Melilla alineados en Tauima (1922) – (SHYCEA).

lítica en la acusación al rival de responsabilidades en la tragedia de Annual (el general Picasso desarrollaba mientras tanto sus tareas de investigación por encargo del ministro de la Guerra), de obstrucción a la investigación de Picasso o de mala gestión de la pacificación de Marruecos y del rescate de los prisioneros tomados en Annual. El punto culminante llegó cuando el pleno de las Cortes debía haber discutido el informe Picasso, en 1923, con la correspon-

diente exigencia de responsabilidades. La discusión no se llevó a cabo porque el general Primo de Rivera dio un golpe de estado el 13 de septiembre de ese año y se hizo con el poder. Alfonso XIII no desautorizó al general y así ligó su destino al de Primo de Rivera. Cuando, seis años más tarde, el general perdió apoyos y se derrumbó su dictadura, arrastró con él al Monarca. Lo que vino después, República y Guerra Civil, es de sobra conocido.

### La Laureada embarranca

En julio de 1923, dos meses después de la propuesta del Comandante General de Melilla de que se incoase el expediente para la Laureada del grupo de escuadrillas, llegó la resolución del expediente de Hidalgo de Quintana y Ricardo Bellod. Se les denegaba la Laureada porque el fiscal consideraba (y el tribunal hacía suya esa opinión) que el piloto fue herido después de realizada su misión, cuando se volvía al aeródromo y que, por otra



El grupo Rolls en Noviembre de 1921 (Enciclopedia de la Aviación Militar...). Cuando la 3ª Escuadrilla de DH.4 llegó a Melilla el 3 de Noviembre de 1921, el 2º Grupo de Marruecos, o Grupo Rolls, quedó completo. De pie, de izquierda a derecha: Quintana (Piloto-1ª Escuadrilla), Sargento Carpio (P-1), Ríos Argüeso (Plana Mayor del Grupo), González Gil (Observador-1), Berenguer (Plana Mayor del Grupo), Coronel Soriano (Jefe de las Fuerzas Aéreas destacadas en Marruecos), J. González Gallarza (P-Jefe de la 3ª Escuadrilla), L. Moreno Abella (P-Jefe de la 2ª Escuadrilla), Pío Fernández Mulero (P-3), Sáez de Buruaga (P-Jefe de la 1ª Escuadrilla), Rodríguez Caula (P-2), Carrillo (Observador-1) y Manzanegue (P-1). Sentados de izquierda a derecha: Cadarso (Oficial de la Armada; O-2), Vicente Barrón (O-2), García Orcasitas (P-3), Mata (O-3), Gudín (P-3), Ferreiro (P-2), Arizón (O-2), Sargento Gutierrez Lanzas (P-2), Bellod (O-1), Montero (O-3). Faltarían en la fotografía (o no son identificados en ella) para completar el Grupo: G. Delgado Brackenburg (Jefe del Grupo), Mateo (P-1), Acedo (P-2), Ureta (P-2), Ruano (O-3), Montalt (O-3) y Paredes (O-3).



parte, la actuación no habría sido de “suma importancia para el éxito de la campaña”<sup>41</sup>. Además, el fiscal añadía una serie de consideraciones que, llegado el momento, también podrían aplicarse al expediente del grupo Rolls. Las consideraciones del fiscal eran las siguientes: *no es inoportuno llamar la atención en este momento por desprenderse del expediente sobre el constante prurito de la mayoría de nuestros oficiales de supeditar siempre el verdadero cumplimiento del deber a una efímera satisfacción; pues conociendo las alturas eficaces del vuelo para el bombardeo y la observación no se resignan a llevar su cometido si este aunque heroico es obscuro y entablan pugilatos acerca de quien tiene corazón para bajar más poniéndose al alcance de las armas enemigas ocasionando pérdidas materiales por las averías en los aparatos; la de la propia vida que deben a su patria con más fruto; y la moral que representa que el contrario se percate de que con sus elementos propios puede contrarrestar la acción de esos aparatos de guerra derribándolos e inutilizándolos*<sup>42</sup>.

Los criterios restrictivos que aplicó Primo de Rivera a la concesión de recompensas tuvieron su peso en la ralentización de los expedientes que ya estaban en marcha, y, aunque la Laureada seguía cauces distintos a los del resto de las recompensas, quizá se vio también afectada. Esos cambios de criterio se vieron confirmados en abril de 1925 con la publicación de un nuevo reglamento de recompensas en tiempo de guerra<sup>43</sup>.

En medio de estos cambios, no es extraño que también resultase tocado el expediente para la Laureada de las escuadrillas, entre otras cosas porque en diciembre de ese año, 1925, también era modificado el reglamento de la Orden de San Fernando<sup>44</sup>.

En el artículo 50 del nuevo reglamento se especificaban los méritos por los que se podía aspirar a esa recompensa en aviación: *resultar herido de gravedad en un reconocimiento en terreno enemigo, batirse contra fuerzas aéreas superiores, anular baterías antiaéreas o derribar globos enemigos cuando sus actuaciones estuviesen siendo notablemente perniciosas para las fuerzas amigas o combatir contra considerables fuerzas terrestres de todas las armas a distancia eficaz de tiro de fusil, deteniendo su avance o rechazándoles siempre que exista superioridad del fuego enemigo sobre él de los aeroplanos, perdiendo un tercio de estos si es una escuadrilla o sufriendo averías graves si es un solo aparato*. Es decir, la actuación del grupo Rolls en Ras Tikermin seguía encajando salvo por que no se había perdido un tercio de los aparatos,



Distintivo de la Medalla Militar - (Colección Carlos Bourdon). De acuerdo con la Real Orden circular de 12 agosto de 1922, el distintivo se ostentaba en la bocamanga izquierda e iba compuesto por la orla que formaba parte de la Medalla Militar (una corona de laurel y roble, con la que alternan dos leones y un castillo y, en la parte inferior, una cartela con el lema: “al mérito en campaña”), y llevaba en el centro el emblema del cuerpo o unidad que la había ganado.



Luis Manzanque Feltrer - (SHYCEA). En el empleo de comandante.

aspecto en el que se insistía en el artículo 68: *Cuando un Cuerpo, unidad orgánica, buque o escuadrilla de aeronáutica pierda en acción de guerra un tercio de su fuerza entre muertos y heridos, acreditando extraordinario valor y disciplina, podrá, previa la formación del correspondiente juicio contradictorio, ingresar en la Real y Militar Orden de San Fernando, obteniendo tan alta distinción como recompensa colectiva*.

Quizá fueron éstas las razones, o quizá fueron las que se arguyeron en su día para denegarles la Laureada a Bellod e Hidalgo de Quintana; no lo sabemos pues no hemos podido localizar la resolución del expediente. También pudo suceder que el expediente quedase emba-

rancado en algún despacho sin que se llegase a tomar alguna decisión sobre él y que allí —donde habita el olvido—, encontrase su tumba.

Además, hay que anotar que en abril de 1926 se creaba la Medalla Aérea<sup>45</sup>, que vendría a sustituir, para los aviadores, a la Medalla Militar, pues para su concesión habrían de cumplirse similares requisitos, y que debía premiar *hechos y servicios notorios y distinguidos realizados por fuerzas aéreas de mar y tierra en el elemento en que dichas fuerzas tienen sus esfera de acción*.

No es de extrañar, pues ya hemos señalado la cascada de decretos y reglamentos que se sucedió en aquellos años y de la que también llegó a ser víctima el célebre regimiento de Alcántara, al que se ha concedido la Laureada en junio de 2012, casi un siglo después de su heroico comportamiento en los días de la retirada de Annual<sup>46</sup>.

### La relación de miembros del grupo Rolls

Merece la pena conocer los nombres de quienes participaron en aquellas acciones. Aparte de los jefes que tuvo el grupo Rolls: Guillermo Delgado Brackenbury, Joaquín González Gallarza, Luis Palanca Martínez Fortún (que falleció en accidente cuando se trasladaba a Sevilla, en abril de 1923, a la imposición de la Medalla Militar) y José Carrillo Durán, en la lista figuran nombres muy importantes de la aviación militar española. Algunos de ellos acometieron más adelante empresas y hazañas que les hicieron acreedores de otras valiosas condecoraciones, a veces por méritos de menor enjundia que los constatados en el grupo Rolls. Y también están en la lista, nombres propios de la aeronáutica española: Apolinar Saenz de Buruaga, Arturo González Gil, Joaquín González Gallarza, José Carrillo Durán, Luis Manzanque Feltrer, José Aymat Mareca, Rafael Llorente Sola, Pío Fernández Mulero, Vicente Roa Miranda, Juan Ortiz Muñoz, Abelardo Moreno Miró, Antonio Camacho Benítez, Luis Moreno Abella, Felipe Acedo Colunga, Vicente Barrón Ramos de Sotomayor, Felipe Díaz Sandino, Ramón Merino González, Roberto White Santiago, Ramón Franco Bahamonde, Carmelo de Las Morenas, Mariano Barberán, Emilio Cascón Briega, Joaquín Lóriga... y tantos otros cuyos principales rasgos biográficos son conocidos. De ahí que parezca más conveniente recoger algunas pinceladas de la hoja de servicios de los miembros del grupo Rolls, que hubiesen participado en varias de las acciones más señaladas por las que el grupo recibió la Medalla Militar.

### LUIS MANZANEQUE FELTRER

Llegó pilotando el primer avión que pudo operar en Melilla tras el desastre de Annual<sup>47</sup>. El 29 de julio de 1921 aterrizaba en un "Bristol" –con Carrillo como observador– en la hípica de Melilla. Ese mismo día hizo dos servicios en busca de la columna del general Navarro.

Capitán de Ingenieros, era piloto desde 1917 y llevaba destinado en Marruecos año y medio, primero en la escuadrilla de Zeluán y después en Tetuán. Siguió en el grupo Rolls hasta el verano de 1922, en que hizo el curso de hidros en los Alcázares. A continuación fue destinado como jefe del aeródromo de Granada, en donde permaneció hasta 1928. Había ascendido a comandante por méritos de guerra en 1925, pero renunció como era costumbre entre los oficiales de ingenieros.

Un año más tarde le correspondería el ascenso por antigüedad.

De finales de 1928 a diciembre de 1931 estuvo destinado en Servicios Técnicos en Cuatro Vientos. A partir de 1932 y hasta la guerra civil, pasó al Estado Mayor Central del Ejército.

Al estallar la guerra civil estaba en Madrid; fue detenido e ingresó en la cárcel el 8 de agosto. Pasó por varias cárceles de Madrid y Valencia y finalmente fue canjeado en octubre de 1937 junto a un grupo de pilotos. Se incorporó al ejército nacional y fue destinado primero a la Jefatura del Aire y más adelante se le dio el mando de la 5ª escuadra de bombardeo G-21. Ese año ascendió a teniente coronel.

Al terminar la guerra continuó en el Ejército del Aire hasta su retiro.

### JOSÉ MARÍA IBARRA MONTIS

Fue destinado al grupo Rolls en enero de 1922.

Procedente del arma de Infantería, había obtenido el título de piloto en 1921.

En septiembre de 1925 –ya capitán– participó en las operaciones de apoyo del desembarco de Alhucemas con un Potez 15 del grupo 3º. A comienzos de 1926 hizo el curso de hidros en Los Alcázares y fue destinado de nuevo a Melilla a la base de hidros de El Atalayon.

Al comienzo de la guerra civil fue apresado y conducido a prisión. Fue puesto en libertad en verano de 1937, y se pasó a la zona nacional.

Se incorporó a la aviación nacional; pasó por el Grupo de Caza legionaria, nº 16 "La Cucaracha", para hacerse después cargo del mando del 3-G-3 grupo de Fiat CR-32.

Con la guerra en su recta final, recibió el mando del 8.G-27 de Dornier Do-17.

Falleció en un accidente recién acabada la guerra, el 4 de abril de 1939, cuando trasladaba de aeródromo tres Do-17. En una jornada de especial mal tiempo, su avión y los otros dos que formaban la patrulla se estrellaron en Alcolea del Pinar (Guadalajara).

### RICARDO BELLOD KELLER

Participó como observador en las principales acciones del grupo Rolls. Llevaba en Marruecos, en la escuadrilla de Larache, desde enero de 1921. El 2 de agosto llegó a Melilla con la escuadrilla expedicionaria mandada por Saenz de Buruaga.

Intervino de forma destacada en la acción de Ras-Tikermin (22-12-1921), en donde se hizo con el control del aeroplano cuando fue herido su piloto, Hidalgo de Quintana, y consiguió llevarlo hasta las propias líneas, aunque capotó al aterrizar. Por esa acción se le propuso para la Laureada, pero no prosperó pues se consideró que el piloto fue herido después de realizada su misión, cuando se volvía al aeródromo y que, por otra parte la actuación no habría sido de *suma importancia para el éxito de la campaña*<sup>49</sup>.

A mediados de 1922 volvió a la península para hacer el curso de piloto, volviendo al grupo de escuadrillas de Melilla en 1923, primero a la 2ª escuadrilla Havilland y después a la de caza Martinsyde.

En marzo de 1927 fue ascendido a jefe de grupo. Estuvo unos meses como jefe de aeródromo de Burgos y después pasó a la escuela de transformación de Guadalajara. En octubre del 29 volvió a Cuatro Vientos como Jefe del Parque Regional

Murió el 21 de octubre de 1932. En un vuelo a León y Monforte, tuvo una avería de motor y al tomar tierra en el primer si-



Portada de la Vanguardia (9/04/1939) informando de la muerte de García Morato e Ibarra Montis.



Ricardo Bellod Keller - (SHYCEA).

tio que pudo, chocó contra un muro y se incendió el avión.

#### AGUSTÍN HIDALGO DE QUINTANA

Estuvo a punto de no poder participar en la acción de Ras Tikermin (22-12-1921) por la que se le abrió expediente para la Laureada, por haberse ganado un arresto de quince días a finales de noviembre<sup>49</sup>.

Era piloto desde comienzos de 1920 y llevaba en Marruecos desde poco después de haber obtenido el título, primero en Ceuta y después en Larache. Desde Larache voló el 2 de agosto de 1921 hasta Melilla con la escuadrilla expedicionaria.

Después de ser herido en Ras-Tikermin, tardó más de dos años en recuperarse y volver al servicio activo.

El 28 de febrero de 1924 se le dio el visto bueno para su retorno al servicio activo y se incorporó de nuevo al grupo de escuadrillas de Melilla.

El 30 de mayo falleció en un accidente que resultó especialmente trágico por sus circunstancias. Hidalgo había salido a en misión de bombardeo y, una vez cumplida, aterrizó en Tafersit para recoger a su hermano, Luis Hidalgo de Quintana, teniente de Caballería, y al teniente de Ingenieros Carlos Pérez. El avión despegó sin problemas y cuando había tomado altura cayó a tierra envuelto en llamas. Fallecieron los tres oficiales.

#### JOSÉ ALONSO VALDÉS

Procedente de Caballería, fue admitido en el curso de pilotos de 1920. Como no consiguió aprobar, hizo el curso de observador. En abril de 1921 fue destinado a la escuadrilla de Tetuán y de allí voló hasta Melilla el 2 de agosto.

Estuvo en el grupo Rolls hasta el 23 de junio de 1922. De allí marchó destinado a Getafe, donde murió el 16 de octubre víctima de un choque entre su aeroplano y otro.

#### RICARDO GARRIDO VECIN

Aparte de como combatiente, destacó en el servicio de aviación como profesor de vuelo: soltó a más de 100 pilotos entre 1923 y 1936 a lo largo de los diversos periodos en los que ejerció como instructor.

Obtuvo el título de piloto en 1921 y se incorporó al grupo Rolls el 23 de marzo de 1922, en donde permaneció hasta marzo de 1924 en que fue destinado como profesor de vuelo a Cuatro Vientos.

Regresó a Marruecos para participar con uno de los grupos expedicionarios en el desembarco de Alhucemas, después volvió a la península para seguir como profesor de pilotos en Guadalajara, Alcalá y Cuatro Vientos hasta 1930.

En 1931 estaba de nuevo en Marruecos, primero como jefe de grupo y del aeródromo de Larache y desde 1932 hasta marzo de 1935 como jefe de grupo y de la base de hidros del Atalayón en Melilla.

En 1935 volvió a la península. Primero destinado a Cuatro Vientos, como jefe de la segunda Escuadrilla y después a Alcalá, como profesor de vuelos nocturnos y polimotores.

Al estallar la guerra civil fue detenido y encarcelado. Pasó por cárceles de Madrid, Valencia, Barcelona y Gerona y no fue liberado hasta febrero del 39, cuando cayó Cataluña.

Sin embargo, una vez acabada la guerra, no solamente no pudo reingresar en el Ejército del Aire, sino que fue sometido a consejo de guerra y separado del Ejército sobre la acusación de que podía haber aprovechado los escasos meses de que disfrutó de libertad para escapar y cambiar de bando. Aun así pudo entrar a trabajar como piloto de Iberia.



Curso de vuelo sin visibilidad de oficiales pilotos (años 30) - (SHYCEA). Aparecen en la foto Emilio Muñoz Jiménez, Carlos Azcárraga, Carlos Haya y Antonio Ferreiro Navarro, que luce en su bocamanga izquierda el distintivo de la Medalla Militar conseguido con el grupo Rolls.

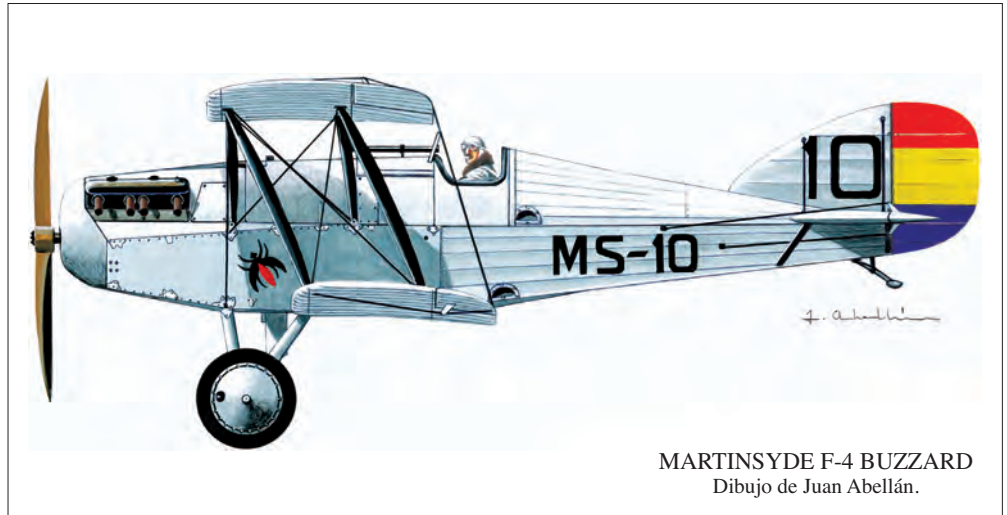
### FRANCISCO MATA MANZANEDO

Procedente del arma de Artillería, obtuvo el título de observador en diciembre de 1919, y el de piloto en 1921. Estuvo en el grupo Rolls desde noviembre de este último año hasta mayo de 1923. Se incorporó después durante unos meses a los talleres de Cuatro Vientos y pasó a continuación a León, primero como jefe de talleres y después como jefe de la base.

En enero de 1926 fue destinado a Tetuán en donde pasaría casi dos años desempeñando sucesivamente los cargos de jefe de talleres, jefe de aeródromo y jefe de escuadrilla.

A finales de 1927 volvió a la península para incorporarse al servicio de inspección de material en Cuatro Vientos. Estuvo en los servicios de material hasta 1934, en que fue admitido para el ingreso en la Escuela Superior de Guerra.

Al estallar la guerra civil estaba haciendo prácticas de la Escuela Superior de Guerra en San Sebastián; colaboró con el intento de alzamiento de la ciudad, pero al fracasar fue detenido y encarcelado, primero en San Sebastián y después en Bilbao. Alcanzó la libertad cuando fue tomada esta última ciudad en junio de 1937. Superó con éxito el expediente de depuración y pasó a desempeñar diversos destinos en varios Estados Mayores: de junio de 1937 a agosto de 1938 en el



MARTINSYDE F-4 BUZZARD  
Dibujo de Juan Abellán.

puesto de mando del General del Aire como jefe de la Sección de Información y Operaciones. Y de agosto del 38 hasta el final de la guerra fue el jefe de Estado Mayor de la 2ª Brigada del Aire.

Al acabar la guerra pasó a dar clases de Aeronáutica en los cursos de Estado Mayor.

### ANTONIO FERREIRO NAVARRO

Su carrera militar aparece jalonada por varias bajas del servicio de aviación y reingresos en Infantería, el arma de la que procedía.

Hizo el curso de piloto en 1920 siendo capitán; al terminar fue destinado a Cuatro Vientos, donde permaneció hasta el

13 de octubre de 1921, en que voló con la escuadrilla de Moreno Abella hasta Melilla.

Estuvo en el grupo Rolls hasta enero de 1923 en que fue destinado a Getafe. Allí permaneció hasta agosto de 1925 en que pidió la baja en aviación.

Volvió a Infantería y se le destinó al grupo de Regulares de Melilla al mando del 1er tabor. A lo largo de los meses siguientes participó en sucesivas operaciones y, en agosto de 1926, reingresó en aviación y fue destinado a la plana mayor de la escuadra de Marruecos. Un año después se incorporaba al aeródromo de León donde permaneció hasta 1930 en que fue destinado a Granada.



Su conducta dentro y fuera del cuartel provocó que sufriese algún proceso judicial a comienzos de los años 30. Aunque quedaron en nada, le crearon mala fama y en 1935 volvía a causar baja en aviación.

Al comenzar la guerra fue encarcelado en Madrid, y en la cárcel pasó toda la guerra. Al acabar reingresó en el Ejército del Aire, pero el recuerdo de su conflictivo pasado hizo que acabase perdiendo la carrera.

## AGRADECIMIENTOS

Quiero anotar la ayuda que Antonio Prieto Barrio me ha prestado para la elaboración de este artículo desde que recurrí a él para resolver algunas dudas sobre las recompensas de las que aquí se habla.

Sus comentarios y puntos de vista sobre el borrador que le envié, y las gestiones que ha realizado para precisar algún dato y conseguir alguna de las imágenes que acompañan al texto, son parte del mérito que pueda tener este artículo, y desde aquí se lo agradezco.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivos consultados:

- Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA - SHYCEA)
- Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM) Sección África.

Periódicos y revistas:

- Gaceta de Madrid
- Diario Oficial del Ministerio de la Guerra (D.O.)
- El Debate
- La Vanguardia
- Aeroplano

Bibliografía seleccionada

- Historia de la aviación española. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Madrid. 1988.
- ABELLÁN GARCÍA-MUÑOZ, Juan: *Aviones de la Aviación militar Española en la Guerra de Marruecos (1913-1928)*. Madrid. 2005.
- ACEDO COLUNGA, Felipe: *El alma de la aviación española*. Madrid, 1928.
- BELLIDO ANDRÉU, Antonio: *El "Alcántara" en la retirada de Annual*. La Laureada debida. Madrid, 2006.
- HERNANDEZ DE HERRERA, Carlos, GARCÍA FIGUERAS, Tomás: *Acción de España en Marruecos: 1492-1927*. Madrid, 1929.
- PRIETO, Indalecio. *Convulsiones de España*. México, 1967.
- VV.AA: *Enciclopedia de la Aviación Militar Española*. Vol. 1. Madrid, 2001.

- <sup>1</sup>PRIETO, I. 1967. p. 21. Indalecio Prieto acompañaba como periodista a la columna que entró en Zeluán.
- <sup>2</sup>IHCM. África. Leg. 265. Telegrama oficial cifrado del Alto Comisario a Comandante Gral de Melilla. 14-12-1921.
- <sup>3</sup>IHCM. África. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921
- <sup>4</sup>El Comandante Jefe Aymat ponderaba con satisfacción lo realizado esos dos meses al comunicar al Comandante General de Melilla que ha llegado la escuadrilla mandada por Moreno Abella: "[...] *Estas cifras, tan frías como elocuentes, miden el esfuerzo realizado obscuramente, en difíciles condiciones recibiendo muchas veces los impactos del fuego enemigo, digna continuación de la labor que hizo abasteciendo Monte Arruit*". IHCM. África. Leg. 266.
- <sup>5</sup>AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.
- <sup>6</sup>IHCM. África. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921
- <sup>7</sup>Los principales datos sobre el modelo están sacados de WARLETA CARRILLO, José. "El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier", en *Aeroplano* núm. 5. Madrid, 1987
- <sup>8</sup>IHCM. África. Leg. 3. Carp. 9.
- <sup>9</sup>D.O. 1922, nº 248
- <sup>10</sup>*El Debate*, 8/11/1921. Entrevista a Manzaneque realizada por Alejandro Pérez Lugin.
- <sup>11</sup>IHCM. África. Leg. 265. Aviación. Diario de operaciones, 1921. El día 6 de agosto se recoge lo siguiente: "Ocho vuelos: seis de aprovisionamiento a Monte Arruit, cuatro de ellos por los pilotos capitanes *Buruaga, Manzaneque y Tenientes Mate y Hidalgo llevando como observadores al General Sanjurjo y tenientes...*".
- <sup>12</sup>IHyCM. África. Leg. 266. *Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.*
- <sup>13</sup>*El Debate*, 8/11/1921. Entrevista a Manzaneque...
- <sup>14</sup>HERNANDEZ, C, 1929. p 412
- <sup>15</sup>AHEA. 1221/2. Leg 30. *Diario de operaciones de Larache. Abril de 1922.*
- <sup>16</sup>AHEA. 1221/2. Leg. 34. Telegramas 9.V.1922
- <sup>17</sup>AHEA. *Documentación de las Escuadrillas de Marruecos*. Exp. A-5.
- <sup>18</sup>AHEA. A1391. *Recompensas 1922-23.*
- <sup>19</sup>AHEA. Sign 1221/2. Leg 30. *Diario de operaciones de Larache. Mayo de 1922.*
- <sup>20</sup>ACEDO, F, 1928. pp 38-39.
- <sup>21</sup>IHyCM. África. Leg 316, carp 7.
- <sup>22</sup>El 2 de noviembre de 1922 se hicieron varios vuelos nocturnos. Esta vez en la zona de Melilla. Se habían librado intensos combates para ocupar la posición de Tizzi Assa y la cantidad de heridos graves que había, junto con la distancia hasta Melilla, hacían casi imposible su traslado a la plaza. Como se habían trasladado a Drius algunos aeroplanos del grupo Rolls para que cooperasen con las operaciones de aquellos días, se optó por ir a buscar en avión el equipo médico y el material quirúrgico necesarios. Cfr. *Nuevo Mundo*, 17/11/1922. Cfr tb. IHyCM. África.. Leg 295. 1922. Aviación; reconocimientos... *Reconocimiento y bombardeo del día 2 de noviembre de 1922.*
- <sup>23</sup>AGM. África. Leg 295. Carp 1.
- <sup>24</sup>AGM. África. Leg 295. Carp 1.
- <sup>25</sup>AHEA. Sign 1221/2. Leg 34. Copia de la Orden General de la Comandancia de Larache (11.X.1922) La orden para que se iniciase el expediente para la concesión de la Laureada era del 16 de febrero de 1922.
- <sup>26</sup>AHEA. A1391. *Recompensas 1922-23*. Copia de la Orden General de la Comandancia de Melilla.
- <sup>27</sup>La operación de Ras Tikermin ya ha sido analizada en AEROPLANO 2007, nº 25: GUDIN, E.: *El nacimiento...*
- <sup>28</sup>Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del capitán Arredonda.
- <sup>29</sup>Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.
- <sup>30</sup>Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.
- <sup>31</sup>*Gaceta de Madrid* 1918, nº 181. Bases para la reorganización del Ejército.
- <sup>32</sup>*Gaceta de Madrid* 1920, nº 74; en 1925 se dieron nuevas bases para la concesión de recompensas en tiempo de guerra *Gaceta de Madrid* 1925, nº 76.
- <sup>33</sup>AHEA. A1391. *Recompensas 1922-23.*
- <sup>34</sup>Alta Comisaría de España en Marruecos. *Orden General del 6 de octubre de 1922.*
- <sup>35</sup>D.O. 1922, nº 180. *Real Orden de 12 de agosto de 1922.*
- <sup>36</sup>Orden de la Jefatura de Aviación. 14/03/1923.
- <sup>37</sup>D.O. 1923, nº 96.
- <sup>38</sup>AHEA. A 1391.
- <sup>39</sup>D.O. 1923, nº 215.
- <sup>40</sup>D.O. 1923, nº 235. Real Decreto de 20/10/1923. *...se hará con gran urgencia una revisión de todas las informaciones instruidas para la concesión de aquellas Medallas Militares que hayan sido precedidas de tal requisito, procediéndose, además, a instruir las correspondientes a las concedidas sin previa comprobación de méritos.*
- A medida que el referido General vaya terminando tal revisión o las informaciones que se indican, elevará sus informes al General en Jefe, quien ajustándose al espíritu estrecho del Reglamento de recompensas y que inspira este real decreto, propondrá al Gobierno qué Medallas Militares deben confirmarse y cuales otras anularse.*
- <sup>41</sup>AHEA. P 235. *Expediente de Agustín Hidalgo de Quintana*. Esos son los principales argumentos que da el fiscal y que hace suyos el Consejo Supremo de Marina y Guerra.
- <sup>42</sup>AHEA. P 235. Conclusiones del fiscal.
- <sup>43</sup>*Gaceta de Madrid* 1925, nº 102.
- <sup>44</sup>*Gaceta de Madrid* 1925, nº 336.
- <sup>45</sup>*Gaceta de Madrid* 1926, nº 100. El reglamento apareció en la Gaceta de Madrid, 1926, nº 105. Resulta muy interesante para conocer todos los extremos de ese caso BELLIDO, A. 2006.
- <sup>46</sup>*BOE 02/06/2012*. Real Decreto 905/2012, de 1 de junio, por el que se concede la Cruz Laureada de San Fernando, como Laureada Colectiva, al Regimiento de «Cazadores de Alcántara, 14 de Caballería». Para conocer con más profundidad los extremos de ese caso BELLIDO, A. 2006.
- <sup>47</sup>Ese mismo día llegó también un DH4 pilotado por Moreno Abella, pero sufrió daños al aterrizar y no pudo ser utilizado en esos primeros momentos.
- <sup>48</sup>AHEA. P 235. Esos son los principales argumentos que da el fiscal y que hace suyos el Consejo Supremo de Marina y Guerra.
- <sup>49</sup>HEA. P 235. El motivo del arresto fue una contestación "irrespetuosa e insultante al capitán jefe accidental de grupo, Don Joaquín González Gallarza".

*Observadores desde el aire II*

# La formación de los observadores de aeroplano

FEDERICO YANIZ VELASCO  
*General de Aviación (R) y periodista*  
*Miembro del SHYCEA*





**E**ste artículo es la continuación del publicado también sobre observadores en el número 28 de la revista AEROPLANO. En esa ocasión se presentaba la trayectoria de los observadores desde aquellos que tripularon primitivos globos hasta los que contribuyeron decisivamente al éxito de los grandes vuelos. La gloriosa trayectoria de aquellos observadores hizo que la Aviación militar española fuese considerada como una de las más avanzadas e innovadoras. Una preparación adecuada, un elevado grado de profesionalidad y el valor de aerosteros y aviadores hizo posible responder a los retos que supuso la conquista del aire. Los observadores contribuyeron con su esfuerzo y conocimientos a que globos, dirigibles y aeroplanos tuvieran un protagonismo decisivo en las operaciones militares de la época. La formación de los observadores de aeroplano españoles en la etapa de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos fue de gran calidad y constituyó un hito en las enseñanzas de navegación en la historia de la Aviación militar. En efecto, en sus mejores años de actividad la citada Escuela preparó con esmero a centenares de aviadores españoles y extranjeros, principalmente iberoamericanos. El éxito de la Escuela de Cuatro Vientos estuvo basado en la calidad del profesorado que permitió impartir una enseñanza de gran rigor científico y técnico.

La Escuela de los Alcázares en un bando y la Escuela de Observadores y Tripulantes de Málaga en el otro, tomaron el relevo a Cuatro Vientos durante la Guerra Civil. En los Alcázares ya había una tradición en la enseñanza del curso de Observador por haberse realizado allí durante muchos años la fase de tiro y bombardeo de los cursos de la Escuela de Cuatro Vientos. La Escuela de Málaga, creada en plena contienda siguió activa al final de las hostilidades y pasó el testigo a la Academia General de Aire (AGA) que ya desde sus primeros cursos se ocupó de la enseñanza de la navegación, la fotografía aérea, las técnicas de bombardeo y otras materias afines que constituyeron el grueso del currículo de la Escuela de Cuatro Vientos. La creación de la Escuela de Observadores dentro de la AGA marcó un hito en la renovación de los estudios de Observador. Sin embargo, tras muchos años de esfuerzo docente, el curso de Observador dejó de impartirse en la AGA hace cerca de cuatro lustros por razones de diversa índole que se tratarán de explicar más adelante. En todo caso, todavía hay muchos aviadores que lucen con orgullo en sus uniformes la estrella dorada de cinco puntas que distingue el emblema de título de Observador<sup>1</sup> de aeroplano. Por otra parte, existe la opinión de que sigue habiendo necesidad de aviadores, que sin tener que ser pilotos, posean una preparación actualizada y profunda en los muchos aspectos operativos de la Aeronáutica y la Astronáutica. La preparación de esos aviadores (que podrían ser los observadores) tendría cabida en los planes de estudio de la AGA como ya ocurrió durante muchos años. Esos planes incluirían las materias tradicionales enseñadas en los cursos de Observador debidamente actualizadas y se completarían con las asignaturas y prácticas que se considerasen necesarias para dar a los alumnos una completa formación sobre la utilización del aire y el espacio en el marco de la defensa. En las reflexiones con que termina este artículo se esbozarán las razones que avalan la necesidad operativa de un oficial con las características definidas anteriormente, es decir un Observador del siglo XXI.

## CAMBIOS EN CADENA Y EL FIN DE UNA ÉPOCA

**C**omo se indicaba en el artículo "Observadores desde el aire I", la fracasada re- vuelta del 15 de diciembre de 1930, en Cuatro Vientos, fue la causa inmediata de nuevos y profundos cambios en la Aeronáutica. En esos años los observadores siguieron la trayectoria del resto de los aviadores militares y tuvieron un importante protagonismo en la vida de la Aviación militar ocupando puestos relevantes en la cadena de mando. Esos cambios que ya se habían iniciado a comienzos de 1930 estuvieron motivados también por otras causas, entre ellas las discrepancias entre los distintos servicios sobre el papel de la Aeronáutica. Kindelán fue sustituido al frente de la Aeronáutica por el general Amado Balmes, de brillante carrera militar y observador de aeroplano desde 1923, pero que no había tenido ningún destino anterior en la Aeronáutica. Balmes fue a su vez sustituido el 8 de enero de 1931 por el general Luis Lombarte, también observador, con el nuevo cargo de Director de Aeronáutica. En la misma fecha se publicó el Real Decreto que suprimió 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. Estos cambios, que supusieron una marcha atrás<sup>2</sup> en el desarrollo orgánico de la Aeronáutica y en concreto de la Aviación, fueron realizados por el gobierno Berenguer coincidiendo con una situación política muy inestable. Proclamada la República el 14 de abril de 1931, el comandante Ramón Franco sustituía al día siguiente al general Lombarte en la Dirección de la Aeronáutica militar. Por otra parte, el comandante Pastor fue nombrado jefe del Servicio de Aviación el 22 de abril de 1931. Un decreto de 13 de mayo 1931 anuló las disposiciones relativas a la Aeronáutica posteriores al 15 de diciembre de 1930. Como consecuencia se volvió a la organización de 1926 y se restableció la Jefatura Superior de Aeronáutica. Sin embargo, se mantuvo la supre-

sión de la escala del Servicio y las llamadas categorías aeronáuticas. Por otra parte, los servicios de Aviación y Aerostación se separaron definitivamente quedando la Aerostación asignada a la Comandancia exenta de Ingenieros. El 18 de mayo se restableció la Jefatura Superior de Aeronáutica, y el comandante Franco fue nombrado para ocupar el puesto.

Sin embargo los cambios no habían terminado. El Decreto de reorganización de 26 de junio de 1931 determinó que el Jefe de la Aviación militar pasase a depender directamente del Ministro de la Guerra y suprimió la Aeronáutica militar. Además se ratificó el pase definitivo a Ingenieros de la Aerostación y se destituyó a Franco como jefe superior de Aeronáutica. Sin embargo, quizás lo más importante del decreto fue la creación del Cuerpo General de Aviación en el que se integraron todos los oficiales en posesión de los títulos de piloto y observador, y se dio la opción a los que tuvieran sólo uno de los títulos para obtener el que les faltaba. Los grados del nuevo cuerpo sería los mismos que los que existían en la escala del Servicio de 1926: alumno aviador, oficial aviador, jefe de escuadrilla, jefe de grupo, jefe de escuadra y jefe de base. Por otra parte, se contemplaba que siguieran existiendo observadores del Ejército y de la Armada, que sólo estarían afectos a las unidades aéreas como agregados en campaña, maniobras o prácticas reglamentarias. Un decreto de 8 de julio señaló las normas para la integración en la escala inicial del Cuerpo General de Aviación que se basaba<sup>3</sup> en la situación en escala del Servicio de 1926 para los aviadores que ya figurasen en ella. Los de ingreso posterior se colocarían a continuación de los anteriores por riguroso orden de Promoción y puntuación en los cursos de piloto y observador. Los dos decretos encontraron fuerte oposición entre muchos aviadores y, sin ser derogados, quedaron inoperantes salvo en lo relativo a la Jefatura de Aviación y al nuevo uniforme azul de corte similar al de Marina pero con las divisas del Ejército que quedó establecido por Orden Circular de 11 de julio de 1931. La organización de las unidades quedó determinada por la orden circular de 14 de noviembre de 1931. En esa organización había tres escuadras cada una con un grupo de caza y uno de reconocimiento más un grupo de reconocimiento estratégico afecto a la primera escuadra; existía además un grupo independiente de hidroaviones y una Escuadra de Instrucción. Los observadores destinados en unidades de Fuerzas Aéreas estaban encuadrados principalmente en las escuadrillas de reconocimiento a las que se concedía en aquel momento gran importancia en la estructura operativa.

La ley de 12 de diciembre de 1932 en su artículo 2 decía que las armas del Ejército serían Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación. La ley también anunciaba que el Gobierno procedería a organizar el Arma de Aviación de acuerdo con las necesidades de la defensa nacional y señalaba que *el ingreso en la Academia de Aviación será objeto de disposiciones especiales*. Esas disposiciones jamás se publicaron y quedó sin completar la necesaria reestructuración de la Aviación española. El 6 de abril de 1933 apareció el decreto de creación de la Dirección General de Aeronáutica. Sin entrar en detalles de la nueva organización parece oportuno mencionar que el nuevo Director General dependía directamente del presidente del Gobierno y tendría, entre otras responsabilidades, el mando superior de la Fuerzas Aéreas. Estas quedaban constituidas por la Armada Aérea, la Aviación de Defensa Aérea y las aviaciones de cooperación con el Ejército y la Marina. Renació el Consejo Superior de Aeronáutica presidido por el jefe del Gobierno y del que formaban parte los jefes de los estados mayores del Ejército y la Armada, el Director General de Aeronáutica, el Subsecretario de Comunicaciones y un secretario. Este órgano hizo concebir esperanzas de un tratamiento armonizado y adecuado de todo lo relacionado con la Aeronáutica pero quedó olvidado e inoperante como ocurrió con otras disposiciones anteriores. La Escuadra de Instrucción desapareció y fue sustituida por la escuadrilla Y.1 afecta a la Escuela de Observadores y Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos y la escuadrilla Y.2 desplegada en la Escuela de Tiro y Bombardeo de los Alcázares. El Grupo 31 de Reconocimiento con base en Getafe participó durante la primavera de 1934 en la ocupación de Ifni dirigida por el coronel Capaz. Una escuadrilla del citado grupo con aviones Breguet XIX, se trasladó a Cabo Juby. La primera patrulla emprendió el vuelo desde allí hacia el nuevo territorio español donde tomaron tierra el 9 de abril de 1934 en un campo improvisado. Las otras dos patrullas de la escuadrilla llegaban a Ifni el día siguiente aunque no se produjeron actos hostiles durante la ocupación. Pilotos, observadores y personal de apoyo estuvieron presentes en esa última incorporación a España de un nuevo territorio. A partir de entonces y hasta la Guerra civil permaneció estacionada en Ifni casi continuamente una patrulla de la escuadrilla colonial destacada en el Sahara.

El gobierno Samper, que inició sus tareas el 28 de abril de 1934, dio vida real a la Dirección General de Aeronáutica mediante un nuevo decreto. Para ocupar el puesto de Director General se nombró al capitán de Artillería y aviador Ismael Warleta que entre otros destinos había sido observador de globo y avión, profesor de la Escuela de Tiro y Bombardeo<sup>4</sup> y profesor de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. Bajo su mando quedaron el comandante Pastor jefe de la Aviación Militar y el jefe de la Aviación Naval capitán de fragata Hermida. Durante los dieci-



*Oficiales observadores en Cuatro Vientos sobre el ala de un Junkers F-13. Año 1925.*





séis meses que duró su mandato Warleta puso gran empeño en organizar la Aeronáutica española aunque chocó con las limitaciones económicas y políticas de la época. Los cambios en la organización fueron diversos y muchos de ellos no tuvieron larga duración. Durante los meses que Warleta fue director general ocurrieron los graves sucesos conocidos como la rebelión de octubre. El ministro de la Guerra Diego Hidalgo llamó al general Franco para que le asesorara y se nombró al general López Ochoa para mandar las tropas que debían restablecer la paz y el orden. Para prestar apoyo aéreo se llamó, desde la declaración del estado de guerra, varias veces al director general Warleta que no tenía mando directo sobre las unidades aéreas. Surgieron dudas sobre la lealtad de algunos mandos y finalmente Warleta llamó a su despacho al teniente coronel Camacho, jefe de la escuadra Aérea número 1, y a sus jefes de grupo, escuadrilla y observadores. Se planteó la situación con claridad, se tomaron medidas de refuerzo de las escuadrillas del Grupo 21 con una del Grupo 31 y todas operaron desde el Aeródromo de Virgen del Camino en León. Sin entrar en los detalles de las complejas y sensibles operaciones, ni en la requisita de aviones de transporte y el uso del autogiro por vez primera en operaciones, lo cierto es que la sangrienta revuelta fue sofocada el 18 de octubre de 1934, aunque algunas operaciones terrestres de limpieza siguieron hasta diciembre. En el informe emitido el 26 de octubre por la Jefatura de Aviación se detectaron diversos fallos en el armamento y falta de entrenamiento de los observadores. Sin embargo, se concedió la Medalla militar a la Escuadra número 1 por su actuación en Asturias. Con carácter individual se concedió la Medalla Militar a los tenientes Manuel Tomé Laguna y Carlos Rute Villanova por su comportamiento en el abastecimiento de Oviedo el 11 de octubre de 1934. Tomé fue gravemente herido y el teniente Rute, que volaba como observador, consiguió llevar el avión al aeródromo pilotando el avión desde la cabina posterior usando como palanca el asta de una bandera de señales.

El general Manuel Goded Llopis sustituyó el 3 de noviembre de 1935 a Warleta. El 19 de noviembre se decretó que el cargo de Director General de Aeronáutica lo ocupase un general del Ejército que sería también el inspector de la Aviación Militar. En el mando de ésta, el comandante Pastor había sido sustituido por el comandante Apolinar Sáenz de Buruaga, a quién a su vez sucedió Joaquín González Gallarza. La normativa siguió reforzando el control del Ejército sobre la Aviación pues el nuevo gobierno de Portela Valladares, que tomó posesión el 15 de diciembre de 1935, reguló que un general de brigada se haría cargo de la Aviación Militar. El general Núñez del Prado sucedió al general Goded al frente de la Aeronáutica Militar y cinco días más tarde el general Carlos Bernal, con largos años de servicio aeronáuticos, se hizo cargo de la Aviación Militar. Cuando comenzó la Guerra Civil la organización era la señalada y el general Núñez del Prado, además de la Dirección General de Aeronáutica, ocupaba la Jefatura de Aviación que estaba vacante por cese, el 18 de marzo de 1936, del general Leopoldo Jiménez García que había sustituido al general Balmes. Durante estos años de cambios constantes en la organización y en la dirección de la Aeronáutica Militar no cambió sustancialmente en la práctica 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. Sin embargo cabe señalar que el decreto de 26 de junio de 1931, provocó que muchos aviadores intentaran conseguir uno de los dos títulos que no tenían -observador o piloto- y que se disponía en ese decreto eran necesarios para integrarse en el proyectado Cuerpo General de Aviación.

## LOS OBSERVADORES EN LA GUERRA CIVIL

Las vicisitudes de los observadores durante la Guerra Civil fueron semejantes a las de sus compañeros pilotos y por tanto sufrieron los mismos desgarros y tragedias que caracterizan todas las contiendas fratricidas. Cubrir todas las vicisitudes de los observadores en esa dura etapa se sale de los propósitos de este artículo. Sin embargo, parece oportuno destacar algunos aspectos que aseguran la continuidad de este relato. Al comienzo de la Guerra Civil en julio de 1936 los observadores en activo que no ocupaban puestos en los órganos centrales de la Defensa o Aviación, estaban en su mayoría destinados en las unidades de reconocimiento como el Grupo de reconocimiento 21 de León, el Grupo de reconocimiento estratégico 31 de Getafe, el Grupo de reconocimiento 22 de Sevilla y el Grupo de reconocimiento 23 de Logroño. En los primeros meses de la contienda las necesidades de observadores no fueron muy grandes en ninguno de los dos bandos pues el número de aviones era escaso. En el bando gubernamental se publicó el 16 de mayo de 1937 la creación del Arma de Aviación como rama autónoma del Ejército. Se integraron en esa nueva Arma el personal de las aviaciones militar, naval y civil situándose en el escalafón según su antigüedad el 18 de julio de 1936, salvo el no procedente de academias que tenía sus propias normas para integrarse. La nueva Arma de Aviación se componía del Cuerpo General, del Cuerpo Auxiliar, de la Maestranza de Aviación y del Cuerpo de Defensa contra Aeronaves (DE-

CA). Parece oportuno señalar que los oficiales de la DECA deberían tener el título de observador y los suboficiales deberían proceder de Aviación. Esta organización fue modificada, por decreto del 4 de enero de 1938, con la creación del Cuerpo General de Aviación; los de Mecánicos, Radiotelegrafistas y Meteorólogos; Armeros; Ingenieros aeronáuticos, Especialistas en motores y aeronaves; Tropas y Servicios, Intendencia; Sanidad y Conductores automovilistas. La DECA volvía al seno del Ejército lo que denota que aún en guerra las rivalidades corporativas seguían presentes. Ni este, ni el decreto previo, consiguieron crear una escala única de Aviación en la zona republicana. Durante los años 1937 y 1938 la Aviación de los dos bandos siguió formando observadores si bien en un número muy inferior al de pilotos.

El gobierno de Madrid convocó el primer curso de observadores en la zona gubernamental durante la Guerra Civil en la Gaceta núm. 247 de 3 de septiembre de 1936. A ese curso para la formación de observadores que se celebraría en Los Alcázares, podían presentarse ingenieros, arquitectos y licenciados en Ciencias. Si los aspirantes tenían esas titulaciones obtendrían el grado de teniente al finalizar el curso y los no titulados serían promovidos a brigada. El curso se realizó en el último trimestre del año 1936 y los que lo terminaron así como los que lo hicieron hasta el otoño de 1937 ingresaron en la Aviación gubernamental como observadores<sup>5</sup>. En el mes de agosto de 1937 llegó a la Escuela de Los Alcázares un nuevo contingente de alumnos que fueron nombrados observadores entre enero y marzo de 1938. Además de los observadores formados en Los Alcázares, el gobierno de Madrid mandó ciento nueve alumnos a estudiar a la URSS junto a la segunda Promoción de pilotos<sup>6</sup>. Las elevadas bajas entre los setenta observadores formados en España fueron cubiertas por los formados en la URSS. También es oportuno señalar que un número aproximado de 60 observadores soviéticos sirvieron al lado de la República. Los observadores formados tanto en Los Alcázares como en Málaga fueron destinados a diversas unidades de uno y otro bando y figuran en los estadios y listas de esas unidades. Como ejemplo se puede citar la lista de los tripulantes del Grupo 24 con aviones Tupolev Ant-40, SB-2 "Katiuska" y de una de las escuadrillas del Grupo 30 con aviones Polikarpov R-Z "Natacha". Estas unidades republicanas se entregaron el día 29 de marzo de 1939 en Barajas y en las listas mencionadas figuraban un total de 22 observadores.

Entre los sublevados los observadores que no tenían el título de piloto eran pocos en 1936, pues los de los últimos cursos de la Escuela de Cuatro Vientos habían regresado a sus unidades de procedencia. Algunos de estos observadores volvieron a Aviación<sup>7</sup> aunque su número no fue suficiente para cubrir las necesidades de las unidades. La escasez se intentó paliar con pilotos que ocuparon puestos de observadores y con oficiales del Ejército que se ofrecieron para ocupar plazas en vuelo. La Escuela de Tripulantes se creó en Tablada (Sevilla) a finales de 1936 donde se realizaron tres cursos. Trasladada la Escuela a Agoncillo (Logroño) se convocaron los cursos 4º y 5º se convocaron en el BOE núm. 187 de 25 de abril de 1937. Durante la guerra se formaron un respetable número de tripulantes que cubrieron las necesidades de este personal que desarrollaba algunas de las funciones tradicionalmente propias de los observadores. La Aviación nacional contó además con un número limitado de observadores procedentes de la Escuela de Cuatro Vientos y posteriormente de la de Málaga. Muchos de los aviadores que sirvieron como observadores durante la contienda en el bando nacional continuaron en el Ejército de Aire como profesionales después de 1939, la mayoría de ellos haciéndose pilotos. En la Legión Cóndor sirvieron en distintas etapas cerca de 160 observadores y un número indeterminado lo hizo en la Aviación Legionaria. Puede decirse que los observadores estuvieron presentes en muchas acciones aéreas importantes desarrolladas durante la Guerra Civil y tuvieron un papel activo y relevante en los dos bandos y en algunos casos heroicos.

## UNA NUEVA ESCUELA DE OBSERVADORES

La necesidad de preparar tripulaciones para las operaciones en marcha y de personal técnico para mantenimiento de los aviones durante la Guerra Civil, motivó en el bando nacional la creación en Málaga de la Escuela Observadores y Tripulantes y de la Escuela de Especialistas. La Escuela de Observadores encontró en El Rompedizo un emplazamiento que disfrutaba y disfrutaba de excelentes condiciones meteorológicas y además estaba alejado de la zona de guerra. Sin embargo, en El Rompedizo no había un emplazamiento adecuado para la Escuela de Especialistas que tras una gestión del Ayuntamiento de Málaga encontró una localización en la ciudad malagueña. Francisco Iglesias Brage<sup>8</sup> fue el primer jefe del campo y de las dos escuelas y dirigió la construcción de los edificios y otras instalaciones necesarias para ellas. Entre las construcciones ocupó un lugar preferente la torre de control del campo de aviación. En la festividad de la Virgen de Loreto el 10 de diciembre de 1937, se celebró el primer acto militar en el nuevo campo consistente en una misa de campaña y en la bendición de los primeros aviones,





*Curso de Observador. Cuatro Vientos 1930.  
El capitán Barberán, jefe de la Escuela de  
Observadores con uniforme de la Aviación  
Militar en el Centro (sentado).*

incluyendo un Junkers monomotor y las avionetas biplanos Bücker BÜ-131 (EE.3) con los que se dotó a la escuela. La inauguración oficial de la torre de control y de la Escuela de Observadores y Tripulantes en El Rompedizo se realizó el 9 de febrero de 1938. El general Queipo de Llano presidió el solemne acto en el que juraron bandera los caballeros alumnos y finalizó con el desfile de las unidades que habían rendido honores. Durante la celebración de la ceremonia el comandante Fernández Pérez estuvo realizando sobre el campo diversas maniobras acrobáticas. A la ceremonia asistieron todas las autoridades civiles y militares de Málaga. La Escuela de Especialistas quedó instalada en un local situado en la calle Cuartel, cuya construcción y acondicionamiento fueron completados por el Ayuntamiento de Málaga. La Escuela de Especialistas estuvo durante muchos años ligada a la vida de Málaga y por ello sus ciudadanos intentaron evitar el traslado del centro a la antigua Maestranza de León. El traslado se realizó pero los "gurripatos", como se llamaba a los alumnos, dejaron un recuerdo imborrable entre los malagueños.

El cuadro de profesores de la Escuela de Observadores se fue completando y en noviembre de 1939 estaban destinados en ella los siguientes jefes y oficiales:

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Director y Jefe de la Escuela,  | .....Comandante Francisco Iglesias Brage |
| Jefe de Estudios de la Escuela, | .....Comandante Miguel Orduna López      |
| Profesor .....                  | Capitán Manuel Bazán Buitrago            |
| Profesor .....                  | Capitán Julián del Val Nuñez             |
| Profesor .....                  | Capitán Ángel Seibane Cajide             |
| Ayudante Profesor .....         | Teniente Francisco Pérez del Pulgar      |
| Ayudante Profesor .....         | Teniente Fernando Villanueva de la Rosa  |

El teniente Villanueva había obtenido el título de Observador con la Primera Promoción de la Escuela en mayo de 1938. Un mes más tarde, en el Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 350 de 16 de diciembre, se nombra mayor de las dos es-

cuelas de Málaga al comandante Joaquín Martínez Vara del Rey que posteriormente fue durante muchos años jefe de la Escuela de Especialistas.

El día 10 de septiembre de 1939, el comandante Iglesias Brage fue nombrado Secretario General Técnico del Ministerio del Aire, aunque continuó retenido como Jefe de la Escuela hasta mayo de 1940. El comandante Miguel Orduna<sup>9</sup> López, primer jefe de estudio de la Escuela, se hizo cargo de la Dirección con carácter interino hasta el 12 de febrero de 1942, fecha en la que en el BOE núm. 19 se dispuso el nombramiento para el puesto del teniente coronel José Avilés Bascuas. Mientras tanto la Escuela se va consolidando y se van implantando en ella asignaturas específicas de la titulación de Observador. Convocada una plaza de profesor de Cartografía y Navegación fue cubierta, el 19 de noviembre de 1939, por el capitán Mariano Uriarte Martín, piloto y observador. Poco después se convoca una vacante de profesor de Tiro y Bombardeo y así sucesivamente hasta completar un cuadro de profesores adecuado para la formación de los nuevos observadores. Los cursos se van sucediendo, y desde mayo de 1938 hasta febrero de 1943, en que tiene lugar el último curso se impartieron un total de once cursos. El primer curso de El Rompedizo correspondía a la séptima Promoción de Observadores desde el comienzo de la Guerra Civil. En la Escuela se realizó también el curso de Tripulantes que fue convocado en el BOE núm. 348 de 14 de diciembre de 1939 y se inició el 8 de enero de 1940.

Las clases de vuelo se impartieron en el año 1938 en Heinkel He-46 "pava", monoplanos de ala alta retirados del frente de combate y poco adecuados para la enseñanza por su continua vibración. A principios de 1939 se incorporó a la Escuela un monomotor Junkers al que se unieron poco después cinco avionetas EE-3 (Bücker Bu-131 Jungmann) que con tres T-2 (Junkers Ju-52) formaron la plantilla de aviones con las que pudieron realizarse unas limitadas prácticas de vuelo. Terminada la Guerra Civil se incorporaron temporalmente a la Escuela diversos tipos de aviones como los Polikarpov R-Z (17-W) "Natachas" que procedentes de la Base de Larache se desplegaban en El Rompedizo para determinadas prácticas. En enero de 1940 se destinaron a la Escuela los aviones Heinkel 45 "pavos" con sus pilotos procedentes del Grupo 41 con base en Vitoria. Estos aviones tras una corta permanencia en El Rompedizo pasaron a la Academia General de Aire al constituirse ésta. Otros aviones que fueron usados esporádicamente en las prácticas de los cursos fueron los B-1 (Savoia SM-79 "Sparviero") con base en Granada. Sin embargo, las avionetas Bücker, de las que llegó a haber 12 de plantilla, constituyeron junto con los tres Ju-52 y el Junkers monomotor la dotación de aeroplanos durante varios años. Esta pequeña flota fue reduciéndose debido a diversos accidentes y los aviones restantes fueron destinados a otras unidades cuando la Escuela desapareció.

El teniente coronel Avilés cesó como jefe de la Escuela de Observadores y del Campo de El Rompedizo el 13 de mayo de 1943. Con fecha 11 de julio de 1943 el coronel Andrés Grima Álvarez fue nombrado para el puesto que ocupó hasta el 11 de julio de 1944, fecha en que es designado para sustituirle el teniente coronel Orduna que ya había ocupado el puesto provisionalmente. El 24 de octubre de 1944 (BOE núm. 82) se nombra Inspector de las escuelas de Observadores y Especialistas al coronel Luis Manzanque Ferrer que sucedía en ese cargo al teniente coronel Julián Rubio Pérez, que ocupaba dicho cargo desde el 24 de octubre de 1939 (BOE núm. 295). El teniente coronel Orduna asciende a coronel el 28 de oc-



*Escuela de Observadores de Cuatro Vientos.  
Autogiro La Cierva.*



*Curso de Observador en Cuatro Vientos.  
Año 1933.*

tubre de 1952 y el 6 de noviembre de ese año se le confirma en su puesto por Orden Ministerial publicada en el BOE núm. 129. El coronel Orduna sigue como Director de la Escuela de Observadores hasta el 2 de marzo de 1957 en que por disposición publicada en el BOE núm. 27, pasa a ocupar el puesto de Director General de Aviación Civil. Como curiosidad cabe señalar que en 1955 el coronel Orduna prologó, como Coronel Director de la Escuela de Observadores un libro sobre Fotografía Aérea del capitán Dáneo<sup>10</sup> publicado ese año. El año 1957 es el último en que la Escuela de Observadores funciona como tal.

El 8 de agosto de 1939 se había creado el Ministerio del Aire y poco después, el 7 de octubre de ese año, se publicaba la estructura orgánica del Ejército del Aire. El 9 del mismo mes se creó el Arma de Aviación y durante ese mes octubre de 1939 nació también el Arma de Tropas de Aviación y los cuerpos que constituyeron el nuevo Ejército del Aire. Como hemos descrito, la Escuela de Tripulantes y Observadores siguió funcionando como parte de la estructura del recién nacido ejército y continuó formando como observadores a los pilotos que salieron de las escuelas de pilotaje en servicio durante la guerra civil y a algunos pilotos más antiguos que no poseían el título de Observador. La Escuela dejó de impartir esos cursos al personal del Ejército del Aire cuando los estudios y prácticas del curso de Observador o equivalentes se comenzaron a impartir en otros centros de enseñanza del EA, aunque realizó algún curso aislado para personal de otros ejércitos. De 1946 a 1958 la Escuela de Observadores tuvo una actividad muy importante impartiendo en sus instalaciones el curso de aptitud para el ascenso a comandante. En efecto, la primera parte de los cursos del cuarto al vigésimo se desarrollaba durante tres meses en Málaga, y la segunda parte en la Escuela Superior del Aire. Los cursos del vigésimo al trigésimo segundo se desarrollaron totalmente en las aulas de la Escuela en Málaga. A partir del año 1958, los cursos de aptitud para el ascenso a comandante se realizaron en la Escuela Superior del Aire, hasta 1999, en que se creó la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas y el Centro de Guerra Aérea se hizo cargo de los citados cursos de ascenso.

El 17 de enero de 1950 se declaró al campo de aviación de El Rompedizo como Aeródromo Permanente, calificación que se modificó el 20 de febrero de 1951, al ser conceptualizado como Base Aérea. Como se ha mencionado, la Escuela de Especialistas sería trasladada a la antigua Maestranza Aérea de León en el año

1950 y en 1957 la Escuela de Observadores dejó de impartir cursos de Observador en la Base Aérea de Málaga. La escuela fue oficialmente disuelta por Orden Ministerial de 8 de mayo de 1959 coincidiendo con una nueva organización del Ejército del Aire.

## PRIMEROS AÑOS DE LA AGA

La Academia General del Aire, creada por decreto de 28 de julio de 1943 siendo ministro del Aire el general Juan Vigón Suerodíaz, tuvo desde su comienzo una preocupación natural por la preparación de los futuros oficiales del Ejército del Aire en todo lo relativo al vuelo con especial dedicación a su formación como pilotos. Por otra parte, como enriquecimiento de la pura formación para el pilotaje se incluyeron desde muy pronto, con mayor o menor fuerza según la época, clases tanto en vuelo como en tierra de navegación aérea, bombardeo, fotografía y otras materias afines. Además, durante un dilatado periodo de la vida de la AGA se impartieron en ella cursos específicos de Observador que hicieron de la Academia la sucesora natural de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y de la Escuela de Observadores de Málaga. El Boletín Oficial del Ministerio del Aire número 72 publicaba la orden de 7 de julio de 1945 nombrando cadetes de la 1ª Promoción a 140 del Arma de Aviación, 63 del Arma de Tropas de Aviación y 19 de Intendencia. También se unieron a esa primera hornada de futuros oficiales del Ejército del Aire 16 cadetes del Cuerpo de Ingenieros, seis del de Intervención, tres de Sanidad y cuatro de Farmacia que realizaron un periodo de formación militar que duró de septiembre a diciembre de ese año. Los alumnos de esa numerosa primera Promoción se incorporaron a la AGA el 15 de septiembre de 1945, y ya en enero de 1946 comenzó la instrucción de vuelo en las Bücker Bü-131 Jungmann denominada entonces EE-3 (Escuela Elemental 3). No es este lugar para entrar en detalles sobre aquellos primeros vuelos, sobre los campos auxiliares de El Carmolí, Lo Monte y La Aparecida y otros aspectos de aquellos primeros cursos de vuelo, pero sí conviene dedicar un recuerdo a todos los que con su esfuerzo contribuyeron a aquellos difíciles pero entusiastas comienzos de la que hasta la fecha sigue siendo la cuna de los oficiales del Ejército del Aire.

Como hemos visto, los cursos de vuelo formaron parte de la enseñanza impartida en la AGA desde sus comienzos. En los archivos que se conservan en la Secretaría de la Jefatura de Fuerzas Aéreas existe una valiosa información de esos primeros años que comienza con los cursos de vuelo Elemental y de Transformación impartidos en los años académicos 1946-1947 y 1947-1948. En los años 1948-1949 y 1949-1950, la Escuela de Transformación y Caza impartió además de los cursos anteriormente mencionados un cursillo de Caza. Sin embargo es a partir de 1950 cuando se tiene información más detallada. En efecto, en el curso 1950-1951 se establecen bajo la Jefatura de Vuelo las siguientes escuelas: la Escuela Inicial, la Escuela Básica y de Caza, la Escuela de Polimotores y Vuelo sin Visibilidad (V.S.V) y la Escuela de Aplicación. En esta última la enseñanza se programa en cuatro partes:

- 1ª Fase –Programa de instrucción de una unidad de Reconocimiento
- 2ª Fase –Programa de instrucción de una unidad de Caza
- 3ª Fase –Programa de Instrucción de una unidad de Bombardeo
- 4ª Fase –Viaje Fin de Curso

Esta estructura de las enseñanzas de vuelo se mantuvo en el curso 1951-1952 y en ella se puede ver una preocupación por los temas de reconocimiento tan ligados posteriormente en la AGA a los cursos de Observador.

En el curso 1952-1953 se modifica la estructura anterior y se realizan las enseñanzas de vuelo en tres escuelas: Escuela Inicial, Escuela Básica y de Caza y Escuela de Polimotores. En esa época y en otras posteriores, se realizó un plan complementario de vuelos para personal no perteneciente al Arma de Aviación. En la mencionada Escuela de Polimotores se realizaron pruebas de Navegación que cubrían algunos aspectos de lo enseñado en la antigua Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. En el curso 1953-1954 se conservó la anterior estructura de las enseñanzas de vuelo pero el año académico 1954-1955 trajo un nuevo modelo que duró con ciertas variantes hasta el curso 1957-1958. En efecto, se creó al comienzo del curso 1954-1955 el Escuadrón de Vuelos con tres escuadrillas, 1ª, 2ª y 3ª más una Escuadrilla de Aplicación, una Escuadrilla de Plana Mayor y una Escuadrilla de aviones B-2I (CASA C-2111B). En el tercer trimestre de ese curso todo el Escuadrón de Vuelo pasó a integrarse en la Agrupación Aérea 81. En el curso 1955-1956 se modificó ligeramente la organización quedando la citada Agrupación 81 formada por el Escuadrón de Vuelos con las escuadrillas 1ª y 2ª más el Escuadrón de Aplicación integrando al resto de las escuadrillas. Dentro de la programación del Escuadrón de Aplicación se incluían horas dedicadas a la Navegación y a viajes en T-2.B<sup>11</sup> (CASA 352L) y en L-8.C (AISA I-11B Peque / Vespa) incluyéndose además prácticas de Ametrallamiento y Bombardeo. En el segundo trimestre los alumnos del 2º realizaron en el T-2.B las siguientes prácticas: Paso por la vertical,



*Inauguración de la Escuela de Observadores de Málaga. 9 de febrero de 1938.*



Bombardeo y Ametrallamiento, Fotografía, Navegación y Prácticas con radiocompás. En agosto de 1957 el Escuadrón de Vuelos se pasa a denominar Escuadrón de Pilotaje que con el Escuadrón de Aplicación conformaron entonces la Jefatura de Vuelos. En julio de 1958 se produce una nueva reorganización que se aplica en el curso 1958-1959. En el programa de ese año académico se asigna a la Escuela de Pilotaje 96 días, a la Escuela Básica 97 días, a la nueva Escuela de Vuelos Tácticos 45 días y a la Escuela de Aplicación 40 días. En esos cuarenta días asignados a la Escuela de Aplicación se realizaron prácticas de Bombardeo y Ametrallamiento, Navegación, Paso por la Vertical, Fotografía y Radionavegación. Durante varios cursos la Escuela de Aplicación o las estructuras que desempeñaron cometidos semejantes impartieron enseñanzas que se podrían considerar de un curso de Observador reducido. Su existencia permitió mantener en la AGA la preocupación e interés por materias como la navegación aérea en sus distintas formas.

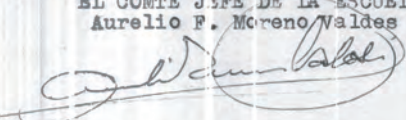
Los cambios de nombre de los órganos dedicados a la enseñanza del vuelo, incluyendo en esa enseñanza las clases de pilotaje elemental, básico y avanzado así como las de navegación, bombardeo y otras materias asociadas, fueron muy frecuentes en los primeros años de vida de la AGA. Aunque posteriormente se han realizado también cambios, la estructura adoptada a principio de los sesenta tuvo una larga permanencia en el tiempo. En ese periodo el curso de Observador volvió a ocupar un lugar destacado y particularizado dentro de las enseñanzas de vuelo de la AGA.

### **CURSOS DE OBSERVADOR EN SAN JAVIER**

**E**l curso 1959-1960 se inicia con tres escuelas de vuelo, la Escuela de Pilotaje, la Escuela de Vuelos Tácticos y la Escuela de Aplicación y a partir del 19 de febrero de 1960 se pone en funcionamiento la Escuela Básica. En el siguiente curso académico la Escuela de Pilotaje pasa a denominarse Escuela (de Vuelo) Elemen-

tal. La Escuela Básica se activa según es necesario para continuar la formación de los alumnos que habían superado la fase elemental y la Escuela de Vuelos tácticos se pasa a denominar Escuela Táctica. La estructura con cuatro escuelas: Elemental, Táctica, Básica y de Aplicación dura hasta el 28 de febrero de 1963 en que se constituye el Grupo de Vuelos formado por cuatro escuadrones que corresponden a las cuatro escuelas preexistentes. Sin embargo esta organización tiene corta duración volviéndose a la estructura de escuelas.

Durante el año académico 1964-1965, la Escuela de Aplicación imparte a los 73 alumnos (S.V.) del cuarto curso de la 17ª Promoción las enseñanzas de fotografía, navegación y tiro y bombardeo. Como consecuencia de dos propuestas realizadas por la AGA en septiembre de 1964 a la Dirección de Enseñanza -dependiente a la sazón del Estado Mayor del Aire- sobre los planes de estudio de los alumnos de 3º y 4º cursos de (S.T.) de las promociones 17 y 18 se inició un proceso de reconside-

| ACADEMIA GENERAL DEL AIRE   | GRUPO DE VUELOS |
|---|-----------------|
| MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ESCUELA DE OBSERVADORES DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 1.964-65, DE LA 17ª PROMOCION: CUARTO CURSO S.T. COMPUESTO POR 18 ALUMNOS.   |                 |
| Dio comienzo el día 13 de Enero del presente año, el Curso de Observadores, que comprendía las fases de Identificación, Localización, Navegación estimada y radiogoniométrica, Fotografía y Tiro y Bombardeo. Los vuelos se realizaron todos los días laborables de la semana excepto los Sabados, por la tarde.  |                 |
| En las Fases de Identificación y Localización se utilizaron aviones E-9; en la de Navegación y Fotografía aviones TE2B y en la de Tiro y Bombardeo aviones B2I.   |                 |
| <u>FASE DE IDENTIFICACION</u>   |                 |
| El día 13 de Enero, se inició esta fase con la identificación de ciudades y pueblos de importancia, de fácil identificación en el mapa 1/ 1.000,000 y gradualmente se fueron modificando los objetivos hasta llegar a ser caseríos y pequeños puntos para lo que se utilizó el mapa de escala 1/ 200,000.   |                 |
| En esta fase se realizaron una media de 13 misiones y 26 horas de vuelo por alumno.   |                 |
| <u>FASE DE LOCALIZACION</u>   |                 |
| Se inició esta fase el 22 de Marzo con la localización y croquisado de objetivos importantes con el mapa de escala 1/ 1.000,000, ciudades, nudos de comunicación, etc. y gradualmente se fue pasando a objetivos que hacían necesario el mapa 1/ 200,000, tales como caseríos, nudos de comunicaciones secundarias, etc. y llegando finalmente al empleo del mapa 1/ 50,000 para la localización y croquisado de cotas. |                 |
| En esta fase se han realizado una media de 13 misiones con unas 25 horas de vuelo por alumno.   |                 |
| <u>FASE DE NAVEGACION (estimada y radiogoniométrica) Y DE FOTOGRAFIA</u>  |                 |
| En esta fase se inició el 1 de Marzo conjuntamente, realizando todos los alumnos las misiones de navegación estimada y al mismo tiempo, una mitad navegación radiométrica y la otra mitad misiones de fotografía.   |                 |
| En la parte de navegación estimada, se realizaban viajes, a lugares determinados, que los alumnos preparaban con la debida anticipación, modificando despues lo necesario al darseles los datos de viento en altura y temperatura.  |                 |
| La radiogoniométrica, ha consistido en utilización del radiocompás, situación por dos radiofaros, líneas de situación, arribadas, alejamientos, cortes de ruta, determinación de distancias, etc.   |                 |
| Las misiones de fotografía, han consistido en la obtención de fotografías oblicuas, verticales, itinerarios, pares estereoscópicos y mosaicos.  |                 |
| El total de misiones por alumno ha sido una media de 9 misiones de Navegación y 9 de Fotografía, total 18, con un número de horas total de 34 por alumno.   |                 |
| <u>FASE DE TIRO Y BOMBARDEO</u>   |                 |
| Se inició el día 2 de Junio, consistente en 6 misiones de Tiro y 6 de Bombardeo.  |                 |
| Las misiones de Tiro fueron 3 con ametralladora de morro y 3 con la de cola.  |                 |
| Las de Bombardeo fueron lanzamientos, de bomba a bomba, desde 1.000 y 1.500 metros y en reguero desde 1.000 y 1.500 metros.   |                 |
| El número de misiones por alumnos ha sido de 3 al llevar aparejadas las misiones de tiro y bombardeo y realizarse 2 de ellas en cada vuelo, con una media total por alumno de 3 horas de vuelo.   |                 |
| San Javier, 25 de Junio de 1.965<br>EL COMTE JEFE DE LA ESCUELA<br>Aurelio F. Moreno Valdes   |                 |
|    |                 |



*Invitación para el acto de inauguración de la  
Escuela de Observadores de Málaga.  
9 de febrero de 1938.*



ración de dichos planes de estudio. Como consecuencia de ese proceso, el 17 de diciembre de 1964 se elevó al Estado Mayor del Aire la propuesta final sobre los planes de estudios de los mencionados alumnos para el primer semestre de 1965. En esa propuesta, aprobada por el Estado Mayor, se contemplaba la realización del curso de Observador. El Director accidental de Enseñanza coronel Benavides, lo comunicó al Director de la AGA en el teletipo 1655 despachado a las 13:55 horas del 31 de diciembre de 1964. En los primeros días de enero de 1965 se prepararon los programas y planes de estudio y de vuelos y poco después los 18 alumnos del Arma de Aviación (S.T.) de la 17 Promoción comienzan sus prácticas de vuelo. Para ello se creó dentro de la AGA la denominada Escuela de Observadores cuyo primer jefe fue el comandante Aurelio F. Moreno Valdés. Su entusiasmo y dedicación hicieron posible un curso de Observador de gran calidad. Para las prácticas de vuelo se utilizaron los medios disponibles en la Academia en aquel momento, incluyendo aviones E-9 (IBERAVIA AISA I-115 Garrapata) para las fases de Identificación y localización de puntos sobre el terreno, aviones T-2.B para la fase de Navegación a la estima y con radiocompás y para realizar la fase de Fotografía vertical y oblicua, así como aviones B-2I (CASA C-2111B) para las fases de Tiro y Bombardeo. También se volaron otros aviones como la L-8C (AISA I-11B Peque / Vespa) y ocasionalmente un Grumman Albatros de lucha antisubmarina, destacado en la Academia procedente de la Base Aérea de Jerez. Los alumnos de la 17 Promoción prepararon, como práctica del curso, la navegación del viaje de fin de carrera a las Islas Canarias y al Sahara español realizado en el avión T-4 (Douglas DC-4 Skymaster). En posteriores cursos de Observador se volaron los aviones disponibles en la AGA en cada momento entre otros: la L-9 (CASA Dornier C-127), el E-17 (Beechcraft T-34 A Mentor), E-16 (North American T-6 G Texan), el C-6 (North American T-6 D Texan), EL T-3 (Douglas DC-3 Skytrain) y 7 (CASA C-207 Azor). A partir de 1977 se usaron habitualmente en los cursos de Observador los aviones E-24A (Beechcraft F-33C Bonanza) y T-12 (CASA-C212 Aviocar).

Cuando se anunció a los 18 alumnos del Arma de Aviación<sup>12</sup> (S.T.) de la 17 Promoción que el mando había dispuesto que realizasen el curso de Observador, la mayoría recibió la noticia con una gran ilusión por volver a volar pese a haber causado "baja en vuelo". Esta contradicción en términos sirve para destacar la falta de adecuación de esa expresión pues dejar de pilotar no tiene porque significar dejar de volar. Se conserva en la Academia la "MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ESCUELA DE OBSERVADORES" (ver copia) de ese curso firmada por el jefe de la Escuela y fechada el 21 de junio de 1965. La memoria explica con detalle las distintas fases de las prácticas en vuelo del curso. Sin embargo, es conveniente destacar que los alumnos de la 17 Promoción además de las prácticas de vuelo tuvieron que recuperar y superar las enseñanzas teóricas que habían dejado de recibir al causar baja en vuelo: Cartografía, Fotografía aérea y Fotogrametría, Tiro Aéreo y Bombardeo y sobre todo un completo curso de Navegación que incluyó navegación a la estima, manejo del calculador, instrumentos de a bordo, radionavegación, navegación astronómica, navegación isobárica y navegación polar. Todas esas asignaturas tenían prácticas en tierra previas al vuelo. Esas prácticas tenían gran importancia y en ellas: se manejaba el radiocompás, se trazaban rumbos y determinaban distancias en las cartas; se manejaban cámaras aéreas como las FHK-19 y K-24; se hacían prácticas de revelado, fijado, ampliación y contacto para después hacer los revelados y positivados de las fotos tomadas en vuelo; se estudiaban y manejaban las ametralladoras Breda de 12'7 mm y MG-15 de 7'92 mm y su munición correspondiente y se familiarizaban los alumnos con los visores de dota-

ción en los aviones que iban a volar. El ciclo de asignaturas y prácticas en tierra relacionadas con la Navegación fue impartido por el entonces capitán Francisco Cosculluela Montanuy que se había incorporado a la AGA tras realizar el curso de Navegante en los Estados Unidos. Sus profundos conocimientos de Navegación y su entusiasmo hicieron que en los meses disponibles se estudiaran a fondo y se practicasen en la medida de lo posible todas las formas de navegación entonces conocidas desde la astronómica a la radiogoniométrica. El capitán Cosculluela, que también participaba como piloto en las clases en vuelo, fue un ejemplo de profesionalidad y dedicación para todos los que tuvimos la suerte de ser sus alumnos.

Aunque el nombre de Escuela de Observadores sólo duró hasta el 13 de enero de 1967, la Escuela de Aplicación siguió impartiendo el curso de Observador a los alumnos de (S.V.) y (S.T.) del Arma de Aviación durante las siguientes promociones. Como curiosidad se puede constatar en los archivos que la nota final de vuelo de la 21 Promoción (S.V.) se formaba de la siguiente forma:

$$\begin{aligned} \text{NOTA FINAL de vuelo} &= 6 \times (\text{V. Instrumental} + \text{V. Básico} + \text{E-17}) + \\ & 3 \times (\text{Curso de Observador}) + \\ & 1 \times \text{Nota Q.B.I.} \end{aligned}$$

El impulso dado en 1965 a los cursos de Observador duró varios años aunque el número de horas bajó pronto de las cerca de 90 voladas por los alumnos de la 17 Promoción a poco más de 40 horas en las siguientes promociones. Las horas voladas subieron a cerca de 50 en los años setenta y volvieron a bajar drásticamente en los años ochenta. En los periodos en que el curso de Observador fue impartido

| ACADEMIA GENERAL DEL AIRE   |                            | GRUPO DE VUELOS |                     |                    |
|---|----------------------------|-----------------|---------------------|--------------------|
| <b>PLAN DE VUELOS PARA LA 24ª PROMOCION (2º Curso)</b>  |                            |                 |                     |                    |
| <b>1. INTRODUCCION</b>  |                            |                 |                     |                    |
| Misión: Realizar el Curso de Observadores.  |                            |                 |                     |                    |
| Fecha: Del 8 de Enero al 30 de Junio de 1.970.  |                            |                 |                     |                    |
| Núm. de Alumnos: 53 CC.CC.  |                            |                 |                     |                    |
| Distribución: Los Alumnos quedarán encuadrados en TRES Grupos A,B,C.                                    |                            |                 |                     |                    |
| Campo de Vuelos: San Javier.  |                            |                 |                     |                    |
| <b>2. MISIONES Y HORAS A REALIZAR</b>   |                            |                 |                     |                    |
| Localización  | 424 misiones de 1'10 horas |                 |                     | 491'30 h.          |
| Identificación  | 424 misiones de 1'10 horas |                 |                     | 491'40 h.          |
| Navegación }<br>Fotografía }  | 63 misiones de 2'30 horas  |                 |                     | 157'30 h.          |
| <b>TOTAL HORAS.....</b>   |                            |                 |                     | <b>1.140'50 H.</b> |
| <b>3. PERIODOS DE VUELO</b>   |                            |                 |                     |                    |
| <u>Fechas</u>   | <u>Profesores</u>          | <u>Avión</u>    | <u>Misión</u>       | <u>Horas</u>       |
| 8 Enero a 1 Marzo   | 7                          | E.9<br>E.17     | Local               | 16'20              |
| 2 Marzo a 30 Junio  | 5<br>1                     | E.9<br>T2B      | Local<br>Fot.y Nav. | 11'40<br>2'30      |
| <b>4. DIAS PROGRAMADOS</b>  |                            |                 |                     |                    |
| Días hábiles . . . . .  |                            |                 |                     | 116                |
| 15% imprevistos . . . . .   |                            |                 |                     | 17                 |
| <b>TOTAL.....</b>   |                            |                 |                     | <b>99.</b>         |
| <b>5. HORARIOS</b>  |                            |                 |                     |                    |
| 0720 - Presentación Sala de Q.B.I.  |                            |                 |                     |                    |
| 0720 - 0735 - Briefing  |                            |                 |                     |                    |
| 0745 - 0900 - Primer Periodo de Vuelo.  |                            |                 |                     |                    |
| 0915 - 1030 - Segundo Periodo de Vuelo.   |                            |                 |                     |                    |
| Los vuelos de Fotografía y Navegación se realizarán en un solo periodo desde las 0745 a las 1030 horas. |                            |                 |                     |                    |
| Las Prácticas de Gabinete se efectuarán de 0800 a 1030 horas.   |                            |                 |                     |                    |
| <b>6. NUMERO DE ALUMNOS QUE VUELAN DIARIAMENTE</b>  |                            |                 |                     |                    |
| Del 1 Enero al 1 Marzo: En avión E.9 y E.17. . . . .  |                            |                 |                     | 14 Alumnos.        |
| Del 2 Marzo al 30 Junio: En E.9 y E.17. . . . .   |                            |                 |                     | 10 Alumnos.        |
| En T2B. . . . .   |                            |                 |                     | 6 Alumnos.         |
| <b>7. DISTRIBUCION DE CLASES Y HORAS DE VUELO POR ALUMNO</b>  |                            |                 |                     |                    |
| Localización e Identificación ( 8 Clases de cada fase). . . . .   |                            |                 |                     | 18'40 h            |
| Fotografía y Navegación ( 7 Clases de cada fase). . . . .   |                            |                 |                     | 17'30 h            |
| San Javier, Enero de 1.970  |                            |                 |                     |                    |



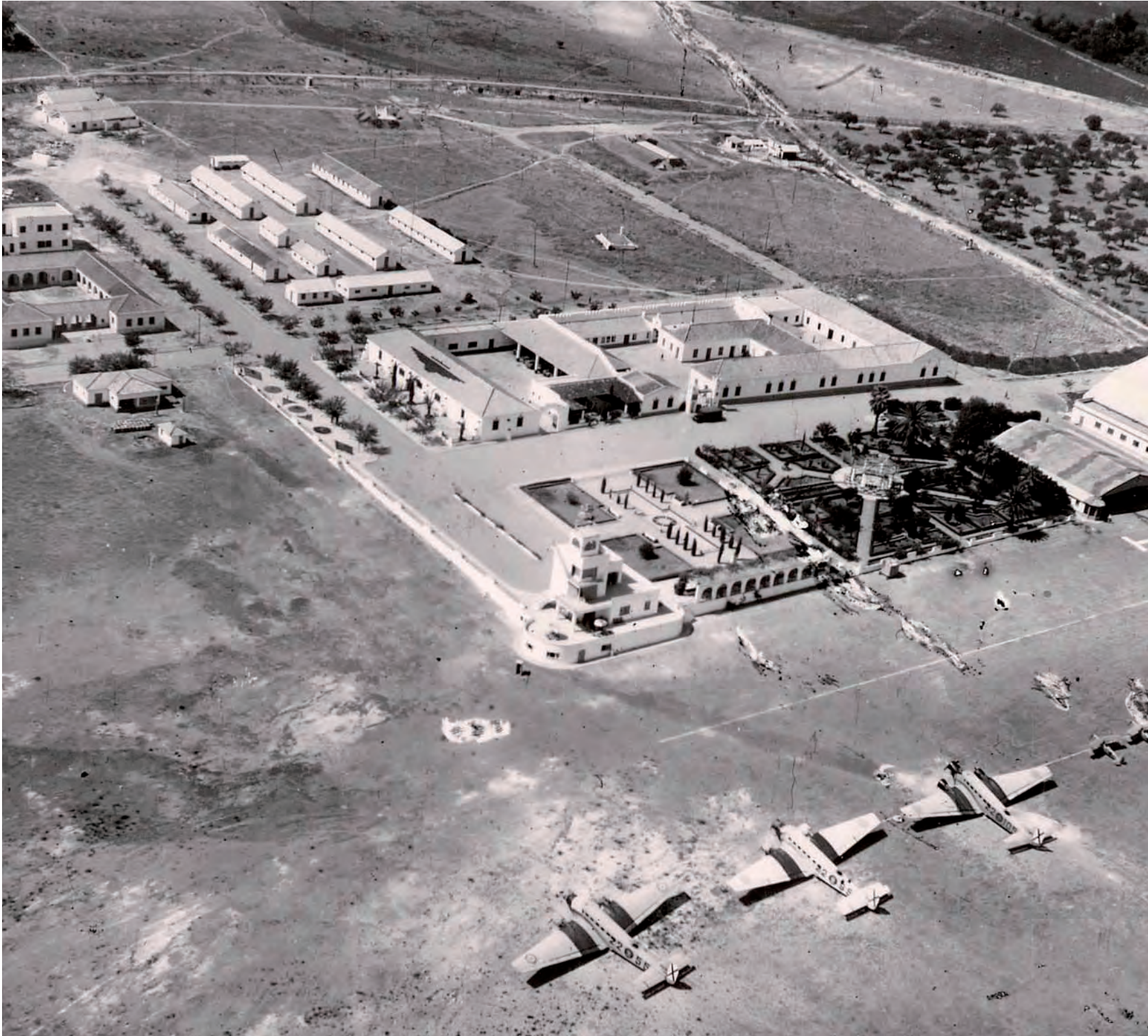
*Avión Heinkel H2-45 "Pavo" en servicio en la Escuela de Observadores de Málaga de 1940 a 1943.*

para los alumnos de (S.V.) y de (S.T.) de forma separada, se programaron habitualmente mayor número de horas a los segundos. El curso de Observador se impartió a los alumnos en distintos cursos de la Academia aunque a partir del año académico 1968-1969 se solía impartir a los alumnos de 2º Curso como ocurrió con la 24 Promoción cuyos alumnos volaron una media de 42 horas en el curso. Los alumnos de la 25 Promoción volaron 41 horas aproximadamente y un número semejante en las siguientes promociones. La 30 Promoción de la (E.A.)<sup>13</sup> voló 57 horas y los de la misma Promoción de (E.T.S.) unas 50 horas. La 31 Promoción voló más de 52 horas de media por alumno en el año académico 1977-1978.

La Escuela de Aplicación responsable desde 1967 de los cursos de Observador, programó durante el año 1978-1979 un llamado Curso de Profesor de curso de Observador que se realizó en tres tandas. Del 05/09/77 al 14/10/77 la primera, del 15/03/78 a 31/03/78 la segunda y del 07/06/78 al 10/07/78 la tercera. En la 32 Promoción los 58 alumnos de (E.A.) y los 18 de (E.T.S.) volaron una media de casi 53 horas. A partir de esa Promoción los vuelos se realizaron en la avioneta E-24 y en el avión TE-12B, la versión de enseñanza del entrañable "Picio". La 33 Promoción realizó el curso de Observador durante el tercer año de su permanencia en la Academia, curso académico 1979-1980, volando sus componentes una media de 52 horas. Los 49 alumnos de (E.A.) y 23 de (E.T.S.) de la 34 Promoción realizaron el curso del 11 de septiembre de 1980 al 18 de marzo de 1981 volando un total de 385,30 horas en el avión TE-12B y 1.141'25 horas en la avioneta E-24 con una media por alumno de 53 horas. Del 15 de septiembre al 17 de diciembre de 1981, los 72 alumnos (E.A.) y (E.T.S.) de la 35 Promoción realizaron juntos el curso de Observador volando un total de 1149'45 horas en E-24 y de 265'40 en TE-12B. Por su parte, los alumnos de la 36 Promoción realizaron el curso en dos tandas. Cada alumno voló 39 horas como media en el que fue el último curso completo de Observador realizado hasta la fecha.

## **AÑOS DE TRANSICIÓN Y CAMBIO**

**E**l esfuerzo que se realizaba en la AGA a comienzos de los setenta era muy notable pues a los cursos regulares del Arma de Aviación y los tradicionales cursos de formación militar de los cuerpos del Ejército del Aire había que añadir, a partir del año académico 1972-1973, los cursos IMEC-EA. El primer curso (S.T.) y cuerpos del Ejército del Aire de esa nueva modalidad de complemento estuvo formado por 200 alumnos a los que debían añadirse los cursos de Piloto de complemento 24º y 25º, este último de la modalidad IMEC-EA (pilotos), con un total los



*Instalaciones de la Base Aérea de Málaga en 1941. Pueden verse aparcados 3 Junkers Ju-52 y varias Bücker Bu-131.*

dos cursos de 114 alumnos. En ese año 72-73 el número de alumnos que recibieron enseñanza en la AGA fue 630. La carga de trabajo de la AGA era muy alta y a ella se sumaron a partir de octubre de 1973 unos cursos de Observador que por su excepcionalidad se presentan separadamente más adelante. En el curso académico 1973-1974 se realizó también un curso de vuelo básico para oficiales del Cuerpo de Ingenieros, llegando a ser 790 alumnos los que pasaron por la Academia, número que creo no ha sido superado desde entonces. Aunque algunos alumnos, como los de los mencionados cursos, permanecían sólo un mes en la AGA, es justo destacar la capacidad de trabajo y la dedicación de todos los profesores y demás personal destinado en la Academia en aquellos años.

Acuerdos con diversos países iberoamericanos, con Guinea Ecuatorial y con Marruecos propiciaron a partir de mediados de los años setenta del siglo pasado la presencia en la AGA de alumnos de esos países. Con la 30 Promoción en 1974 ingresó un alumno de Costa Rica, con la 31 dos de Ecuador, en 1976 y con la 32, ingresaron en la Academia cuatro de Honduras y cuatro de Ecuador. En 1977 fueron cuatro ecuatorianos los que ingresaron con la 33 Promoción. Con la 34 Promoción fueron dos alumnos de Honduras, dos de Ecuador y dos de Guatemala los que ingresaron en 1978. Coincidiendo con las promociones 35 y 36 ingresaron tres alumnos de Honduras en los años 1979 y 1980. Con la 37 Promoción en 1981 lo hicie-



ron tres alumnos de Guinea Ecuatorial y con la 38 uno de Guinea Ecuatorial, tres de Marruecos y tres de Ecuador. En años posteriores, no objeto de este estudio, siguieron ingresando en la Academia alumnos procedentes de diversos países. Aunque también había habido anteriormente alumnos extranjeros en la Academia se mencionan los de estas promociones por coincidir con la época de mayor carga de trabajo de la AGA.

La Enseñanza Militar Superior fue reformada por el decreto núm. 518/1973 de 9 de marzo que fue desarrollado para el Ejército del Aire por la O.M. núm. 1752 de 25 de junio de 1973, publicada en el Boletín Oficial del Estado núm. 155. El Centro de Selección de la AGA (CSAGA) situado en el Aeródromo de Armilla (Granada) funcionó durante siete cursos desde 1973-1974 hasta 1979-1980 inclusive cuando el Centro pasó a Los Alcázares. En el CSAGA de Granada se ingresaba tras superar un examen previo y durante su estancia en él los alumnos debían aprobar el Curso Selectivo de la Universidad antes de ingresar en la AGA. De esa modalidad de ingreso proceden las promociones comprendidas entre la 30 y la 36 ambas inclusive. Poco después, por O.M. núm. 727/29 de 27 de febrero de 1979, se ponía como requisito previo al ingreso "la capacidad legal de matricularse en COU". Este nuevo cambio supuso adaptar los planes de estudio para cuando ingresase la 37 Promoción que sería la primera en verse afectada por él. Posteriormente ha habido otros cambios en las condiciones para ingresar en la Academia pero los cambios que supusieron la existencia del CSAGA tanto en Granada como en Los Alcázares afectaron significativamente la vida de la AGA en los años que nos ocupan.

En el año académico 1973-1974 se realizaron dos cursos de vuelo para pilotos de complemento IMEC-EA: el 25º curso -de octubre a diciembre de 1973- con 53 alumnos y el 26º -de abril a junio de 1974- con 59. Los alumnos de esos cursos de piloto se alojaron en el Destacamento de Los Alcázares y para atender las necesi-

|   |                       |
|---|-----------------------|
| ACADEMIA GENERAL del AIRE   | JEFATURA de ENSEÑANZA |
| —oooOooo—   | Escuela de Aplicación |
|   | —ooOoo—               |
| Curso: OBSERVADOR de AEROPLANO  |                       |
| Duración: 12 semanas (57 días hábiles aprox.)   |                       |
| Alumnos: 65 A.A. Arma de Aviación (XVII Promoción)  |                       |
| <b>1. PRACTICAS de VUELO</b>  |                       |
| 1.1. MATERIAL.- Se dispondrá, diariamente, de los aviones siguientes:   |                       |
| T.3 (Douglas DC.3) . . . . . uno  |                       |
| E.9 (Iberavia I.115 de AISA) . . . . . cuatro   |                       |
| E.17 (Beechcraft "MENTOR") . . . . . cuatro   |                       |
| TR.7 (CASA 207 "AZOR") . . . . . uno  |                       |
| L.9 (Dornier 27 de CASA) . . . . . una  |                       |
| 1.2. MISIONES.- Cada alumno realizará VEINTE misiones (TREINTA Y CUATRO horas aprox.) distribuidas como sigue:  |                       |
| NAVEGACION ESTIMA y CROQUIZADO (NE) en E.9 (1:15) . . . . . cuatro  |                       |
| NAVEGACION ESTIMA y LOCALIZACION (LO) en E.17 (1:15) . . . . . tres   |                       |
| NAVEGACION ESTIMA BAJA COTA (NB) en E.17 (1:15) . . . . . tres  |                       |
| NAVEGACION RADIOELECTRICA (NR) en T.3 (2:30) . . . . . cuatro   |                       |
| FOTOGRAFIA OBLICUA (FO) en L.9 (1:00) . . . . . dos   |                       |
| FOTOGRAFIA VERTICAL (FV) en TR.7 (2:15) . . . . . cuatro  |                       |
| 1.3. HORARIO.- Dos periodos de vuelo, diario de lunes a viernes, de   |                       |
| 0730 a 0900 y de 0900 a 1030, comenzando el 1º de Abril   |                       |
| Briefing METEO: 0715. Briefing PREVUELO: 0730 y 0900  |                       |
| <b>2. PRACTICAS de TIERRA</b>   |                       |
| 2.1. MATERIAS.- Las prácticas estarán directamente relacionadas con las misiones de vuelo sobre aspectos de NAVEGACION, REGLAMENTO de CIRCULACION y FOTOGRAFIA.   |                       |
| 2.2. SESIONES.- Se completarán 25 (VEINTICINCO) sesiones de 1:40 horas distribuidas en la forma siguiente:  |                       |
| REGLAMENTO de CIRCULACION AEREA . . . . . tres  |                       |
| NAVEGACION AEREA . . . . . once   |                       |
| AEROFOTOGRAFIA . . . . . nueve  |                       |
| PRUEBAS PRACTICAS FINALES . . . . . dos   |                       |
| 2.3. HORARIO.- Cada sesión de Prácticas será desarrollada, de lunes a viernes, durante los dos primeros periodos académicos de la jornada escolar (Aula nº 6, Gabinete de Fotografía o Sala de Proyecciones) de 0900 a 0950 y de 1000 a 1050, comenzando el 1º de Abril   |                       |
| 3. DISTRIBUCION ALUMNOS.- Los alumnos quedarán distribuidos en DOS grupos de dos secciones cada uno: Grupo "I" (31 y 33) y Grupo "P" (32 y 34). Los grupos alternarán, según días hábiles, las Prácticas de vuelo y de tierra. Aunque uno de los grupos no realice vuelos por meteorología adversa, al siguiente día hábil le corresponderán Prácticas de tierra. |                       |
| San Javier, Marzo 1, 1974   |                       |

## 36 PROMOCION

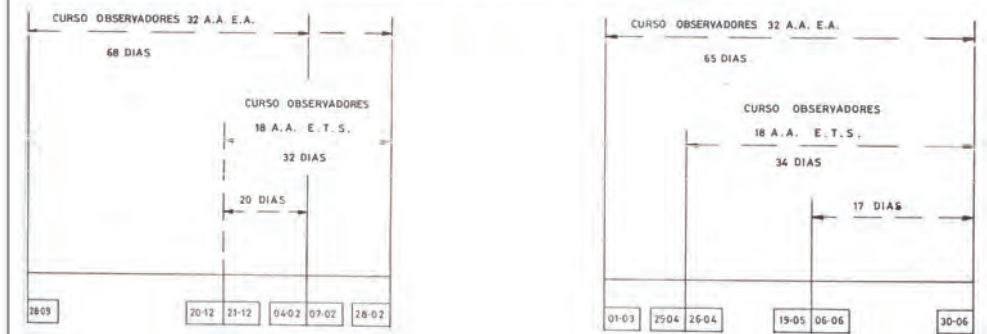
NUMERO DE ALUMNOS = 100 (EA-ETS)

HORAS / ALUMNOS = 38

1° FASE

2° FASE

CURSO DE OBSERVADOR



*Planeamiento para el curso de Observador de la 36 Promoción de la AGA. Curso 1982-1983.*

dades de profesores se constituyeron cuadros eventuales formados por oficiales de otras unidades que permanecían en el Destacamento durante el curso. De esta manera se aliviaban algo los problemas de personal que sufría la AGA en aquellos años.

En el marco de intensa actividad y cambios en la Enseñanza Militar presentado en los párrafos anteriores se iniciaron unos nuevos cursos de cursos de Observador. Esos cursos se empezaron a impartir desde octubre de 1973 a oficiales del Arma de Aviación (S.T.) procedentes muchos de ellos de la extinguida Arma de Tropas de Aviación. Dos años después, el 5 de mayo de 1975 se publicaba en el BOE la ley 18/1975 que reorganizaba el Arma de Aviación en tres escalas: Escala del Aire (E.A.), Escala de Tierra (S.T.) y Escala de Tropas y Servicios (E.T.S.). La casi totalidad de los alumnos de los cursos que se detallan a continuación pasaron a integrarse en la Escala de Tropas y Servicios. En la siguiente tabla se indican las fechas de comienzo y final de los mencionados cursos.

### ESCUELA DE APLICACION -Curso Escolar 1.977-78.-

PROFESORES:

Del 05-09-77 al 14-10-77

Curso de Profesor de Observadores.

En avión E.24A: 55'15 horas. Avión TR.12 30'30 horas

Cte. Vaquero León

Cte. Bayo

Cap. Ibañez Saez

Cte. Alarcón

Manzanas

Cte. Vaquero

Ruiz de Apodaca

Cap. Ibañez Saez

Montes

Cap. L. Ordoñez

Hdez. Saez

Cap. Hdez. Saez

Torregrosa

Tte. Ibañez Jimeno

En avión T.3: 60'10 horas.

Cte. Vaquero León

Cap. Ibañez Saez

Ruiz de Apodaca

Hdez. Saez.

Del 15-03-78 al 31-03-78

Curso de Profesor de Observadores.

En avión E.24A: 6'10 horas.-En avión TE.12: 11'35 horas

Alumno: Cte. Farias Diaz Noriega.

Del 07-06-78 al 10-07-78

Curso de Profesor de Observadores.

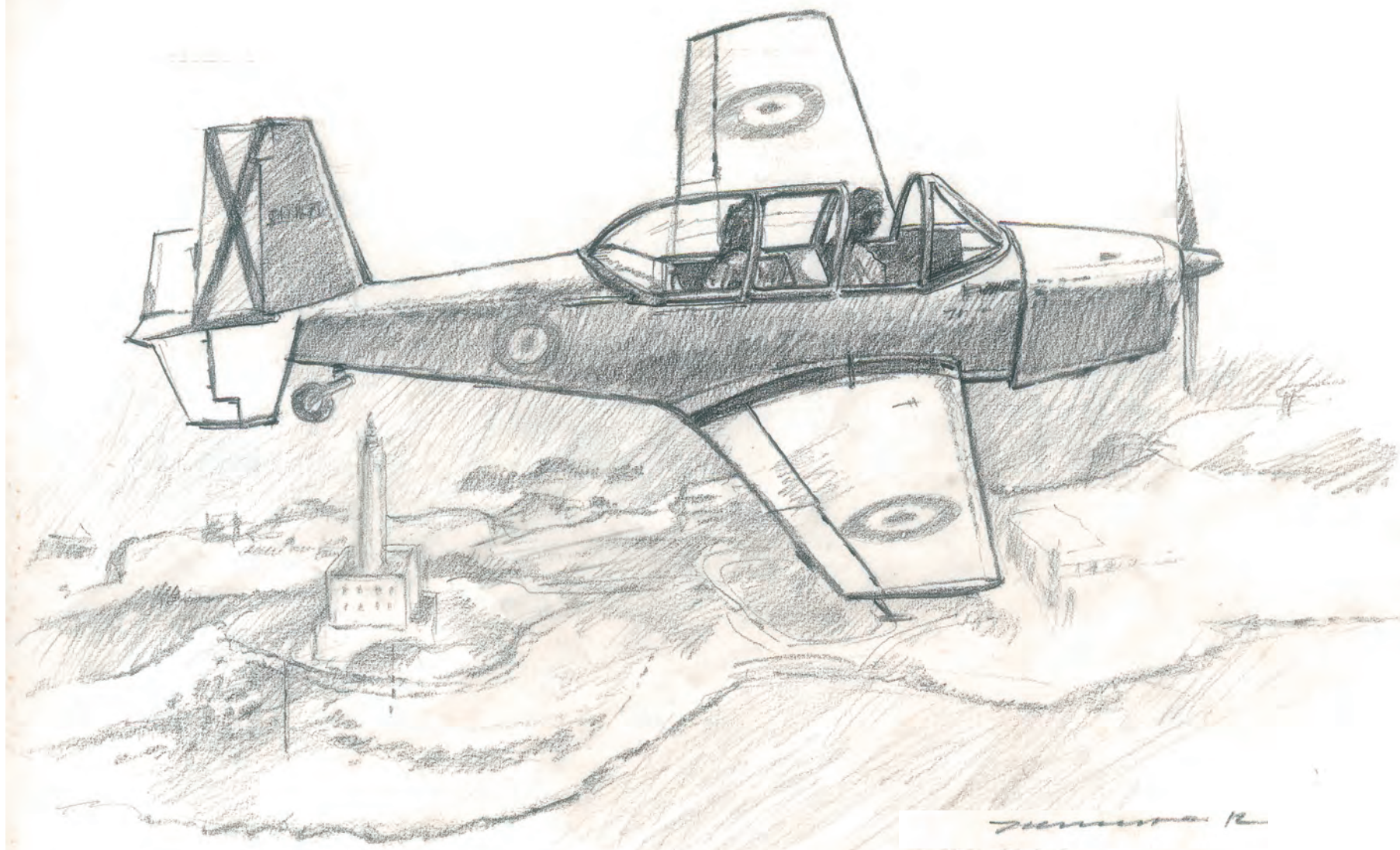
En avión TE.12B: 49'00 horas. Cap. Guach Aviles

Cap. Severino

Cap. Ruperez

Cap. Ruiz González

*Planeamiento del curso de Profesor de Observadores. Academia General del Aire, curso escolar 1977-1978.*



| CURSO AÑO | FECHA COMIENZO  | FECHA FINALIZACIÓN |
|-----------|-----------------|--------------------|
| 1º 1973   | 05 de octubre   | 30 de octubre      |
| 2º 1973   | 05 de noviembre | 05 de diciembre    |
| 3º 1974   | 30 de enero     | 28 de febrero      |
| 4º 1974   | 01 de marzo     | 30 de marzo        |
| 5º 1974   | 01 de octubre   | 31 de octubre      |
| 6º 1974   | 02 de noviembre | 30 de noviembre    |
| 7ª 1975   | 30 de enero     | 28 de febrero      |
| 8ª 1975   | 02 de abril     | 30 de abril        |
| 9º 1975   | octubre         | Octubre            |
| 10º 1975  | Noviembre       | Noviembre          |
| 11º 1976  | Febrero         | Febrero            |
| 12º 1976  | Marzo           | Marzo              |
| 13º 1978  | 02 de noviembre | 29 de noviembre    |

Los oficiales del Arma de Aviación (S.T.) [poco después (E.T.S.) por cambio de escalas] que voluntariamente solicitaron acudir a los cursos de Observador convocados para ellos eran veteranos con muchos años de servicio y no pocos de edad. Pese a su gran ilusión y el esfuerzo de los profesores en el curso, con una duración de un mes de calendario, sólo se podían realizar en el mejor de los casos, unas veinte horas de vuelo<sup>15</sup>. La brevedad de los cursillos, las circunstancias de los que los realizaron y la imposibilidad de cubrir en esas condiciones las materias exigibles para la formación de un Observador, supuso que la titulación obtenida tras esos cursos sufriese un indudable detrimento a los ojos de quienes conocían las escasas exigencias para obtenerla. Asumiendo que los motivos para convocar los cursos estaban bien fundados y que su realización supuso un estímulo y satisfacción para quienes participaron en los mismos, los efectos secundarios para la valoración de tan glorioso título no fueron positivos.

La triste realidad es que sólo unos pocos años después el curso de Observador fue suprimido de las enseñanzas de Academia. En efecto, en el año académico 1983-1984, la 37 Promoción realizó un curso de Reconocimiento Aéreo, arguyéndose que un curso de ese tipo se adaptaría mejor a los requisitos de reconocimiento que figuraban en nuestra doctrina aérea. Los alumnos de la 38 Promoción realizaron el mismo curso de Reconocimiento, limitándose los 30 alumnos de (E.T.S.) a volar unas 14 horas de media, repartida en prácticas de navegación visual, navegación radioeléctrica, baja cota y fotografía. Los 35 alumnos (E.T.S.) de la Promo-

ción 39 volaron 13:30 horas repartidas de modo semejante mientras que sus compañeros de la 40 Promoción sólo volaron 13 horas de media. En las promociones mencionadas anteriormente los alumnos de la Escala del Aire realizaron un curso de Reconocimiento semejante pero con unas treinta horas de vuelo. Sin embargo, la tendencia volvió a cambiar y los alumnos (E.T.S.) de la 41 Promoción, en el año académico 1987-1988 volaron 31 horas repartidas en 7 horas de navegación radioeléctrica, 6 horas de navegación visual, 4 horas de fotografía, 8 de baja cota y 6 de viaje. Los 35 alumnos (E.T.S.) de la 42 Promoción realizaron 27 horas de vuelo y los de la Promoción 43 unas 30 horas de vuelo en unas llamadas prácticas de Navegación. En esos años los alumnos que realizaban las prácticas mencionadas recibían un certificado con las horas de vuelo voladas en esas prácticas. La triste realidad es que el histórico curso de Observador había desaparecido con la 36 Promoción y no había sido sustituido por nada equivalente.

## LOS CURSOS DE OBSERVADOR Y LA FORMACIÓN AERONÁUTICA

Los observadores de aeroplano han ocupado por derecho propio un lugar destacado en la Aviación española. En las clases prácticas en la Compañía y Parque de Aerostación de Guadalajara se formaron los observadores de Aerostación que a las órdenes del capitán Gordejuela se incorporaron a Melilla en agosto de 1909. En el primer Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913, ya se reglaban las prácticas que los aspirantes a observadores debían realizar para acreditar las condiciones adecuadas. En el Real Decreto de 18 de septiembre de 1920 se señalaba que el personal de la Aviación militar quedaría constituido por las siguientes clases: *“Pilotos aviadores oficiales, Oficiales observadores, Pilotos aviadores de tropa y personal administrativo y pericial”*. En el mismo decreto se creaba el emblema de Observador de aeroplano<sup>16</sup> y una sola Escuela de Observadores, en Madrid o en sus inmediaciones, que al final se instaló en Cuatro Vientos. 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. Las escuelas de Observadores de Cuatro Vientos y de Tiro y Bombardeo en Los Alcázares continuaron funcionando como antes<sup>17</sup>. Para nutrir las escalas del Servicio de Aviación se convocaron a partir de 1927 cuatro promociones de oficiales aviadores. La instrucción que se desarrollaba en dos años, comenzaba con el curso de Observador que se iniciaba con una fase en Cuatro Vientos siguiendo con la enseñanza y prácticas de tiro en Los Alcázares. Desde allí los oficiales pasaban al curso de pilotaje completando así su formación. Los alumnos de las dos primeras promociones recibieron sus diplomas en 1929 y 1930, escalafonándose según nota de curso sin consideración a su categoría militar. La tercera y cuarta promociones de ese grupo salieron en 1931 y 1932 ya tras la reforma de la Aeronáutica realizada por el gobierno Berenguer como consecuencia de la sublevación de Cuatro Vientos. Entre los alumnos había muchos veteranos pilotos que se hicieron observadores para cumplir las condiciones para ingresar en la escala del Servicio de Aviación.

## REFLEXIONES SOBRE UNA TITULACIÓN HISTÓRICA

En el artículo que sobre “Observadores desde el aire” se publicó en la revista Aeroplano número 28 se recogieron los orígenes de la observación desde plataformas en el aire. Primero fueron los globos, más tarde los dirigibles y los aviones. La observación desde el aire se convirtió en una necesidad operativa por la





*Alféreces alumnos de la 17 Promoción de la AGA en formación hacia la Torre de Vuelos. Curso de Observador, primavera de 1965.*

indiscutible ventaja que proporcionaba esa observación para el desarrollo de las operaciones terrestres y también las aéreas. La Aerostación militar española y después nuestra Aviación utilizaron esa ventaja en las campañas del norte de África donde el piloto y el observador se complementaban formando un equipo capaz de alcanzar los objetivos señalados por el mando. El heroísmo de nuestros pilotos y observadores en esas operaciones hizo a muchos de ellos acreedores de las más altas recompensas al valor. Por otra parte, la preparación técnica de los observadores fue aumentando a medida que los aviones mejoraban sus características y se fueron creando nuevos instrumentos para orientarse y navegar en el aire. Los observadores militares de los años 20 y 30 del siglo pasado demostraron sus conocimientos y capacidad técnica al contribuir decisivamente al éxito de la mayoría de los grandes vuelos que se realizaron en aquellos años. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos fue un centro de excelencia en la enseñanza de las materias relacionadas con la navegación aérea en la que los observadores eran los expertos en nuestra Aviación militar. Esa escuela se merece un estudio detallado que espero poder realizar próximamente.

La tragedia de la Guerra Civil impuso un ritmo nuevo a todos los aspectos de la enseñanza de vuelo ante la exigencia de dotar a las unidades de un número suficiente de pilotos y tripulantes para poder responder a las necesidades operativas de ambos bandos. La necesidad de tener personal con el perfil de los observadores siguió siendo necesaria, pero surgió el concepto y el puesto de tripulante que podía desempeñar a bordo de los aviones de bombardeo muchas de las funciones que antes se consideraban propias de los observadores. Por otra parte, la mayoría de los aviones de caza eran monoplazas, y sólo un número limitado de biplazas era el destinado para determinado tipo de misiones. En cualquier caso, la Escuela de Los Alcázares en el bando republicano y la Escuela de Málaga en la zona nacional estuvieron empeñadas durante la Guerra Civil en la formación de observadores. Sin embargo, la escasez de medios y la limitada instrumentación de los mismos hicieron imposible acometer la enseñanza de los nuevos métodos de navegación que iban apareciendo en aquellos años.

La Academia General del Aire tomó el relevo de la Escuela de Málaga en la formación de observadores como se ha descrito anteriormente. Desde las primeras promociones, los planes de estudio incluyeron asignaturas y prácticas relacionadas con los tradicionales campos de actuación de los observadores y que además contribuían a una más completa formación de los pilotos. Sin embargo, no es hasta el año 1964 cuando se aborda con decisión la preparación de observadores como una formación específica que también se da a los pilotos, aunque en muchas promociones con menor profundidad. La creación de una Escuela de Observado-



res dentro de la AGA y una planificación adecuada como puede verse en la “MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ESCUELA DE OBSERVADORES” de 25 de junio de 1965, motivaron fundadas esperanzas de que la formación de observadores pudiese recuperar los niveles de un pasado ilustre. El capitán Cosculluela con su excelente preparación como navegante aportó las últimas técnicas a la enseñanza y con su entusiasmo e ingenio suplió algunas carencias de medios. Por diversas razones, entre ellas la falta de material de vuelo adecuado, la escasez de profesorado y la percepción por algunos de que Observadores era una especialidad del pasado, ocasionaron con el paso de los años una progresiva disminución de las horas voladas y de la atención dedicada al curso de observadores. La situación se agravó con la realización entre los años 1973 y 1978 de unos cursillos de Observador de cortísima duración, escasas horas de vuelo y dudosa utilidad práctica. Parece ser que se impartieron con la buena intención de conceder un título aeronáutico a oficiales no pilotos de las primeras promociones de la AGA. Esos cursos añadieron más trabajo a unos profesores de vuelo especialmente cargados de clases en aquella época de la AGA. Por otra parte, esos cursillos redujeron el prestigio del título de Observador que fue concedido en aquellos casos tras una corta y ligera preparación sin las exigencias tradicionales. Sin embargo, la sensación de que el título de Observador es algo del pasado está principalmente causada por confundir el título con la preparación necesaria para obtenerlo y el currículo adecuado del curso de formación. Conservar el nombre del título es un motivo de orgullo por la gloriosa trayectoria de quienes lo obtuvieron en el pasado, pero al mismo tiempo es preciso llenarlo de contenido de acuerdo con el progreso de las técnicas aeronáuticas y aeroespaciales. Para ser Observador en los comienzos del siglo XXI se debería conocer todo lo relacionado con la navegación aérea y espacial, así como los procedimientos para ejercer todo tipo de funciones operativas relacionadas con la Aeronáutica y la Astronáutica excepto las de pilotaje. Entre esas funciones podrían incluirse el manejo y guía de aviones no tripulados, así como el estudio, preparación y seguimiento de las trayectorias de satélites o la operatividad aeroespacial, y en general todo lo relacionado con la operación de sistemas aéreos y aeroespaciales. Un ejemplo de utilización adecuada de observadores fue el periodo en que

*Alumnos de la 17 Promoción  
de la AGA antes de subir al T2B en el que se  
realizaban las prácticas de navegación.  
Base Aérea de San Javier, primavera  
de 1965.*

algunos de ellos fueron operadores de armas en los aviones C-12 (McDonnell Douglas F4C Phantom II). Recuperado el prestigio y las funciones del título de Observador podría completar la formación de los aviadores que se considerase oportuno como ocurrió en el pasado. El futuro de la Aeronáutica y la Astronáutica no tiene límites y sus aplicaciones en el campo de la defensa serán esenciales para garantizar la paz y el progreso de nuestros conciudadanos.

<sup>1</sup>En el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913 se determinaba que los observadores de aeroplano llevarían sólo el emblema de la Aeronáutica. Unos años más tarde este Reglamento fue modificado por el Real Decreto de 17 de septiembre que en el apartado último dedicado a Emblemas señala que se mantendrán los emblemas reglamentarios existentes “creándose, además, una insignia de observador de aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica Militar”

<sup>2</sup>En la Historia de la Aviación Militar del ICHA, 1ª Edición: septiembre de 1988, se dice: “Lo descorazonador fue el contenido del real decreto de 8 de enero de 1931, reorganizador de la Aeronáutica, y que supuso, limpia y llanamente su desmantelamiento.”

<sup>3</sup>Los detalles de la integración en la escala eran los siguientes: a cada aspirante que figuraba en la Escala del Servicio de 1926 se le daba una puntuación igual al número de años que hubiese estado en activo desde su promoción a alférez y a la cifra resultante se le sumaba otra igual al producto de los años servidos en Aviación multiplicados por 1,5. Una vez situado el personal en la Escala, los ascendidos por méritos de guerra contraídos durante esos años se beneficiarían de un avance del 10% del total de los de su empleo. Además se concedía por sus servicios excepcionales un avance del 20% al comandante Franco y a los capitanes Ruiz de Alda, Jiménez e Iglesias y un avance del 15% al comandante González Gallarza y a los capitanes Rodríguez y Haya.

<sup>4</sup>Durante su permanencia en esta Escuela se hizo piloto y creó un visor de bombardeo. En 1933 organizó el Servicio de Fotografía Aérea para la realización de un nuevo “Avance Catastral”.

<sup>5</sup>Ver Anexo núm. 72 del mismo libro de la nota anterior.

<sup>6</sup>Ver páginas 213-214 del tomo 3º de la Guerra Aérea de Jesús Salas Larrazábal y Anexo 45.

<sup>7</sup>Ver Anexo núm. 40 del primer tomo de la Guerra Aérea de Jesús Salas Larrazábal.

<sup>8</sup>Francisco Iglesias Brage había realizado en 1925 el curso de Observador, y tuvo una destacada actuación en las escuadrillas de Melilla. Participó en septiembre de 1925 en las operaciones de protección del desembarco de Alhucemas. El teniente Iglesias resultó herido y su avión derribado cerca de Dar Kebbani. Un año después su avión “De Havilland, DH-4 Rolls” fue de nuevo derribado y cayó al mar. En 1929 se hizo piloto y ascendió a capitán. Su trabajo como observador responsable de la navegación fue decisivo en el éxito de los vuelos del “Breguet XIX” Jesús del Gran Poder que realizó con el capitán Jiménez. Por esos vuelos los dos aviadores fueron premiados con la concesión de la Medalla Aérea.

<sup>9</sup>Ilustre aviador hermano de Ángel y José Orduna López también aviadores y ambos Medalla Militar individual. José Orduna causó baja en el curso de pilotaje en 1924, pero era tal su entusiasmo por el vuelo que el Jefe de la Aviación militar general Soriano le permitió seguir en el Servicio y que fuera designado para el curso de Observador. Realizado éste en mayo de 1925 fue destinado a la base de hidros de El Atalayón y allí a la escuadrilla de Dornier Wal mandada por Ramón Franco. El capitán José Orduna murió el día 13 de octubre de 1925 como consecuencia de las heridas recibidas el día anterior durante el bombardeo a unos cañones en Ihartén desde el hidroavión Dornier Wal núm. 2. Por esta acción de guerra y por los méritos contraídos en el periodo de operaciones comprendido entre el 10 de agosto de 1924 y la fecha de su gloriosa muerte se le concedió la Medalla Militar individual. El capitán Ángel Orduna López, observador del capitán Carrillo en el grupo “Rolls”, murió en vuelo el 4 de septiembre de 1924 siendo condecorado con la Medalla Militar individual.

<sup>10</sup>Se trata del prólogo al libro del capitán del Arma de Aviación Emilio Dáneo Palacios titulado “Apuntes de Fotografía Aérea”, publicado por EDITORIAL AERONÁUTICA, 1955. El citado prólogo está firmado por Miguel Orduna López, Coronel Director de la Escuela de Observadores.

<sup>11</sup>El T.2 fue la denominación del JUNKERS JU-52/3m

<sup>12</sup>Estos alumnos habían ingresado para el Servicio en Vuelo en la AGA y causado baja en vuelo en distintas fases de los cursos de pilotaje.

<sup>13</sup>La Ley 18/1975 cambió la estructura del Arma de Aviación creándose la Escala del Aire (E.A.), la Escala de Tierra (E.T.) y la Escala de Tropas y Servicios (E.T.S.)

<sup>14</sup>IMEC-EA abreviatura de Instrucción Militar Escala de Complemento-Ejército del Aire.

<sup>15</sup>Como comparación baste decir que los alumnos de las promociones que en esos años estaban en la AGA y realizaban el curso de Observador, volaban una media de 54 horas de prácticas que se consideraban insuficientes para cubrir las necesidades de una formación adecuada.

<sup>16</sup>Hasta entonces los observadores habían usado como emblema el de la Aerostación con el círculo rojo sin ningún distintivo. El mencionado decreto de septiembre de 1920 establecía que el distintivo de observador era una estrella dorada de cinco puntas inscrito en el círculo rojo.

<sup>17</sup>Ver artículo “Observadores desde el Aire” página 19 del número 28 de la Revista AEROPLANO.

## Fuentes consultadas y bibliografía

### FUENTES:

- Archivo Histórico del Ejército del Aire.
- Biblioteca Central del Ejército del Aire.
- Hemeroteca Municipal de Madrid.
- Archivo del Grupo de Fuerzas Aéreas de la Academia General del Aire.

### BIBLIOGRAFÍA:

- De la Guardia, Rafael. *Crónica de la Aeronáutica naval española*. Madrid, diciembre de 2002.
- Herrera Alonso, Emilio. *Cien aviadores de España*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2000.
- 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.
- Mellado Pérez, Rafael. *Academia General del Aire. Crónica de 50 años (1943-1993)*. Quiron ediciones, 1993.
- Salas Larrazábal, Jesús. *Guerra Aérea 1936 / 39*. Tomo I. IHCA, 1998.

# Fuentes para la guerra aérea en España: memorias de los aviadores de la aviación legionaria

ANGELO EMILIANI

Traducción: Carlos Lázaro Ávila, Miembro del SHYCEA

## CONSIDERACIONES PREVIAS

Un análisis de las memorias escritas por pilotos italianos que han combatido en España durante los años de la guerra civil tal vez pueda contribuir a la reconstrucción de un panorama ya ampliamente trazado por el excelente trabajo de Carlos Lázaro Ávila en “Fuentes primarias de la guerra aérea en España: textos autobiográficos españoles”<sup>1</sup>. Antes de adentrarnos en el contenido de este trabajo, son precisos algunos preámbulos de mérito y de método.

Sería lícito esperarse que hubieran sido muchos los que recordasen sus experiencias en un conflicto ganado y en el que la Aviación Legionaria (siendo éste el nombre adquirido por el contingente italiano desde principios de 1937) desempeñó un papel decisivo, sin embargo no es así. De los aproximadamente 1.800 pilotos enviados a España,



los que nos han dejado memorias escritas –aunque de valor muy variado para fines de investigación histórica– suman un total de quince, ni siquiera uno de cada cien.

Las razones son, en parte, fáciles de imaginar. Poco más de un año después

del fin de la guerra civil española, la Regia Aeronautica fue llamada a una prueba mucho más difícil, que se prolongó durante casi cinco años y terminó con un resultado desastroso. La caída del fascismo el 25 de julio de 1943, la invasión de Italia por la Wehrmacht y el armisticio del 8 de septiembre entre el gobierno Badoglio y los Aliados, determinaron la trágica división del país, la disolución de sus fuerzas armadas y el comienzo de su propia guerra civil. Incluso los aviadores –los pocos que no decidieron abandonar definitivamente el vuelo– se encontraron combatiendo en frentes opuestos: en el Norte al lado de los alemanes en la ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana) y en el Sur con los Aliados en las unidades de la l’Aviazione co-belligerante<sup>2</sup> (1). Acabada la guerra, cada uno de ellos fue llamado para rendir cuentas de las decisiones tomadas y de sus responsabilidades en una época marcada por



CR.32 3-6 de la 19ª Ella., fotografiado en Almaluez en otoño de 1937.  
Es el caza usado habitualmente por el capitán Degli Incerri.



*La 1ª Ella. escuadrilla de Tocci en noviembre de 1936.*

contrastes y rencores, por gestos de coherencia y traspasos oportunistas con fugas descaradas de un campo al otro.

Es lógico que en un clima como ese, muy pocos pensarán en reflejar en un libro su participación en las “guerras del Duce”. Así que, mientras sólo dos textos autobiográficos han sido publicados antes de la entrada de Italia en la Segunda Guerra Mundial, habrá que esperar muchos años después de su finalización para que otras memorias sean entregadas a la imprenta. Y con frecuencia tendrá lugar tras la muerte del protagonista, por iniciativa de parientes, amigos o escritores de temas aeronáuticos.

Las fuentes primarias que en la actualidad están a disposición de historiadores e investigadores constituyen, pues, un “corpus” heterogéneo que debemos abordar teniendo en cuenta el contexto en que fue escrito y publicado y, a menudo, las vivencias personales del mismo autor. Además, habrá que tener en cuenta, su honestidad al evocar acontecimientos y comportamientos incómodos. Al pasar revista a estos documentos, se ha decidido evaluar todos los libros en los que se puedan, en cualquier modo, reflejarse hechos, sentimientos y valoraciones de los protagonistas, aunque estén condicionados por posteriores cambios de idea o por intervenciones de terceros.

El primer libro de un piloto de la Aviación Legionaria que salió a la luz es “**Duelli aerei**”<sup>3</sup> de Enrico Degli Incerti publicado en 1939 por Editoriale Aeronautica<sup>4</sup>. Aunque editado el mismo año en que se acaba la Guerra Civil española, se trata de una obra póstuma. En España desde febrero de 1937, el teniente “Valentino Tocci” está adscrito a la 1ª Escuadrilla Caza y allí permanece cuando en el mes de abril la unidad se convierte en la 19ª Squadriglia encuadrada en el XXIII Gruppo “As de bastos”. Ascendido a capitán el 1 de julio, Degli Incerti asume el mando de la misma unidad y lo mantiene hasta su repatriación que tuvo lugar a finales de noviembre. Muere el 22 de julio de 1938, con tan solo 29 años, durante una exhibición acrobática sobre el aeropuerto de Rímìni.

Según la introducción anónima, el libro recogería las anotaciones del mismo capitán Degli Incerti redactadas “en los intervalos entre una acción y otra”. El texto está tan influido por el lenguaje y el espíritu de la época como para parecer hoy excesivamente propagandístico. Incluso en la efectiva descripción de los vuelos de guerra prevalece el concepto según el cual son siempre la osadía y la temeridad las que prevalecen; el adversario sucumbe porque es un vil y se bate por ideas bárbaras. Son pocas las fechas y los nombres, es decir

los datos imprescindibles para la investigación histórica<sup>5</sup>.

Del año 1941 es, sin embargo, “**Viva la muerte. Diario dell’Aviación de El Tercio**”<sup>6</sup>, una obra fundamental para quien quiera documentarse sobre los primeros meses de la guerra aérea en España. El autor es el Coronel Ruggero Bonomi, el oficial al que se le ha confiado el envío de los primeros bombarderos Savoia S.81 desde Elmas, en Cerdeña, a Nador y que más tarde desempeñó el mando de la Aviación del Tercio. El libro reproduce día tras día la actividad de los primeros cinco meses de guerra, desde el 28 de julio de 1936 hasta la constitución de la Aviación Legionaria, y revisa los acontecimientos sucesivos hasta la toma de Málaga. La confrontación con la documentación de archivo evidencia algunas inexactitudes de poca consideración, pero no menoscaba el significado y la importancia de esta obra.

Bonomi es uno de los hombres-clave de la historia de la aeronáutica italiana. Iniciada la vida militar en la Academia naval de Livorno en 1914, pide y consigue entrar en la Regia Aeronautica en 1923, iniciando una brillante carrera: ayudante de vuelo de Francesco De Pinedo en la “Crociera delle due Americhe”, protagonista de las “Crociera” del Mediterráneo occidental y oriental, confiándole en 1930 los ensayos para el



R. Bonomi.

lanzamiento de torpedos desde un avión. Después de la experiencia española toma el mando de tres Stormi de bombardeo, primero el 30º después el 8º y por último el 36º. En 1939 asume importantes encargos del Estado Mayor y en la víspera de la entrada en la guerra mundial es ascendido a general de Brigada Aérea. Está a la cabeza del Cuerpo Aéreo Italiano que interviene en la Batalla de Inglaterra<sup>7</sup> y, a continuación, con el grado de general de División Aérea, dirige el Sector Oeste en África Septentrional. Después del armisticio del 8 de septiembre de 1943 el mismo Mussolini lo llama en un momento delicadísimo para conducir la ANR, la fuerza aérea de la Repubblica Sociale.

Estas pocas anotaciones no son suficientes para trazar un perfil del Ruggiero Bonomi aviador, pero pueden hacer comprender que su testimonio es el de un oficial de notables capacidades profesionales. Sus escritos siempre se refieren a cuestiones relacionadas con el vuelo, acciones de guerra, hombres y máquinas a sus órdenes. Pocas son las concesiones a la retórica y al fanatismo<sup>8</sup>.

El único libro autobiográfico en el que se hace alusión a la Guerra Civil española salido a la luz en la inmediata posguerra es **“Un aviatore racconta le sue battaglie 1940-1943”** de Francesco Aurelio di Bella (A. Renna Editore, Palermo 1950). Tras haber formado parte como subteniente piloto del XXIX Gr. de Bombardeo Veloz del comandante Gaeta, di Bella ha estado en el Depósito de Logroño y luego ha sido instructor en la Escuela de Especialistas de Málaga. Es uno de los muchos



aviadores que quedan en España tras el final del conflicto y sus primeras páginas narran cómo los italianos de la ya disuelta Aviación Legionaria oyeron por la radio el anuncio del inicio de la segunda guerra mundial. Aun sin ningún tipo de noticia relacionada con la actividad desarrollada en el período precedente, el libro refiere el estado de ánimo de un combatiente valeroso - se le otorgará la Medalla de oro al valor militar en vida por las acciones de torpedo llevadas a cabo en 1943 - que hace un balance de la participación de Italia en la Guerra Civil española. Un balance amargo, en el cual la desorganización y la modesta calidad de armas y materiales constituyen una señal premonitoria.

Una fugaz alusión a la implicación personal en la guerra de España aparece también en **“Uomini nei cieli”** del General Giuseppe Valle<sup>9</sup>. Según lo que

él escribe, en los últimos meses de 1938 los bombarderos de la Aviación Legionaria que van a soltar su carga de bombas sobre Barcelona deben desafiar la temible defensa de las artillerías antiaéreas. Por lo tanto hay que realizar estos servicios de noche, pero los pilotos manifiestan desconfianza acerca del empleo nocturno del S.79. Fue el mismísimo Mussolini quien les dijo que habría que disipar aquellas dudas “dando ejemplo”.

Herido en el alma, el último día del año de 1938 el Gen. Valle –por entonces Jefe del Estado Mayor de la Regia Aeronautica– despegó desde Guidonia, en las proximidades de Roma, a los mandos de un S.79 con una tripulación elegida por él mismo y se dirige hacia la capital catalana. A las 21:30 está sobre el objetivo, lanza las bombas sobre la estación marítima y retoma el camino de vuelta aterrizando de nuevo en Guidonia alrededor de la medianoche. Se trata de un episodio del cual no se sabe mucho más y que merecería sin embargo ser examinado en profundidad.

## MEMORIAS TARDÍAS

**P**ara leer otras memorias de un piloto italiano será necesario esperar más de veinte años, apareciendo en 1976 **“Vita di pilota”** de Corrado Ricci<sup>10</sup>. La larga espera en la aparición de estas memorias está recompensada por un buen libro que dedica a su experiencia en tierras ibéricas casi 60 páginas. Es un libro bien escrito, preciso en todo su contenido, riguroso y objetivo, que describe hechos y expresa juicios con ánimo franco y sincero. Y que se deja



Francesco A. Di Bella.



G. Valle.

apreciar desde la dedicatoria: “A todos los pilotos que han volado conmigo y contra mí”.

En España desde el 3 de noviembre de 1936, el teniente Ricci está en la 3ª Escuadrilla de Caza y participa en las más duras fases de la batalla de Madrid y en los sucesivos combates de otros frentes. Ricci ostenta durante breves períodos de tiempo el mando de la unidad y lo asume definitivamente con el grado de capitán en las últimas semanas de su permanencia, durante la batalla de Brunete.

De aquellos ocho meses de guerra ha dejado un testimonio imprescindible; leyendo sus páginas se comprende mejor que en los documentos oficiales la diversidad de opiniones sobre el empleo

de la caza legionaria<sup>11</sup>, las razones de la concesión a García Morato de la Cruz Laureada de San Fernando, las envidias y los celos que esta concesión generó y que llevaron al as nacionalista a un estado de profunda tristeza<sup>12</sup>.

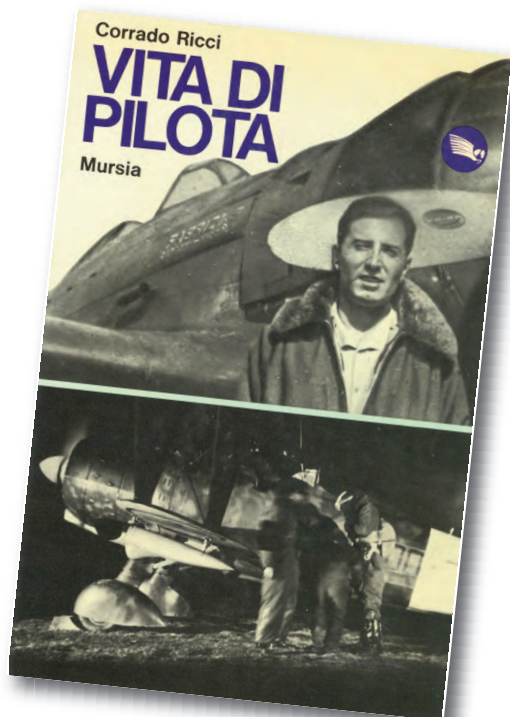
Del mismo Corrado Ricci es también una larga carta –17 páginas densas escritas a máquina– inédita, pero notoria en el ambiente de los investigadores que se ocupan de la guerra aérea en España. Está dirigida a Andrés García Lacalle y contiene un detallado y puntilloso comentario a su libro “Mitos y verdades. La aviación de caza en la guerra española”. Poniendo en duda algunas convicciones y afirmaciones de Lacalle, Ricci informa de su actividad y de cuanto ha visto y sabido desde su primer

vuelo en España hasta el 28 de marzo de 1937, día en el cual la 26ª EIIa. recibe la orden de desplazarse a Vitoria. El texto refleja cuanto se lee en “Vita di pilota”, pero con mayores detalles y puntualizaciones.

Esta carta refleja un discurso “de piloto a piloto” más que entre adversarios, escrito por “una persona que busca la verdad, como tengo el derecho y el deber de creer que también usted hace”. Los últimos renglones de la carta inducen a pensar que la experiencia española ha dejado en Ricci una profunda amargura. “No sé qué más podría el fértil cerebro de los españoles inventar contra nosotros –escribe rechazando con indignación la acusación dirigida a los pilotos italianos de ametrallar los paracaídas– que fuimos tan tontos de ir a dar ayuda a gente parecida. Son sólo y únicamente mentiras”.

Con la misma firmeza Ricci contradice la tesis según la cual, durante las batallas de Madrid y del Jarama, los pilotos italianos estaban amedrentados por la aviación republicana y evitaban entonces el combate. “Nunca hemos tenido el temor de los cazas de ustedes; temor lo han tenido los Heinkels que después de haber rehusado muchas veces de salir al frente con nosotros, declararon que no podían combatir al Curtiss”.

En diciembre de 1985 el editor Mucchi de Modena, muy activo por aquellos años en el campo de la edición aeronáutica, publica “Tullio De Prato un pilota contadino”. Se trata también en este caso de un libro póstumo: ha sido su amigo Cesare Gori –también piloto



Corrado Ricci.

además de autor de óptimos libros sobre la historia de la aviación— quien ha reordenado apuntes, documentos, informes y cartas enviadas a periódicos y a camaradas. La figura humana y profesional de De Prato aparece así en toda su honestidad y rigor. Como militar que tiene por objetivo de vida el servir con honor al propio País, el oficial denuncia con indignación modos y comportamientos que considera perjudiciales e indecorosos. Su crítica punzante golpea a arribistas y a oportunistas, a incompetentes y a emboscados, a estafadores, a carreras fáciles y a medallas concedidas con facilidad.

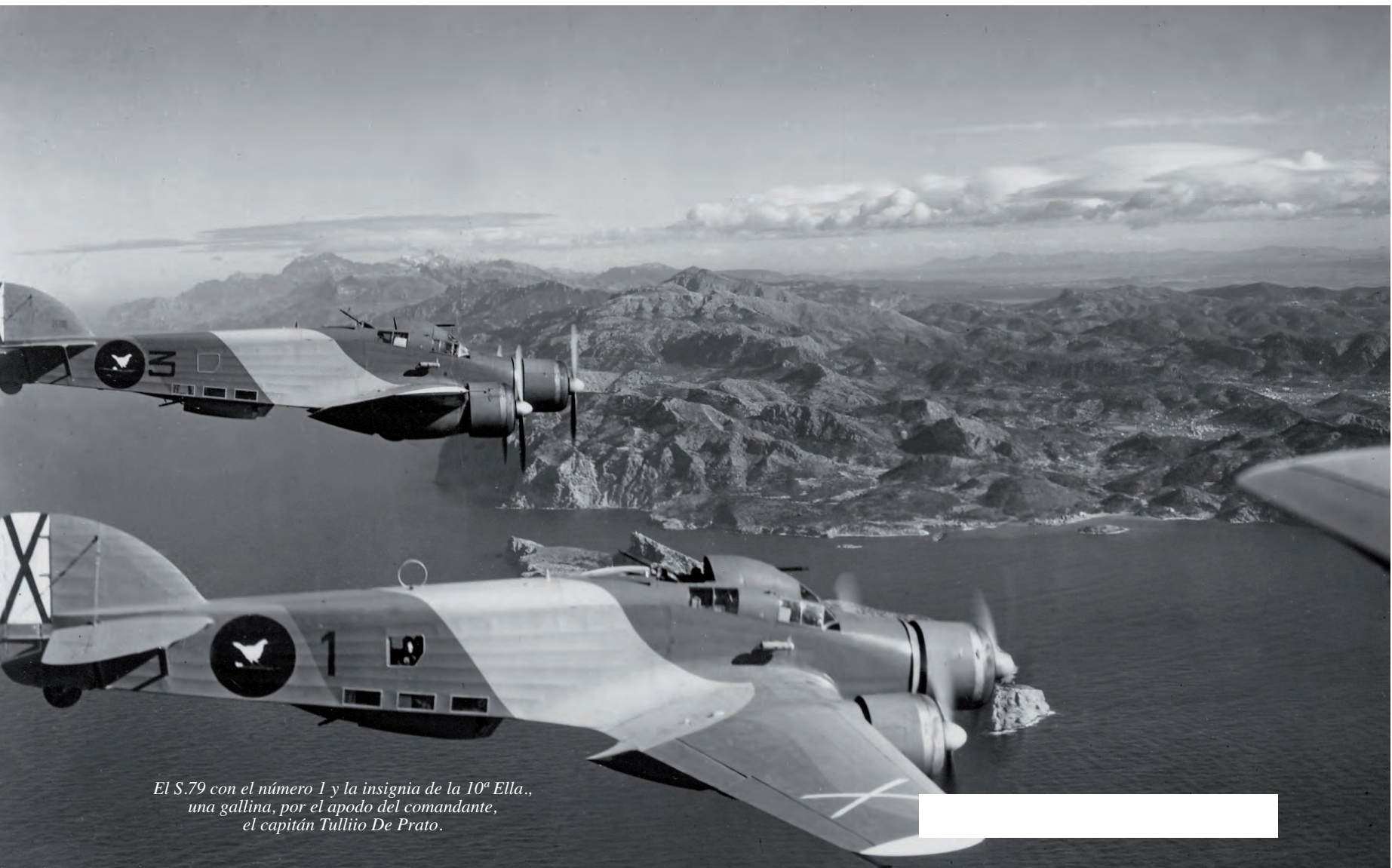
Aunque es un experimentado piloto de caza, De Prato va dos veces a España pero siempre a los mandos de un bombardero. En la cúpula de la Regia Aeronautica la filosofía por entonces dominante —construida más sobre la exaltación de mitos retóricos que sobre sólidas bases formativas— quiere que un buen piloto sea capaz de dirigir cualquier tipo de avión<sup>14</sup>. Pero en su caso se trata de otra cosa: tiene el vicio de decir lo que piensa y acaba por resultar indeseable. Su envío a España es la manera de quitárselo de en medio.



Empieza su primer ciclo operativo el 12 de febrero de 1937: el teniente De Prato es jefe de la tripulación del S.79 núm. 2 de la 1ª Sección<sup>15</sup> que se traslada desde Guidonia —sede del Centro experimental de la Regia Aeronautica y del 12º Stormo de Bombardeo desde el cual han seleccionados los aparatos— a

Palma de Mallorca. El vuelo corre el riesgo de convertirse en tragedia varias veces por la manera en que ha sido preparado —“partida precipitada y temeraria”— y por la manera en que lo dirige el oficial de más alto grado. Tras algunas acciones efectuadas desde Son San Juan, la 1ª Sección S.79 se desplaza a Soria desde donde interviene en el frente Norte y en el central. De Prato vuelve a Italia en mayo y es destinado al 8º Stormo de Bombardeo que está recibiendo los nuevos S.79. Su experiencia y capacidad resultan de gran valor para adiestrar a otros pilotos a los mandos de una máquina moderna, pero no tan fácil de tripular como el S.81.

Ascendido al grado de capitán un mes después de su repatriación, vuelve a España en noviembre de 1937 cuando el 8º —único Stormo de la Regia Aeronautica que combate en los cielos españoles con su dotación completa, tanto en hombres como aeronaves— se desplaza a la isla de Mallorca. Hasta el 28 de junio de 1938 está al mando de la 10ª Ella. del XXVIII Gr. “Halcones de las Baleares” ganándose la estima unánime por sus dotes de piloto, de organizador y de comandante. En “su” libro no



*El S.79 con el número 1 y la insignia de la 10ª Ella., una gallina, por el apodo del comandante, el capitán Tullio De Prato.*



reproduce en términos cronológicos los hechos de los cuales es protagonista y testigo en España: como por otros períodos, recoge observaciones, informa acerca de momentos particulares y critica severamente a quien cubre un puesto de mando sin estar a la altura<sup>16</sup>.

Transcurrido otro largo lapso de tiempo, en cosa de pocos años se publican tres libros que contienen amplios capítulos con referencia a la guerra aérea en España. Del año 2001 es “**Seguendo la bandera. Vita di un pilota**”<sup>17</sup> escrito por el General Paolo Moci, jefe de tripulación del avión núm. 2 de la 2ª Sección S.79<sup>18</sup>, llega a Palma de Mallorca en la segunda quincena de marzo de 1937 y está a continuación en la 280ª Ella. del XXIX Gruppo Bombardeo Veloz de la Aviación Legionaria.

Experto piloto, pero sobre todo un óptimo oficial de bombardeo, el teniente Moci permanece en España por un período excepcionalmente largo respecto a la media de los aviadores italianos: un año y medio. En muchas ocasiones vuela a bordo del S.79 del comandante de Grupo, el Mayor Pietro Morino, o del capitán Ettore Muti, futuro secretario del Partido nacional fascista, al cual lo une una fuerte amistad. Cuando a finales de abril de 1938 el Grupo se traslada a Valenzuela en vista de la ofensiva contra Cataluña, al mismo Moci se le confía el mando provisional de la 280ª.

En el libro, su permanencia en la península ibérica —donde efectúa 230 misiones de guerra— está condensada en una treintena de páginas en las cuales no faltan elementos de interés. La sensación que se transmite es que el autor, muchos años después, recuerda con un cierto distanciamiento y con algunas reflexiones aquel período. Esto se comprende por la amargura que transmite, casi un momento de crisis moral, debida a la consciencia de que sus bombas provocan la muerte de civiles. O por la reprobación al darse cuenta de la brutalidad con la que son “eliminados” los prisioneros, o el saber que tres soldados españoles han sido fusilados “por sabotaje”, incluso sin ninguna prueba que demuestre sus responsabilidades tras la destrucción de un S.79 que se incendió durante el aprovisionamiento de combustible<sup>19</sup>.

El sargento mayor piloto Tullio Serafini, proveniente del 1º St. de Caza, está en España desde el 6 de octubre de 1936 hasta finales de junio de 1937, integrado en la plantilla de la 1ª Ella. de Caza con el apodo “Giulio Raffaelli”. Con la colaboración de Antonella Poloni, una conocida que aprecia su inteligencia y su caballerosidad pero que no



Tullio de Prato.



P. Mocchi.



comparte sus ideas, ha escrito y publicado por su cuenta “**Storia di un pilota**”<sup>20</sup>. “Por aquel entonces —declara Serafini refiriéndose al otoño de 1936 y a su perspectiva de ir a España— no tenía ideas políticas precisas, acepté más bien por espíritu de aventura, para medir mis capacidades de piloto de caza y también porque la remuneración era muy interesante, 3.000 pesetas al mes, con todos los gastos pagados, equivalentes a 6.000 liras, cuando en Italia percibía sólo 1.000 liras”.

Escritas sobre una base de recuerdos ya lejanos y, seguramente con la única ayuda del libro de vuelo, las páginas dedicadas a la Guerra Civil española exprimen el estado de ánimo y las opiniones de un combatiente —indiscutiblemente partidario del fascismo y del franquismo— y contiene afirmaciones que sorprenden. El autor dice que los Martin Bomber (los Tupolev SB-2) en realidad eran Ilyushin; arroja una amplia sombra de sospecha sobre la lealtad del propio comandante, el Mayor Tarcisio Fagnani; sostiene que la liberación del Alcázar de Toledo tiene lugar a mediados de octubre de 1936 y no más de dos semanas antes; escribe que el bombardeo de Guernica fue el resultado de un error: el verdadero objetivo de los bombarderos de la Legión Cóndor, a su parecer, era el puerto de Bilbao<sup>21</sup>.

Mucho más espacio a la experiencia española dedica, sin embargo, el por entonces sargento Giuseppe Ruzzin en su “**Ali d’aquila. Dall’esodo di Caporetto ai combattimenti nei cieli d’Europa**”: 120 páginas de un total de 278<sup>22</sup>. Ha sido Flaminio Pagani, un apasionado de historia, quien ha convencido a Ruzzin para publicar sus recuerdos de piloto integrándolos con el fruto de sus lecturas. Muerto Pagani antes que el libro fuese entregado a la imprenta, el manuscrito ha permanecido en un cajón durante años, hasta que Ruzzin, ya acabada su larga carrera con el grado de General, decide completar el trabajo firmando el libro con el nombre de su colaborador fallecido.

Publicado por cuenta propia, el volumen se presenta con un aspecto muy descuidado, lo cual desmerece su contenido. Las muchas y bellas fotografías tomadas por Ruzzin en España están reproducidas en una calidad pésima y en algunas páginas el mismo texto resulta difícil de leer por los defectos de impresión<sup>23</sup>. Prescindiendo de estos factores, más estéticos que de sustancia, se trata de un buen libro que reproduce con riqueza de datos la permanencia del autor en las filas de la Aviación del Tercio en primer lugar y posteriormente



en las de la Aviación Legionaria. Y que evidencia una vez más cómo detrás de una propaganda rimbombante se esconden serias limitaciones técnicas y organizativas.

Ruzzin llega a España a mediados de octubre de 1936 con apenas veinte años y con un centenar de horas de vuelo, demasiado pocas para ir a la guerra. “En mi total desinterés por la política, interna y externa, no sabía cuál hubiera sido la meta de nuestra misión o, aunque podía imaginar la exigencia a España, ¿de qué parte y contra quién? Me mandaba allí mi gobierno, o mejor dicho S.M. el Rey, y con eso me bastaba”<sup>24</sup>.

Sometido a la prueba bélica demuestra, sin embargo, ser un buen piloto. En las filas de la 1ª Ella. de Caza, convertida en 19ª a finales de abril de 1937 con la reorganización de la Aviación Legionaria, combate en todos los frentes donde interviene el XXIII Gr. “As de bastos” hasta su repatriación en la primera quincena de noviembre de 1937. Es destinado al 3º St. de Caza y participa en más campañas a lo largo de la segunda guerra mundial: con el Cuerpo Aéreo Italiano sobre el Canal de la Mancha, en África Septentrional y en Sicilia. En 1941 es admitido en la Academia Aeronáutica y a final de curso as-

ciende a oficial. En su larga vida de piloto ha volado a los mandos de 40 tipos distintos de aeronaves, desde los biplanos hasta los aviones a reacción, y ha adiestrado a generaciones de alumnos.

La “guerra de España” del subteniente Giacomo Metellini se resuelve en un auténtico viaje turístico. Destinado a la 102ª Ella. del X Gr. de Caza de la Aviación de las Baleares con el nombre de “Giacomo Metel”, llega a Palma de Mallorca en marzo de 1939, con la guerra ya finalizada, para permanecer en ella solo por unas semanas. La actividad de vuelo no va más allá de algunas misiones de vigilancia durante las cuales “jamás vimos un aparato enemigo” tal y como escribe en su libro “**Un pilota racconta**”<sup>25</sup>.



El número de fabricación (n.c.) 158 caracteriza el CR.32 del sargento Ruzzin. Son evidentes los disparos encajados a lo largo de un combate.

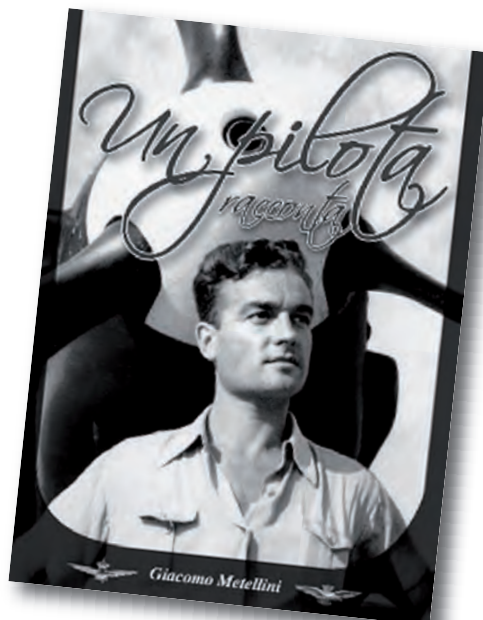


## LA LABOR DE DIVULGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN 4º STORMO

Es gracias a la excelente actividad de la Asociación 4º Stormo de Gorizia (con la colaboración de Vittorelli Edizioni para los primeros tres libros) por lo que en los últimos años se han publicado los recuerdos “españoles” de otros pilotos, casi todos póstumos y provistos de una excelente documentación fotográfica.

En 2004 aparece “**Come rondine in cielo**” de Aldo Gon<sup>26</sup>. Siendo un subteniente adscrito a la 96ª Ella. de Caza, Gon llega a España el 3 de marzo de 1938 y es destinado a la 18ª Ella. del XXIII Gr. de la Aviación Legionaria. Toma parte en las operaciones de Santander, Belchite, Gijón, Teruel, Aragón y durante la batalla del Ebro. El 1 de octubre, cuando ya tiene preparadas las maletas para volver a Italia, cede a las insistencias del capitán Antonio Chiodi que quiere participar en una acción de guerra. Chiodi no es un piloto de caza y, en una maniobra fallida, colisiona contra el CR.32 de Gon, dañándolo hasta el punto de obligar al piloto a lanzarse en paracaídas. Gon, en su 86ª acción en España, cae en territorio controlado por los republicanos y es hecho prisionero. En el libro faltan casi completamente nombres e indicaciones de lugares, pero frente a esta carencia existe un capítulo final breve, pero preciso y rico en datos.

Al año siguiente, la Asociación publica “**Aquile e pomodori. Storie di piloti del 4º Stormo di Gorizia**”. En 128 páginas están condensadas las vivencias de cuatro aviadores y breves fichas biográficas de otros seis. Propiamente



CR.32 de la 102  
Ella. del X Gr. de Caza de la Aviación de  
Balears en los últimos días de guerra.

autobiográficas –limitándonos al argumento que nos interesa– son tan sólo las páginas de Raffaele Chianese (ocupan más de la mitad del libro), Guglielmo Biffani y Vincenzo Patriarca. De Chianese y Patriarca volveremos a ocuparnos más adelante; Biffani<sup>27</sup>, sargento piloto, ha formado parte de la 101ª Ella. del X Gr. de Caza de la Aviación Legionaria de las Baleares desde mayo de 1937 a julio de 1938. En un año sostiene un único combate: tiene lugar el 7 de diciembre de 1937 cuando, junto con el sargento Leonardo Ferrulli, ametralla dos SB-2 treinta millas al norte de Ibiza y declara haber derribado uno de ellos.

Entre 2006 y 2007 la asociación goriziana publica en dos volúmenes “**Un americano a Gorizia. Diario di un pilota del 4º Stormo**”, lo que se puede considerar como las memorias del piloto italo-americano Joseph Vincent Patriarca. El empeño por llevar a cabo este esfuerzo editorial es enorme, empezando por la traducción del texto original escrito en un *slang* de interpretación no fácil. Pero el resultado del trabajo es decididamente bueno.

La de Patriarca es una historia realmente singular. Hijo de un emigrante que se estableció en Nueva York, comienza a volar en otoño de 1931 con el objetivo de enrolarse en el cuerpo de los Marines como piloto militar. Pero en el examen médico descubren que le falta el equivalente a siete cm. para llegar a la altura mínima requerida: cinco pies con ocho pulgadas. Decide entonces ir a Italia; llegado a Roma y superadas las pruebas de admisión en la Regia Aeronautica, viste el uniforme gris-azul y lo llevará desde 1933 a 1956, participando

CR.32 de Metellini.



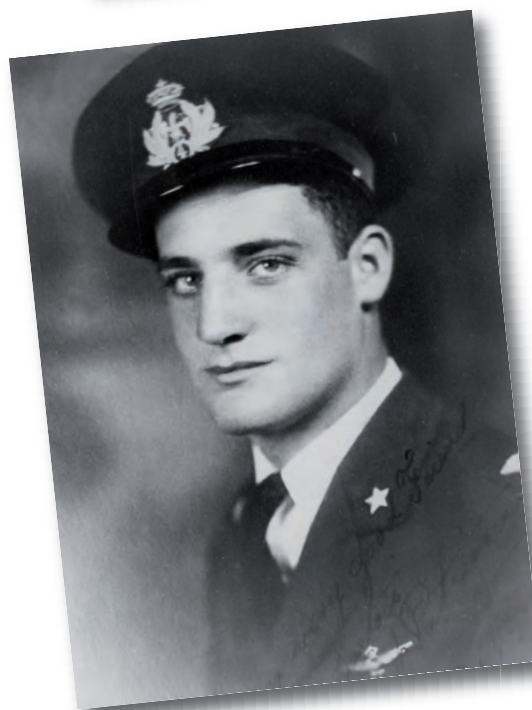
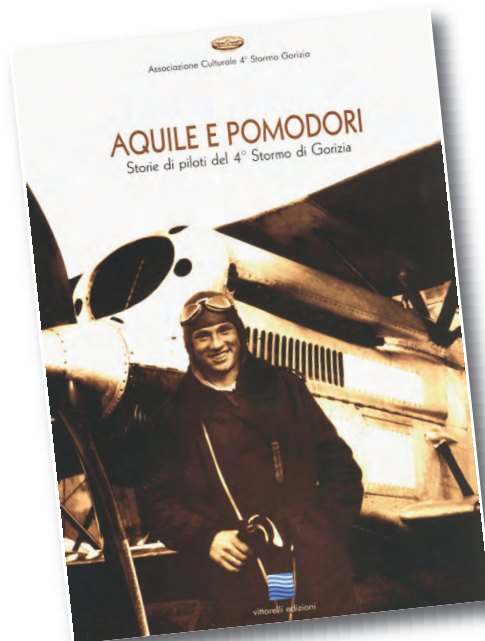
en tres guerras y afrontando auténticas aventuras.

Destinado al 4º St. de Caza, va voluntario a España en agosto de 1936 con la primera escuadrilla del capitán Vincenzo Dequal. El 13 de septiembre, durante su quinto vuelo de guerra, en la zona de Talavera de la Reina colisiona en vuelo con un Nieuport 52 y se ve obligado a lanzarse en paracaídas. Es capturado por un grupo de milicianos y es interrogado varias veces tanto por oficiales españoles como por el dirigente socialista italiano Pietro Nenni<sup>28</sup>. Menos de dos meses y medio más tarde, el 25 de noviembre, es liberado, llega a Valencia y se embarca en el crucero americano "Raleigh" que lo llevará de nuevo a Nueva York, desde donde muy pronto volverá a Italia para retomar la vida que ya ha elegido, la de piloto.

A su breve período pasado en España, Patriarca dedica casi 60 páginas de agradable lectura, ricas de anécdotas y de detalles útiles para comprender el ambiente en que se desarrollaron las primeras misiones de guerra de los pilotos italianos. Lo que Patriarca no explica en profundidad son los motivos de su liberación en un período en el que aún no habían sido concretados acuerdos y procedimientos para el intercambio de prisioneros<sup>29</sup>.

Los recuerdos de Silvio Costigliolo están recogidos en "**Una puntata nell'azzurro**" publicado en 2009. Piloto de caza desde 1930, el sargento mayor Costigliolo<sup>30</sup> tiene ya a las espaldas años de vida militar y de actividad de vuelo cuando a finales de octubre de 1936 se embarca en La Spezia en el "Aniene" para llegar a España. En Talavera de la Reina –desde donde realiza el 10 de noviembre su primer vuelo de guerra– entra en la 2ª Ella. que, a las órdenes del capitán Guido Nobili, se traslada a continuación a Torrijos y después a Soria. Participa en la batalla de Madrid y en la de Guadalajara. Pasado un breve período en la 19ª Ella. va a la 31ª Ella. del capitán Ugo Benigni<sup>31</sup> y desde Vitoria participa en las operaciones sobre el frente de Bilbao. Tras un ulterior ciclo de misiones en Andalucía y Extremadura, en la segunda quincena de junio vuelve a Italia con el alma herida por haber sido testigo de la dureza con la que se combate en España, una guerra despiadada. Alguna imprecisión, sobre todo por lo que respecta a las referencias temporales, no disminuye el valor de su testimonio como hombre y como soldado.

Cuando se publica el libro con sus memorias, en marzo de 2010, Raffaele Chianese está a punto de llegar al siglo



Vincenzo Patriarca.

de vida. En "**Primo e ultimo. Diario di un pilota del 4º Stormo**" reproduce una larga existencia dedicada casi plenamente al vuelo y que le ha llevado a estar entre los protagonistas de los años más apasionantes del progreso aeronáutico.

Destinado al 1º St. de Caza en 1930, al año siguiente pasa a la prestigiosa 91ª Ella. del recién constituido 4º Stormo. En los años treinta forma parte de las patrullas acrobáticas que se exhiben ante grandes multitudes en Italia y en el extranjero, según una corriente de opinión que encuadra al piloto de caza un consumado acróbata del cielo. Llega voluntario a España, a Vigo, a finales de agosto de 1936 con la segunda expedición de "cazadores" dirigida por el capitán Dante Olivero y sostiene su primer combate el 11 de septiembre emparejado con Joaquín García Morato<sup>32</sup>. Durante una acción de ametrallamiento al suelo entre San Bartolomé de las Abiertas y La Pueblanueva, el 1 de diciembre su CR.32 se incendia, quizá por los vapores de gasolina acumulados en la cabina, y se ve obligado a lanzarse en paracaídas sobre las líneas adversarias. Chianese es capturado y de nada sirven los intentos de rescate organizados de inmediato por el capitán Carlos de Haya quien, a los mandos de un DC-2, despegue desde Gamonal con una decena de hombres armados a bordo con quienes sobrevuela varias veces la zona en la que ha tomado tierra el piloto italiano.

A Chianese le llevan a una cárcel en Valencia, donde dos meses después le acompañan otros tres pilotos –el teniente Giuseppe Cenni, el subteniente Elio Pesce y el sargento Mario Bandini– prisioneros tras la fallida tentativa de suministrar víveres y medicamentos a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza el 29 de enero de 1937. Temen acabar sus días frente a un pelotón de fusilamiento, pero el 20 de julio del mismo año es entregado a los funcionarios de la Cruz Roja Internacional para su repatriación. Su liberación se debe a un acuerdo que prevé el intercambio entre tres pilotos italianos –Bandini, Pesce y el mismo Chianese– y tres pilotos republicanos entre los cuales hay otro italiano, Giuseppe Krizaj.

De aquellas dramáticas jornadas, y en general de todo el período transcurrido en España, Chianese nos ha dejado un bonito y honesto testimonio, carente de odio, que nos hace comprender una vez más cómo las responsabilidades, también en guerra, son siempre individuales, así como los gestos de solidaridad<sup>34</sup>.



Torrijos, el sargento mayor Silvio Costigliolo parece acariciar con afecto su CR.32 "Furio", bautizado con el nombre de su hijo.



El teniente Luigi Monti junto a su CR.32. Bajo la cabina el piloto ha hecho pintar una insignia personal inspirada en las tesis del filósofo inglés Thomas Hobbes: "Homo homini lupus".

El último libro publicado en orden cronológico por la Asociación 4° Stormo ha sido gracias a la gestión de Bernardo Monti, quien ha recogido y comentado los recuerdos del capitán Luigi Monti en **"Sono un aviatore non un criminale"**<sup>35</sup>. El título se refiere a la digna respuesta dada por el mismo piloto a un oficial que lo recriminaba por no haber disparado a un enemigo abatido en África Septentrional en 1940.



Morato y Chianese.



El libro concede a su estancia en España un tercio de sus páginas, una treintena, y una bonita secuencia de imágenes<sup>36</sup>. El subteniente Monti desembarca en Sevilla el último día del año de 1937 y tras la habitual breve estancia en el Andalucía Palace, llega con otros pilotos a Torrijos, donde es encuadrado en la 4ª Esla. de Caza. El 7 de enero realiza el primer servicio de guerra con un vuelo sobre Toledo, Getafe y



*Bruno Montanari.*

Escalona. De aquí en adelante el libro recoge los datos del libro de vuelo con algunas anotaciones de la época redactadas en un pequeño diario.

En la fecha del 11 de febrero de 1937 se explaya en una minuciosa descripción del combate entre una formación de Fiat CR.32 y dos Potez 540 protegidos por cinco "Curtiss" en las proximi-



*Ottorino Triboldi.*

dades de Málaga. Según el texto publicado, habría sido el mismo Monti quien derribó uno de los Potez, pero la afirmación no encuentra confirmación en los documentos de archivo.

El 24 de septiembre de 1937, durante un vuelo de escolta a los bombarderos,

*Dos S.81 de la 251ª Esla. de la Aviación Legionaria de las Baleares.*



su CR.32 es alcanzado por una granada de 75 mm. disparada por un cañón de la artillería antiaérea italiana y se prende fuego. Se trata de un error, uno de los muchos que se registran a lo largo de la guerra y que ven como protagonistas a aviadores de cada una de las partes en conflicto. Se lanza en paracaídas y se salva, aunque con quemaduras en el rostro y las piernas. Así finaliza su participación en la Guerra Civil española<sup>37</sup>.

## EPÍLOGO

La revisión de los libros autobiográficos de los pilotos italianos en España podría concluirse aquí. Sin embargo es preciso señalar otro mérito de la Asociación 4º Stormo: haber colgado en internet junto con las de tantos otros aviadores, las fotografías del capitán Vincenzo Dequal, extraordinarias por su número, calidad e interés. Si son interpretadas correctamente, ofrecen una visión original sobre protagonistas, lugares y sucesos cuyo significado para fines de investigación histórica supone un valor enorme<sup>38</sup>.

Se puede mencionar una última anotación sobre los pilotos que, a lo largo de la misma Guerra Civil española y en los años sucesivos, han escrito artículos en los cuales hablan de su experiencia en las unidades de la Aviación Legionaria. Citamos algunos de ellos: el capitán Enrico Meille, comandante de la 26ª Ella. del XVI Gr. "Cucaracha" firma sus escritos con el seudónimo de "Ico de Piampará"; el Mayor Bruno Montanari, comandante del X Gr. de Caza en las Baleares, envía correspondencia firmada con el nombre que ha adquirido en España: "Bruno Montani"; el capitán Igino Mencarelli, comandante de la 13ª



Roda en España. Es el segundo por la derecha, al lado de un Nieuport 52 junto a otros miembros de la Escuadrilla "España".

Ella. en los primeros meses de 1937, es autor de un artículo sobre los bombardeos nocturnos aparecido en el especial "Aviazione Legionaria"; otros artículos publicados en la posguerra llevan las firmas de Adriano Mantelli, Franco Pagliano y Ottorino Triboldi<sup>39</sup>.

Sin embargo, ninguno del escaso número de italianos que han combatido como aviadores en el bando por la causa de la República española ha dejado nada por escrito. El único testimonio, por cierto de gran interés, está constituido por la larga entrevista concedida por Cesare Roda en los primeros años setenta a los investigadores del Instituto "Ernesto De Martino" de Sesto Fiorentino. Expatriado a París, por motivos políticos en mayo de 1935, Roda continúa con su actividad de antifascista militante. El 2 de agosto es de los primeros italianos en cruzar la frontera de España junto con otros seis voluntarios. En Barcelona corre el riesgo de ser fu-

silado por milicianos del POUM, pero después consigue llegar a Madrid y entra como ametrallador en la Escuadrilla "España" que se está constituyendo en el aeropuerto de Barajas por iniciativa del escritor francés André Malraux. Participa en vuelos de guerra sobre Talavera de la Reina, Toledo y Guadarrama. Desde mediados de octubre realiza algunos viajes a Francia con el encargo de conseguir piezas de recambio para aviones, armas y explosivos. Sufre el arresto por parte de la Gendarmería de Cerbére y, una vez de regreso a España el 10 de diciembre, entra en el Grupo 12 de Bombardeo de la Aviación republicana, siempre como ametrallador. Viaja de nuevo a Francia en marzo de 1937, otra vez con la intención de continuar el envío de armas, pero los controles cada vez más asfixiantes por parte de la policía lo obligan a trasladarse a Bélgica, donde continúa su actividad de exiliado político<sup>40</sup>.



A. Mantelli.



Igino Mencarelli.



Cesare Roda.

## NOTAS

<sup>1</sup>Aeroplano nº 28. IHCA. Madrid, 2010.

<sup>2</sup>Contrariamente a cuanto se sigue creyendo, muchos de los pilotos (de diferentes grados) que habían combatido en España decidieron continuar la guerra después del 8 de septiembre de 1943 al lado de los Aliados, contra los alemanes y los fascistas de la Repubblica Sociale.

<sup>3</sup>El libro está firmado con el nombre adquirido por el autor en España: Valentino Tocci.

<sup>4</sup>Además de los libros, la Editoriale Aeronautica publicaba todas las revistas relacionadas con la aviación: “Le vie dell’aria”, “L’Ala d’Italia”, “L’Aquilone”, “Rivista Aeronautica”, “Rivista di Meteorologia Aeronautica”, “Rivista di Diritto aeronautico”, “Rivista di Medicina Aeronautica” y “Atti di Guidonia”. A la intervención italiana en España dedicó tres números especiales de gran formato: “Aviazione Legionaria”, “Guerra aerea” y “Catalogna. Documentario fotografico dell’assedio aereo”.

<sup>5</sup>En 2010 ha salido una reedición del libro con el título “capitán Valentino Tocci piloto legionario del 23º Gruppo C.T. As de Bastos”, publicada por el editor Sarasota.

<sup>6</sup>Ufficio Editoriale Aeronautico, Roma 1941. Antes de la publicación del libro, “L’Ala di Italia” había publicado en entregas de 8-10 páginas cada una la primera parte del diario del Coronel Bonomi, distribuidas junto con la revista.

<sup>7</sup>El balance de la participación de la Regia Aeronautica en la Batalla de Inglaterra resultará, como poco, alarmante: las dificultades encontradas en el difícil clima de los meses otoñales e invernales sobre el Canal de la Mancha ponen en evidencia las graves carencias de la que viene definida “la aviación del buen tiempo”. Las pocas acciones ofensivas realizadas se han concluido con graves pérdidas y sin haber causado ningún daño a los ingleses.

<sup>8</sup>En España el Cnel. Ruggero Bonomi resulta llamarse “Francesco Federici”. Para una más amplia biografía suya véase “El memorial Bonomi” de A. Emiliani en “Storia Militare” núm. 165 de junio de 2007.

<sup>9</sup>Publicado por el Centro Editoriale Nazionale en 1952.

<sup>10</sup>Mursia, Milán 1976. En España el teniente Corrado Ricci tiene documentos a nombre de “Corrado Rocca”.

<sup>11</sup>Tras la aparición de los cazas soviéticos en el cielo de Madrid el Mayor Tarcisio Fagnani, comandante de la Caza de la Aviación del Tercio, considera inútilmente peligroso el subdividir las fuerzas de las que dispone en pequeñas patrullas, ordena a los pilotos italianos el no ir más allá de las líneas y el no aceptar combate en condiciones de clara desventaja. Tales decisiones atraen las críticas de los mandos nacionalistas.

<sup>12</sup>Refiriéndose a una entrevista a Torrijos con el mismo García Morato, Ricci hace referencia a sus palabras en la pág. 77: “Adesso che mi hanno decorato così, sono obbligato a morire! (¡Ahora que me han condecorado así, estoy obligado a morir!) Nosotros creemos entender que él se siente obligado a demostrar de todas las maneras el habérsela ganado: intentamos entonces decirle que no es en absoluto necesario; todos saben quién es él y cómo se ha comportado siempre. Pero él nos mira con una especie de sonrisa y dice claramente: No! Spero proprio di morire in guerra altrimenti dovrò sparire appena finita. L’invidia di troppa gente mi rovinerà” (¡No! Espero de veras morir en guerra si no deberé desaparecer en cuanto acabe. La envidia de demasiada gente me destruirá”).

<sup>13</sup>Durante la segunda guerra mundial Corrado Ricci comanda con el grado de capitán la 410ª Ella. de Caza en África Oriental (referido a aquel período está otro libro suyo: “La romantica squadriglia”. Edizioni Cielo, 1961) más tarde, caído “l’Impero”, va con el 3º St. a África Septentrional. En 1943 está a la cabeza del 167º Gr. Autonomo Intercettori, una unidad que tiene en línea un muestrario de aviones diversos: prototipos, capturados, cazas nocturnos y demás. Tras el 8 de septiembre va al Sur y realiza numerosas acciones de guerra sobre el frente balcánico. En la posguerra cubre el mando del 3º St. de Caza, de la 3ª Brigada aérea y de

la 1ª Brigada aérea Misiles antiaéreos. Después, con el grado de general, está en el Centro de altos Estudios militares y es Inspector de Telecomunicaciones y Asistencia al vuelo. Deja el servicio en 1971 y se dedica a la literatura aeronáutica para después abrazar la vida religiosa: vistiendo el hábito de los combonianos, va a Gabón poniéndose al servicio de los más pobres de la Tierra.

<sup>14</sup>A los propios pilotos la Regia Aeronautica se les pide aún más: es quizás la única fuerza aérea que no prevé la figura del navegador de ruta en las tripulaciones de los polimotores.

<sup>15</sup>Jefe de patrulla es el capitán Gori Castellani, el tercer jefe de tripulación es el teniente Emilio Pucci. El apodo del teniente De Prato en España es “Tullio Gallina”.

<sup>16</sup>De vuelta en su patria, De Prato puede volver a volar finalmente en aviones de caza. Va al 6º St. y cuando Italia entra en guerra, el 10 de junio de 1940, realiza numerosos vuelos de vigilancia; después va a Albania y finalmente a Libia. Desde finales de 1941 en adelante es piloto de pruebas en la Reggiane.

<sup>17</sup>Giorgio Apostolo Editore, Milán 2001.

<sup>18</sup>El mando de la patrulla es confiado al capitán Giovanni Raina, el otro jefe de tripulación es el teniente Carmelo Giurleo cuyo avión se precipita al suelo en las proximidades de Ozieri, en Cerdeña, con la muerte de todos los hombres de a bordo.

<sup>19</sup>Al regresar a Italia, Moci va con el grado de Mayor a la 1ª Unidad del Centro experimental de Guidonia como piloto de pruebas y durante la segunda guerra mundial está en el 41º Gr. de Bombardeo aún junto con Muti. Tras el armisticio del 8 de septiembre de 1943 se une al gobierno del Sur y comanda el 132º Gr. “Baltimore”. En la posguerra ocupa cargos cada vez más importantes hasta alcanzar el de vicejefe del Estado Mayor de la Defensa y el de presidente del Consejo superior de las Fuerzas armadas.

<sup>20</sup>Aunque no contenga ninguna indicación al respecto, el libro, impreso en la provincia de Belluno, ha sido publicado entre los últimos meses de 2002 y los primeros de 2003.

<sup>21</sup>Al regreso a su patria, Serafini es destinado al 4º St. de Caza para pasar después, a petición propia y con el grado de teniente, al Centro experimental de Guidonia (en Tablada había efectuado numerosos vuelos de prueba a los mandos de aeroplanos recién reconstruidos o sometidos a profunda revisión). Conserva tal cargo también durante la segunda guerra mundial. Al principio de 1943 pasa del cuadro de navegantes (pilotos) al de especialistas y después del 8 de septiembre es capturado por los alemanes e internado en un campo de concentración en Alemania.

<sup>22</sup>Proveniente del 53º St. de Caza, Ruzzin va a España con el apodo “Giacomo Grassi”. También él, como Corrado Ricci, dedica su libro “Agli aviatori caduti, tutti, senza frontiere”.

<sup>23</sup>El libro ha sido reeditado en 2007 por Mursia con el título “Ali d’aquila. Duelli aerei nei cieli d’Europa”.

<sup>24</sup>Op. cit. pág. 56.

<sup>25</sup>Editado por cuenta propia en 2007. Tras el breve paréntesis español, Metellini vuelve a la 150ª Ella. del 6º St. de Caza. Participa en la segunda guerra mundial y permanece en la Aeronáutica Militar hasta alcanzar el grado de general.

<sup>26</sup>El apodo de Gon en España es “Aldo Gilli”.

<sup>27</sup>Proveniente del 4º St. de Caza, Biffani va a España con el nombre falso de “Guglielmo Bizzari”. Durante la segunda guerra mundial combate sobre Malta y en Libia, es abatido por un “Hurricane”, lo capturan y sale en libertad en 1946 tras 63 meses de prisión.

<sup>28</sup>Patriarca es el primer piloto italiano en ser cogido prisionero. Había llegado a España con el apodo “Vincenzo Boccolari”.

<sup>29</sup>Durante algunas entrevistas telefónicas efectuadas en 1987, Patriarca proporcionó al autor de este artículo versiones diversas sobre cómo y por qué fue vuelto a poner en libertad: lo que convenció a las autoridades de la República española habría sido la intervención del gobierno de los Estados Unidos o una gran suma de dinero puesta a

disposición de amigos de su padre. En la segunda guerra mundial, Patriarca participa en el breve ciclo de operaciones contra Francia y a continuación combate en Albania y en el Frente oriental. En 1943 está en la Caza nocturna en la defensa de Nápoles y después ejerce como instructor en la Escuela de Treviso. Tras el 8 de septiembre se niega a colaborar y los alemanes lo envían a un campo de prisioneros a Polonia. Acabada la guerra vuelve a ejercer de instructor, tanto militar como civil.

<sup>30</sup>El apodo de Costigliolo en España es “Silvio Castiglioni”. Como es evidente, de los apodos atribuidos a los hombres de la Aviación Legionaria no es difícil llegar a los nombres verdaderos. Esto ocurre en la mayoría de los casos y sobre todo a lo largo de 1938.

<sup>31</sup>Constituida a finales de abril de 1937, la 31ª Ella. forma parte con la 32ª y con la 33ª del VI Gr. de Caza llamado inicialmente “Diavoli neri” y después “Gruppo Leonello” del apodo adquirido en España por su comandante, el mayor Eugenio Leotta. En noviembre de 1937 se convierte en “Gamba di Ferro” tras el combate del 12 de octubre tras el cual el capitán Ernesto Botto, comandante de la 32ª Ella., sufre la amputación de una pierna.

<sup>32</sup>Proveniente de la mítica 91ª Escuadrilla Caza (la de Francesco Baracca y de otros grandes pilotos en la Gran Guerra, que fue conocida como “la Squadriglia degli assi”), el sargento mayor Chianese va a España con el nombre de “Giuseppe Giglio”.

<sup>33</sup>Krizaj es originario de una localidad eslovena anexionada a Italia en 1918, y fue suboficial piloto en la Regia Aeronautica antes de emigrar a Yugoslavia en junio de 1932 con un Fiat AS.1, un avión por entonces muy difundido en los Aeroclubes italianos. Al final de agosto de 1936 va a España y en Barajas entra en la Escuadrilla “España”. En el transcurso de pocas semanas viene abatido dos veces: el 11 de septiembre por un compañero de curso, el sargento Giovanni Magistrini, y el 15 de octubre por Joaquín García Morato. Con el avión en llamas, un Dewoitine D-371, se ve obligado a lanzarse en paracaídas en las líneas enemigas. Pese a sus heridas, consigue evitar ser capturado, pero al día siguiente decide entregarse. Hospitalizado en Talavera sufre los malos tratos efectuados por Ettore Muti, siendo encarcelado después en Salamanca.

<sup>34</sup>En las primeras fases de la segunda guerra mundial Chianese es piloto de caza en África Septentrional. Repatriado por una enfermedad, realiza tareas de instructor aeronáutico durante mucho tiempo.

<sup>35</sup>Publicado en junio de 2010.

<sup>36</sup>Monti llega a España con el nombre falso “Oreste Macchia”.

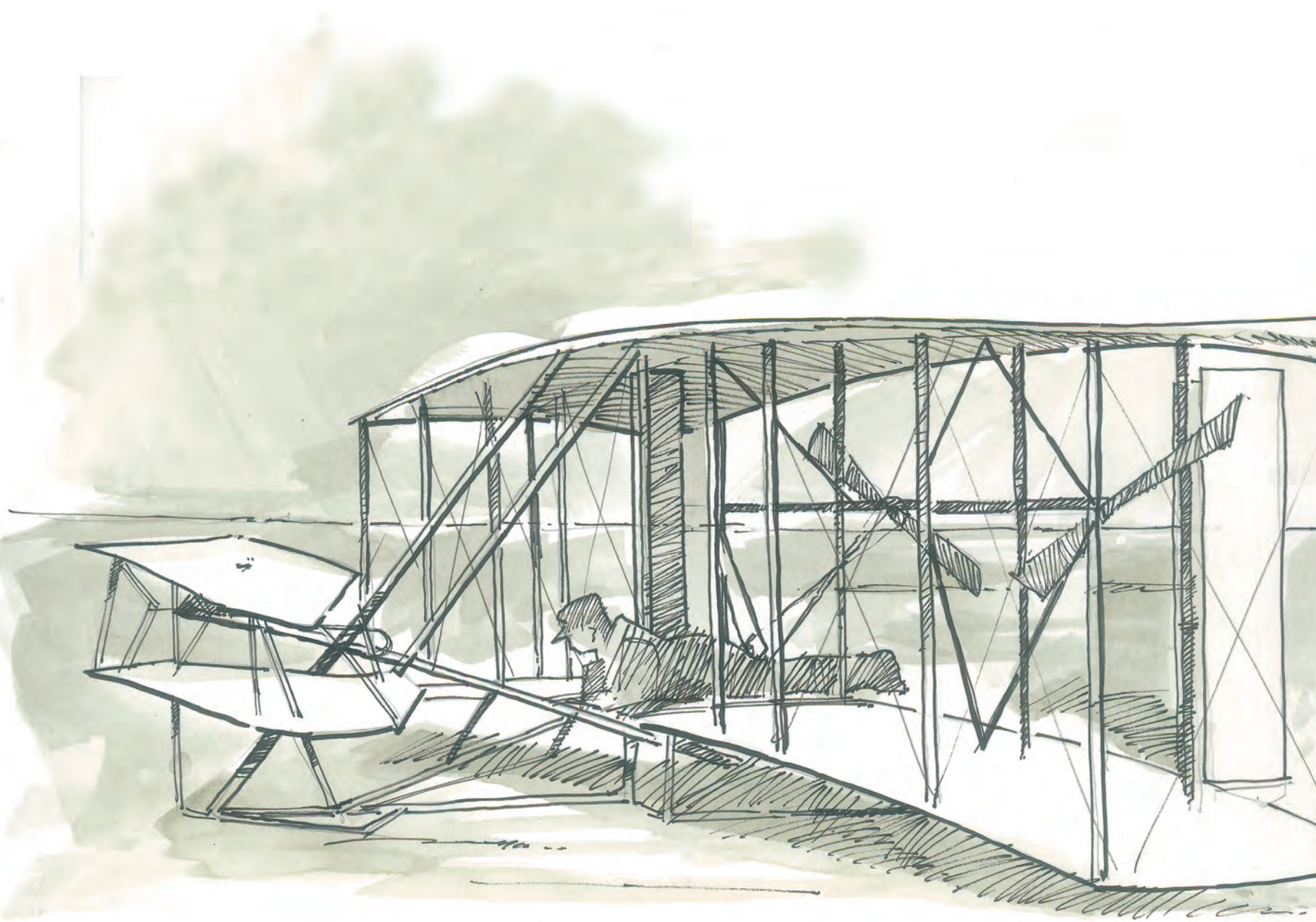
<sup>37</sup>Tras su regreso, el capitán Monti vuelve al 4º St. de Caza y le viene confiado el mando de la 84ª Ella. Combate en África Septentrional y sobre Malta para después ser llamado a dirigir los cursos de la Escuela Caza de Gorizia. Tras el 8 de septiembre de 1943 entra en l’Aviazione Co-belligerante al lado de los Aliados y acepta cumplir una larga y arriesgadísima misión en el Norte, en el territorio italiano ocupado por los alemanes: la de tomar contacto con los pilotos de la RSI para convencerles de que se cambien de bando.

<sup>38</sup>Véase el enlace [www.asso4storno.it](http://www.asso4storno.it)

<sup>39</sup>Piloto de S.81 en la Aviación Legionaria de las Baleares, el por entonces teniente Triboldi es autor de un libro inédito de memorias con dos breves capítulos, una decena de páginas, dedicados a los vuelos nocturnos en España y a experimentos para el lanzamiento de sacos de pan sobre Barcelona.

<sup>40</sup>A la figura de Roda, combatiente en España y durante la guerra de Liberación en Italia, además de activista y dirigente político, su yerno Carlo Longhini ha dedicado el libro “Da Montanara a Montanara” (Teti Editore, Milán 2005). Una biografía de Cesare Roda se puede consultar también en “Italiani nell’Aviazione repubblicana spagnola” de A. Emiliani (Edizioni Aeronautiche Italiane, Florencia 1981).





# Recuerdos de un mecánico de Aviación de la República

JOSÉ CAPELLADES SALA  
*Mecánico de Aviación*

**E**l cumplimiento del deber del mecánico de aviación en las escuadrillas era muy complejo durante la Guerra Civil española en el bando gubernamental.

Su labor era técnicamente laboriosa y consecuente, por eso existía una razón ponderable que obligaba al mecánico en todo momento a verificar el más mínimo detalle del avión para que estuviera en perfecto estado de vuelo. Era importantísimo efectuar con la mayor prontitud posible el mantenimiento ordinario del avión, así como las reparaciones del motor y resto del aparato, para su disponibilidad al servicio de la escuadrilla.

La atención minuciosa que prestaban los mecánicos a los aviones se realizaba con mucho rigor, pues podría significar el éxito de las misiones de las escuadrillas. Por otro lado, el

correcto estado y funcionamiento del avión era el broche de seguridad del piloto y, por supuesto, garantizaba la vida de sus tripulantes.

En febrero de 1938 fui destinado al aeródromo de Hajar (Teruel) como mecánico de la 4ª Escuadrilla Grupo 26, mandada por Ladislao Duarte. La escuadrilla estaba formada por aviones de caza Polikarpov I-15, que debido al morro achatado y su corta silueta, recibieron el nombre de Chatos. Se trataba de un avión extraordinario, del tipo sesquiplano monoplaza. Una característica peculiar la ofrecía el ala superior en forma de gavina sobre la cabina, que daba una mejor visibilidad al piloto, con el colimador (visor) instalado



→ **Profesorado año 1937. Primera fila de izquierda a derecha de pie:** Daniel Gómez (talleres), profesor de motores; Francisco Jiménez profesor de aerodinámica; Valeriano Torija (talleres) profesor de motores; Agustín Franco profesor de aparatos de a bordo; Rafael San Martín profesor de motores; Eugenio Villena (talleres), profesor de ajuste; Angel López profesor de carburación, teoría y práctica. **Detrás de la primera fila de izquierda a derecha:** médico servicio sanitario; Manuel Rodríguez (talleres), profesor de puesta a punto y prácticas en los aviones situados en el campo de la escuela; Justo Arruego (talleres), profesor de calderería y soldadura. A sus órdenes un maestro forjador. **Abajo arrodillados de izquierda a derecha:** Erasto Rojas auxiliar del profesor de instrucción militar; Aniceto Cancio profesor de montaje de aviones; Rafael Fernández jefe de compañía y profesor de matemáticas; Juan Antonio Baca profesor de matemáticas; Rafael Cabello profesor de instrucción militar. **Observación:** el cuadro de profesores que figura en la fotografía es incompleto. Faltan los profesores Enrique Rubio de física; Mariano Alaruz de tecnología mecánica y Roberto Gutiérrez de electricidad. Escuela de mecánicos de Aviación de Godella (Valencia).



→ 16ª Promoción de mecánicos, mayo 1937.

**[ La atención de los mecánicos hacia los aviones se realizaba con mucho rigor, pues significaba el éxito de las misiones de las escuadrillas. Su correcto estado y funcionamiento era el broche de seguridad del piloto ]**



→ 17ª Promoción de mecánicos, noviembre 1937. Alumnos en el campo realizando prácticas en un avión Breguet XIX con motor Lorraine de 12 cilindros en W de 450 cv  
**Abajo de izquierda a derecha:** Enrique Aparicio, Fernando Ballador y Juan Soler. **Arriba de izquierda a derecha:** Manuel Giner, Paulino Aupi, José Jové y Enrique Pascual.

en el centro. Lo impulsaba un motor Wright Cyclone de 9 cilindros en estrella de 700 cv. Su arma ofensiva/defensiva la constituían cuatro ametralladoras montadas en el fuselaje, sincronizadas con el motor, del calibre 7,62 milímetros, con una cadencia de tiro de 800 disparos por minuto.

La escuadrilla se componía de cuatro patrullas, y cada patrulla de tres aviones. La atendía la siguiente dotación de mecánicos:

- Jefe Mecánico Eugenio Gandiaga
- Mecánico José Ferrer
- Mecánico Guillermo Letona
- Mecánico Manuel Egurrola
- Mecánico José M<sup>a</sup> Martí
- Mecánico Juan Martínez
- Mecánico José Jové
- Mecánico Florencio Esteban
- Mecánico José Fabregat

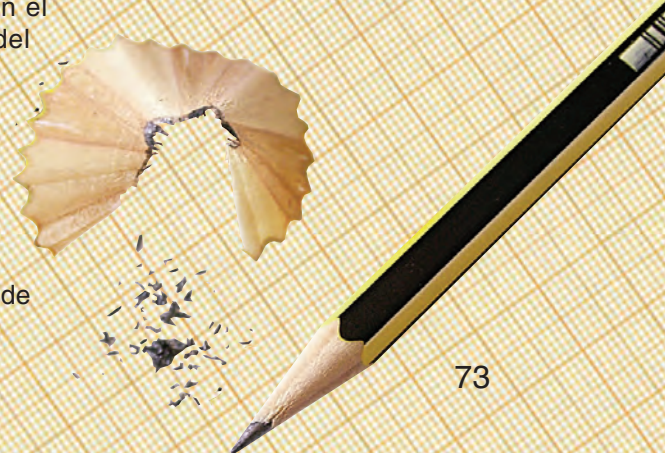
- Mecánico José Capellades
- Mecánico Roberto Moltó
- Mecánico Pedro Bravo

El primer avión que me asignaron fue el CA-012, pilotado por Manuel Guasch.

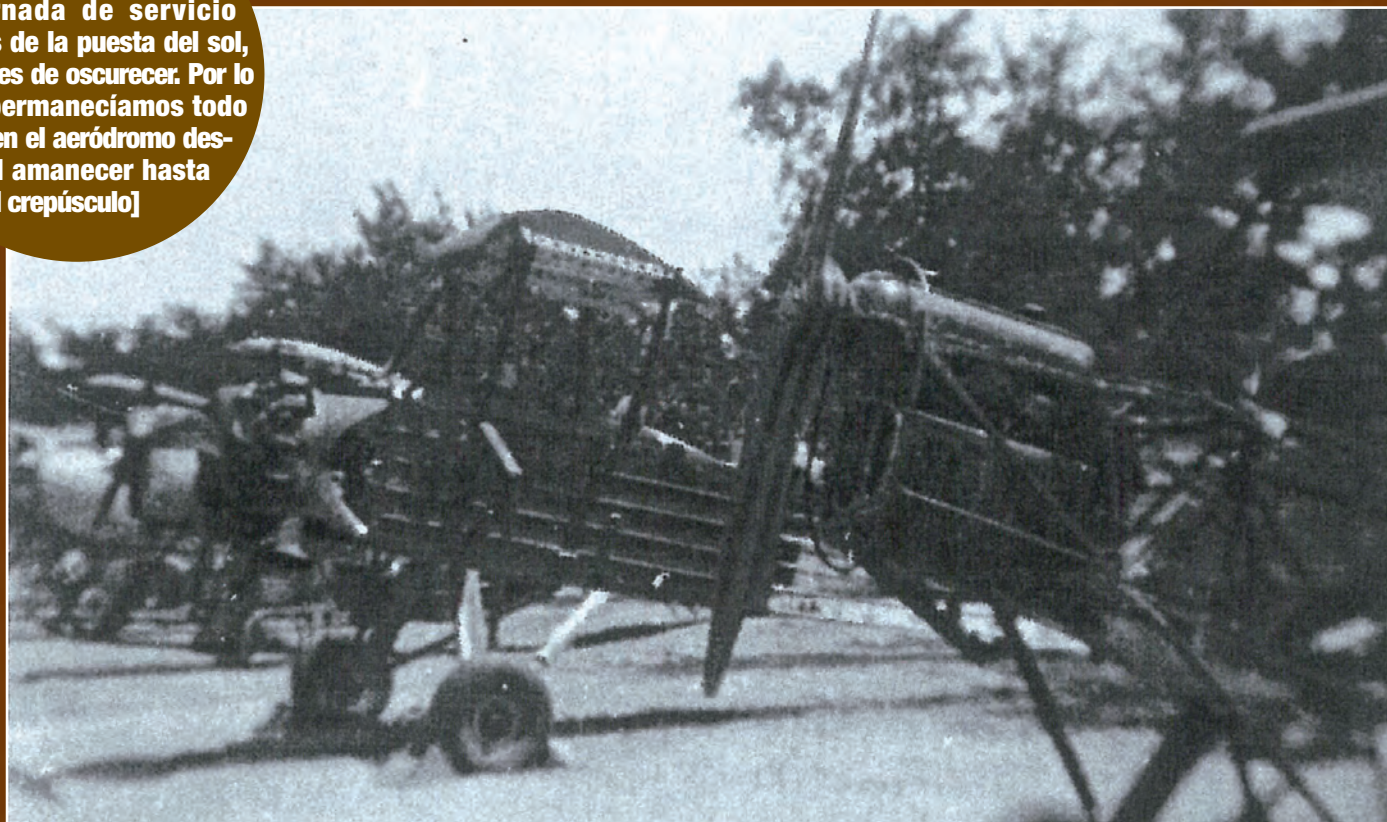
Todos los días antes del amanecer, los componentes de la escuadrilla nos trasladábamos del pabellón de Alcañiz al aeródromo de Hijaar. Mi ayudante quitaba la capota que cubría el motor y la de la carlinga, luego aseguraba bien los calzos a las ruedas. Cada patrulla disponía de dos vehículos de puesta en marcha para arrancar los motores de los aparatos.

Cuando yo arrancaba el motor del avión –previamente comprobado el aceite del depósito– lo hacía funcionar a 650 revoluciones por minuto para calentarlo, mientras observaba la presión de aceite y la temperatura del motor. Una vez calentado el motor, comprobaba el encendido de cada magneto a 1.200 revoluciones por minuto; la caída de las revoluciones de ambos encendidos tenía que ser igual. Después sometía el motor a plena potencia unos segundos, con el avance del encendido al máximo, para comprobar si alcanzaba las revoluciones especificadas. También observaba si la aceleración era correcta. Además comprobaba el funcionamiento del corrector de altura. Seguidamente paraba el motor. Finalmente actuaba la palanca de los mandos para comprobar que se movían sin resistencia ninguna. Lo mismo hacía con el “palonnier” (barra del timón de dirección).

Mientras el ayudante repostaba el depósito de combustible, yo verificaba, ocularmente, el estado exterior del aparato y el atalaje de sujeción del piloto.



[ Normalmente la escuadrilla terminaba su jornada de servicio después de la puesta del sol, poco antes de oscurecer. Por lo tanto, permanecíamos todo el día en el aeródromo desde el amanecer hasta el crepúsculo ]



→ Aviones en el campo para prácticas. El avión situado a la izquierda es el "Jesús del Gran Poder".



→ Sabadell (Barcelona) diciembre de 1937. Formación de la 4ª Escuadrilla Grupo 26 (Chatos) de caza. Avión Polikarpov I-15 sesquiplano, impulsado por un motor M-25 Wright Cyclone de nueve cilindros en estrella de 700 cv., dotado de cuatro ametralladoras SHKAS sincronizadas con el motor, calibre 7,62 m/m y una cadencia de tiro de 800 disparos por minuto.

Sentados en el banco de izquierda a derecha: José Lledó conductor del vehículo de puesta en marcha del motor del avión; Eugenio Gandiaga, jefe de mecánicos; Ladislao Duarte jefe de Escuadrilla; Nicolás Pérez piloto, y José Recalde, piloto.



→ Pilotos de la 4ª Escuadrilla. De izquierda a derecha: Manuel Orozco; Ladislao Duarte jefe de Escuadrilla; José Recalde. Aeródromo de Caspe (Zaragoza), marzo 1938.

Estas normas las cumplíamos los mecánicos diariamente, antes del amanecer. Así, ante cualquier emergencia que surgiese, los aviones se hallaban disponibles para el servicio.

Normalmente la escuadrilla terminaba su jornada de servicio después de la puesta del sol, poco antes de oscurecer. Por lo tanto, permanecíamos todo el día en el aeródromo desde el amanecer hasta el crepúsculo. Antes de retirarnos, si observábamos un cambio de tiempo con posibles rachas de viento, clavábamos unas piquetas en el suelo para amarrar con cuerdas los dos planos inferiores y la cola del avión. Después nuestro autobús nos recogía para llevarnos a Alcañiz.

Los días que permanecíamos en el aeródromo de Higar, la escuadrilla realizaba misiones de ametrallamiento en el sector de Alfambra del frente de Teruel. En uno de estos servicios mi avión averió un amortiguador del tren de aterrizaje al tomar tierra en el aeródromo. Afortunadamente me entregaron el repuesto nuevo, lo que permitió efectuar la reparación sin pérdida de tiempo, pues en cuestión de tres horas y media el aparato estaba disponible para el próximo servicio.

El 10 de febrero, el Estado Mayor ordenó a la escuadrilla trasladarse al aeró-



dromo de Sagunto (Valencia). Nuestra estancia aquí fue muy corta y con relativa actividad, tan solo permanecemos hasta el 13, en que nos trasladamos al aeródromo de Barracas (Castellón). Este aeródromo se hallaba en la cumbre del nombrado Puerto de Barracas, era un lugar abierto, ventoso y muy frío en el invierno. Algunos días al retirarnos al anochecer, tuvimos que amarrar los aparatos con cuerdas en piquetas clavadas al suelo. Desde el primer día la escuadrilla desarrolló mucha actividad en algunos sectores del frente de Teruel. Los mecánicos nos apresuramos a revisar los mo-

tores para prevenir cualquier anomalía por insignificante que pareciera. Si ésta aparecía, resolvíamos el problema a la mayor brevedad posible. Por otra parte, mientras los aviones se hallaban de servicio, los mecánicos revisábamos las bujías retiradas por dudosas; una vez limpias y calibradas las sometíamos a prueba en un comprobador a una presión de 6 kg/cm<sup>2</sup>. Si a esta presión no saltaba la chispa entre los electrodos de la bujía, la desechábamos. También confeccionamos cables de repuesto de acero trenzado para el timón de dirección.



→ **Pilotos de la 4ª Escuadrilla. De izquierda a derecha:** Rómulo Negrín, Ramón Llorente, Alberto Martínez. Aeródromo de Caspe (Zaragoza), marzo de 1938.



→ **Pilotos de la 4ª Escuadrilla. De izquierda a derecha:** Nicolás Pérez, Alberto Martínez, Ladislao Duarte jefe de Escuadrilla; Ramón Llorente, Antonio López. Pabellón de la escuadrilla. Aeródromo de Monjos (Barcelona), abril de 1938.



→ **Pilotos de la 4ª Escuadrilla. De izquierda a derecha de pie:** Emilio Ramírez jefe de Escuadrilla (la cabeza a su izquierda es de un soldado), Ramón Roldán, Alberto Martínez, Antonio López, Vicente Hernández, Laureano Sapiña, José Rubert, José Brufau. **Detrás de la fila de izquierda a derecha:** X, Vicente Castillo y Juan Riera. **Arrodillados de izquierda a derecha:** Elías Hernández, Enrique Gutiérrez y Francisco Viñals. Aeródromo de Monjos, octubre de 1938.

El 21 por la mañana la escuadrilla emprendió un servicio de protección a nuestros bombarderos, formados por una escuadrilla de Natachas RZ. Media hora después de la partida de nuestra escuadrilla, divisamos a un avión que volaba a baja altura en dirección al aeródromo; pudimos apreciar que venía con los timones de dirección y de profundidad medio destrozados. El avión pilotado por Manuel Orozco tuvo dificultades en el aterrizaje; no obstante logró tomar tierra sin el menor problema. El jefe de mecánicos nos ordenó a mí y a Jové prestar ayuda al mecánico Martínez para efectuar la reparación. Tuvimos que reponer los dos timones, además de los cables de acero trenzado articulados del "palonnier" al timón de dirección.

El día siguiente, Luis Otaño, receptor de las órdenes transmitidas por el Estado Mayor a la escuadrilla, nos informó de que las noticias de Radio Nacional habían anunciado que el piloto Carlos de Haya había perecido en un combate el día anterior por la mañana, al chocar su Fiat CR-32 contra un Chato. Precisamente era el avión que volaba Orozco. Carlos de Haya era un aviador excepcional y un profesional experto en materia aeronáutica. Yo sabía de él a través de la prensa del año

1931, cuando inventó el aparato integral giroscópico para el vuelo sin visibilidad. Quienes lo habían conocido personalmente lamentaron el triste suceso.

La contraofensiva nacional de Teruel nos obligó a realizar muchas misiones en el frente, en medio de un invierno muy crudo, cubierto de nieve, que alcanzó los 18 grados bajo cero. Los combates aéreos eran frecuentes y a menudo algunos de nuestros aviones regresaban averiados. A pesar de nuestro esfuerzo reparando los aparatos con la mayor celeridad posible, no se podía evitar que la escuadrilla realizara alguna misión con un avión menos.

El 25, mi avión regresó al aeródromo con el plano del ala inferior izquierdo, seriamente deteriorado, por la explosión de un antiaéreo, y el fuselaje con dos agujeros. El mecánico Egurrola me ayudó en la reparación y procedimos con rapidez gracias al utillaje de que disponíamos. Después de quitar el plano averiado montamos el nuevo firmemente en el fuselaje y en el montante, luego fijamos las diagonales en el plano y colocamos las carenas en el plano y en el montante. El trabajo lo efectuamos sin ningún contratiempo.



→ Mecánicos de la 4ª Escuadrilla. De izquierda a derecha Roberto Moltó, José Ferrer y apoyado en el fuselaje del avión CA-011 José Jové. Aeródromo de Zaidín (Huesca), marzo de 1938.



→ Mecánicos de la 4ª Escuadrilla. De izquierda a derecha José Bastida jefe de mecánicos, Rodolfo Fernández, José Ferrer, José Capellades, Florencio Esteban, Juan Plaza, Manuel Ebrí, X armero, José Cancauno, Modesto Rosell y Pedro Bravo. En la carlinga Manuel Egurrola. Arrodillados de izquierda a derecha: Antonio García, Guillermo Letona, Vicente Cerrada. Aeródromo de Monjos, septiembre de 1938.



→ Izquierda:  
**Piloto Juan Comas.**  
Aeródromo  
de Santa María de  
Cayón (Santander),  
junio de 1937.  
**Derecha:**  
**José Capellades**  
mecánico de  
la 4ª Escuadrilla.  
Aeródromo de Hajar  
(Teruel), febrero  
de 1938.

[ Había días de mucho frío. Mientras utilizaba las herramientas me daba la sensación de que se pegaban en las manos. El frío era implacable para el mecánico, y también para el piloto, cuyas extremidades se entumecían ]

Recuerdo que aquellos días hacía mucho frío. Mientras utilizaba las herramientas me daba la sensación de que se pegaban en las manos.

El frío era implacable para el mecánico, pero también lo era para el piloto, cuyas extremidades se entumecían. Cierta día por mañana, al regresar la escuadrilla de un servicio, al piloto Ramón Llorente, al aterrizar, le faltó poco para capotar debido al frío en las manos y en los pies, a pesar de llevar guantes y botas de piel.

El 2 de marzo nos retiramos al aeródromo de Escatrón, y dos días después lo hacíamos al de Caspe, ambos provincia de Zaragoza. Desde estos aeródromos la escuadrilla cumplía misiones de ametrallamiento en el sector de Utrillas y Montalbán y a veces tenía que enfrentarse con la caza nacional que les superaba numéricamente.

El 7, la escuadrilla participó en ametrallamientos cerca de Rudilla, pero la caída de Montalbán en poder de los nacionales nos obligó, dos días después, a retirarnos al aeródromo de Candanos (Huesca). Justamente ese mismo día es derribado y muerto el piloto Vicente Pinar. Cuando nos enteramos del suceso yo estaba ayudando a mi compañero mecánico Esteban a cambiar la hélice de su avión. Lamentamos mucho la noticia, pues la pérdida de un compañero afligía a todos los componentes de la escuadrilla.



→ **Pilotos que actuaban en el Norte, de izquierda a derecha:** Zambudio, Panadero, Comas, Morquillas y Feo. Aeródromo de Santa María de Cayón (Santander), junio de 1937.



→ Pilotos de la 2ª Escuadrilla Grupo 26 (Chatos). De izquierda a derecha: Morquillas jefe de Escuadrilla, Viñals, Barbero....



→ Pilotos de la 1ª y 2ª Escuadrilla (Chatos). Aeródromo de Alcublas.



→ Pilotos de la 2ª Escuadrilla. De pie a la izquierda Francisco Viñals, jefe de la Escuadrilla.



**[ Entre mecánico y piloto existía una gran compenetración que mantenía la mutua confianza. Al regreso cada misión, mi compañero piloto relataba sus observaciones respecto al motor y al comportamiento del avión ]**

Los mecánicos, con humor o sin él debido al exceso de trabajo o motivado por algún suceso conmovedor ocurrido en la escuadrilla, siempre tuvimos la moral y el espíritu elevados. Entre el mecánico y el piloto existía una gran compenetración que mantenía nuestra mutua confianza. Al regreso de la escuadrilla, después de cumplir su misión en el frente de combate, mi compañero piloto relataba sus observaciones respecto al motor, así como el comportamiento del avión. Después se dirigía tranquilo a la caseta de mando. Tenía la plena convicción de que mi rigurosa intervención en el aparato resolvería cualquier anomalía si realmente existía.

El 9 de marzo a primeras horas de la mañana, la escuadrilla partió para reunirse con otra del mismo grupo, para realizar un ataque de ametrallamiento masivo en el sector de Hajar-Alcañiz. Cuando hacía más o menos hora y media





que había partido, por tanto cerca de la hora de regreso, apreciamos que se acercaban unos aviones que resultaron ser Heinkel-111. Al llegar a la vertical del aeródromo lo bombardearon dando dos pasadas. Nosotros nos protegimos del bombardeo en el refugio cerca de la caseta de mando.

Precisamente en esos momentos aparecieron en nuestros aviones de regreso y al divisar a los aviones nacionales los atacaron, derribando a uno que cayó a un lado del aeródromo, y otro que aterrizó en un campo labrado muy cercano. El tercero logró huir a pesar de haber sido alcanzado por los disparos. La tripulación de los dos aviones derribados fue hecho prisionero y después conducidos a Barcelona. El avión del mecánico Martínez llegó con una pequeña pérdida de aceite por el tubo de la bomba de recuperación de aceite del

→ **Pilotos de la 3ª Escuadrilla Grupo 26 (Chatos).** De derecha a izquierda: Comas jefe de Escuadrilla, Zambudio, Redondo, Ortega, Pérez, Briz, Montagut, Montoya, Sánchez, Nieto, Puig, Hueso y Hernández. Aeródromo de Alcubras (Valencia) finales de 1937.

motor que, no obstante, no le impidió participar en el ataque. El 11 de marzo el Estado Mayor ordenó a la escuadrilla que se trasladara al aeródromo de Zaidín (Huesca). En un servicio realizado sobre las líneas nacionales cerca de Caspe, tuve la fatalidad de perder mi avión al ser derribado y muerto el piloto Manuel Guasch. Yo, personalmente, lo sentí mucho porque además de su compañerismo, existía buen entendimiento y confianza entre los dos. Al quedar sin avión, asistía con mi colaboración a los mecánicos de mi patrulla, que ciertamente se hallaban con bastante trabajo, particularmente Jové, cuyo avión tenía una magneto averiada y una diagonal de los planos cortada.



→ *Francisco Viñals jefe de la 2ª Escuadrilla.*

El 20, la escuadrilla recibió el avión CA-041 que fue entregado al piloto Elías Hernández que, a su vez, me fue asignado.

Llevábamos dos días con mucha actividad en el sector de Caspe y de Alcañiz. Nuestra escuadrilla y la tercera al mando de Juan Comas, efectuaron misiones de ametrallamiento en las líneas nacionales para contener el progresivo avance de sus fuerzas que se dirigían al norte.

El 23, la escuadrilla se dirigió al aeródromo de Balaguer (Lérida). Este traslado se efectuó haciendo escala en el aeródromo de Alfés, donde había otras escuadrillas. Aquí se incorporó el mecánico José Bardisa, recién regresado de la academia. Desde el aeródromo de Balaguer la escuadrilla realizó sendas misiones en el sector de Monzón y Binéfar. En uno de estos servicios mi avión regresó con pérdida de potencia del motor. Revisando el motor comprobé que se producían algunos fallos en el sistema de encendido de la magneto izquierda. Por falta de existencias no pude reponerla, hasta que recibimos la magneto de repuesto dos o tres horas después. Además hubo que reparar la fuga de combustible de la bomba.

En las operaciones realizadas desde aquel aeródromo hubo días de mala racha por averías en algunos aviones. En esta ocasión, los compañeros mecánicos Martí y Moltó, de la tercera y cuarta patrulla respectivamente, tuvieron que reparar el empenaje y el timón de dirección con ayuda de Letona. Yo ayudé a este último a desmontar y reponer el resorte y la válvula de escape de un cilindro del motor. Los mecánicos solíamos prestar estos servicios mientras la escuadrilla permanecía en vuelo. Verdaderamente existía mucha solidaridad y colaboración entre nosotros. Incluso alguna que otra noche, en el poco tiempo de ocio de que disponíamos después de cenar, nos reuníamos para cambiar impresiones e ideas sobre nuestra labor respecto a problemas de orden mecánico.

El 29 de marzo nos hallábamos en el aeródromo de Guisona (Lérida). Desde ahí se efectuaron diversos servicios hasta el 4 de abril en que nos trasladamos al aeródromo de Monjos (Barcelona). Al día siguiente lo hicimos al aeródromo de Reus, y dos días después al de Vilallonga, ambos provincia de Tarragona. Desde estos aeródromos se llevarían a cabo misiones en una vasta zona entre Caspe y Mequinzenza.

Sin embargo, el 9 de abril regresamos de nuevo al aeródromo de Monjos. Los movimientos que realizamos de un aeródromo a otro eran una estratagema logística para despistar a la aviación nacional. Simulamos que en estos aeródromos operaban distintas escuadrillas, cuando en realidad, en esos momentos, el Grupo 26 se hallaba escaso de aviones. La permanencia en vuelo para cubrir los servicios que exigían las operaciones del frente se lograba efectuando más misio-



→ *Juan Comas jefe de la 3ª Escuadrilla. Aeródromo de El Toro (Castellón), febrero de 1938. En julio de 1938 fue nombrado jefe del Grupo 26.*



→ *Pilotos de la 3ª Escuadrilla. De izquierda a derecha Sanromá y Zambudio, situados al lado de un Chato.*



→ *Pilotos de una escuadrilla del Grupo 21 frente al avión Polikarpov I-16 (Mosca), impulsado por el motor M-25 B Wright Cyclone de nueve cilindros en estrella de 750 cv, equipado de cuatro ametralladoras SHKAS del calibre 7,62 m/m, dos sincronizadas con el motor de 800 disparos por minuto, las otras dos fijas en los planos extrarrápidas de una cadencia de tiro de 3.500 disparos por minuto. Avión monoplano con tren de aterrizaje retráctil y frenos independientes en las ruedas. Aeródromo del Carmolí.*



→ *Avión Polikarpov I-15 (Chato) salido de la fábrica para efectuar las pruebas de vuelo. El piloto al pie de la carlinga. Sabadell (Barcelona), marzo de 1938.*

nes; el cansancio del personal era manifiesto. No obstante, el entusiasmo del personal volante y de los mecánicos imperaba a mantener el espíritu con la moral elevada. Si alguna vez nuestro ánimo decaía por el cansancio, entonábamos nuestro "Himno de Mecánicos" que nos alentaba a recobrar, briosamente, fuerzas para seguir trabajando.

Yo y otros compañeros mecánicos de la escuadrilla trabajábamos alguna que otra noche para reparar los aparatos que regresaban averiados del frente, todo ello con el fin de tenerlos en condiciones de vuelo al amanecer del día siguiente. El trabajo era arduo, pues se efectuaban contrareloj, y no siempre las circunstancias

**[ El trabajo era arduo, y se efectuaba contrareloj y no siempre en circunstancias favorables. Lo más complicado generalmente se hallaba en los motores, lo mismo si la avería era mecánica o producida en el combate ]**

y el factor tiempo resultaban favorables. Eran muchas las reparaciones que se efectuaban: reponer algún plano y algún timón si estaban seriamente dañados, y otras reparaciones de mayor o menor importancia.

La parte más complicada de nuestra labor generalmente se hallaba en los motores, lo mismo si la avería era mecánica o producida en el combate. Una vez hubo que reponer un cilindro con el correspondiente émbolo con pasta de esmeril "especial", hasta que se introducía una lámina calibrada (galga) apropiada entre el émbolo y la pared del cilindro (esta operación se hizo en campaña durante la guerra; en tiempo normal jamás se usaba tal procedimiento). Con previo asentamiento, la luz entre el émbolo y el cilindro era igual a la de un motor con el rodaje inicial. Así se evitaba un posible calentamiento del émbolo y el consiguiente gripado del mismo en el cilindro.

Mientras mi aparato permanecía en el aeródromo hacía pequeños trabajos: pegar con novavia parches de tela en el fuselaje o en los planos si estaban agujereados. En cuanto al motor resolver las anomalías más simples: localizar los fallos del encendido y reponer las bujías defectuosas. Con cierta frecuencia se cambiaban las bujías de los dos cilindros inferiores, las más propensas a engrasarse, principalmente en los motores con muchas horas de vuelo.

Desde el aeródromo de Monjos, la escuadrilla efectuó misiones en un extenso sector hacia el sur del río Ebro. Sin embargo el 11 de abril, por

orden del Estado Mayor, el jefe de la escuadrilla y los pilotos se dirigieron con los aviones a la zona de Levante. Además se trasladaron por carretera en vehículos el médico Espinosa, el jefe de mecánicos Gandiaga y los mecánicos Martínez, Jové, Martí y Fabregat y también dos armeros. Todo ello ante el inminente corte de la carretera de Barcelona a Valencia por el ejército nacional.

Yo me quedé en el aeródromo de Monjos con los mecánicos Ferrer, Egurrola, Letona, Esteban, Moltó, Bravo y Bardisa y el armero Pacheco y así lo hizo también el resto del personal: Otaño, el intendente, ayudantes mecánicos, paracaidistas y conductores de vehículos. Después del 15 de abril en que el ejército nacional alcanzó el Mediterráneo por Benicarló, cortando la carretera de Barcelona a Valencia, se incorporaron el médico Aranguren, el jefe de mecánicos José Bastida, el mecánico Juan Plaza y los armeros Álvarez y Maldonado. Unos días después lo hicieron los mecánicos Vicente Cerrada, Manuel Ebri, Modesto Rosell y Antonio García recién regresados de la Academia.

A principios de mayo los aviones de la escuadrilla regresaron a Cataluña y aterrizaron en el aeródromo del Panadés (Barcelona). Los mecánicos ya nos encontrábamos en ese aeródromo para atender a los aviones. La escuadrilla realizó misiones de ametrallamiento en el frente del Ebro, alguna de ellas con otras escuadrillas del mismo grupo. Durante nuestra estancia en ese aeródromo pernoctamos en San Quintín de Mediona, alojados en la casa parroquial del pueblo.

Aunque se llegaba tarde al pabellón, después de cenar, en lugar de acostarnos algunas veces nos reuníamos para comentar las noticias que escuchábamos en la radio. Sin embargo, otras veces siempre había algún compañero que se divertía narrando cuentos y chistes; lo importante para nosotros era pasar el tiempo lo más agradablemente posible. Recuerdo que una noche, después de acostarnos, a tres compañeros muy juerguistas —dos pilotos y un mecánico— se les ocurrió ponerse los ornamentos o vestiduras que usaba el cura párroco del pueblo para celebrar la misa. Uno vestía de sacerdote con el escapulario, otro de sacristán con un crucifijo en la mano y el tercero de monaguillo con una vela encendida. Así se presentaron los tres en una habitación en la que dormían cinco compañeros. Al colocarse aquellos frente a la cama de uno que estaba dormido, éste, al despertarse medio confuso, cogió la pistola que tenía debajo de la almohada. Pero al instante reaccionó, al darse cuenta de la treta que le habían preparado aquellos tres individuos, que se hallaban en un rincón riéndose a carcajadas.

El 29 de abril la escuadrilla cruzó de nuevo las líneas, por mar, para dirigirse a la zona de Levante. Unos días después regresamos al aeródromo de Monjos. Bastida nos encargó a los mecánicos controlar el estado del material y revisar las piezas de repuesto de los aparatos, además de verificar el utillaje y las herramientas para tenerlo todo a punto.

El 15 de junio Bastida me ordenó junto a Esteban y Moltó prestar servicio en la 6ª Escuadrilla del Grupo 21, mandada por Francisco Meroño, en el aeródromo de Santa Oliva (Tarragona). Nos pusimos a las órdenes del jefe de mecánicos. La escuadrilla se componía de aviones Polikarpov I-16, llamados Moscas por su pequeña silueta. Lo equipaba un motor Wright Cyclone radial de nueve cilindros de una potencia de 750 cv. Disponía de cuatro ametralladoras del calibre 7,62 milímetros, dos sincronizadas con el motor y de unos 800 disparos por minuto; las otras dos fijas en los planos, con una cadencia de tiro de 3.500 disparos por minuto.

El personal que trabajaba en este tipo de avión debía tomar toda clase de precauciones al cruzar por delante de los planos si había alguien en la carlinga, particularmente el armero, pues a un individuo de estatura normal, el cañón de las ametralladoras de los planos le quedaba a la altura de la cabeza. Había ocurrido ya algún accidente al disparar una de las ametralladoras en el preciso momento de cruzar alguien por delante.

Cooperamos varios días prestando servicio en aquella escuadrilla que efectuaba misiones en el sector de Fayón y la confluencia del río Segre con el Ebro. Un día por la tarde, mi avión CM-158 (no estoy muy seguro del número) regresó con el plano derecho agujereado por un proyectil antiaéreo. Desmonté el plano pero hasta el día siguiente no pude montar el nuevo, que trajeron de Reus. Finalmente el 27, se incorporaron tres mecánicos a la escuadrilla y nos relevaron mientras nosotros regresamos al aeródromo de Monjos.

Dos días después Bastida nos mandó a los tres al aeródromo del Prat de Llobregat. Allí nos destinaron a una patrulla de Chatos de la escuadrilla de vuelo nocturno al mando de José Falcó. La escuadrilla cumplía servicios de protección y vigilancia de la zona costera del Mediterráneo para proteger la ciudad de Barcelona de los bombardeos. Los días que permanecimos en este aeródromo fueron relativamente tranquilos, ya que los aparatos funcionaron sin causarnos el

menor problema. Esto nos permitía disponer de más

tiempo para atender el mantenimiento. Una tarde

en que me hallaba en el aeródromo libre de servicio

tuve una agradable sorpresa. Se presentó el equipo de una

empresa cinematográfica con unos actores para filmar

escenas de nuestros aviones. Recuerdo que filmaron

una escena en la que se rescataba de la carlinga de un

avión al piloto (actor), para ponerlo en una camilla y lo

introducían en una ambulancia. El equipo que filmaba las

escenas y los actores debían ser extranjeros, pues no

hablaban nuestro idioma.

El 2 de julio recibimos una llamada telefónica de

Bastida que ordenaba trasladarnos al aeródromo de Vilajuiga

(Gerona) para incorporarnos a la 1ª Escuadrilla del Grupo 71

mandada por José Corral. Verdaderamente algunas escuadrillas

se hallaban escasas de mecánicos. Los cursos duraban

siete meses. El curso era bastante complejo, y los alumnos se

veían obligados a poner mucha atención en las clases. No

obstante, siempre había alumnos que no lo aprobaban.

La escuadrilla estaba formada por aviones Dewoitine D-372,

de ala alta en parasol, equipado con un motor de 14 cilindros

de doble estrella Gnôme Rhône R-14 de 740 cv. con las

ametralladoras sincronizadas con el motor.

La escuadrilla realizaba vuelos de protección desde el

fronterizo Pirineo catalán hasta el Mediterráneo, cerca de Sant

Feliu de Guixols (Gerona). Su misión era observar y vigilar la

zona para evitar los ataques sorpresa de los bombarderos

nacionales y también frustrar un posible desembarco en

alguna de las playas. Normalmente se realizaban los servicios

por patrullas, excepto en caso de alarma. Una mañana mi

avión regresó de un servicio que había realizado con su

patrulla. El piloto había observado que le fallaba el motor, con

pérdida de potencia. Efectivamente, cuando comprobé el

funcionamiento del motor acusaba fallos con petardeo en el

escape, un fallo característico por carburación incorrecta. Al

disponerme a revisar el carburador, casualmente me di cuenta

de que faltaba un tapón ciego, roscado, de un conducto de

aire que afectaba a la carburación. Colocando un tapón

apropiado la avería fue resuelta con suma rapidez.

[ El personal que trabajaba en el Polikarpov I-16 "Mosca" debía tomar toda clase de precauciones al cruzar por delante de los planos, pues el cañón de las ametralladoras de los planos quedaba a la altura de la cabeza ]

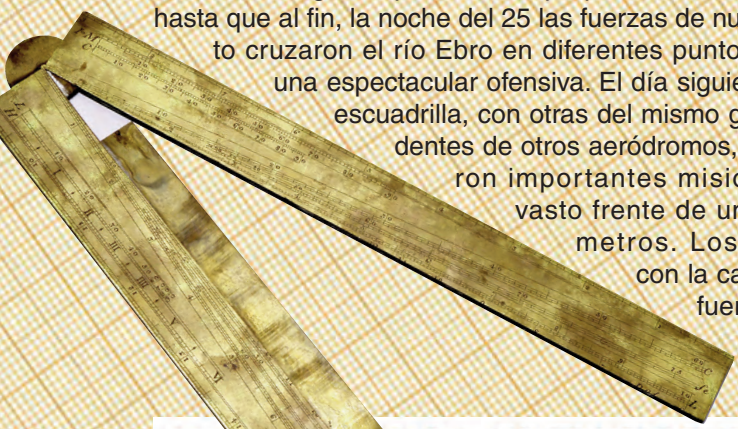
Nuestra estancia en la escuadrilla fue interrumpida el 22 de julio. Bastida nos llamó para incorporarnos inmediatamente al aeródromo de Monjos para preparar la llegada de nuestra escuadrilla de Levante.

En esos días se apreció mucho movimiento en nuestras líneas situadas en el Ebro. Nuestro ejército concentró sus fuerzas en algunos puntos bien perpetradas de armamento, hasta que al fin, la noche del 25 las fuerzas de nuestro ejército cruzaron el río Ebro en diferentes puntos, iniciando una espectacular ofensiva. El día siguiente nuestra escuadrilla, con otras del mismo grupo procedentes de otros aeródromos, emprendieron importantes misiones en un vasto frente de unos 75 kilómetros. Los combates con la caza nacional fueron frecuentes y muy igualados.

bastante complejo, pero bien diseñado. Yo conocía perfectamente la estructura de ese carburador. En la academia el profesor Ángel López nos enseñaba en sus clases teóricas, con mucho esmero, cómo estaba constituido y cómo funcionaba el carburador Stromberg en los diferentes regímenes de velocidad del motor. Además, en las prácticas, en cierta ocasión el profesor me dio un carburador Stromberg para seccionar. Fue un trabajo de mucha paciencia y laborioso. Tuve que seccionar todos los conductos, cámaras, asientos de válvulas, orificios, etc., y otras partes internas. Este ejercicio y las clases de carburación me ayudaron a comprender fácilmente el funcionamiento de ese carburador.

Recuerdo que a algún alumno de mi promoción se le ocurrió dar el nombre del Hotel Ritz al carburador Stromberg, por la gran cantidad de divisiones, conductos y orificios que tenía su estructura.

La escuadrilla, que se hallaba prestando servicio en la zona de Levante, el 9 de septiembre regresó definitivamente al aeródromo de Monjos. Ahora se hallaba al mando Emilio Ramírez,



→ *Tripulantes de una Escuadrilla de aviones de bombardeo Katiusca.*

Las averías que sufren nuestros aparatos fueron de escasa importancia, mayormente regresan con un plano o el fuselaje agujereados por las ametralladoras nacionales.

Sin embargo, después, los servicios en el frente se intensificaron y nuestros cazas tuvieron que enfrentarse a la superioridad numérica de la caza nacional. Los aviones de nuestra escuadrilla regresaban a menudo al aeródromo con averías, y nos tenían mecánicos en continuo jaque trabajando para reparar los aparatos con la mayor celeridad posible.

A mediados de agosto mi avión –ahora el CA-111 pilotado por Laureano Sapiña– regresó de un servicio poco antes que el resto de la escuadrilla por fallos del motor. El carburador había sido alcanzado por el disparo de un proyectil. Desmonté el carburador pero sin montar el nuevo, hasta que lo recibimos cuatro horas después. Me quedé el carburador averiado –previa autorización de Bastida– para repararlo si eso fuera posible. Se trataba de un carburador Stromberg de cuatro cuerpos difusores de flujo descendente. Era un carburador

pues Duarte estaba hospitalizado en Valencia a causa de quemaduras al incendiarse su avión. Fue alcanzado por disparos de ametralladora cuando la escuadrilla cumplía un servicio de ametrallamiento entre Viver y el norte de Villar del Arzobispo; con el avión en llamas, logró alcanzar la cumbre de la montaña donde fue rescatado por soldados de nuestra Infantería.

El 18 de septiembre mi compañero mecánico Moltó fue herido en el aeródromo de Monjos. Un avión que regresaba averiado aterrizó bruscamente y en una falsa maniobra, golpeó con el plano inferior del avión la cabeza y hombro de Moltó. Tras ser atendido por el médico fue trasladado al hospital nº 1 de Fuerzas Aéreas de Barcelona, donde fue sometido a un largo tratamiento. Finalmente, a consecuencia de las contusiones producidas fue declarado inútil. Solicitó su traslado a la zona de Levante donde residían sus padres y fue destinado a la SAF 15 de Alicante.

La escuadrilla participó con otras del mismo grupo en servicios de ametrallamiento y también en otros servicios de

protección a nuestros bombardeos en el frente del Ebro.

El 6 de noviembre mi avión CA-111 fue averiado combatiendo en el frente del Ebro cerca de Villalba de los Arcos. El piloto Sapiña se retiró del frente para regresar a nuestro aeródromo, pero a la altura de Cabacés tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en un terreno próximo a nuestras líneas. Sapiña llegó con un vehículo al aeródromo y al verme dijo acongojado: "Lo siento, Capellades, he roto el Tres Patitos que con tanto esmero cuidabas". Como quiera que nuestro avión tenía tras la característica CA el número 111, a cada numerito "uno" le llamábamos "patito". Así fue como bautizamos a nuestro avión con el nombre de Tres Patitos.

Yo, el mecánico Egurrola y un ayudante salimos con un vehículo y su conductor, poco antes del anochecer, hacia el pueblo de Cabacés, para intentar recuperar el avión. Al llegar fuimos al puesto de una compañía de carabineros y uno de sus hombres nos acompañó hasta el aparato. Éste había capotado en una hondonada de un terreno accidentado. El carabinero nos recomendó que tuviésemos cuidado con las luces para alumbrarnos, ya que la artillería nacional bombardeaba fácilmente nuestras posiciones que estaban a su alcance.

Ante la dificultad de recuperar el aparato completo por falta de tiempo –solo podíamos trabajar hasta poco antes del amanecer– decidimos desmontar los componentes de más fácil acceso. Desmontamos tres ametralladoras, algún instrumento de abordaje, las dos magnetos, varias bujías y las dos ruedas del tren de aterrizaje. Luego desmontamos dos cilindros con los émbolos aunque tuvimos problemas para separar una parte del anillo carenado. Como estaba a punto de amanecer y la compañía de carabineros se retiraba de la posición avanzada de nuestras líneas, optamos por romper el tubo de combustible del depósito e incendiarnos el avión.

Al quedarme sin avión estuve compartiendo servicio con los mecánicos de mi patrulla, hasta que nos designaron a mí y a Sapiña el avión CA-141 para formar parte de la patrulla del jefe de la escuadrilla. Mi compañero Esteban también fue destinado como mecánico a esta patrulla.

El 15 de noviembre sufrimos un bombardeo en el aeródromo de Monjos, afortunadamente sin daños materiales salvo algún agujero en el fuselaje de dos aviones. Mi compañero Esteban tuvo que cambiar una rueda que tenía el neumático perforado. Sin embargo hubo que lamentar una víctima. El

jefe de nuestro grupo, Juan Comas, que había venido con su avión en misión oficial, fue herido en una pierna. El médico de la escuadrilla lo mandó al Hospital de Vilafranca del Panadés, donde los cirujanos tuvieron que amputarle la pierna.

El ejército nacional, desde que inició la contraofensiva en el frente del Ebro, hostigó a nuestras fuerzas que tuvieron que retroceder, a pesar de oponer gran resistencia. Mientras, nuestra escuadrilla cumplía diversos servicios en el sector de Villalba de los Arcos, Gandesa y Flix. Los combates aéreos eran cada vez más frecuentes y a menudo algún avión era alcanzado por los disparos pero, mejor o peor, regresaban a nuestro aeródromo. A principios de diciembre mi avión recibió un disparo que deterioró lateralmente el tubo de entrada de admisión al cilindro del motor. El avión era necesario, y lo inmediato que se me ocurrió fue colocar un trozo de chapa de cobre envuelta con cinta, firmemente apretada con dos abrazaderas confeccionadas de artesanía. En poco tiempo el avión estaba disponible para el próximo servicio. Al regreso de cada servicio revisaba el apretado de las abrazaderas.

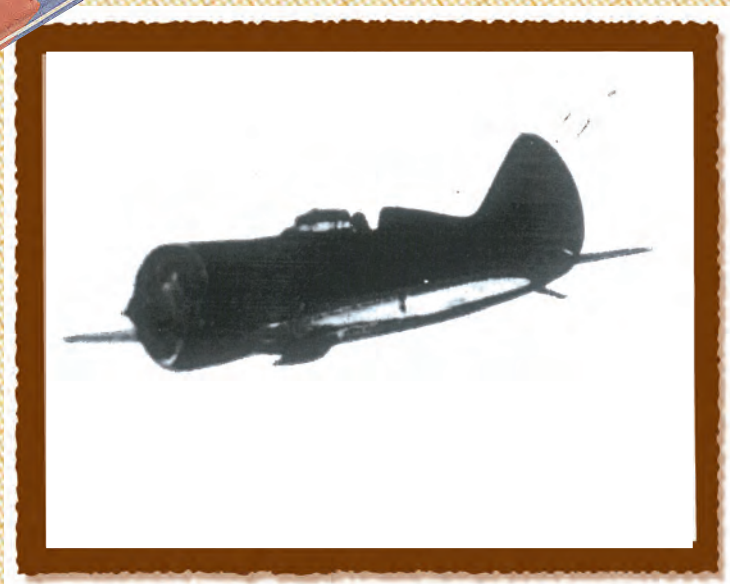
El 9 de enero de 1939, poco después del amanecer, me reuní con mi compañero Esteban cerca de la caseta de mando. Cuando me disponía a volver al lugar donde estaba mi aparato, vimos la formación de unos aviones que venían a baja altura. De inmediato me apresuré corriendo hacia mi aparato, pero antes de lograrlo, los aviones –que resultaron ser nacionales– entraron en vuelo rasante sobre el aeródromo ametrallándolo; no tuve otra opción que echarme al suelo detrás del tronco de un olivo. Cuando me levanté y justo al llegar para subir a la carlinga de mi aparato, los aviones ametrallaron de nuevo. En este ametrallamiento incendiaron y quemaron completamente cuatro aviones. Después me informaron que mi compañero Esteban había sido herido y evacuado al hospital de Vilafranca del Panadés. Después de ese infausto día no volví a ver a mi compañero.

El 12 de enero nos retiramos al aeródromo de Montmeló, el 18 al de Cardedeu, el 21 al de la Garriga y el 29 al de Tona. Mientras efectuamos estos traslados protegíamos a las fuerzas de nuestro ejército que se bate en retirada. Por orden del Estado Mayor el día 30 nos trasladamos al aeródromo de Tortellá (Gerona). Aquí dejamos los aviones, cansados, envejecidos, con muchas horas de vuelo y nos hicimos cargo de otros aviones

**[ Los mecánicos de la aviación gubernamental nos sentimos orgullosos de haber cumplido con nuestra misión. De igual modo lo sentirán los mecánicos que sirvieron en las escuadrillas de la aviación nacional ]**



→ Escuadrilla de aviones en vuelo Grumman GE-23, biplaza, cazabombardero de reconocimiento y asalto, con tren de aterrizaje retráctil, motor Wright Cyclone R-1820 F52 de 775 cv. Armamento: dos ametralladoras sincronizadas con el motor, dos de automáticas instaladas en el ala superior y una de móvil en la cabina del ametrallador.



→ Avión Polikarpov I-16 (Mosca) en pleno vuelo.



→ **Avión Natacha RZ** biplaza de bombardeo con motor AM 34N de 750 cv., equipado de una ametralladora PV-1 sincronizada con el motor de una cadencia de tiro de 800 disparos por minuto y una ametralladora móvil de tiro rápido en la cabina del ametrallador, SHKAS de 7,62 m/m. Se puede apreciar el piloto y el observador-ametrallador, de pie, al costado del avión.

nuevos procedentes de Rusia. Se trataba del nuevo modelo de Polikarpov I-15 B de características semejantes al modelo anterior, pero mejorado con algunos cambios: mayor "performance", motor más potente de 750 cv. El material de estos aviones, embalados en cajas, estuvo retenido cerca de tres meses en la frontera por falta de atención y agilidad de las autoridades burocráticas francesas.

El 2 de febrero nos trasladamos con los nuevos aviones al aeródromo de Figueras. La misión de nuestra escuadrilla era proteger de los bombardeos aéreos a la concentración de las fuerzas de nuestro ejército y al contingente de mujeres, niños y ancianos que se dirigían a la Junquera y a Portbou hacia la frontera francesa. La mañana del 4 tuve que reparar el carburador de mi avión por mal funcionamiento del corrector de altura. A este corrector del tipo platillo le faltaba un pequeño resorte. Tuve que improvisar y adaptar un resorte, que cumplió la función requerida por el corrector de altura.

Finalmente, el mando superior dio la orden a las escuadrillas que se hallan en el aeródromo de Figueras de partir a Francia el día 7 por la mañana. Pero, avanzada la madrugada del mismo día, la aviación nacional bombardeó el aeródromo y destruyó gran cantidad de aviones. No obstante, a la hora de partir, nuestra escuadrilla logró despegar con seis aviones rumbo a Francia. El resto de nuestra escuadrilla y de las demás partimos a pie a través de las montañas, con centenares de combatientes de distintos cuerpos del Ejército hacia Francia, nuestro exilio.



→ **Avión Tupolev SB-2** "Katiuska" de bombardeo. La denominación SB es el equivalente de Skorostnoi Bombardirovshchir que, traducido al español significa bombardero rápido, el número 2 significa de dos motores. Equipado con el motor M-100AU de 800 cv. cada uno, tren de aterrizaje retráctil con frenos a las ruedas. Cabina frontal del observador con dos ametralladoras gemelas SHKAS de 7,62 m/m, cabina central para el piloto y la cabina trasera del ametrallador con dos ametralladoras SHKAS de 7,62 m/m, una en el suelo del fuselaje para batir la parte inferior y otra acoplada en una torreta para la parte superior. En la foto se aprecia el vehículo para la puesta en marcha de los motores del avión.

## EPILOGO

Los mecánicos de las escuadrillas de la aviación gubernamental que trabajamos con entusiasmo e ilusión, nos sentimos orgullosos de haber cumplido con nuestra misión hasta el último instante. De igual modo lo sentirían, seguramente, los mecánicos que sirvieron en las escuadrillas de la aviación nacional. Ambos fuimos instruidos por excelentes profesores del propio Estado, del que heredamos por tradición el mismo "deber". Deber que se ha transmitido a las sucesivas promociones de mecánicos hasta el presente, honrando con nobleza y dignidad al Ejército del Aire español.

# Los Natacha en la Guerra Civil

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL  
General de Aviación (R)  
Miembro correspondiente del SHYCEA

El "Natacha" fue el último de los cinco tipos básicos de aviones de procedencia soviética que llegaron a España a principios de 1937. Le precedieron en su entrada en servicio operativo, por pocos meses, los SB-2 "Katiuskas", I-15 "Chato", I-16 "Moscas ó Ratas" y los R-5 "Rasantes".

También escritos por el historiador aeronáutico y experto en la guerra civil española general de división Jesús Salas Larrazabal, se publicaron en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, una serie de cuatro artículos titulada "Los Natacha en la Guerra Civil", tres de ellos en 1979 y un cuarto en 1980. En enero de 1979, se publicó la primera parte subtitulada "Sus primeras actuaciones", en el que se reseña la participación del Grupo 20, formado con los primeros 31 aviones de esta clase, que llegaron a principios de 1937, en las acciones en el frente de Madrid y principalmente en la batalla de Guadalajara, el principal éxito de la aviación republicana en toda la guerra civil.

La segunda parte fue publicada en junio, subtitulada "Creación de los Grupos 25 y 30", en el que se detalla la participación de los "Natacha" del Grupo 20 y del Grupo 25 (creado con la segunda remesa de 31 aviones llegada en abril de 1937), en las acciones bélicas hasta junio de 1937, con el intento de traslado de una Escuadrilla al frente Norte, en la batalla de La Granja y en la ofensiva sobre Huesca, dando cuenta asimismo de la reorganización de los "Natacha" debida a las grandes pérdidas que sufren y a la llegada de una tercera remesa de 31 aviones en mayo que supone la creación del Grupo 30, y la disolución de los Grupos 20 y 25, a finales de junio de 1937, su transformación en las Escuadrillas independientes 20,40 y 50.

La tercera parte fue publicada en noviembre subtitulada "Brunete y Belchite" se detalla la ofensiva republicana sobre Brunete a principios de Julio de 1937 y la actuación de los lentos "Natacha", los cuales por una combinación de un frente muy reduci-

do, la actividad de la caza y de artillería antiaérea sufrirían la baja de 13 aviones en el período comprendido entre el 6 y el 21 de julio. Asimismo en este artículo se detallan las acciones llevadas a cabo en la ofensiva sobre Belchite, en el frente de Aragón en la última quincena del mes de agosto de 1937.

También en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, en agosto de 1980, se publica la cuarta parte subtitulada, "otoño-invierno de 1937" en el que se detalla la Batalla de Teruel, y ya creada la Revista "AEROPLANO", en su tercer número, de 1985, se publicó otro artículo titulado "Estudios monográficos de la Guerra Civil: La batalla de Guadalajara y el día más aciago de los Natacha", en el que se relata la actuación de los "Natacha" el día 24 de diciembre de 1938, tratando de frenar la ofensiva nacional sobre Barcelona, después de la batalla del Ebro. Es de señalar que en este artículo se presentan numerosos cuadros con la composición de las tripulaciones y componentes del Grupo 30, así como de bajas de aviones o incluso estadísticas de gasto de munición y armamento.

Con el artículo que se publica ahora se rellena el hueco que quedó en el relato del historial de los Natachas entre el final de la batalla de Teruel en febrero de 1938 y el 24 de diciembre de 1938, y después hasta el final de la guerra civil.

Es de señalar que en Aeroplano también se publicó en su número 18 del año 2000, un artículo de José Pla Blanch titulado "El último combate de los Natachas en Cataluña", y otro publicado en el número 23 de 2005, de Rafael Madariaga titulado "Apuntes para la historia de los Natacha" que sin duda pueden ser interesantes para quien quiera tener una visión completa de la actuación de estos aparatos, sus unidades y tripulaciones en su trayectoria en nuestro país.

## EL GRUPO 30 "DE NATACHA" A FINALES DE FEBRERO DE 1938

Tras la reconquista de Teruel por las fuerzas nacionales dos de las escuadrillas del Grupo 30 retornan a bases alejadas del frente: la 1ª escuadrilla (José Mª del Romero) y la 3ª (Manuel Montalbán) se dirigen el 22 de febrero a Camporrobles. La 4ª Escuadrilla (Francisco Hernández Chacón) continúa en el sector pero se traslada de Liria a Manises y la 2ª (José Sánchez Calvo) permanece en este mismo aeródromo.

El 1 de marzo, en vísperas de la potente ofensiva por el Sur del Ebro, en dirección a Caspe y Alcañiz, la 1ª Escuadrilla se sitúa en Figueras (provincia de Gerona) y el 4 del mismo mes la

3ª Escuadrilla lo hace en Balaguer (provincia de Lérida).

En la noche del 5 al 6 de marzo se produjo una batalla naval entre Mallorca y Cartagena en la que resultó hundido el crucero nacional "Balears". La 4ª del Grupo 30 salió al amanecer en misión de reconocimiento del lugar del naufragio y solo vio un par de buques británicos recogiendo supervivientes. La 3ª Escuadrilla lo hizo desde Manises y una de sus tripulaciones, la formada por Gómez y Peiró, bombardeó y alcanzó a un buque auxiliar.

## LA GRAN BATALLA DE ARAGÓN

El Ejército nacional planeó una gran ofensiva desde el sector de Teruel (excluido) hasta el río Ebro en una primera fase y hasta el Pirineo en la segunda.

La ofensiva nacional comenzó el 9 de marzo con gran éxito. El mismo día se incorporó a Zaidín (provincia de Lérida) la 2ª Escuadrilla, que el día 11 pasó a Castejón del Puente (provincia de Huesca) y el 15 al aeródromo valenciano de Liria.

[ Tras la reconquista de Teruel por los nacionales dos de las escuadrillas del Grupo 30 retornan a bases alejadas del frente: la 1ª (José María del Romero) y la 3ª (Manuel Montalbán) se dirigen el 22 de febrero a Camporrobles ]



Días después las vanguardias atacantes llegaban a la línea del río Guadalope , habiendo profundizado 75 km con relación al frente inicial , en donde se estabilizó la situación por el momento.

El 20 de marzo el teniente Alfredo Cervera Pérez se hizo cargo del mando de la 3ª Escuadrilla, en sustitución del capitán Manuel Montalbán Vera.

La noche del 22 al 23 de marzo el Cuerpo de Ejército Marroquí cruzó el río

Ebro del Sur al Norte y provocó el derrumbamiento de todas las defensas gubernamentales entre dicho río y los Pirineos. Simultáneamente se reanudó el avance al Sur del Ebro, con dirección a Gandesa.

No resulta fácil de explicar que en este crítico momento la Jefatura de Fuerzas Aéreas Republicana establecida en Albacete retirara del frente principal todas las escuadrillas de "Natachas". Las primeras en salir fueron la 2ª y la 3ª, que se replegaron el 24 de marzo a Manises. El 25 la 3ª Escuadrilla prosiguió a Almodóvar del Campo (provincia de Córdoba), mientras que las 1ª y 4ª se trasladaron a Jódar (provincia de Jaén). No parece que estas unidades pasaran a tan leja-

nas bases para su reorganización, pues las escuadrillas 2ª y 3ª llegaron a Almodóvar con 12 y 10 aparatos respectivamente y la 1ª a Jódar con 11, es decir con sus efectivos casi completos.

La situación al Norte del Ebro empeoraba por momentos para el bando republicano y la 2ª Escuadrilla (Sánchez Calvo) recibió orden de volver a Cataluña, en donde siguió operando todo el año 1938. Se estacionó en Vidreras el 29 de marzo, cuando las avanzadas de Yagüe se aproximaban a Lérida.

## ABRIL Y MAYO DE 1938

Las escuadrillas 1ª, 3ª y 4ª del Grupo 30 continuaron en sus bases del Sur hasta finales del mes de abril , aunque la 4ª se trasladó de Jódar al Carmolí (provincia de Murcia) el 14 de dicho mes.

Desde su nueva base la 4ª escuadrilla efectuó largos servicios de cooperación con la Marina de Guerra, de mas de dos horas de duración sobre el mar. Las tripulaciones expresaron al jefe de escuadrilla su deseo de volver al frente, por boca de Jenaro Camacho (2º Jefe en esta época), pues estaban cansados de tanta agua. Hernández Chacón argumentó que a él le gustaba el servicio, a lo que Camacho contestó: "Claro, como tu sabes nadar".

Tras el corte en dos de la Zona gubernamental el 14 de abril, contra toda previsión, el Ejército nacional desistió de su penetración por Cataluña y prosiguió su avance hacia el Sur, a través de las ásperas tierras del Maestrazgo.



Juan Antonio Guerrero

Polikarpov R-Z "Natacha"

Dos de las escuadrillas de "Natachas" acudieron en auxilio de las tropas defensoras de este territorio, la 1ª y la 3ª, estableciendo su base de operaciones el 23 de abril en el aeródromo de Sinarcas (provincia de Valencia), situado cerca de los confines de Cuenca, junto al actual pantano (del Generalísimo).

Dichas unidades no perdieron ningún avión en abril ni mayo, a pesar de que no se dejó de luchar en estos meses. Sin embargo, la 4ª Escuadrilla, la más alejada de este frente activo, sufrió la baja de un "Natacha" por parada de motor, hecho que se produjo el 26 de abril en Puerto Motril, en una misión de apoyo al frente de Granada.

Esta 4ª Escuadrilla se incorporó después al frente de Levante, exactamente el 9 de mayo. Desplegó en el aeródromo de Requena, próximo al de Sinarcas y colindante con la carretera Madrid-Valencia y el ferrocarril Cuenca-Utiel-Valencia.

La 2ª Escuadrilla se situó en La Garriga a finales de abril y destacó en las primeras semanas de mayo algunos aviones a El Prat de Llobregat en misión de vigilancia de costas, entre ellos el pilotado por el teniente José Gómez Gómez.

A finales de mayo se reactiva el frente catalán con motivo de un importante contraataque gubernamental contra las cabezas de puente nacionales de Sort, Tremp y Balaguer. La 2ª Escuadrilla del Grupo 30 participa activamente en la lucha y pierde dos aviones, uno de ellos abatido el 24 de mayo por la artillería antiaérea en La Rápita y el otro derribado el 1 de junio en Sort cuando cumplía una misión de reconocimiento fotográfico. Perecieron el bombardero del primer avión caído y el fotógrafo que volaba en el segundo; es posible que también muriera a consecuencia de este derribo el piloto Ramón Repiso González, que fue ascendido a teniente, a título póstumo, con antigüedad de 2-6-38.

El último día de mayo ascendieron a capitanes observadores<sup>1</sup> los tenientes Ricardo Domingo Bochaca (quien pasó destinado a la 3ª Escuadrilla), Antonio Sirvent Carrillo y Manuel Ocaña Fariñas (quienes permanecieron en las escuadrillas 1ª y 3ª).

## BIELSA Y CASTELLÓN

En la primera quincena de junio el Ejército nacional se aprestó a terminar con la resistencia de la 43 División gubernamental (Beltrán), cercada en la bolsa de Bielsa, sin más salida que la frontera francesa. El grandioso escenario que enmarcó la lucha en este sector estaba jalonado por imponentes picachos pirenaicos cubiertos de nieve.

La 2ª Escuadrilla del Grupo 30 se desplazó de La Garriga al aeródromo de Llavorsí, en la cuenca alta del río Nogue-



*Capitán R. Domingo, jefe de EM de la 3ª Escuadrilla del Grupo 30.*

ra-Pallaresa, aguas arriba de Sort, y desde allí acudió a operar a los angostos valles de montaña del sector de Bielsa, situados a una gran altitud sobre el nivel del mar.

Simultáneamente, las tropas nacionales seguían su ofensiva por el Maestrazgo. Entre los cuerpos de ejército de Castilla (Varela) y Galicia (Aranda) se situó el Destacamento de Enlace (García Valiño), que después de ocupar Mosqueruela varió su eje de marcha en casi noventa grados, cambiando su dirección NE-SO inicial por otra NO-SE que le dirigía hacia Castellón, donde debía enlazar con las tropas de Aranda que avanzaban por la costa.

Las fuerzas defensoras estaban integradas en los cuerpos de ejército XIX (Vidal), XX (Durán), XXI (Güemes) y XXII (Ibarrola), todos ellos subordinados al Ejército de Levante (Leopoldo Menéndez). Pronto se les unirían los de nueva creación XVI (Vallejo), y XVII (García Vallejo), que llenaron el hueco de las dos grandes unidades asturianas perdidas en el Norte.

La 4ª Escuadrilla que, como sabemos, estaba en Requena desde el 9 de mayo, participó activamente en esta fase de la batalla de Levante y perdió un avión el 14 de junio en Lucena del Cid, alcanzado por la antiaérea.

Este mismo día cayó Castellón en manos de las tropas nacionales y a continuación fueron disminuyendo los combates en este extremo del gran arco que marcaba la línea del frente entre Castellón y Teruel. Se intensificaron, por el contrario, en la otra punta del arco, por donde reanudó el avance el Cuerpo de Ejército de Castilla.

## LA CONTROVERTIDA MISIÓN DEL 25 DE JUNIO DE 1938

Entre los días 18 y 19 de junio, el Cuerpo de Ejército de Castilla rompió la segunda línea fortificada al Sur de Teruel por el vértice de Creventada y al Sureste de Puebla de Valverde, dominando la carretera Teruel-Sagunto, pero su avance fue contenido el 20 y el 21. Del 22 al 24 el Cuerpo de ejército de Castilla reanuda su avance, ocupa el vértice Creventada y alcanza el río Mijares por el Norte de Sarrión.

El 25 de junio el Ejército de Levante ordenó un contraataque general por este sector guarnecido a finales de ese mes por el XVI Cuerpo de Ejército de nueva creación y el XIII C.E., que debía ser apoyado por la aviación con el bombardeo del terreno al sur de la 2ª línea fortificada, de unos diez kilómetros de longitud en la parte más profunda.

El mismo día 25, el general Varela había dispuesto que "hasta nueva orden" las divisiones de su Cuerpo de ejército quedasen en situación defensiva "no momentánea".

Ricardo Domingo, nombrado jefe de Estado Mayor de la 3ª Escuadrilla poco después de su ascenso a capitán, fue convocado a la Jefatura del Grupo 30 a mediados de junio con algunos días de antelación a la realización del servicio. Por razón de su cargo, además de programar y dirigir la navegación durante las misiones de vuelo, tenía que atender a la planificación de los servicios encomendados a su unidad, ya fueran estos de bombardeo o reconocimiento, visual o fotográfico.

En la exposición que se hizo en la Jefatura del Grupo del Grupo se admitió que los "Natachas" no eran los aviones mas adecuados para el servicio previsto, que abarcaba un objetivo muy amplio en un sector con numerosas

antiaéreas concentradas, pero se añadió que, desgraciadamente, no se vislumbraba alternativa alguna. Partiendo de esta perspectiva y para tratar de evitar sacrificios estériles se dejó a criterio de la propia escuadrilla ejecutante el cubrir o no la totalidad del objetivo, según aconsejaran las circunstancias.

El capitán Domingo instruyó a los observadores y bombarderos para el lanzamiento bomba a bomba, con una secuencia determinada, para poder batir toda la profundidad del objetivo. Se previó, para caso de juzgarse necesario, que, tras una señal convenida, se descargaran todas las bombas en salva. Los pilotos debían estar muy atentos para no quedarse atrás en el viraje brusco y en picado que seguiría a la suelta de bombas,

**[ A finales de mayo de 1938 se reactiva el frente catalán por el importante contraataque gubernamental contra las cabezas de puente nacionales de Sort, Tremp y Balaguer. La 2ª Escuadrilla del G 30 pierde dos aviones ]**

<sup>1</sup>Diario Oficial del Ministerio de Defensa nº 131.

maniobra usual con este tipo de avión, que permitía un retorno seguro hacia la base, en vuelo casi rasante.

La acción se realizó el 25 de junio y Domingo asegura que desde antes de alcanzar el frente ya empezó la antiaérea a disparar y, a medida que la formación se acercaba al objetivo, el fuego se iba intensificando. Al llegar los "Natachas" a Punta Creventada comenzaron el bombardeo enfilandos a Puebla de Valverde. Apenas había apretado Domingo el botón de disparo dos veces cuando la cortina antiaérea que presenciaba por delante llegó a ser imponente<sup>2</sup>. Hizo la señal convenida para lanzar todas las bombas y Cervera, el jefe de la escuadrilla, comenzó inmediatamente a virar hacia sus líneas. A pesar de la rapidez de la maniobra un "Natacha" fue derribado en el viraje y cayó completamente incendiado; poco después cayó otro, del que se salvaron los dos tripulantes en paracaídas, uno de los cuales era el bombardero Nieto.

Como contrapunto a este relato vamos a dar la versión de García Morato. Éste, que era jefe de Operaciones de la Brigada Aérea Hispana, salió dicho día en misión de reconocimiento del frente con un Fiat solitario y tuvo la oportunidad de sorprender a la 3ª Escuadrilla del Grupo 30, precisamente en el momento en que llegaba al punto de bombardeo.

<sup>2</sup>No utilizaba el visor, dada la amplitud del objetivo.

Morato volaba a menor altura, lo que hubiera supuesto una desventaja táctica de haber tenido que enfrentarse a la caza enemiga, pero que resultó beneficiosa para el ataque a los "Natachas", que tenían una zona muerta por debajo y detrás. Se lanzó por sorpresa contra los bombarderos, que volaban mas bajos que los cazas, y ni unos ni otros se apercebieron de lo que ocurría, ya que la antiaérea actuaba simultáneamente.

En su única pasada vio caer dos "Natachas" en el viraje de retorno (el resto huía, escribió Morato) y a continuación se alejó, antes de que reaccionaran los cazas.

El parte nacional se apuntó el derribo de cuatro "Natachas", achacando el abatimiento de dos de ellos a la Caza y el de los otros dos a la DCA; en realidad solo fueron dos los aviones caídos, que pudieron ser alcanzados por los disparos del Fiat y/o de tierra.

## OFENSIVA CONTRA VALENCIA

**A** primeros de julio, cuando el Ejército del Norte (general Dávila) pugnaba por avanzar hacia Valencia, las tres escuadrillas de la Zona Centro-Sur colaboraron en la defensa, bajo las órdenes supremas del general Miaja, jefe del Grupo de Ejércitos de tal Zona.

Miaja, como en los lejanos días de la lucha por Madrid, consiguió acumular en la defensa de Valencia más medios terres-

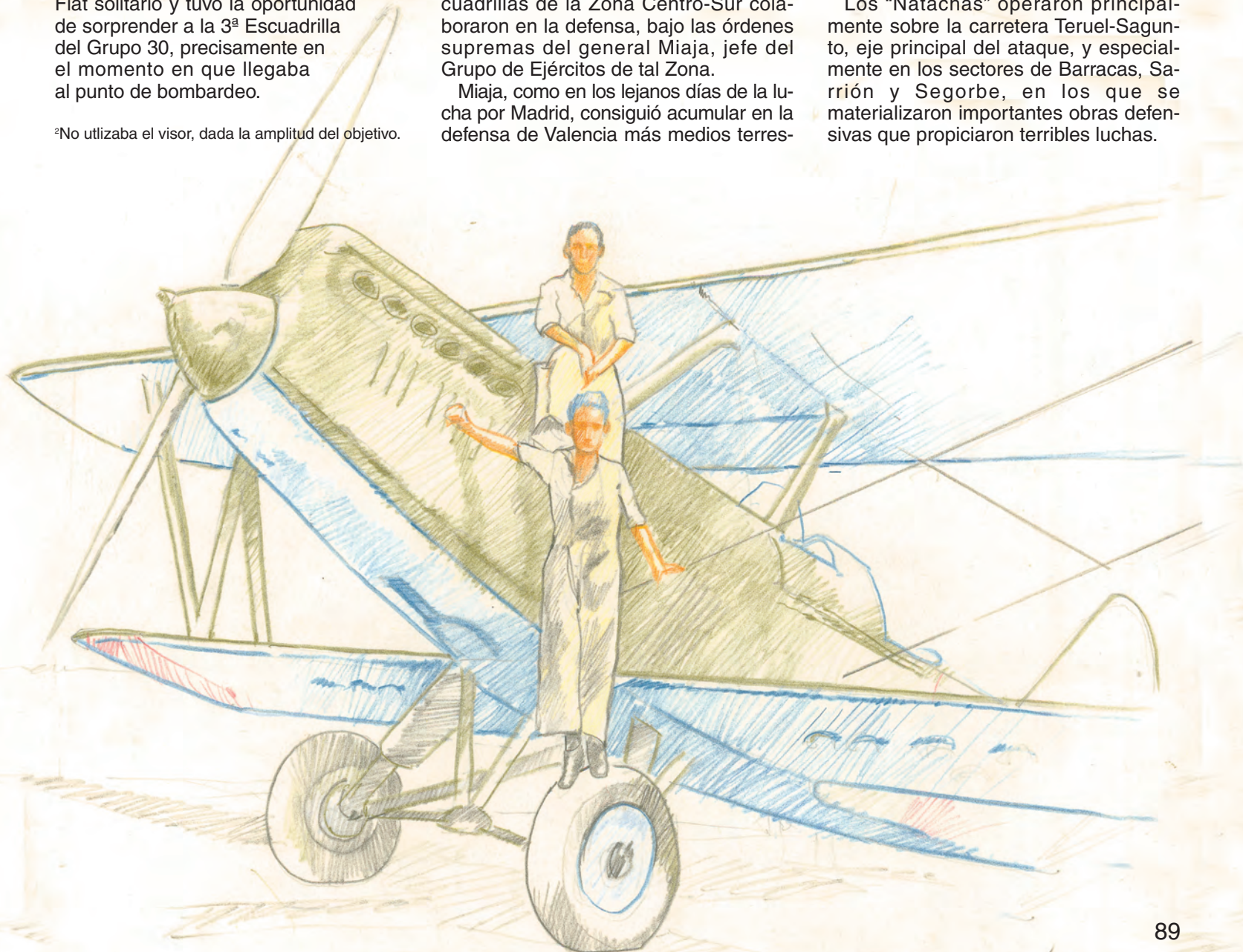
tres que los empleados por los atacantes, tanto en personal como en material.

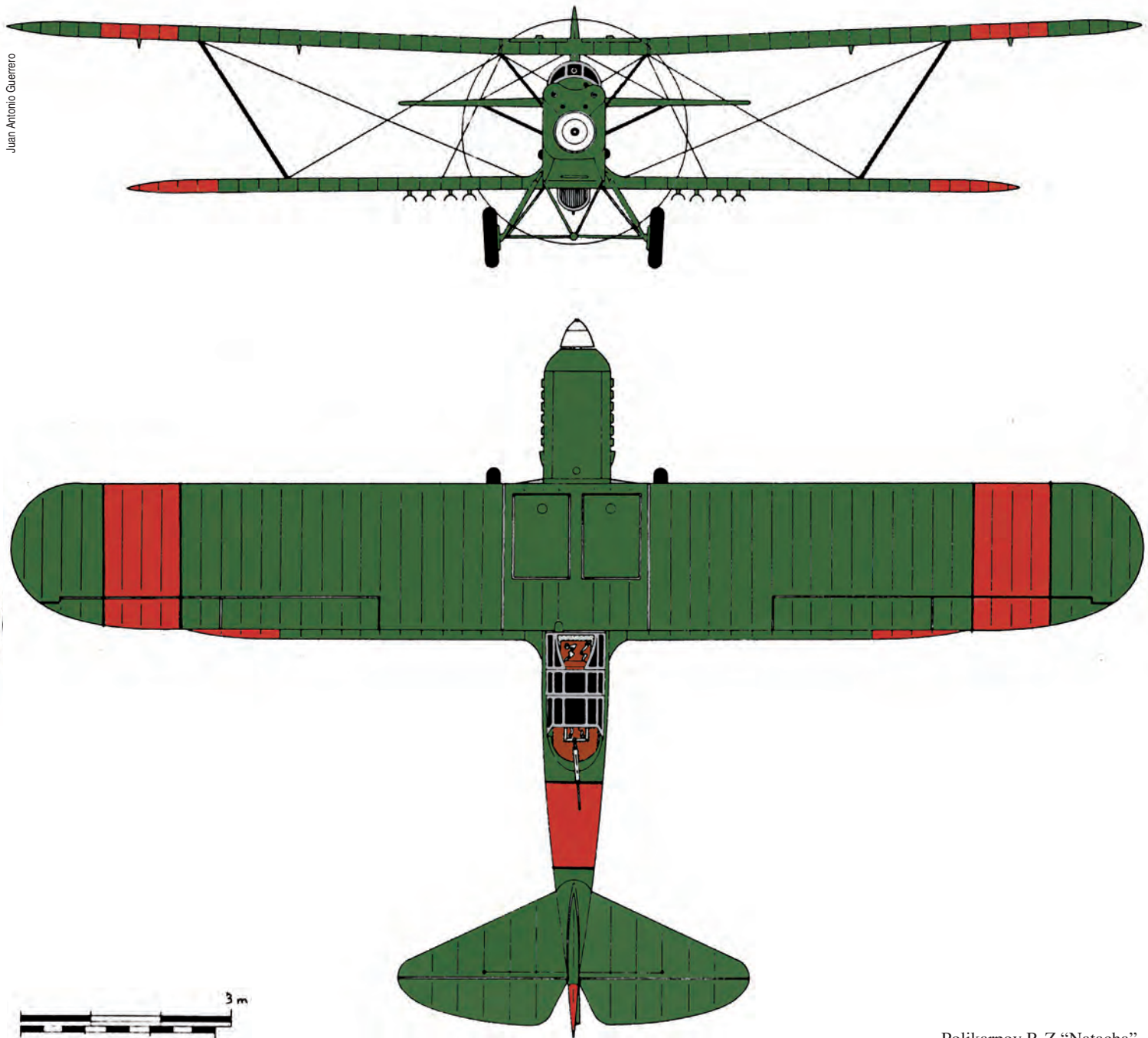
Pero en lo que se refiere, a disponibilidades aéreas estaba en franca inferioridad, pues las escuadrillas de cazas monoplanos se hallaban muy mermaidas tras los continuos avatares bélicos del año; aún no habían cruzado la frontera el casi centenar de Polikarpov I-16 tipo 10, de cuatro ametralladoras, que reforzarían a la Escuadra de Caza en los días de la batalla del Ebro. Esto sería parcialmente compensado por las abundantes entregas de cazas biplanos de la factoría de Reus-Sabadell, del orden de uno diario.

En lo que al Grupo 30 se refiere, cada escuadrilla solía tener en vuelo por esta época unos diez aviones. Ya no conseguían completar los 12 de plantilla, pero no se puede decir que estuvieran escasas de material. Como refuerzo y complemento de los "Natachas" la Aviación republicana disponía del nuevo grupo "Grumman", que contaba con mejores aviones pero carecía del largo historial del Grupo 30.

El frente de combate formaba un largo arco desde la Sierra de Espadán, cerca de la costa, hasta las inmediaciones de Teruel.

Los "Natachas" operaron principalmente sobre la carretera Teruel-Sagunto, eje principal del ataque, y especialmente en los sectores de Barracas, Sarrión y Segorbe, en los que se materializaron importantes obras defensivas que propiciaron terribles luchas.





Polikarpov R-Z "Natacha"

Las escuadrillas 3ª y 4ª del Grupo 30 estuvieron basadas en el aeródromo de Casas Ibáñez, (provincia de Albacete) desde el 17 de junio. La 1ª se trasladó de Sinarcas a Casas de Ves el 24 del mismo mes.

La ofensiva contra Valencia finalizó definitivamente cuando el Grupo de Ejércitos de Cataluña (general Hernández Saravia) cruzó el Ebro el 25 de julio, en dirección a Gandesa. El centro de gravedad de los combates terrestres y aéreos se trasladó a este sector hasta mediados de noviembre.

## LA BATALLA DEL EBRO

Con los nuevos "Súper-Moscas" entrados por los Pirineos, casi un centenar, se reconstituyeron las seis escuadrillas del Grupo 21 de caza y aun quedaron tres aviones de reserva para cada

escuadrilla. Los "Moscas" veteranos pasaron en su mayor parte a revisión y reparación, pero con algunos de ellos se formó la 7ª Escuadrilla de dicho Grupo.

Este gran refuerzo de la caza republicana influyó poco en la actuación de los "Natachas" en el verano de 1938, ya que estos aparatos operaron principalmente por el sur de España y los nuevos cazas se concentraron principalmente en el Ebro, donde fueron desgastándose a lo largo de los continuos combates del verano y otoño. En esta época solo la 2ª escuadrilla del grupo 30 operó en Cataluña, siendo su base habitual el aeródromo de La Garriga, aunque para la batalla del Ebro bajó a Reus y desde allí bombardeó Fayón, Flix y otros muchos objetivos. Seis sargentos pilotos de dicha unidad ascendieron a teniente el 18 de agosto (D.O. nº 206 del Ministerio de Defensa).

Eran los siguientes:

- Francisco Palma Palma
- Héctor de Diego Ortega
- José García Migallón
- Manuel Gisbert Talens
- Mamés Guillén Sánchez
- Antonio Nicolás Ros

En el mismo Diario Oficial ascendían los sargentos pilotos de la 3ª Escuadrilla Luis Seguí Pérez y Antonio Torroella Valldeperas, el de la 4ª José Mora Ruiz y los sargentos indicados en el cuadro nº 1, que quizá pertenecieran al grupo 30:

| <i>Cuadro nº 1</i>       |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| PILOTOS                  | TRIPULANTES              |
| Andrés Fernández Morales | Mario Martínez Silvestre |
|                          | Isidro Rojo Abella       |
| José Sanchiz Navarro     | Rogelio Penacho Utrilla  |
| Antonio Ros Campillo     | José Mª Dengra González  |
| Eleuterio Esteban Soto   |                          |
| Máximo Nogal Silva       |                          |

## OPERACIONES EN EL RIO ZÚJAR

Entre el 20 y el 25 de julio el Ejército Nacional había ocupado en Extremadura el valle de la Serena, mediante una acción combinada de las divisiones 11, 19 y 74 del Ejército del Centro (Saliquet) y las 21, 24, 102, 112 y 122 del Ejército del Sur (Queipo de Llano). La iniciación de la batalla del Ebro dio un respiro al Ejército de Extremadura (Burrillo), que en estos días constaba de los Cuerpos de Ejército VII (Rubert) y VIII (Márquez), de tres divisiones cada uno: las 29, 36 y 37 en el primero y las 38, 63 y 67 en el segundo.

El 1 de agosto se hace cargo el coronel Adolfo Prada (veterano de Madrid y del Norte) del mando del Ejército de Extremadura, que reestructura el día 12 en tres Cuerpos de Ejército: el VI, a las órdenes de Gallego (Divisiones 29 y 36), el VII, mandado algún tiempo más por Márquez y enseguida por Martín Calvo (Divisiones 37, 41 y 51) y el VIII, cuya jefatura asumió Castillo hasta que Joaquín Pérez Salas volvió a mandarlo (Divisiones 38, 63 y 68).

Los combates se habían reanudado el 9 de agosto y el avance nacional alcanzó Cabeza de Buey el 12 y Zarzacapilla el 15, pero no consiguió ocupar todo el recodo del río Zújar. El Ejército de Extremadura, viendo que el frente se aproximaba a Almadén, sede de su Cuartel General y de las famosas minas de mercurio, contraatacó con dureza.

El apoyo aéreo al Ejército de Extremadura lo ejercía la 5ª Región Aérea, de la que era jefe el piloto de la Aeronáutica Naval Enrique Pereira Basanta, veterano de hidros y Katiuskas, quien en esos días exhibía el grado de mayor de Aviación.

En su Región actuaban las escuadrillas 1ª y 4ª del grupo 30 basadas inicialmente en el aeródromo de Almodóvar y las escuadrillas 2ª y 4ª del Grupo 26 de Caza, dotadas de "Chatos". A estas unidades se enfrentaron desde el 18 al 28 de julio los dos grupos Fiat españoles (Gª Morato y Salas), luego una escuadrilla Fiat del grupo 2G3 (Salas), la de Miguel Guerrero, y a partir del 12 de agosto con esta unidad y otra escuadrilla Fiat independiente y de nueva creación, mandada por Pazó.

Los Natachas fueron atacados por la Escuadrilla Guerrero el 28 de julio y el 9 de agosto, que declaró haber derribado uno en el primer encuentro del segundo día citado.

Para participar en la contraofensiva del coronel Prada se trasladó al frente extremeño la 1ª Escuadrilla del Grupo 21, ya equipada con "Super-Moscas" de cuatro ametralladoras, en refuerzo de

**[ La ofensiva contra Valencia finalizó cuando el Grupo de Ejércitos de Cataluña cruzó el Ebro el 25 de julio, en dirección a Gandesa. El centro de gravedad de los combates se trasladó a este sector hasta mediados de noviembre ]**

*Cuadro nº 2*

| PATRULLA                                   | PILOTO                             | AVIÓN   |
|--|------------------------------------|---------|
| 1ª   | Capitán Francisco Hernández Chacón | nº 2307 |
|  | Teniente Benito Valle Molina       |         |
|  | Sargento Valentín Mas Moreda       | nº 2324 |
|  | Teniente Jesús Hernando Utrilla    | nº 2148 |
|  | Sargento Pablo Sacristán Paredes   |         |
| Teniente José Antonio Castillo Nicolás     | 2ª                                 |         |
| Teniente José Gómez Baños                  |                                    | nº 2357 |
| Sargento Angel Ripoll Martínez             |                                    | nº 2310 |
| Teniente Jerónimo de la Puerta Calvo       |                                    |         |
| Sargento Santiago Carrión Palacios         |                                    |         |
| Sargento Adolfo Rollán Alférez             | nº 2816                            |         |
| Sargento Manuel García Ferrer              | 3ª                                 |         |
| Teniente Ardon                             |                                    | nº 2819 |
| Sargento Luis Pachón del Campo             |                                    | nº 2368 |
| Sargento José Barreda Vives                |                                    |         |
| Sargento fotógrafo Juan de la Fuente Nieto |                                    |         |
| Sargento Salvador Torres López             | nº 2393                            |         |
| Cabo Teófilo Bolos Redolar                 |                                    |         |

*Cuadro nº 3*

| PATRULLA                           | PILOTO                          | AVIÓN   |
|------------------------------------|---------------------------------|---------|
| 1ª                                 | Teniente Alfredo Corbera Pérez  | nº 2114 |
|                                    | Capitán Ricardo Domingo Bochaca |         |
|                                    | Sargento Valentín Mas Moreda    | nº 2344 |
|                                    | Sargento Juan González Gomar    | nº 2106 |
|                                    | Sargento Luis Seguí Pérez       |         |
| Sargento Miguel Ruiz Medina        | 2ª                              |         |
| Teniente Víctor Andrés Valdemoro   |                                 | nº 2156 |
| Teniente Luis Fenollosa Martín     |                                 | nº 2141 |
| Sargento Vicente Ribera Jiménez    |                                 |         |
| Sargento José Jiménez Resino       |                                 |         |
| Sargento Teodoro Trepal Vilaro     | nº 2355                         |         |
| Sargento Francisco Cunillera Guell | 3ª                              |         |
| Teniente Bartolomé Munuera Vera    |                                 | nº 2018 |
| Teniente Antonio García Galache    |                                 | nº 2146 |
| Sargento Rodríguez                 |                                 |         |
| Sargento Jesús Meneu Monleón       |                                 | nº 2165 |
| Sargento Ponte                     |                                 |         |
| Sargento Luis Román San José       |                                 |         |
| Teniente Salvador Rivas González   | nº 2148                         |         |
| Teniente Miguel Mulet Alomar       |                                 |         |

las dos escuadrillas de cazas biplanos del sector.

El 19 de agosto la 4ª Escuadrilla de "Natachas" despegó de Almodóvar con nueve aviones para efectuar un servicio de guerra y, a la vuelta, aterrizó en Saceruela, donde se situó también la 1ª

Escuadrilla del grupo 30, para dejar Almodóvar a los Súper Moscas. La composición de la 4ª Escuadrilla el día del traslado figura en el cuadro nº 2.

El avión nº 2310 no lanzó las bombas sobre el objetivo, haciéndolo al regreso en la Sierra, a 4 Km de Viñuela; el nº 2324 sufrió averías en la toma de tierra. Sobre el frente vieron 12 cazas Fiat, que volaban a unos 1.600 metros de altitud.

Este mismo día 19 de agosto Hernández Chacón ascendió a 2º Jefe del Grupo 30, y quedó de comandante de la 4ª Escuadrilla el teniente piloto (antiguo mecánico, como Chacón) Jenaro Ca-

macho González. La jefatura del grupo la ejercía José Mª del Romero desde el 1 de julio, al que sustituyó al frente de la 1ª Escuadrilla el teniente José González Gómez.

El 25 de agosto volvieron a Extremadura los grupos de caza Fiat de García Morato y Salas. Desde dicha fecha hasta el 4 de septiembre todos los días se produjo algún combate aéreo, en el sector Zújar-Cabeza de Buey, con las excepciones del 29 de agosto y 3 de septiembre. El más memorable fue el del 2 de septiembre, jornada en la que Ángel Salas, que encabezaba una formación de 18 biplanos Fiat, derribó los 3 "Katiuskas" pilotados por Blas, Monzonis y Pavía y el "Super-Mosca" del jefe de escuadrilla José Redondo Martín.

Otros ocho "Natachas" que bombardeaban el mismo sector que los nueve "Katiuskas" atacados, salieron indemnes del trance.

Acabados los enfrentamientos aéreos, las escuadrillas 1ª y 4ª de "Natachas" se desplazaron a Valdepeñas, en donde también residía la Jefatura del Grupo 30.



Las Escuadrillas 4ª de "Chatos" y 1ª de "Super-Moscas" subieron a Cataluña y la 2ª de Chatos siguió en el Sur.

La 3ª Escuadrilla del grupo 30 había permanecido en Úbeda, afecta al Ejército de Andalucía. El 26 de julio tenía la composición que figura en el cuadro nº 3.

Alfredo Corbera dejó el mando de la 3ª Escuadrilla al teniente Víctor Andrés Valdemoro, antes de partir, el 22 de agosto, de Úbeda a Santa Cruz de Mudela. Quedaron como jefes de patrulla los también tenientes Bartolomé Munuera, Salvador Rivas y Luis Seguí (ascendido, como sabemos, el 18 de agosto).

A finales de agosto las tres escuadrillas del Sur estaban mandadas por tenientes titulados de pilotos durante la guerra, dos de ellos en mayo de 1937; el otro, algo más antiguo, procedía del Cuerpo de Mecánicos de Aviación Militar. En la de Cataluña, la 2ª, el también teniente en campaña Eustaquio Gutiérrez sustituyó al capitán Sánchez Calvo cuando este pasó a los Grumman.

La 3ª Escuadrilla de Natachas permaneció en Santa Cruz de Mudela hasta el día 16 de septiembre, fecha en la que se trasladó a Madridejos.

Aparte de los despliegues usados en estos meses (Valdepeñas-Santa Cruz de Mudela-Valdepeñas y Valdepeñas-Madridejos-Valdepeñas), estaba previsto como alternativo el formado por Madridejos, Villafranca y Quintanar de la Orden, con la Jefatura

del Grupo en Herencia, pero hay noticias de que llegara a usarse. Es posible que se utilizara el aeródromo de Quintanar de la Orden y alguno avanzado, a finales de septiembre, como punto de apoyo al ataque del Ejército de Levante por la Sierra de Javalambre.

En el otoño de 1938 muchos de los componentes de las escuadrillas de "Natachas" tenían a sus espaldas año y medio de lucha aérea y podían considerarse auténticos veteranos.

Esta situación tuvo reconocimiento oficial en octubre de dicho año, mes en el que fueron ascendidos a teniente siete sargentos pilotos (por D.O. nº 272 y 284, de los días 19 y 31) y 16 ametralladores-bombarderos y fotógrafos. Sus nombres se indican a continuación:

- Valentín Mas Moreda (piloto de la 3ª Escuadrilla)
- Isidoro Nájera Montejo (piloto de la 2ª Escuadrilla)
- Luis Villalvilla Gascuña (piloto de la 2ª Escuadrilla)
- Manuel Ferrer Aucejo (piloto de la 1ª Escuadrilla)
- Pablo Sacristán Paredes (piloto de la 4ª Escuadrilla)
- Francisco Serrano Gil de Santibáñez (piloto)
- Ricardo Martínez Chiloeches (piloto)
- Miguel Ruiz Medina (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)
- Luis Román San José (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)
- José Jiménez Resino (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)

- Juan González Gomar (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)
- Alejandro Lozano Folque (fotógrafo de la 2ª Escuadrilla)
- Carlos Rovira Siscar (ametrallador-bombardero de la 4ª Escuadrilla)
- Santiago Carrión Palacios (ametrallador-bombardero de la 4ª Escuadrilla)
- Juan de la Fuente Nieto (fotógrafo de la 4ª Escuadrilla)
- Dionisio Martínez Rábago (ametrallador-bombardero de la 1ª Escuadrilla)
- Martiniano Lumbreras Sorrega (ametrallador-bombardero de la 2ª Escuadrilla)
- Ángel Luesma Astícola (ametrallador-bombardero de la 2ª Escuadrilla)
- Ángel Blasco Yago
- Pedro Ubeda Martín
- Andrés Sánchez Sánchez
- Manuel Bravo Téllez
- Pedro Cabrero Portellana

Poco antes de acabar la batalla del Ebro, exactamente el 11 de noviembre (D.O. nº 295), se coronó este proceso al

[ A finales de agosto las tres escuadrillas del Sur estaban mandadas por tenientes titulados de pilotos durante la guerra, dos de ellos en mayo de 1937; el otro, procedía del Cuerpo de Mecánicos de Aviación Militar ]

ser promovidos al grado de capitán los siguientes tenientes:

- Víctor Andrés Valdemoro (Jefe de la 3ª Escuadrilla)
- Eustaquio Gutiérrez Ramírez (Jefe de la 2ª Escuadrilla)
- Antonio Muñoz Marín (accidentado el 1-6-38 en La Garriga)
- Jenaro Camacho González (Jefe de la 4ª Escuadrilla)
- Luis Fernández García
- Alfredo Cervera Pérez (antiguo Jefe de la 3ª Escuadrilla)
- Enrique Cabello Jiménez (trasladado al grupo 26 de Chatos)
- José González Gómez (Jefe de la 1ª Escuadrilla)

– Diego Sánchez López (Jefe de Escuadrilla de Grumman)

Coincidiendo con la finalización de la batalla del Ebro, el capitán José Mª del Romero ascendió a mayor (D.O. nº 301, del 17 de noviembre) y continuó al frente del Grupo 30. Con anterioridad había sido promovido a dicho empleo Juan de Vargas (D.O. nº 252, del 29-9-38) y poco después lo sería José Sánchez Calvo (D.O. nº 326, del 12-12-38), antiguos jefes respectivos de la 1ª y 2ª Escuadrilla.

## LA OFENSIVA DE POZOBLANCO

A finales de 1938 el Estado Mayor Central del Ejército Popular preparó una ofensiva por Extremadura y Andalucía que debería ganar el tiempo necesario para reorganizar las fuerzas que habían participado en la batalla del Ebro y reforzar el Grupo de Ejércitos de Cataluña.

Según Vicente Rojo, a mediados de diciembre de dicho año ya estaba preparada la ofensiva, cuya acción principal correspondía al Ejército de Extremadura, con línea de avance Pozoblanco- Peñarroya. Como apoyo a esta misión principal se habían pensado dos maniobras de diversión, una a cargo del Ejército de Andalucía con la colaboración de una brigada reforzada de desembarco, que actuaría sobre Motril, y la segunda encomendada al Ejército del Centro, cuyo fin era el corte de las comunicaciones entre los frentes de Madrid y Extremadura. La maniobra se retrasó por discrepancias acerca del proyectado desembarco y por la necesidad de atender al abastecimiento de Madrid, que creó dificultades de transporte.

El Mando nacional tuvo conocimiento de los preparativos y detectó la presencia del XVII Cuerpo de Ejército en la provincia de Jaén, en una posición central que le permitía atacar indistintamente por Granada o Córdoba. La acti-

**[ Los Natachas se mostraron activos desde el 7 de enero de 1939. En esta jornada participaron en los combates las escuadrillas 1ª y 4ª, especialmente esta última, que efectuó dos servicios de guerra partiendo de Almansa ]**



*Uno de los Natacha de la 1ª Escuadrilla que desde San Pedro del Pinatar volaron en Orán, en Argelia, el 29 de marzo de 1939.*



*Escuadrilla 2/30 en la Garriga, festejando la boda de uno de sus pilotos, Mamiés Guillén, en mayo de 1938.*



vidad inusitada de guerrilleros en Granada y Extremadura indicó la inminencia de la ofensiva. A finales de diciembre las grandes concentraciones en el sector de Pozoblanco hicieron pensar que este era el punto elegido. En vista de ello se situaron en Córdoba dos de las divisiones de reserva del Ejército nacional del Sur, quedando la tercera en las proximidades de Granada. La 11 División, reserva del Ejército del Centro, fue destacada al Sur, para que pudiera atender al frente de Extremadura.

Los retrasos sucesivos en la preparación de la ofensiva del Ejército Popular permitieron al Mando nacional adelantarse con su avance por Cataluña, que se inició el 23 de diciembre. Miaja comenzó su ofensiva el 5 de enero, cuando ya se tambaleaba el frente catalán; participaron en su primera fase el XXII Cuerpo de Ejército (Ibarrola), la Agrupación de divisiones Toral y la columna "F" de explotación del éxito.

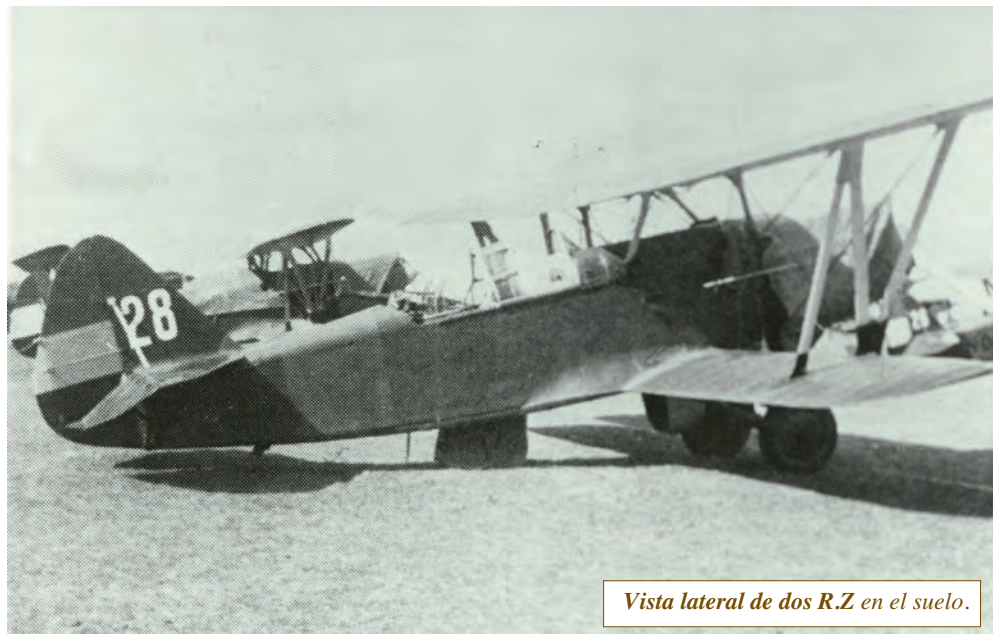
El sector de ataque venía siendo frente de combate desde el año 1936. Por ello, las fortificaciones eran muy fuertes y contaban con tres líneas de defensa.

El XXII Cuerpo republicano atravesó la segunda línea el día 7 y ocupó Fuenteovejuna, pero no logró domeñar la resistencia de tres puntos clave del flanco oriental, defendidas por las tres divisiones de reserva del Ejército del Sur: Mano de Hierro (de la 1ª línea), el Cerro del Médico (de la 2ª) y Sierra Tejonera (de la 3ª). El 8 de enero el XXII Cuerpo llegó a Granja de Torrehermosa, a 30 km de su base de partida, pero en esa jornada la defensa de Peñarroya estaba garantizada.

En el otro flanco del ataque la División 11 del ejército nacional se aferró a Sierra Trapera, que no pudo ser ocupada por la Agrupación Toral. No obstante lo estrecho del boquete de entrada, la columna "F" penetró en la bolsa el día 7 hasta Los Blázquez y Peraleda del Saucedo y amenazó con cortar el saliente nacional de Cabeza de Buey. Para su defensa los Ejércitos nacionales del Centro y del Norte tuvieron que enviar tres divisiones de refuerzo.

Los Natachas se mostraron activos a partir del 7 de enero. En esta jornada participaron en los combates las escuadrillas 1ª y 4ª, especialmente esta última, que efectuó dos servicios de guerra partiendo de Almansa por una sola salida de la 1ª, basada en Almodóvar.

La 3ª Escuadrilla recuperó el 8 de enero cinco de los seis Natachas que había destacado a Cataluña una semana antes, bajo el mando del capitán Jenaro Camacho (de la 4ª Escuadrilla); el sexto aparato se averió en el despegue muriendo el teniente piloto Salvador Rivas González y resultando herido el teniente observador Luis Fonollosa Martín. Otros seis aviones de la 2ª Escuadrilla, que habían salido de Cataluña rumbo a Villar del Arzobispo conducidos



*Vista lateral de dos R.Z en el suelo.*



*El Natacha de José Gómez, en vuelo.*



*Dos Natacha volando en formación. En el anterior se ven bien las posiciones del piloto y del ametrallador-bombardero.*

por su antiguo jefe, el capitán Sánchez Calvo, se volvieron a mitad de camino.

Este mismo día 8 la 3ª Escuadrilla operó una vez en el sector de Pozo blanco con base en Ciudad Real, conocida entonces por Ciudad Leal. Las escuadrillas 1ª y 4ª mostraron los días 8 y 9 la misma actividad que el 7

Un fuerte temporal de lluvia que se

desencadenó el 10 de enero impidió los vuelos en las jornadas siguientes y propició la paralización de la primera parte de la ofensiva.

El 17 y el 18 de enero, aún con mal tiempo, el Ejército de Extremadura insiste en el ataque. El objetivo fundamental en este momento es el cerco y destrucción de las tropas de Sierra

Trapera, pues la eliminación de esta posición resulta imprescindible para la ampliación del portillo de penetración en la bolsa y la apertura de líneas de comunicación eficaces que dieran seguridad a las fuerzas que se hallaban en su interior.

Se incorporó a la lucha el XVII Cuerpo de Ejército republicano (García Vallejo), que atacó enérgicamente desde el exterior, a un tiempo que lo hacía desde el interior la nueva Agrupación "C", formada con las tres divisiones iniciales que se conservaban más frescas.

El 19 de enero mejora el tiempo, se reanudan los vuelos y salen al frente las escuadrillas 1ª y 3ª del Grupo 30, que vuelven con un avión averiado cada una de ellas y cuatro tripulantes heridos: el sargento piloto Vicente Rivera y el teniente Luis Román de la 3ª y el sargento piloto Jesús Cañamero Pérez y el teniente bombardero Dionisio Martínez Rábago de la 1ª.

En esta época los servicios aéreos se mostraban mucho más difíciles que en las primeras jornadas, pues la escuadrilla nacional de caza del sector, la 8ª Fiat (Aristides García López), había sido reforzada por las 3ª y 1ª del Grupo 2-G-3 (Miguel Guerrero y Vázquez Sagastizábal). La 2ª Escuadrilla (Cuadra) y el jefe del Grupo (Salas) permanecieron en Cataluña. Frente a las escuadrillas Fiat formaban dos de Chatos y una de Moscas, mandadas por Castillo Monzó, Viñals y Redondo.

El 20 y el 21 de enero no salen al frente los Natachas, por mal tiempo, pero el 21 son reforzados con los que aún quedaban en Cataluña, de la 2ª Escuadrilla, que pasaron en vuelo a Manises (Valencia): Con ellos iba el teniente Mulet, quien se reincorporó a la 3ª Escuadrilla.

El 22 de enero la caza nacional informó que había llegado a divisar unos Natacha pero que no pudo alcanzarlos. Este día voló la 3ª Escuadrilla del Grupo 30, el 23 lo hicieron la 1ª y 3ª, y el 24 las tres.

Los Fiat intentaron el 23 y el 24 impedir la actuación de la aviación adversaria, con poco éxito. El 23 perdieron a sus alas, Vázquez Sagastizábal y al día siguiente chocaron en el aire los aviones de Pedro Lacalle y Enrique Mendía, que se lanzaron en paracaídas sobre territorio enemigo y fueron hechos prisioneros. Las escuadrillas 1ª y 3ª de Natachas acudieron a la línea de combate los días 23 y 24, jornada ésta en la que la 4ª Escuadrilla también hizo acto de presencia.

En estos días arrecia el contraataque nacional, que el 25 de enero progresa hasta Fuenteovejuna. El 4 de febrero el Ejército de Extremadura se replegó a la línea que ocupaba un mes antes.

Entre el 4 y el 8 de febrero los Natachas volvieron a mostrarse activos. El 4 efectuaron cinco servicios de guerra (dos las 3ª y 4ª escuadrillas, y uno la

## Polikarpov R-Z "Natacha"

El Polikarpov R-Z es un desarrollo del R-5 "Rasante" que también voló en la Guerra Civil. En el conflicto español participaron 93 aviones de esta clase que llegaron en partidas de 31 aviones, la primera en enero y la última en mayo de 1937. Su entrada en servicio operativo tuvo lugar en febrero y se mantuvo en primera línea como avión de apoyo a las operaciones terrestres en todos los escenarios, excepto en el Norte, hasta el final de la Guerra Civil. Está documentada la pérdida por diversas causas operativas (derribos de caza, AAA o accidentes) de 43 aviones. Se recuperaron 36 aviones al final de la Guerra Civil, de los cuales 13 lo fueron en Argelia. Estos aviones quedaron prestando servicio en Marruecos y en 1946 todavía quedaban 12 aviones operativos con la denominación de R-5. También fue empleado por los soviéticos en la frontera chino-rusa de 1939, contra fuerzas japonesas y aunque obsoleto, el R-Z se hallaba aún en servicio en junio de 1941, y fue pronto reemplazado por el monoplano monoplaza de ataque al suelo Ilyushin Il-2 Shturmovik.

El diseño del Polikarpov R-Z está fuertemente influenciado por el del R-5, avión sesquiplano con tren de aterrizaje fijo, con un fuselaje más corto y más ancho diferenciándose del "Rasante" sobre todo en el diseño de las cabinas del piloto y observador, ahora con una protección de plexiglás transparente. Otra de las modificaciones más importantes aunque menos aparente es el montaje de un motor más potente, el Mikulin M-34 N que entregaba una potencia de entre 750 y 800 CV a una hélice fija. Este motor es un desarrollo realizado en 1928 del Mikulin M-17, el cual a su vez era un motor fabricado bajo licencia en la URSS copia del BMW VI, y aunque mantiene los doce cilindros en V a 60º, y la misma concepción dinámica, adopta numerosas soluciones originales que lo hacen uno de los motores de mayor éxito y fiabilidad de la URSS. Se construyeron, 10.500 motores de diversas versiones de este tipo, y se alcanzaron, en sus últimas versiones de 1942 potencias de 1.200CV.

Sin embargo el RZ era un avión relativamente lento, debido a su concepción anterior a 1936, año en que se empezaban a introducir técnicas innovadoras con planos cantiléver, trenes de aterrizaje retráctiles y hélices de paso variable. El Natacha tenía una velocidad máxima en línea de vuelo de 290km/h, aunque en picado podía alcanzar 400 km/h sin peligro para la estructura del ala, que era muy fuerte debido a los montantes de duraluminio que unían los planos.

En el momento de su entrada en operaciones, principios de 1937 tampoco se puede decir que fuera un avión inferior en características a los utilizados en el bando nacional. Así el Heinkel-46 y el Aero-101 estaban en desventaja con el R-Z y los Heinkel-45 y Romeo-37 tenían características muy parejas.

El armamento del "Natacha" estaba compuesto de una ametralladora fija del 7,62mm, situada en la parte superior del motor que disparaba a través de la hélice, con una cadencia de 800 disparos por minuto y otra ShKAS KM 36 7,62 mm operada por el observador y que cubría el sector posterior/superior con una cadencia de 1.800 disparos por minuto. Debido a esta peligrosa arma los "Natacha" eran atacados por la caza nacional, normalmente, desde el sector inferior y para evitarlo la táctica que se seguía era volar formaciones de escuadrillas de tres patrullas de tres aviones agrupados para cubrirse unos a otros, y preferentemente volaban y bombardeaban a baja altura. Cuando eran atacados por la caza su táctica de defensa preferida era picar a la vertical con motor a fondo (eran capaces de alcanzar los 400 km/h) y volar muy cercanos al suelo. Sin embargo esta táctica tenía el inconveniente de situar los aviones en las alturas que la artillería antiaérea era más eficaz.

El "Natacha" disponía de 8 puntos de anclaje en el ala inferior y admitía alguna de las combinaciones siguientes:

- 8 bombas de 42,5 kg
- 8 bombas de 37,5 kg
- 6 bombas de 50 kg
- 4 bombas de 75 kg

### CARACTERÍSTICAS GENERALES

- Tripulación: ..... 2
- Longitud: ..... 9,7 m
- Envergadura: ..... 15,5 m
- Altura: ..... 3,6 m
- Superficie alar: ..... 42,5 m<sup>2</sup>
- Carga alar: ..... 82,3 kg/m<sup>2</sup>
- Peso vacío: ..... 2.430 kg
- Peso máximo al despegue: ..... 3.500 kg
- Velocidad máxima operativa : ..... 290 km/h
- Alcance: ..... 1.000 km
- Techo de servicio: ..... 8.700 m
- Planta motriz: ..... 1 motor Mikulin M-34 N, sobrecargado por compresor
  - Potencia: ..... 625 kW (838 HP; 850 CV)
  - Tipo: ..... 12 cilindros en V a 60º
  - Peso en vacío: ..... 680 kg
  - Tipo de combustible: ..... gasolina de 87 octanos
  - Sistema de combustible: ..... carburadores K-34
  - Sistema de refrigeración: ..... Por agua con radiador en parte inferior entre las ruedas del tren
  - Potencia específica: ..... 13,42 kW/L
  - Compresión: ..... 6,0/1
  - Relación potencia/peso: ..... 0,92 kW/kg



**[ Los días 23 y 24 de enero de 1939 los Fiat intentaron impedir la actuación de la aviación adversaria con poco éxito. El 23 perdieron a Vázquez Sagastizábal y el 24 chocaron en el aire los aviones de Lacalle y Mendía ]**

1ª) y el cinco salieron cuatro veces al frente (dos la 1ª y una las 3ª y 4ª). La 4ª Escuadrilla sobrevoló de nuevo el frente de Pozoblanco las jornadas del 6 y el 8, acompañada el primer día por la 1ª y por la 3ª el segundo.

**La actuación global del Grupo 30 en la batalla de Pozoblanco queda resumida en el siguiente cuadro:**

|                               |            |            |            |        |
|-------------------------------|------------|------------|------------|--------|
| Del 7/1 al 8/2.....           | 1/30.....  | 3/30.....  | 4/30.....  | Total  |
| Nº de servicios.....          | 10.....    | 10.....    | 13.....    | 33     |
| Horas de vuelo.....           | 23.04..... | 21.39..... | 32.07..... | 76.50  |
| Tiempo medio.....             | 2,18.....  | 2,08.....  | 2,28.....  | 2,20   |
| Bombas lanzadas.....          | 704.....   | 618.....   | 888.....   | 2.210  |
| Toneladas lanzadas.....       | 33,34..... | 29,22..... | 41,23..... | 103,89 |
| Peso medio de las bombas..... | 47,5.....  | 47,3.....  | 46,4.....  | 47,0   |
| Bombas por servicio.....      | 70,4.....  | 61,8.....  | 68,3.....  | 67,0   |
| Peso por servicio.....        | 3.344..... | 2.922..... | 3.172..... | 3.148  |

De acuerdo con el peso de bombas lanzado por servicio, el número promedio de aviones participantes en las misiones fue entre nueve y diez. Las cargas más frecuentes por avión parecen ser las de 8 bombas de 42,5 kg (340 kg en total), ó 6 bombas de 50 kg (300 kg en total).

Como vemos, las escuadrillas estaban bastante completas de material en esta época, pues podían poner en vuelo al menos tres patrullas de a tres aviones, lo que no estuvo al alcance de las escuadrillas 20, 30 y 50 en la batalla de Belchite. Claro que en agosto de 1937 eran seis las escuadrillas de Na-

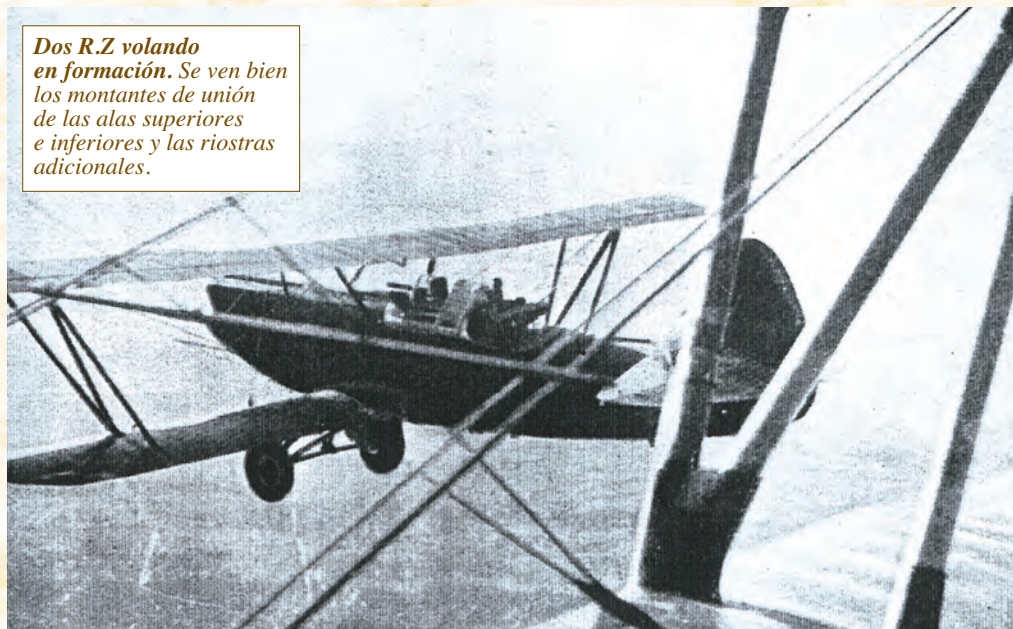
tachas, que se redujeron a cuatro al mes siguiente, sin nueva disminución posterior. Esto confirma que las bajas definitivas de aparatos del Grupo 30 no abundaron en 1938 y que el desastroso resultado de la acción del 24 de diciembre de este año en Cataluña (narrada en el número 3 de *Aeroplano*) fue una excepción y no la regla.

### TRASLADO A RETAGUARDIA DE LAS ESCUADRILLAS 3/30 Y 4/30

Después de acabada la batalla de Pozoblanco las escuadrillas 1ª, 3ª y 4ª del Grupo 30 abandonaron sus campos avanzados de Almodóvar, Ciudad Real W, Valdepeñas y Santa Cruz de Mudela. Las 3ª y 4ª pasaron a retaguardia, a la provincia de Albacete, trasladándose la 3ª al aeródromo de Barrax el 28 de febrero y situándose la 4ª en Almansa; la 1ª permaneció en primera línea, en el nuevo aeródromo de Granátula, situado al Sur de Almagro.

El día antes de que la 3/30 llegara a tierras albaceteñas se había celebrado en el aeródromo de Los Llanos la famosa reunión de mandos militares convocada por Negrín, en la que el almirante Buiza amenazó con abandonar las aguas nacionales al frente de la Flota si en un plazo de cuatro días no se iniciaban negociaciones de paz. Ese mismo día los gobiernos de Londres y París reconocían al de Burgos como único legítimo de España y el Presidente Azaña dimitía de su puesto de jefe del Estado.

**Dos R.Z volando en formación. Se ven bien los montantes de unión de las alas superiores e inferiores y las riostras adicionales.**



Ante estos hechos, parecería normal que Negrín hubiera puesto su cargo de jefe del Gobierno a disposición del presidente interino de la República, Diego Martínez Barrios, quien accedió a esta dignidad por ocupar la presidencia de las Cortes.

El 2 de marzo, ante una nueva convocatoria de Negrín, acude a Elda Segismundo Casado, Jefe del Ejército del Centro, pero ambos personajes no llegan a un acuerdo. Los Diarios Oficiales del Ministerio de Defensa de los días 3 y 4 publican los nombramientos de tres comunistas para ocupar las comandancias militares de Cartagena, Alicante y Murcia: Francisco Galán, Etelvino Vega y Joaquín Rodríguez respectivamente.

Negrín recibió a Galán el 4 de marzo y le ordenó, que sin pérdida de tiempo, se dirigiera a Cartagena, adonde llegaría una brigada mixta a las 9 de la noche. Artemio Precioso, el jefe nombrado para tomar el mando de esta brigada, no pudo enlazar con sus batallones, pues fue interceptado por una patrulla sublevada, y decidió dirigirse al aeródromo de Los Alcázares. A pesar de este contratiempo, Galán recibió el mando de la plaza de manos del general Bernal, a las 21.30, sin dificultad alguna.

## SUBLEVACIÓN EN LA BASE CONJUNTA DE CARTAGENA

**H**ora y media después de esta entrega del mando de la Base de Cartagena a Galán se sublevaron el jefe del Estado Mayor de la Base Naval, teniente de navío Fernando Oliva, y el Comandante Principal de Artillería y jefe del Regimiento de Defensa de Costas, coronel Armentia. Esta noticia la conoció Galán inmediatamente a través del mayor de Aviación Adonis Rodríguez Fernández, quien prestaba servicio en el Cuerpo de Seguridad.

Oliva se apoderó de la Comandancia de la Base y apresó a Galán y a sus leales. Le siguieron todas las fuerzas terrestres y navales, excepto el 7º Batallón de retaguardia, cuyo jefe estaba entre los detenidos.

El almirante Buiza conmina a Oliva para que se ponga en libertad a Galán. Se llega al acuerdo de que dicho jefe sea repuesto en su mando, dimita y entregue el mando a una persona que re-

úna la confianza general. Se piensa en Antonio Ruiz, recién nombrado subsecretario de Marina, pero que aún no se había posesionado de su cargo y permanecía en Cartagena.

El mayor Adonis Rodríguez abandonó Cartagena en busca de auxilio y se encaminó al aeródromo de Los Alcázares, que consultó con la 2ª Región Aérea (Murcia) la actitud que debía tomar. El mayor Moreno Miró, jefe de dicha Región y antiguo jefe del Grupo

20, ordenó formar una columna a las órdenes del capitán González, del cuadro eventual de observadores, que se puso rápidamente en marcha.

Esta columna de Aviación se apoderó del cuartel del Regimiento Naval y organizó patrullas que hostigaron a los sublevados. Una fracción de éstos que había liberado a los presos nacionales pidió auxilio por radio a Burgos, auxilio que les fue prometido y se materializó a las diez de la mañana del 5 de marzo con el bombardeo del puerto de

[ Hora y media después de la entrega de mando de la Base de Cartagena a Galán se sublevaron el jefe del Estado Mayor de la Base Naval, teniente de navío Fernando Oliva y el Comandante Principal de Artillería, coronel Armentia ]



Cartagena por cinco Savoia 79, que alcanzaron de lleno al destructor Sánchez Barcáiztegui.

Antonio Ruiz fue confirmado por Negrín como nuevo jefe de la Base conjunta y tomó posesión a las once de la mañana, pero poco después embarcó en el crucero Miguel de Cervantes y se hizo a la mar con el grueso de la Flota, capitaneada por el almirante Buiza.

Se debió este cambio de actitud al proceder del segundo de Armentia, teniente coronel Arturo Espá Ruiz, quien había desbordado a su superior y entregado el mando al general honorario de Infantería de Marina Rafael Barrionuevo, retirado al advenir la República y claramente pro nacional. Espá amenazó con cañonear a la Flota si no abandonaba el puerto y así lo hizo.

## REACCIÓN EN CARTAGENA

En estos momentos los sublevados parecían los amos absolutos de Cartagena, pero las fuerzas leales al Gobierno empezaban a reorganizarse. Artemio Precioso tomó contacto con la 206 Brigada Mixta y a la columna de Aviación se incorporó el mayor

piloto Aurelio Villamar, enviado en misión informativa por el teniente coronel Luis Alonso Vega, Jefe de Estado Mayor de Fuerzas Aéreas y antiguo jefe del Grupo 30.

Villamar tenía orden de telefonar a algunas de las personas embarcadas en la Flota, orden que no pudo cumplir. En su relato dice que, en vista de ello, comunicó con un teniente coronel cuyo nombre no indica, pero que no puede ser otro que el mismo Espá. Por la tarde pactó con en general Barrionuevo y se dio una caminata de dos horas hasta San Antón para consultar las condiciones con el teniente coronel Rodríguez, nombrado jefe de las fuerzas que operaban en Cartagena tras la defección de Antonio Ruiz.

Negrín podía pensar en estos momentos que los sucesos de Cartagena eran locales y sin repercusión en el resto de España. Pero el 5 de marzo por la tarde Casado encabezó un golpe de estado en Madrid, que tuvo éxito, aunque necesitó varios días de lucha en la capital para derrotar a las unidades comunistas que se le oponían.

A media noche Villamar tomó contacto con Oliva, quien se negó a aceptar las condiciones pactadas.

## FORMACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE DEFENSA

Casi simultáneamente radio Madrid lanzaba al éter las voces de Casado, Besteiro y Mera con el anuncio de la constitución del Consejo Nacional de Defensa.

Ante esta nueva situación Buiza ordenó a las 5.54 del día 6 el regreso de la Flota a Cartagena, para ponerse a las órdenes del Consejo, pero poco después vuelve a cambiar de opinión y continúa rumbo a Orán y Bizerta. Para estas horas ya habían partido de Málaga y Castellón cuatro mercantes repletos de tropas nacionales y tres minadores de escolta; después, a lo largo de todo el día 6, lo harían otros nueve mercantes. El crucero Canarias y los destructores disponibles recibieron orden de dirigirse a toda máquina hacia Cartagena, pero los buques de la escuadra del almirante Moreu llegaron ante la Base naval cuando la situación en ella había cambiado radicalmente.

Los establecimientos militares de las afueras de la ciudad habían sido ocupados por la 206 Brigada Mixta, reforzada por una agrupación de carros y blindados, y entre ellos se encontraba la esta-



ción de radio de la Flota, medio de enlace de los sublevados con la zona nacional. Prosiguiendo su avance, dicha Brigada se había adentrado en el casco urbano hasta el cuartel de Intendencia.

## SE INICIA LA LUCHA AERONAVAL

Para complicar las cosas a los sublevados republicanos en la mañana del 6, aparecieron por vez primera los aviones republicanos del sector, de las escuadrillas 2ª del Grupo 26 de Chatos y la 4ª del Grupo 71 de Defensa de Costas (mixta de I-15 y Grumman), que reforzaron a los efectivos terrestres de la Aviación presentes en la lucha por Cartagena desde el primer momento. Entre los más destacados aviadores implicados en los sucesos se contaban dos antiguos jefes de grupo de Natachas.

Las escuadrillas del sector atacaron por tres veces a las aeronaves nacionales que protegían a sus fuerzas y derribaron dos hidroaviones, un He 59 y un Cant.Z-501 que lograron ponerse en vuelo de nuevo y volver a Baleares; la AA abatió otro He 59 que hubo de ser echado a pique tras el salvamento de su tripulación.

Los buques nacionales habían sido cañoneados a las 9 de la mañana por la batería de La Pajarola, que había tomado partido en contra del teniente coronel Espá, aunque otras baterías leales a éste la redujeron al silencio.

Los primeros transportes de tropas empezaron a aproximarse a las aguas cartageneras cerca del mediodía y allí quedaron a la expectativa dada la imposibilidad de proseguir hacia el puerto.

La Jefatura de Fuerzas Aéreas ordenó a las tres escuadrillas de Natachas operar por Cartagena. Poco después, pasadas las cuatro y media de la tarde, llegaron a San Pedro del Pinatar las escuadrillas 1ª y 3ª del Grupo 30, las más cercanas a la provincia de Murcia y la 4/30 finalizaría una hora después su viaje de traslado de Granátula (Ciudad Real) a El Carmolí (Murcia). Antes de aterrizar bombardeó a la Flota enemiga y estuvo a punto de alcanzar al bote del Almirante Jefe del Bloqueo que transportaba a éste al Vulcano para conferenciar con los mandos terrestres.

En estos momentos se mantenían sublevados en Cartagena tres focos aislados entre sí, el Arsenal, el Parque de Artillería y la Comandancia de la Base. La 206 Brigada se apoderó al caer la tarde de las baterías de costa de Galeras y Cerro Gordo, que encontró intactas.

Los barcos nacionales, que ya formaban en convoy ante Cartagena a las 20:00 horas, no se decidieron a penetrar en el puerto y, tras la conferencia de jefes, acordaron intentar al día siguiente el desembarco en la bahía de Portman.

El día 7 de madrugada los atacantes toman al asalto el Parque de Artillería y po-

co después controlan la totalidad de las baterías de costa, lo que hace imposible el desembarco proyectado. Los transportes de tropas reciben orden de retirada, pero el Castillo de Olite, que carecía de radio y llegaba tarde al lugar del encuentro por ser más lento, no se enteró de la contraorden y enfiló hacia Cartagena.

Los aviones fueron convocados de nuevo para el acoso al citado mercante. Los Grumman y Chatos recibieron la consigna de atacar al transporte de tropas, al que bombardearon tres veces entre las 9,30 horas y las 12, pero el mercante prosiguió imperturbable su marcha y fue alcanzado a las 13:55 horas por la única pieza útil de la batería de la Pajarola. Se hundió en pocos minutos con los dos batallones de Infantería que llevaba a bordo; se salvaron 900 hombres y varios centenares desaparecieron con el buque.

Un segundo transporte retrasado, el Castillo de Peñafiel, fue atacado a las dos y veinte de la tarde y una hora después por las escuadrillas 4/71 y 2/26, que perdieron en estas acciones al sargento Fontbona y al teniente Brufau.

Más tarde fue atacado por las 1ª y 3ª escuadrillas del Grupo 30 primero y por la 4/30 después; en este último servicio cayó el Natacha tripulado por el teniente Ayuso y el sargento Bolos, alcanzado por fuego antiaéreo, último que cayó en acción de guerra. Por último fue bombardeado el mercante por 6 Katiuskas pero pudo escapar a Ibiza con pocas bajas.

El último reducto de la Base, la Comandancia, en donde se mantenía Fernando Oliva, el antiguo comandante de la Flotilla de destructores que hundió al crucero Baleares, capituló a medio día.

## ÚLTIMOS DÍAS DE GUERRA

El éxito de 206 de Brigada del comunista Artemio Precioso, se produjo cuando ya hacía varias horas que habían abandonado España los dirigentes de dicho partido y un día después de que Negrín y su gobierno escaparan en avión desde el aeródromo levantino de Monóvar. En Madrid sin embargo la suerte se mostraba propicia a los comunistas en la tarde del 7 de marzo y la situación de las



*Dos vistas del Natacha LN-045 accidentado.*





Vista de la **ametralladora posterior del Natacha**, que podía disparar en un ángulo de 180 grados, en horizontal.

tropas del coronel Casado llegó a ser angustiosa. El 8 se volverían las tornas gracias a la columna de Liberino González (segundo de Mera), que fue apoyada por las fuerzas aéreas controladas por los coroneles Camacho y Cascón desde la huida de Hidalgo de Cisneros.

Derrotados los comunistas en Madrid, el Consejo de Defensa ejercía el 12 de marzo su autoridad sobre todo el territorio que quedaba leal a la República. Ese mismo día celebraba una reunión en la que se decidió iniciar negociaciones con el enemigo y nombrar representantes del Consejo para dicho fin a los coroneles Casado y Matallana.

Los contactos de Casado con los nacionales se iniciaron inmediatamente, aunque en Burgos no cayeron bien unas declaraciones suyas del día 14. Con esta fecha el Consejo de Defensa Nacional firmó un decreto nombrando al coronel Antonio Camacho jefe del Servicio de Aviación, y al también coronel Manuel Cascón Jefe de Fuerzas Aéreas, aunque estos

nombramientos no se publicaron hasta el 26 de marzo, en el Diario Oficial Nº 7 de la Consejería de Defensa. Como hemos visto, Cascón y Camacho habían ordenado el apoyo a la columna de Liberino González y el bombardeo del Cuartel General del II Cuerpo de Ejército, sede del coronel Barceló, principal oponente de Casado.

El 18 de marzo a las 11 de la noche, Besteiro hacía públicas por radio las intenciones del Consejo de efectuar negociaciones de paz. Al día siguiente Casado recibía la aceptación de Burgos, matizada con la exigencia de que los comisionados fueran oficiales profesionales no destacados. Casado firmó el 21 unas credenciales a favor del

teniente coronel de Estado Mayor Antonio Garijo Hernández y del mayor de Caballería Leopoldo Ortega Nieto, con autorización para dirigirse al lugar que el Gobierno nacionalista designase. Su objetivo principal consistía en obtener del General Franco un plazo de 25 días para proceder a la expatriación

de cuantos quisieran hacerlo, y precisar los perfiles exactos de las responsabilidades que podrían exigirse a quienes se quedaran. El mismo 21 de marzo Franco accedió al viaje de Garijo y Ortega a Burgos, en el supuesto de que fueran a aceptar la rendición sin condiciones. El 22 contestaba Madrid: "Consejo acepta la rendición sin condiciones generosas Caudillo y acucia al Servicio para abreviar plazos".

A las 11:00 del día 23 llegaron Garijo y Ortega al aeródromo de Gamonal (Burgos). Fueron recibidos por los jefes del cuerpo Estado Mayor Luis Gonzalo Vitoria, José Ungría Jiménez, Carmelo Medrano Ezquerro y Eduardo Rodríguez Madariaga. Ortega, jefe de operaciones del Ejército del Centro, era portador de dos documentos en los que se proponía un plan escalonado de rendición en 20 – 30 días. Gonzalo mostró en contraposición otros dos documentos que exigían la rendición incondicional, sin otras limitaciones que las que dictara la generosidad, y la entrega inmediata de la Aviación, que el día 25 debía aterrizar en los aeródromos que se indicaban. Esto marcaría el preludio a la rendición de las tropas terrestres, fijada para el 27 de marzo.

**[ La Jefatura de Fuerzas Aéreas ordenó a las tres escuadrillas de Natachas operar por Cartagena. Pasadas las cuatro y media de la tarde, del día 6 de marzo, llegaron a San Pedro del Pinatar las escuadrillas 1ª y 3ª del Grupo 30 ]**

Garijo alegó que los plazos eran excesivamente cortos. Se acordó que volvieran a Madrid a recabar instrucciones precisas, sobre las que celebrar una segunda entrevista, con la salvedad de que las fuerzas aéreas debían entregarse en la fecha marcada.

En una reunión del Consejo de Defensa, convocada con carácter de urgencia, Casado mantuvo su punto de vista de entrega escalonada del territorio y se mostró en desacuerdo con la rendición de la Aviación, que podía ser necesaria para la evacuación de personas comprometidas, aunque Matallana no consideró realista esta actitud. Finalmente se redactó un documento en que se pedía, como única concesión, la redacción de un papel oficial suscrito por cualquier autoridad nacionalista.

La segunda entrevista tuvo lugar el 25 a las 14.45 horas. Los representantes de Franco echaron en cara a los emisarios de Casado el que no hubieran entregado la Aviación, con la agravante de que algunos aviones habían abandonado España partiendo del aeródromo de Totana. El coronel Gonzalo no estaba autorizado para firmar papel alguno y consultó con el general Martín Moreno, jefe del Estado Mayor del Generalísimo, quien le ordenó que diera por terminadas las conversaciones y que anunciara la inmediata iniciación de la ofensiva final.

Casado radió antes del amanecer del 26 de marzo dos mensajes solicitando alguna garantía para las fuerzas que le sostenían y prometiendo la entrega de los aviones.

El Cuerpo de Ejército de Yagüe inició la ofensiva por el disputado frente de Peñarroya el 26 de marzo y el Consejo ordenó que no se ofreciera resistencia al avance; a las cuatro de la tarde las radios nacionales retransmitieron las "concesiones" que Franco había anunciado a Casado. Al día siguiente la ofensiva se generalizó.

## RENDICIÓN DE MADRID

**E**l 28 de marzo el jefe del Ejército del Centro, coronel Adolfo Prada Vaquero (sucesor de Casado desde que éste accedió a la Consejería de Defensa), se trasladó al cuartel general de la 16ª División nacional, en la Ciudad Universitaria, y allí rindió sus fuerzas. Le acompañaban su jefe de Estado Mayor, Francisco García Viñals, el teniente coronel de Sanidad Militar Diego Medina Garijo (no Merijo, como escribió el entonces coronel Eduardo Losas Camañas y se ha repetido con frecuencia) y Francisco Urzaiz Guzmán, del Cuerpo de Inválidos. Poco después las fuerzas nacionales penetraban en Madrid.

Medina Garijo no era pariente del emisario de Casado, al que había conducido a Barajas en coche, en uno de sus dos viajes a Burgos; ambos hubie-

ran podido perder la vida juntos de no haber fracasado un atentado que se les había preparado.

## EL ÚLTIMO SERVICIO DE GUERRA DE LA AVIACIÓN REPUBLICANA

**L**a 1ª Sección del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de la Zona Centro-Sur (las únicas existentes en estos momentos) había cursado un informe el 27 de marzo en el que se recomendaba la rendición de los aviones como prueba de buena voluntad. Comenzaba con la frase "El coronel Camacho asegura" y añadía luego "... la entrega simbólica de los aviones traería aparejada un trato humano y correcto para todo el personal de Aviación y de las demás armas y que absolutamente nada tendría que temer quien no tuviera las manos manchadas de sangre".

Para planear la entrega de los aviones se reunieron el día 28 en Albacete el coronel Camacho, los teniente coroneles Luis Alonso Vega (jefe del Estado Mayor de Fuerzas Aéreas) y Leocadio Mendiola Núñez (jefe del Grupo 24 hasta el 4 de marzo y Comandante Militar de Murcia por orden de esa fecha), el mayor José Mª del Romero Fernández - Franqueza (jefe del Grupo 30) y el capitán Julián Barbero López (jefe en funciones de la Escuadra de Caza, por ausencia del primer y segundo jefes, Andrés García Lacalle y Manuel Aguirre López, ambos en Francia).

En la reunión se acordó que los aviones volaran el 29 de marzo a Barajas y no a Griñón como antes se había pensado y se dio libertad a los pilotos para entregarse o expatriarse. Los cinco reunidos optaron por la segunda solución.

El segundo jefe del Grupo 30, Francisco Hernández Chacón, decidió entregarse y su actitud fue secundada por el mayor observador, Sebastián Camacho Soriano, y los jefes de las escuadrillas 3ª y 4ª, Víctor Andrés Valdemoro y Jenaro Camacho González, a los que siguieron todas sus tripulaciones, 16 en total. La 2ª Escuadrilla había desaparecido en Cataluña y la 1ª, que tenía su base en San Pedro del Pinatar (Murcia), voló a Orán con el jefe del Grupo a su frente.

Cuando los Natachas arribaron a Barajas, procedentes de Barrax y Almanza, ya habían tomado tierra allí 14 Katiuskas (encabezadas por el capitán piloto Máximo Ricote Juanas, anterior jefe de su 4ª Escuadrilla, los tenientes pilotos Cabré Rofes y Arquímedes Gómez Palazón, jefes de escuadrilla, y el teniente observador Fernando Medina Martínez) y los 9 Chatos de la 2ª Es-

cuadrilla del Grupo 26, con el capitán Francisco Viñals Guarro y el teniente Joaquín García Calvo a su frente.

## EL RELATO DE HERNÁNDEZ CHACÓN

**H**ernández Chacón me entregó en agosto de 1975 una carta con sus impresiones de los momentos anteriores al último vuelo, cuando se estaban pintando de blanco las banderas de los timones y las franjas del fuselaje. Algún antiguo compañero les recordaba el riesgo que corrían de ser fusilados en Barajas y les aconsejaba e se dirigieran a Argelia, como tantos otros hicieran. Rechazaron el consejo para realizar, según Hernández Chacón, el servicio más desagradable, anodino y, acaso, peligroso de toda la guerra. No se puede negar espíritu de abnegación a los veteranos tripulantes de estas

escuadrillas, que se ofrecieron voluntarios a esta misión, para que otros compañeros más comprometidos o más desconfiados pudieran escapar.

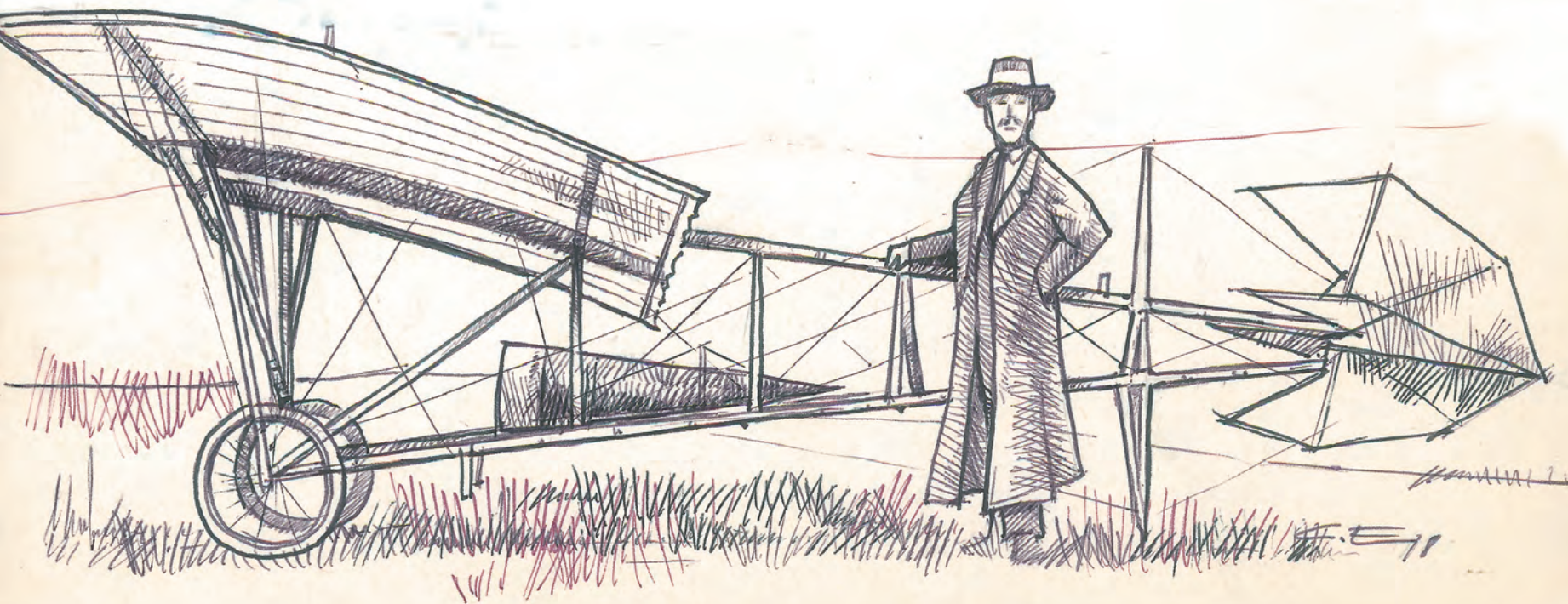
El viaje de la 3ª Escuadrilla del Grupo 30 comenzó con malos augurios. Poco después del despegue de Barrax, al teniente Munuera se le ocurrió efectuar un picado violento, con objeto de dar una espectacular pasada sobre el terreno, que trajo funestas consecuencias. El plano derecho se desprendió y el avión entró en barrena; Munuera no pudo hacerse con el Natacha y cayó con el hasta el suelo, pereciendo en el choque. El observador, Miguel Mulet Alomar, resultó gravemente herido y aún arrastraba una pierna al andar cuando al final de los 70 hablé con él en Caracas, triste resultado del accidente. Este fue el último avión del Grupo 30 que se perdió durante la guerra.

El recibimiento en Barajas no resultó ni tan malo como temían los augures de última hora ni lo halagüeño que presumía el Informe del Estado Mayor de Fuerzas Aéreas que antes hemos citado.

Las 39 tripulaciones que se entregaron fueron revistadas por el teniente coronel Infante D. Alfonso de Orleans, quien se mostró amable y dispuso que se les preparase comida y alojamiento para esa noche en Barajas y anunció que se les acomodaría al día siguiente en Alcalá de Henares. Los hechos fueron muy otros. Aquella noche durmieron en el puro suelo del barracón de Barajas y el 30 de marzo pasaron a la cárcel de Porlier (antiguo colegio de los Escolapios de dicha calle Porlier, que había alcanzado triste celebridad por la checa allí instalada en 1936). Meses después pasaron a depender de la jurisdicción militar aérea, cuando esta se creó en 1940.

[ Las 39 tripulaciones que se entregaron fueron revistadas por el teniente coronel Infante D. Alfonso de Orleans, quien se mostró amable y dispuso que se les preparase comida y alojamiento para esa noche en Barajas ]





# 60 Aniversario del primer vuelo del CASA C-202 Halcón

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA  
*Ingeniero Aeronáutico*  
*Miembro de número del SHYCEA*

*Fotografías: Archivo Histórico del Ejército del Aire y colección del autor*

**El C-202 Halcón efectuó su vuelo inaugural en Getafe el 13 de mayo de 1952. Se trataba del segundo de los aviones desarrollado por la oficina de proyectos de CASA, Construcciones Aeronáuticas, S.A. Diez años, nueve meses y diez días después un Consejo de Ministros consumaba el cierre del proyecto cuando ni tan siquiera el Halcón había podido ser certificado por el INTA.**



*Visita del Ministro del Aire a la Factoría de Getafe el 1 de julio de 1952 en el curso de la cual voló a bordo del primer prototipo C-202. En esta fotografía del grupo de asistentes, con el prototipo como fondo, de izquierda a derecha y de frente, el ministro, general González-Gallarza; José Ortiz-Echagüe; el presidente del INI, Juan Antonio Suanzes Fernández; y el Jefe del Estado Mayor del Aire, general Fernández-Longoria.*

La sesión del Consejo de Administración de CASA del 27 de marzo de 1946 conoció en palabras de su consejero delegado y gerente de la compañía José Ortiz-Echagüe Puertas la buena nueva del establecimiento de la Oficina de Proyectos de CASA, fruto de las negociaciones que se venían desarrollando desde tiempo atrás con el Ministerio del Aire cuyo protagonista era el bimotor metálico INTA-20. Decía el acta de esa sesión que: *siguiendo el plan establecido, se ha procedido a la organización y funcionamiento de la Oficina para estudios de prototipos, con personal procedente del Instituto de Técnica Aeronáutica y algunos ingenieros de la Sociedad, bajo la dirección del teniente coronel de Ingenieros Aeronáuticos, Sr. Huarte. La labor comenzada se dedica, principalmente, hacia el estudio de la gama de aviones bimotores, a ba-*

*se de los motores de construcción nacional, en curso de fabricación y estudio.*

Pedro Huarte-Mendicoa Larraga, director de la Oficina de Proyectos de CASA, concibió enseguida un plan de creación de prototipos para el Ministerio del Aire<sup>1</sup>. El C-201 Alcotán, basado directamente en el INTA-20, fue contratado en dos prototipos y una estructura de ensayos en julio de 1946. Y ya en tan temprana fecha el llamado a ser el segundo miembro de la saga de bimotores metálicos de CASA, el C-202, estaba definido y en manos del Ministerio del Aire<sup>2</sup>.

Un escrito de CASA, dirigido al ministro del Aire general Eduardo González-Gallarza Iragorri, con referencia 5.545-A y fecha de 27 de junio de 1946, al que acompañaba un sucinto documento descriptivo de la aeronave intitulado "Datos Técnicos y Principales Características del avión C.A.S.A. 202" fechado cinco días antes, constituye el nacimiento "oficial" de nuestro protagonista.

El escrito estaba avalado por la firma y el sello de José Ortiz-Echagüe quien venía a definirlo como una prolongación del C-201, cuya propuesta oficial se había enviado el 3 de mayo precedente. Ortiz-Echagüe exponía en él que *nuestra propuesta para su ejecución sería análoga que la presentada para el tipo 201 sin otra modificación que la resultante respecto a precios, que estaría en la proporción de los pesos en vacío de ambas células*<sup>3</sup>.

Las coincidencias con el C-201 iban más allá. El documento decía que el concepto del C-202, un bimotor monoplano de ala baja metálico, *es fundamentalmente el mismo [...] con las pequeñas diferencias constructivas impuestas por las diferencias de peso, tamaño y potencia de sus motores*. La apariencia externa era similar, incluso usaba tren clásico con rueda de cola y tenía la misma carga alar. Con sus 7.500 kg de peso máximo daba la impresión de ser un hermano mayor del C-201 que aprovechaba la mayor po-



tencia de los motores impuestos por el Ministerio del Aire, entonces dos Elizalde Beta-1 9C 29-750 de 750 CV a 2.840 m de altura, de nueve cilindros en estrella refrigerados por aire<sup>4</sup>. No obstante el documento se cuidaba de indicar que las actuaciones presentadas estaban calculadas a partir de datos aproximados procedentes de los fabricantes de motor y hélice (ver la tabla 1), por lo que variarían de acuerdo con las características definitivas del motor y del tipo de hélice que se adaptara a la aeronave.

El documento de 22 de junio de 1946 definía al C-202 como previsto y calculado para la utilización comercial *cumpliendo con las condiciones de resistencia acordadas en la Conferencia Internacional de Chicago para este tipo de aviones*<sup>5</sup>. Con una capacidad para 14 pasajeros en versión comercial, se hacía hincapié en su gran versatilidad que permitiría versiones de carga; escuela de vuelo sin visibilidad para ocho alumnos y 6 horas 25 minutos de autonomía; escuela de observadores y radios para ocho alumnos; enseñanza de bombardeo; versión sanitaria; versión para sondeos meteorológicos; y finalmente se mencionaba una versión hidro con flotadores capaces de permitir la operación acuática con los 7.500 kg de peso máximo.

## EL CONTRATO DE LOS PROTOTIPOS

El proceso de contratación de la construcción de dos prototipos C-202 y la correspondiente estructura para ensayos estáticos, largo y atestado de papeleo al estilo de la época, se inició desde el Ministerio del Aire con la redacción de un proyecto de estipulaciones de fecha 9 de enero de 1948, sin lugar a dudas previamente negociado con CASA, que debería dar paso al futuro contrato Expediente 448/48 cuya firma tendría lugar el 3 de noviembre siguiente. Su cronología se reseña en la tabla 2.

Los puntos más relevantes del proyecto de estipulaciones eran los siguientes:

- El avión prototipo se entregará en vuelo<sup>6</sup>, completo, dentro de los dos años a partir de la fecha en que se comunique a CASA de oficio la fecha de aprobación del contrato; CASA acusará recibo en el plazo de ocho días.

- La recepción se realizará en Getafe, Torrejón o Barajas.

- El precio de suministro sería de 7.664.000 pesetas con el siguiente desglose:

- Primer Plazo: un 30% una vez firmado y aprobado el contrato.

- Segundo Plazo: un 20% cuando se hubieran realizado todos los ensayos estáticos de acuerdo con el INTA.

- Tercer Plazo: 1.281.000 pesetas cuando el prototipo estuviera totalmente construido y extendido el certificado correspondiente por el Jefe de la Zona Territorial de Industria nº 1.

- Cuarto Plazo: Lo restante cuando se hubieran realizado las pruebas de vuelo y entregado la documentación.

- El precio sería revisable por razones de incremento de costes salariales y otros baremos aplicables.

- La carga útil sería de 2.840 kg.

- El avión llevaría dos motores Elizalde 9C, 29-750, de 750 CV a 2.840 m y hélices de paso variable.

- El tren de aterrizaje sería normal con rueda de cola escamoteable.

- Sería un avión comercial de 7.500 kg de peso máximo de despegue.

- Todo retraso en la entrega a CASA de los elementos listados en el Anexo III llevaría implícita una prórroga de igual duración. De acuerdo con este Anexo, el Ministerio del Aire debería entregar a CASA lo siguiente:

- Motores; hélices; equipos unidos al motor; instalaciones de gasolina, de aceite, de generación de corriente, de



El primer C-202 en Getafe.

puesta en marcha, de alumbrado, de radio, de aire comprimido, de vacío, contra incendios; piloto automático, aparatos de motor y de vuelo; y algunos elementos diversos de menor relevancia.

El contrato firmado en noviembre de 1948 llevó las firmas de Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor, Ángel Martín Cifuentes y Juan Aguiló Villamiel por parte del Ministerio del Aire y José María Cervera y Castro por parte de CASA, los tres primeros respectivamente presidente, secretario e interventor de la Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material. Las estipulaciones eran análogas a las del proyecto de 9 de enero de 1948, pero el valor económico del contrato descendió hasta 7.532.550 pesetas<sup>7</sup>. El desembolso a realizar por el Ministerio del Aire, si el contrato se cumplía en el tiempo estipulado, se repartiría del siguiente modo:

año 1948: .....2.259.765 pesetas

año 1949: .....1.506.510 pesetas

año 1949: .....1.281.000 pesetas

año 1949: .....2.485.275 pesetas

Tanto el concepto general de diseño como el dimensionado del C-202 se mantenían similares a lo incluido en el documento de 22 de junio de 1946 (tabla 1), pero en los pesos y actuaciones había algunas modificaciones que se resumen en la tabla 3 si bien el peso máximo se mantenía en 7.500 kg. Se

### Tabla 1 Documento "datos técnicos y principales características del avión CASA 202" de 22 de junio de 1946 Transcripción literal del apartado de dimensiones y actuaciones

|  |                           |
|--|---------------------------|
| Envergadura.....   | 21,58 m                   |
| Longitud.....  | 15,80 m                   |
| Altura (sobre tres puntos).....                                | 4,25 m                    |
| Superficie.....  | 57,40 m <sup>2</sup>      |
| Alargamiento.....  | 8,113                     |
| Peso máximo en vuelo.....                                      | 7.500 kg                  |
| Carga alar máxima.....   | 130,660 kg/m <sup>2</sup> |
| Potencia de despegue.....                                      | 1.550 CV                  |
| Potencia de restablecimiento (2.840 m).....                    | 1.500 CV                  |
| Carga por CV (normal).....                                     | 5 kg/CV                   |
| Carga por CV (equivalente).....                                | 3,64 kg/CV                |
| Carga por CV (despegue).....                                   | 4,85 kg/CV                |
| Peso en vacío<br>(sin acondicionamiento ni servicio).....      | 4.115 kg                  |
| Carga máxima<br>(incluida tripulación, combustible, etc.)..... | 3.385 kg                  |
| Velocidad máxima a 0 m.....                                    | 315 km/h                  |
| Velocidad de aterrizaje.....                                   | 115 km/h                  |
| Velocidad máxima a la altura<br>de utilización (2.840 m).....  | 353 km/h                  |
| Velocidad de crucero al 70% de potencia.....                   | 300 km/h                  |
| Velocidad de crucero al 60% de potencia.....                   | 276 km/h                  |
| Techo teórico.....   | 8.050 m                   |
| Techo práctico.....  | 7.550 m                   |
| Techo práctico con un solo motor.....                          | 3.200 m                   |
| Tiempo de subida a 1.000 m.....                                | 3,5 minutos               |
| Tiempo de subida a 2.840 m.....                                | 10 minutos                |
| Tiempo de subida a 4.000 m.....                                | 15 minutos                |
| Tiempo de subida a 6.000 m.....                                | 25 minutos                |



consideraba además una tolerancia del 3% en el peso máximo del avión por la incertidumbre que entonces existía acerca de las instalaciones que debería llevar.

No había transcurrido un año de la firma del contrato cuando el Consejo de Administración de CASA mostró su inquietud ante las pérdidas que el proyecto C-202 estaba acumulando<sup>8</sup>. La situación debió ser seria, porque algunos consejeros plantearon la posibilidad de renunciar y elevaron el asunto a la Comisión Delegada. Ortiz-Echagüe explicó en esta Comisión que CASA se encontraba ante una disyuntiva. La primera no era otra que continuar el trabajo sobre el proyecto C-202 y aceptar los dictados del Ministerio del Aire negociando en lo que se pudiera. La segunda era suspender el trabajo e informar al Ministerio que en las condiciones económicas existentes CASA no podía soportar las pérdidas. En este último caso el contrato 448/48 sería cancelado y, en el mejor de los casos, sería precisa la tramitación de uno nuevo -lenta e imprevisible- si es que el Ministerio no optaba por cerrar el programa sin más. Tras deliberar al respecto, la Comisión Delegada creyó conveniente seguir adelante y así lo expuso en la sesión del Consejo de 25 de octubre de 1949, en la que se aceptó facultar a José Ortiz-Echagüe para que hiciera llegar oficialmente al Ministerio la problemática de los precios

del contrato en el momento y forma que considerara más convenientes.

Los debates al respecto fueron resumidos en el acta de esa sesión de octubre de 1949 de forma clara y concisa. Ortiz-Echagüe señaló en aquel foro al Ministerio del Aire como directo responsable de esos problemas y así se transcribió literalmente en la mencionada acta: [...] *Hizo también especial mención de que las cifras analizadas demuestran que si cuando se estableció el contrato del prototipo no hubiera existido la*

*extraordinaria insistencia de parte de las Autoridades para reducir tanto el precio señalado por la Sociedad, no hubiese existido pérdida en este trabajo<sup>9</sup>.*

Esas cifras mencionadas por Ortiz-Echagüe se apoyaban en una comparación con el exterior para justificar la “baratura” de los trabajos de proyectos de CASA, realizada a partir de datos económicos que estaban disponibles debido a la profusión con que se encuentran en las revistas profesionales extranjeras datos e informaciones sobre

### Cronología del contrato de los prototipos C-202, contrato 448/48

Tabla 2

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Proyecto de estipulaciones .....   | 9 de enero de 1948      |
| Aprobación de la Junta Técnica de la Dirección General de Industria y Material .....           | 10 de junio de 1948     |
| Pedido 703-F de la Sección de Fabricación de la Dirección General de Industria y Material..... | 25 de junio de 1948     |
| Información favorable de la Intervención General de la Administración .....                    | 19 de julio de 1948     |
| Aprobación de la Junta Económica de la Dirección General de Industria y Material .....         | 21 de octubre de 1948   |
| Firma del contrato entre CASA y el Ministerio del Aire .....                                   | 3 de noviembre de 1948  |
| Información favorable del Consejo de Estado .....  | 10 de diciembre de 1948 |
| Aprobación del Consejo de Ministros .....  | 17 de diciembre de 1948 |

### Datos técnicos y principales características del CASA C-202 según las estipulaciones del contrato 448/48 de los prototipos Diferencias con el documento de 22 de junio de 1946

Tabla 3

|  |             |
|--|-------------|
| Peso en vacío con acondicionamiento, servicio y asientos ..... | 4.660 kg    |
| Carga máxima (incluida tripulación, combustible, etc.).....    | 2.840 kg    |
| Velocidad máxima a 0 m.....                                    | 310 km/h    |
| Velocidad de aterrizaje.....                                   | 121 km/h    |
| Velocidad máxima a la altura de utilización (2.840 m).....     | 345 km/h    |
| Techo práctico con un solo motor.....                          | 3.000 m     |
| Tiempo de subida a 1.000 m.....                                | 5,5 minutos |



Repetición del ensayo de flexión del fuselaje el 26 de octubre de 1950 tras la introducción de unos refuerzos locales.



Ensayo del fuselaje a flexión y torsión realizado el 2 de noviembre de 1950, Benítez, subdirector de Proyectos de CASA.

esta materia. Esa comparación se encuentra resumida en la tabla 4.

De acuerdo con las estipulaciones del contrato, el C-202 debería haber estado listo para entrega al Ministerio del Aire en diciembre de 1950 si todo hubiera transcurrido según las previsiones. Ciertamente no iba a suceder así. Como antes se reseñó, el contrato 448/48 preveía que cualquier retraso en la entrega a CASA por parte del Ministerio del Aire de los elementos del Anexo III llevaría implícita una prórroga de idéntica cuantía. Alcanzado ese mes CASA no había recibido ni motores ni hélices ni en realidad estaba claro cuándo llegarían.

José Ortiz-Echagüe, en lo que a la luz de los acontecimientos que estaban por venir parece un alarde de optimismo, indicó al Consejo de Administración de CASA, en su sesión del 26 de septiembre de 1950, que la construcción del primer avión estaba muy adelantada y que, una vez concluidos los ensayos estáticos, era muy probable que pudiera volar a finales del primer semestre de 1951.

En noviembre de 1950 se presentó el proyecto al INTA para su aprobación. Estaba subdividido en siete partes y en el resumen de datos técnicos incluido en la parte primera (titulada Generalidades) todas las cifras de dimensiones, pesos y actuaciones coincidían exactamente con las estipulaciones del contrato 448/48 (ver las tablas 1 y 3). Revelador era comprobar que se mantenía invariable la indicación ya presente en el documento inicial de 22 de junio de 1946 acerca de la incertidumbre en el cálculo de las actuaciones, pues seguían procediendo de datos aproximados del motor.

Sucedía que Elizalde tenía problemas serios con el desarrollo del motor. Ahora el motor previsto era el Beta-4 de 775 CV que debía ir equipado en principio con hélices De Havilland 4/2000/SAE 40 de cuatro palas pero las cosas distaban de rodar bien<sup>10</sup>. En el acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA de 7 de noviembre de 1950 se arrojó algo de luz sobre algunos de esos problemas: *El motor Elizalde, que es el destinado para este avión, no tiene puesta a punto la caja de mandos auxiliares ni están definitivamente adaptados los accionadores que han de ser mandados por dichas cajas. Las modificaciones que habría de sufrir el motor Elizalde para adaptación de una hélice de paso variable afectan, aproximadamente, a un 20% del tiempo total de la fabricación de un motor, y la documentación correspondiente no estará terminada hasta fin de año. Elizalde se halla en relaciones con Rotol para montar hélices de esta marca de velocidad constante, pero no se sabe que haya nada concreto respecto de la importación de las necesarias para este prototipo* [el primer C-202].

El proyecto del Halcón había sufrido un cambio relevante en su tren de aterrizaje, que había pasado a ser de tipo

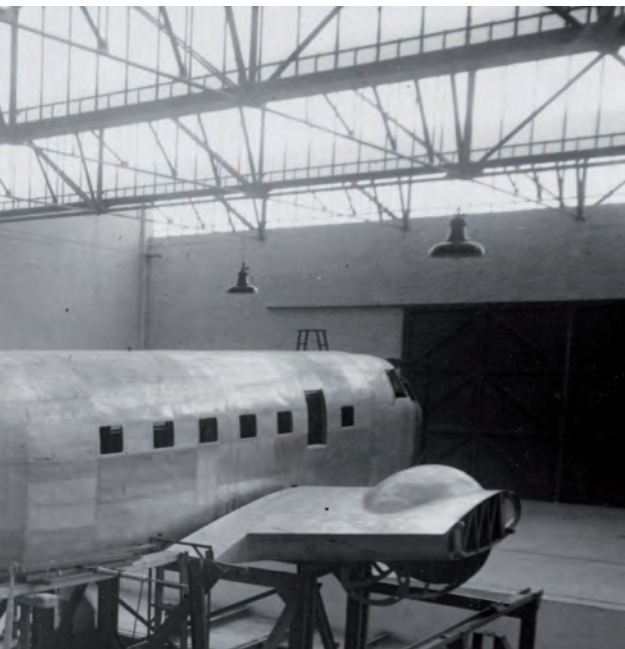
tríciclo, se dijo que fundamentalmente de cara a dotarle de un concepto más moderno que el tren clásico con el que inicialmente había sido concebido. La Oficina de Proyectos consideró que el desarrollo de ese tipo de tren resultaba sensiblemente más complejo que en el caso del tren del C-201 y por ello decidió subcontratarlo a las empresas británicas Dowty y Dunlop. En la fecha de esta sesión del Consejo -noviembre de 1950- no estaba totalmente cumplimentada esa operación, que se encontraba al parecer pendiente de varios trámites en el seno de la Dirección General de Industria y Material<sup>11</sup>. A la vista de las incertidumbres CASA proyectó y construyó un tren alternativo para poder abordar los primeros ensayos en vuelo, que se caracterizaba por poder incorporar dos pequeñas ruedas gemelas o una sola de mayor tamaño en el tren de morro. Ello hubo de acompañarse con un banco de ensayos dinámicos para la consiguiente validación del INTA que se ubicó en las instalaciones del Instituto en Torrejón.

Otro cambio significativo con respecto a las previsiones del proyecto C-202 eran las normas de certificación a aplicar; la documentación del proyecto presentada al INTA decía ahora que el C-

Tabla 4

Relación coste/peso del desarrollo de aeronaves  
Exposición de José Ortiz-Echagüe en la sesión del Consejo de  
Administración de CASA de 25 de octubre de 1949

| PAÍS              | COSTE/PESO        | CAMBIO DE MONEDA                |
|-------------------|-------------------|---------------------------------|
| América del Norte | 6.000 pesetas/kg  | 1 dólar = 22 pesetas            |
| Inglaterra        | 5.000 pesetas/kg  | 1 libra esterlina = 75 pesetas  |
| Francia           | 2.150 pesetas/kg  | 1 franco francés = 0,10 pesetas |
| España (CASA)     | <1.600 pesetas/kg | referencia                      |



bre de 1950. En la parte inferior izquierda está Ricardo Valle

La maqueta de ensayos en túnel aerodinámico del C-202, hoy parte de la colección del Museo del Aire de Cuatro Vientos.

202 se ha proyectado con arreglo a las *British Civil Airworthiness Requirements [BCAR]*, cumpliendo con las condiciones de resistencia acordadas en la Conferencia Internacional de Chicago para este tipo de aviones. Los ensayos estáticos del C-202 se extendieron a lo largo de 1950 tal como se muestra en la tabla 5 y se realizaron en el Taller de Prototipos de la Factoría de Getafe. Los ensayos aerodinámicos se efectuaron en el túnel nº 1 del INTA.

La descripción del C-202 que se incorporaba en la antes mencionada parte primera del proyecto del C-202 presentado al INTA en noviembre de 1950 no era muy profusa en cuanto al diseño general del C-202, cuyas principales líneas se resumen en la tabla 6.

Precisamente el 29 de noviembre tuvo lugar una visita del ministro del Aire, general González-Gallarza, a la Factoría de Getafe acompañado por algunas Autoridades del Ministerio y por el Vicepresidente y el Director Gerente del Instituto Nacional de Industria. La visita tuvo por objeto examinar el último ensayo estático del C-202 -el correspondiente al fuselaje, condición de aterrizaje, ver la tabla 5- y la oportunidad se aprovechó para exponerle los problemas que aquejaban al C-202<sup>12</sup>.

## EL PRIMER PROTOTIPO EN VUELO

Llegó 1951 y la situación del proyecto C-202 continuaba estancada. El motor Beta-4, ahora bajo responsabilidad de ENMASA<sup>13</sup>, continuaba sin estar disponible para ser montado en los prototipos C-202. En espera del momento

en que pudiera realizarse el vuelo inaugural CASA iba desgranando decisiones. En el acta de la sesión del Consejo de Administración de 26 de junio se reseñaba la intención de construir la posible serie en la Factoría de Sevilla, con la excepción de las alas exteriores, que se fabricarían en Getafe.

Por fin a principios de 1952 las cosas empezaron a moverse. Al parecer ello fue consecuencia de la visita realizada por el ministro González-Gallarza a la Factoría de Getafe con el objetivo expreso de examinar el estado de los dos

prototipos C-202 que estaban contruidos y esperaban sus motores, hélices y equipos anejos. José Ortiz-Echagüe informó al Consejo de Administración de CASA en su sesión del 21 de enero que el primer C-202 volaría en el primer semestre y poco más de un mes más tarde, en la sesión del 25 de febrero, afirmó que muy probablemente las pruebas en vuelo comenzarían en marzo, e incluso anunció que como el valor calculado del primer prototipo Halcón era de 3,5 millones de pesetas, se contrataría el correspondiente seguro con una

### Ensayos estáticos de la estructura del C-202

Tabla 5

| ENSAYO   | FECHA                   | OBSERVACIONES  |
|--|-------------------------|--|
| Ala exterior                                   | 14 de junio de 1950     | Se consideró conveniente reforzar el larguero anterior y se repitió con éxito el 28 de junio |
| Flap   | 22 de junio de 1950     | Se reforzó pero no se repitió el ensayo  |
| Alerón   | 22 de julio de 1950     |  |
| Compensador del alerón                         | 13 de julio de 1950     |  |
| Fuselaje a flexión                             | 20 de octubre de 1950   | Se introdujeron unos refuerzos locales y se repitió el 26 de octubre                         |
| Fuselaje a flexión, rodadura con frenos        | 20 de noviembre de 1950 |  |
| Fuselaje, condición de aterrizaje              | 28 de noviembre de 1950 |  |
| Fuselaje a torsión                             | 2 de noviembre de 1950  |  |
| Fuselaje a flexión y torsión                   | 2 de noviembre de 1950  |  |
| Unión del estabilizador horizontal al fuselaje | 21 de noviembre de 1950 |  |
| Plano fijo horizontal, rigidez torsional       | 27 de abril de 1950     |  |
| Plano fijo horizontal, flexión máxima          | 23 de febrero de 1950   | Se efectuó un nuevo ensayo con mayores cargas y sin rotura el 27 de febrero                  |
| Plano fijo horizontal, máxima torsión          | 15 de julio de 1950     |  |
| Timón de altura, carga máxima                  | 23 de febrero de 1950   | Se repitió el 11 de marzo tras reforzarse la articulación del actuador                       |
| Compensador del timón de altura                | 13 de julio de 1950     |  |
| Plano fijo vertical, máxima flexión            | 27 de abril de 1950     |  |
| Timón de dirección, carga máxima               | 23 de febrero de 1950   | Se repitió el 11 de marzo tras reforzarse la articulación del actuador                       |
| Bancada del motor, aceleración normal          | 21 de noviembre de 1950 |  |
| Bancada del motor, viraje en tierra            | 21 de noviembre de 1950 |  |
| Asiento y pisos                                | 9 de mayo de 1950       |  |

compañía aún no decidida a razón del 75% de ese valor.

Comoquiera que las dificultades del motor Beta-4 continuaban y con el fin de no demorar más el primer vuelo la Dirección General de Industria y Material había decidido suministrar a CASA unos motores provisionales para que se pudieran realizar los primeros ensayos en vuelo. La única solución que proporcionaría la potencia más cercana posible a la requerida por el diseño del C-202 y a la vez estaba al alcance del Ministerio era reparar un par de motores Wright Cyclone de los varios que existían en diferentes estados de despiece en la Maestranza Aérea de Cuatro Vientos<sup>14</sup>.

Dos motores Cyclone R-1820-F fueron los elegidos para poner el vuelo el primer C-202. La Maestranza Aérea de Cuatro Vientos los modificó incorporándoles piezas suministradas ex profeso por ENMASA en marzo de 1952; ambos motores serían provistos de hélices tripalas Hamilton Standard<sup>15</sup>.

Una vez instalados sobre el primer prototipo y puestos a punto ambos motores y sus respectivas hélices, se iniciaron las pruebas de rodaje el 22 de abril, que se extendieron hasta el 12 de mayo porque el hecho de que el tren de aterrizaje hubiera sido desarrollado por CASA, en lugar de por una empresa especializada, aconsejaba proceder con la mayor precaución y con un peso muy inferior al máximo de despegue nominal. De hecho en la pata de morro se había montado la opción de dos pequeñas ruedas gemelas de manera provisional pues aún no se disponía de la

rueda única que sería la solución definitiva finalmente.

Concluidos los ensayos de rodadura y verificado el buen comportamiento del tren se hicieron de inmediato una serie de saltos en la pista de Getafe, levantando el avión del orden de 1 m de altura y volviendo de inmediato al suelo para frenar antes del final de la pista. El objetivo era volar lo antes posible y así el mismo 13 de mayo de 1952 se realizó el vuelo inaugural del primer prototipo C-202, tripulado por Rodolfo Bay Wright, piloto jefe de pruebas de CASA y piloto de Iberia; por el propio Pedro Huarte-Mendicoa Larraga, director de Proyectos de CASA<sup>16</sup>; y por José Flors Meliá, mecánico de vuelo. Ese primer vuelo hubo de ser concluido prematuramente por registrarse una temperatura del aceite excesiva en los motores. No se llegó a recoger el tren de aterrizaje ni tampoco se replegaron los flaps, alcanzándose una altura de tan solo 400 m. De hecho el tren de aterrizaje no se retrajo hasta el vuelo número cinco y en los vuelos siguientes se comenzaron a utilizar unos martinets de mayor capacidad en el tren principal porque se comprobó, que en el rango de las velocidades elevadas de vuelo, este no se replegaba totalmente y quedaba parcialmente fuera de su alojamiento.

Durante los vuelos segundo y tercero se reprodujeron los problemas de excesiva temperatura del aceite de motor. La solución era actuar sobre los conductos de ventilación que habían sido modificados sobre la marcha para adaptarlos a los motores Cyclone y tras diversos intentos se decidió volver a la

*La tripulación del primer vuelo del C-202 Halcón. De derecha a izquierda Rodolfo Bay Wright, primer piloto; Pedro Huarte-Mendicoa Larraga, director de Proyectos de CASA y segundo piloto; y José Flors Meliá, mecánico. La imagen fue tomada el 21 de mayo de 1952 durante la visita del Ministro del Aire acompañado por el General Jefe de Estado Mayor a la Factoría de Getafe para presenciar el sexto vuelo del primer prototipo C-202.*



### Diseño general del C-202 según la documentación del proyecto presentada en el INTA en noviembre de 1950

Tabla 6

#### ALA

- Bilarguera, totalmente metálica; dividida en tres partes, dos alas exteriores y el plano medio que incluía las bancadas de los motores y el tren principal de aterrizaje
- Flaps. Alerones con posibilidad de ser usados como flaperones a baja velocidad. Los alerones estaban equilibrados estática y dinámicamente
- Depósitos integrales de combustible en las alas exteriores entre ambos largueros

#### FUSELAJE

- Semimonocasco (*stressed skin*). Totalmente metálico, con cuadernas, larguerillos y revestimiento; con dos largueros en su parte central y dos cuadernas maestras en sus puntos de unión al ala

#### ESTABILIZADORES

- Totalmente metálicos en sus partes fijas, ambos bilargueros
- Mandos de altura y dirección de estructura metálica; bordes de ataque también metálicos y resto del revestimiento entelado; equilibrados estática y dinámicamente y provistos de compensadores

#### TREN DE ATERRIZAJE

- Triciclo, tren principal constituido por dos patas con dos ruedas gemelas cada una equipadas con frenos, que se alojaban dentro de las góndolas de los motores
- Unidad de proa con rueda única

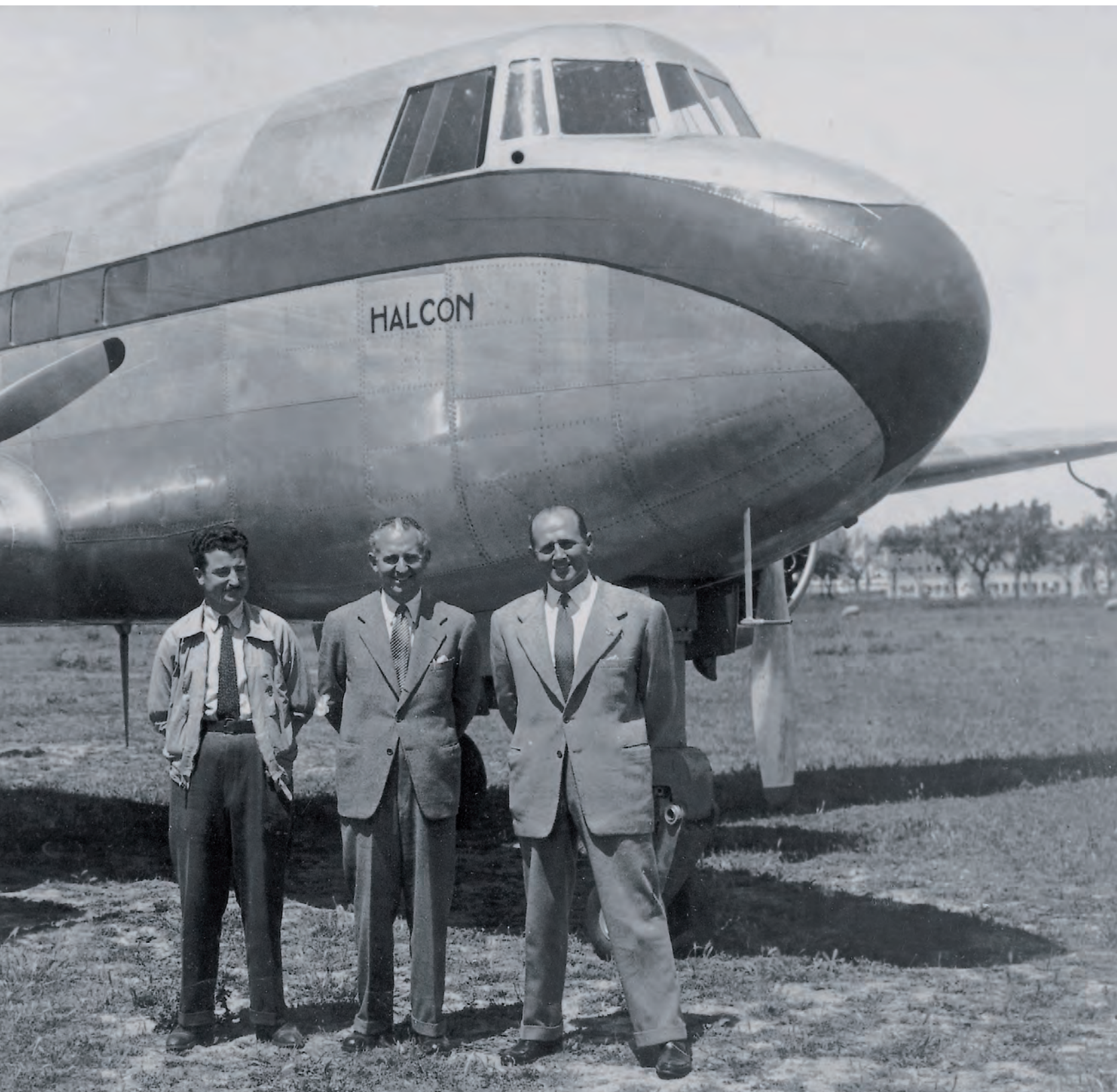
#### MANDOS

- Mandos de profundidad y dirección actuados a través transmisiones formadas por elementos rígidos equilibrados y por cables
- Mandos de flaps y tren de aterrizaje actuados hidráulicamente con mecanismos de seguridad

configuración original desarrollada para el motor Beta-4 con lo que, para sorpresa y alivio de la Dirección de Proyectos de CASA, se resolvió el problema.

El 21 de mayo de 1952 visitó la Factoría de Getafe el ministro del Aire general González-Gallarza, acompañado por el jefe del Estado Mayor del Aire, general Francisco Fernández-Longoria González, y por el director general de Industria y Material, general José Martín Montalvo y Gurrea. El primer prototipo C-202 realizó con tal ocasión su sexto vuelo pilotado por Rodolfo Bay





Wright. El Ministro del Aire repetiría visita el 1 de julio siguiente para volar en él; además de los generales Fernández-Longoria y Martín Montalvo, a la comitiva se incorporó en esta ocasión el presidente del INI, Juan Antonio Suanzes Fernández. Y tres días más tarde, el 4 de julio, durante una visita de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos a las instalaciones de CASA de Getafe, el primer Halcón dio un pequeño susto cuando, tras el correspondiente vuelo de demostración, se incendió el freno de una de las patas del tren principal

por sobrecalentamiento durante la carrera de aterrizaje.

Aunque la cosa no pasó a mayores, este incidente le dejó en tierra hasta el 12 de enero de 1953. Los Wright Cyclone habían empeorado su precario estado. Hubieron de ser objeto de frecuentes revisiones, e incluso durante ese obligado período de asueto fue preciso cambiar todos sus cilindros y pistones por otros de motor Beta-4 suministrados por ENMASA. Se aprovechó también para introducir algunas mejoras, entre ellas la del sistema hidráulico.

Una vez vuelto a la situación de vuelo, se invirtió más de un mes en la puesta a punto del avión, fundamentalmente de sus motores. A partir del 26 de febrero de 1953 se pudo por fin proceder a realizar vuelos de estabilidad y mando durante los que se sumaron unas 10 horas de vuelo salpicadas de las ya habituales dificultades causadas por el estado de los motores. Comquiera que las hélices no disponían de mecanismo de puesta en bandera, los ensayos con un motor parado debieron hacerse reduciendo al mínimo la poten-



*La baja calidad de esta imagen esta compensada con creces por su interés histórico. Muestra al primer prototipo Halcón sobrevolando Madrid, en concreto el Parque del Retiro, con el Banco de España, el Ministerio del Ejército, la calle de Alcalá y el Palacio Real de fondo. Aunque la fecha es desconocida, el estado del avión invita a afirmar que ese vuelo debió tener lugar a mediados de 1953.*

cia del motor que correspondía parar y poniendo el otro a máxima potencia.

Fue con ocasión de estos vuelos del primer C-202 cuando se comprobó que era necesario mejorar la estabilidad longitudinal y las características del mando de altura. Para ello se aumentó la su-

ronel Murcia y el comandante Zorita del Escuadrón de Experimentación en vuelo. Sólo dos días más tarde el ministro González-Gallarza visitaba Getafe una vez más para volar personalmente el Alcotán y el Halcón. El día 24 el avión voló hasta Torrejón de Ardoz para que

del INTA). El susodicho documento calculó una velocidad media de 314 km/h con un peso de 6.000 kg y 1.850 rpm. Una extrapolación mostraba que podría esperarse con motores Beta-4 una velocidad máxima horizontal de aproximadamente 362 km/h y una velocidad mínima de 113,5 km/h.

La primera fase de ensayos del prototipo C-202 concluida con la retirada de vuelo del 2 de octubre de 1953 no había sido precisamente alentadora. El máximo peso de despegue alcanzado había sido de 6.130 kg, un 82% escaso del peso máximo estipulado, y se habían volado 39 horas y 34 minutos en el curso de 75 salidas, a una media por lo tanto de 31,65 minutos por vuelo.

Con el contrato para la construcción de una preserie de 20 aviones C-202 CASA consideraba que las pérdidas que se estaban gestando en el desarrollo de los prototipos C-202 se compensarían con la producción en serie de esos aviones. De ahí que uno de sus objetivos prioritarios fuera convencer al Ministerio del Aire de la conveniencia de contratarla lo antes posible. Una vez en vuelo el primer prototipo, a pesar de las dificultades, el avión estaba demos-

perficie de la parte fija del estabilizador horizontal sin tocar apenas el mando de altura; en este último tan solo se redujo el porcentaje de su superficie situada por delante del eje de giro con el fin de disminuir la compensación para conseguir una mayor sensibilidad. El cálculo de resistencia estructural de la nueva configuración del estabilizador horizontal no se presentó en el INTA hasta abril de 1954, pero el prototipo se había modificado con bastante anterioridad y se voló por vez primera el 16 de mayo de 1953. Justo siete días más tarde, en la salida número 50, estaba ya instalada la rueda única en el tren de morro, porque la realidad era, que la solución con las dos ruedas pequeñas distaba de ser óptima cuando se rodaba por terreno no preparado. El tren triciclo de diseño CASA, con rueda de morro única, acabó siendo la solución para los dos prototipos.

En el mes de junio de 1953 se iniciaron unos tímidos pasos en el camino de la certificación del C-202. El 18 de ese mes realizaron un vuelo de familiarización en el primer C-202 el teniente co-

le fuera realizada una pesada que ratificara o enmendara las mediciones de CASA. El primer Halcón volvería a Torrejón el 16 de septiembre para que fueran medidas sus velocidades máxima y mínima con la intención de ir comprobando el cumplimiento de las cláusulas técnicas del contrato. Se realizaron varios vuelos que concluyeron con el regreso a Getafe el 2 de octubre, siendo suspendidos a partir de entonces los vuelos debido al pésimo estado en que se encontraban los motores, que eran fuente de fuertes vibraciones, consumían aceite en cantidad desmesurada y que habían extendido sus problemas hasta las instalaciones anejas, como era el caso de las bombas de gasolina.

En todo caso esos últimos vuelos realizados en el INTA sirvieron para la realización de un estudio de las velocidades con esos deficientes motores Wright Cyclone, transcrito en un documento fechado el 9 de octubre de 1953 firmado por Luis Martínez Cerrillo y Juan Martínez de Pisón (director del Departamento de Equipo y Armamento

trando una viabilidad tan solo lastrada por los motores y se entreabrieron las puertas para la negociación tendente a la producción de una serie experimental del Halcón -preserie en el lenguaje usado al respecto por CASA-. Se daba además la circunstancia de que la Factoría de Tablada se encaminaba hacia una situación de capacidad cesante que esa producción podría resolver adelantando la construcción de las alas para esa preserie.

El Consejo de Administración de CASA conoció en su sesión de 22 de junio de 1953 que habían comenzado los trámites para la construcción de una preserie de 20 aviones. Las que se consideraban buenas expectativas de un rápido desenlace de la negociación se enfriaron un tanto con la habitual postura de firmeza del Ministerio del Aire en cuanto a los precios a la baja. El cese del general Martín Montalvo como director general de Industria y Material, reemplazado el 10 de julio de 1953 por el coronel Carmelo de las Morenas Alcalá, añadió retraso e incertidumbre a la situación.

El 21 de septiembre de 1953 José Ortiz-Echagüe informó al Consejo de Administración de CASA acerca de los pormenores de la próxima firma del contrato de la preserie del C-202. Allí confirmó que en el valor del contrato se había incluido una reducción del precio que había sido pedida por la Jefatura de Fabricación de la Dirección General de Industria y Material, pero a cambio se había incluido el déficit generado por el desarrollo de los prototipos y se habían mantenido las cláusulas de revisión (carestía de vida, precio de los materiales, etc.) en forma análoga a la que había sido propuesta por CASA. Finalmente el contrato llamado expediente 534/53 fue firmado entre CASA y el Ministerio del Aire a finales de octubre. Su cronología figura en la tabla 7.

El contrato fue firmado por parte del Ministerio del Aire por Carmelo de las Morenas Alcalá, Rafael Urquiza Villanueva y Vicente Salto y Salto, y por

Los pagos a percibir por CASA se estructuraron de una forma diferente al caso de los prototipos, según el siguiente esquema:

– Un 10% de anticipo una vez firmado el contrato (5.749.789,50 pesetas).

– Un 20% de anticipo cuando CASA justificara el lanzamiento de pedidos de materias primas (11.499.579 pesetas).

– Un 20% de anticipo para emplearlo en mano de obra cuando CASA hubiera aprovisionado el 80% al menos del valor de la materia prima (11.499.579 pesetas).

– El 50% restante del valor de cada avión a la entrega de los mismos (28.748.947,50 pesetas).

Tampoco la preserie del Halcón estuvo a salvo de los retrasos. Muy por el contrario la historia se repitió aumenta-

– A pesar de todos los problemas, antes del 31 de diciembre de 1955 CASA había aprovisionado el 80% de las materias primas necesarias para construir los aviones de la preserie.

Un nuevo certificado del comandante Blasco Ureña, de fecha 19 de noviembre de 1956, presentaba un panorama aún más desolador, pues indicaba que:

– CASA había terminado la construcción de conjuntos, estructuras y montajes en los aviones de preserie 2 al 20, ambos inclusive, pero no había podido entregar ninguno en condiciones de vuelo por no haber recibido del Ministerio del Aire ni motores ni hélices<sup>18</sup>.

– Las operaciones que quedaban pendientes de ejecutar en los aviones suponían un 28,38% del importe total por lo que podría pagarse a CASA el 16,62% del valor de los citados 19 aviones según las cláusulas del contrato - sorprende la precisión del cálculo-



*El primer C-202 Halcón aterriza en Getafe. Es una fotografía sin fecha, pero el avión tenía aún el tren de morro con dos ruedas, por lo que es anterior al 23 de mayo de 1953.*

parte de CASA estampó su firma Francisco Díaz Iboleón. Su valor se dividía en cuatro anualidades como sigue:

año 1954: .....17.249.368,50 pesetas  
año 1955: .....11.499.579,00 pesetas  
año 1956: .....10.062.131,62 pesetas  
año 1957: .....18.686.815,88 pesetas  
Total: .....57.497.895,00 pesetas

Los aviones debían ser entregados y recepcionados por la Zona Territorial de Industria nº 1 (Getafe) con el siguiente calendario:

– El primer avión a los 27 meses de la firma del contrato.

– Los aviones 2 a 9, ambos inclusive, diez meses después del primer avión.

– Los aviones 10 a 20, ambos inclusive, seis meses después de la entrega de los aviones 2 a 9.

Esos plazos estaban ligados a la disponibilidad del utillaje correspondiente que debía ser objeto de un contrato separado. A la luz de los problemas que se estaban padeciendo con los motores, los correspondientes a cada uno de los aviones, hélices incluidas, deberían estar en manos de CASA seis meses de su entrega.

da y corregida. El primer avión debería haber sido entregado al Ministerio del Aire en 1956, pero alcanzado este año ni se había podido lograr ni, lo que es peor, había alguien capaz de estimar una fecha. Las razones quedaron escritas en un informe elaborado por el comandante Lorenzo Blasco Ureña, inspector accidental de la Zona Territorial de Industria nº 1 en CASA (Getafe), fechado el 26 de agosto de 1956, donde indicaba que el primer C-202 de preserie se debería haber entregado el 12 de junio de 1956 según las estipulaciones del contrato, pero no había sido posible por las siguientes razones:

– El retraso con el que se ha procedido a contratar el utillaje de producción necesario. Eso debía haber sucedido un mes después de la aprobación del contrato 534/53 como máximo, pero no se aprobó nada menos que hasta diciembre de 1955<sup>17</sup>.

– La falta de los elementos previstos en el Anexo 3 del contrato, es decir, aquellos que debería suministrar el Ministerio del Aire -motores y hélices como los más relevantes-

Llegado el año 1957 la situación permanecía invariable. El acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA de 28 de enero exponía “la situación de paralización en que se halla este contrato [...] a consecuencia de no habernos sido suministrados por el Ministerio del Aire los motores para el mismo; siendo de prever que tal paralización ha de prolongarse por un espacio de tiempo que no será menor de dos años, habida cuenta de que los motores que el Halcón ha de llevar no están contratados aún”.

#### **LAS TRIBULACIONES DEL BETA-4**

Mientras el primer prototipo C-202 luchaba con las dificultades creadas por sus motores Cyclone, el Beta-4 vivía un presente poco halagüeño. En un intento por solventar sus problemas de puesta a punto la Dirección General de Industria y Material y ENMASA negociaron la realización de un programa de 750 horas de ensayos al que se le asignó el Expediente 158/53. Iniciado

## Cronología del contrato para la construcción de veinte aviones C-202 de preserie, contrato 534/53

Tabla 7

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Pliego de Condiciones Técnicas   | 5 de octubre de 1953  |
| Aprobación de la Junta Técnica de la Dirección General de Industria y Material               | 7 de octubre de 1953  |
| Pedido nº 1.810 de la Sección de Fabricación de la Dirección General de Industria y Material | 8 de octubre de 1953  |
| Aprobación de la Junta Económica de la Dirección General de Industria y Material             | 9 de octubre de 1953  |
| Firma del contrato entre CASA y el Ministerio del Aire                                       | 26 de octubre de 1953 |
| Informe favorable de la Intervención General del Estado                                      | 10 de febrero de 1954 |
| Información favorable del Consejo de Estado  | 5 de marzo de 1954    |
| Aprobación del Consejo de Ministros  | 12 de marzo de 1954   |

con el pedido de la Sección de Fabricación de esa Dirección General nº 73-F-P de fecha 4 de marzo de 1953, y pasados los trámites pertinentes recibió el visto bueno de la Intervención el 11 de abril siguiente con la firma del teniente coronel Vicente Salto y Salto. El importe nominal era de 1.733.769,83 pesetas.

Para desgracia del motor y del Halcón, poco después, la falta de liquidez del Ministerio del Aire hizo que los pedidos superiores a 200.000 pesetas fueran pospuestos hasta el año siguiente. Y así la puesta en marcha del expediente 158/53 quedó en suspenso hasta que el 5 de enero de 1954 la Junta Económica lo resucitó y la decisión fue ratificada por el Interventor, teniente coronel Salto, el 11 de enero. El expediente

pasó a convertirse en el contrato 158/54, se mantuvo su importe y fue autorizado por el Ministro del Aire el 24 de febrero.

La experimentación de 750 horas considerada en los Expedientes 158/53 y 158/54 tenía como fines primordiales estudiar y definir el tiempo entre revisiones, calcular el stock de piezas de repuesto necesarias para el programa de mantenimiento y, en general, establecer todo lo necesario para asegurar la vida en servicio. Debería quedar cumplimentada antes del 31 de diciembre de 1954 e incluía el acoplamiento de la hélice de velocidad constante y de las hélices que se entregaran para el servicio. La experimentación podría realizarse en tierra o en vuelo, y la inspección y comprobación de los resultados correría a

cargo de la Zona Territorial de Industria nº 4.

Para complicar más las cosas ENMASA mostró pronto su desacuerdo con los términos de los expedientes en cuestión. Un escrito de cuatro páginas firmado por Modesto Aguilera Morente, presidente de ENMASA, y fechado el 9 de mayo de 1953, enviado a la Junta Económica y a la Sección de Fabricación de la Dirección General de Industria y Material, trataba de convencer al Ministerio del Aire de la necesidad de cambiar la redacción de las cláusulas cuarta y quinta del entonces Expediente 158/53. El escrito apuntaba en el sentido de impedir que la Dirección General de Industria y Material asumiera un férreo control del programa de experimentación e impusiera a ENMASA sobrecostes, y sus puntos claves eran:

- Debía hacerse una investigación más intensa y sistemática que la realizada hasta entonces en las unidades de vuelo.

- Debía ser ENMASA quien definiera el camino a seguir en la experimentación, no el Ministerio del Aire.

- Otros ensayos impuestos por el Ministerio del Aire y que no se pudieran hacer simultáneamente con los estipulados deberían ser objeto de contrato separado.



Una imagen tradicional en los aviones de CASA. El primer Halcón en su etapa inicial con el Cerro de los Ángeles de fondo enmarcado bajo su ala derecha.



*El primer C-202 en el curso de un vuelo de pruebas.*

– Posibles cambios en piezas del motor o en los motores en experimentación serían por cuenta de ENMASA. Si se decidiera que tales deberían ser introducidos a posteriori en motores ya entregados habrían de ser negociados con el Ministerio del Aire.

Finalmente las cláusulas cuarta y quinta no sufrieron cambios en su redacción, lo que indica que la petición de ENMASA fue desestimada<sup>19</sup>. Los pagos a ENMASA correspondientes al Expediente 158/54 se hicieron con tres facturas separadas de acuerdo con el desglose que se muestra en la tabla 8, pero los problemas no concluyeron entonces. En junio de 1955 fue preciso aprobar un nuevo expediente para realizar 250 horas de ensayos en banco del motor Beta con el fin de corregir las pérdidas de aceite por la tapeta de la tapa delantera del motor. Valorado en 326.598,43 pesetas, se elevó a escritura pública el 28 de octubre de 1955.

#### EL FOLLETO DEL C-202 DE 1954

En 1954 CASA editó sendos folletos del C-201 Alcotán y el C-202 Halcón. El folleto del Halcón llevaba impli-

cita la situación del proyecto en aquellos días. Las fotografías incluidas eran del primer prototipo con los motores Cyclone y la pata delantera del tren de aterrizaje equipada con las dos ruedas pequeñas que habían sido reemplazadas por la de mayor tamaño en mayo de 1953, en lo que parece un despiste, porque el tres vistas y el dibujo en corte que se incluían presentaban el estabilizador horizontal en la versión definitiva de mayo de 1953 y el tren de morro con la rueda única. El peso máximo había aumentado en 250 kg, hasta 7.750 kg. Y en cuanto al motor no se indicaba nada de él por ninguna parte, bien es cierto que se hacía lo mismo en el folleto del Alcotán que vivía por entonces una situación similar en cuanto a su propulsión. En la tabla 9 se incluyen los datos del Halcón desglosados en el folleto de 1954.

#### MINNESOTA AIRMOTIVE INCORPORATED

En 1955 se recibió en el Ministerio del Aire una comunicación de la compañía estadounidense Minnesota Airmotive Incorporated, con sede en el aeródromo de Wold-Chamberlain (Minneapolis), interesándose por la posibilidad de llevar a Estados Unidos un prototipo C-202 y un prototipo C-207 para certificarlos en aquel país e introducirlos el mercado estadounidense como aeronaves de negocios. La misiva había llegado a través de la casa Baygorri, representante de esa compañía en España.

Si la respuesta era afirmativa, Minnesota ofrecía traer a España en régimen de importación temporal motores y equipos de fabricación estadounidense para poner los aviones en condiciones de trasladarlos hasta Minneapolis y pre-

*Tabla 8*

| Contrato 158/54, desglose de los pagos a ENMASA |                 |                     |
|---|-----------------|---------------------|
| CONCEPTO  | VALOR (PESETAS) | FECHA DE ABONO      |
| 10 horas iniciales de ensayos                   | 23.116,90       | 26 de abril de 1954 |
| 490 horas de ensayos                            | 1.132.728,10    | 26 de abril de 1954 |
| 250 horas de ensayos                            | 577.922,50      | 16 de julio de 1954 |

pararlos para obtener el certificado de aeronavegabilidad de aquel país. Posteriormente ambos aviones retornarían a España para que CASA pudiera producir en serie las correspondientes versiones. A cambio se pedía que el Ministerio del Aire autorizara la concesión a Minnesota Airmotive de la licencia en exclusividad para la venta de esos aviones a escala mundial.

La Dirección General de Industria y Material solicitó la opinión de CASA y la respuesta vino desde la Dirección de Proyectos que pidió como paso previo que Minnesota informara sobre las exigencias de las normas estadounidenses. Evidentemente la Dirección de Proyectos quería conocer de primera mano el coste en modificaciones -tiempo y dinero- que supondría adaptar el C-202 y el C-207; no podía incluso descartarse que ello fuera prohibitivo económico e incluso técnicamente. En todo caso, el devenir de los acontecimientos que siguieron muestra que CASA vio en Minnesota Airmotive una oportunidad inigualable para relanzar el proyecto C-202 que por unas u otras causas languidecía a ojos vista, y sus siguientes pasos se movieron en ese sentido. En un momento dado el C-207 quedó fuera de la negociación y todo se centró alrededor del Halcón. De ahí que la Dirección de Proyectos hiciera saber al Ministerio del Aire que habrían de adoptarse urgentemente las medidas precisas para la certificación de este por parte del INTA. Como Minnesota se proponía equipar al C-202 con motores estadounidenses de 1.200 CV, sería

Tabla 9

**Datos técnicos y principales características del C-202 según el folleto de 1954**

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Envergadura .....                           | 21,58 m               |
| Cuerda del ala en el plano de simetría..... | 4,10 m                |
| Cuerda del ala en el extremo .....          | 1,30 m                |
| Perfil del ala .....                        | NACA 23012            |
| Incidencia del ala .....                    | 3°                    |
| Diedro del ala.....                         | 6°                    |
| Longitud.....                               | 16,0 m                |
| Altura de la cabina.....                    | 3,8 m                 |
| Altura de la deriva .....                   | 6,0 m                 |
| Peso máximo .....                           | 7.750 kg              |
| Peso vacío .....                            | 5.250 kg              |
| Superficie alar .....                       | 57,4 m <sup>2</sup>   |
| Carga alar.....                             | 135 kg/m <sup>2</sup> |
| Velocidad ascensional a 0 m.....            | 5,17 m/seg            |
| Velocidad máxima horizontal a 0 m.....      | 345 km/h              |
| Velocidad de crucero a 2.840 m.....         | 325 km/h              |
| Velocidad mínima con flaps .....            | 120 km/h              |
| Recorrido de despegue.....                  | 650 m                 |
| Recorrido de aterrizaje (con frenos).....   | 780 m                 |
| Techo práctico.....                         | 7.350 m               |
| Radio de acción.....                        | 1.200 km              |

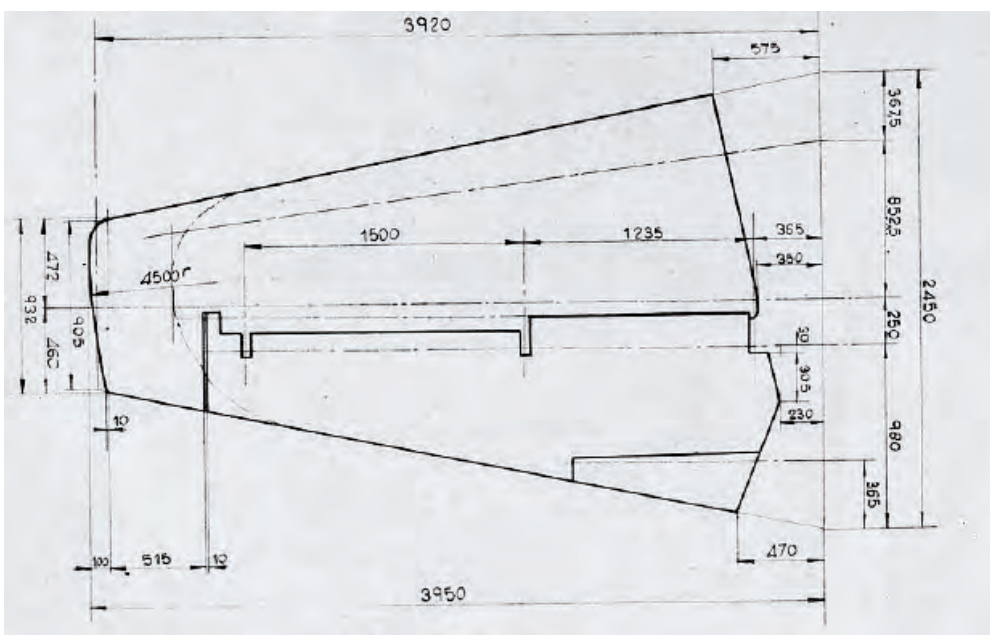
preciso modificar el avión extensamente y efectuar ensayos en tierra y en vuelo. Dado que los prototipos C-202 eran propiedad del Ministerio del Aire, se opinaba que era ese Ministerio quien debería contratar esos trabajos a CASA.

Al inicio de junio de 1956 el Ministerio del Aire tuvo conocimiento de una propuesta de Minnesota Airmotive más precisa y acorde con la situación. En ella ofrecía entregar veinte aviones Beechcraft o bien veinte juegos de motores, hélices, aparatos de a bordo e instalaciones para otros tantos nuevos aviones C-202, tal y como tenía previs-

to equiparlos, a cambio de que se le cedieran otras tantas células de aviones Halcón para que la empresa estadounidense los modificara en sus instalaciones, es decir, las cubiertas por el contrato 534/53 de la preserie. Ello estaría supeditado a la certificación del C-202 en Estados Unidos. Sin duda Minnesota sospechaba que esa oferta sería inaceptable para el Ministerio del Aire, por lo que ofreció como alternativa la posibilidad de que se le entregaran diez aviones de la preserie en primera instancia y que CASA pusiera en marcha la fabricación de una nueva serie para suministrar a Minnesota Airmotive los diez restantes.

Para responder a esta nueva oferta el 8 de junio se celebró una reunión entre representantes de CASA, de Minnesota Airmotive y los generales subsecretario y jefe del Estado Mayor del Aire, José Lacalle Larraga y Francisco Fernández-Longoria González respectivamente, por boca de los cuales el Ministerio del Aire informó que solo estaría dispuesto a aceptar la segunda opción, es decir, a entregar diez células de la preserie en construcción a cambio de otros tantos juegos de equipos y sistemas para los C-202, de manera que las otras diez deberían ser construidas en su caso por CASA al margen del Ministerio, como un contrato de un cliente del exterior y pagadas a ella directamente por Minnesota Airmotive en dólares, en pesetas o bien en especie en forma de equipos para aviones de CASA, citándose el C-207 Azor como posible destinatario. Estas condiciones fueron aceptadas por la firma estadounidense y enseguida quedó lista la redacción de un convenio a tres bandas que, aceptado por el Ministro del Aire, fue a su vez aprobado en el Consejo de Ministros de 22 de junio de 1956.

Transcurrió el tiempo y la cumplimentación de la entrega a Minnesota Airmotive de las diez células de la preserie C-202 y la contrapartida de la firma estadounidense en cuanto a los diez juegos de equipos que enviaría a cambio no se consumaban. El Ministerio del Aire, tal vez creyendo que la resolución de los problemas del ENMASA Beta-4 podía estar cerca y ello reconduciría de manera significativa la situación, demoró sine día la puesta en práctica de ambos apartados. En el acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA de 28 de enero de 1957 se puede leer: *Ante la imposibilidad que actualmente existe para poder precisar el contenido del nuevo convenio, y teniendo en cuenta que el celebrado por CASA con Minnesota fue aprobado en su día por*



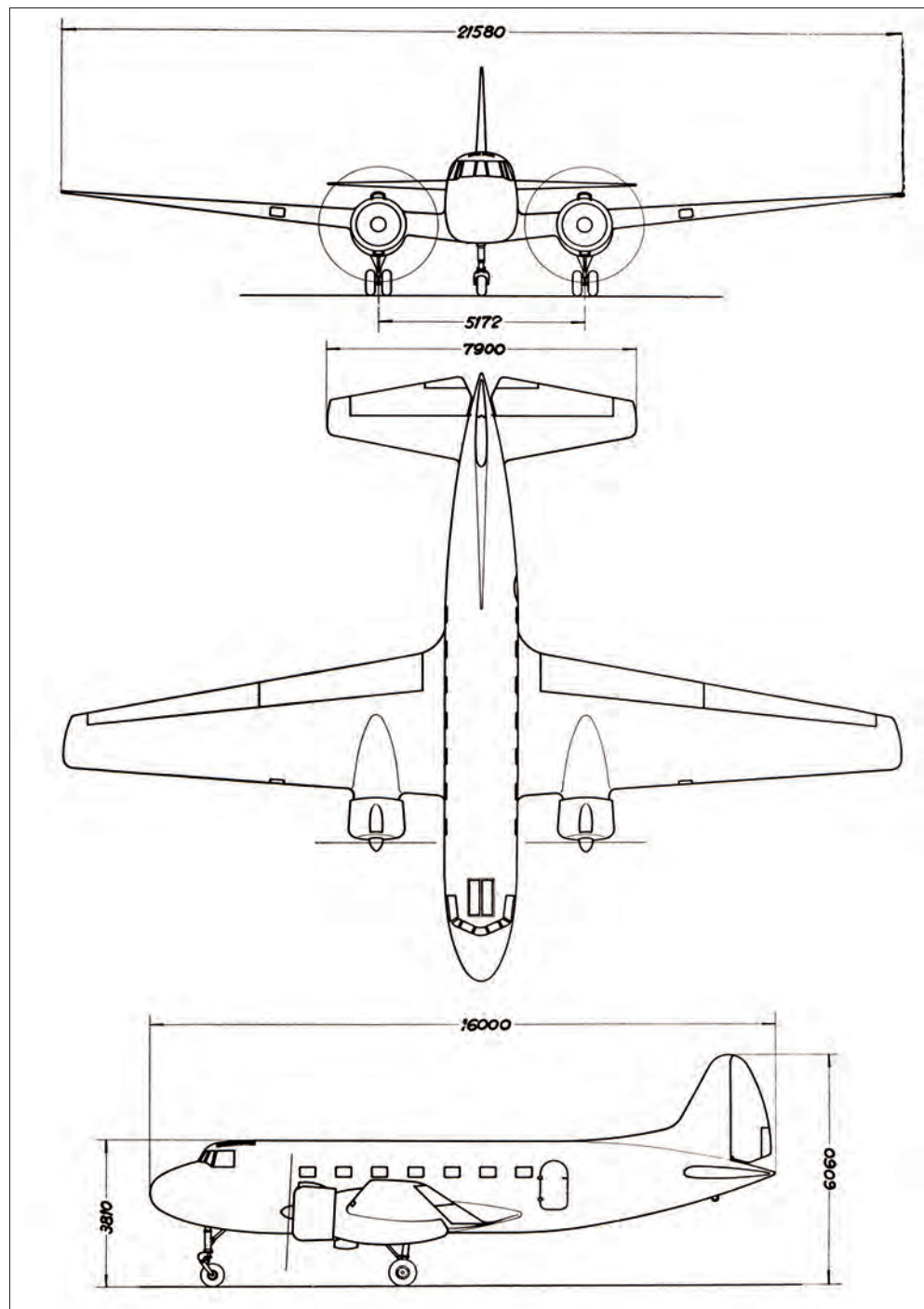
*El estabilizador horizontal del C-202 fue modificado y volado por vez primera en el primer prototipo el 16 de mayo de 1953 para mejorar la estabilidad longitudinal y el mando de altura. Este esquema, extraído del documento de cálculo estructural de la modificación presentado al INTA en su momento, muestra el cambio realizado. La forma redondeada original del extremo del estabilizador figura inscrita dentro del nuevo contorno en línea de puntos.*

el Consejo de Ministros, se considera que bastaría con que la Dirección General de Industria y Material, en ejecución del citado convenio CASA-Minnesota, nos ordene la entrega a dicha sociedad de una célula C-202 a cambio de los motores, instalaciones, etc. convenidos, los que serán montados por CASA en otra de las 20 células que el Ministerio del Aire nos tiene contratadas [...]. De aquí puede deducirse que CASA, entre otras cosas, había estado esperando hasta ese mes de enero la decisión del Ministerio del Aire acerca del avión que debería ser convertido a la configuración a certificar en Estados Unidos. En tales circunstancias el primer avión de la preserie se habría retenido al margen del progreso de la construcción de los 19 restantes como candidato más cualificado para esa conversión.

### EL C-202B

Aunque CASA por razones políticas no se manifestaba de manera "oficial" por el abandono del Beta-4 y su reemplazo por el motor Cyclone, lo cierto es que su Dirección de Proyectos se movía en ese sentido. En un intento de conseguir un triple objetivo, completar la experimentación en vuelo del C-202, sacar adelante la preserie de 20 aviones y evaluar la configuración propuesta por Minnesota Airmotive, la Dirección de Proyectos había realizado en octubre de 1955 un estudio sobre el C-202 equipado con el motor Cyclone de 1.200 HP bajo el epígrafe de "Adaptación del motor Wright Cyclone R-1820-56", que fue objeto del contrato Expediente 476/56 por valor de 408.303,06 pesetas y quedó cumplimentado totalmente en diciembre de 1956.

La propia Dirección General de Industria y Material había adquirido en septiembre de 1956 bajo el expediente 328/55 una pareja de motores Cyclone R-1820 y sendas hélices Hamilton Standard Hydromatic de velocidad constante. No consta que esa compra tuviera que ver con el C-202, pero todo apunta en ese sentido porque como consecuencia de una propuesta de la Junta Económica de la Dirección General de Industria y Material de 30 de abril de 1957, el 6 de noviembre siguiente aprobó el Consejo de Ministros una modificación del contrato 448/48 de los prototipos C-202, según la cual un prototipo sería recepcionado en su momento por el Ministerio del Aire con motores Wright Cyclone y hélices De Havilland y el otro con motores Beta-4.



Plano tres vistas del C-202 incluido en el folleto de 1954. Nótese que el estabilizador horizontal ya tiene la nueva forma adoptada en 1953.

### C-202B - Especificación técnica del prototipo de junio de 1958 Resumen de los principales cambios con respecto al C-202 original

Tabla 10

- Instalación de motores Wright Cyclone R-1820-56, hélices Hamilton Standard 33-D50-6511-12 de velocidad constante y puesta en bandera automática y los equipos correspondientes
- Rediseño de la cabina de pasajeros para instalar ocho asientos, cuatro a cada lado; un aseo; un armario; y un departamento de equipajes en la zona posterior
- Apertura de sendas ventanas panorámicas en cada lado de la cabina de pasajeros, de 0,28 x 1,23 m, a la altura de los cuatro últimos asientos de la cabina (situados cara a cara)
- Modificación de la estructura: nuevo morro; ala modificada con envergadura reducida y perfiles NACA 23018 y 23009 en el encastre y el extremo respectivamente; deriva aumentada de tamaño (debido a la mayor potencia de los motores)
- Piloto automático Collins AP-101
- Dos sistemas de navegación y comunicaciones Collins-Bendix
- Un sistema de calefacción CAIN provisto de un quemador de 50.400 kcal
- Sistema de oxígeno para diez ocupantes y vuelo durante 90 minutos a 20.000 pies
- Parabrisas de pilotos con calefacción eléctrica
- Instalación hidráulica de 850 psi con dos bombas accionadas por los motores y una bomba de emergencia manual. Empleada para accionamiento de tren de aterrizaje; frenos; flaps; aletas de refrigeración de los capots de motor; puerta principal y su escalera; y limpiaparabrisas
- Tren de aterrizaje de mayor capacidad debido al aumento del peso

**Datos técnicos y principales características del C-202B  
Especificación técnica del prototipo de junio de 1958**

|  |                      |
|--|----------------------|
| Envergadura .....  | 20,586 m             |
| Longitud .....   | 16,33 m              |
| Altura (sobre tres puntos) .....   | 6,37 m               |
| Superficie alar .....  | 56,0 m <sup>2</sup>  |
| Alargamiento del ala .....   | 7,56                 |
| Envergadura del estabilizador horizontal .....   | 7,9 m                |
| Superficie de referencia del estabilizador horizontal .....  | 13,2 m <sup>2</sup>  |
| Superficie de referencia del estabilizador vertical .....  | 6,50 m <sup>2</sup>  |
| Fuselaje, anchura x altura exteriores .....  | 1,84 x 2,4 m         |
| Volumen de la cabina de pasajeros .....  | 18,88 m <sup>3</sup> |
| Motores Wright Cyclone, potencia unitaria máxima continua .....  | 1.217 CV (1.200 HP)  |
| Diámetro de las hélices Hamilton Standard 33-D50-6511-12 .....   | 3,2 m                |
| Peso vacío equipado .....  | 6.071 kg             |
| Peso máximo de despegue .....  | 9.650 kg             |
| Peso máximo de aterrizaje .....  | 8.500 kg             |
| Peso máximo sin combustible .....  | 8.000 kg             |
| Velocidad máxima a 2.500 pies .....  | 432 km/h             |
| Velocidad máxima de crucero a 9.100 pies .....   | 398 km/h             |
| Velocidad ascensional al nivel del mar (con potencia máxima continua) .....  | 9,2 m/seg            |
| Velocidad ascensional al nivel del mar con un motor parado y su hélice en bandera (potencia máxima continua en el motor operativo) ..... | 1,8 m/seg            |
| Techo de servicio .....  | 7.300 m              |
| Techo de servicio con un motor parado .....  | 2.500 m              |
| Longitud de despegue al nivel de mar (normas CAR 4b) .....   | 1.360 m              |
| Longitud de aterrizaje al nivel del mar (normas CAR 4b) .....  | 830 m                |
| Radio de acción (una hora de espera, reservas de combustible para 480 km de vuelo, aire en calma, 10.000 pies) .....                     | 2.185 km             |
| Actuaciones con un peso de despegue de 8.500 kg  |                      |
| Velocidad máxima a 2.500 pies .....  | 434 km/h             |
| Velocidad máxima de crucero a 9.100 pies .....   | 405 km/h             |
| Velocidad ascensional al nivel del mar (con potencia máxima continua) .....  | 11,1 m/seg           |
| Velocidad ascensional al nivel del mar con un motor parado y su hélice en bandera (potencia máxima continua en el motor operativo) ..... | 2,7 m/seg            |
| Techo de servicio .....  | 8.050 m              |
| Techo de servicio con un motor parado .....  | 3.570 m              |

El convenio entre CASA y Minnesota Airmotive se ratificó en febrero de 1957. Ante esos antecedentes el Ministerio del Aire aprobó que fuera convertido para la certificación estadounidense el primer prototipo C-202, que sumaba entonces un total de 71 horas y dos minutos de vuelo. En junio de 1958 la Dirección de Proyectos tenía concluida una especificación técnica del llamado prototipo C-202B ('B' de Business). Los cambios principales con respecto al C-202 original se resumen en la tabla 10.

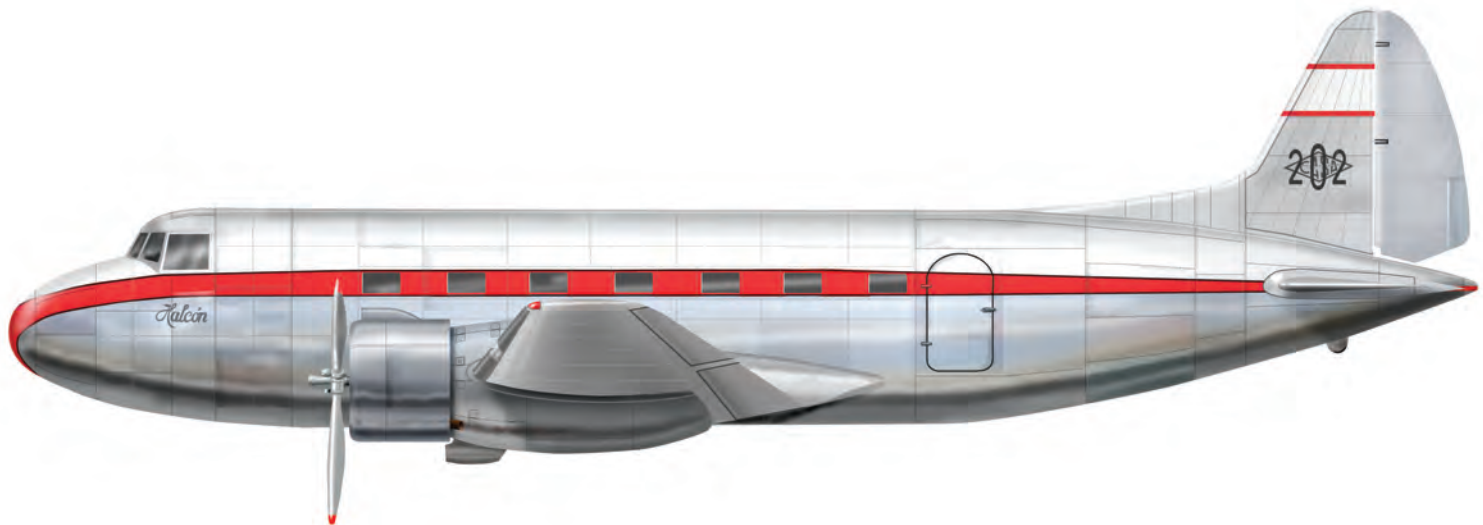
Parece fuera de toda duda que esa especificación del prototipo respondía al estado en que se encontraba el avión entonces, por lo que los motores instalados en el C-202B debieron ser los adquiridos en 1956 por la Dirección General de Industria y Material.

Como es lógico, la especificación mostraba un C-202B sensiblemente mejor que el C-202 original, tal y como se ponía de manifiesto en el desglose de dimensiones, pesos y actuaciones de su especificación técnica, que partía

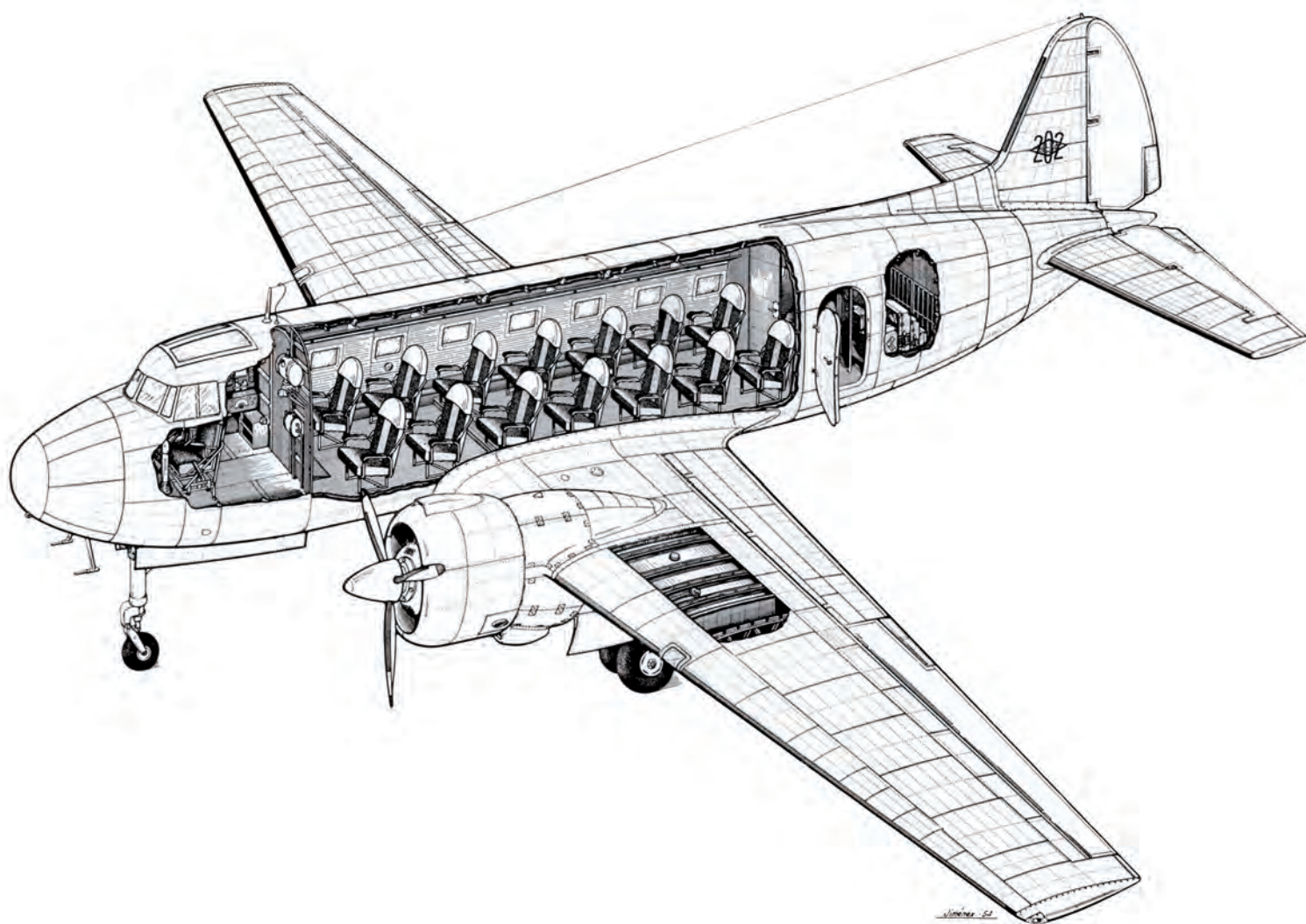
de la base de un peso máximo de despegue superior en más de dos toneladas. Se contemplaban dos pesos en el cálculo de las actuaciones, los 9.650 kg nominales del C-202B y una operación con un peso de despegue de solo 8.500 kg. La tabla 11 recoge los datos técnicos de la especificación del C-202B.

El desarrollo del prototipo C-202B fue un proceso largo para una Dirección de Proyectos de tamaño modesto aunque al parecer contó con ayuda técnica por parte de Minnesota Airmotive cuya cuantía se desconoce. En la sesión del Consejo de Administración de CASA de 27 de octubre de 1958 se informó que el prototipo C-202B estaba concluido y listo para volar, si bien estaba pendiente de dilucidar lo referente a los seguros y faltaban algunos pagos que Minnesota Airmotive debía hacer a CASA para sufragar los gastos generados por la conversión. Fue por entonces cuando la situación empezó a deteriorarse. La puesta en escena comenzó con la personación en Madrid de un representante de Minnesota Airmotive con plenos poderes, identificado en las actas de los Consejos de Administración de CASA como Mr. Osterberg, quien tras diversos debates con la dirección de CASA redactó una carta donde expresaba el deseo de su compañía de llevarse el prototipo C-202B a Estados Unidos y suspender de inmediato los trabajos que debía llevar a cabo esta última, previa compra del avión. Minnesota Airmotive ofrecía abonar a CASA 2.000.000 pesetas por el avión más las facturas pendientes de pago cuyo importe superaba esta última cifra. CASA se negó, expresó su firme decisión en el sentido de llegar hasta el final con el acuerdo firmado en su día y puso en conocimiento del Ministerio del Aire la nueva situación creada como era preceptivo.

Poco después empezaron a llegar noticias acerca de la posible quiebra de







Dibujo en corte del C-202 incluido en el folleto de 1954.

Minnesota Airmotive a corto plazo, lo que al parecer sugirió a CASA la conveniencia de aceptar la propuesta de la firma estadounidense y así se hizo saber al Ministerio del Aire. Pero ya fue tarde. En esos mismos días se consumó la desaparición de Minnesota Airmotive Incorporated y con ella las expectativas de entrada del C-202 en el mercado estadounidense. En el acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA de 26 de enero de 1959 se escribió acerca de unos *materiales de intercambio por una segunda célula recibidos [por CASA] en ejecución del convenio con la propia Minnesota*. Un certificado de fecha 13 de octubre de 1959, firmado por el comandante inspector de la Zona Territorial de Industria nº 1 en Getafe, Jerónimo Morales de la Fuente, listaba lo que sin duda eran esos elementos recibidos por el Ministerio del Aire de Minnesota Airmotive por intermedio de CASA, cuyo desglose se ha transcrito literalmente en la tabla 12. Todo ello se valoraba en 2.340.000 pesetas.

Tabla 12

### Elementos suministrados a CASA por Minnesota Airmotive para un segundo C-202, según el certificado de la Zona Territorial de Industria nº 1 de 13 de octubre de 1959

- Dos motores Wright Cyclone R-1820-G205A (1.217 CV) completos con todos sus accesorios
- Dos hélices Hamilton Standard, con sus accesorios de regulación, puesta en bandera y mando
- Un juego completo de aparatos de vuelo y navegación
- Un juego completo de instrumentos de motor e indicadores diversos
- Una instalación completa de radio compuesta de:
  - Radio VHF
  - Transmisor receptor normal
  - Radiocompás
  - ILS
- Una instalación completa de piloto automático Sperry A-3
- Una instalación completa antihielo
- Una instalación completa contraincendios
- Una instalación completa de calefacción
- Un juego de limpiaparabrisas
- Un juego de bombas auxiliares de gasolina
- Accesorios diversos para las instalaciones de gasolina, aceite, hidráulica y eléctrica

### CANCELACIÓN DEL CONTRATO DE LA PRESERIE C-202

El 23 de diciembre de 1957, el Consejo de Ministros había aprobado la cancelación del contrato 534/53 suscrito por el Ministerio del Aire con CASA para la producción de una preserie de veinte aviones Halcón, “sin responsabilidad para la industria”. Tan negativa decisión había tenido su origen en un escrito de la Sección de Industria de la Dirección General de Industria y Material, de 31 de julio de 1957, proponiendo esa cancelación, a consecuencia del cual la Junta Económica hizo lo propio el 24 de septiembre. CASA fue notificada el último día de 1957 mediante un escrito del Ministerio del Aire de referencia 7-2042. Aunque difícilmente creíble, CASA afirmó entonces que ignoraba las causas de la cancelación. Desde el Ministerio del Aire se iba a sugerir una relación con el acuerdo CASA-Minnesota Airmotive de junio del año anterior a través de unos supuestos equívocos. Más cierto es que la razón funda-

Tabla 13

### Liquidación definitiva del contrato 534/53 - construcción de veinte aviones C-202 de preserie

| Expediente | Importe (pesetas) | Pagado a CASA (pesetas) | Pendiente de percibir por CASA - anulado |
|------------|-------------------|-------------------------|--|
| 534/53     | 57.497.895        | 38.810.791,64           | 18.687.103,36                            |
| 534/1/53   | 9.321.059         | 6.291.656,24            | 3.029.402,76                             |
| Totales    | 66.818.954        | 45.102.447,88           | 21.716.506,12                            |

mental fue la imposibilidad por parte del Ministerio del Aire de suministrar los motores Beta-4 y las hélices para esos aviones con las debidas garantías en cuanto a fiabilidad y rendimiento, sin descartar que hubiera otras causas, tales como la llegada de material aéreo estadounidense en virtud de los acuerdos hispano-norteamericanos de 26 de septiembre de 1953.

En su vertiente económica la liquidación del contrato suponía anular un importe pendiente de percibir por CASA. El contrato del Expediente 534/53 había sido objeto de una revisión en 1955 identificada como el Expediente 534/1/53 que añadía algo más de nueve millones de pesetas a la suma inicial. La negociación de esa liquidación tomo mucho tiempo y la resolución definitiva del Ministro del Aire llegó a la Dirección General de Industria y Material en un oficio de referencia 6328 de 18 de mayo de 1961. Según un informe de la Intervención de 7 de abril de 1962, la liquidación se saldó con las cifras que se desglosan en la tabla 13, aunque es preciso citar que no hay documentos que acrediten si la suma anulada fue definitiva o revisada a posteriori.

Un escrito del director general de Industria y Material, coronel Antonio Núñez Rodríguez, fechado el 4 de diciembre de 1957, hacía recaer en la actitud de CASA la responsabilidad de la cancelación del contrato 534/53. Decía allí el coronel Núñez, que CASA había informado a su Dirección en el sentido de que dado el volumen de trabajo que le supondría a lo largo de 1957 el acuerdo con Minnesota Airmotive no podría efectuar trabajo alguno de la preserie durante ese año. Ello habría desencadenado todo el proceso que cerró con su decisión de diciembre el Consejo de Ministros.

CASA, como se ha dicho antes, actuó como si todo el proceso se hubiera desarrollado a sus espaldas. Ciertamente es que en las actas de los Consejos de Administración no aparece mención alguna a esos acontecimientos, pero tampoco ello sirve para afirmar que la empresa desconociera lo que se estaba gestando. CASA dirigió al menos dos escritos al Ministerio del Aire pidiendo

explicaciones por lo sucedido. El primero de ellos llevaba la referencia 1.684 y fecha 21 de enero de 1958. En él CASA solicitaba que se le diera traslado íntegro del acuerdo del Consejo de Ministros del 23 de diciembre, o bien de la decisión del Ministerio del Aire que dio lugar a ese acuerdo. CASA decía interpretar que todo se reducía a una suspensión temporal debido a la falta de equipos que había hecho imposible entregar los primeros aviones de la preserie en el transcurso de 1957. Ante la aparente falta de respuesta por parte del Ministerio del Aire, CASA volvió a insistir con otro escrito fechado el 20 de marzo de 1958 y referencia 1.698.

No se ha identificado documento oficial alguno de respuesta a estas peticiones de CASA, e iban a pasar muchos meses antes de que la cancelación se consumara físicamente, pero sí se ha localizado un extenso informe redactado al respecto por el teniente coronel Ingeniero Aeronáutico Juan Carazo Montijano de fecha 30 de enero de 1958, es decir, posterior al primer escrito de CASA, pero anterior al segundo. El informe aparentemente respondía a una petición de la Superioridad en el sentido de aportar argumentos para rechazar las demandas de CASA y denegar el envío de la documentación que pedía, y dado su carácter interno se expresaba en unos términos un tanto ásperos a sabiendas el autor de que no formarían parte literal de la respuesta oficial. De la exposición destacaban dos

Tabla 14

### Resumen de los elementos de la preserie C-202 reintegrados al Ministerio del Aire

- 28 cajas de elementos diversos (piezas y documentación)
- 8 cajones y 17 "atados" de elementos del Almacén General de Getafe
- Conjuntos diversos en distintas fases de fabricación:
  - 19 proas y fuselajes
  - 7 alas izquierdas
  - 7 alas derechas
  - 19 planos medios de ala
  - 1 estabilizador horizontal izquierdo
  - 1 estabilizador horizontal derecho
  - 18 juegos de alerones izquierdo y derecho
  - 270 armaduras de butacas
  - 9 conjuntos de deriva y mando de dirección

*El segundo prototipo C-202 en Getafe. Fotografía fechada el 1 de junio de 1954.*



párrafos que transcritos literalmente rezan como sigue:

*Sorprende el interés manifestado por CASA [...] toda vez que todos ellos [los pasos dados para la suspensión] fueron derivados de las propias recomendaciones y sugerencias de CASA [...]. Es más, como juicio personal, podría asegurarse también que CASA está en el conocimiento de todos los procesos por los que ha pasado este asunto conforme al interés demostrado en cada momento y conversaciones habidas por sus representantes y delegados en la Dirección General.*

*Por otro lado CASA parece atribuye la suspensión de los trabajos a la carencia de motores Beta-4 con que irán equipados los aviones, extremo este que si bien es cierto que de momento no se dispone de estos motores, no es menos cierto también que la causa principal de la suspensión de los trabajos fueron debidas a las gestiones con Minnesota que la propia CASA llevó a cabo directamente por confiar que de resolverse, se conseguiría una ventaja económica para ella y el Ministerio aparte de poder obtenerse un avión de más utilidad y eficiencia.*



A nivel de CASA la aceptación “oficial” de la decisión de cancelación del contrato de la preserie Halcón figura en el acta de la sesión de su Consejo de Administración de 29 de mayo de 1961, donde se hace mención a un escrito del Ministerio del Aire del 21 de abril en el que comunicaba *el acuerdo de la Superioridad de que sea rescindido y liquidado el contrato de fabricación de 20 aviones C-202*. La ausencia de documentos al respecto, desde 1958 hasta este año, hace pensar que el asunto estuvo en suspenso a lo largo de todo ese tiempo, lo que parecía dar la razón al criterio de CASA que consideraba, según afirma el acta citada, que *el contrato se halla actualmente en situación de suspensión indefinida por acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de diciembre de 1957*.

Concluida la cancelación del contrato, el material fabricado y la documentación para la construcción de la preserie C-202 fueron debidamente embalados y organizados; se prepararon sendos y meticulosos inventarios en la Factoría de Getafe y en la Factoría de Tablada concluidos en octubre de 1961 y se remitieron al Ministerio del Aire. Un sucinto resumen de lo entregado figura en la tabla 14.

### “READQUISICIÓN” DEL C-202B POR EL MINISTERIO DEL AIRE

Aunque el C-202B no era sino el primer prototipo del C-202 convertido en virtud del acuerdo entre CASA y Minnesota Airmotive con la preceptiva autorización del Ministerio del Aire, propietario en definitiva del proyecto, se trataba de un avión en el que se habían instalado nuevos y más avanzados

equipos y se había invertido trabajo hasta sumar un valor añadido muy importante. Como consecuencia, en un escrito de referencia 1.779 y fecha 6 de febrero de 1959 CASA explicaba al Ministerio del Aire la situación en ese momento -quiebra de Minnesota Airmotive y avión aún no volado- y sugería el establecimiento de un plan para que el avión se pudiera entregar al INTA, con el fin de realizar la experimentación ne-

Tabla 15

#### Cronología de la cancelación del contrato 448/48 de los prototipos del C-202

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Comunicación del Ministro del Aire a la Sección de Industria de la Dirección General de Industria y Material ..... | 18 de mayo de 1961    |
| Notificación a la Junta Técnica Central de la Dirección General de Industria y Material.....                       | 27 de julio de 1962   |
| Propuesta de liquidación del contrato de la Junta Económica Central .....  | 7 de agosto de 1962   |
| Aprobación del Consejo de Estado .....   | 31 de enero de 1963   |
| Aprobación del Consejo de Ministros.....   | 22 de febrero de 1963 |

Tabla 16

#### Liquidación definitiva del contrato 448/48 construcción de los prototipos C-202

| Expediente | Importe (pesetas) | Pagado a CASA (pesetas) | Pendiente de percibir por CASA - anulado |
|------------|-------------------|-------------------------|--|
| 448/48     | 7.532.550         | 7.408.286,25            | 124.263,75                               |
| 448/1/48   | 921.336           | 906.116,43              | 15.219,57                                |
| Totales    | 8.453.886         | 8.314.402,68            | 139.483,32                               |

cesaria para su homologación. CASA estimaba en 20.000.000 pesetas la suma invertida por Minnesota Airmotive Inc. en el C-202B. En tales circunstancias no fue difícil el acuerdo entre CASA y la Dirección General de Industria y Material. Todo pasaba por la firma de un contrato satisfactorio para ambas partes.

José Ortiz-Echagüe informó al Consejo de Administración de CASA en la sesión de 26 de octubre de 1959 de la próxima firma de ese contrato por un valor de 2.720.000 pesetas, que no era otro sino el de las facturas que habían quedado pendientes de pago por Minnesota Airmotive. Ortiz-Echagüe reconocería entonces que, dadas las circunstancias, se trataba de un acuerdo muy beneficioso para ambas partes. La puesta a punto y certificación del C-202B sería objeto de contratación ulterior.

Para la cumplimentación del acuerdo la Sección de Industria de la Dirección General de Industria y Material había redactado el pedido 159-131-129 fechado el 10 de septiembre de 1959 y aprobado por la Junta Técnica cinco días más tarde. Este proceso dio origen al Expediente 9.269 cuyo contrato se firmó el 27 de noviembre, siendo los firmantes por parte del Ministerio del Aire Antonio Núñez Rodríguez, Jesús Casado Álvarez y Eduardo Quintana Pérez de la Riva, y por parte de CASA Pedro Huarte-Mendicó Larraga. Fue elevado a Escritura Pública el 20 de enero de 1960.

La contratación de los ensayos en vuelo precisos para la homologación del C-202B vendría de la mano del Expediente 243/60 que respondía a un pedido de la Junta Técnica de la Dirección General de Industria y Material del 1 de agosto de 1960. El contrato entre CASA

y el Ministerio del Aire se firmó el 5 de septiembre y fue elevado a escritura pública el 18 de noviembre con las firmas de Antonio Núñez Rodríguez, Jesús Casado Álvarez e Ignacio Sánchez Blanco por el Ministerio del Aire y de Eugenio Aguirre Castillo por parte de CASA. Estipulaba la realización de 110 horas de vuelo con el C-202B y los trabajos de apoyo necesarios. Las 10 primeras horas de vuelo las realizaría CASA para la puesta a punto del avión y concluidas estas pasaría a manos del INTA donde llevaría a cabo el programa de ensayos restante que debería estar cumplimentado antes del 31 de diciembre de 1961. El valor del contrato era de 2.130.000 pesetas y las condiciones de pago eran las siguientes:

- 10% a la aprobación del contrato.
- 40% a la conclusión de las horas de vuelo a realizar por CASA.



*Ernesto Nienhuisen (izquierda) y José Flors Meliá formaron la tripulación habitual en los vuelos de los C-202 una vez que Rodolfo Bay Wright abandonó CASA.*



*El 17 de noviembre de 1955 visitó la Factoría de Getafe el Ministro del Aire, acompañado del Subsecretario del Ministerio, Jefe de Estado Mayor y otras autoridades para presenciar un vuelo del primer prototipo C-207 Azor y examinar las obras de ampliación que se estaban ejecutando en dicha Factoría. En la línea de vuelo estaba junto al primer Azor el segundo prototipo C-202 delante del cual conversan el ministro del Aire, teniente general González-Gallarza; José Ortiz-Echagüe; y Ricardo Valle Benítez.*

– 50% restante a la finalización de los trabajos previa certificación por parte del INTA.

No se ha encontrado reseña alguna sobre la fecha en que el C-202B realizó su primer vuelo. Según un informe de la Sección de Industria de la Dirección General de Industria y Material correspondiente a octubre de 1960 el avión contaba entonces con las mismas horas de vuelo que cuando se inició su conversión -71 horas y 2 minutos-, de manera que en esa fecha aún no había volado, y si se considera que ese primer vuelo no debería haber tenido lugar sin que el contrato hubiera sido elevado a escritura pública, se puede hablar de que la fecha estimada más probable fue finales de noviembre o diciembre de 1960.

El 1 de febrero de 1961 el C-202B sufrió un incidente en Getafe con tripulación de CASA y un mecánico del Grupo de Experimentación en vuelo del Ejército del Aire a bordo, en el cual se rompió la pata derecha del tren principal durante el aterrizaje y se doblaron dos de las palas de la hélice del motor derecho sin que ninguno de los ocupantes sufrieran daños. Lógicamente el avión quedó retirado de vuelo y estuvo así hasta el 7 de diciembre, período en tierra durante el cual se aprovechó para realizar diversas puestas a punto de equipos de a

bordo y elementos de navegación. Volvió a volar el 15 de diciembre de 1961 con 55 minutos de permanencia en el aire. Dos semanas después, el 29 de diciembre en un vuelo con tripulación del Grupo de Experimentación en Vuelo se observó en el aterrizaje la presencia de humo saliendo de la zona de la bancada del motor derecho. Hasta ese momento el avión había volado 34 horas y 35 minutos dentro del programa previsto por el expediente 243/60.

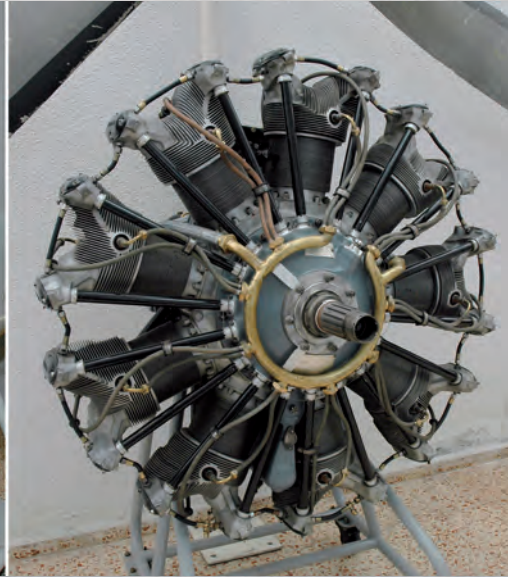
Finalmente se desistió de continuar el programa de ensayos aduciendo como causa las dificultades que encerraba la puesta a punto del avión. La renuncia contó con el visto bueno del Estado Mayor del Ejército del Aire transmitido con fecha 22 de noviembre de 1962 y escrito de referencia 8581-c. El 12 de diciembre siguiente otro escrito de la Dirección General de Industria y Material de referencia 1.470 dispuso la liquidación del expediente 243/60 abonando a CASA 1.056.751,71 pesetas y la asignación al INTA del C-202B.

#### **EL SEGUNDO PROTOTIPO, BANCO DE PRUEBAS DEL BETA-4**

**A**unque no se han encontrado evidencias documentales que indiquen pormenores ni fechas al respecto,

en el segundo prototipo C-202 se montaron unos motores Beta-4 en algún momento de 1954, probablemente prototipos o de serie experimental, tal y como muestra un escrito elevado por José Ortiz-Echagüe el 31 de diciembre de 1954 al Ministro del Aire. En él indicaba que cuando todo estaba dispuesto para volar el segundo prototipo C-202 equipado con motores Beta-4 se recibió de la Jefatura de Fabricación de la Dirección General de Industria y Material la orden de que, dadas las anomalías en esos motores, no se realizaran por el momento vuelos de ninguna clase con él en tanto no se tenga mayor conocimiento sobre su comportamiento en todos los aspectos.

No hay evidencias que permitan ubicar la fecha del primer vuelo del segundo C-202, tan sólo algún testimonio donde se confirma que los Beta-4 de ese prototipo dieron problemas<sup>20</sup>. Es probable que el segundo C-202 hiciera su vuelo inaugural en algún momento de 1955. Lo que sí está perfectamente documentado es que se convirtió en el artífice de la concesión de un “premio” a CASA. En efecto, la cláusula 13 del contrato 448/48 establecía la concesión de un “premio” o una “sanción” en función de que el Halcón cumpliera o no con las velocidades máxima y mínima estipuladas, para lo que establecía una extraña



Los motores Wright Cyclone (izquierda) y Beta-4, fueron protagonistas directos de las desventuras del Halcón. En la imagen ejemplares de ambos tipos pertenecientes a la colección de motores del Museo del Aire de Cuatro Vientos.

fórmula de evaluación que permitía valorar la correspondiente cuantía.

Un certificado del INTA firmado por Antonio Núñez Rodríguez, director ge-

equipado con motores Beta-4; y se ponía de manifiesto que las mediciones se habían efectuado volando en formación con un C-207 con instalación anemomé-

cedió su aprobación el 12 de junio de 1957 y el "premio" fue abonado a CASA en agosto siguiente.

De acuerdo con el informe sobre el material de vuelo preparado por la Sección de Industria de la Dirección General de Industria y Material correspondiente al mes de noviembre de 1958, el segundo prototipo C-202 había volado hasta entonces 52 horas y 55 minutos, y había entrado en los talleres de CASA de Getafe *para proceder en él al cambio de los motores Beta-4 por los Beta-4A recibidos e, igualmente, para realizar la revisión general necesaria, debida al largo período de tiempo que ha estado aparcado*<sup>22</sup>. El cambio de motores no resolvió desde luego los problemas. La demostración es el documento técnico de CASA referencia 61-101 donde se analizaba la posibilidad de volar el C-202A con un motor parado<sup>23</sup>.

Se había comprobado en los ensayos que el avión tenía dificultades para poder mantener vuelo horizontal con pesos cercanos al máximo. No era sino



neral del Instituto, de fecha 11 de enero de 1957<sup>21</sup> garantizaba que la velocidad máxima medida en el C-202 era de 361 km/h y que la velocidad mínima era de 121 km/h. Se adjuntaba un documento donde se citaban los pormenores de los ensayos llevados a cabo para medir esas velocidades; se especificaba que el prototipo C-202 empleado estaba

trica tarada. Los vuelos de medición habían tenido lugar en diciembre de 1956.

Como esos resultados, de acuerdo con la cláusula 13<sup>a</sup>, hacían al C-202 acreedor al "premio", la Dirección General de Industria propuso el 30 de abril de 1957 al Ministro del Aire con el Expediente 448/2 la concesión a CASA de 1.309.685,95 pesetas. El Ministro con-

uno más de los deficientes valores de las actuaciones en vuelo medidas en el segundo C-202 equipado con hélices Rotol tripalas 3/30/40 SAE de 2,59 m de diámetro entre el 21 de junio y el 30 de diciembre de 1959, consistentemente inferiores a los calculados. El avión hubo de quedar en tierra ese 30 de diciembre por haber cumplido horas las

hélices y ser necesario pasarlas a revisión sin que hubiera hélices de repuesto y entonces se decidió aprovechar la oportunidad para averiguar las causas.

El departamento de motopropulsión del INTA ensayó en banco un motor Beta-4 similar a la configuración instalada en el segundo prototipo y emitió un informe el 5 de julio de 1960 que indicaba que su potencia máxima continua era de 662 CV a 2.900 m de altura en lugar de los 750 CV que daba el catálogo de ENMASA.

Aunque dadas las circunstancias parece un desatino, el documento planteaba la posibilidad de aumentar la envergadura del ala para poder realizar vuelo con un solo motor operativo con pesos elevados o bien modificar las góndolas de los capots de los motores para poder cerrar la salida de aire de refrigeración del motor parado reduciendo la resistencia con idéntico fin, se supone que ante lo que se temía imposibilidad de contar con motores que dieran la potencia de catálogo.



*El C-202B recién salido del taller y sin pintura fotografiado en Getafe. La fecha inscrita en la foto es el 8 de octubre de 1958.*

sión final fue que un aumento de 3 m en la envergadura del ala permitiría vuelo horizontal con un motor parado y los 7.750 kg de peso máximo (definición de 1954). Como el margen de velocidades obtenible así era muy pequeño se sugirió que habría que combinar

de la Dirección General de Industria y Material sobre el material de vuelo correspondiente al mes de octubre de 1960 mencionaba que el segundo prototipo C-202 había acumulado hasta entonces 111 horas y 35 minutos de vuelo. A partir de ahí no hay más datos al respecto.



*El detalle más interesante de esta fotografía del segundo prototipo C-202 lo constituye que en su deriva figura escrita la designación X-T-6-2, toda una excepción entre las imágenes que se conservan del Halcón. La presencia al fondo de aviones F-100 de la USAF para revisión denota que se tomó en 1957 o tal vez más tarde.*

De nuevo operativo el avión, se aprovecharon los vuelos 65 a 69 (septiembre y octubre de 1960) para medir específicamente las velocidades ascensionales con un motor parado y su hélice en bandera. Solo 4 horas y 50 minutos, de las 6 horas y 55 minutos de vuelo realizadas fueron útiles -por culpa de la meteorología adversa-. La conclu-

ción con la modificación de los capots de los motores. Esta última modificación, aunque habría necesitado experimentación parece abordable; no era ese el caso del aumento de la envergadura del ala en un 14%, que por vía del efecto bola de nieve habría precisado de un rediseño importante del prototipo.

El informe de la Sección de Industria

## LA CANCELACIÓN DEL CONTRATO 448/48 DE LOS PROTOTIPOS

La liquidación definitiva del contrato de la preserie, consumada en 1961, dio vía libre para la cancelación del contrato de los prototipos, ninguno de los cuales llegó a completar el proceso

de certificación por parte del INTA como se ha podido comprobar. El trámite fue muy largo, según lo habitual en la época. Fue iniciado a instancias del ministro del Aire, general José Rodríguez y Díaz de Lecea, en mayo de 1961 y siguió la cronología que se resume en la tabla 15.

El contrato de los prototipos había sido objeto de una actualización según la cláusula de revisión por incremento del coste de la mano de obra y de la carestía de la vida, ligeramente inferior al millón de pesetas, que se recogió en el Expediente 448/1/48. Las cifras de la liquidación definitiva establecidas en julio de 1962 figuran en la tabla 16.

El último acto de la cancelación del contrato 448/48 fue la desaparición física de ambos prototipos C-202 desgastados con la consiguiente pérdida irreparable de unas piezas de extraordinario valor histórico para nuestro Museo del Aire. Del proyecto C-202 tan sólo queda en él la maqueta de madera empleada en la realización de los ensayos aerodinámicos en el INTA.

Para poder llevar a efecto la cancelación del contrato la Junta Económica

Central había solicitado mediante un escrito de referencia 7-1920 que se expidieran certificaciones por parte de la Zona Territorial de Industria nº 1 que acreditaran lo siguiente:

- Que el proyecto del C-202 había sido aprobado en su día por el INTA y que estaba depositado en los archivos del Instituto.

- Que se construyeron los elementos precisos para realizar los ensayos estáticos de la estructura.

- Que CASA entregó dos copias de los planos del avión.

- Que CASA se había hecho cargo de los dos prototipos en su actual estado de fabricación.

Con fecha 26 de septiembre de 1962 el comandante Ingeniero Aeronáutico Félix Funcia Gallego, inspector de la Zona Territorial de Industria nº 1 en CASA, certificaba que todas esas condiciones se cumplían. Y en uno de los párrafos de su respuesta mencionaba que en esa fecha *los dos aviones prototipos se encuentran en esta Factoría [Getafe] terminados y no se efectuó la entrega por no haberse podido completar por el INTA las pruebas de recepción del Ane-*

*xo nº 4 del contrato, por dificultades habidas en el grupo motopropulsor.* Como se indicó anteriormente el 12 de diciembre de ese año el C-202B fue asignado al INTA.

Por otra parte, en el oficio de fecha 31 de enero de 1963 remitido por el Consejo de Estado al Ministro del Aire dando su aprobación a la liquidación del contrato 448/48, después de afirmar que “no hay inconveniente legal para proceder a la liquidación del contrato firmado por CASA y el Ministerio del Aire, pues se trata de un caso de resolución contractual por mutuo disenso”, se dictaminó que la empresa constructora debía “entregar al Ministerio las dos unidades en el estado en que se encuentran”.

El C-202B tras su asignación al INTA fue utilizado por el Escuadrón de Experimentación en vuelo del INTA hasta al menos marzo de 1963<sup>24</sup>. El segundo prototipo llevaba por entonces meses retirado de vuelo y con toda probabilidad permanecía en Getafe. Quién procedió a la destrucción de ambos, dónde, y cuándo, es algo que no ha sido posible desvelar.

*El C-202B acabado y listo para el vuelo.*





<sup>1</sup>Ver en *Aeroplano* nº 23, año 1992, el artículo *Historia de los prototipos españoles, Alcotán, Halcón, Azor*, de José Luis López Ruiz y José Luis Tejo González.

<sup>2</sup>El C-202 en su momento tuvo asignada la designación T-6 en el Ejército del Aire, de modo que los prototipos en algunos documentos fueron mencionados como XT-6.

<sup>3</sup>La evaluación del coste a partir de la proporción con el peso no se puede considerar muy ortodoxa. Pero no es menos cierto que por entonces CASA no tenía experiencia en cuanto a la evaluación del precio de nuevos diseños de aviones ni tampoco había procedimientos estándar para hacerlo.

<sup>4</sup>El motor designado por el Ministerio del Aire para el C-201 era el Elizalde Sirio S-7A de 500 CV. Tanto este avión como el C-202 eran aviones diseñados a la medida de los motores de los que España podría disponer en cantidad en su momento por ser de diseño y construcción nacionales.

<sup>5</sup>Una vez firmado el Convenio de Chicago el 7 de diciembre de 1944, el 6 de junio de 1945 se fundó la OPACI, Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, convertida en la OACI, Organización de la Aviación Civil Internacional, el 4 de abril de 1947 e integrada como una agencia especializada de la ONU en octubre siguiente. La OPACI puso de inmediato manos a la obra para la creación de normas que regularan y unificaran el transporte aéreo bajo el nombre genérico de Standard and Recommended Practices (SARP) y las organizó como Anexos al Convenio. El Anexo 8, Aeronavegabilidad de los Aviones, cubrió el diseño de las aeronaves comerciales. Su primera edición fue aprobada por el Consejo de la OACI el 1 de marzo de 1949.

<sup>6</sup>Con frecuencia se hablaba en los documentos, tanto a nivel del Ministerio del Aire como del propio Consejo de Administración de CASA, del prototipo a secas, considerándose como prototipo el modelo de avión y refiriéndose por lo tanto de manera indistinta a los dos aviones contratados.

<sup>7</sup>El desarrollo del proyecto C-202 desde el punto de vista presupuestario, como fue circunstancia habitual en las relaciones industriales entre CASA y el Ministerio del Aire en aquellos años, estuvo permanentemente presionado a la baja por parte del Ministerio.

<sup>8</sup>Pedro Huarte-Mendicoa, en una entrevista concedida a Felipe Ezquerro Ezquerro y publicada en la edición del viernes 6 de junio de 1952 del periódico *Lanza*, mencionó que una vez concluido el segundo prototipo C-202 se habrían invertido unas 300.000 horas de trabajo.

<sup>9</sup>Ortiz-Echagüe también aludió en algunos momentos al caso del C-201, bastante más avanzado en su desarrollo, en el que las pérdidas eran aún más evidentes. En el acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA del 27 de abril de 1948 se podía ya leer que *el resultado económico del contrato del prototipo [C-201] no es nada satisfactorio ya que actualmente hay pérdidas que han de aumentar mucho hasta llegar al final*. Llovía pues sobre mojado.

<sup>10</sup>Elizalde, S.A. -luego ENMASA- desarrolló a lo largo del tiempo cuatro modelos del motor Beta, los Beta-1; Beta-1A; Beta-3 y Beta-4. Ver en *Aeroplano* nº 14, año 1996, el artículo *La casa Elizalde y su sucesora ENMASA* de Martín Cuesta Álvarez.

<sup>11</sup>Dowty entregó a CASA sendos juegos de trenes de aterrizaje para ambos prototipos en julio de 1953. No hay datos que acrediten el uso que se les dio, si se modificaron o si se llegaron a montar en algún momento.

<sup>12</sup>Los prototipos del C-202 fueron construidos en el Taller de Prototipos de la Factoría de Getafe. La construcción de los prototipos C-201 se había realizado en la Factoría de Madrid, que se ubicaba en la manzana limitada por el Paseo de las Acacias, la glorieta de la Pirámides, la calle Toledo y la vía férrea de enlace de las estaciones del Norte y Atocha. A la vista de los inconvenientes se decidió a finales de 1948 habilitar ese Taller de Prototipos que, entre otras cosas, tenía como ventaja la cercanía del aeródromo de Getafe.

<sup>13</sup>Un Decreto de 18 de enero de 1951 instauró la participación del Instituto Nacional de Industria en Elizalde, S.A., (BOE nº 22 de 22 de enero de 1951, Presidencia del Gobierno) como primer paso para su conversión en ENMASA, Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A.; el hito final lo marcó la Orden de 5 de abril de 1952 (BOE nº 110 de 19 de abril de 1952, Ministerio del Aire) que clasificaba a ENMASA como industria grupo AA y suprimía la clasificación de Elizalde, S.A.

<sup>14</sup>Con la signatura M2902 existe en el Archivo Histórico del Ejército del Aire una propuesta de aprovechamiento de motores Wright Cyclone realizada por la Sección de Fabri-

cación de la Dirección General de Industria y Material a través del oficio de referencia 13-4218 y fecha de 12 de agosto de 1944. Se trataba de 20 motores que deberían ser valorados para su despiece y clasificación cuya procedencia no se desglosaba. La respuesta del Jefe de Sección de Servicios de Material fue afirmativa con fecha del 20 de septiembre de 1944.

<sup>15</sup>José Ortiz-Echagüe describió estos motores ante el Consejo de Administración de CASA reunido el 9 de junio de 1952 diciendo que *en este aparato ha sido preciso instalar unos motores muy viejos, procedentes de un lote ya desechado por la compañía Iberia y que nos han sido facilitados por las Autoridades como medio de adelantar sobre las pruebas de este prototipo en tanto se dispone de motores adecuados*. Más adelante, en la sesión del Consejo del 7 de julio siguiente, se reafirmaría en sus críticas a los motores al informar acerca de los primeros 20 vuelos de prueba del Halcón realizados hasta entonces con un total de siete horas de permanencia en el aire: *Durante todos estos vuelos se ha podido comprobar el normal funcionamiento del avión excepto en lo que afecta a los motores, que como sabe el Consejo, son unos motores viejos desechados por Iberia, de donde proceden. A pesar de haberse escogido los mejores del lote, ha sido necesario efectuar cambios de diversas piezas y, por último, cambiar en tan poco tiempo uno de los motores dos veces*.

<sup>16</sup>La Oficina de Proyectos de CASA se convirtió en la Dirección de Proyectos en 1950.

<sup>17</sup>La concesión vino de la mano de un Decreto de 23 de diciembre de 1955 (BOE nº 363 de 29 de diciembre de 1955, Ministerio del Aire) por el que se autorizaba al Ministerio del Aire la contratación por concierto directo de la Administración de la fabricación por CASA del utillaje necesario para la construcción en serie del avión C-202, con un presupuesto total de 10.000.000 pesetas. El Decreto estipulaba que de esa suma se invertirían en el ejercicio 1955 un total de 8.454.000 pesetas quedando el resto para invertir en 1956.

<sup>18</sup>El hecho de que el primer C-202 de la preserie estuviera en un estado menos avanzado de producción, cuando en buena lógica debería haber sido todo lo contrario, puede deberse a su asignación como prototipo de la versión que debería ser certificada en los Estados Unidos de acuerdo con el convenio con Minnesota Airmotive Incorporated que se reseñará más adelante.

<sup>19</sup>Las cláusulas cuarta y quinta eran como sigue:

CUARTA. Reparación: Todas las modificaciones a que dé lugar esta experimentación, tanto del utillaje como de cambio de piezas de motor, serán por cuenta de ENMASA.

QUINTA. Garantía de la experimentación: El Ministerio a juicio de la Inspección podrá obligar a ENMASA a realizar aquellos cambios de piezas y modificación de las mismas que se consideren necesarias, así como a realizar la experimentación según el programa que se fije por el Ministerio.

<sup>20</sup>El acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA de 24 de enero de 1955 recoge que *las pruebas del avión prototipo 'Halcón' no se han podido avanzar lo que deseáramos hasta tener resuelta la cuestión de los motores que ha entregado la Empresa Nacional de Motores de Aviación y sobre los que se vienen presentando algunas dificultades*.

<sup>21</sup>Ese mismo día el coronel Antonio Núñez Rodríguez fue nombrado director general de Industria y Material del Ministerio del Aire.

<sup>22</sup>Un oficio del coronel jefe de la Zona Territorial de Industria nº 1, José de Larrauri y Mercadillo, redactado para informar acerca del cambio a motores Beta-4A citaba que *este avión [el segundo prototipo] lleva a la intemperie y sin volar desde el 22 de diciembre de 1956 y por ello se le debe hacer una revisión junto con el cambio de motores*. Por las fechas parece que el prototipo quedó en tierra tras la realización de los vuelos destinados a fijar el "premio", pero no se mencionan las causas.

<sup>23</sup>Documento CASA 61-101, C-202A, *Posibilidad de vuelo con un motor*, firmado por José Luis López Ruiz, entonces ingeniero de Aerodinámica, y Ricardo Valle Benítez, ya director de Proyectos; fecha 4 de enero de 1961. Nótese que entonces el segundo prototipo era designado C-202A para diferenciarlo del primer prototipo C-202B.

<sup>24</sup>Según relata Santiago Fernández Ramón en el libro *Aviones Españoles de Transporte* (diversos autores, EADS CASA Comunicación, 2002) uno de los últimos vuelos del C-202B en el INTA lo realizaron el teniente coronel Grandal y el brigada mecánico Julio Ayuso el 14 de marzo de 1963. El vuelo duró una hora y media y tuvo como origen y destino la base de Torrejón.

# Los Trenor en España

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ  
*Miembro de número del IHCA*



## INTRODUCCIÓN

**D**urante los años del siglo XX que van desde los comienzos de la Aviación Militar hasta la década de 1960 siempre han estado presentes en la historia de la Aeronáutica Española, bien como aviadores militares o civiles, miembros de la gran familia Trenor, asentada en Valencia, en Asturias, en Canarias y en Barcelona, junto con otros miembros de familias con ellos relacionadas, como los Gómez-Trenor, Mazarredo, Moroder, Castellví, Soriano o Azcárraga.

Trenor es un apellido ligado a emigrantes militares irlandeses que tomaron parte en la Guerra de la Independencia y que posteriormente se afincaron en diferentes partes de la Península. Por tanto es una familia española de origen irlandés, de marcada tradición militar que destacaron como comerciantes e industriales, emparentando con nobles linajes valencianos. Hoy existen unos ochocientos descendientes de esta familia, que están establecidos principalmente en Valencia, Asturias, Barcelona, Canarias y Madrid, no faltando algún miembro arraigado en Argentina con numerosa prole.

El tronco inicial de la familia tuvo su residencia en lugar tan señalado de la ciudad del Turia como el Palacio de los Barones de Alácuas, en el centro histórico. Con los años acumularon importantes propiedades en la ciudad y en sus alrededores, con una ingente actividad empresarial que “contribuyó de una manera decisiva al desarrollo industrial y agrícola del País Valenciano”<sup>1</sup>.

Diversos títulos nobiliarios les fueron concedidos por sus méritos, directamente a miembros de la familia, habiendo otros recaído en ellos por sus matrimonios o herencias. Además del Marquesado del Turia concedido a Tomás Trenor y Palavicino en 1909, fueron distinguidos con otros títulos como el Condado de Trenor asignado a Francisco Trenor y Palavicino en 1911 o el Condado de la Vallesa de Mandor, con Grandeza de España, concedido a Enrique Trenor y Montesinos en 1921. A lo largo de los años estuvieron vinculados a otros títulos como las Baronías de Alá-

*Francisco Gómez Trenor en cabina Curso Piloto  
en Alemania 1937 (foto vía Zorita. Arch  
“Canario” Azaola)*



*El Palacio de los Trenor de Donlebun, en la villa asturiana de Figueras, Municipio de Castropol, vendido hace pocos años y en fase de restauración. Había sido propiedad de José Trenor y de sus herederos.*

cuas y Picasent, los condados de Berbedel, Caspe, Montornés, Noroña y de la Ventosa o los marquesados de Cordeñas, González de Quirós, Fuentehermosa, Lara, Mascarell de San Juan, Mirasol, Serdañola y Sot. Algunos miembros de esta familia fueron caballeros de la Orden de Malta y Grandes de España y otros distinguidos con las máximas condecoraciones civiles y militares. El lema de la familia al cual han hecho honor a través de doscientos años es: "Facta non verba (Hechos no palabras)".

**La familia Trenor en España se inicia con John Trenor**, nacido en Irlanda en 1726 y su hijo Tomás Trenor Keating que se estableció en España y fue el que vino a fundar su descendencia en Valencia. De uno de sus hijos, Tomás Trenor y Bucelli descienden dos ramas que comenzaron a emparentarse con familias relacionadas con la Aviación española de la época más temprana.

Así una hija del anterior, Desamparados Trenor y Palavicino se casó con Eugenio de Mazarredo y Tamrit, séptimo marqués de Lara, dando lugar al nacimiento de la rama de los Trenor Mazarredo, y Francisco Trenor y Palavicino, primer conde de Trenor casó con Elvira Moroder y Peñalva dando nacimiento a la estirpe de los Trenor Moroder. Tres hermanos Trenor Bucelli, Federico, Tomás y Ricardo se casaron con tres hermanas Palavicino e Ibarrola: Concepción, Desamparados y Josefa.

Desamparados Trenor y Eugenio de Mazarredo tuvieron cuatro hijos, uno de los cuales fue Rafael de Mazarredo y Trenor, aviador civil fallecido en acto de servicio como oficial voluntario de la Aviación Nacional formando parte del Grupo Morato volando los CR-32 Chirris. Uno de los hijos del anterior, el cuarto de ellos, es Rafael de Mazarredo Iriarte, coronel de Aviación (retirado) domiciliado en Madrid.

Tomás Trenor y Palavicino fue el primer marqués del Turia, teniente coronel de Artillería, gentilhombre de Cámara del Rey, que casó con Margarita de Azcárraga y Fesser, de cuyo matrimonio surge otra importante rama de aviadores como Javier Trenor Azcárraga, oficial de aviación fallecido durante la guerra civil en accidente aéreo. Elvira Trenor y Moroder, segunda condesa de Trenor se casó con Juan Antonio Gómez y Fos y de su descendencia aquí destacamos a Juan Antonio Gómez-Trenor y Fos, tercer conde de Trenor, capitán de aviación y luego alcalde de Valencia, a Francisco Gómez-Trenor piloto de caza fallecido durante la campaña<sup>2</sup> y también a José Manuel Gómez-Trenor Fos (todos ellos figuran en archivos con los apellidos Gómez-Trenor únicamente, con los que fueron filiaados antes del cambio de apellidos que se cita a continuación).

En efecto, bastantes años después de la guerra civil, los Gómez, Trenor y Fos, en dos ramas distintas pero parientes muy cercanos, unieron los apellidos como Gómez-Trenor y esa es la razón de cierta confusión entre algunos de sus miembros y sobre todo en los archivos históricos, donde naturalmente figuran con los apellidos primitivos.

Leopoldo Trenor y Palavicino, hijo del anteriormente citado Ricardo Trenor Bucelli, se casó en Valencia en 1899 con Rosario Pardo de Donlebún y Rojas, dando nacimiento a los Trenor Pardo de Donlebún. Varios de ellos interesan en este tra-



bajo por cuanto uno de los hermanos fue José María Trenor Pardo de Donlebún, oficial de Aviación durante la guerra civil y Casilda Trenor y Palavicino, su tía, que se casó en Valencia con Enrique de Castellví y Hortega de Medina, siendo los progenitores de Luis de Castellví y Trenor, oficial de complemento de Aviación después de la guerra y heredero de los numerosos títulos nobiliarios de su padre.

José Trenor Pardo fue en 1996 el primero de los Trenor que me llamó poderosamente la atención y me embaucó en la curiosa empresa de averiguar el paradero y los méritos de toda esta familia, en la cual habían existido tantos aviadores como víctimas de la violencia republicana en la Valencia de los años de guerra civil. Rosario su esposa era hija de Arias Pardo de Donlebún y Pascual de Bonanza, señor de las Torres de Donlebún, Concejo de Castropol, Asturias. De los numerosos hijos de doña Rosario dos fallecieron durante la contienda, Luis y Javier (este último en el hundimiento del Crucero Baleares) por lo cual recibió al finalizar la misma, la Medalla de Sufrimientos por la Patria, con cinta azul y carácter honorífico, en virtud de la tradición militar de la familia y los sufrimientos padecidos durante la campaña. El linaje de los Pardo de Donlebún, se había establecido en Figueras, concejo de Castropol en Asturias, en el siglo XV y procedía de los Pardo de Cela, perseguidos y alguno de ellos ajusticiado por los Reyes Católicos. Sancho Pardo de Donlebún fue Almirante de la Flota a mediados del Siglo XVI, y venció en Puerto Rico a la armada dirigida por los ingleses Hawkins y Drake, desapareciendo ambos luego de su derrota.

**La familia Trenor Pardo de Donlebún fue homenajeada al término de la contienda civil por el Ministerio del Ejército** en 1945 y en virtud de la tradición militar de la familia y de las pérdidas sufridas por ella, dictó una orden por la que concedía la Medalla de Sufrimientos por la Patria con cinta azul y carácter honorífico a doña Rosario Pardo de Donlebún Rojas.

Por otro lado, Rosario Trenor Pardo de Donlebún, tercera de los diez hijos del matrimonio se casó con Álvaro Soriano y Muñoz-Vargas, comandante de Caballería y aviador. Otro hermano suyo fue Francisco Javier Trenor Pardo de Donlebún, fallecido en agosto de 2009. Hermana de los anteriores, María del Carmen Trenor y Pardo de Donlebún, casó con Valentín Moure López, capitán de Artillería. Son los padres de Gonzalo Moure Trenor, escritor que vive en Figueras y con el cual me une una interesante amistad, que dio lugar en su momento a que pudiera profundizar en el historial de varios aviadores relacionados con los Trenor. Él me presentó a Álvaro Soriano Trenor, hijo del piloto de hidroaviones durante la guerra y luego Agregado Aéreo en la Embajada de España en Berlín, Álvaro Soriano Muñoz-Vargas, todo un personaje de leyenda en el entorno de la familia. Y ese contacto me reveló otro apasionante capítulo en la historia de la familia, la vida en Alemania en plena II Guerra Mundial, de dos pequeños españoles chico y chica, recluidos en una clínica para casos "extraños", enfermos de una desconocida dolencia y en manos de un general-doctor de las SS.

En la Revista AEROPLANO N° 13 correspondiente a 1995 y en el artículo dedicado a la Historia del Ala de Caza Número 1, en la página 79, se glosa la entrega solemne del Estandarte de la Enseña Nacional por la Ciudad de Valencia al Ala de Caza Número 1. El Ejército del Aire quiso homenajear a la familia Trenor nombrando como Madrina de aquella entrega a la señorita María Amelia Trenor Calatayud,

*Panorámica del Palacio de los Trenor en Figueras.*

*Estado actual de "Las Torres de Donlebún" Palacio típico medieval de la nobleza asturiana, antigua propiedad de los Trenor Pardo de Donlebún.*





*Diferentes instantáneas de José Trenor Pardo de Donlebun mostrando a varias damas curiosas, su Museo y Vivero de Cactus en el patio central de acceso al Palacio de Las Torres de Donlebun en 1996.*



ceremonia de entrega que tuvo lugar el día 23 de junio de 1967 y en la cual recibió la enseña el coronel jefe de la Unidad Miguel Guerrero García. Amelia Trenor era hija de Francisco Javier Trenor Azcárraga, fallecido en acto de servicio el 5 de julio de 1937 en Pollensa, Mallorca.

### **RAFAEL CASTELLVI HORTEGA (U ORTEGA)**

**E**s el primero de los Trenor o de sus familiares muy cercanos, que intentó convertirse en aviador en los primeros tiempos de la Aviación Militar española. Era capitán de Ingenieros cuando el 30 de diciembre de 1914, mientras efectuaba el curso de pilotos en Cuatro Vientos, falleció en accidente de vuelo mientras pilotaba un Maurice Farman MF-7. Es por tanto uno de los pioneros entre los militares que efectuaron los cursos iniciales de pilotos en el Aeródromo de Cuatro Vientos.

Nacido en Tarlac, Filipinas, de familia valenciana formada por Enrique y María Dolores, era alumno de la Academia de Ingenieros en septiembre de 1905. Ascendió a teniente y capitán participando en la Campaña del Rif en noviembre de 1912. Sirvió en el 7º Regimiento Mixto de Ingenieros y luego en el 2º Mixto, pasando a la Compañía de Telégrafos en Madrid en 1914, participando con la Unidad Radiotelegráfica de Campaña y en el 3º Regimiento de Zapadores-Minadores. Luego de algunos meses en el 4º Depósito de Reserva pasó en comisión de servicio a la Aeronáutica Militar hasta su fallecimiento en accidente de aviación. Había realizado prácticas de aviación en Guadalajara en abril de ese año en el Servicio de Aeronáutica Militar y luego pasó el 14 de mayo a la Escuela de Aviación. El 29 de agosto estaba a punto de comenzar el Curso de Piloto que se inició el 1º de septiembre.

Pronto pasó a realizar vuelos en Alcalá de Henares que era la secuencia que se seguía entonces, pasando el 13 de noviembre al cursillo de Piloto de Aeroplano de 2ª Categoría. El 30 de diciembre pilotaba el biplano MF-7 N° 14 cuando se estrelló a las 10:32, falleciendo a los 20 minutos en el Hospital Militar de Carabanchel. Estaba en posesión de numerosas condecoraciones, como las Medallas de los Sitios de Zaragoza y de Gerona, tres cruces rojas de 1ª clase, las medallas del Kert y Beni Bu Yhai así como la Cruz de 1ª Clase de la Orden de María Cristina.

Era gentilhombre de Cámara del Rey Alfonso XIII y Marques de Laconi y según contaba Pepe Trenor era, no obstante, una persona humilde y modesta; cuando le tocaba servicio en Palacio en Madrid cogía el tren para ir de Valencia a la capital, se ponía el uniforme y aparecía en el Palacio para realizar su servicio. Su sobrino Luis de Castellví Trenor heredó su vocación aeronáutica.

### **JOSÉ MARIA TRENOR Y ARRÓSPIDE**

**J**osé María fue piloto civil desde antes de la guerra y artillero en diferentes regimientos también antes del conflicto. Durante la guerra civil prestó servicio en la Aviación Nacional como experto en armamento y terminó la contienda en Tablada.

Nacido en Valencia el 25 de enero de 1906 era hijo de Vicente Trenor y Palavicino y de María del Carmen Arróspide y Álvarez. En febrero de 1928 sentó plaza co-





Escuadrilla 8-E-3, de pie Demetrio Zorita, José Pazó (jefe), Francisco Gómez Trenor. Agachados Enrique Mendía, Pedro Lacalle Orellana y Federico Garret.  
(Foto vía Juan Antonio Gómez-Trenor, arch "Canario" Azaola)

mo artillero de segunda y poco después era cabo de Complemento de Artillería en el Regimiento de Artillería Ligera N°3; a continuación sirvió en la misma unidad como sargento de Complemento desde septiembre del mismo año, suboficial en enero de 1929, y alférez de complemento en mayo de 1930. En junio de 1932 servía como teniente de Complemento en el Regimiento de Artillería Ligera número 6, pasando al CRM de reclutamiento en 1934.

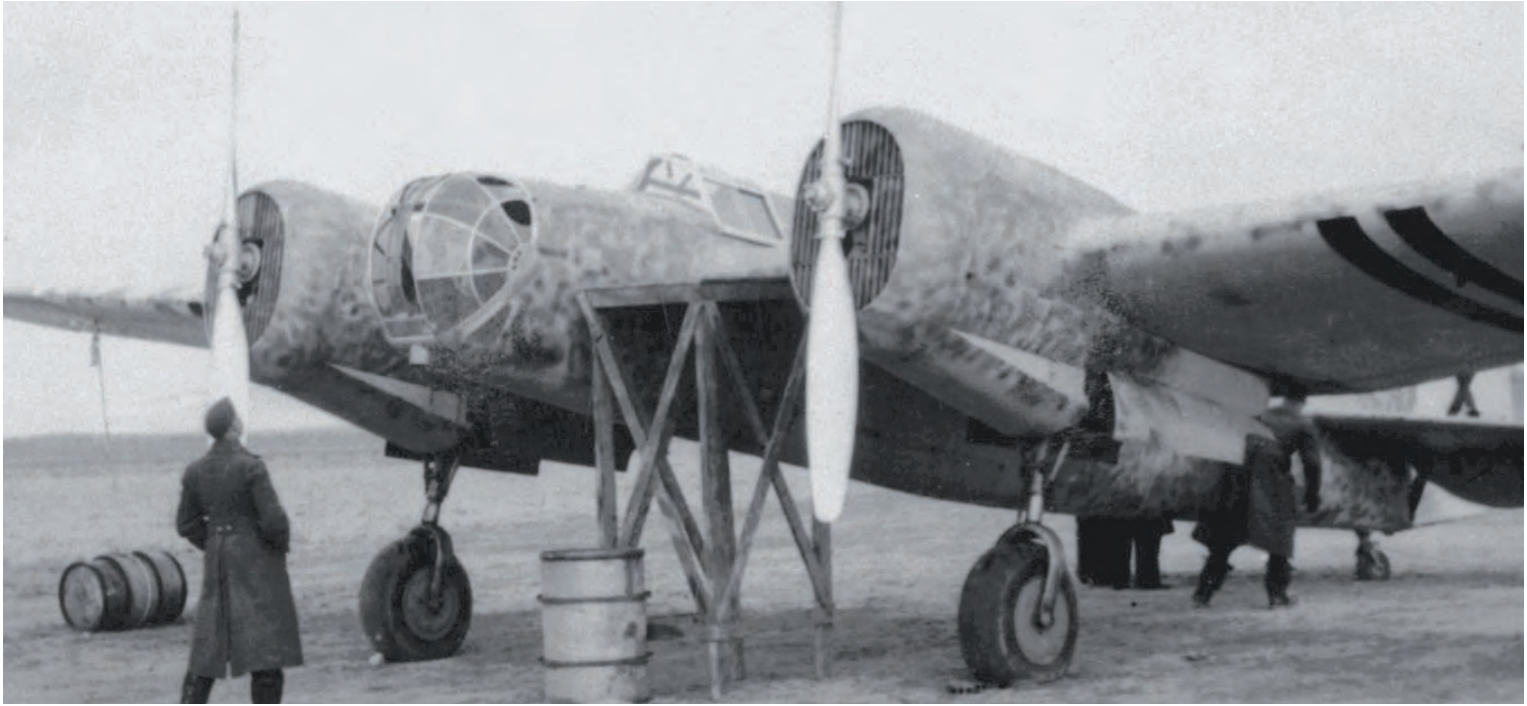
Al comienzo del alzamiento en julio de 1936 fue asaltada su casa en Valencia y asesinados varios miembros de su familia, viviendo varios meses escondido y pudiendo viajar de Valencia a Barcelona y de ahí a Marsella, llegando a Palma de Mallorca el 23 de enero de 1937.

Se presentó como teniente de Artillería y piloto civil y el 13 de febrero ingresó en la Zona Aérea de Baleares siendo nombrado jefe de la Batería de Ametralladoras de la Base de Son San Juan y representante de la Región Aérea en el Parque de Artillería. Continuó al mando de la 61 Compañía de Aviación de guarnición en el Aeródromo de Son San Juan. En enero de 1938 fue nombrado jefe del Aeródromo y habilitado como capitán de Complemento de Artillería, pasando al poco tiempo a la Región Aérea del Sur en Tablada como Jefe de la Unidad de Armamento.

En abril de 1939 fue nombrado teniente de alcalde del Ayuntamiento de Valencia, sirviendo al mismo tiempo como jefe del Servicio de Armamento y Municiones de la Región Aérea de Levante. En abril de 1940 fue destinado a la Subdirección de Tráfico Aéreo y quedó disponible el 29 de octubre del mismo año, pasando a la Escala de Complemento como capitán del Ejército del Aire. Estaba en posesión de las medallas de la Campaña, Cruz Roja al Mérito Militar, Orden del Águila Alemana de 3ª clase y del Mérito Italiana. Era por herencia marqués de Serdañola.

Esquema de los Tupolev SB-2 Katiuska tal como estaban decorados cuando se integraron en el Ejército del Aire.





*Uno de los Katiuskas Tupolev SB-2 capturados durante la guerra y luego en servicio en el Regimiento N° 13 de Albacete, donde fueron volados por José Trenor.*

Quizás el más joven de los Trenor relacionados con Aviación haya sido en su momento FRANCISCO TRENOR SUAREZ DE LEZO, nacido el 10 de febrero de 1953, hijo de José María y María Pilar, que fue filiado como soldado voluntario de segunda en marzo de 1969 y pasó a la situación de servicio eventual en septiembre de 1970, en la Base Aérea de Manises. En abril de 1971 paso a la situación de reserva en la Región Aérea de Levante.

### JUAN ANTONIO GÓMEZ-TRENOR FOS, "JUANAN"

Juanán Gómez-Trenor era el mayor de los primos y parientes entre los Trenor y también fue uno de los primeros que se hicieron pilotos con la Escuela Estremera, trasladada a Valencia por Teodosio Pombo a mediados de los años treinta. Había nacido en la ciudad del Turia el 21 de noviembre de 1897 y era hijo de Juan Antonio y María.

Ingresado en el ejército en diciembre de 1919 era cabo de Caballería en 1920 y luego sargento y brigada en el Regimiento Victoria Eugenia. Tenía el título de Aviador de Turismo con el Número 314, emitido el 22 de julio de 1935.

Se había incorporado a los sublevados en Pamplona, asistiendo a la toma de Tolosa y realizó junto a su cuñado Joaquín Medina López-Quesada una misión especial cerca del Marqués de Magaz en Roma, incorporándose después a Aviación.

Comenzada la Guerra Civil vuela los Breguet XIX en el Grupo 3-G-10 en Sevilla desde el 27 de octubre de 1936, convirtiéndose en alférez Provisional de Aviación en diciembre del mismo año. Voló temporalmente en la Compañía Hisma (Hispano Marroquí) de Transporte pasando a continuación a volar los Junkers del Grupo 2-G-22 con el capitán Calderón desde diciembre de 1936 y volando con el capitán Soler en el grupo 3-G-10 de Breguet XIX hasta febrero de 1937 y de nuevo en los Junkers del comandante Luis Pardo en el Grupo 1-G-22.

Por estas fechas viaja a Italia con permiso reglamentario para recuperar a su esposa y sus cinco hijos, a los cuales "tenía muy abandonados desde hacía cinco meses". El viaje era complicado ya que Sevilla tenía gran dificultad de comunicación con Italia. No podía viajar a través de Francia debido "a gestiones hechas por mí en dicho país a favor de la causa".

Pasó a los Savoia 79 en mayo de 1937 continuando en los grupos 3-G-28 y 5-G-28 con el Comandante Merino en agosto de 1938, bajo cuyo mando fue nombrado Jefe de la 2ª Escuadrilla. Participó en la Batalla del Ebro en noviembre de 1938 actuando con los "Setentanove" sobre la Sierra de Caballs, Falset, Miravet y Venta de Camposines, sobre Vendrell, La Serós, Fatarella, Pasarela de Ribarroja y Flix. En diciembre ya en la Batalla de Cataluña actúa sobre San Juan de las Abadesas, Segorbe, Manresa, Agramunt, Pons, San Antonio, Granadella y Coll de Margó, carretera de Balaguer a Camarasa y Borjas Blancas. Continuó con servicios durante enero y febrero de 1939 operando sobre el Aeródromo de Villajuiga el 7 de febrero y participando en el desfile sobre Barcelona el 21 de febrero y sobre Tarragona el 22.

En el Aeródromo de Castejón el 23 de enero de 1938, después de despegar con el Setentanove 33-28 se provoca un incendio en el motor izquierdo realizando aterrizaje forzoso fuera de campo, incendiándose el avión y perdiéndose por comple-

*En Manises el 4 de abril de 1944 se inauguró un monumento a los caídos del Aero Club Valenciano durante la Guerra Civil. De allí fue traído al Museo del Aire donde hoy día se exhibe. En la relación de nombres de los aviadores caídos se pueden leer los del capitán Javier Trenor Azcárraga, teniente Rafael Mazarredo Trenor y alférez Francisco Gómez Trenor.*





*En Italia, entrenamiento en Savoia SM-79, Juan Antonio Gómez Trenor e ingeniero Ricart. (foto vía J.A. Gómez-Trenor arch. "Canario" Azaola)*

to. Resultó herido grave con quemaduras de primero y segundo grado por cuyas heridas estuvo hospitalizado 47 días.

El 19 de mayo de 1939 asistió al desfile de Barajas donde formó toda la Aviación Nacional y la capturada a la Aviación de la República. Había realizado 301 servicios de guerra y más de 600 horas de vuelo en guerra que unidas a las 300 de paz hacían casi mil horas de vuelo totales. En el juicio contradictorio para la concesión de la Medalla Militar individual declararon los capitanes Ultano Kindelán, Jaime Avial, Mario Ureña, Gómez Martín, el comandante Luis Pardo Prieto y el teniente coronel Carlos Soler Madrid, así como los tenientes Vicente Rodríguez y Joaquín Díaz. La medalla le fue concedida por el general Vigón el 26 de abril de 1941.

Juanán Gómez Tenor había ascendido a teniente en julio de 1937 y a capitán habilitado en agosto de 1938, efectuando el curso de aptitud para el mando de escuadrilla en julio de ese mismo año. El 24 de enero de 1941 fue nombrado capitán de Complemento del Arma de Aviación, nombramiento que le fue confirmado el 31 de marzo de 1943. Se retiró del Ejército del Aire el 28 de abril de 1955. Estaba en posesión de las condecoraciones Medalla al Merito Militar distintivo blanco en 1917, Medalla Militar colectiva recibida en el Grupo 1-G-22 en junio de 1938, Sufrimientos por la Patria en julio de 1938 y la Medalla Militar Individual el 5 de junio de 1941. Además estaba en posesión de la Cruz del Águila Alemana de 3ª clase, la del Merito en Campaña, dos cruces Rojas y Medalla de Guerra. Fue el III Conde de Trenor.

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ TRENOR, hijo del anterior, nació en Barcelona el 25 de marzo de 1951 y fue filiado como soldado voluntario de segunda en julio de 1966, obteniendo la licencia cuatrimestral prorrogable en diciembre de 1967, y pasando a la situación de reserva en mayo de 1970. Otro joven llamado FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ-TRENOR Y TRENOR ingresó como soldado en el Ejército del Aire en marzo de 1954 y era hijo de Juan Antonio y Elvira, había nacido el 18 de enero de 1935. Prestó servicio como soldado voluntario de Aviación en Manises, Agrupación de Tropas número 3.

### FRANCISCO GÓMEZ-TRENOR FOS

**N**acido el 19 de diciembre de 1917, ingresó en el ejército el 15 de septiembre de 1936 y ya en la Aviación Nacional fue enviado a realizar el Curso de Piloto a Alemania, de donde regresó el 1º de febrero de 1938, siendo nombrado alférez Provisional del Arma con fecha 18 de julio del mismo año. Sus hermanos tomarían años más tarde el apellido unificado Gómez-Trenor.



*Álvaro Soriano Muñoz-Vargas, piloto y observador, voló numerosos tipos de aviones terrestres e hidroaviones, y fue Adjunto al Agregado Aéreo en Berlín varios años durante la II Guerra Mundial.*



Fue destinado a la Escuadrilla 4-E-14, que volaba los rápidos aviones de reconocimiento Heinkel HE-70 "Rayo", al mando del comandante José Pazó Montes el 26 de julio y luego transferido a la Escuadrilla 8-E-3 del capitán Arístides García-López Rangel el día 12 de agosto.

El día 31 de agosto volando un Fiat CR-32 fue declarado desaparecido en acción de guerra. El comandante jefe de la escuadrilla 8-E-3 comunicó que mientras estaba ametrallando unos blindados, el alférez Francisco Gómez Trenor, piloto de dicha escuadrilla, fue probablemente herido y se estrelló en las proximidades de la carretera de Zarza-Capilla a Peñalondo, incendiándose el aparato en terreno enemigo. En los días anteriores había mantenido un combate con Curtis y Ratas el día 30, había actuado el 26 sobre Puebla de Alcocer y Zújar y los días 12 y 13 sobre Cabeza de Buey.

En el juicio contradictorio para su ascenso póstumo realizado en diciembre de 1939, declararon en Cuatro Vientos bajo la autoridad del juez comandante Javier Laviña Berenguer y siendo el secretario el teniente Ricardo Bazán y Cano, los tenientes Demetrio Zorita Alonso y Pedro Lacalle Orellana que se expresaron acerca de su valor, disciplina, espíritu elevado y amor a la profesión. Así mismo fueron llamados los tenientes Federico Garrett Rueda, Alfonso Ruibal Sabio y Javier Busquets Sindreu y el capitán Arístides García López.

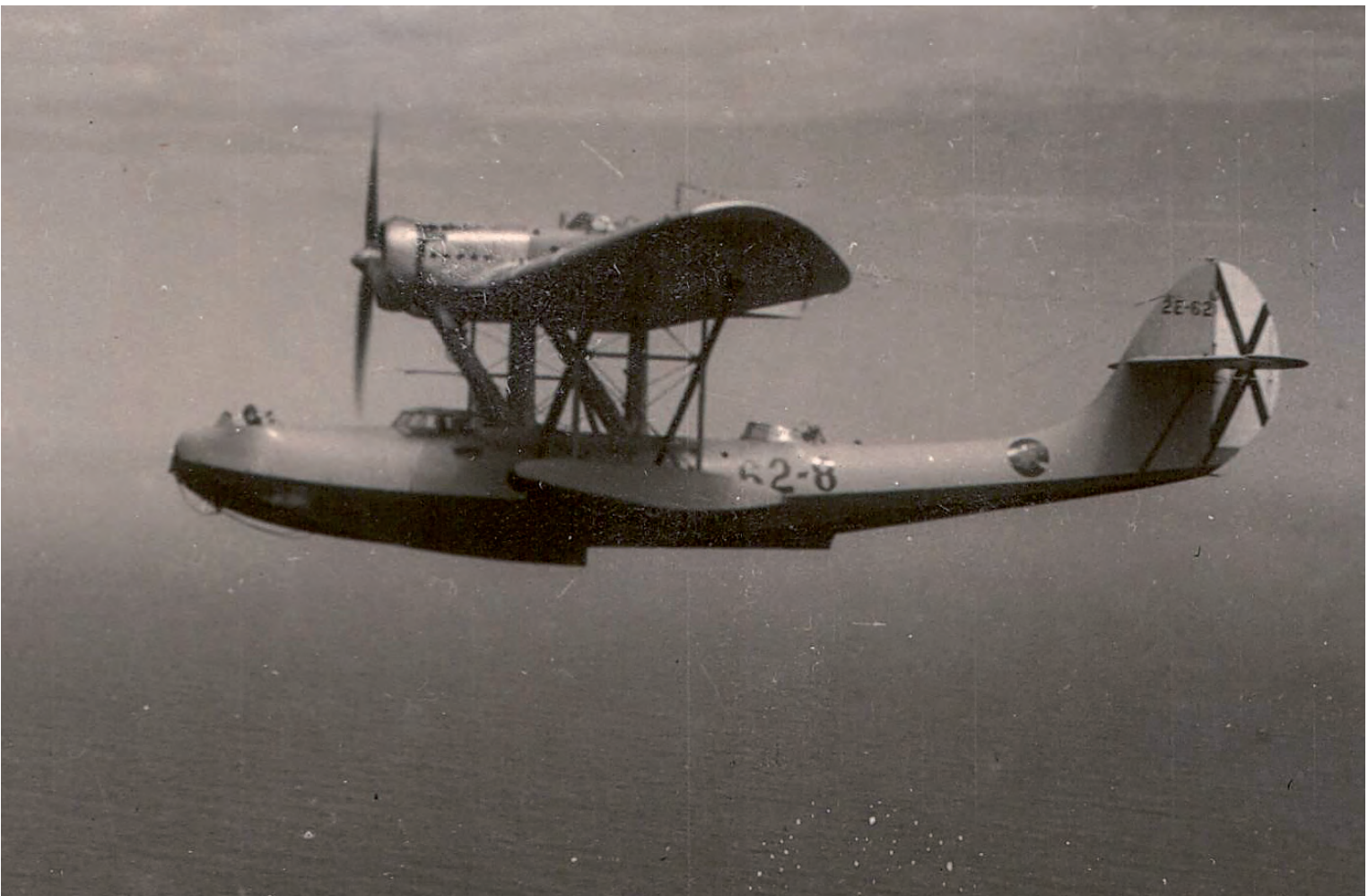
Estaba en posesión de la Cruz de Guerra con Palmas, Medalla de la Campaña, dos Cruces Rojas al Mérito Militar y dos Cruces de Guerra

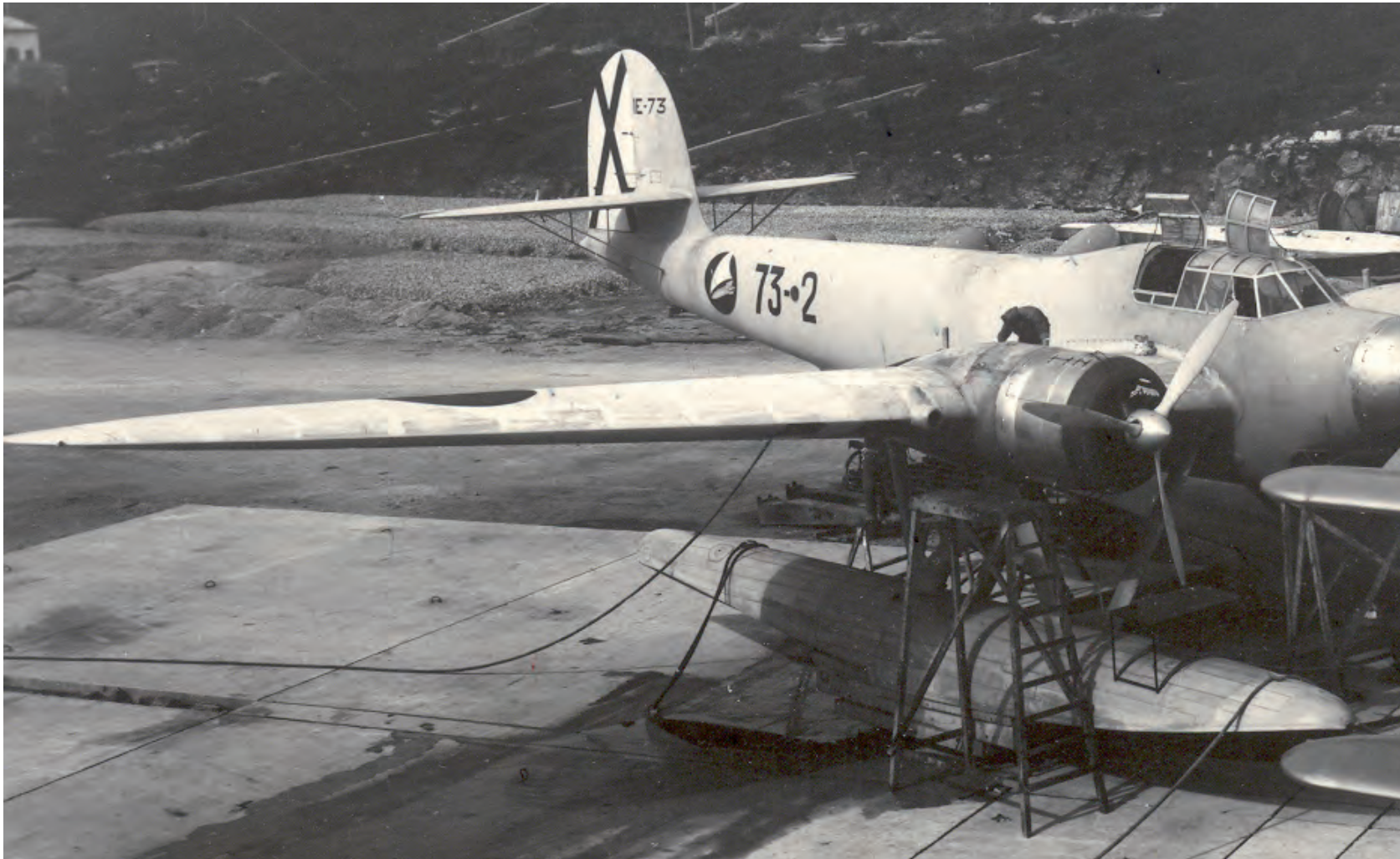
### JOSE MANUEL GÓMEZ-TRENOR FOS

**S**iendo muy joven, con 16 años tomó parte en la guerra como voluntario en las Brigadas Navarras de García Valiño, actuando sobre todo en la Campaña del Norte. Antes de terminar la guerra fue llamado para hacer un Curso de Piloto, que había solicitado, y que fue el Número 13, último de la contienda, pero llegó algo tarde para entrar en combate y siendo muy habilidoso fue instructor de vuelo en El Coper, Sevilla.

Era conocido como "Neney" y persona muy querida en Aviación. De alférez provisional ascendió a teniente pero al cabo de algún tiempo dejó la aviación a petición insistente de su padre, para que le ayudara en la administración familiar pero también con el recuerdo y la preocupación que le había producido la muerte de su hijo mayor Francisco en acto de servicio durante la campaña.

*Un hidroavión Cant Z 501 de la Escuadrilla 53 de Pollensa, de los que voló a menudo el entonces Capitán Álvaro Soriano. (foto vía José Vicente Mendía. arch "Canario" Azaola)*





Falleció a los ochenta y nueve años de edad, el 21 de agosto de 2009 en Valencia, después de una larga vida dedicada a los negocios de la familia, pero habiendo añorado siempre la actividad aeronáutica, de la que fue toda su vida un enamorado.

*Uno de los hidroaviones Cant Z 506 trimotores que estaban destinados en la Escuadrilla combinada 53-73 de Pollensa. (foto vía Manuel Padín, arch "Canario" Azaola)*

## RAFAEL MAZARREDO TRENOR

**E**l 12 de diciembre de 1935 procedentes del Reino Unido con escalas en París y Toulouse, tomaron tierra en el aeropuerto de Manises dos avionetas pilotadas por aviadores civiles valencianos. Se trataba de la DH-87B "Hornet Moth", equipada con Gipsy Major de 130 HP's, adquirida por Federico Vallés, marqués de San Joaquín y la Miles M-3 Falcon de Rafael de Mazarredo Trenor, quien trasladó a su amigo a la ida y le acompañó a la vuelta. Sus pilotos demostraron, con el mal tiempo reinante, pericia y seguridad. Por desgracia ambos caerían en el transcurso de la cruenta guerra que estalló pocos meses después. Mazarredo, encuadrado en la escuadrilla 3-E-3 volando los Fiat con García Morato el 21 de diciembre de 1937, en el curso de un entrenamiento pereció al colisionar en Tablada con el Fiat de Rafael Jiménez Garrido<sup>4</sup>.

Rafael de Mazarredo había nacido en Valencia el 17 de noviembre de 1905 y era hijo de Eugenio Mazarredo Tamarit y de M<sup>a</sup> Desamparados Trenor Palavicino. Había sido uno de los jóvenes deportistas de los que contaba Teodosio Pombo que les dio clases y los soltó como pilotos civiles en Valencia a comienzo de la década de los Treinta; allí se había trasladado con parte de los efectivos de la Escuela Estremera y trabajó con ellos durante varios meses<sup>5</sup>.

Con el tiempo Mazarredo se casó con Mercedes Iriarte Schivartz y fue propietario de la Miles Falcon matriculada EC-BDD que estaba estacionada al comienzo de la guerra en el Aeródromo Canudas de Barcelona. Era director del Aeroclub de Valencia y cuando comenzó el conflicto puso su avión a disposición del comandante Lecea y del capitán Casares, destinados en El Prat, Barcelona. En aquellos momentos era piloto de transportes y tenía en su haber 867 horas de vuelo.

El 23 de diciembre de 1936, luego de salir de la zona republicana, se presentó en Tablada como piloto civil para realizar Transformación, y se convirtió en alférez de Complemento el día 27 siguiente. El 21 de julio ya era teniente de Complemento pasando sucesivamente por los Junkers como copiloto, y los Heinkel 51 en febrero de 1937. El 28 de mayo pasó a volar los "Chirris" Fiat CR-32 en el grupo 3-



G-3 y el 6 de noviembre del mismo año fue transferido al 2-G-3. En un certificado de horas de vuelo firmado por el jefe de escuadrilla Julio Salvador aparece una aclaración del día 10 de diciembre de 1936, donde se anota como misión "protección de Junkers y Rayos, entablando combate y derribando un aparato".

Rafael falleció cuando su avión chocó con otro mientras se encontraba dando entrenamiento de combate a otro piloto. Los informes que emitieron sus jefes fueron muy buenos. Cuando falleció poseía las condecoraciones Medalla de la Campaña, dos Cruces Rojas al Mérito Militar, dos Cruces de Guerra, una Cruz de Guerra con Palmas, la Cruz del Mérito de Guerra Italiana y la Medalla de la Ciudad de Palma. Fue propuesto a su fallecimiento para el Ascenso por Méritos de Guerra y figura en su hoja de servicios como capitán de Complemento.

Su hijo Rafael Mazarredo Iriarte continuó con la vocación de su padre y desarrolló una notable carrera como aviador militar, retirándose como coronel del Ejército del Aire.

## RICARDO MORODER GÓMEZ

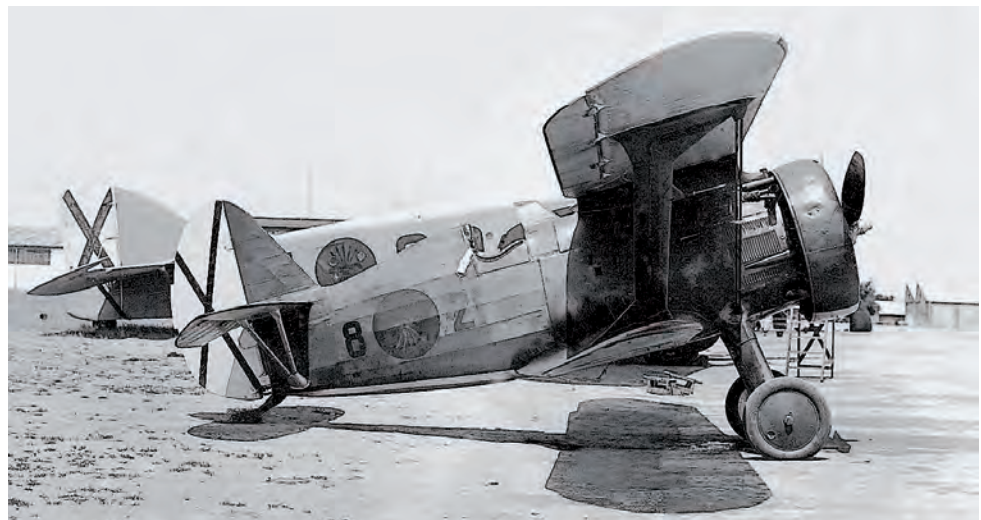
**F**ue uno de los jóvenes del grupo inicial de deportistas valencianos que hicieron el curso de pilotos con los aviones de la Escuela Estremera, llevados por Teodosio Pombo a Valencia hacia 1933. Estaba considerado, por su gran confianza con los demás Trenor, como si fuera un primo más de entre ellos y así lo trataban.

Nació en enero de 1899 en la Ciudad del Turia y era hijo de José Moroder Peñalver y Consuelo Gómez Fos. Se hizo perito industrial y entró en el ejército como soldado en octubre de 1921. Tenía título de la Dirección General de Aeronáutica con brevet de la FAI y poseía antes de la guerra 230 horas de vuelo como piloto civil. Se encontraba veraneando en Palma de Mallorca en julio de 1936, siendo voluntario falangista y tenía en ese momento el grado de sargento. En Palma se presentó voluntario para volar el 28 de agosto de 1936 y realizó enseguida vuelos en avioneta y como segundo piloto de Savoia 81, considerado como legionario de Aviación, volando a las órdenes del capitán Carlos Fernández de Córdoba y del entonces capitán Soriano.

Fue seleccionado para realizar el 7º Curso de Pilotos al presentarse como voluntario en Aviación, aunque fue baja por enfermo en ese curso y restablecido en julio de 1937, lo terminó más adelante, completando el Curso de Transformación en diciembre de 1937. Realizó servicios de enlace en avioneta para la Torre de Mando en Tablada. Fue nombrado alférez de Complemento de Aviación el 3 de enero de 1938, volando a continuación durante todo el año en el Grupo 7-G-14, de Heinkel HE-70 "Rayo" en la segunda Escuadrilla desde los aeródromos de Calamocha, Buñuel, Logroño, Tablada, Salamanca y Alfamén.

En enero, febrero y marzo de 1939 voló desde los aeródromos de Peñaflo, el Delta y Alcalá de Henares, participando en vuelo en formación en la Parada sobre Madrid, así como en la formación de Barajas del 19 de mayo de 1939 bajo el mando de los comandantes Carlos Soler, Carlos Sartorius y Antonio López de Haro. Teniente provisional del Arma de Aviación con fecha 3 de enero de 1939, realizó 92 servicios de guerra y 225 horas de vuelo durante la campaña. Estaba en posesión de la Cruz del Mérito de la Orden del Águila Alemana de 3ª Clase, Medalla de la Ciudad de Palma, Medalla Militar colectiva concedida a la Aviación Legionaria de Palma, una Cruz de Guerra, la Medalla de la Campaña y una Cruz Roja al Mérito Militar. Se licenció a petición propia el 19 de agosto de 1939 y estuvo en situación de disponible como teniente de Complemento del Arma de Aviación hasta agosto de 1951.

Un hijo del anterior llamado como él ha sido:



*Al término de la Guerra Civil Soriano voló los llamados Chatos "Curtiss" en Manises.*

## RICARDO MORODER GÓMEZ

Nacido en Valencia el 3 de agosto de 1930, hijo de Ricardo y Dolores y sentó plaza como soldado de Segunda Voluntario de Aviación en la Región Aérea de Levante el 1 de septiembre de 1950, pasando al cabo de dos años justos a la situación de permiso cuatrimestral prorrogable y en febrero de 1956 a la situación de reserva.

## FRANCISCO JAVIER TRENOR AZCÁRRAGA

Aviador nacido en Valencia el 1 febrero 1904, era hijo de Tomás Trenor y Palavicino y de Margarita Azcárraga y Fesser, falleció en accidente de aviación en Pollensa, Mallorca, el 5 julio de 1937.

Había ingresado en el Ejército en febrero de 1922 siendo nombrado alférez alumno en julio de 1924 y teniente en julio de 1926. En 1929 pertenecía al Regimiento de Artillería Ligera Número 3, pasando poco después al Regimiento de Artillería Ligera N°6 en Paterna, Valencia. En julio de 1928 se hace Observador de Aeroplano y al año siguiente realiza el Curso de Piloto desde julio de 1929 hasta el mismo mes del año siguiente, siendo nombrado piloto militar de Aeroplano el 22 de octubre de 1930.

Fue destinado ya como aviador al Servicio de Aviación Militar en el Grupo N° 3 de la Escuadra de Marruecos en Larache, siguiendo en 1930 en Aviación y a continuación siendo trasladado a la Escuela de Combate y Bombardeo en Los Alcázares. Por estos días contrajo matrimonio con Milagros Calatayud Enríquez de Navarra.

En 1931 sirvió en diferentes destinos y disfrutó de licencia para viajar por Francia, Suiza e Italia hasta final del año, siendo destinado a continuación al Batallón de Aviación Militar N° 3 en León. Obtuvo el poseé de idioma francés, traduciendo francés e italiano y poco después se acogió a la Ley de Azaña retirándose.

Al producirse el golpe militar en julio de 1937 estuvo oculto durante cinco meses en Valencia, pasó por la cárcel de Alicante, desde donde consiguió escapar en marzo de 1937, pasando a Francia y consiguiendo luego ser destinado a la Base de Hidros de Pollensa, como agregado a las Fuerzas Aéreas de Baleares. El 5 de julio de 1937 a las 17:50 horas sufrió un grave accidente volando como piloto el Cant-Z 501, N° 7, con matrícula 62-7, estrellándose sobre el terreno próximo al pueblo y a la base naval.

Fue ascendido a capitán de Artillería póstumo con efectos de fecha 10 de septiembre de 1937 en abril de 1939, contando en el momento de su fallecimiento con la Medalla de la Ciudad de Palma, la Cruz del Mérito del Águila Alemana de 3ª Clase, la Cruz de Guerra con fecha 11 de octubre 1939, dos cruces rojas al Mérito Militar y la Medalla de la Campaña así como la Orden de Caballero de la Corona de Italia. El matrimonio tenía tres hijos varones y una chica, viviendo la familia en Valencia en los años siguientes.

Los dos hijos varones de Francisco Javier Trenor estuvieron relacionados con el Ejército del Aire. Francisco Javier Trenor Calatayud solicitó hacer la Milicia Aérea Universitaria por estar matriculado en la Facultad de Ciencias químicas de Valencia. Luis Trenor Calatayud había nacido en San Sebastián en febrero de 1938 y fue filiado en marzo de 1959 en el Ejército del Aire como soldado de segunda voluntario, realizó el periodo de instrucción en la Base Aérea de Manises, Ala de Caza n°1 y fue anotado como licencia cuatrimestral en septiembre de 1960, pasando a la reserva en noviembre de 1963 y licenciado definitivo en febrero de 1968. En cuanto a Amelia Trenor Calatayud fue madrina de la entrega del estandarte nacional al Ala de Caza número 1 en Manises en junio de 1967.

## JOSÉ MARIA TRENOR PARDO DE DONLEBÚN

El 2 de marzo de 2007 la prensa de Asturias reflejaba el fallecimiento de José Trenor Pardo de Donlebún, que fue alcalde del Concejo de Castropol durante diez años, entre 1951 y 1961. El ilustre aviador falleció en su casa de Figueras a los 88 años de edad y era recordado por los familiares y por los vecinos de más edad, como un hombre comprometido con los problemas del concejo y que siempre mantuvo vivo el arraigo con su terruño y sus habitantes. Aunque hay que recordar los años de penurias y escaseces en los cuales le toco manejar el –por otro lado maravilloso por su naturaleza– entorno del Concejo de Castropol.

José Trenor vivía con su esposa Cecilia Medina Crespo en el Palacio de los Trenor de Figueras y era padre de seis hijos. El Palacio de Figueras había sido una propiedad de los Pardo de Donlebún, que lo habían heredado de Rosario Pardo, casada con Leopoldo Trenor Palavicino, padres de José Trenor. Al morir éste los herederos más directos, en particular su hija Casilda, lo han transferido, perdiéndose incluso la integridad del archivo de la familia, que según algunos miembros con-



*Juan Antonio Gómez Trenor Fos, Capitán de Aviación que se hizo acreedor a la Medalla Militar individual por su valiente participación en la contienda.*

*El joven profesor de la Escuela de "El Copero" José Manuel Gómez Trenor Fos en la cabina de una Bücker a punto de despegar. El pie de foto de la revista Der Adler decía que era un joven alumno. ( Arch "Canario" Azaola)*



taba con cinco siglos de documentos. También eran dueños del Palacio llamado "Las Torres de Donlebún" a un kilómetro escaso del palacio ya citado, sobre un hermoso bosque junto al caserío de Donlebún, que conduce cuesta arriba desde la Ensenada de La Linera hasta el palacio, sobre la Ría del Eo en terrenos de Figueras, parroquia de Castropol en el Occidente de Asturias.

La historia de los Trenor en las décadas de los años 1930 y 1940, antes, durante y después de la guerra civil tiene componentes dramáticos y aventureros, y muchos de ellos están ligados a la aviación. José Manuel Gómez Trenor, "Neney", era del mismo curso de piloto que José, a quien algún desalmado apodó "El Chupateñas" y con ese mote se quedó en Aviación. Paco Gómez Trenor hizo el curso en Badajoz y fue derribado en Extremadura algunos días antes de terminar la guerra; otros Trenor hicieron cursos en la Escuela Elemental y de Transformación de El Copero, en Sevilla.

### **PEPE TRENOR, EL AVIADOR DE FIGUERAS, CASTROPOL**

**N**acido en 1919, José como muchos de esta familia vivía en Valencia antes de la guerra y al comienzo de la misma fue encarcelado con 17 años, pasando siete meses encerrado. Según el animado relato que nos hizo en septiembre de 1996, lo soltaron por las influencias del electricista de la cárcel que era comunista; este pertenecía a una guardia popular antifascista, que llamaban con ingenio "la Chata"<sup>6</sup>. En mitad de 1937 lo soltaron, pero poco tiempo después lo volvieron a encerrar de tal forma que a la vez siguiente, estaba perdido por la ciudad y pudo refugiarse en dependencias de la Embajada de Chile. Lograron evadirse su hermana y él, pasando como hijos ficticios de un matrimonio que figuraba como tutores. De esa guisa cruzaron toda Francia y en Hendaya los supuestos benefactores huyeron con toda su documentación y el dinero, dejándolos en el más tremendo desamparo. Contactaron con una agencia de la cual les sonaba el nombre, pues recordaban que Ochotorena era padrastro o tío de un compañero suyo del colegio. Lo llamaron a San Sebastián y los respaldó.

Un vez alistado llegó al frente como soldado sin unidad asignada, ya que figuraba como voluntario falangista y fue directo al frente de Teruel, llegando allí en julio de 1937, por los días de la toma de Bilbao. Se preguntaba frecuentemente porque no lo habían fusilado en la cárcel de Valencia como a tantos otros, muchos de ellos de su familia. Pero en la cárcel varios chicos como él, dieron con un policía preso como ellos, que los formó, los acostumbó a la comida frugal, a mantener alto el espíritu, a hacer gimnasia diaria y esto les ayudó mucho.

Destinado de guarnición en Mansueto Bajo, Teruel, permaneció allí hasta fin de octubre en que pasó a la 13ª Bandera, donde prestó servicio hasta el 7 de diciembre. Fue a parar a una bandera de recién liberados combatientes "rojos", que habían sido encuadrados de nuevo por los sublevados y en la unidad solo había cinco falangistas, un guardia civil y un sargento del mismo cuerpo; en la chabola de guardia se alternaban José y el guardia civil. No comprendía cómo los hasta entonces "rojos" no se escapaban, a veces estaban custodiados únicamente por él y su fusil, eso era todo. Lo llamaron para que fuera a Zaragoza a visitar a sus hermanas refugiadas allí y por esos días su Bandera fue borrada del mapa. Cuando volvía con 20 kilos de impresos y documentos para su unidad se enteró del desastre y se lo dejó todo a unos legionarios compañeros de viaje en el tren. En Cella iba agregado a la 8ª Bandera donde solamente estuvo del 15 al 24 de enero de 1938; le pegaron un tiro en el pecho, afectándole al pulmón izquierdo, en el Trinchero de Caudé y pasó al hospital del Sagrado Corazón de Zaragoza. De aquella bandera no quedó nadie. Fue dado de alta el 23 de febrero de 1938. Le concedieron la Medalla de Sufrimientos por la Patria como herido grave, sin pensión, por renuncia expresa del interesado en beneficio del Tesoro.

#### EN EL 13º CURSO DE PILOTOS DE LA GUERRA

Entre los combatientes encuadrados en el ejército nacional procedentes de Milicias de Valencia había un Medina que con el tiempo sería su cuñado. Le envió por segunda vez los papeles para ir a Aviación mientras esperaba convaleciente y al fin lo mandaron a Tablada para hacer el Curso de Pilotos número 13. Fueron compañeros suyos de curso Valiente Zárraga, Ansorena, de los famosos joyeros de Madrid y Alberto Rodríguez "El Regular", que se mató dando una pasada en formación con tres Gothas, ya durante el Curso de Transformación en Jerez. Pepe Trenor decía "realmente lo matamos nosotros". Allí también coincidieron con Escalante y con Aresti. El ocho de marzo de 1938 fue promovido al empleo de alférez provisional de Aviación.

Destinado a los Junkers, su jefe de escuadrilla fue el capitán Eugenio Gros. Volaba con Emilio García Conde, paisano suyo asturiano, con los aviones estaciona-

*En la Escuela de Pilotos de "El Coper" se hicieron esta magnífica instantánea los profesores de la misma. En el centro agachado figura José Manuel Gómez Trenor Fos, brillante instructor de elemental y acróbata consumado. (foto vía José Manuel Gómez-Trenor arch "Canario" Azaola)*





*En Manises el día 23 de junio de 1957 se celebró la entrega del Estandarte por el Ayuntamiento de Valencia al Ala de Caza Nº 1, en la cual fue Madrina la señorita Amelia Trenor Calatayud, hija del Capitán Francisco Javier Trenor Azcárraga, fallecido en acto de servicio durante la Guerra 1936-1939. Entregó el estandarte al Coronel Guerrero, Jefe del Ala de Caza nº 1. (Foto B.A Manises. Arch "Canario" Azaola)*

dos en Peñaflores junto a los Rayos, mientras los Fiat estaban en Posadas. Voló unas 25 horas en los Junkers como copiloto y lo soltaron para un bombardeo sobre la Peña Cristina en el frente de Toledo. Con Gallarza volaron en una gran formación sobre Madrid cuando todavía no estaba rendido, empezaron a dispararles los antiaéreos y se volvieron. Terminó la guerra con los Junkers en Villanubla y pasó destinado a los Juzgados de Valencia donde estuvo cinco meses como piloto de los juzgados.

Desde Valencia fue destinado al 13 Regimiento en Albacete, con los aviones Tupolev SB Katiuska que habían pertenecido al Grupo 24 de los republicanos. Se cumplía así en su trayectoria un extraño juego con el número trece, que para él parecía un talismán de buena suerte, al contrario de la superstición habitual: estuvo en el Regimiento 13, en la Bandera de Falange 13 y era de la Promoción 13.

El jefe de los Katiuskas era el comandante Román Rodríguez Arango, que volaba un avión especial con motores americanos, pintado de camuflaje verde-marrón muy bonito. Estuvieron probando bombas en el Mar Menor mientras su observador era el Teniente Rioja<sup>7</sup> que luego se mató. Volaban itinerarios alrededor de Albacete hacia Jaén y Andalucía. Fueron a buscar bombas a Cartagena, sacadas de los mismos túneles subterráneos donde se había almacenado el oro del Banco de España antes de llevarlo a Rusia.

#### **VOLANDO LOS KATIUSKAS**

En San Javier se le metió una pata del tren cuando rodaba hacia la línea de aviones propios; Castro Cervero ordenó una investigación. Pero el jefe del Regimiento le dijo por teléfono que no se moviera del avión, llegó al campo con su Katiuska camuflado, precioso, y sin parar los motores le dijo: "Suba a mi avión y dese un par de tomas de tierra". Era un tío agresivo pero un buen jefe. Pepe Trenor voló con el cabo 1º Somoza como mecánico y este encontró en el interior de su avión la cartilla de vuelo del Katiuska, que era uno de los que había bombardeado al crucero Baleares<sup>8</sup>. También disfrutó de uno de los monos de vuelo con calefacción eléctrica que usaban los republicanos; cuando lo probó se mareaba. Fueron a Barajas con los Katis desde Alcalá de Henares para participar en la concentración y el desfile de Mayo de 1939.

Desmovilizado en 1941, fue llamado al Curso de Vuelo Sin Visibilidad en Salamanca, que realizó cuando ya estaba licenciado; su profesor fue Indalecio Rego, otro aviador asturiano de pro.

El resumen de esta rama de los Trenor en la guerra era notable: de los once hermanos cinco eran varones de los cuales uno, Leopoldo, falleció en caballería antes de comenzar la guerra con el grado de capitán, Javier en el Baleares, Luis fusilado en Valencia, Ignacio fallecido en la Ría de Ribadeo y solo sobrevivió José.

Volvieron a llamarlo desde Valencia y lo movilizaron de nuevo en 1943, cuando la amenaza de los "Maquis" y fue a parar a la 2ª Sección del Estado Mayor de la Región, donde por cierto, una de las misiones era contar todos los días los fusiles. En una avioneta Gil Pazó volaba llevando al médico a los diferentes destacamentos; le dejaron volar el Curtis (Polikarpov I-15 Chato, al cual los nacionales continuaron siempre llamando Curtis). También voló la Monospar bimotor haciendo tramos entre Albacete y Valencia.

### MOVILIZADO DE NUEVO EN 1943

Los Juzgados Militares de Valencia estaban en la calle Ciscar, en el mismo lugar donde habían estado las oficinas de la Aviación republicana. En aquellos momentos lo mandaba todo allí el comandante Elviro, que llevaba un uniforme como el de faena de los marinos, de sarga gris. Pepe volaba frecuentemente llevando documentos y correo de los Juzgados Militares haciendo recorridos entre Valencia, Barcelona y Alicante, incluso alguna vez llevó a un prisionero rojo a Barcelona en el avión. Ascendió a teniente de Complemento del Arma de Aviación, Servicio en Vuelo, el 16 de junio de 1944.

En total estuvo de nuevo un año en Aviación hasta que volvió a Figueras. Se alegró mucho de no estar en su tierra durante la guerra y después, de que no lo movilizaran para actuar en la zona ya que conocía a mucha gente y hubiera sido muy comprometido. Pasó de la situación de Disponible a la de Licenciado Absoluto en 1972.

Con los años Pepe Trenor, luego de ejercer como alcalde de Castropol se dedicó solo a la gestión de su hacienda y de las propiedades de la familia en Figueras y sus alrededores. Su alcaldía se extendió entre 1951 y 1961, diez años de muy difíciles problemas, durante los cuales José procuró beneficiar al concejo todo lo que pudo, que en plena época de carencias y autarquía, supusieron escasas mejoras, basadas más que nada en gestiones conseguidas por sus antecedentes falangistas de pre-guerra en Zaragoza y Valencia. No obstante la gente de la época lo recordaba con simpatía y respeto.

En los años finales de su vida había establecido un original vivero de cactus en el antiguo patio central de las semiderruidas Torres de Dorlebún; cualquier objeto curioso era convertido por el viejo aviador en un recipiente para una especie diferente de cactus. Latas, palanganas, perlas de todo tipo y forma, macetas y botijos, tarros de vidrio o de porcelana, desbordaban su contenido y establecían lianas de conexión con otros receptáculos. Allí, en el abarrotado patio de entrada que da paso al arruinado conjunto interior del Palacio de las Torres, visité en distintas ocasiones al curioso y singular Pepe Trenor, "el aviador de Figueras", cuyas opiniones sobre la guerra y la paz eran siempre originales y no se plegaban a convencionalismos.

El conjunto de plantas cactáceas mereció la atención de biólogos conocedores y de mucha gente simplemente curiosa de su afición, hasta quedar esta actividad suya plasmada en varios reportajes y fascículos. Luego de cerrar sus ojos para siempre Pepe, los hermosos cactus estarán todavía allí dando testimonio de su libre y primorosa afición, ya que las Torres siguen actualmente en el mismo estado en que él las dejó.

José Trenor falleció el 2 de marzo de 2007 a la edad de 88 años en su casa de Figueras, Palacio de los Pardo de Donlebún y su funeral se celebró en la Iglesia de Santiago Apóstol de la villa.

### ALVARO SORIANO MUÑOZ-VARGAS

Capitán de Caballería en 1936, tomó parte en acciones para oponerse a las tropas gubernamentales en la Isla de Ibiza, donde pasó escondido varias semanas. Aviador piloto de hidroaviones muy activo durante toda la guerra civil y luego agregado aéreo adjunto a la Embajada de España en Berlín de 1941 hasta 1944.

Nacido el 12 de noviembre de 1904, hijo de Ángel Soriano Escudero y Mercedes Muñoz Vargas fue alumno de la Academia de Caballería en 1922, alférez en mayo de 1925 y teniente en febrero de 1927. Sirvió en distintos regimientos en la Península y Marruecos por cuyos servicios le fueron concedidas las Medallas de África y de la Paz. En 1929 fue llamado al Curso de Oficiales Aviadores en el aeródromo de Cuatro Vientos, realizando primero el Curso de Observadores finalizado en Los Alcázares y siendo destinado a Larache. En abril de 1931 pasó al Curso de Pilotos en Alcalá de Henares, obteniendo el título de Piloto de Guerra en enero de 1932. Ya destinado como profesor en Cuatro Vientos pasó a situación de disponible y estuvo en prisiones militares hasta diciembre de 1933 por su participación en la intentona encabezada por el general Sanjurjo. En 1934 fue destinado a la Escuadra



*Dos pilotos del Aero Club de Valencia que volaron para la Aviación Nacional, Federico Vallés y Rafael Mazarredo; ambos resultaron fallecidos en acto de servicio durante la contienda.*



*Retrato de Javier Trenor Azcárraga (foto vía Juan A Gómez-Trenor. Arch. "Canario" Azaola)*





*Los pilotos de caza Arístides García-López y Rafael Mazarredo ante un Fiat CR-32 de su unidad.*

Nº 1 en Getafe y poco después a la Escuadra Nº2 y enseguida a la Escuela de Observadores en Cuatro Vientos, donde continuaba destinado en julio de 1936 con el grado de capitán de Caballería. En aquellos momentos tenía en su haber mil horas de vuelo, cantidad considerable para la época.

Casado en 1929 con Rosario Trenor Pardo de Donlebún, hermana por tanto de Pepe Trenor, fue padre de María Luisa, María de los Desamparados, Álvaro y Magdalena y había sido amigo de los aviadores Pombo. En el verano del año 1930 aterrizó en Figueras, Concejo de Castropol, Asturias, en la Punta de la Cruz y permaneció dos días<sup>9</sup>.

#### **LOS COMBATES POR EL DOMINIO DE IBIZA EN JULIO Y AGOSTO 1936**

A fines de mayo de 1936 había quedado disponible en el Servicio de Aviación y en junio se trasladó al pueblo de San Antonio de Ibiza. Se le nombró por los sublevados ayudante del comandante militar de la Plaza, teniendo que huir al monte el 9 de agosto de 1936. Durante varias semanas combatió en tierra a las fuerzas gubernamentales, al mando de varias partidas de fuerzas nacionales hasta el desembarco y conquista de la Isla, después de lo cual se presentó el 24 de septiembre en Mallorca. Participó en la organización de las fuerzas aéreas de la isla y a la llegada del comandante Franco fue nombrado ayudante y comandante mayor. Vivió varias anécdotas curiosas durante la liberación de Ibiza por fuerzas italianas y luego al final de la contienda en la toma de Menorca.

Después de un breve paso por Salamanca entre febrero y marzo de 1937, pasó destinado al Grupo G-62, volando los monomotores Cant Z-501, mandando la 2ª Escuadrilla del mismo y comenzando a volar de forma sistemática y muy intensa en los diferentes tipos de hidroaviones al servicio de las fuerzas aéreas nacionales en Mallorca, bien en hidros de origen italiano como alemán. Volando estos hidros realizó multitud de servicios de guerra atacando y bombardeando navíos gubernamentales así como objetivos costeros, resultando tocado su avión en numerosas ocasiones y siendo perseguido en diferentes oportunidades por aviones de caza enemigos. En junio se fundieron las dos escuadrillas del Grupo ya bajo su mando, y en algunas ocasiones tomó el mando accidental de la Base de Hidros de Pollensa por ausencia de su jefe.

Durante el año 1937 realizó 91 servicios de guerra y 297 horas y 44 minutos de vuelo. En marzo de 1938 hizo el Curso de Vuelo Nocturno y pronto recogió y pasó a volar los aviones trimotores Cant Z-506, realizando pruebas de estos hidroaviones en Monfalcone, Orbetello, en Italia. A continuación pasó a mandar la Escuadrilla 1-E-73, luego denominado Grupo de Hidros 62/73, realizando multitud de servicios de reconocimiento y bombardeo. Participó en la búsqueda de la Escuadra de la República entre Pollensa y Cagliari y en la Despedida solemne de la Agrupación Alemana de Hidros AS-88.

#### **EXPERTO PILOTO DE HIDROAVIONES**

Terminó la Guerra Civil habiendo realizado durante la misma 279 servicios de guerra y 751 horas de vuelo. Finalizada la contienda fue destinado a la Región Aérea de Levante y en septiembre como Jefe de la 2ª Escuadrilla del Grupo de Asalto, denominado 24 Grupo del 23 Regimiento, en el Aeródromo de Manises, volando los Polikarpov I-15 Chatos. Tuvo dos accidentes volando los Curtiss, uno en marzo y otro en septiembre de 1940, curiosamente con el mismo avión, el 8-48. En mayo de 1940 era jefe del Grupo de Asalto y en julio fue nombrado agregado aéreo adjunto a la Embajada Española en Berlín, ascendiendo a comandante e incorporándose a su nuevo destino en agosto. En 1941 fue invitado por el Gobierno alemán a visitar la Isla de Creta poco después de la conquista de aquella isla griega por paracaidistas. En aquel destino en Berlín, permaneció hasta julio de 1944 en que fue transferido como profesor a la Academia de Aviación de León.

En 1945 ascendió a teniente coronel y destinado al Estado Mayor del Aire, 4ª Sección, pasando a representar al Ministerio del Aire en la comisión para la creación de la Reglamentación del Transporte Aéreo. En 1947 fue destinado a la Jefatura del Servicio de Combustibles donde permaneció hasta 1950 en que solicitó y le fue concedida la situación de retirado a petición propia. Estaba en posesión de los idiomas inglés, francés e italiano y condecorado con la Cruz del Mérito de Guerra Italiana, Medalla de la Ciudad de Palma, Orden de Caballero de la Corona de Italia, Medalla de la Campaña, tres Cruces Rojas al Mérito Militar y una Cruz de Guerra. Además de la Cruz de San Hermenegildo estaba en posesión de la Cruz al Mérito del Águila Alemana de 3ª Clase y de 1ª Clase. En juicio contradictorio para la concesión de la Medalla Militar, para la cual había sido propuesto por el almirante de la zona de Mallorca, no se la concedieron a pesar de ser el piloto que más servicios de guerra había realizado en hidroaviones desde Mallorca.

El historial de Álvaro Soriano contiene muchas anécdotas y sucesos que darían para un buen libro de aventuras. Le hice varias visitas a su hijo Álvaro Soriano Trenor en su casa de El Pardo, Madrid, hacia 1997, cuando era un muy limitado inválido físico en silla de ruedas, pero una persona muy activa intelectualmente. Las historias en las cuales su padre había sido protagonista principal en Ibiza y en Menor-

ca, al comienzo y al final de la guerra, bullían en su mente como si hubieran sucedido el día anterior. Entre ellas estaba la anécdota contada por Emilio Herrera en su libro sobre Pollensa<sup>10</sup>, en el cual describe como Soriano liberó Menorca él solo sin pegar un tiro en los días finales de la guerra. Volando en un hidroavión sobre Mahon, amerizó y se puso en contacto con el comandante de la ciudad, convenciéndole para que le entregara el mando sin combate; se quedó a dormir él solo en la isla hasta que al día siguiente aparecieron las tropas nacionales. Lo contaron con lujo de detalles los periódicos de las islas en las últimas jornadas de la guerra.

Después de retirarse marchó a Venezuela, falleciendo en 1960.

## LUIS DE CASTELLVI TRENOR

**B**rigada de Complemento del Ejército del Aire, Servicio de Vuelo, hizo el Curso de Vuelo en la Escuela Premilitar en 1940 y realizó el Curso de Caza en la Escuela de Caza de Morón de la Frontera en 1943, volando centenares de horas de vuelo en aviones de caza de la época, especialmente en los Chatos, llamados por entonces "Curtiss".

Nacido en agosto de 1918 era hijo de Enrique Castellví, marqués de Laconi y de Casilda Trenor. Su conducta vital y su forma de proceder en la aviación de entonces, justo recién terminada la guerra, estuvo muy influida por su dramática experiencia durante la contienda civil sufrida en Valencia, en distintas cárceles de la ciudad así como en campos de trabajos del SIM (Servicio de Información Militar de la República). Siendo apenas un chiquillo, con Bachiller completo, había servido como soldado voluntario antes de la sublevación del 18 de julio en el Regimiento Cazadores Lusitania N°7 de Caballería. Al sublevarse el regimiento permaneció en el cuartel hasta el día 2 de agosto de 1936 en que asaltado por las turbas fue perseguido y encarcelado. Debido a su juventud fue puesto en libertad pero de nuevo en prisión el 20 de octubre del mismo año, permaneció rigurosamente incomunicado 75 días en las Torres de Quart y en la Cárcel Modelo y saliendo de nuevo en libertad el 1° de abril de 1937.

Fue nuevamente encarcelado el 20 de octubre de ese mismo año y pasó por la Prisión de Santa Úrsula, Prisión de Segorbe y por los campos de trabajo del SIM, (el terrorífico Servicio de Información Militar, de la República) en Pozuelo del Rey, en Ambite, provincia de Madrid, en Yepes y en Ciruelos, Toledo, siendo muy maltratado especialmente en este último lugar, donde lo mantuvieron en un Batallón de Fortificaciones, de donde fue liberado el 28 de marzo de 1939. Durante su cautiverio fallecieron asesinados por los gubernamentales su padre Enrique Castellví Ortega de Medina, Marqués de Laconi<sup>11</sup> y Conde de Villanueva, su hermano Enrique, Cadete del Arma de Ingenieros, y su hermana Casilda Castellví Trenor. Su primo Pepe Trenor lo pudo visitar en la cárcel cuando ambos estaban presos en Valencia y todavía Luis estaba incomunicado. Su hermana Isabel Castellví estuvo detenida casi tres meses y luego al salir, realizó una gran labor entre los detenidos.

Al término de la guerra se hizo piloto ingresando como Alumno Cadete el 1 de febrero de 1940 en la Escuela Premilitar en el Grupo de Escuelas de Levante en San Javier y continuando allí hasta abril de 1942, ascendiendo a cabo de Complemento en julio de 1941, a sargento piloto de Complemento en diciembre del mismo año y a brigada de Complemento en julio de 1942. Había jurado la bandera en San Javier el 10 de junio de 1940 y realizado el Curso Elemental en El Coper, y el de Transformación a partir de enero de 1941.

En enero de 1943 fue seleccionado para hacer el Curso de Caza en Morón, donde realizó 40 horas de vuelo en los "Chirris" Fiat CR-32, acudiendo en abril del mismo año a la Base Aérea de San Javier para pasar un Curso de Aptitud para oficial. Sus destinos fueron en La Rabasa en el 32 Regimiento de Caza hasta junio de 1943 y el 28 Grupo de Caza, Regimiento Mixto N° 3 en Son San Juan, Mallorca, hasta marzo de 1945. Debido a distintas faltas y arrestos no le concedieron la prórroga del periodo de servicio, pasando a disponible a finales de 1945.

Cuando hace ya más de 15 años, en 1997, reunía materiales para el artículo de AEROPLANO NÚMERO 15, "LAS ESCUELAS DE CAZA: REUS Y MORÓN", me llamó poderosamente la atención la trayectoria de Luis de Castellví, piloto de complemento, que al margen de volar los aviones de la escuela con magnífica habilidad, organizó algunos de los más sonados conflictos jaraneros en las localidades cercanas a Morón de la Frontera. Como fruto de aquellos altercados visitó en diversas ocasiones los hermosos castillos disciplinarios que dotaban al Ejército para aquellos menesteres. Pero siempre recordé que era uno de los miembros de la honrosa, intrépida y arrojada estirpe de los Trenor aviadores.

Después de pasar su documentación al CRM de la Región Aérea de Levante en febrero de 1968 y luego a la nueva denominación de CRIM N°3 de la 3a Región Aérea, fue declarado como Licenciado Absoluto en 1969. Estaba en posesión de la Medalla de Sufrimientos por la Patria por su Prisión en Zona Republicana. En septiembre de 1996 vivía en Valencia.



## NOTAS

<sup>1</sup>Gran Enciclopedia de la Región Valenciana.

<sup>2</sup>Los Trenor de esta línea han heredado sucesivamente el marquesado del Turia que ostentaron Tomás Trenor y Azcárraga y su hijo Tomás Trenor y Trenor, tercer marqués.

<sup>3</sup>Gonzalo Moure Trenor, hijo de Valentín Moure y Carmen Trenor y nació en Valencia en 1951 y es un escritor de notable éxito. Siguiendo los orígenes familiares vive en Figueras, Asturias, desde 1989, y ha publicado numerosas novelas y relatos con magnífica difusión especialmente entre niños y jóvenes. Ha recibido varios premios relacionados con este tipo de narrativa.

<sup>4</sup>Este piloto que salió con vida, fallecería en 1946 cuando el Rayo que pilotaba se estrelló en la provincia de Ávila. Federico Vallés pasó a los Caproni Ca-310 de Asalto, donde el 13 de enero de 1939 un disparo desde tierra le arrebató la vida a los 26 años de edad. (Texto y fotografía de "El Vigía", RAA diciembre de 2010, por "Canario" Azaola).

<sup>5</sup>Según el testimonio de Teodosio Pombo: "En Valencia hice con la Aero-Escuela Estremera un gran plantel de pilotos en la Playa de la Malvarrosa, todos ellos deportistas: Rafael Mazarredo que luego sería piloto en la guerra con Morato, los Moroder, los Trenor, Valero de Palma y mi hermano Juan Ignacio, que en 1935 iba a atravesar el Atlántico solo en una avioneta".

<sup>6</sup>Tenía Pepe Trenor tan grabada en su memoria las tristes hazañas de aquel grupo de asesinos, llamados "La Chata" en la cárcel de Valencia, que muchos años después enfermo y medio inconsciente en el hospital, al oír que alguien solicitaba "la chata" al pedir la cuña para necesidades fisiológicas, se revolvió inquieto al recuerdo de la palabra que le rememoraba dolorosos recuerdos. Lo contaba su hijo Leopoldo.

<sup>7</sup>Su observador el teniente Rioja era muy mujeriego y tenía una novia en Albacete que había paseado con los aviadores del otro bando. La chica le ponía los cuernos y Rioja proponía llenar la bodega del Katiuska de troncos y bombardear la casa de la infiel.

<sup>8</sup>Años después se demostró fehacientemente que la formación de Katiuskas al mando de Leocadio Mendiola que se suponía había hundido al crucero nacional, llegó cuando la flotilla de destructores republicana, al mando de González Ubieta ya había tocado con sus torpedos al navío, hundiéndolo sin solución. Cuando los Katiuskas llegaron al lugar de la tragedia, dos navíos británicos recogían a los naufragos supervivientes.

<sup>9</sup>De los cuatro hijos de Álvaro Soriano y Rosario Trenor, tres chicas y un chico, tanto Álvaro como Magdalena tenían una rarísima enfermedad –para aquella época– llamada "distrofia muscular", de la cual fueron tratados de forma experimental por un doctor general Gebhardt, de las SS, luego condenado en el 2º y 3º juicios de Núremberg. Actuaba en la clínica de las SS Hohenlirchen de la capital alemana y fue acusado de experimentos en un campo de prisioneros que estaba en los bosques próximos. Los dos niños fueron tratados en la clínica "Charité" de la Wiehandstrasse, de Berlín, durante muchos meses seguidos, hasta el punto de que al poco tiempo hablaban alemán, a duras penas algo de español, ya que tenían siete y ocho años y estaban olvidando el idioma propio.

<sup>10</sup>Emilio Herrera Alonso, "Una bahía con alas. La Base de hidros de Pollensa", 1995.

<sup>11</sup>Su padre era hermano de Rafael Castellví Ortega. Este era gentilhombre de Cámara del Rey Alfonso XIII y marqués de Laconi (título que luego pasaría a su hermano y más tarde a su sobrino). Según contaba Pepe Trenor era no obstante una persona humilde y modesta; cuando le tocaba servicio en Palacio en Madrid cogía el tren para ir de Valencia a la capital, se ponía el uniforme y aparecía en el Palacio para realizar su servicio. Su sobrino Luis de Castellví Trenor heredó la vocación aeronáutica de su tío.

*Accidente del Z-501 de Javier Trenor (foto vía José Sastre. Arch. "Canario" Azaola)*



# Gestación, nacimiento y desarrollo de la **PATRULLA ÁGUILA** (1985-1989)

FRANCISCO CARRIZOSA DURÁN  
*Comandante de Aviación*

## NACE EL PILOTO

Los juguetes de los niños de los años 50 eran más fruto de la imaginación que otra cosa. Con un cordel, una caja y unos botones fabricábamos los camiones que transitaban por las carreteras polvorientas que construíamos al efecto en cualquier solar abandonado; una escoba se convertía en un caballo por arte de magia y con un trozo de papel hacíamos nuestros aviones. Muchos de aquellos niños soñaron algún día con volar y unos pocos fueron más allá intentando hacer su sueño realidad. Algunos lo consiguieron y nos podrían escribir su pequeña y particular historia.

Afloran entre mis recuerdos el de un avión de papel que me salió casi perfecto. Hecho con una cuartilla robada del despacho de mi padre, veterinario de un pueblo de la sierra andaluza. Cuando lo lancé al aire, enfiló la estrecha calle que en cuesta bajaba hasta la plaza y voló hasta posarse suavemente en ella, unos cincuenta metros más abajo. No sé si fue antes o como consecuencia de aquel “gran éxito” de donde me vino la vocación y el deseo de ser piloto militar para de esa forma “servir a la Patria” y disfrutar del que imaginaba sería el mayor placer del ser humano, volar convertido gracias a aquellas prodigiosas máquinas en una especie de “Superman”. Sin duda, también contribuyó a mi pronta vocación el vuelo lento de las “pavas” (que así llamaban a los Ju-52) y otros aviones de la época que, muy de vez en cuando, sobrevolaban mi pueblo. Otro elemento, de tremenda eficacia a la hora de definir mi futuro fueron, sin lugar a dudas, los tebeos de hazañas bélicas que, con la escuadrilla de Las Cigüeñas a la cabeza y los aviones de caza de la 2ª guerra mundial, imaginaba evolucionar durante los encarnecidos combates aéreos que allí se dibujaban. Con todo aquello en mente me

veía, en un futuro aún lejano, subiendo a un avión de caza en mono de vuelo y casco debajo del brazo antes que con cualquier otro atuendo profesional.

Aquellos sueños infantiles quedaron apartados durante los años de bachillerato en el internado hasta ese día en 6º curso (el de la reválida) en el que los profesores te preguntaban: “¿y tú qué quieres estudiar?”, tras meditar un rato, mi contestación: “pues yo... quiero ser piloto militar”. Fue en aquel colegio donde conocí a aquel buen franciscano, el padre Tovar: “os voy a presentar a unos muchachos estupendos, alféreces alumnos de la Academia General del Aire de San Javier, que van a venir a visitarme en sus motos el domingo”. De esa manera me enteré de que había una Academia del Ejército del Aire donde se formaban los futuros pilotos militares españoles. El ingreso en la AGA se convirtió desde entonces en mi meta. Tras el “preu” y los años pasados en academias preparatorias para el ingreso por fin conseguí entrar en aquel prestigioso y admirado centro de formación militar y aeronáutica al que tanto debo.

Tras el ingreso en la AGA, pronto le llegaron los primeros vuelos a la XXV Promoción en la Bücker 131 Jungman. Con gran ilusión nos llegó el ansiado “bautismo del aire”, en mi caso con el capitán Prada y poco tiempo después la “suelta en vuelo” que me dio el capitán Fortunato Elvira en El Carmolí. Con el paso del tiempo llegaron los diferentes modelos de aviones militares o de alta acrobacia que me cayó en suerte volar. Unos tuvimos más fortuna que otros, es verdad, pero en mi caso y en diferentes destinos a lo largo de mi carrera tuve la dicha de disfrutar con muchos de ellos: E-3B (Bücker 131), E-17 (Beech T-34, “Mentor”), E-16 (North American T-6, “Texan”), T-3 (Douglas DC-3/C-47, “Dakota”), T-2 B (Junkers-52), E-9 (Iberavia





Aisa I-115, la “Garrapata”), E-24A (Bech F-33-C, “Bonanza”), Zlin Z 526-A (Akrobat), Zlin Z 326 (Trenermaster), Wolf Hirt HI-27 MK2 (Acrostar), F-5, C-12 (McDonnell Douglas F-4C, “Phantom II”), L-9 (Dornier Do-27 A/CASA 127), E-15 (Lookheed T-33, “Shooting Start”), T-12B (CASA C-212, “Aviocar”) y el E-25 (CASA C-101, “Aviojet”) con el que se formaría a la Patrulla Acrobática Águila.

Aún más importante que los diferentes modelos de aviones que volamos, lo que hay que resaltar es la herencia recibida de aquellos profesores de vuelo que tuvimos durante aquellos años de aprendizaje transmitiéndonos sus conocimientos y experiencias, como si de un ADN hereditario se tratara.

## EL AVIÓN

**E**n el mes de marzo del año 1980 llegaron, para sustituir a los viejos T-6 de la Escuela Básica de pilotos de la A.G.A., los primeros aviones E-25, CASA C-101, turbofán español fabricado por Construcciones Aeronáuticas S.A.. Los C-101, “Aviojet”, pronto recibieron de los

pilotos el mote de “culo-pollo” por su peculiar forma de la tobera de salida de gases pero con ellos comenzó un nuevo modelo de instrucción en vuelo.

Gracias al alto nivel de los profesores de vuelo de la Escuela Básica, muchos de ellos

procedentes de Unidades Aéreas dotadas de reactores, los C-101 muy pronto estuvieron totalmente operativos como aviones de entrenamiento básico avanzado y en el curso de vuelo 1982-83 comenzaron a ser volados por los alumnos de la Escuela Básica. Fue durante este año 82 cuando desde el Ala 12 de Torrejón de Ardoz fui destinado como profesor de vuelo a la Escuela Básica de Pilotos de la AGA, cambié el todopoderoso C-12 Phantom por el modesto E-25, pero teniendo el privilegio de poder enseñar a volar durante ese primer curso de vuelo básico (al que seguirían otros siete) con el C-101 a diferentes alumnos, entre ellos, al alférez alumno Vallas, primero en soltarse en nuestro flamante avión. El C-101 resultó ser un entrenador muy práctico y maniobrable, al que los alumnos se adaptaban con facilidad y sin grandes problemas. El bajo consumo de combustible y una gran autonomía lo hacían muy apropiado para la enseñanza de vuelo.

Con el tiempo y sumando experiencias, los profesores de la Básica fueron sacan-

**[ El E-25, CASA C-101 resultó ser un entrenador muy práctico y maniobrable, al que los alumnos se adaptaban con facilidad y sin grandes problemas. El bajo consumo de combustible y una gran autonomía hacían de él un avión muy apropiado para la enseñanza de vuelo ]**

do más y más provecho a la excelente aerodinámica del C-101 al que, de vez en cuando, se le requería para realizar alguna exhibición aérea con un solo avión en jornadas de Puertas Abiertas y otros eventos especiales, o bien para volar en formación cerrada formando parte de los efectivos de algún desfile conmemorativo o para realizar algún sobrevuelo que contribuyese a dar mayor realce y espectacularidad a los diferentes actos académicos.

## LAS EXHIBICIONES AÉREAS

La historia de las exhibiciones aéreas en España ha estado llena de sobresaltos cuando no de accidentes por todos recordados. Sin duda ello se debía cuando no a la escasez de medios a la poca atención que, en general, se dedicaba a la preparación de este tipo de maniobras ya que, generalmente, no se entrenaban hasta unos días antes de la demostración ante el público. Esta poca preparación y la escasa mentalización eran realmente muy peligrosas pues las exhibiciones aéreas tienen unos componentes añadidos que las diferencian mucho de las misiones que se realizan diariamente en cualquier unidad militar. Se hacen a la vista del público, lo que añade mucha presión por el temor al fallo, se evoluciona dentro de un espacio aéreo acotado, lo que obliga muchas veces a forzar las maniobras y, sobre todo, se vuelan a muy pocos pies de altura, lo que quiere decir que el mínimo descuido puede traer consecuencias catastróficas. Sin embargo, en los escuadrones de vuelo, se veía como algo normal el enfrentarse a una exhibición aérea sin haberla estudiado y entrenado exhaustivamente con la antelación suficiente y en el escenario donde se volaría. Todos nos creíamos capaces de hacer cualquier cosa que se nos mandase aunque fuese tan solo con unas pocas semanas o días de antelación.



Juan Antonio Guerrero

E-25 CASA C-101 "Aviojet"/"Mirlo"



**[ Las exhibiciones en España han estado llenas de sobresaltos cuando no de accidentes. Ello se debía cuando no a la escasez de medios a la poca atención que, en general, se dedicaba a la preparación de este tipo de maniobras ya que, generalmente, no se entrenaban hasta días antes de la demostración ]**

La preocupación por intentar solventar el problema al que nos enfrentábamos cada vez que teníamos que realizar la ineludible, aunque deseada por todos, exhibición aérea, la teníamos muchos pilotos del Ejército del Aire y, quizás por eso, uno de mis trabajos del Curso de comandante, “Las exhibiciones aéreas en España”, trataba sobre el tema.

En ella se meditaba sobre el peligro que suponía la improvisación y también la necesidad de tener en nuestro Ejército del Aire una patrulla acrobática al estilo de las europeas (Frecce Tricolori, Patrouille de France

o Red Arrows) que estuviera formada por pilotos entrenados en esa específica tarea con el fin de minimizar el riesgo aumentando, al mismo tiempo, la eficacia del esfuerzo que se hacía. Cuando finalicé la exposición en la Escuela de Estado Mayor, un compañero de curso y promoción me animó a que “formara una patrulla” pues, él creía, que ganas y experiencia no me faltaban. Parecía que no estábamos en el mismo ejército, pensé, puesto que yo dudaba mucho que hubiera un mando que promoviera semejante proyecto por el riesgo que conllevaba.

Pero pasaron los años y llegó el año 85, histórico, pues de historia estamos hablando, en el que la Patrulla Águila voló por primera vez en una formación de cinco aviones que despegaron de la pista 23 de la Academia General de Aire.

Pero, ¿cómo se llegó a este primer despegue? Todo lo que se escribe y relata a continuación para y por la gentil invitación de la Revista de historia militar aeronáutica “Aeroplano”, que desde su primer número nos ha dado muestras

*Año 1985. De pie: Polo, Carrizosa, Lorenzo. Agachados: Villanueva, Uribarri y Ferrer.*









de su seriedad y veracidad, está documentado y se puede comprobar fácilmente consultando con las personas que se irán citando a lo largo de este artículo y el detallado Diario de Operaciones de la Patrulla que, con buen criterio se comenzó a rellenar desde el primer vuelo de la misma. Es, por lo tanto, la “Historia verdadera” de los primeros años de la Patrulla Acrobática Águila.

## CÓMO COMENZAMOS

**C**orría la primavera del año 1984 cuando en la Escuela Básica de Pilotos de la A.G.A. se empieza a formar el embrión de lo que más tarde sería una unidad muy especial de nuestro Ejército del Aire.

En la Básica se están acabando los últimos vuelos de enseñanza y pruebas en vuelo de algunos alumnos que han visto retrasadas sus clases con respecto a sus compañeros por diferentes motivos, el más común, la enfermedad. En las oficinas de Operaciones ya se trabaja en el programa del próximo curso y se están realizando los cursos de reentrenamiento y formación de los antiguos y nuevos profesores. El ambiente es mucho más relajado de lo habitual durante el desarrollo del curso académico. Hasta las clases teóricas que muchos profesores tienen que dar como complemento de su labor docente (que no solo se limita al vuelo) son más escasas, pues estamos en época de exámenes.

Los “protos” tienen ahora la oportunidad de “tocar palanca”, de volar el avión ellos mismos, sin preocuparse del alumno que llevan a bordo durante el curso y al que diariamente dedicaban toda su atención y trabajo. Durante estos vuelos con otros profesores nos sale,

como por arte de magia, el piloto de combate que llevamos dentro, volamos para nosotros mismos y disfrutamos como si nunca antes lo hubiéramos hecho. El espíritu aeronáutico que anima nuestra bella profesión nos desborda y lo reflejamos en nuestro semblante

y con nuestros acrobáticos gestos cuando, en acaloradas discusiones en la barra de la cafetería, comentamos los pormenores del vuelo que acabamos de realizar con otros compañeros.

Una de esas tardes casualmente me crucé, en el largo pasillo de la Básica, con el entonces jefe de la Escuela, el comandante Pedro Dueñas, le entro por derecho proponiéndole mi viejo sueño: la forma-

**[ Corría la primavera del año 1984 cuando en la Escuela Básica de Pilotos de la AGA se empieza a formar el embrión de lo que más tarde sería una unidad especial de nuestro Ejército del Aire. Los “protos”, sin alumno a bordo, tienen la oportunidad de “tocar palanca” de volar el avión ellos mismos ]**

ción de una patrulla acrobática aprovechando, le digo, que tenemos un avión que posiblemente podría servir para el vuelo acrobático en formación, económico de mantener si lo comparamos con otros y además de fabricación española. “Perico”, con su flema habitual, me responde: “¡Pues hazla!”. Al principio no sabía si iba en serio o me estaba tomando el pelo pero... ¡parece que habla en serio!... Entonces le digo que “sólo” necesitaré pilotos voluntarios, mecánicos, aviones, asignación de horas de vuelo, una programación adecuada, etc., etc. Abriendo la carpeta que llevaba debajo del brazo toma nota y me dice que en una hora tiene que despachar con el coronel director de la AGA, el coronel Carlos Gómez Coll al que le comentará mi propuesta. Le añadí una única condición y esta era que, si se me encargaba la formación de la patrulla no admitiría, con excepción de lo referente a la Seguridad en Vuelo, ninguna

pachar, me llamó y me dijo que comenzara a trabajar en la creación de una patrulla acrobática. Esta vez, aunque entonces me pareciera increíble, un mando del Ejército del Aire, el coronel Gómez Coll dio muestras de su gran coraje y espíritu aeronáutico al plasmar su “visto bueno”. Se había “mojado” con aquella decisión de confiarme el proyecto que le había propuesto y en que él también se jugaba mucho si algo no salía bien.

Esa misma noche comencé con el plan de trabajo para la formación de la nueva Patrulla. Lo primero sería pedir pilotos voluntarios de la Escuela Básica y mecánicos de línea comprometidos en dar un paso más allá a la hora de lograr el “cero fallos”. Empecé a dibujar en mi casa las primeras figuras que, pensaba, podríamos hacer con nuestro C-101. Entrenaríamos una a una, las maniobras que más tarde, unidas, fuesen formando la tabla que volaríamos en una imaginaria y futura



intromisión en las decisiones que tomásemos a la hora de hacer la selección de pilotos y puestos, ni en la forma de entrenar y ejecutar las diferentes figuras acrobáticas que realizara la formación, pues entendía que nadie mejor que los que están arriba y han preparado concienzudamente cada maniobra en tierra sabrían enfrentarse a las dificultades que se presentarían. De no ser así, pensaba, podría haber demasiadas voces, no siempre acertadas, interfiriendo en el desarrollo de una misión tan peculiar y donde casi todo estaba por hacer. Cuando volvió de des-

exhibición. De anteriores experiencias durante mis años de teniente como profesor de vuelo en los que, entre otras especialidades, se enseñaba acrobacia a los alumnos y que completé durante mi entrenamiento para competir en un campeonato con aviones de alta acrobacia, apoyándome también en las informaciones que tenía de las maniobras que realizaban otras patrullas como los Red Arrows, Patrouille de France y Frecce Tricolori, y con la experiencia acumulada durante mis años de vuelo como piloto de caza, empecé a esbozar lo que pensaba que



nosotros seríamos capaces de hacer con nuestro limitado avión y con nuestro escaso entrenamiento en ese campo.

Al día siguiente hablé con algunos pilotos de la Escuela Básica comentándoles la propuesta de formar una patrulla acrobática y que se pedirían voluntarios para volar en la nueva formación que pretendería, nada menos que, llegar a convertirse en la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire. La mayoría de mis compañeros recibieron la noticia con gran ilusión. Se puso una lista en la oficina de la Básica y allí se apuntaron los que estaban dispuestos a volar de puntos de la formación. No faltaron voluntarios y muchos de los que no se apuntaron lo hicieron por diferentes motivos que iban desde los estrictamente personales o familiares a, antiguas malas experiencias o aquellos que, teniendo una mayor antigüedad que la mía se apartaban voluntariamente para no interferir en mi trabajo. Estoy en deuda y muy agradecido con todos ellos, los que confiaron en mí y los que me dejaron hacer el trabajo sin interferirlo.



**[ El coronel Carlos Gómez Coll dio su “visto bueno” a la idea de formar una patrulla acrobática aprovechando que se disponía de un avión que posiblemente podría servir para el vuelo acrobático en formación, económico de mantener si lo comparamos con otros y además de fabricación española ]**

Desde el principio mi mayor preocupación fue, evidentemente, la seguridad en vuelo. Pero no solo por el temor de poner en riesgo nuestra integridad física, sino porque estaba convencido de que, al menor incidente, nuestro sueño de crear una patrulla acrobática en España se esfumaría y pasaría a formar parte de esa historia que no cuenta.

La primera temporada de la Patrulla no tuvo la estabilidad deseada a la hora de

mantener a los pilotos seleccionados en sus puestos tanto para entrenar como para realizar las exhibiciones que, desde casi la primera semana, tuvimos que hacer. Sería por tanto muy prolijo e impreciso decir en cuatro líneas quiénes fueron todos los pioneros de la Patrulla.

Los pilotos que estaban comprometidos voluntariamente desde su lanza-

miento no siempre pudieron volar en los entrenamientos y exhibiciones aéreas de

aquellos primeros meses al tener otros servicios que atender y de los que no podían ser relevados. Aún sintiéndolo profundamente, en muchas ocasiones tuvieron que ser sustituidos por otros compañeros que, puntualmente, estaban dispuestos a “echar una mano” al proyec-



Año 1986.  
De pie: Villanueva,  
Uribarri y Ferrer.  
Agachados: Polo,  
Carrizosa y Bordallo.



En Gerona, con motivo de la Cosmo 86, fue la primera vez que SM el Rey contempló las evoluciones de la “Patrulla Águila”. En la fotografía, rodeando a SM, de pie: Uribarri, Lorenzo, Carrizosa, general Peralba (JEMA), Bordallo, Polo y Ferrer. Agachados: Villanueva, Pérez Fraces y Márquez.

to aunque no formarían parte de él en el futuro. Con mayor o menor experiencia que los pilotos “oficiales”, estos “reservas” contribuyeron en gran medida a que la Patrulla saliera adelante y no escamotearon esfuerzos ni ilusión a la hora de lanzar a volar a la recién nacida. Por si supusieran poco castigo para la estabilidad de la Patrulla las inevitables ausencias esporádicas de los pilotos seleccionados y mejor entrenados, se produjeron otras muchas bajas, esta vez irreversibles, por razón de destino a otras unidades de varios de los pilotos titulares. La escasez de estos puso muchas veces en peligro la continuidad de nuestro trabajo. Fue un auténtico quebradero de cabeza y un reto importante que conseguimos superar con el esfuerzo y profesionalidad de todos. Además de los pilotos, otros muchos compañeros nos ayudaron de mil maneras desde sus puestos de responsabilidad durante aquellos momentos difíciles proporcionándonos los medios necesarios y otras facilidades a la hora, por ejemplo, de cambiar algún servicio previamente asignado o poner un avión en vuelo lo antes posible tras una revisión. La Patrulla siempre les estará agradecida por el apoyo que aún desde el anonimato, nos prestaron tantos compañeros durante aquellos primeros meses, tan difíciles.

## LOS PROTAGONISTAS

**N**unca la historia de la Patrulla ha sido un camino de rosas, sino de trabajo constante de todos sus componentes para superar las diferentes etapas por las que ha ido pasando. Como cualquier otra Unidad, el principal tesoro de la Patrulla Águila es el potencial humano, los hombres que la componen, y en este campo tuvimos que hacer frente a múltiples problemas derivados de la escasez de personal. Si al principio es verdad que disponíamos de suficientes tripulantes con la experiencia previa requerida para el lanzamiento de la Patrulla, no es menos cierto que carecían de la suficiente disponibilidad de horas libres para entrenar y volar en exhibiciones debido a otras obligaciones militares previamente asignadas y de las que no era fácil liberarlos. Más tarde, principalmente en el año 87, nos afectó una gran escasez de personal experto como consecuencia de la marcha de muchos pilotos militares a las líneas aéreas comerciales y también por la incorporación a sus nuevos destinos de algunos de los mejores de la Patrulla. Con un mayor esfuerzo de todos en unos casos, y con la incorporación en otros de nuevos puntos, como el caso de aquellos primeros tenientes que supieron aprovechar “cum laude” el





**[ Desde el principio la mayor preocupación fue, evidentemente, la seguridad de vuelo. Pero no solo por el temor de poner en riesgo la integridad física, sino porque había el convencimiento de que, al menor incidente el sueño de crear una patrulla acrobática en España se esfumaría y pasaría a ser historia ]**

entrenamiento que se les dio y la oportunidad que se les brindaba, se fueron superando todos los problemas que entorpecían el vuelo de la Patrulla Águila.

Empezamos tratando de resolver la mejor asignación posible de los puntos de la formación entre los voluntarios más experimentados y que en mi opinión se adaptarían mejor a un puesto específico. El piloto que más me preocupaba a la hora de hacer una buena selección era el que tenía que hacer de “solo”. En él recaería la responsabilidad de volar las maniobras más arriesgadas con un solo avión y de coordinar con el grueso de la formación, que yo mandaría, los diferentes cruces y reuniones. También, en algunas figuras, tendría que hacerse cargo de otros puntos para lo que tendría que volar, no sólo con la brusquedad no exenta de finura que requieren los “ges” positivos y negativos que soporta el piloto que vuela de “solo” en sus espectaculares evoluciones, sino también con la suficiente precisión y habilidad que le permitiese, maniobrando con suavidad, dirigir a otros puntos de la formación a

los que lideraría mientras se estaba realizando, por ejemplo, una reunión de dos formaciones en el menor tiempo posible. Su vuelo tenía que hacerse con la máxima suavidad de mandos para que los puntos fuesen cómodos mientras mantenían la formación

cerrada. Tendríamos que trabajar juntos en la tabla inicial que planificásemos, introduciendo al mismo tiempo los cambios e innovaciones que la experiencia que fuésemos acumulando nos dictase con el paso del tiempo. Entre los voluntarios que se habían presentado para volar en la patrulla estaba el capitán Eugenio Ferrer, ayudante del coronel director, al que todos teníamos conceptualizado como un gran piloto. Eugenio tenía la particularidad de que siempre conservaba la sangre fría (tenía fama de bajar de volar con el mono de vuelo seco, no sudado como todos los demás), además, yo conocía por otros compañeros de su antigua unidad, el Ala 14 de Los Llanos, en Albacete, que se trataba de un profesional excepcional y que había hecho algunas demostraciones de “solo” con el Mirage F-1. Pensé que sería el más apropiado para el puesto y una vez que se lo propuse lo aceptó de inmediato. Con Eugenio también conseguíamos mejor acceso al coronel director a la hora de mantener una comunicación más fluida con el mando, pues presumíamos y no nos equivocá-

mos, que íbamos a necesitar mucha ayuda en el futuro. Sería el “Águila 5”, A-05, aunque en la primera exhibición de Jerez de la Frontera que se realizó con tan solo 4 aviones voló como “Águila 4”. Las diferentes obligaciones de Eugenio no siempre le permitían volar en los compromisos que nos iban surgiendo durante aquellos primeros días, por lo que iba dando doble mando a otros pilotos que lo tuvieron que sustituir en diversas ocasiones. Algunos de aquellos pilotos que volaron ocasionalmente el puesto de “solo” en sustitución de Eugenio fueron el capitán Luís Bordallo, alias “Pampus”, el capitán Ernesto Villanueva, “Mickey” y el capitán Enrique Pérez Fraces, que pasó a ocupar definitivamente el puesto vacante cuando Eugenio marchó a otro destino. “Quique” fue otro gran “solo” que aportó, entre otras, la figura llamada “Arriba España” que consistía en volar medio “looping” invertido soportando los ges negativos necesarios para llevar el morro del avión desde la posición de vuelo invertido a la vertical, alcanzando de nuevo a la posición de vuelo recto y nivelado en la cumbre de la figura. Hoy en día el “solo” de la Patrulla hace el looping invertido completo. Todo tiene un principio y una evolución que permite a los nuevos componentes asimilar y mejorar lo aprendido de los pilotos que los precedieron en el puesto. Es esta la auténtica herencia que se transmite entre los diferentes pilotos que han pasado por la Patrulla. A partir de la temporada del 88, Quique Pérez fue sustituido por uno de los nuevos tenientes que habían sido destinados a la AGA, Pablo Guillén García, “Espí”. Pablo volaría como “solo” durante dos temporadas y años más tarde volvería de nuevo con las canas de comandante para hacerse cargo de la Jefatura de la Patrulla Águila en la temporada 2001-02.

Como punto dos, “Águila 2”, volaría el capitán Francisco Javier Polo. A “Chito” lo conocía desde los años de alumno en la AGA pues compartíamos una misma afición: los saltos de trampolín, especialidad en la que conseguimos el oro en diferentes ediciones de los campeonatos deportivos que periódicamente se celebraban entre las Academias Militares españolas; también habíamos coincidido en la B.A. de Gando volando el F-5. El punto dos, A-02 tiene que ser muy fino con los mandos de vuelo para mantener la formación, ya que pegado a él volará el “superpunto” derecho. Tiene que hacer las correcciones muy pequeñas y amortiguar en lo posible los movimientos bruscos que el jefe de la formación pudiera producir en alguna maniobra. Además, la buena memoria y la letra de Chito lo convirtieron en la persona idónea para, desde el principio, ejer-

cer el cargo de Secretario de la Patrulla y Relaciones Públicas. Su entusiasmo no tenía límites y como “notario” dejaría constancia de los pormenores de cada vuelo y otros acontecimientos de la vida “patrullera”. Entre sus obligaciones estaba la de completar y llevar al día el “Diario de Operaciones de la Patrulla Águila” que se rellena desde el primer vuelo y donde se mencionan, tanto en exhibiciones como en entrenamientos, los pilotos que han volado cada día y en que puesto, las maniobras realizadas y otros pormenores de lo acontecido en actos oficiales o de relaciones públicas, visitas,

**[ Además de los pilotos, muchos compañeros ayudaron desde sus puestos de responsabilidad durante aquellos momentos difíciles proporcionándonos los medios necesarios y otras facilidades a la hora, por ejemplo, de cambiar algún servicio poner un avión en vuelo lo antes posible ]**

etc. en los que interviene la Patrulla. Su labor fue extraordinaria dejando escrito “en caliente”, después de cada vuelo, todos los acontecimientos dignos de destacar. Dejó tras sí un auténtico archivo y su labor se ha continuado fielmente sumándose uno tras otro los volúmenes que nos cuentan la pequeña historia de la Patrulla Águila. En alguna ocasión durante aquellos primeros días, por diferentes motivos, tuvo que ser sustituido en su puesto de A-02 por los expertos “comodines”, que eran el capitán Carlos Pérez Uríbarri y el capitán Ernesto Villanueva Morillas. Cuando tuvo que cambiar de destino dejó su puesto sucesivamente en manos de dos de los primeros tenientes que volaron en la Patrulla y a los que había instruido previamente, Antonio Lombarte y José Vicente Guardiola. José pasó a ser el “Águila 2” cuando Antonio cambió al puesto de A-06. Ambos realizaron una labor encomiable a pesar de su poca experiencia anterior. En el caso de Jose Vicente, pronto me di cuenta de que junto a su gran nivel de inglés atesoraba una gran inteligencia y capacidad de trabajo. Se convirtió en uno de mis mejores colaboradores a la hora de preparar las Directivas y Órdenes de Operaciones que teníamos que realizar para cada salida de la Patrulla. En ellas se coordinaban el personal, las misiones de cada unidad que nos acompañaban y apoyaban en las exhibiciones y desplazamientos nacionales o al extranjero, horarios, etc. Todos formábamos parte de un gran equipo que supo adaptarse a los tiempos cambiantes y problemáticos por los que tuvo que navegar la Patrulla.

El primer “Águila 3” sería el capitán Lorenzo García Pérez. El “Bolo”, como le llamábamos, tenía una gran experiencia anterior pues había volado durante varios años el T-33 en la Base Aérea de Zaragoza. El cometido del punto tres de la for-

mación sería el mismo que el comentado para el A-02 pero en el ala izquierda de la formación. Lorenzo, además de buen piloto, era una persona extraordinaria y su mujer, Nati, muy pronto se convertiría en el prototipo de “patrullera” en la que nuestras mujeres se mirarían. Su gran sentido del humor y la imaginación de que hacía gala cuando nos contaba sus fogosas intimidades con el fleumático Lorenzo, nos hacían reír a carcajada limpia durante las reuniones que teníamos los pilotos con nuestras mujeres, después de cada exhibición. Nos dejó muy joven pero nunca la olvidaremos.

Tampoco Lorenzo se escapó de la omnipresente sustitución y ya en la primera exhibición oficial de la Patrulla Águila tuvo que volar en su puesto mi compañero de promoción y del Ala 12 capitán José Novau Cebrian. Novau también atesoraba una gran experiencia de vuelo y habilidad no le faltaba para volar en cualquier pue-

to, pero muy pronto le llegó un cambio de destino y dejó la Patrulla definitivamente. A partir del año 1987 pasaría a ser titular del puesto “Águila 3” otro de los tenientes pioneros de la Patrulla, Jose Manuel Cuesta Casquero que al igual que sus otros compañeros de promoción recién destinados a la AGA, nunca defraudó al haber aprovechado con sobresaliente el entrenamiento recibido de los veteranos que le precedieron y enseñaron.

El “Águila 4”, el “perro” de la formación, es el avión que vuela a la cola del Jefe de aquella. En la 1ª exhibición pública, que se hizo con tan solo 4 aviones, asumió también el papel de “solo” y fue volado por Eugenio Ferrer. A partir de entonces en el puesto volaron diferentes pilotos. Carlos Uríbarri lo hizo en las temporadas del 85 y parte del 86, hasta que por un cambio de destino lo sustituyó en el puesto el Cap. Ignacio Márquez Moraga que había estado entrenando con Carlos. Nacho es un magnífico dibujante y colaboró con Chito y conmigo en la confección del emblema de la Patrulla. El inevitable cambio de destino de Márquez conllevó un nuevo cambio en el



*Año 1987. Mosquera, Villanueva, Lombarte, Carrizosa, Bordallo y P. Frances.*









**[ Nunca la historia de la Patrulla ha sido un camino de rosas, sino un trabajo constante para superar las diferentes etapas. Como cualquier unidad, el principal tesoro es el potencial humano y en este campo hubo que hacer frente a múltiples problemas derivados de la escasez de personal ]**

puesto y, a partir de septiembre del 86, pasó a ocuparlo el capitán Guillermo Quintanilla Marín que a su vez, al ser nombrado instructor de vuelo de S.A.R. el Príncipe de Asturias Don Felipe de Borbón y Grecia, fue sustituido en septiembre del 86 por el también capitán Andrés

Ortega Martín que ocupó el puesto de A-04 hasta mi relevo al final de la temporada 87-88.

El "Águila 06" se estrenó en octubre del 1985 durante una exhibición que tuvo lugar con motivo de la Semana Aeronáutica que se celebró en la Base Aérea de Alcantarilla, sede de la Escuela Militar de Paracaidismo y de nuestros compañeros de exhibiciones que forman la PAPEA (Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire). El A-06 vuela como "superpunto" pegado al A-02, pero además hace la exhibición más dinámica cuando ejerce de "sincropar", como dimos

en llamar a la pareja de aviones que ejecutan los cruces y maniobras de dos con el A-05. Es un puesto difícil porque al estar en la parte exterior o interior, según la dirección de los virajes que efectúa el Jefe, A-01, tiene que anticiparse a los cortes y aceleraciones de motor necesarias para mantenerse en su puesto. Su referencia es el A-02 con el que tiene que volar y aguantar las posibles brusquedades que a veces se producen en días de atmósfera turbulenta y otras ocasiones en las que hay que hacer correcciones fuertes por diferentes motivos. En su función como "sincropar" realiza con el otro "par" cruces y otras maniobras más complicadas y espectaculares. El primer A-06 fue Luís Bordallo, después lo sustituyó Ernesto Villanueva que a partir de julio del 86 dio paso al recién llegado de la B.A de Morón, capitán Enrique Pérez Fraces quien, asimismo, al pasar a "solo" de la Patrulla lo cedió al capitán Roberto Mosquera Flores. Roberto que había llegado destinado de la Escuela de Reactores de Talavera la Real como profesor de vuelo, aportó su gran experiencia para la mejora de las figuras del "sincropar" para, posteriormente, seguir dando doble mando a los recién incorporados tenientes que, gracias a las enseñanzas recibidas de sus "maestros patrulleros", muy pronto estuvieron operativos, pasando a ser titulares de diferentes puntos de la formación y proporcionando la estabilidad necesaria a la Patrulla Águila para conseguir la supervivencia en aquellas ocasiones en que se padeció una gran falta de pilotos.

El "Águila 07" empezó a volar en la temporada del 87. Supuso un gran paso

Año 1988.  
De pie: Cuesta,  
Coig, Carrizosa,  
Guillén.  
Agachados:  
Lombarte,  
Ortega y  
Guardiola.



a la hora de dar más vistosidad al conjunto de las diferentes exhibiciones que realiza la Patrulla, no solo por aumentar el número de aviones de la formación que por las características del motor que lo equipa nos parece el máximo de aviones posible para que el bloque no pierda la necesaria maniobrabilidad, sino porque se puede actuar con diferentes elementos: la formación completa, el "solo" y el "sincropar". Esta división de la formación, normalmente después de una rotura, le dio más agilidad al conjunto para que siempre hubiera algún avión o aviones evolucionando frente a los espectadores. Con los siete aviones se alterna entre la formación entera de siete aviones, seis aviones y el "solo", cinco aviones y el "sincropar", o 4-2-1, lográndose tener siempre distraída la atención de los aficionados que presencian las diferentes evoluciones al reducirse considerablemente los tiempos muertos con las sucesivas entradas de aviones en el espacio aéreo donde se realiza la exhibición. El primer A-07 fue el capitán Rafael Coig-

O'Donnell Durán que ocupó el puesto hasta la temporada 89-90 en que lo sustituyó el entonces teniente José Manuel García Mora, que ya por entonces atesoraba una gran experiencia por haber entrenado en diferentes puestos de la formación. Rafael Coig sería más tarde jefe de la Patrulla sustituyendo a Villanueva, que a su vez había sido mi relevo entre los años 89-93, cuando para reducir la carga de trabajo del máximo responsable de la Patrulla, se dividió el mando en dos: jefe de la Patrulla y Líder de la formación. Este último recayó en el capitán Domingo Porras.

El testigo se fue pasando de mano en mano y hoy es una realidad la gran unión que hay entre los "patrulleros" y sus familias al haber formado una que ha ido creciendo y que se ha hecho a base de trabajo y sacrificio, de confianza mutua y respeto hacia el compañero que vuela pegado a nosotros. Esta gran unión entre todos fue cuajando poco a poco desde los primeros días, no solo durante los vuelos y su preparación, sino también en las reu-

niones periódicas promovidas por unos o por otros en nuestras casas o en otros lugares de reunión donde nos conocimos más íntimamente acompañados por nuestras mujeres y familias, compartiendo así una parte importante de nuestras vidas.

También nuestros mecánicos pasaron a formar parte de ese gran equipo, y tanto los de talleres como los de línea se comprometieron desde el primer momento a que el vuelo de la Patrulla fuera seguro, con cero fallos. Los voluntarios para hacer un trabajo "extra" no faltaron desde el primer día y poco a poco su integración y compromiso con el equipo pasó a ser una realidad que se incrementa paulatinamente con el paso del tiempo. Su aportación ha sido imprescindible para el buen fin de la empresa que un día comenzamos. A base de trabajar codo con codo, compartiendo nuestros vuelos después de ser autorizados a volar en la cabina trasera durante algunos vuelos de posicionamiento, y tras haber conocido y convivido con sus mujeres e hijos en las reuniones periódicas que se tienen, son



**[ Con los siete aviones se alterna entre la formación entera de siete, aviones, seis y el “solo”, cinco y el “sincropar”, o 4-2-1, lográndose tener distraída la atención de los aficionados al reducirse en gran medida los tiempos muertos con las sucesivas entradas de aviones en el espacio aéreo ]**

la otra mitad de nuestra familia y sin los que sería imposible que el Águila desplegara sus alas.

Pero la Patrulla Águila no solo está formada por los pilotos y sus mecánicos sino que, prácticamente, todo el personal destinado en la Academia General del Aire está involucrado de una u otra manera por su quehacer diario o por sentirse representado, cuando no orgulloso a nivel de Unidad por aquellos que pasean tan dignamente los colores de España, y por añadidura los del Ejército del Aire y la A.G.A., por todo el mundo.

## LA TABLA

Una vez que tuvimos un grupo de pilotos voluntarios dispuestos a superar el reto que significaba hacer una Patrulla Acrobática prácticamente de la nada, empezó la tarea más difícil: ¿qué figuras íbamos a volar y como las enlazaríamos

para obtener el resultado que pretendíamos? Ninguno de nosotros tenía una experiencia seria en

ese campo. Algunos habíamos hecho exhibiciones con un solo avión o en formación cerrada, pero de una manera que podemos llamar “amateur”. Se trataba de exhibiciones de corta duración en las que se volaban una serie de figuras aisladas y sin unas normas claras a la hora de sobrevolar al público, alturas mínimas o adaptación a una mala meteorología que podía presentarse el día de la exhibición, ya que si aquella no era buena o bien se anulaba o se arriesgaba, a veces demasiado, al no haber ninguna alternativa a lo que, escasamente, se había entrenado. La experiencia acumulada por otras Patrullas como la Ascua de Manises con los Sabre, los T-33 de la Escuela de Reactores de Talavera, o la de los T-6 de la Escuela Básica de Matarán, se había perdido y lo que pudimos aprovechar de su trabajo fue la lectura

de algún artículo en revistas de aviación o lo que recordábamos al haberlos visto volar alguna vez. Otra Patrulla que realizaba una bonita y espectacular exhibición en aquellos días era la del Ala nº 14 de Albacete, pero el avión que empleaban, el Mirage F-1, era de características muy diferentes a nuestro C-101. También fue importante la contribución de los “Amigos” de Zaragoza con el veterano T-33, algunos de sus pilotos estaban ahora entre nosotros y nos aportarían toda su experiencia y buen hacer.

Lo primero que hicimos fue concretar y practicar las diferentes formaciones que podíamos volar con nuestro C-101. La aerodinámica del avión y el motor que lo equipaba eran los parámetros limitativos a los que nos teníamos que ajustar a la hora de elegir las diferentes formaciones con las que se podía volar una determinada figura acrobática y el número máximo de aviones que permitía mantener la maniobrabilidad requerida. Una vez tuvimos definidas las diferentes formaciones con la distribución de los puestos, le di-



mos un nombre a cada una de ellas. Estos se pusieron según las formas resultantes del conjunto, otros como homenaje a diferentes escuadrones, llamándolas por su identificativo radio y también por el nombre de una determinada entidad que apoyara a la Patrulla. Nacieron así, entre otras, las formaciones Cuña, Flecha, Delta, Rombo, Ala, Poker, Lanza, CASA, Cruz, Dardo, Mirlo, Supermirlo, Tordo, FACA o 7 Coronas (este en honor a la Región Murciana). En algunas de las figuras que se volaban se cambiaba de una a otra formación durante su ejecución para tratar de conseguir una mayor vistosidad y espectacularidad.

Una vez comprobada y practicada la viabilidad de cada formación y qué figuras se podían volar con cada una de ellas, llegó la hora de enlazarlas para formar un conjunto lo más cohesionado posible. Se trataba de inventar una coreografía en la que se minimizaran los tiempos muertos, aquellos en los que no hay ningún avión evolucionando delante de los espectadores y de dotar al conjunto de una armonía

y ritmo adecuados para conseguir una evolución constante en la que se fuese de menos a más hasta llegar a un punto y final impactante con la última rotura.

Mientras los aviones volaban todos juntos, en formación cerrada, era más sencillo conseguir el propósito deseado, pero todo se complicaba cuando a partir de un momento dado, tras una rotura, la formación principal se dividía para dar paso a las evoluciones del “solo” o del “sincropar”. Hubo que coordinar los tiempos requeridos para completar cada intervención y conseguir que, mientras un elemento estuviera haciendo sus figuras delante del público, el siguiente tuviera tiempo suficiente para colocarse en la posición desde la que comenzaría la suya. Las diferentes velocidades, maniobrabilidad y la influencia de factores externos como el viento reinante nos ocasionaron bastantes quebraderos de cabeza y supusieron una gran carga de trabajo en tierra cuando tuvimos que resolver problemas en los que se mezclaban la geometría y la física (para algo nos sirvió lo que

habíamos estudiado y aprendido durante nuestros años de preparatoria y los diferentes cursos académicos). Sobre la base de lo programado en el papel y una vez que se comprobaba en vuelo la exactitud de cada maniobra o se identificaban los errores cometidos en los cálculos, se incorporaban a la tabla o bien se introducían en ella los cambios pertinentes.

Para la realización de la tabla, aparte de las figuras fruto de nuestra propia inspiración y experiencia previa, estudiamos con gran interés la documentación que pudimos conseguir de lo que hacían otras Patrullas europeas, esto nos ayudó mucho a la hora de tener una referencia clara en cuanto a la duración de la exhibición, métodos de trabajo, maniobras que creíamos que nos podían servir también a nosotros, normas de seguridad, etc. En este aspecto fue de gran ayuda, a la hora de conocer en mayor profundidad el peculiar mundo de las exhibiciones aéreas, los permisos que el coronel Gómez Coll consiguió para que fuese como observador, en comisión de servicio, al Festival

**[ También los mecánicos pasaron a formar parte de ese gran equipo, y tanto los de talleres como los de línea se comprometieron desde el primer momento a que el vuelo de la Patrulla fuera seguro, con cero fallos. Los voluntarios no faltaron y su integración y compromiso con el equipo pasó a ser una realidad ]**



de Farnborough y al TVS Air Show de Bournemouth. En este pude asistir a los briefings de los Red Arrows de la RAF y a la celebración de su 20 Aniversario tras una espectacular exhibición llevada a cabo con sus flamantes Hawk. La constante

evolución de la Patrulla Águila le debe mucho, como no, a lo que aprendimos en nuestras salidas a festivales aéreos extranjeros en los que coincidimos muchas veces con otros compañeros y amigos, como lo fueron los Frece Tricolori y los componentes de la Patrouille de France, otros dos magníficos ejemplos de Patrullas acrobáticas nacionales de excepción.

Aunque cada patrulla tiene una personalidad y una forma de trabajar propias, todos aprendemos de lo que hacen los

demás y en muchos casos "imitamos" algunas de sus formaciones y figuras, aunque el resultado es siempre distinto ya que cada avión de los que forman las diferentes escuadras es el que le da finalmente ese toque distintivo que tiene el vuelo de cada una. Las Patrullas, al igual que las personas, son iguales pero muy diferentes.

Una tabla para una Patrulla como Águila debe durar entre 15-20 minutos, su confección, como hemos dicho anteriormente, requiere una gran carga de trabajo tanto en tierra como en vuelo. Pero ¿y si la meteorología del día no acompaña para realizar la tabla estándar? Porque entre las figuras básicas que realizan sus aviones están las maniobras verticales como son el "looping", la hoja de trébol, la imperial, los toneles verticales o la velocidad cero por ejemplo. Para estos casos, en que el techo de nubes no permite la realización de este tipo de figuras verticales sin meterse en ellas, pero sí permite la

*Año 1989. Villanueva, Albalat, Peidró, Porras, Nieto, Guillén y Mora.*



realización de toneles en formación o por parejas, la tabla se cambia por otra con figuras con menos desarrollo vertical, trabajando más los cruces, toneles y cambios de formación, que sin alcanzar la espectacularidad de la tabla completa sí permite el demostrar las posibilidades del avión. Nos encontramos ya con la necesidad de tener dos tablas diferentes en el repertorio de la Patrulla. Pero, aún más, ¿y si el techo de nubes no permite la ejecución de toneles a la formación? Tampoco en este caso deja de volar la Patrulla Águila, puesto que esta posibilidad está también prevista en las tablas que es capaz de volar, es la denominada “Plana”, para un escaso techo de nubes de 1.000 pies. En resumen, la cambiante meteorológica que se nos puede presentar el día de la exhibición obliga a tener en el “repertorio” no una, sino tres tablas diferentes que los pilotos tienen que entrenar y conocer a la perfección puesto que, como ocurre en determinadas regiones de Europa, en cuestión de minutos se puede pasar de un techo de nubes de 5.000 pies a uno de mil y pocos. Es posible por ello, y alguna vez ha ocurrido, que la formación esté rodando para hacer su exhibición hacia la cabecera de pista de despegue, cuando un rápido empeoramiento de las condiciones meteorológicas obliga al Jefe a ordenar el cambio de la tabla que se iba a volar por otra que requiera menor techo de nubes o visibilidad. Para facilitar el trabajo de los pilotos, a la hora de adaptarse a las diferentes tablas, hay que procurar que sean lo más parecidas posibles las entradas y salidas en el escenario de los diferentes elementos que la componen. Vemos pues que estudio y trabajo no les faltan a los “patrulleros”.

## LOS ENSAYOS

La primera salida de la Patrulla se realizó con cinco aviones C-101 en la tarde del día 04 de junio del año 1985, la misión: “realizar un entrenamiento de maniobras acrobáticas en formación y tratar de hacer un primer estudio del comportamiento del avión al ser sometido a las exigencias de un vuelo de exhibición”, tal como está escrito en el Diario de Operaciones de la Patrulla Águila. Se empezó haciendo toneles y “loopings” con diferentes tipos de formación y una cosa quedó muy clara ese día: el motor andaba muy justo, pues al ser un turbofán (turboreactor de doble flujo) con alto índice de derivación su reacción era muy lenta a la hora de conseguir la aceleración/desaceleración

**[ La Patrulla Águila no solo está formada por los pilotos y sus mecánicos sino que prácticamente todo el personal destinado en la AGA está involucrado de una u otra manera por su quehacer diario o por sentirse representado por aquellos que pasean los colores de España por todo el mundo ]**







requeridas por el piloto para mantenerse en su puesto. Como consecuencia de esa tardía reacción los aviones de los puntos se retrasaban, aún con el motor a tope, durante los tirones iniciales del jefe (que siempre mantenía la misma potencia) cuando este realizaba un “looping” o un tonel, sin embargo al pasar por el horizonte en la caída tendían a adelantarse. La solución fue que al pasar por los 30º del horizonte en el tirón, el jefe cortaría un poco motor y al pasar de nuevo por el horizonte en la caída lo metería de nuevo para evitar ser adelantado por los puntos. Algo “anti natura” para el instinto básico de un piloto pero que solucionaba el problema a los puntos, que de esa forma iban más cómodos y podían mantener la formación cerrada con mayor facilidad. Cuando acabamos el entrenamiento y tal como habíamos preparado en el “briefing” del vuelo, todos los aviones nos dirigimos hacia nuestra base en la A.G.A. para hacer el aterrizaje en formación cerrada con los cinco; nos salió tal como habíamos programado, y este aterrizaje, que la Patrulla sigue haciendo, ahora con siete aviones, en algunas demostraciones en las que los espectadores tienen a la vista la cabecera de la pista de aterrizaje, se ha convertido en una de las maniobras emblemáticas de nuestra Patrulla.

Conforme los vuelos en formación cerrada iban sucediéndose, fueron aumentando la experiencia y la confianza de los puntos, superpuntos y perros tanto hacia ellos mismos como hacia los compañeros que controlaban los aviones que rodeaban al suyo a muy pocos metros de distancia mientras se volaban las figuras acrobáticas que mandaba el jefe. Poco a poco se fueron ensayando maniobras con mayor grado de dificultad, como los toneles por pareja o el tonel simultáneo que, sobre el eje, realizaban todos los aviones al mismo tiempo y que parecía durar una eternidad desde que se comenzaba con un brusco alabeo mantenido hasta que acababas con los planos paralelos al horizonte y veías de nuevo a tu punto de referencia en el sitio donde debía estar; ¡milagro! La disciplina que se mantenía durante el vuelo con el estricto cumplimiento por parte de los pilotos de todo lo que se decía durante el briefing fueron la clave de que, aún en esos primeros días, no se tuviese que lamentar ninguna desgracia cuando ocurría algún problema inesperado o alguna maniobra que no salía exactamente como estaba planificada.

Además del vuelo en formación cerrada, la Patrulla realiza otras maniobras que implican una rotura previa. Las roturas son muy espectaculares y no tienen una gran dificultad, estas llegan a continuación cuando los aviones, que han salido



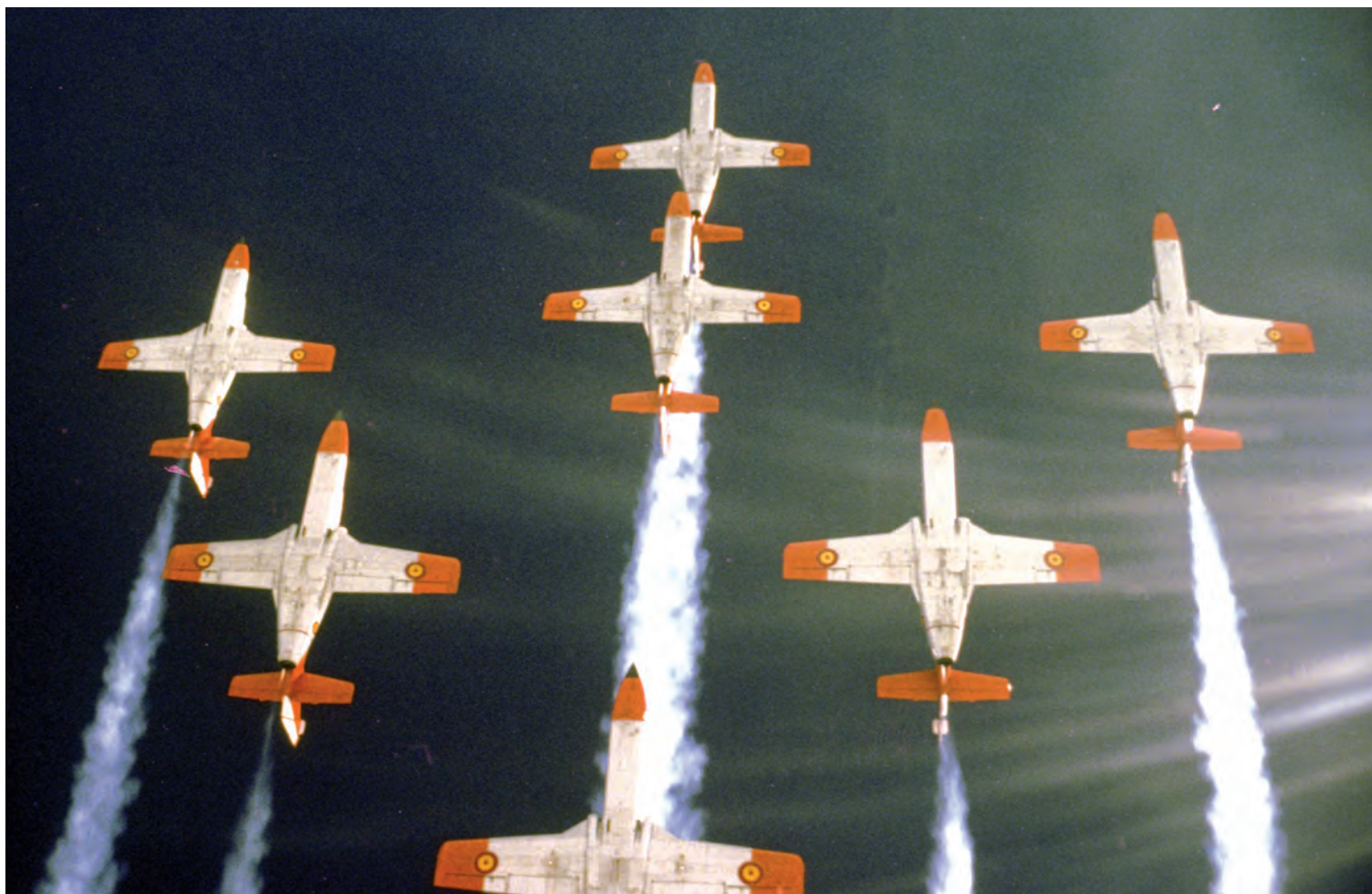
en direcciones diferentes, tienen que reunirse de nuevo lo más rápidamente posible para reiniciar la tabla. Es a partir de una primera rotura cuando empieza la actuación de los “solos”; éstos vuelan con un único avión o con dos en el caso del “sincropar”. Para coordinar las entradas y salidas de estos tres elementos tienen que estar muy bien compenetrados el jefe y aquellos. Hay cruces entre aviones solos o entre estos y el grueso de la formación, y estos cruces tienen que producirse exactamente delante del público. Para conseguirlo no hay más solución que ser lo más exacto posible a la hora de volar la trayectoria programada, a la velocidad adecuada y efectuando las correcciones

trenamientos en el mismo avión el jefe y el piloto seleccionado hasta que definimos la tabla inicial que volaría en la exhibición. Otros entrenamientos se hacían con dos aviones, jefe y “solo”, para coordinar los cruces, o los dos “sincropar” para entrenar su particular exhibición. Con el paso del tiempo llegarían las propuestas de nuevas innovaciones y aportaciones propias de cada piloto que hacía de “solo”, una vez que aumentaban su experiencia y seguridad en sí mismos.

**[ La experiencia acumulada por otra patrullas como la Ascua de Manises con los Sabre, los T-33 de la Escuela de Reactores de Talavera, o la de los T-6 de la Escuela Básica de Maticán, se había perdido y lo que se aprovechó de su trabajo fue la lectura de algún artículo o el recuerdo de haberlos visto volar ]**

del Ejército del Aire. La decisión, como no podía ser de otra manera, fue rápida y todos estuvimos totalmente de acuerdo, se llamaría “Patrulla Águila”.

Al cabo de unos meses, meses que pasaban a la velocidad del rayo, empezamos a pensar en nuestro futuro emblema. En el que tenía en mente debería figurar la bandera de España, la Corona Real, un lema y un dibujo. Entre los componentes de la Patrulla, como ya he comentado, teníamos a un buen dibu-



de tiempo calculadas para compensar un posible viento cruzado. La confianza mutua entre los pilotos tiene que ser total, pues de otra forma llegarían las dudas y titubeos que pondrían en peligro la seguridad de la formación o la espectacularidad de la exhibición. Es cuestión de tener una fe ciega en el amigo que vuela a nuestro lado, y es esta confianza total en el compañero la que hace que los lazos de amistad entre los componentes de la Patrulla sean tan fuertes y duraderos.

Para el entrenamiento del “solo” hicimos numerosos en-

### UN NOMBRE, UN EMBLEMA

U nos días antes del primer vuelo de la Patrulla, cuando aún estábamos en la fase de “reclutamiento” pensábamos en cómo podríamos llamar a la que iba a nacer y la solución nos llegó en el mar mientras Carlos P. Uríbarri y yo mismo navegábamos a bordo de un pequeño velero de nombre Águila por aguas del Mar Menor. Enfrente estaba nuestra “casa”, la Academia General del Aire, en cuyo emblema luce un águila que sostiene las alas



jante, Nacho Márquez y fue él quien presentó el dibujo definitivo para el campo circular del escudo de la Patrulla en el que figuran la letras “Águila” con el águila que se espanta al paso de los aviones de la Patrulla que, aunque no lo pretenden, le hacen saltar algunas plumas. Chito Polo dio con la sentencia que figura bordeando el emblema: “Juncti sed non uncti”, traducción al latín hecha por nuestro pater, Don Calixto, del mas entendible “Juntos, pero no revueltos”. Bordeando por su base el emblema también aparece “Patrulla Acrobática de España”. Cuando se solicitó del mando la aprobación del emblema

se nos hizo alguna corrección que por diversos motivos nunca se llevó a efecto. Coronando el conjunto está la Corona Real y sosteniéndolo la Gloriosa bandera de España.

## UNIFORMES Y RECURSOS

**E**l uniforme de la Patrulla en las exhibiciones era el mono de vuelo que se da como dotación a los pilotos del Ejército del Aire, pero conforme pasaba el tiempo y la Patrulla iba teniendo cierta entidad y fama internacional fue surgiendo la necesidad de hacerlo un poco más atractivo y seguir así el camino de las demás patrullas europeas que visitan un mono de vuelo diferente al que se usa como estándar en sus respectivos ejércitos. Entre los mayores "fans" de la Patrulla se encontraba el capitán de la USAF Toni Palá. Toni era el oficial americano que estaba de intercambio como profesor de inglés en la AGA y a él le pedimos ayuda para conseguir nuestro propósito. Toni se puso en marcha y al poco tiempo nos comunicó que en la U.S.N.S. de Rota nos esperaban para proporcionarnos una dotación individual del mono de vuelo azul de la Navy. A los pocos días, en un Aviocar de la AGA, nos desplazamos a Rota todos los patrulleros y fuimos recibidos personalmente por el comandante que nos atendió con todo el calor y la amabilidad que podíamos esperar, proporcionándonos todo lo que le habíamos pedido. ¡Gracias Toni!

El uniforme de la Patrulla consiste en un mono de vuelo de color azul que luce en el brazo derecho el emblema de la AGA y en el izquierdo la bandera de España, en la parte derecha del pecho

el emblema de la Patrulla Águila y en la izquierda del mismo el del Ejército del Aire, las letras Águila con el número en la formación del piloto, graduación y grupo sanguíneo al que pertenece. Como complemento y abrigo en los días de frío, se proporcionó una cazadora de cuero negra a cada piloto. También cambió la apariencia de los mecánicos de línea de la Patrulla cuando se les dotó de un mono de vuelo más apropiado y que también les servían para los días en que volaban en la cabina trasera de los aviones en los desplazamientos para las exhibiciones.

Los fondos de atenciones generales de las diferentes bases aéreas nunca han estado sobrados y el de la Academia no era una excepción. En el caso de la Patrulla, además de los "posters" y folletos que se daban de manera gratuita en las exhibiciones, siempre había compromisos y necesidades que, hasta que hubo un presupuesto para esos gastos, había que cubrir para corresponder a los regalos y atenciones que tenían con nosotros otras Patrullas y entidades. Nuestro obsequio más común era una foto de la Patrulla firmada por todos y enmarcada con la dedicatoria que Chito Polo se encargaba de escribir a toda prisa en el último minuto con el nombre del destinatario; otras veces era una placa conmemorativa, una caja de vino de Jerez, etc. No había para más. Además de estos gastos de relaciones públicas había otros como los fotográficos que, por falta de recursos, no nos cubría la Sección Fotográfica de la AGA en su totalidad. Esto ocurría con los carretes, revelados y ampliaciones que necesitábamos y otros medios tales como las imprescin-





**[ Una vez comprobada y practicada la viabilidad de cada formación y qué figuras se podían volar con cada una de ellas, llegó la hora de enlazarlas para formar un conjunto lo más cohesionado posible. Se trataba de inventar una coreografía en la que se minimizaran los tiempos muertos ]**

dibles cámaras de fotos y de video con las que grabar nuestros entrenamientos y exhibiciones. Para

cubrir todos estos gastos ineludibles pensamos que una buena solución sería vender camisetas y otros motivos que, con diferentes diseños nuestros, relacionados siempre con la Patrulla, tuvieron una gran acogida entre la gente. A esta pequeña pero exitosa “tienda” que trasladábamos con nosotros en nuestros desplazamientos al extranjero le llamábamos de manera jocosamente “Cachuchas”, entre sus más destacados impulsores y encargados estaba el entonces teniente Guillén. Una vez que se consiguió un presupuesto del Ejército del Aire y de la empresa CASA se decidió donar los derechos y explotación de todos los diseños de la Patrulla a la Damas de Loreto para sus

finés benéficos aunque, desgraciadamente, son otros los que más se benefician del tirón de

ventas que tienen todos los artículos relacionados con nuestra Patrulla.

Para los gastos no operativos de la Patrulla se solicitó la colaboración de la constructora del avión, la española CASA. A tal efecto y por la intermediación del coronel Castro, enlace del E. del Aire con la empresa, fui recibido por su Presidente y se acordó que CASA contribuiría anualmente con una determinada cantidad a las necesidades de la Patrulla en los apartados relacionados con las publicaciones, folletos, “posters”, relaciones públicas, etc. Con ello se acabaron muchas de las preocupaciones que más nos agobiaban la hora de funcionar con la seriedad que pretendíamos.

## LOS HUMOS

Entre los componentes que más contribuyen a la vistosidad de una exhibición aérea están los colores de los aviones, el ruido de sus motores y los humos. En el caso de la Patrulla Águila el color gris claro de los fuselajes de sus aviones pintados con los colores de la Escuela Básica resalta más bien poco con un cielo brumoso o incluso azul, quitando contraste al conjunto de los aviones que vuela la formación aunque, también es verdad, que el color naranja propio de los aviones dedicados a la enseñanza en vuelo, que pintan las puntas de los planos, morro y cola resalta algo más la silueta y da algo más de fuerza al conjunto. Otro factor que aumenta mucho la espectacularidad que se pretende conseguir en las exhibiciones aéreas es el rugido, ensordecedor en algunos casos, de los motores de los avio-

nes. En el caso del C-101, equipado con un turbofán, el ruido disminuye considerablemente en comparación con los turbo reactores que equipan los aviones de las Patrullas más importantes aunque, eso sí, gasta mucho menos combustible gracias a los álabes de su gran ventilador. Alguna revista especializada en temas aeronáuticos se ha referido a este sonido tan propio del C-101 como el de una aspiradora, no quisiéramos tener que recordar a otros el viejo refrán de “Mucho ruido pero pocas nueces”. El poco ruido de nuestros aviones se podía traducir en una menor potencia de nuestros motores, pero por su aerodinámica volaba con una menor velocidad de maniobra con relación a las demás Patrullas; el menor radio de nuestros virajes lo supimos aprovechar, ya que podíamos evolucionar más cerca de los espectadores y de esta manera conseguimos una mayor vistosidad aunque, eso sí, exenta de ruidos. El reducido radio de giro de nuestros aviones es muy de agradecer cuando el tiempo está mal, con poca visibilidad o en zonas con montañas próximas a la zona donde tiene lugar la exhibición.

Los humos son decisivos para conseguir una mayor vistosidad en las exhibiciones aéreas. Aparte del mensaje patriótico que dejan escrito cuando en el cielo dibujan los colores de la bandera nacional, los generadores de humo a bordo de los aviones acrobáticos sirven para que a los espectadores les sea más fácil seguir la trayectoria de los aviones en sus continuas evoluciones añadiendo un cierto dramatismo escénico a la exhibición. Nosotros, en aquellos días, nos conformábamos con el humo blanco y sobre él empezamos a investigar. De diferentes fuentes de información conocimos como

lo producían las demás patrullas. Teníamos idea de cómo se inyectaba el producto en la salida de las toberas por la observación de los aviones de aquellas, también supimos que se trataba de gasoil que al aumentarsele la temperatura lo suficiente se evapora y entonces dejaba

tras sí la ansiada estela. Solo faltaba aplicarlo a nuestro avión y el encargado de llevarlo a la práctica fue el capitán Ingeniero Aeronáutico Dionisio Collado. “Dioni” hizo el proyecto y, una vez completado, aproveché la oportunidad que me llegó cuando, por una revisión de tercer nivel que tenía que realizarse en uno de nuestros aviones, tuve que llevarlo en vuelo a la Maestranza Aérea de

**[ La primera salida de la Patrulla se realizó con cinco C-101 en la tarde del día 4 de junio de 1985, la misión: “realizar un entrenamiento de maniobras acrobáticas en formación y tratar de hacer un primer estudio del comportamiento del avión al ser sometido a las exigencias de un vuelo de exhibición ]**







se aprovecharon los vuelos de ida y vuelta a Jerez para seguir ensayando lo conocido y otras maniobras nuevas. ¡Habíamos roto el hielo!

A partir de ese día se continuó volando aún con más ganas a fin de estar preparados para la siguiente exhibición. Esta tuvo lugar en nuestra casa, cuatro días después, el 18 de junio, ante los “Agregados Aéreos extranjeros” en España que visitaban la AGA. Volamos 5 aviones y la tabla que se hizo fue mucho más completa. El dicho de que “Nadie es profeta en su tierra” no se cumplió en esta ocasión pues las adhesiones a nuestra Patrulla se multiplicaron y las felicitaciones de nuestros compañeros nos animaron a seguir. Aca-

Albacete. Allí les hice la petición de instalación del sistema de humos proyectado. La colaboración de la Maestranza fue, como siempre, total y unas semanas más tarde el avión estaba de vuelta a los mandos del Cte Francisco Capel que, como Jefe de Mantenimiento, mandó que se hicieran las pruebas oportunas con diferentes fijaciones y boquillas en el inyector del gas-oíl en la tobera de escape hasta que, por fin, se consiguió una estela de vapor aceptable. Poco a poco contamos con el sistema productor de humo blanco en todos los aviones de la Patrulla, aunque su funcionamiento no estuvo exento de fallos como el “petardeo” (interrupción del humo) que se producía a veces, sobre todo cuando se volaba en invertido. El primer vuelo de siete aviones con humo tuvo lugar en nuestra casa, la A.G.A., el 11 de abril de 1988. La constante evolución de la Patrulla trajo consigo unos años más tarde la adaptación en sus aviones del sistema de humos de colores.

## LAS PRIMERAS EXHIBICIONES

Si el día 4 de junio de 1985 fue el primer vuelo de entrenamiento de la Patrulla Águila, el 14 de junio del mismo año realizamos la primera exhibición, en Jerez de la Frontera, ¡tan solo 10 días más tarde! Al no estar aún bien entrenados, lo que realmente se hizo fue una “media exhibición”, pero la volamos porque la ocasión valía la pena ya que se conmemoraban las “50 mil horas de Patrulla Marítima” realizadas desde aquella Base de La Parra. Se hizo con tan solo cuatro aviones por falta de pilotos suficientemente entrenados. Los titulares que sí habían estado volando con la Patrulla desde el inicio tenían servicios y otras obligaciones militares que les hizo imposible estar presentes en esta primera salida. Se cubrió el expediente y





bamos el primer verano de la Patrulla en la Base Aérea de Armilla, Granada, donde se conmemoraban las “100 mil horas de helicóptero” voladas por la Unidad y las 5ª “Jornadas Aeronáuticas”. También intervinieron cinco aviones.

El 27 de octubre del mismo año volamos por primera vez en exhibición con seis aviones. Fue en la Base Aérea de Alcantarilla, donde se clausuraba la “Semana Aeronáutica”. En esta exhibición nos enfrentamos por primera vez al mal tiempo por unas nubes bajas del tipo cumulonimbo que se desarrollaban en la zona de vuelos. Hubo que improvisar algún pequeño cambio por tal motivo y nos quedó claro que teníamos que preparar otras tablas para mal tiempo. Con las que se realizaron en la Academia General del Aire, el día 09 de noviembre para conmemorar el “40 Aniversario de la AGA”, y la del 10 de diciembre día de la Virgen de Loreto, Patrona de Aviación, acabó el ciclo de actuaciones de la Patrulla Águila durante aquel primer año.

En 1986 comenzamos con nuevos bríos y sin escatimar esfuerzos, ya estábamos convencidos de que la Patrulla tendría el éxito por todos deseado y hacia el íbamos a toda velocidad, como los bólidos que corrieron el Gran Premio de España de F-1 celebra-



**[ El uniforme de la Patrulla en las exhibiciones era el mono de vuelo que se da como dotación a los pilotos del Ejército del Aire, pero conforme pasaba el tiempo y la Patrulla iba teniendo cierta entidad y fama internacional surgió la necesidad de hacerlo un poco más atractivo como el resto de patrullas europeas ]**

do, por primera vez, en el circuito de Jerez y en cuya inauguración intervenimos realizando una bonita exhibición al finalizar la cual nos trasladaron en helicóptero hasta una zona preferente para disfrutar de la carrera.

Los días 26 y 27 de abril en el aeropuerto de Gerona volamos con motivo del “Cosmo 86”; fue la primera actuación ante Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I que nos felicitó cariñosamente. El vuelo de posicionamiento a la Base Aérea de Reus fue “movidito” debido a la presencia de nubes de desarrollo y a la

inflexibilidad del Control Aéreo que, al no llevar nuestros aviones radar meteorológico, nos metieron en un cumulonimbo al que entramos en formación cerrada pero del que salimos con motivo de una fuerte turbulencia con una rotura imprevista de la formación y “autoseparación” de 500 pies en altura. La primera exhibición en el extranjero fue en la Base Aérea de Koksijde, Bélgica, los días 18 y 19 de junio, con motivo del “25 Aniversario del 40 Escuadrón del SAR”. Fue aquí donde coincidimos por primera vez con una de las grandes, la “Patrouille de France”. Llegaron en vuelo para la toma de contacto con la zona de exhibiciones y hacer el ensayo correspondiente, justo cuando nuestra formación estaba manteniendo corto de pista para despegar. Volaban en una formación abierta para que el jefe y los “solos” fuesen tomando sus referencias, dieron varias pasadas en diferentes direcciones con los aviones relajadamente separados. Uno de nosotros, en lugar de estar calladito, pensó que eso era todo lo que sabían hacer y nos transmitió por la radio con su peculiar acento andaluz una frase que nunca olvidaremos: “Los vamos a mojá”, casi inmediatamente pasaron a formación cerrada y haciendo uso de sus humos de colores que dibujaban la bandera francesa comenzaron su exhibición, nuestras bocas se quedaron abiertas, ¡no nos faltaba nada! El día 20 volamos también en un Festival Aéreo que tenía lugar a unos pocos kilómetros de Koksijde, en el Aeroclub de Ur-

sel. Fue este día el de la peor meteorología que habíamos volado hasta entonces y en un escenario difícil de empeorar con una pista casi invisible desde el aire por estar rodeada de altos árboles y con un techo de unos 1000 pies. A pesar de todos los inconvenientes pasamos la prueba sin contratiempos gracias a que teníamos bien ensayada la tabla que teníamos preparada para ese techo de nubes. La temporada del 86 finalizó en Toulouse donde volamos los días 4 y 5 de octubre con motivo del "Salon Aeronautique et Espaciale". En esta ocasión al avión del perro, capitán Quintanilla, no se le metió el tren después del despegue pero, aunque tuvimos que improvisar sobre la marcha y hacer la exhibición con solo cinco aviones, pudimos salir airosos del contratiempo sin que se notase demasiado la influencia de la emergencia que se resolvió inmediatamente después del aterrizaje de los aviones.

La temporada de 1987 fue la primera en que volaron tenientes, faltaban pilotos y había que formar a los nuevos. Se empezó muy pronto con una exhibición en

Castellón de la Plana con motivo de la "Semana del Ejército del Aire". Después de realizar otras 6 en diferentes ciudades españolas nos tocó volver a Bélgica, para volar los días 23 y 24 de mayo, esta vez en la Base Aérea de Liege-Bierset con motivo del "Open Day". Una semana más tarde, el 31 de mayo, volaríamos en la B.A. de Aviano con motivo del "Open Day" ante cientos de miles de espectadores y fue allí donde coincidimos por primera vez con los "Frecce Tricolori", unos grandes pilotos y excelentes compañeros. Tras varias exhibiciones nacionales volaríamos a la Base Aérea de Fairford, Inglaterra, con motivo del "International Air Tattoo" y allí nos encontramos por primera vez con el equipo que nos faltaba de los tres grandes, los admirados "Red Arrows" de la RAF. Después de las de Vigo y Morón, la última exhibición se haría en la AGA el 30 de septiembre con motivo de los Campeonatos Interacademias.

A partir del año 1988 la Patrulla empezaría a volar con siete aviones y sistema de humos, nos estrenamos en la AGA el día 11 de abril con motivo de la visita de SS. MM. los Reyes de España. Después de las exhibiciones de Los Alcázares y Sevilla, volamos a Hannover, Alemania, los días 10, 11 y 12 de mayo con motivo de la I.L.A.'88. El 21 y 22 del mismo mes estábamos desplegados en Pisa, para el Festival Aéreo "Ali di Donna'88" que se

celebra en honor a las mujeres el Aero-club de Lucca. Después de volar el 29 de mayo con motivo del 75 Aniversario de la Aviación Española en la Base Aérea de Getafe volvimos a Inglaterra para el "TVS Air Show" que se celebró los días 3, 4 y 5 de junio en el aeropuerto de Bournemouth, donde no faltaron ni la lluvia ni el frío. El 4 de julio estábamos en la Base Aeronaval de Rota con motivo del "Independence Day" de los EE.UU. y los días 23 y 24 de julio volamos en el Festival Aéreo de Colmar, Francia. Los días 27 y 28 de agosto intervenimos en el Air Show que se celebraba en la B.A. de Nörvenich (Colonia), Alemania. El 28, se convertiría en uno de los más tristes de la Patrulla con motivo del mayor accidente ocurrido durante una exhibición aérea. Fué en la Base Aérea de Ramstein", a unas pocas millas de donde

**[ Conforme los vuelos en formación cerrada iban sucediéndose, crecía la experiencia y la confianza de los puntos, superpuntos y perros, tanto hacia ellos mismos como hacia los compañeros que controlaban los aviones que rodeaban al suyo a pocos metros mientras se volaban las figuras que mandaba el jefe ]**

nosotros estábamos volando. El accidente ocurrió durante la demostración de los "Frecce Tricolori" y fue fruto de una colisión entre el avión del solo, teniente coronel Nutarelli y el del Jefe de la formación, teniente coronel Mario Naldini, durante el cruce que hacían los diez aviones tras la rotura "Cardioide"; también resultó implicado el avión del capitán Giorgio Alesio. Además de los 3 pilotos murieron 67 espectadores. La noticia nos llegó nada más aterrizar y después de completar nuestra exhibición, ya que estábamos volando a la misma hora en que ocurrió el accidente. La influencia del desastre de Ramstein en el mundo de las exhibiciones aéreas tuvo una gran repercusión sobretodo en lo referente a las medidas de seguridad, más severas, que se tomaron desde entonces sobre todo para proteger el sector de los espectadores de las trayectorias de los aviones que realizan la demostración aérea. Fue un duro golpe para todos y muy especialmente para los Frecce Tricolori, entre los que teníamos buenos amigos. A pesar de su dolor los Frecce nos acompañaron el día 19 de septiembre en la B.A. de Zaragoza con motivo del 75 Aniversario del Ejército del Aire, y el 8 de octubre para la conmemoración del "35 Aniversario de La Patrouille de France" en Salon-de-Provence. El Ayuntamiento de esta ciudad tuvo a bien nombrarnos "hijos adoptivos de la ciudad" a todos los patrulleros. Finalizamos las exhibiciones del año 88, mi última temporada en la Patrulla Águila, los días 15 y 16 de octubre en el incomparable marco de la ciu-

dad de Ceuta con motivo del 75 Aniversario del Ejército del Aire. Luego llegaría la hora del relevo, como Jefe de la Patrulla quedó el comandante Ernesto Villanueva y como Líder de la formación el capitán Domingo Porras.

## LOS AMIGOS DE LA PATRULLA

La Patrulla ha tenido y tiene muchos amigos, personas de muy diversas edades y ocupaciones que han colaborado, y lo siguen haciendo a diario desde los sitios más insospechados y de las más diversas maneras, a que esta Unidad haya llegado donde está y, lo que es más difícil, se siga manteniendo en todo lo alto gracias al entusiasmo y apoyo de todos sus incondicionales seguidores.

Echando la vista atrás sobresalen algunas personas que, entre muchas otras que seguro me dejaré en el tintero, nos ayudaron desde el principio, cuando la Patrulla era, apenas, un embrión de lo que es ahora. Creyendo en un proyecto común y poniendo en él toda su ilusión y espíritu aeronáutico consiguieron que España tenga hoy una Patrulla Acrobática que nos representa por todo el mundo. Gracias Majestades y gracias Alteza, gracias a los coroneles directores de la AGA Carlos Gómez Coll y José M<sup>a</sup> Pérez Tudó, a Quico Borralló (Jefatura de Vuelos AGA), Perico Dueñas (jefe Básica), Paco Capel y Pope Inclán (Jefatura Mantenimiento), Dionisio Collado (Ingeniero Mantenimiento), subtenientes Juan de Dios, Zamora, Satre, Mateo, Tormo y muchos otros mecánicos de línea y talleres de Mantenimiento, Toni Palá (USAF), Jefatura Navy (Base Aeronaval de Rota), Pater Calixto, Ignacio (Imprenta AGA), Rafael Mellado padre e hijo (Cronista AGA y profesional de video), Silvia Fernández de Bobadilla (periodista), CASA, mecánicos y especialistas AGA y Maestranza de Albacete, Frecce-Patrouille-Red Arrows (patrullas acrobáticas que fueron nuestra referencia y ayuda), Javier y Nicolás de Cronmar (Breitling), editores de Info Aeromagazines (Revista patrullera digital), "Amigos de la Patrulla Águila" y....a tantos y tantos otros particulares y autoridades que cada día nos dan muestras de su cariño y apoyo. Cómo olvidar a los que nos antecedieron dentro del Ejército del Aire y encendieron la mecha, Patrulla Ascuá, Patrullas de la Escuela Básica, Escuela de Reactores y Ala 14, Equipo Acrobático Nacional, etc. Y gracias, sobre todo, a los pilotos y las familias de todos los componentes de la Patrulla, verdaderos soportes de los que hemos formado parte de este maravilloso equipo.



## CONCLUSIÓN

**D**espués de más 26 años de trabajo de sus componentes, es un buen momento para analizar si han valido la pena los resultados conseguidos por la Patrulla en relación al esfuerzo realizado.

Como todo proyecto común, la Patrulla Águila nació para unos fines. Se pretendía mejorar la eficacia de los medios empleados para realzar las, hoy en día

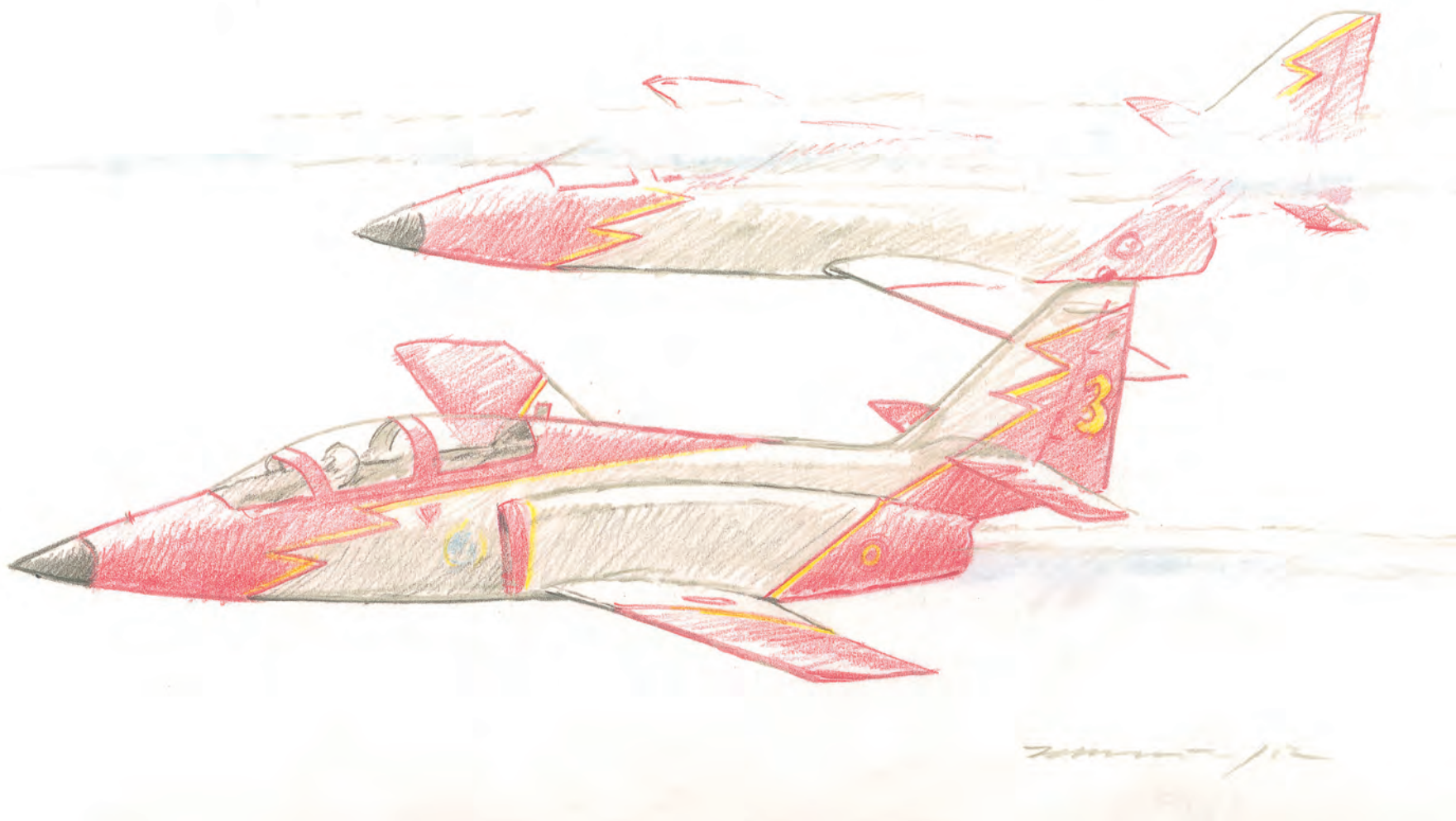
de aquel primer despegue ya sabíamos hacia dónde volar y, literalmente, se plasman así:

– FOMENTAR EL ESPÍRITU AERONÁUTICO EN LOS PROFESORES Y ALUMNOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE.

– CONTRIBUIR A UN MAYOR PRESTÍGIO DE LA A.G.A.

– DAR A CONOCER LA PROFESIONALIDAD DEL EJÉRCITO DEL AIRE.

emocionado atraídos por la espectacularidad y precisión de sus exhibiciones. Muchos de los pilotos que han volado con la Patrulla han ocupado puestos importantes a lo largo de su vida militar, dejando su impronta por donde quiera que pasan y dando muestras de su gran profesionalidad; es una semilla que renace cada día. A pesar de la dificultad del vuelo que realizan, sus pilotos y mecánicos han sabido mantener una gran disci-



más necesarias que nunca, manifestaciones populares de ámbito nacional o regional y la visibilidad del Ejército del Aire, y complementar, en lo posible, la formación del piloto militar a la hora de participar en ellas.

Desde antes de que la Patrulla realizara su primer vuelo, ya estaban definidos los ideales que se pensaban conseguir o al menos mejorar con su quehacer diario; nos habíamos propuesto alcanzar una meta y todos sus componentes queríamos dar un paso más en nuestra carrera profesional dedicando a este fin toda nuestra inteligencia y trabajo.

Estos "IDEALES" están escritos en la primera página del Diario de Operaciones de la Patrulla Águila, porque antes

– PROMOCIONAR NUESTRA INDUSTRIA NACIONAL AERONÁUTICA.

– SER EJEMPLO DE DISCIPLINA EN VUELO.

– PROMOVER ENTRE LA JUVENTUD EL INTERÉS AERONÁUTICO Y MILITAR.

– DEMOSTRAR EL ENTRENAMIENTO DE LOS COMPONENTES DEL EJÉRCITO DEL AIRE PARA EL VUELO EN FORMACIÓN CERRADA.

– CONTRIBUIR A DAR REALCE A IMPORTANTES MANIFESTACIONES DE LA VIDA NACIONAL Y REGIONAL.

Hoy en día son muy pocos los españoles que no conocen a la Patrulla Águila y muchos los que la sienten como algo suyo. Son millones los ciudadanos europeos y de otros continentes que se han

plina y ser destacados ejemplos de Seguridad en Vuelo gracias a su profunda vocación aeronáutica y al empeño en realizar un buen trabajo.

Pocos peros se le pueden poner al trabajo de la Patrulla Águila, sin embargo sí que podemos decir en voz alta que está cumpliendo con excelencia los fines para los que fue fundada y que merece, por tanto, gozar del apoyo de los que así lo entendemos y sentimos. Todos podemos colaborar, desde nuestro particular puesto con ella, para que siga volando y deslumbrándonos con sus vuelos.

Animándoles a que sigan por ese camino de buen hacer, envío mis mejores deseos a todos los "patrulleros" y sus familias.





La finalidad de **AERODPLANO** es publicar aquellos trabajos de investigación que merecen ser divulgados y conocidos por todos los interesados en estos temas. Es una publicación de historia de la Aviación, bien documentada y al servicio de la verdad histórica.



**CUPON DE RESPUESTA**

Cortar o fotocopiar el cupón y enviar a:  
**Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica**  
 C/ Princesa 88, bajo. 28008 Madrid  
 Tfno.: (91) 550 39 10 - (91) 550 39 16

Nombre .....  
 Apellidos .....  
 Domicilio .....  
 Localidad ..... Provincia .....

- Suscripción Aeroplano .....7,21 € unidad
- Número suelto.....9,62 €
- Extranjero.....9,62 € + gastos de envío

**Pedidos contra reembolso (+ gastos de envío)**  
**Venta directa en el mismo Instituto**



# Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

*recoger, conservar y difundir*

Los cerca de 7.000 metros lineales de documentación que se custodian en el AHEA constituyen una fuente de primer orden para los estudios sobre la historia de la aeronáutica española y sobre el Ejército del Aire en todos sus aspectos.

Los fondos depositados están abiertos a la consulta por investigadores, aficionados a la aeronáutica o particulares con un sencillo trámite. El AHEA acepta donaciones de documentos y material gráfico de propiedad privada relacionado con la aeronáutica o el Ejército del Aire.

Avenida de Madrid, 1 - Telf. 91 665 83 40 - e-mail: [ahEA@ea.mde.es](mailto:ahEA@ea.mde.es)  
Castillo Villaviciosa de Odón  
28670 VILLAVICIOSA DE ODÓN. MADRID