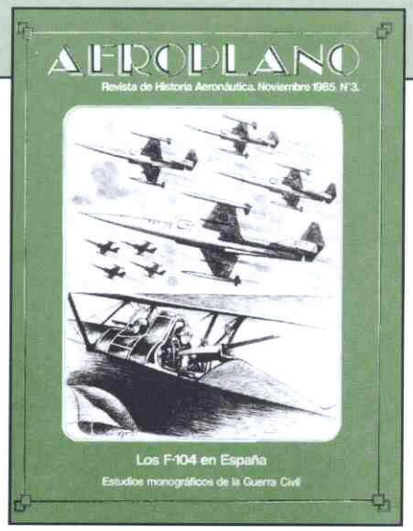
AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Noviembre 1985. N°3.

Los F-104 en España

Estudios monográficos de la Guerra Civil



3 PRESENTACION

DON GONZALO HEVIA ALVAREZ-QUIÑONES, UN TESTIGO EXCEPCIONAL DE NUESTRA HISTORIA AERONAUTICA. Por Rafael de Madariaga Fernández, capitán de Aviación. **4**

18 **LOS GLOBOS EN LA CONQUISTA DEL AIRE. NOTAS PARA LA HISTORIA DE LA AEROSTACION EN ESPAÑA.** Por Ricardo Fernández de Latorre.

HISTORIA APASIONADA DE LOS F-104 EN ESPAÑA. Por Miguel Ruiz-Nicolau y Rafael de Madariaga Fernández. **30**

57 **GUERRA EN MARRUECOS.** Por "Canario" Azaola.

ESTUDIOS MONOGRAFICOS DE LA GUERRA CIVIL: LA BATALLA DE GUADALAJARA y EL DIA MAS ACIAGO DE LOS NATACHAS. Por Jesús Salas Larrazábal, general de Aviación. **60**

90 **AEROPLANOS DEL PUEBLO.** Por "Canario" Azaola.

HISTORIA AERONAUTICA GRANADINA. Por Fernando de Querol Müller, teniente general de Aviación. **92**

100 **LA PATRULLA ACROBATICA ESPAÑOLA.** ¡"ASCUA RESURREXIT"!. Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación.

LOS HIDROAVIONES HEINKEL 60 EN EL MEDITERRANEO Y EN EL ESTRECHO. Por Emilio Herrera Alonso, coronel de Aviación. **120**

132 **EL VUELO. HISTORIA DE LA COMPENSACION ECONOMICA DE UN RIESGO.** Por Antonio Raquejo Alonso, coronel de Aviación.

IMPORTANCIA Y TRASCENDENCIA DE LA INSPECCION "PREVUELO". Por Joaquín Zafra Martín, coronel de Aviación. **140**

144 **HISTORIAS DE LA TORRECICA. TOREROS Y PILOTOS DE AYER.** Por Domingo Henares.

COMIC. BAUTISMO DE FUEGO. Por Juan Warleta. **146**

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica.

Edita: INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICA

Princesa 88, 28008 MADRID, ESPAÑA
Teléfonos: 2442612 - 2442819
Depósito legal: M 20014-1983 ISSN 02 12-4556
Imprime: Gráficas Virgen de Loreto
Precio: España 700 pesetas; extranjero 10$

Director: **Emilio Dáneo Palacios**
Redacción: **Antonio M.ª Alonso Ibáñez**
Diseño: **Antonio M.ª Alonso Ibáñez**
Ilustraciones: **Goñi, José F. Clemente Esquerdo, Justo Miranda e Ignacio Velayos.**

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

PRESENTACION

El presente núm. 3 de **Aeroplano** corresponde, con su frecuencia anual, al de 1985 y pretende ofrecer, otra vez, una variada gama de trabajos sobre nuestra querida aviación: entrevistas a aviadores, historia de globos, aviones y unidades, episodios concretos de la guerra civil, evolución de gratificaciones, anécdotas y sucedidos en el aire, etc., etc.

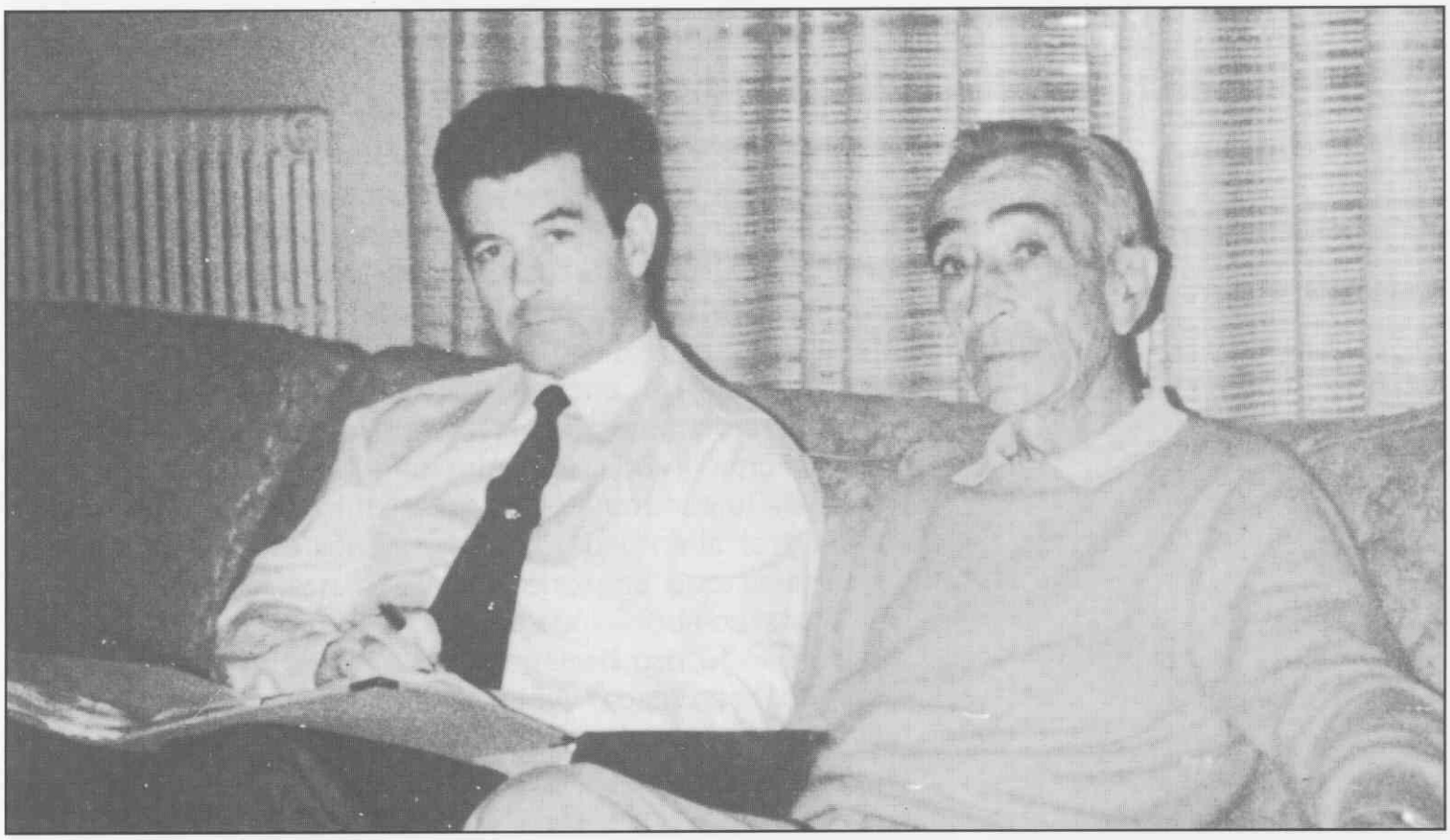
A lo largo de 1985 el Instituto de Historia y Cultura ha mantenido y ampliado los contactos con eruditos nacionales y extranjeros y con archivos y bibliotecas en intercambio y contraste de informaciones y datos. Y ha continuado los esfuerzos de años anteriores en tareas de investigación histórica tratando de localizar documentos interesantes para luego estudiarlos y ordenarlos; y, a veces, reproducirlos, encuadernarlos y difundirlos.

Queremos aprovechar esta ocasión para, una vez más, solicitar ayuda. La reducida plantilla de este Instituto puede lograr muy poco por sí misma, pues necesita el apoyo y el aliento de los meritísimos especialistas civiles y militares que en todo momento nos han brindado su entusiasta colaboración; colaboración que esperamos continúe en el futuro haciendo posible que los frutos de este Instituto sean cada vez más fecundos en beneficio del mayor y mejor conocimiento de nuestra historia y cultura aeronáutica.

Fernando de Querol Müller
Teniente General de Aviación
Director del Instituto de
Historia y Cultura.

Don GONZALO HEVIA ALVAREZ-QUIÑONES un testigo excepcional de nuestra historia aeronáutica

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ, Capitán de Aviación



AL repasar las páginas de los ejemplares anteriores de la revista "Aeroplano", hay un cierto número de nombres que aparecen y reaparecen una y otra vez. Es porque realmente esos hombres han sido muy importantes en la elaboración de la Historia Aeronáutica de nuestro País, de ese acerbo común al cual tantos han contribuido, con su pericia, su heroísmo y su entrega. Don Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, figura muy destacado entre esas personas que jalonan muchas páginas de la Historia de la Aviación Española. Primero, durante la Guerra Civil, luego con su actuación en Rusia y más tarde su continuada participación en la era del "Jet" en España, la creación y desarrollo de la Patrulla Acrobática "Ascua", la adquisición de aviones modernos y complejos para el País: En todo eso y muchos otros proyectos ha sido protagonista de primera fila y desde el primer día.

A regañadientes, colaborando con nosotros pero sin mucho convencimiento; pensando desde el primer momento en no hacer daño a nadie con sus palabras, con cierta aprensión y muchas advertencias a este modesto cronista, aquí están no obstante, sinceros y tremendamente nítidos, los recuerdos de don Gonzalo.

Le agradecemos muy de veras el haber salido de su mutismo, porque los lectores de estas páginas merecen el esfuerzo y porque los hechos deben ser conocidos y los méritos reconocidos. Y hasta quizás otros se animen también a contarnos sus historias, a la vista de relatos como éste, porque forman parte de eso que nosotros queremos reconstruir con paciencia: La Gran Historia de la Aeronáutica Española.

En abril de 1963, siendo Agregado Aéreo a la Embajada de España en Washington, el Coronel Hevia realizó dos vuelos en T-38 Talon y dos en F-104 C. Aquí al bajar del T-38, charla con el Major USAF Walter Daniel.

GONZALO Hevia nació un 11 de septiembre de 1916 en Pontevedra, donde vivió de forma continuada con su familia hasta los 8 años y también en épocas posteriores de su juventud. Su familia, de origen galáico-montañes por parte de padre y castellana por su madre, se afincó en Galicia durante la construcción del ferrocarril Medina-Zamora-Orense y Vigo, extendiéndose posteriormente hasta Santiago en lo que se denominó The Railwest Galicia.

Su padre tenía dos aficiones: Que sus hijos practicaran deportes y el turismo. También tuvo siempre un gran interés porque sus hijos hablaran idiomas. Estas aficiones y convicciones pasaron casi íntegras al joven Gonzalo Hevia, que desde pequeño viajó por Europa, aprendió francés y alemán y practicó diversos deportes. En esquí llegó a quedar tercero en el Campeonato de saltos de España en 1934 con el equipo de Peñalara. Su origen gallego, le aficionó por siempre a los deportes náuticos, a los cuales sigue ligado hoy día.

—Don Gonzalo, ¿cómo fue para Vd. el Alzamiento y la continuación, ya como Guerra Civil?

—Al comenzar la Guerra mi padre me envío con el Almirante Moreno e ingresé en el Acorazado "España", donde estuve destinado como marinero voluntario, hasta su hundimiento en Santander. Después de hacer el curso de tiro y ser destinado al Crucero "Mar Negro", me encontraba a principios de 1937 sirviendo como instructor a bordo del Buque Escuela "Galatea" fondeado en El Ferrol. Por estos meses solicité el ingreso en Aviación y me enviaron a examinarme a Tablada en octubre del 37.

—Ingresó como alumno en la Escuela de Pilotos Elemental de El Copero el 5 de diciembre de 1937, haciéndose piloto elemental. Más tarde se hizo Piloto de Aeroplano de Guerra el 6 de abril de 1938, siguiendo similares peripecias y volando los mismos aviones que tantos otros jóvenes aviadores de esta época.

—¿Dónde nace su afición, que después le ha caracterizado, por la Aviación de Caza?

—No, no, aquí existe una pequeña confusión. Todos los del curso queríamos ir a caza. De hecho, en Jerez yo llegué a volar la Jungmeister que era algo así como tener la calificación de "cazador". Lo que ocurrió es que yo sabía que en Mallorca y en manos italianas había unos hidros de caza, los Machi 41, que me gustaban y a ellos quería ir. Nos dieron un papel para que en él pusiéramos nuestras preferencias de destino y yo en lugar de poner hidros de caza, puse hidros-caza y así, de acuerdo con mis preferencias, me destinaron a Pollensa.

Salimos allí destinados, Antonio Casteleiro, José María Cruz Anabitarte y yo. Al cabo de unos meses, consideramos que estábamos en condiciones de volar sueltos, pero unas normas que se habían establecido nos impedían volar como comandantes al mando. Expusimos nuestro parecer al Jefe de la Unidad, Comandante Noreña y éste, con ocasión de una visita a la Base de Ramón Franco, Jefe de la Aviación de Mallorca, no sin cierta ironía, le trasladó nuestra petición. Franco le preguntó a Noreña si tenía algún avión disponible. A la contestación afirmativa de Noreña, mandó que lo prepararan y a nosotros que embarcásemos.

Don Gonzalo aún recuerda vívidamente aquellos momentos. A él le tocó ser el primero. Tras calentar motores navegando, Franco, aproó el avión hacia el Pabellón de Oficiales en lo que él consideraba un espacio excesivamente corto. Despegue, le dijo. Pero...¿aquí? Despegue, repitió. No se hizo rogar más. Metió motor, mantuvo el avión por derecho, cuando creyó que tenía velocidad suficiente, le tiró decididamente... y consiguió despegar sin irrumpir en la habitación de algún compañero que estuviera descansando. Durante el vuelo, como el Cant llevaba en la cabina muchos cables de mando al aire, de vez en cuando Franco tiraba de un cable y desestabilizaba el aeroplano para ver cómo reaccionaba el neófito. Ramón Franco era, al menos volando, un tipo serio, adusto.

—Al bajarse del hidro, dijo que no teníamos que volver a volar de segundos. Y así estuvimos hasta el final de la Guerra.

—El General Hevia, con su seriedad característica, pero no exenta a veces de cierta "retranca gallega", le llama "lo de la Medalla Militar" a una de esas típicas acciones de guerra en la cual un oficial decidido, al mando de su unidad, como rezan los cánones, hace frente a un enemigo con fuerzas superiores a las suyas. Y además consigue salvar al personal a su mando y preservar el material bajo su custodia, causando daños al enemigo en su propio terreno, y manteniendo la moral de su gente hasta volver a territorio propio. En resumen, un típico ejemplo de Valor: Reconocido!

—Cada semana hacíamos un destacamento en lo que se llamaba el Lago de Formentera, un Dornier de los de Alcudia y nosotros con un Cant Z-501. Allí recibimos, unos 15 días antes de terminar la Guerra, sería a mediados de abril de 1939, un teletipo por radio que decía textualmente: "Reconocimiento sobre Cartagena nacional española". Despegamos hacia el puerto y comenzamos a dar pasadas para reconocer la situación. Había habido un alzamiento de nacionales en el interior de la ciudad, pero aquello no estaba nada claro. El único síntoma de conquista era una bandera nacional Española sobre el tejado del Hospital de Marina, pero tanto desde las calles como desde los tejados nos disparaban a placer. De pronto aparecieron cinco Curtis que debían haber despegado de Los Alcázares o de algún campo cercano, y que venían a perseguirnos. En una de las primeras pasadas hirieron al mecánico. El ametrallador, Zarapico, al intentar cargar la ametralladora se quedó inicialmente con la palanca en la mano, después consiguió montarla. Bueno, total, que nos frieron a tiros y tuvimos que amarar allí mismo a la entrada de la bocana del puerto, haciéndolo a propósito entre los buques nacionales "Mar Negro" y "Mar Cantábrico", que patrullaban vigilando los acontecimientos.

Allí pueden antender al mecánico herido. El hidro hacia agua por varios puntos y los tanques de combustible estaban perforados, chorreando por fuera y dentro del fuselaje.

Los buques no nos hicieron ni caso, atentos como estaban a posibles ataques de los aviones y de los fuertes que vigilan la entrada a la ensenada. Por cierto que en Cartagena había organizado un conflicto monumental, cada fuerte en manos diferentes que se cañoneaban mutuamente. Nosotros veíamos salir botes de la costa que parecían venir a nuestro encuentro. Volvían de nuevo más Curtis, por lo menos un par de ellos. Yo con la ametralladora procuraba ahuyentarlos. Finalmente me decidí, contra todo lo aconsejable, puesto que el combustible que se derramaba podía incendiarse, a poner en marcha el motor, cosa que no había hecho nunca, por cierto. Despegué, arrastrando hasta el ancla de capa y volamos hasta Formentera, donde me dirigí a la playa y varé el Cant para que no se hundiera.

—Así ganó su Medalla Militar Individual, conseguida con 23 años de edad, que se le concedió el 5 de mayo de 1941 y que el mismo Jefe del Estado le impuso sobre el pecho en diciembre de ese mismo año.

—Gonzalo Hevia había volado en la última parte de la Guerra muchos tipos de aviones distintos, por afición, de los muchos que por esa época venían a parar a Mallorca. Se había soltado en el Heinkel 59, en el 60 y en los Arado. Ahora al final de la contienda, había unos 30 Fiat CR-32, el famoso "Chirri", en Son Bonet y se contaba con muy poca gente para volarlos. El coronel José Galán Guerra le dijo que ayudara a volar aquellos aviones:

—Jaime Illera me explicó la famosa "taca", los frenos y alguna cosa más, todo lo que pudo y me solté yo solo en el Fiat. También recuerdo que estuvimos volando en El Carmolí los Ratas con Arestí como profesor. La confusión de los días y los meses siguientes al fin de la Guerra era

enorme. A primeros de mayo de 1939 me mandaron con otros oficiales pilotos a hacernos cargo de los aeródromos de Los Alcázares y El Carmolí. Allí había cantidades increíbles de aviones diferentes, repartidos por varios campos. Aquello atestiguaba, en parte, el caos de los republicanos. Habia de todo, Ratas, Koolhoven —unos biplanos holandeses—, Curtis y hasta un Ford Trimotor. En el aeródromo de San Javier, la Aeronáutica Naval había construido recientemente un campo mucho mejor, con buenos hangares. El Jefe de todo aquello era Carlos Pombo y nos ordenó que fuéramos concentrando todos los aviones que estaban en vuelo, allí en San Javier. En estos aeródromos se habían cogido prisioneros a muchos pilotos republicanos, casi sesenta. Entre Pombo, Lacalle y otros, fuimos acumulando allí los aviones que podían volar. Los pilotos fueron enviados a Cartagena como presos, los metieron en la Plaza de Toros, pero a las 24 horas los soltaron de nuevo y ellos solos se volvieron a San Javier. Los aviones los encerrábamos en los barracones que tenían llave o cierre, para que aquella gente no se fugara con ellos. Había de todo, aviones procedentes de El Palmar, Alcantarilla, y que consistían en avionetas GP, Tiger Moth, una Jungmeister, un Flecther, etc.

Un día me fui a Lorca, no recuerdo con qué avión y allí me encontré que Sastre, cuya esposa era de aquella zona, acababa de llegar para ver qué había sido de su familia. Había reunido una línea completa de Curtis, los famosos "Chatos". Me dijo si quería uno y me lo llevé a San Javier.

—A principios del año 1940, realiza el Curso de Tripulante de Aeroplano de Guerra en la Escuela de Tripulantes de Málaga, desde enero hasta marzo de dicho año. El 27 de abril de 1940, ingresó como Alférez Alumno, siendo en ese momento Alférez Provisional, en la Academia de Aviación de León, formando parte de la Primera Promoción. Esta Primera Promoción, siendo casi 360 oficiales los componentes, se dividió en tres grupos o tandas. Hevia fue de la 1.ª Tanda.

—Mi General, ¿qué recuerda de la Academia? ¿Se volaba algo o ya había empezado la penuria de combustible que pocos años después dejaría en tierra a varias promociones de aviadores?

—En el plan de estudios de la Academia, figuraban vuelos, dos días por semana. Volábamos en todo lo que se había concentrado en León. Había Fiat, AP-1 y Breda-65. Durante el primer trimestre conseguí figurar en el Cuadro de Honor, lo que me permitía volar en los Savoia 81 que los sábados se llevaban a los profesores a Madrid y el domingo por la tarde los traíamos a León.

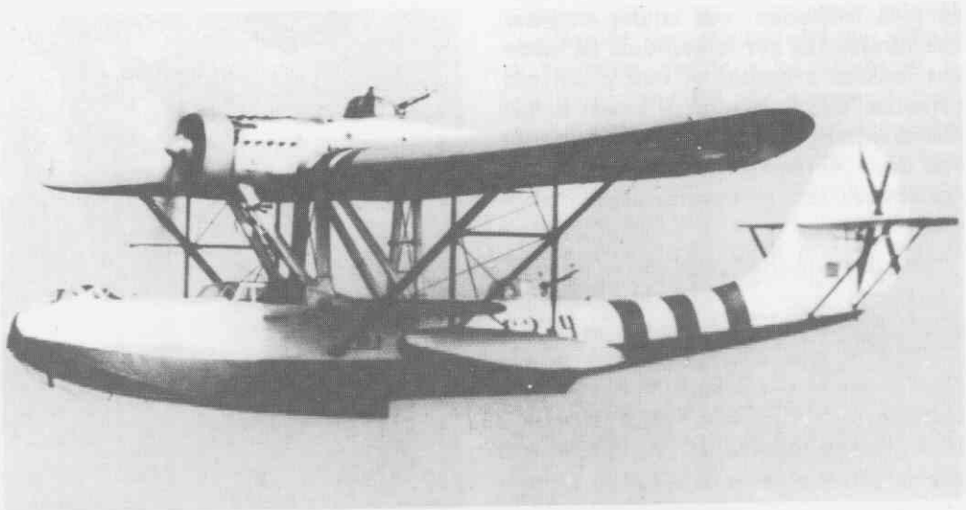
—La 1.ª Tanda de la Primera Promoción acabó su estancia en la Academia a finales de 1941. Gonzalo Hevia recibió su despacho de Teniente de la Escala del Aire, Arma de Aviación, con antigüedad de 31 de marzo de 1939. Como todos los pilotos que lo eran antes de entrar en la Academia, había continuado destinado en la misma unidad donde lo estaba cuando fueron convocados.

—Cuando comenzó la ofensiva alemana contra Rusia, se había hablado inmediatamente de participación española en tierra y 3.ª Escuadrilla estaba organizándose bajo el mando del Comandante Ferrándiz.

Para el entrenamiento, nos concedieron los Messer que se encontraban en Reus. Allá fuimos a buscarlos y en el viaje, que nos llevó de Reus a Zaragoza, de aquí a Madrid, de Madrid a Badajoz y aquí a Morón, de los 12 aviones salidos de Reus, llegaron sin novedad a su destino 6 ó 7. El que yo llevaba, se quedó en Badajoz. Al aproarlo para el despegue, se quedó agarrotado el freno de la rueda izquierda, y al meter motor para despegar empezó a marcharse hacia ese lado de un modo espantoso. Intenté corregirlo inútilmente y cuando resignado, corté motor, hice un magnífico "caballito" y capoté, quedando cabeza abajo. Cuando se disipó el polvo, vi que sobre el cristal de la cabina, empezaba a caer sangre, al mismo tiempo que se iniciaba un chirrido extraño que a mí se me imaginó como el de gasolina cayendo sobre el motor. Tras soltarme los tirantes y pegarme un buen coscorrón, con paracaídas y todo, salí como una bala por una de las ventanillas laterales que llevaba abierta. Posteriormente, ya en Morón, estudié con calma lo que había hecho y me pareció imposible.

—A continuación la Escuadrilla se trasladó a San Jean D'Angeli en Francia, donde continuaron la instrucción en el ME-109F, en vuelo. Desde julio de 1941 estaba operando la 1.ª Escuadrilla Expedicionaria Española en el Frente Oriental. Para mí el participar en esa actuación tenía una doble importancia: Primero, me consideraba anticomunista, y entonces Rusia era para nosotros la identificación de nuestros enemigos de la Guerra recién terminada. Y por otro lado para mí significaría la revalidación de la Medalla Militar que había ganado al final de la contienda.

No era fácil ser uno de los designados, pero a través del Teniente Coronel Pazó, muy amigo de mi familia de Pontevedra, y que era en ese momento Agregado Aéreo en Berlín, conseguí que me nombraran. La



En una acción de guerra con el Cant Z-501 Hevia ganó la Medalla Militar Individual.

Tipos de aviones

ESTA característica de Hevia, el haber volado un gran número de tipos de aviones distintos, es peculiar a varios pilotos muy significados de esta época. Ha volado, según consta en su Cartilla de Vuelo, cerca de un centenar de aviones diferentes. En la mayoría de ellos se ha soltado sin instrucción previa, ni por supuesto doble mando, porque no existía, con brevísimas explicaciones o con ninguna en el caso de que no hubiera a mano algún otro piloto suelto en el avión correspondiente, únicamente con la intuición y el valor como consejeros. Es curioso porque de ese total, unos veinte aviones están catalogados en su cartilla como "ligeros", casi el doble como "intermedios" y el resto como "pesados".

España era sin duda el lugar ideal, un museo de todos los tipos de aviones existentes en el Mundo, y además en vuelo. Compárense estas cifras de tipos de aviones volados por el mismo piloto, con las cifras de los aviadores que hoy día han seguido una trayectoria de horas de vuelo normal, en el Ejército del Aire. La cifra habitual son 15 ó 20, para la mayoría, e incluso esto es un número alto.

el Friedrich o Frith. Allí efectuaron vuelos y prácticas de tiro, y desde ahí se trasladaron a Orel, ya en el frente ruso.

—En vista del terrible frío padecido por el Ejército alemán en el invierno de 1941 en el frente ruso, se nos proporcionó un equipo de vuelo fantástico.

Orel tenía, pese a la importancia de la población, un pequeño campo de hierba. Estos campos eran muy comunes en toda la Rusia que conocí. Los alojamientos de que disponíamos, eran de lo más elemental, en lo que a condicionamiento higiénico se refiere. No comprendía cómo oficiales, aunque fueran rusos, podían vivir en aquellas condiciones. Los alemanes habían instalado en cada habitación unas estufas metálicas que cargábamos por la noche de tal modo que llegaban a ponerse al rojo y casi nos permitían leer en la cama al apagar la luz. Mi dormitorio, de dos camas, lo compartía con Luca de Tena y en el contiguo, que se comunicaba con el nuestro, dormía Gavilán.

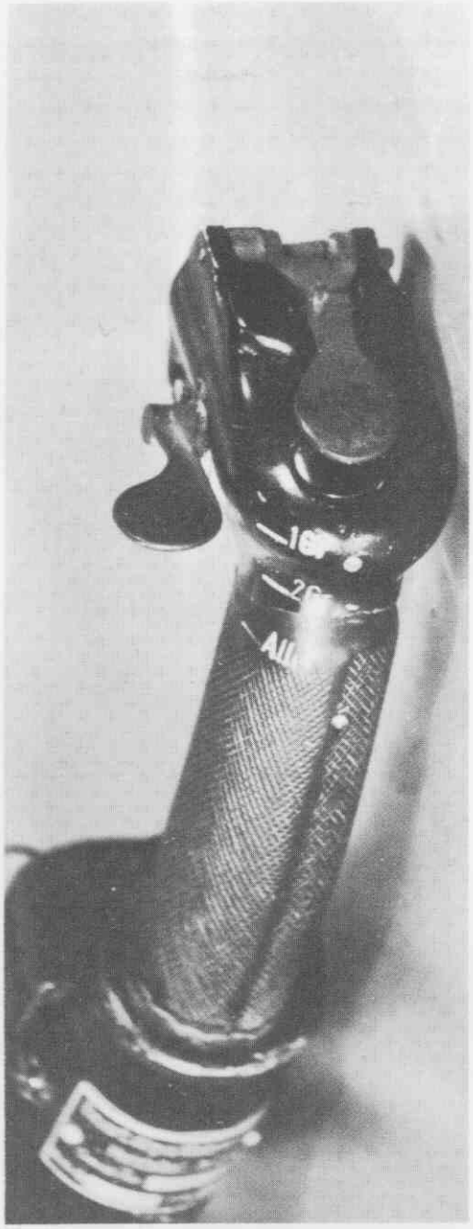
Nuestros primeros vuelos fueron de reconocimiento de área, y no tuvimos casi ninguna actividad durante diciembre del 42.

Cayó la primera nevada fuerte y siendo todo el terreno una llanura interminable, se borraron todas las señales, como ferrocarriles y caminos. Esta fue sin duda la causa de que se perdiera Asensi el día 1 de diciembre. Teníamos contacto por la radio con él, y decía lo que veía, un río o una carretera, pero equivocó las señales y se quedó sin gasolina, tomando tierra en zona rusa.

Recuerdo claramente que después de aquel período de inactividad, estábamos un día en misa, debía ser domingo y estaba el Pater don Angel oficiando en la Capilla. Yo hacía de monaguillo con otro piloto. En ese momento se oyó un murmullo, unas carreras y todo el mundo se volvía y se alborotaba. Urquiola y Bengoa habían tenido el primer combate de la Escuadrilla con aviones rusos.

El primer combate en el que participé surgió cuando volábamos en una misión típica de protección a un Focke Wulf 189, un avión de reconocimiento, con una carlinga acristalada asimétrica y doble fuselaje con dos timones. Volaba a poca velocidad reconociendo el frente y nosotros debíamos protegerlo y avisarle del peligro si venían rusos a atacarle. Beriaín derribó dos aviones Lagg 3 y yo otro. El ruso, durante un viraje, ni siquiera muy fuerte, surgió de debajo y se colocó delante de mí; no tuve más que apuntar y tirarle con todo, desde muy cerca. Se derribó prácticamente él solo.

—Volaban en parejas, lo que los alemanes llamaban el "Rotte", o en dobles parejas, el Schwarme". Si en alguna ocasión volaban varios Schwarmes, para formar un escuadrón o Staffel se escaqueaban en altura. Hacía mucho tiempo que ellos habían descubierto en la Guerra de España, la eficacia de esta formación muy abierta, que después los americanos y todos los aliados copiarían. Había incluso Jefes de Escuadrón alemanes que recomendaban volar "four abrest", los cuatro en línea, sobre todo para vigilar mejor la cola de los demás y la propia.



Palanca del Messerschmitt Me-109 C número 8 que volaba el Capitán Hevia en Rusia.

"Había en la palanca un pulsador para el cañón, en la parte superior, correspondiente al dedo pulgar. Otro gatillo, el de las ametralladoras se correspondía con el dedo índice o medio. Con un selector en la propia palanca se podía elegir entre una máquina, dos máquinas o todo a la vez."

Los cambios de dirección, los hacían cambiándose el punto de lado, en el curso del viraje lento, igual que se hacía años más tarde en las formaciones tácticas abiertas en los reactores de caza. Casi todo lo que nos enseñaron los americanos posteriormente en todo el mundo, se inventó en esta época, en cuanto a tácticas de vigilancia y de combate.

—El Messerschmitt Me-109 F "Fritch" montaba, como es sabiado, un cañón de 20 milímetros disparando a través del buje de la hélice y dos ametralladoras de 7,9 m/m. El cañón llevaba una dotación de 150 cartuchos y su cadencia era bastante lenta en aquel tipo de montaje, que ya se sabe que variaba de un modelo a otro del Messer. Se percibían los "pum" ¡pum! ¡pum! de cada disparo. Las ametralladoras llevaban 500 cartuchos en este modelo. Creo que la armonización se hacía en convergencia, aproximadamente a unos 150 metros o quizás 200. Había en la palanca un pulsador para el cañón, en la parte superior, correspondiente al dedo pulgar. Otro gatillo, el de las ametralladoras se correspondía con el dedo índice o medio. Con un selector en la propia palanca, se podía elegir entre una máquina, dos máquinas o todo a la vez.

Los instructores alemanes decían que en el colimador eléctrico que se reflejaba en el cristal del visor, un círculo luminoso con una "piper" en el centro, había que situar al avión enemigo dentro y con los planos sobresaliendo un poco a cada lado. Pero Gavilán decía que había que llenar el parabrisas.

—Es la vieja polémica de "¿Cuánto hay que acercarse para derribar al otro?" de toda la historia de los pilotos de caza. Quizás la frase que mejor lo ha definido en todos los tiempos, sea la de aquel viejo cazador inglés, que lo resumía así: "Hasta que se le vea lo blanco de los ojos".

—Pero en verdad todo dependía de la habilidad y de la oportunidad. Acercarse mucho, sorprender al contrario, utilizar las nubes, el Sol, todo eso servía para derribar al enemigo, como ha servido siempre a través de la historia del Combate Aéreo. También es cierto que uno podía reconocer inmediatamente con qué tipo de piloto enemigo se enfrentaba. Al segundo viraje de tijera, uno sabía si estaba enfrentándose a un "pardillo" o si tenía allí a un experto.

Y esto definía también rápidamente el resultado del combate.

En una ocasión, Ruy Ozores, cuando yo ya tenía varios derribos, me pidió que saliéramos juntos en una misión de caza libre, y que le explicara cómo derribaba a un avión ruso. Así lo hicimos. Localizamos sobre el frente a un ruso despistado y solitario. Me coloqué debajo de él, muy cerca y fue subiendo poco a poco, hasta que lo tenía a "cascaporro", no podía fallar. En ese momento apreté el gatillo y... ¡No pasó nada!

Me había olvidado del interruptor de disparo de armamento. El ruso, justo en ese instante, se debió de dar cuenta de que pasaba algo alrededor de él, o alguien le advirtió, el caso es que salió una "bufarada" de los escapes de su motor, dio un fuerte tirón y se metió en las nubes que había encima, con lo cual se acabó la demostración.

—El general Hevia ha conservado a lo largo de los años algunas aficiones que le ocupan todo su tiempo y que dan idea de ese dinamismo que es característico en él. Tiene su barco amarrado en Pollensa, el "Arlanda II", un precioso "33 pies" que posee casi todas las comodidades y los elementos que pueden hacer de la navegación deportiva un placer y un quehacer satisfactorio. Muchos equipos los ha instalado él mismo, o los ha mejorado sensiblemente, como la radio o la calefacción.

Ahora cuando charlamos en un día espléndido, con el sol de invierno brillando sobre el agua de la maravillosa bahía, cuida los detalles de mantenimiento del barco, pone en marcha el motor Renault de 30 caballos, para que cargue las baterías y se mueva, y en fin repasa todo, al tiempo que me muestra los detalles primorosos del interior. Detalles que hablan elocuentemente de aquel hombre ordenado de siempre, aquel nuestro coronel, que nos sermoneaba con su típica sorna en el Pabellón de Torrejón "Capitán, hay un sitio para cada cosa, y una cosa para cada sitio".

Habla en buen mallorquín con los marineros y con la gente del pueblo, con la que nos cruzamos. Si contamos el mallorquín, habla desde hace muchos años francés y alemán, aprendió inglés cuando fue a la Escuela de Furstenferdbrück, y habla un castellano preciso, cortante y exacto. Cuatro idiomas y pico.

Don Gonzalo y doña "Niti" (Sebastiana) han tenido cinco hijos, de los cuales dos varones son pilotos de Iberia, Vicente (Tito) y Nacho, y el mayor Gonzalo trabaja y vive en Palma. De las dos chicas, Francisca (Paca) falleció en aquel desgraciado accidente del Coronado de Spantax en Arlanda (Suecia) e Isabel está casada y vive también en Palma de Mallorca.

Su otro deporte, el de invierno y verano es el Golf. El sábado hemos quedado por la tarde, respetando su partido "serio" de la semana. Los demás días juega él solo, con lo cual confiesa que puede "hacerse trampas" a sí mismo, sin ningún problema de conciencia y además pasear a su cachorro sin interferir en el juego de nadie. En el cuarto que él llama "La Maestranza", varios modelos a medio hacer, atestiguan su otra afición de muchos años, el aeromodelismo.

—Una de las peculiaridades que definen la actuación de Hevia en Rusia, es su adscripción temporal más o menos durante un mes, el de abril de 1943, a una unidad alemana. El habla de esto con una gran sencillez explicando que le correspondió a él simplemente porque hablaba alemán, y tenían que hacer la transformación al Focke-Wulf 190 y alguien tenía que ir a familiarizarse con el avión para poder explicárselo después a los demás en castellano. El caso es que pasó al aeródromo de Smolensk, agregado a la escuadrilla alemana de la Plana Mayor de la Escuadra Mölders,

Hevia desciende de su avión después de una misión con un derribo. Le saludan Aldecoa, Castro y un mecánico.

"Me coloqué debajo de él, muy cerca y fui subiendo poco a poco hasta que lo tenía a "cascaporro", no podía fallar. En ese momento apreté el gatillo y . . . ¡No pasó nada!"

dentro de la cual se encuadraba la Tercera Escuadrilla Expedicionaria. Esta escuadrilla o StabStaffel, estaba mandada por el Capitán Von Aichel Streiberg.

—Mi General, describa, si la recuerda, una típica misión de combate, en la cual haya derribado algún avión enemigo.

—Recuerdo un servicio muy bonito cuando estaba encuadrado en la escuadrilla alemana. Salimos muy temprano de Smolensk cuatro aviones FW-190 hacia Orel. Tomamos tierra allí y mientras repostaban los aviones de gasolina, nos enteraron de la misión. Una formación de cerca de 25 Stukas, iba a bombardear una estación de ferrocarril situada al norte de Kursk. Nuestra tarea era presentarnos un poco antes sobre el campo de Kursk, "levantar la caza" y combatirla impidiendo que fueran a atacar a los Stukas. Llegamos a la vertical del campo a unos 3.000 mts, en el mismo momento en que lo hacía un PE-2. Por la mañana de ese mismo día, 10 Me-110 habían efectuado un ataque al mismo campo, que distaba de Orel unos 10 ó 15 minutos de vuelo.

El PE-2, cuando nosotros lo avistamos, estaba efectuando un viraje a la izquierda y hacia él se fue mi jefe, el Feldwebel Tandzer, siguiéndole yo protegiendo su cola. El FW andaba más que el PE-2, por lo que no comprendí porqué Tandzer no reducía su velocidad a la del enemigo para tirar mejor y con más tiempo. Cuando rompió fuego, pude ver que las trazadoras pasaban por detrás y debajo del ruso sin hacerle daño al mismo tiempo que se lo "comía" y lo sobrepasaba ascendiendo. A la vista de ello, reduje motor, ceñí mucho más el viraje y me fui a por él. En su momento, abrí fuego y casi enseguida el PE-2 invirtió el sentido del viraje hacia la derecha y siguió virando cada vez más fuerte hasta entrar en una barrena muy abierta. Le seguí un rato con la vista hasta que consideré que de aquélla no se salvaba y busqué a mis compañeros. Nadie, me encontré solo. Por si las moscas, comencé a ganar altura al mismo tiempo que recorría con la vista el cielo porque por allí tenían que estar. De pronto, al mirar hacia atrás y hacia abajo, vi a dos Yak-1 que venían a por mí. Volaban en formación cerrada y me entraban por la derecha. Curiosamente, ni me asusté ni me puse nervioso. Me di cuenta de que subían mucho menos que yo y a esperar. Los dos dispararon al mismo tiempo y sin levantar el morro, por lo que me di cuenta de que su ráfaga pasaba bastante por debajo mío. A pesar de que se iban quedando rezagados, estaban tan cerca que pude avistar perfectamente la Cruz de Lorena pintada sobre el timón de dirección. Aquella era la escuadrilla Normandie-Niemen. Seguimos subiendo y ellos venga de gastar munición. Cuando se cansaron o se les agotó ésta, viraron hacia el campo. Con mi ventaja de altura, coger al más rezagado fue cuestión de un momento. Abrí fuego cuando consideré que lo tenía en muy buena posición y pude ver que mis trazadoras se metían en su fuselaje. No le seguí con la vista hasta el suelo porque se me había encendido hacía un momento la luz roja de "corto de combustible" y lo mejor era volverse a Orel. Como estaba convencido de que me hallaba solo, no perdí tiempo buscando a nadie y a casa. Al pasar sobre el puesto de mando en el campo, di dos pasadas alabeando: una por el PE-2 y otra por el Yak-1. Al bajarme del avión, me estaba esperando el brigada Tandzer que antes de que yo pudiera abrir la boca me dijo: Si Vd. atestigua que yo he derribado el PE-2, yo le confirmo el Yak. ¡Y yo que me creía solo! Este servicio tuvo lugar el 14 de abril de 1943 y la duración del mismo fue de 1 hora y 15 minutos. Los Stukas efectuaron su misión sin que nadie les molestase.

—¿Qué maniobras evasivas o de último recurso utilizaban para zafarse de un perseguidor recalcitrante?

— Supongo que quiere Vd. decir defensivas y no evasivas. De estas últimas, no tengo noticia de que ningún piloto de la Escuadrilla las utilizaran nunca. A este respecto he de decir que sin duda por error llegó a nuestras manos una circular del General Galand que más o menos decía así: "Mucho más que la maniobra del piloto hábil, que con la excusa de buscar una posición ventajosa rompe el combate, impresiona al enemigo el morro del Messerschmidt vomitando fuego".

En caso de encontrarnos en inferioridad manifesta, muy manifiesta, nuestro recurso eran las nubes. Cuando la campaña de Stalingrado y en un servicio de caza libre que creo realizábamos Calleja, Azqueta y yo en el área de Mzensk, nos encontramos de frente con la mayor "balumba" de cazas rusos que nunca habíamos visto. Estábamos volando bien metidos en zona rusa y nuestra proporción puede calcularse de 20 a 1. Enfrentarse a "aquello" era suicida y como existía un techo de nubes a 600 metros, las calamos para volver a casa a contar lo que

"Reduje motor, ceñí mucho más el viraje, y me fui a por él. En su momento, abrí fuego y casi enseguida el PE-2 invirtió el sentido del viraje hacia la derecha y siguió virando cada vez más fuerte hasta entrar en una barrena muy abierta."

Cap. Hevia, Comandante Ferrándiz, Tte. Coronel Nordmann, Cap. Alós y Capitán Gavilán.

habíamos visto. Con el Messer, la mejor maniobra defensiva para el material con que nos enfrentábamos, era motor a fondo y subir. Nadie nos seguía. En cambio, con el FW, picar, ganar mucha velocidad y tirar para arriba. También así los dejábamos atrás, y después... a por ellos. Yo, cuando podía, estudiaba cómo consumían la munición. En uno de mis últimos combates me enfrenté al peor enemigo que me deparó la campaña de Rusia. Una formación enemiga muy numerosa vino a bombardear Shesuinskaja protegida por gran número de cazas, porque a nuestro campo había llegado una unidad de Ju-88 que, según nos dijeron, iban a bombardear objetivos industriales de los Urales. Sea como fuere, después del primer contacto me encontré a 7.000 mts. con un Lag-3 o un Mig-5. Aquel individuo sabía lo que hacía. No era de los que corrientemente solíamos encontrar. Fue aquello un auténtico "dogfhigt". Tan pronto estábamos a 7.000 metros como a 700 y otra vez para arriba. Por dos o tres veces, mi avión me pegó un tornillazo a la derecha por tirar muy apretado a la izquierda. Aquel hombre –y esto creo que fue lo que le perdió– tiraba en cualquier posición. Varias veces le vi disparándome en vuelo invertido. En más de un momento pensé que en una de aquellas le iba a acompañar la suerte y adiós. Sin embargo, la suerte

El Capitán Hevia encaramado en el ME-109-F.

estuvo conmigo, porque excepto en los primeros momentos que disparé, derribando a un Lag-3, mantenía la munición casi íntegra. Ya se te acabará, pensaba yo cuando podía. Y se le acabó. En ese momento, viró hacia su zona empezando a subir. Me costó alcanzarle, pero estaba dispuesto a hacerlo aunque me quedara sin combustible para regresar y tenía que hacerlo antes de que se metiera en una masa de nubes que teníamos enfrente y en la que de meterse, lo habría perdido. Lo tenía ya a tiro, pero quería acercarme más. No quedaba mucho tiempo para que no me pasara lo mismo que el día de la "exhibición" a Ozores. Tres segundos antes de que entrara en las nubes, disparé. Fue una ráfaga continua con todo lo que llevaba; cuatro cañones y dos ametralladoras. Tuve la certeza de que le había dado. Cuando regresé al campo, expliqué lo pasado, pero no me atreví a darlo por seguro, ya que no lo había visto caer. Casi había perdido la esperanza de anotármelo, cuando a última hora de la tarde, nuestro intérprete, el Feldwebel Hombach, informó que se había recibido una llamada de un puesto de observación avanzado comunicando que muy cerca se había estrellado un caza ruso. Por el lugar y la hora no cabía duda, era el mío. Sucedió esto el día 8 de junio de 1943 e iba a ser mi penúltimo combate en el frente ruso.

A pesar de nuestra relativamente poca experiencia, enseguida advertíamos si el enemigo era experimentado o no. Combatimos contra gente de todos tipos y naturalmente mejoraban cuando aumentaba la actividad en nuestro sector. Lo mismo cabe

"Tres segundos antes de que entrara en las nubes, disparé. Fue una ráfaga continua con todo lo que llevaba; cuatro cañones y dos ametralladoras. Tuve la certeza de que le había dado."

Hevia sobre su Focke Wulf 190.

decir del material. A peor material enfrente, peores pilotos.

Cuando el terreno, tras el deshielo, se había endurecido, las unidades de caza se desplegaban a campos sin preparar y más próximos al frente. El Cuartel General de la Escuadra, abandonó Smolensk por esta razón y para no dejarla desguarnecida, dividieron la escuadrilla nuestra en dos. Una, al mando de Gavilán se quedó en Seschtschinskaja. Yo con la otra me fui a Smolensk. La elección creo que se debió simplemente a que yo podía entenderme con el Freya, primitivo sistema de detección y conducción alemán.

El Mayor alemán que me relevó como jefe, nos sorprendió. Era un crío rubio y tenía la Cruz de Hierro de Caballero con diversos aditamentos más que no recuerdo.

Desde luego, sí, era más fácil derribar en el frente del Este. Las condecoraciones se conseguían, según el sistema alemán, por el doble de aviones derribados de lo que costaba lograrlas en el Oeste. Los rusos en esta época tenían el mismo problema que los alemanes muchos años después con el F-104. ¿Se acuerda Vd.? Querían hacer una aviación en muy poco tiempo, y soltaban a la gente con poquísimas horas y muy escaso entrenamiento. Eran muy novatos y apenas tenían tácticas propias. Ellos volaban en números impares, al contrario que nosotros, y una de sus tácticas preferidas era poner un solo avión abajo y casi cebolleándose, haciéndose ver. A cada lado y más altos llevaba dos y en otro escalón separados otros dos. En una ocasión, Julito Pérez Muñoz iba a lanzarse a por uno de estos "patos sentados" (Sitting Ducks) cuando le advertí a tiempo de que desistiera, al descubrir la trampa allí arriba: dos y dos escasqueados a diferentes alturas, esperando a que bajáramos a por el que hacía de carnada para el anzuelo.

También es cierto que probablemente los mejores regimientos lógicamente no eran los que estaban en nuestro sector, los rusos tendrían a su mejor gente en los sitios críticos y no eran los que nosotros teníamos enfrente en estos meses del año 1943.

—¿Cómo fue la vuelta de Rusia, mi General?

—El mes de junio del 43, fue muy duro para mí. Estaba cansado y tenía los nervios a flor de piel. Fui tal vez el único piloto de la Escuadrilla que no tuvo vacaciones. Convencido que de seguir allí mucho tiempo más acabarían derribándome, pedí a Ferrándiz que en el primer relevo me enviara a España. Llevaba en el frente nueve meses seguidos y eso agota a cualquiera. Ha de tenerse en cuenta que a los alemanes, cada seis meses de frente les daban uno de permiso y aunque nosotros no teníamos por qué regirnos por sus normas es lo cierto que mis compañeros habían tenido quince días de descanso en Berlín o en España, mientras que yo, cuando pude descansar, se me envió al Junker de enlace para asesorar en las peculiaridades de vuelo alemanas a Arrechea, recién llegado de España para sustituir a Menéndez, a quien un partisano le había metido un tiro en un talón cuando volaba por las inmediaciones de Vitebsk.

Capitán Hevia con el malogrado Capitán García Menéndez-Conde.

Afortunadamente para mí, Ferrándiz atendió mi petición decidiendo que los que primero regresáramos a España fuéramos Alós, Azqueta y yo. En la Escuadrilla, se recibió la orden de que nos trasladáramos los tres al campo en que se encontraba la Plana Mayor de la Escuadra, porque Nordmann quería despedirse de nosotros.

Creo que aquí vienen al caso unas notas sobre nuestro Jefe de Escuadra, por lo menos en el tiempo en que tuvimos relación con él. Karl Friedrich Nordmann, era Teniente Coronel y Jefe de la Escuadra Mölders cuando nosotros llegamos a Rusia. Por aquellos tiempos tenía acreditados 78 derribos y sucedió en el mando al gran

Tácticas

¿QUIEN es el primero que dispara? Viejo dilema. Nuestros pilotos volaban por parejas, casi siempre en números pares. Al principio tenían orden de que sólo atacaba y disparaba el jefe, el punto le cubría. Pero al poco tiempo se dieron cuenta de que el que ve a un avión enemigo, pierde tiempo y posición ventajosa al explicárselo a otro, o sea que decidieron que el primero que veía, se tiraba, y el otro u otros le seguían. Cuando Hevia voló con la unidad alemana en abril del 43, ellos usaban esa táctica.

Pero a veces pasaban cosas muy chuscas. Recuerda Hevia que en una misión en la que Aldecoa volaba de punto, al avistar una formación de IL-2 que estaban bombardeando algún objetivo en tierra, se tiraron hacia ellos, les dieron una pasada y volvieron a recoger hacia arriba. Aldecoa pidió entonces que le dejaran tirar a él. Debía estar nervioso, el caso es que en vez de tirarse, disparar y recoger de nuevo hacia arriba, redujo velocidad y se quedó en formación con ellos, ante nuestras miradas de horror. Ya es sabido que Gavilán se quedó sin munición y derribó a un ruso con el plano izquierdo de su avión, como atestigua la foto correspondiente. Pero esto no eran tácticas habituales.

Algunos de los nuestros habían volado poco los aviones, tenían poca experiencia y además no había dado tiempo a profundizar mucho. Volando con otro una misión en pareja, todavía con los Me-109, teníamos ese día que subir mucho, el avión subía muy bien a 10.000 metros, y nos tuvimos que poner las máscaras de oxígeno. Aquel hombre no sabía ni dónde estaba la máscara, ni se la había puesto nunca, ni siquiera para probarla.

Otro día volando con Texidor, nada más despegar, decía que se le levantaba el capó del motor. Efectivamente, se le habían dejado los broches de la cubierta del motor sin ajustar del todo y se le levantaba de vez en cuando. Se tuvo que volver al campo.

Nuestra mentalidad tropezaba un poco con las costumbres de los alemanes. Carlos Texidor derribó un avión enemigo cerca del campo, una "vaca" IL-2 y estuvo dando pasadas para ver qué había sucedido con la tripulación, hasta que los cogieron prisioneros. Los alemanes le echaron en cara que no los hubiera ametrallado en tierra, ante lo cual el piloto español protestaba de forma airada, furioso con la simple idea de fusilar en tierra a un enemigo indefenso. Esto era práctica corriente en los dos bandos, y en efecto el Capitán Hevia pudo comprobar que uno de nuestros pilotos sobrevivió a un derribo, para ser inmediatamente acribillado a balazos en tierra desde el aire.

Lo curioso es que el piloto ruso que derribó Texidor parecía que esperaba impávido su suerte. Fueron a por él y se lo trajeron al Pabellón. Texidor se hizo un bastón con la antena del avión, que usaba siempre. El piloto ruso estuvo con ellos en el Pabellón de Oficiales, un par de días, hasta que se lo llevaron; se sentaba con todos a la mesa y el primer día no quería comer por desconfianza, creía que lo iban a envenenar o algo parecido.

Los aviones a veces se derriban de forma totalmente distinta, de forma fortuita. En una ocasión he visto a Vara de Rey ponerse detrás de una "vaca" y tirarle ráfaga tras ráfaga, entrándole las balas y no pasó nada, el tipo se escapó sin que consiguiera derribarlo. Al cabo de poco tiempo, otro piloto le ha tirado una sola ráfaga precisa al mismo tipo de avión y a los primeros impactos, ha explotado en mil pedazos. Es difícil predecir esto, y desde luego es una "utopía" eso de tirar al encastre de los planos o a los tanques de gasolina. Uno tira de muy cerca, a donde puede y como puede y nada más: lo demás son historias.

En Seschtschinskaja la 3.ª Escuadrilla. De pie un alemán, Alférez Texidor, español, intérprete alemán, Comandante Ferrándiz, Tte. Coronel Nordmann, Capitanes Alós, García Menéndez-Conde y Hevia, Capitán Phillips, Capitán Gavilán, Tenientes Ozores y Calleja. En primer término Vara de Rey, Azqueta y Roselló.

Costumbres

EL contacto con los rusos en el campo era muy grande, casi continuo y desde luego nuestro trato con ellos era muy distinto al de los alemanes.

En el aeródromo trabajaban gran cantidad de rusos; para todos los trabajos importantes de construcción, en la pista, o para abrir zanjas y apisonar la nieve, se empleaban prisioneros rusos. Nosotros comíamos bastante bien, nos mandaban comestibles, vino, casi todas las cosas de España, que llegaban en el Junkers cada semana. Montábamos la Alarma a las 4 de la mañana, de noche, y a las 8 nos tomábamos un desayuno muy fuerte. Todo lo que nos sobraba se lo dábamos a los prisioneros rusos, que por otro lado nos cambiaban sal por otros comestibles.

Un día estaba por allí un brigada alemán, que nos pegó un broncazo tremendo por confraternizar y darles cosas a los rusos. Nos callamos, pero hubo una protesta formal al Comandante y éste se lo debió transmitir a Normad, para que nunca un suboficial alemán aleccionara en público a los oficiales españoles.

Los rusos a través de estos prisioneros y de las "Panyenkas" tenían una información de primera mano sobre todo lo que pasaba: era inevitable.

Las "Panyenkas" venían del pueblo de Seschtschinskaja y otros de alrededor a arreglar las habitaciones, lavar ropa, fregar, etc. Nosotros les dábamos comida, les dejábamos oír la radio y estar allí tumbadas al calor de la estufa y en fin las tratábamos bien. Eran chicas de ambiente rural, campesinas, pero también había alguna con estudios, universitaria. Un día —creo que era Barañano— estudiaba algo de trigonometría para presentarse a algún examen a la vuelta a la Patria, cuando por encima del hombro una de las "Panyenkas" le advirtió que aquel cálculo no estaba bien o se resolvía así. Alguna rusa, como una rubia de ojos azules en nuestra época, traía de cráneo a más de uno, porque era una preciosidad. Les dejaban escuchar Radio Moscú, cosa que para los alemanes hubiera sido una herejía, y ellas cuando empezaron a escucharse los primeros rumores de la ofensiva rusa hacia Orel, se alegraban mucho y decían que a los alemanes los iban a aplastar, los suyos, pero que los españoles eran estupendos, que los tratarían muy bien. Les regalaban raciones de chocolate y se organizaban meriendas en casa de algunas de ellas en el pueblo. Era divertido, pero nada de "amor libre", eran gente sencilla, modesta.

Lo que sí es cierto es que informaban de todo y que a un kilómetro a la redonda de la Base, aquello era territorio partisano. En una ocasión robaron un equipo Freya de los que iban montados en los Ju-88, el radar incipiente de los alemanes.

En el campo de Seschtschinskaja, se sufrían muchos bombardeos de los rusos. Se usaban como refugio trincheras cubiertas de troncos que eran eficaces para protegernos; en todo aquel tiempo sólo murió un soldado español porque se asomó a una ventana durante un bombardeo. Pero aviones destruían y dañaban con frecuencia muchos. De vez en cuanto nos hartábamos de estar en el campo sufriendo el bombardeo de cada noche y nos íbamos a dormir a un chalet que debió pertenecer a un gran Duque, que había por allí cerca, pero fuera del campo.

También íbamos a Orel, a la ciudad, a una Casa de Baños que estaba bien y tenía sauna. Otras diversiones no había, por la proximidad del frente. Las únicas fiestas las organizábamos a veces en el pabellón, invitando a alguna otra escuadrilla alemana. En alguna oportunidad, nos fuimos a esquiar después de una buena nevada, a unas lomas a la orilla del río Okaa, muy cerca del campo. Estando en Seschtschinskaja se organizó un partido de fútbol contra los alemanes, a los que derrotamos.

cazador y piloto alemán en la Guerra Civil Española, Werner Mölders. Nordmann era de esas personas que, como hoy se dice, tenía un carisma extraordinario. Rubio, con muy poco pelo, ojos azules y una sonrisa franca y cariñosa siempre en su cara. Establecí con él una muy buena amistad, no exenta del respeto que le debía por la diferencia de rango y categoría militar. Era hombre que inspiraba a todos una espontánea admiración y yo no iba a constituir la excepción de la norma general. Cuando llegué destinado a la escuadrilla alemana en Smolensk, muchas noches me venía a buscar en un precioso Mercedes con los Capitanes Phillips y Kraft, para que cenáramos juntos. Sentía un gran aprecio por nosotros y creo honradamente que no le defraudamos. En los últimos quince días, la Escuadrilla Española había sido citada dos veces en el parte de Guerra.

Al terminar la guerra, Nordmann mandaba la Primera División de Caza del Reich. De esto, pasó a ganar 25 pfennings diarios trabajando en labores de desescombro. El año 1954, cuando me hallaba en Fürsty, me puse en contacto nuevamente con él y fui a verle a Stuttgart, donde vivía y trabajaba en la firma Mercedes-Benz. Se había casado con la hija del entonces director del Reich Bank y me pareció una persona muy feliz. Nuevamente volví a verle a mi regreso del curso en Estados Unidos y espero y deseo volver a encontrarme con este hombre extraordinario.

Bueno, pues como le estaba contando, allá nos fuimos a despedirnos. Los campos de verano, se instalaban en terrenos llanos próximos a bosques donde una vez en tierra se introducían los aviones para no ser avistados desde el aire. Toda la infraestructura de la Unidad consistía en remolques

del tamaño de vagones de ferrocarril, pero montados sobre neumáticos. Habría como unos 20 ó 25 en aquel bosque. Después de almorzar y charlar de todo y nada, nos fuimos hacia nuestros aviones para marcharnos, cuando vimos que llegaba Phillips con una botella de coñac francés en la mano y seis vasos. Nordmann descorchó la botella, sirvió las copas y después que hubimos brindado por nuestro futuro y nosotros por la Escuadra, dijo: ¡Y de esta botella, no bebe nadie más! y rompió la botella contra una pala de la hélice de unos de los aviones. Después, tomó de las manos de su ayudante la cinta de la Escuadra y nos entregó una a cada uno, explicando que por primera vez se concedía tal distinción a aviadores extranjeros. Estábamos realmente contentos porque sabíamos lo que aquello significaba.

Al volver a España, se propusieron para muchos recompensas, ascensos y condecoraciones. Yo había ascendido a Capitán al llegar a Rusia, contra lo que figura en muchas informaciones, y ahora se me concedió un avance en la escala, el llamado Ascenso por Mérito de Guerra, que en mi caso no me supuso ascender a comandante en ese momento. Y en cuanto a destino, volví a mi antiguo puesto en Palma de Mallorca, que creo que era en ese momento el Regimiento Mixto núm. 3.

—¿Tuvo Vd. algún contacto posterior con los pilotos alemanes que había conocido en Rusia?

—Sí, efectivamente, lo tuve cuando fui en 1954 a realizar el curso de transformación en el avión T-33, en Fursty, o sea en Fürstenfeldbrück. Fue algo curioso. Yo no quería que en el ambiente se reflejara que algunos de nosotros, ahora alumnos en una escuela de vuelo norteamericana, habíamos volado con la antigua Luftwaffe. Pero finalmente, en contacto con alguno de los profesores alemanes, trascendió sin que yo pudiera evitarlo. Teníamos un Profesor de Meteorología alemán, muy simpático, y pronto supieron un grupo de alemanes que yo había volado con una unidad alemana, aunque por poco tiempo, durante la Guerra. Después de muchos rodeos, y con cierto misterio, me citaron un día a las 6 de la tarde en una conocida cervecería de Munich. El profesor de Meteorología me llevó con bastante sigilo a una puerta al fondo del local. Allí me dejó solo. Se abrió la puerta y me hicieron pasar adentro, donde estaba todo a oscuras. De repente se encendieron gran número de luces de mecheros y velas y sonó al unísono el grito ritual de la aviación de caza alemana ¡¡Horrido!! ¡Sa, Sa, Sa! y se encendieron las luces de la habitación. Allí estaban en pie, emocionados para recibirme, una docena de antiguos pilotos de caza, algunos conocidos y otros desconocidos para mí. Fue un gran momento.

También de forma fortuita, tuve noticias del Jefe de mi Escuadrilla alemana Capitán Von Aichel Streiberg. Un amigo mío de Pollensa, afincado en el Uruguay y gran aficionado a la pesca, me contó que en una expedición que había efectuado a bordo de su canoa para pescar en Brasil, en uno de sus ríos del Sur, llegaron a una casa aislada, en la que al parecer su dueño se dedicaba a la construcción, con éxito, de embarcaciones fluviales. Entablaron conversación con él y se enteraron que era alemán, que había sido aviador durante la guerra y conocía a un capitán español que había estado en su unidad. Ya se puede imaginar la sorpresa de mi amigo cuando le dijo que aquel capitán se llamaba Hevia.

Gonzalo Hevia volvió de Rusia habiendo derribado 12 aviones enemigos en 10 combates aéreos y participado en 82 servicios de guerra. Recibió las habituales condecoraciones y a las que ya poseía añadió las Cruces de Hierro de 2.ª y 1.ª clase y el ya mencionado avance en la Escala por Méritos de Guerra. El 24 de julio de 1943 se caso con Niti Rosselló.

—Don Gonzalo, los años de la postguerra europea fueron muy malos para los aviadores españoles. Falta de gasolina, de repuestos para los aviones alemanes e italianos que teníamos, dejaron en tierra demasiado tiempo a nuestros regimientos. ¿Cómo le fue a Vd.?

—Yo pude capear bien el temporal. En los años 44 y 45, Mallorca era como un portaaviones en el Mediterráneo, y aquí venían a parar aviones de todos los beligerantes, por unas razones o por otras. Trasladaba los Ju-88 que se habían quedado tirados, aquí en Palma, hasta Albacete. También llevé un Potez 63 a Madrid. En otra ocasión me pidieron que sacara de Mahón, un Lockheed Lightning P-38 que se había metido en aquel campo tan pequeño por falta de gasolina. Cuando fui a poner el Battery Switch en On, me quedé con él en la mano, menos mal. Prudentemente, renuncie a volar un nuevo tipo de avión.

—Según consta en La historia sobre la Base Aérea de Los Alcázares, Vd. fue uno de los jefes que tuvo el 52 Grupo de Hidros, estacionado allí. Háblenos de esa experiencia.

Hevia en la cabina de un F-84.

—El Grupo de Hidros de Los Alcázares estaba dotado, efectivamente, de unos hidroaviones de reconocimiento, los Heinkel 114, sesquiplanos, biplazas, con dos flotadores y un motor BMW de 800 caballos. El Grupo había sido fundado en 1944 con 12 aviones. Cuando a mí me envió el General Gallarza a mandar la unidad y que viera lo que se podía hacer, los aviones no habían volado durante mucho tiempo.

Tenían los flotadores de duraluminio, agrietados, ya que habían cristalizado en algunas partes, pero aquello era reparable. Me puse en contacto con la gente que conocía en C.A.S.A. de Cádiz, y me enviaron el material necesario; remaches, chapas, etc., con lo cual comenzamos a reparar los flotadores y poner los aviones en vuelo:

Estuve solamente un año o poco más en Los Alcázares. Había un problema de vivienda y yo no quería ni podía estar separado de mi familia.

—Mi General, Vd, ha participado desde el comienzo en la formación de los nuevos escuadrones de Reactores, en la Era del Jet en España. Como es sabido, algunos aviadores importantes de entonces, no consiguieron pasar esa barrera de los procedimientos, el inglés, la radio y los g'es. Vd.; ¿a qué achaca al que pilotos valiosos no consiguieran encaramarse a las nuevas máquinas, acomodarse a los nuevos aires que soplaban desde comienzos de los cincuenta?

—No, yo no creo que eso sea así, en absoluto. La más responsable era la falta de horas de vuelo, de entrenamiento. No hubo ese gran salto, sino falta de las horas necesarias y por tanto, cuando se le pidió a esos pilotos que hicieran un esfuerzo y volaran aviones nuevos, ya no estaban entrenados, estaban anquilosados, oxidados por la falta simplemente de volar. Pero no hay que darle tanta importancia a ese cambio a los reactores. Para los que habíamos seguido volando o los que hemos volado muchos tipos de aviones distintos, los nuevos reactores eran otros aviones más, quizás más rápidos, con innovaciones, con procedimientos, pero desde luego, no más difíciles que muchos otros tipos de aviones. Antes no había tanto doblemando ni tanta preparación; nos subíamos a un avión diferente con cuatro explicaciones o ni siquiera eso y ¡hala! a meter motor y al aire.

—¿Puede contarnos cómo fue su comienzo cómo piloto de los nuevos aviones cazareactores?

—Nos seleccionaron a unos cuantos y nos mandaron a comienzos del 54 para hacer el curso de Transformación a la Escuela de Fürstenfeldbrück, Fursty para los americanos. Allí ya estaban los instructores españoles, Sepúlveda, Valera, Parés, que habían hecho una gran labor y se habían ganado un lugar muy digno entre los demás instructores de la Escuela. Yo pedí hacer el curso con un instructor americano, porque tenía todavía el inglés un poco reciente y quería acostumbrarme al inglés en la cabina, que siempre resulta un poco diferente.

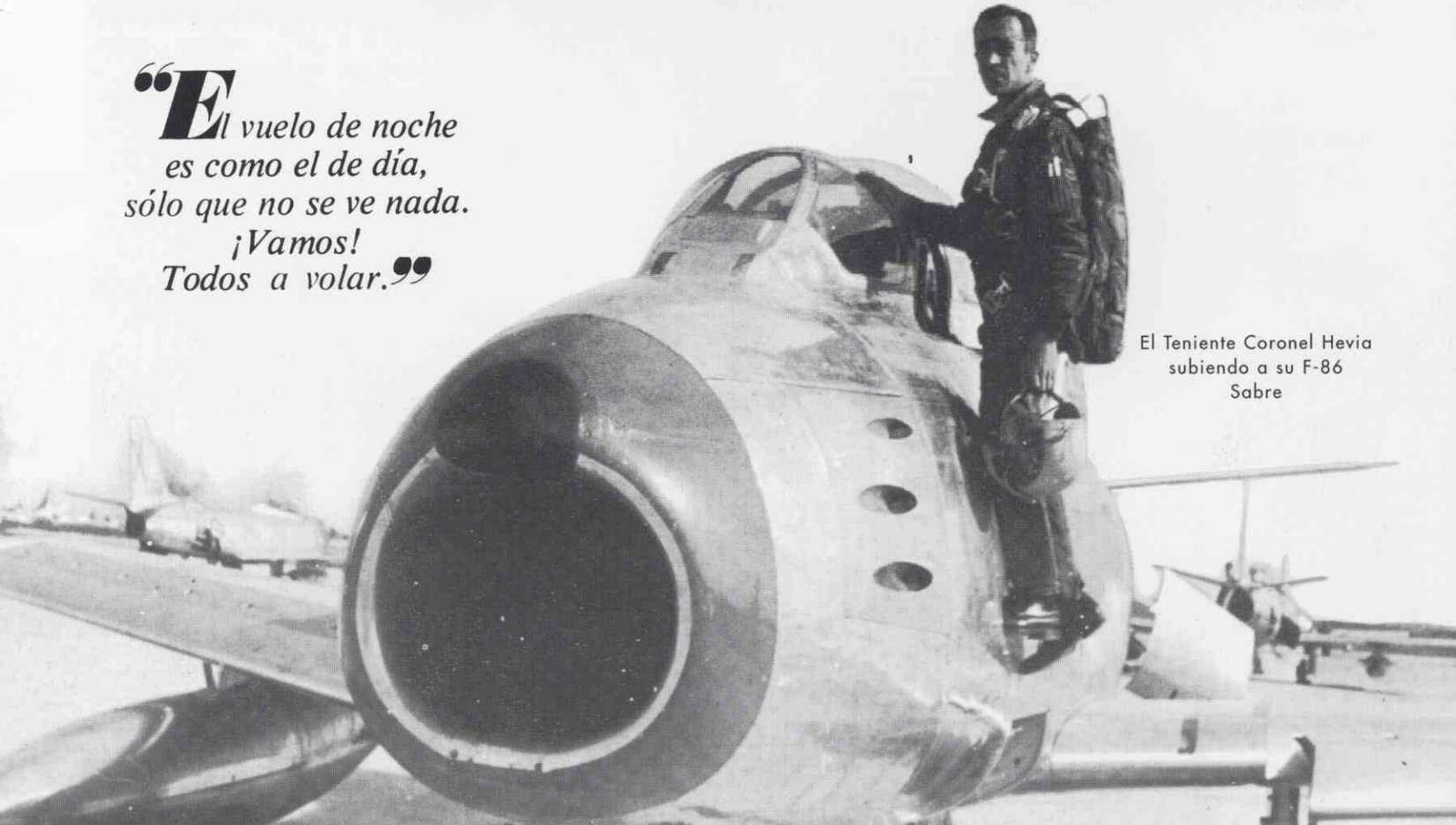
Volamos unas horas de T-6 y a continuación, en el T-33, el curso elemental, que incluía tiro, formaciones tácticas y en fin nos familiarizamos con los aviones. Volé por primera vez el día 2 de septiembre de 1954 y me solté en el avión después de 5 horas 40 minutos de doblemando.

El curso duró hasta el 19 de diciembre de 1954 y el 20 conseguí volar a Palma para estar con la familia en Navidades. Inmediatamente, nos mandaron a Estados Unidos a un grupo formado por Pedrosa, Azqueta, Grandal, Villalonga, Ordovás y yo. El 1 de enero de 1955 volábamos desde Madrid a Lisboa y de ahí a Azores, Terranova y Nueva York. Después de pasar el mes de enero en Lackland, finalmente llegamos a la Base Aérea de Laughlin en Texas, a orillas del Río Grande. Allí comenzamos el curso de Transformación y Tiro, también en el T-33. Mi primer vuelo allí fue el 3 de febrero de ese año. De aquella base pasamos a Nellis, próxima a Las Vegas, donde comenzamos a volar el F-86 Sabre. El día 7 de abril comencé el "check out" con el Capitán Really. Yo debí de ser el primer piloto español que voló el F-86 F, el día 11 de abril de ese año.

A continuación nos mandaron a un curso de OJT (On The Job Training) a Alemania.

La vuelta a casa fue el 8 de septiembre y poco de llegar ya estábamos en Getafe para comenzar la recepción de los aviones que estaban siendo entregados. Mi primer vuelo en F-86 en España fue el 16 de septiembre de 1955, con el F-86 F núm. 155 desde Getafe. El 5 de octubre nos trasladamos a Valencia con los primeros Sabres, aunque allí apenas si había sido terminada la pista. El día 23 de noviembre tengo anotado el primer vuelo instrumental, con 45 minutos de "nubes".

"El vuelo de noche es como el de día, sólo que no se ve nada. ¡Vamos! Todos a volar."



El Teniente Coronel Hevia subiendo a su F-86 Sabre

Tuvimos todos los problemas que suponen fundar y echar a caminar una nueva unidad, con aviones nuevos y en parte con técnicas nuevas.

—Mi General, entre las anécdotas famosas, que son casi leyenda, relacionadas con Vd., hay una que yo oí de labios de otro viejo reactorista y que ya ha pasado a la Historia; la del primer vuelo nocturno en Valencia. Manises.

—El Teniente Coronel Hevia había ordenado que se realizara el primer vuelo nocturno, dentro del plan de instrucción. Muchos pilotos no habían volado de noche nunca, otros desde hacía mucho tiempo; la mayoría carecían del curso de instrumentos, o sea que la gente estaba un poco nerviosa. En la sala de "briefing", uno de los oficiales de operaciones, más atrevido que otros, se levanta y le pregunta al Teniente Coronel Hevia:

Oficial.— Mi Teniente Coronel, ¿cómo es el vuelo nocturno?

Tte. Cor. Hevia.—El vuelo de noche es como el de día, sólo que no se ve nada. ¡Vamos, todos a volar!

Esto que se narra debió ocurrir el día 6 de marzo de 1956, en que nuestro protagonista, tiene anotado su primer vuelo nocturno en Manises.

—Yo no creo que inventara esta frase, lo único que hice fue repetirla. A mí me había dicho lo mismo o parecido el instructor correspondiente en Nellis, cuando hicimos el curso. Lo que yo quería con esto era comenzar una actividad del plan de instrucción, tan necesaria como las demás, y al mismo tiempo insistir ante el Mando, para que el curso de Reactores en Talavera la Real, comprendiera ya un curso de instrumentos completo, porque hasta entonces la gente estaba muy floja en ese aspecto, sabía volar el avión y nada más.

Durante 1956 comienzan las actividades de la Patrulla Acrobática, de la cual he sido fundador y pionero, y que han sido glosadas en otros artículos de esta revista. Y finalmente el 2 de noviembre de 1956 nos trasladamos a Palma con unos cuantos aviones, para fundar el nuevo Escuadrón 41. Yo creo que ya volaba el Sabre C-5 106, en el cual he volado muy frecuentemente en esa época.

En una de las últimas exhibiciones de la Patrulla en las que todavía la mandaba yo, dos formaciones, una de T-33's y otra de F-86's, actuamos en Barcelona. Después de la exhibición que fue una de las más brillantes en la historia de la Patrulla de Sabres hasta entonces, en una cena por la noche, el General Gallarza dijo públicamente que a partir de ese momento la Patrulla Acrobática oficial del Ejército del Aire y por tanto Española, sería la de los Sabres.

En junio del 62, ya Coronel, fui destinado como Agregado Aéreo a la Embajada de España en Washington, sustituyendo al Coronel Guerrero. Esa fue una de las etapas más gratificantes de mi carrera militar y aeronáutica. En efecto, durante muchos años, por unas causas o por otras, yo no había estado nunca en mi casa, con mi familia, esa es la verdad. Los años del comienzo de los reactores, aquellos de curso tras curso, luego la Patrulla Acrobática; me he pasado semanas y semanas fuera de casa. Alguno de mis hijos parece una anécdota tópica, pero en mi caso no lo es, ha llegado a decirle a mi mujer: "Hay un señor en la puerta que pregunta por ti, mamá", en una de mis ausencias más prolongadas.

—Durante la recogida de datos para un trabajo sobre el F-104 en España, su nombre aparece en ciertos testimonios como crítico respecto a la compra de aquellos aviones.

—No, yo nunca me opuse, eso no es cierto, ni era mi cometido, yo me limité a informar al mando. Cuando se compró el F-104, la decisión estaba ya tomada antes de que yo dijera nada. Yo pensaba que era mucho avión, con muchos problemas de mantenimiento y complejo en muchos aspectos. Pero además lo decía con pleno conocimiento de causa. Le voy a contar a Vd. porqué.

Hubo una visita del General Lacalle a Estados Unidos en 1963. Aproximadamente mes y medio antes de eso, un íntimo amigo mío, el Coronel Tice, estaba destinado en la Base Aérea de Edwards, y se iba a celebrar la ceremonia de su retiro. Me invitó a esa celebración tan vistosa que los americanos realizan para honrar a sus oficiales. Me fui en coche desde Washington, cruzando todo el país, y después de presenciar la ceremonia, me presentó a su general; jugué con él al golf y hablamos mucho. Como resultado me invitaron a volar los dos aviones que se barajaban en ese mo-

El Coronel Hevia se "re-soltó" en el F-104 G el día 2 de junio de 1966.

mento como posibles opciones para nuestro país, un T-38 Talón, o sea el F-5 versión de doblemando, y un F-104.

Realicé dos vuelos en cada uno, en dos días seguidos y cambiando el orden del vuelo, los días 1 y 2 de abril de 1963. Cuando llegó el General Lacalle para efectuar la visita a la USAF, yo no le recomendé nada, le informé extensamente de lo que sabía. Recuerdo que al cruzar por un pasillo, en el Pentágono, había una serie de maquetas de aviones modernos en una vitrina y entre ellos un F-5 y un F-104. Yo le hablé de las diferencias de precio y facilidad de vuelo, y de las dificultades de mantenimiento; procuré informarle de forma objetiva.

—Muchos de nosotros le conocimos cuando volvió de América para mandar la Base de Torrejón y aquellos aviones que él había volado ya en Edwards. La aureola del Coronel Hevia, siempre vestido impecablemente, con su Medalla Militar sobre la guerrera del uniforme y todo su historial a cuestas, era tal, que los oficiales más jóvenes, nos quedábamos mudos cuando nos hablaba en el "brieging" con un cierto deje "yanqui". Había pilotos a los que no les salía la voz para contestarle a una pregunta directa.

EPILOGO

Se está poniendo el sol en una tarde despejada de comienzos del verano. El autor tiene la costumbre, cuando le toca el servicio de Capitán de Cuartel, de subir hacia estas horas a charlar un rato con los controladores de Torre, la gente más romántica de cada aeródromo. En el canal de torre todavía suena, metálica, la voz de "Tren bajo y blocado" o de "Gear down and locked" del último tráfico de la tarde en Torrejón.

Le observamos atentamente desde arriba, cuando llega en su deportivo blanco, descapotado, con el enorme gran danés en el asiento trasero. El Coronel Hevia, fumando un cigarrillo, inmaculado en su uniforme, tocándose el gorrillo cuartelero, camina despacio hacia la formación de Sabres, acompañado de "King". Al llegar a la línea de separación del asfalto con la pista de aparcamiento, tira el cigarrillo y lo aplasta con el zapato. El centinela se cuadra y le hace el saludo reglamentario con arma larga. Pasea frente a la línea de aviones, erguido, menudo con ese empaque de la gente que no es muy grande de cuerpo, pero sabe que es inconmensurable de alma. Parece como si supiera que varios pares de ojos le observan con admiración en esta tarde de verano de 1967.

Sólo faltan dos meses. El autor parece presentir el drama y anota mentalmente la escena, totalmente verídica. El Coronel, terminado su paseo por entre los aviones, vuelve a recibir el saludo del soldado, acaricia a "King" y al traspasar de nuevo la barrera invisible del "Prohibido Fumar", enciende lentamente otro cigarrillo. Anochece, cuando se pierde el descapotable blanco camino del Pabellón de Oficiales.

Hoy, mi General, febrero de 1985, Vd. debe saber que esto realmente no es una entrevista, es un Homenaje Emocionado, de uno de los hombres que han tenido el Honor de servir a la Patria a Sus órdenes. ■

Hevia en la cabina del T-38 que voló en la Base Aérea de Edwards en 1963.

LOS GLOBOS EN LA CONQUISTA DEL AIRE

notas para la historia de la Aerostación en España

RICARDO FERNANDEZ DE LATORRE

siglos XVIII y XIX

El arte de volar tiene muchos precursores, entre los que Lana y Gusmão constituyen los antecedentes menos inverosímiles —o, literariamente, más arropados— de esa primera victoria del hombre en la conquista del aire, que es la Aerostación. Gusmão y Lana eran religiosos. Parece como si, anhelantes de huir de las miserias terrenales, hubieran querido inventar algo para trepar a los cielos... Al jesuita Padre Lana, creador —parece que sólo teórico— de un aeróstato con cuatro globos de cobre a los que se había hecho el vacío, se le ve arrepentido de su audacia. **"Dios no permitirá que mi nave se haga realidad** —escribe en 1670—, **para evitar las muchas consecuencias que alterarían las relaciones de la humanidad. Con ella** —viene a decir— **se pueden incendiar navíos con balas y bombas; y no solamente buques, sino casas, castillos y ciudades..."** O sea, toda una guerra moderna. A Bartolomeu Lourenço de Gusmao, también jesuita, y brasileño por añadidura, se le atribuye otro aeróstato, que presentó el 8 de agosto de 1709 al rey Juan V de Portugal. La prueba de su invento, llevada a cabo en la Casa de Indias, de Lisboa, obtuvo un completo éxito, al decir de escritos de la época. Pero, a diferencia de Lana, Gusmão no se automarginó. Lo hizo por él —y, al parecer, con toda presteza—, la mismísima Inquisición, persiguiéndolo por... hechicería. El religioso-inventor se vino a España, no se sabe si por que le atraía el solar de sus antepasados, los Guzmanes, o por que no encontró un barco que lo llevara mucho más lejos. El caso es que el Padre Bartolomé fue a parar a Toledo —¡bien supo escoger el buen brasileño!—, y allí prosiguió sus experiencias hasta que se lo llevó la muerte, en 1724.

Según escribe el General Gomá —otro precursor, esta vez de quienes nos preocupamos por el ayer de la Aeronáutica—, los estudios de Gusmão fueron aplicados, con éxito ruidoso, por los hermanos Montgolfier.

LOS GLOBOS MONTGOLFIER

La base de las primeras ascensiones, de las que han quedado pruebas irrefutables, universalmente admitidas, está en las experiencias de los hermanos Joseph y Etienne Montgolfier. Eran éstos, hijos de un fabricante de papel establecido en Annonay —en el actual Departamento francés de Ardèche—, llamado Pierre Montgolfier. Tenía el industrial dieciséis hijos, doce varones y cuatro hembras. Joseph había nacido el 26 de agosto de 1740, y Etienne, el 6 de enero de 1745. Figuraban como décimosegundo y décimoquinto hijos, respectivamente, en la amplia nómina familiar del abnegado Pierre. Era el industrial un hombre de gran capacidad física —¡quién podría dudarlo! — y extraordinaria rectitud moral. Estas cualidades las heredaron todos sus hijos, especialmente Joseph y Etienne. Joseph era muy independiente. Se iba solo, muy a menudo, a los bosques y a las montañas para entregarse a hondas meditaciones. No hacía buenas migas con su padre. Un día se marchó de casa y emprendió una larga caminata en busca del Mediterráneo. Casi al borde de lograrlo, fue encontrado y vuelto al redil familiar. Ya sentado un poco su ardiente espíritu, se aficionó Joseph al estudio de la Física y la Química, muy de moda entonces. Esto le hizo buscar, en París, la proximidad de los sabios de su época. En la Corte se convirtió en asiduo a las tertulias del café "Procope", en las que se daban cita matemáticos y científicos eminentes. Puede que alguno de ellos le dejara la obra de Galien "El arte de navegar por los aires", donde se recogían las experiencias de Gusmão. Y parece que también tuvo acceso al conocimiento de las de los científicos Joseph Black (Burdeos 1728-Edimburgo 1799) y Tiberio Cavallo (Nápoles 1749-Londres 1809). Reclamado por su padre para que se ocupara, con él, de la dirección de su fábrica de papel, regresó a Annonay. Pero pasó...

lo que tenía que pasar. Su acusado sentido de la independencia, y el no llevarse demasiado bien con su progenitor, le hicieron tarifar pronto con la industria familiar, consagrándose a crear otra, propia, en compañía de uno de sus hermanos.

Etienne era un tipo completamente distinto. Se dejó llevar a un colegio elegante, formándose junto a muchachos de la buena sociedad. Ello lo convirtió en hombre de exquisitos modales y refinó considerablemente sus gustos. Estudió Arquitectura, llegando a construir varios edificios en los alrededores de París. Después aplicó sus conocimientos técnicos al negocio familiar, en Annonay, creando maquinaria y sistemas que tuvieron gran aceptación. Etienne hubiera llegado muy lejos en el mundo industrial —por la tierra— si su nombre no alcanza a elevarse a enormes alturas, al compás de sus aeróstatos.

Para unos, la idea del globo surgió en los Montgolfier —¿Josehp o Etienne? — cuando contemplaron cómo se inflaba una camisa puesta a secar sobre el fuego. Otros creen que la inspiración les acudió al ver elevarse las pavesas de una hoguera. Y hay quien dice que, observando Joseph, en Aviñón, el humo de una chimenea, pensó que "si aquello pudiera encerrarse en una bolsa de papel o tafetán", quizá esa bolsa tendería también a subir. Un experimento, con base en esa teoría, realizado en la habitación de su alojamiento —se cuenta—, dio ánimos al mayor de los Montgolfier para perseverar en la búsqueda del aeróstato.

Los hermanos Joseph y Etienne Montgolfier, en un grabado de la época. Tras la presentación del aeróstato en Versalles, el Rey de Francia, Luis XVI, los ennoblece, da a la fábrica de Annonay el título de "Manufactura Real" y les otorga una pensión de 1.000 libras anuales. Después de una corta dedicación a los globos, regresa Joseph a su actividad industrial. Privado de la voz por un ataque de apoplejía, fallece en 1811. Etienne vive menos años. Tras la Revolución ocupa un cargo público. Enfermo del corazón marcha a Lyón con su familia. Sintiéndose morir en aquella ciudad, en 1799, regresa a Annonay, solo, *"para ahorrar a su esposa e hijos* —escribe Tissandier— *el doloroso espectáculo de sus últimos momentos"*. Falleció durante el viaje.

DE ANNONAY A VERSALLES

El 5 de junio de 1783 llevaban a cabo los Montgolfier una exhibición pública del hallazgo en su ciudad natal. Annonay estaba aquel día llena de diputados de los Estados de Vivarais, que celebraban allí una asamblea. La sorpresa de aquéllos —habían sido invitados por los Montgolfier a su experiencia— y de todo el vecindario, fue enorme. En el centro de la plaza principal podía verse una especie de gran saco de tela forrada de papel, que los hermanos Montgolfier empezaron a inflar con aire caliente de una hoguera de paja y lana. Poco a poco, el saco iba engrosando su volumen. Al fin quedó convertido en una vistosa esfera de colores que pugnaba por elevarse. Varios hombres fornidos la sujetaban con cuerdas. Cuando Joseph y Etienne consideraron la esfera suficientemente llena, ordenaron soltar las ataduras, y el globo se elevó ante la admiración general, subiendo a más de 2.000 metros de altura. Se desplazó luego horizontalmente, y fue a caer en un viñedo próximo a la población.

Los diputados dieron cuenta inmediatamente a la Academia de Ciencias de lo que acababan de presenciar. A nivel popular, el acontecimiento se extendió por París a través de un periódico, "Le Mercure de France", que reprodujo una carta recibida de Annonay con el relato de un testigo presencial del acontecimiento. El corresponsal pintaba con vivos colores la ascensión, señalando algunos extre-

Los campesinos imaginaban que los globos eran "cosa de brujas". Cuando descendían, los destrozaban con piedras y palos, y hasta les disparaban, como puede verse a la derecha del grabado.

mos que luego omitirían los Montgolfier. Por ejemplo que, cuando fueron a buscar el aeróstato, ardía —no se sabe porqué, ya que no llevaba hoguera alimentadora a bordo—, y que terminó convertido en cenizas. Y también que uno de los inventores había acariciado la idea de elevarse con el globo, pero que no lo hizo porque éste presentaba un problema: **"si la posibilité d'elever la machine en l'air est demontrée ils n'est pas de même de celle de la diriger et de la faire descendre a volonté..."** Digamos, de paso, que el problema —nada menos que el dominio direccional del globo— había de durar todavía un siglo. También habla el corresponsal del "Mercure" del efecto que causó la caída del aeróstato entre los campesinos que la presenciaron: **"Les paysans qui la virent, efrayés d'abord, crurent que c'etait la lune qui se détachait du firmement; ils regardaient ce terible phénomène come le prelude de jugement dernier..."** ¡Casi nada: un signo del fin del mundo!

Conocedora la Academia de Ciencias, de París, del experimento de los Montgolfier, los invitó a repetirla ante algunos de sus miembros. Lavoisier, Desmaret y Bossut firmaron un acta en la que dieron fe del éxito de la prueba. Luis XVI y María Antonieta quisieron conocer la extraordinaria novedad. Etienne Montgolfier construyó un nuevo aeróstato, que fue presentado a los soberanos franceses el 19 de septiembre en Versalles. Esta vez se había atado al globo una cesta, en la que se encerraban un cordero, un gallo y una oca, a fin de comprobar si la atmósfera era respirable en las alturas alcanzadas por el esférico en anteriores experiencias. La prueba fue positiva. El ingenio de los Montgolfier fue a caer varios kms. más allá de Versalles, sin que los animales sufrieran daño alguno.

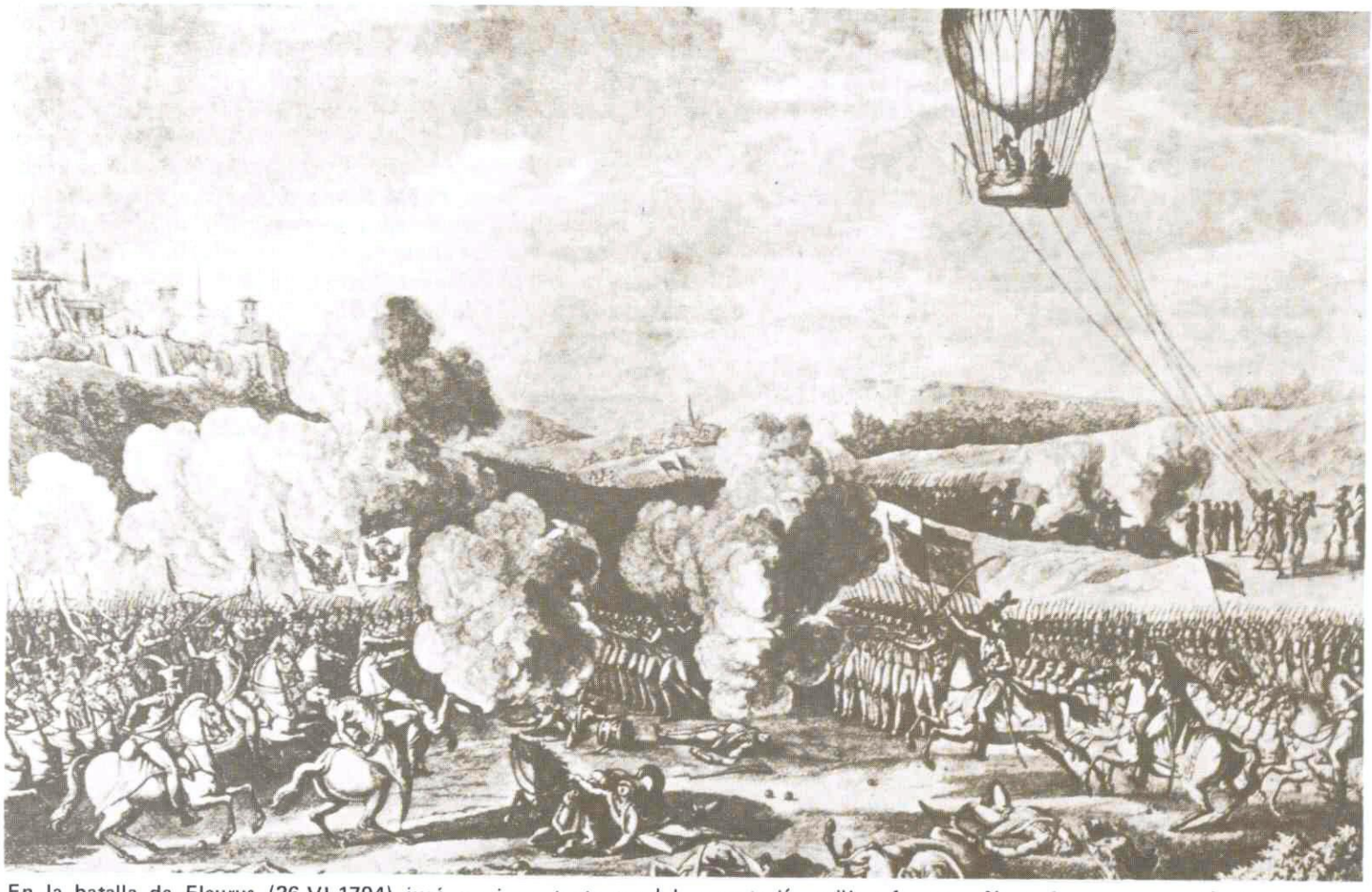
UN RAPIDO DESARROLLO

Entre la experiencia de Annonay y la exhibición ante los científicos de la Academia, hubo otro acontecimiento aerostático en París. Fue el 27 de agosto de aquel 1783. Un físico llamado Charles había construido un globo con ayuda de unos montadores de aparatos de física, los hermanos Robert. El aeróstato fue llenado de un gas recién descubierto, llamado hidrógeno, y soltado en el Campo de Marte, ante una multitud delirante. El ingenio fue a caer en Genosse, provocando el terror de los campesinos, que lo atacaron con piedras, palos y hoces, rasgándolo y atándolo a la cola de un caballo que lo arrastró un largo trecho. Tras ello, los lugareños procedieron a su total destrucción, creyéndolo "cosa de brujas". Esta actitud de la población rural dio lugar a una proclama de las autoridades francesas que decía: **"Se acaba de producir un descubrimiento que el gobierno ha juzgado conveniente dar a conocer, para prevenir los temores que pudiera ocasionar en el pueblo. Cada uno de aquellos que descubra en el cielo algún globo semejante, que presenta la forma de una luna oscura, esté prevenido de que, lejos de constituir un fenómeno espantoso, no es más que un aparato compuesto de tela de seda o de algodón forrado de papel, y el cual se puede presumir que algún día tendrá aplicaciones útiles para la sociedad".**

Algún tiempo después, Pilâtre de Rozier, un físico, se presta a subir a un globo montgolfier. Su nombre quedará unido a la historia de la Aeronáutica como el del primer hombre que se elevó de la tierra en un aeróstato. La fecha de la hazaña: el 15 de octubre de 1783. A la primera ascensión con globo cautivo, siguió la que realizaron el propio Rozier y un capitán de Infantería, el marqués de Arlandes, pero ya con las amarras cortadas. Fue, por lo tanto, el primer viaje aéreo. Los dos tripulantes se colocaron en una especie de galería circular que formaba la barquilla, en lugares diametralmente opuestos, para guardar el equilibrio. Parece que costó mucho a ambos aeronautas convencer a Luis XVI para que les permitiera realizar este viaje, reservado, en principio, a dos condenados a muerte. El vuelo de Rozier y Arlandes sobre París constituyó un extraordinario acontecimiento. Millares y millares de personas esperaban en la calle, en los balcones y terrazas el paso de aquella maravillosa novedad. Hasta los más incrédulos, los que tomaban a broma el anuncio, asistieron estupefactos al acontecimiento. (No es de extrañar. Quien esto escribe tuvo la suerte de encontrarse en junio de 1983, en París, durante la conmemoración del segundo centenario de las iniciales ascensiones, y el espectáculo —en el jardín de las Tullerías— de los globos que rememoraban el nacimiento de la Aerostación, era realmente fascinante. ¡Qué no sería en 1783!). Al pasar sobre el Sena, Rozier y Arlandes logran que "la montgolfiera" —como ya se denominaba al aeróstato— suba hasta unos 1.000 metros. El entusiamo de la población llega al delirio. Todos gritan entre horrorizados y llenos de admiración. El globo descendió en Butte-aux-Cailles, a unos doce kms. de París. Allí esperaba a los héroes el duque de Chartres, que los había seguido al galope de sus caballos, desde el punto de partida. Luego llegaron múltiples curiosos y admiradores que arrebataron a Rozier y Arlandes sus casacas, inaugurando una tradición que alcanzará su punto culminante en 1927, cuando Lindbergh aterrice en Le Bourget, después de haber atravesado el Atlántico Norte.

Don Pedro Abarca de Bolea, Conde de Aranda y capitán general de la Artillería. A esta ilustre personalidad de la nobleza y las Armas se deben las primeras experiencias aerostáticas, con fines militares, realizadas en el mundo. Tuvieron lugar en Segovia y El Escorial, en noviembre de 1792.

Diez días más tarde, el 1 de diciembre de 1783, Charles y el menor de los hermanos Robert ascendieron en un globo lleno de hidrógeno, en el jardín de las Tullerías. Fue ésta la primera elevación realizada desde el mismo corazón de la capital francesa, lo que congregó a una ingente multitud. El globo de Charles y Robert presentaba sobre los anteriores, unas importantes novedades: las mallas, la barquilla, el lastre y una válvula para descender. El aeróstato era, prácticamente, el mismo de hoy. Este viaje de Charles y Robert constituyó un extraordinario acontecimiento. Un testigo presencial del hecho —Mercier— escribe que fue una jornada inolvidable para los parisienses. El público rompió las



En la batalla de Fleurus (26.VI.1794) jugó un importante papel la aerostación militar francesa. Nueve horas permaneció Coutelle en la barquilla de su globo, informando a las tropas de Jourdan sobre los movimientos del enemigo, con lo que contribuyó eficazmente a la victoria francesa contra las tropas anglo-holandesas.

verjas y la puerta del jardín, y penetró, a millares, en el recinto real. Cuando el aeróstato comenzó su ascensión, todos prorrumpieron en los más encendidos vítores y aclamaciones, gritando hasta enronquecer. Algún escéptico preguntó a Benjamín Franklin, testigo del acontecimiento: **"Oiga, ¿y para qué vale todo esto..?"** Y el sabio norteamericano respondió, mientras limpiaba sus pequeñas gafas: **"¿Para que sirve un recién nacido...?"**

La Aerostación era ya, aunque "un recién nacido", una palpable y venturosa realidad.

LOS AEROSTATOS EN ESPAÑA Y EN EL NUEVO MUNDO

Según Gomá, fue el poeta e historiador tinerfeño don José de Viera y Clavijo quien elevó, por vez primera, un globo en España. Sucedió en Madrid, el mismo año en que se registra el logro de los Montgolfier en Annonay. Y el acontecimiento se produjo —si seguimos al mismo autor— en los jardines del Palacio del Marqués de Santa Cruz, al regreso de Viera de un viaje a París, en el que asistió a unos cursos sobre "gases o aires fijos". Puede que el erudito canario conociese allí "la montgolfiera". En otra parte encontramos la referencia de que Viera es "autor de un poema sobre esta máquina", lo que es más verosímil que el que lo fuera de su construcción y suelta.

La primera ascensión de un globo con tripulantes se realiza en España el 4 de febrero de 1784. La lleva a cabo, en Aranjuez, un francés apellidado Bouclé (y no Bouché, como se ha repetido constantamente), y de ella ha quedado un precioso óleo que se guarda hoy en los almacenes del Prado. La experiencia fue menos afortunada de lo que aparece en el lienzo. El globo se incendió y Bouclé tuvo que arrojarse, medio chamuscado, desde una respetable altura, no matándose de puro milagro.

De aquel mismo año de 1784 tenemos ya referencia de ascensiones aerostáticas en la América Española. Las "Gazetas de Méjico" de aquel año —que exhumó Francisco Vindel en 1954, y analizó en un excelente trabajo— nos hablan de la fabricación de un globo aerostático en Jalapa por don José María Alfaro, y de otro, en Veracruz, por don Antonio María Fernández, capitán del Regimiento Provincial de Tlaxcala. Se sabe que este último se elevó el 6 de febrero de 1785 **"como cien varas, conforme al juicio de uno de los sabios ingenieros que presenciaron tan digna diversión, y navegó horizontalmente algo más de media legua..."** Se registraron después otras ascensiones en Veracruz, el 18 y el 20 de febrero, ésta última organizada por la suboficialidad de dos fragatas del Rey, la "Matilde" y la "Santa Rosalía". El 18 de junio se elevó un aeróstato en Oaxaca, y, en los siguientes días, varios en Puebla. Uno de éstos fue dotado de una barquilla donde se colocaron unos maniquíes **"representando** —dice la "Gaceta"— **a los que valerosamente en la Europa han conseguido viajar por los aires."** También lanzaron globos en la capital del Virreinato los alumnos de la Escuela de Geometría de la Academia Real de San Carlos.

Por otras Gacetas conocemos también algo realmente asombroso en relación con la Aerostación y Cuba: entre 1784 y 1785 se elevan en la Habana ¡más de quinientos globos...!

APOTEOSIS DE DON VICENTE LUNARDI

El 12 de agosto de 1792 presencia Madrid la primera ascensión de un globo tripulado. El acontecimiento tuvo como marco el Buen Retiro, y una obra de caridad como objetivo. "El Diario de Madrid" lo anunciaba a bombo y platillo, señalando que el importe de "los boletines" (entradas) sería destinado a los Reales Hospitales General y Pasión. **"La maniobra y vista del público de llenar de gas el globo con su aparato chimico se**

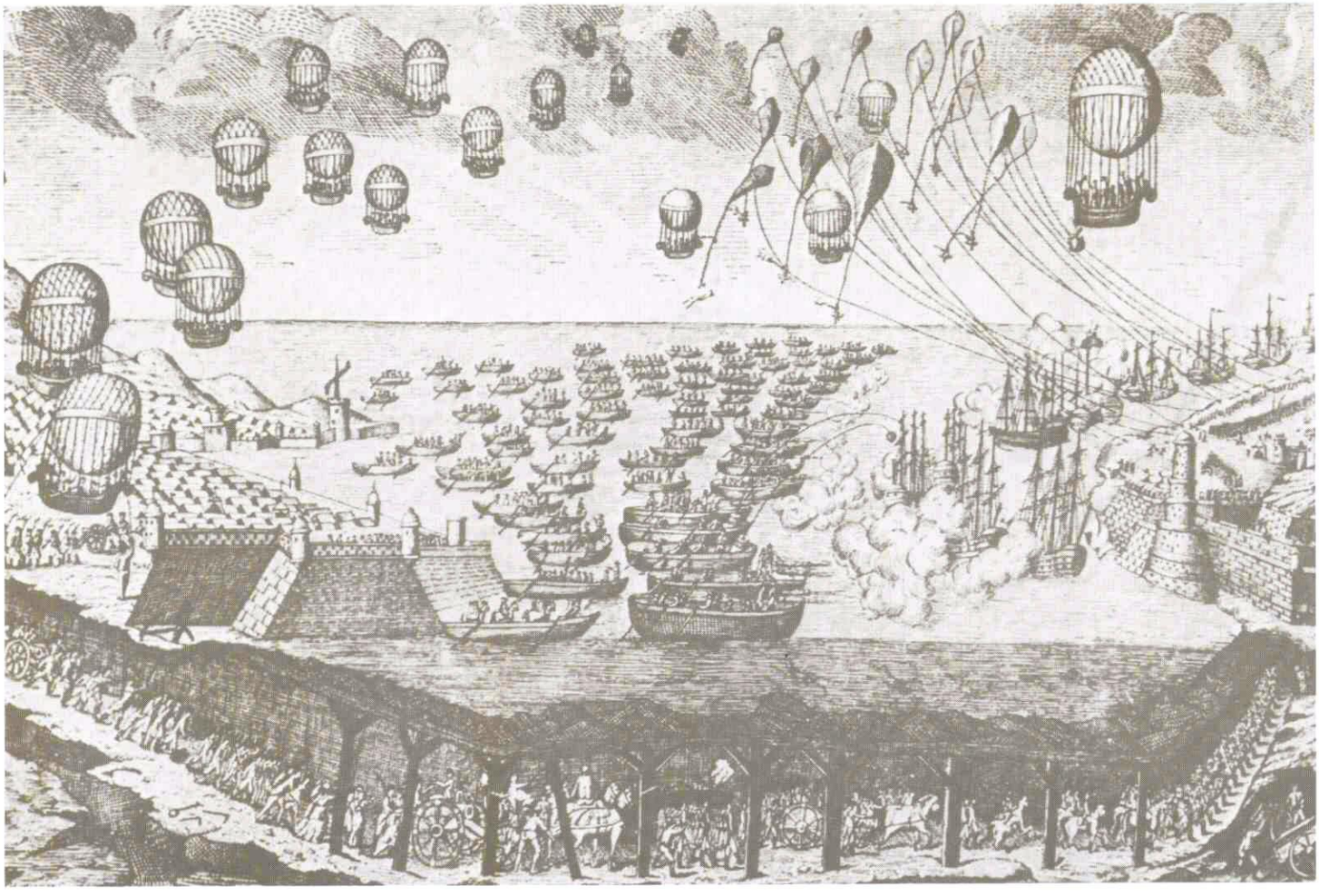
comenzará después de las cuatro de la tarde, y, entre cinco y seis, rompiendo cable y tremolando bandera, volará en el citado globo el luquenés don Vicente Lunardi, Náutico en estos vuelos, que executó varias veces con facilidad en las Cortes de Nápoles, Londres y otras partes..."

Pero ¿quién era este don Vicente Lunardi?

Lunardi, Vincenzo Lunardi –don Vicente, en su paso por Madrid–, era un diplomático nacido en Luca el 11 de enero de 1759. A los veinticinco años se encontraba adscrito a la secretaría del Príncipe Caramanico, embajador de Nápoles en Inglaterra. Conocedor Lunardi de la experiencia de los Montgolfier, quiso realizarla en Londres. Un apoyo casi unánime le permite revivir en la capital británica la maravilla de Annonay, París y Versalles, el 15 de septiembre de 1784. Los ingleses lo harán capitán de la Real Artillería, y Lunardi vestirá con orgullo el resto de su vida la roja casaca militar. Asciende también en Edimburgo, por lo que es nombrado "Archero de Escocia". Luego hace exhibiciones en Palermo y Nápoles. En España lo encontramos en 1792, el 12 de agosto, preparando su globo para una ascensión en el Buen Retiro. Los precios eran altos, desde 24 reales para las sillas "más inmediatas", hasta 4, para los que habían de presenciar el acontecimiento de pie. Un anuncio rezaba: **"Honrará esta fiesta con su presencia el Príncipe Nuestro Señor, que Dios guarde, y demás personas reales, por cuyo motivo debe esperarse moderación del público..."**. Había en el recinto tres bandas de música de otros tantos regimientos de guarnición en la plaza, que **"al momento que arrancara por el aire el célebre aeronauta, tocarán una marcha de gusto..."**. Un grabado que recoge aquel histórico momento pone de relieve que la **moderación** pedida, no pudo mantenerse. Señores y damas encopetadas, majos y niños parecen enloquecidos por el espectáculo de la ascensión aerostática del buen don Vicente.

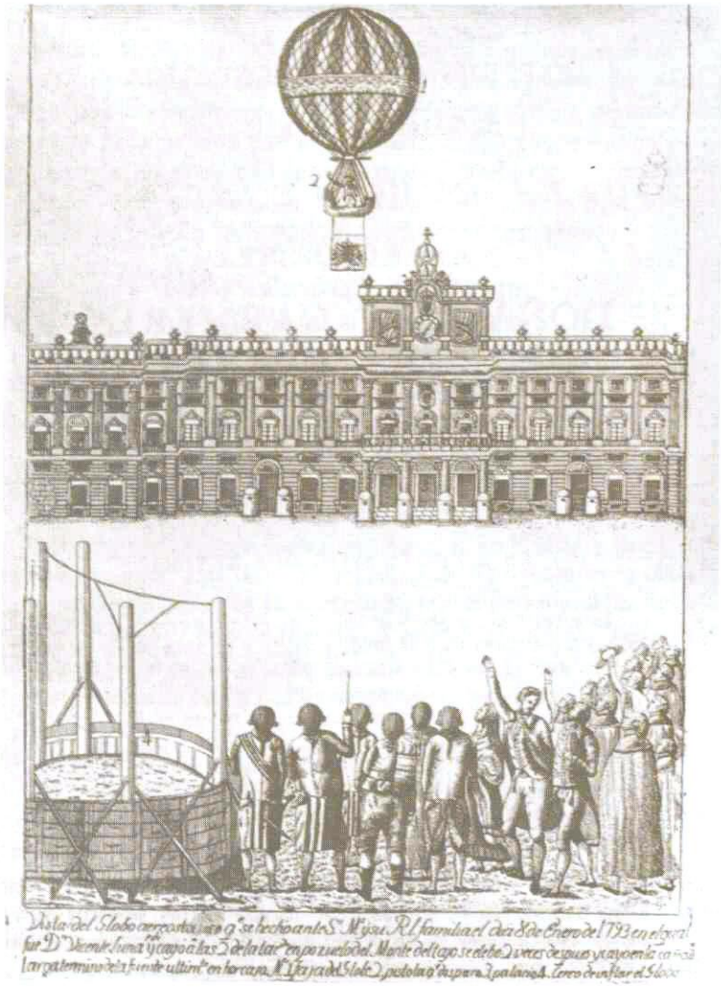
Lunardi va a aterrizar en la villa de Daganzo. Al principio, los habitantes se asustan. Pero luego corren todos hacia el esférico. El alcalde envía un mensaje al duque de la Roca, Hermano mayor del Hospital y organizador de la exhibición de Lunardi: **"A las siete de la tarde, poco más o menos** –dice–, **se llegó a divisar en lo alto del lugar una cosa que, por el pronto, no vino a conocimiento de lo que era, hasta que de allí a un poco, conoció ser un globo que caminaba a bastante altura, hasta que el globo llegó a caer; ya en tierra, fueron llamados por Lunardi, que sacó unas botellas de vino y bizcochos y dio de beber a todos. Sujeto el globo por el aro, fue trasladado, sin que el aeronauta se bajara de la barquilla, por dieciséis hombres hasta la villa. Lunardi fue alojado en la casa del sacerdote don Pedro Fernández."**

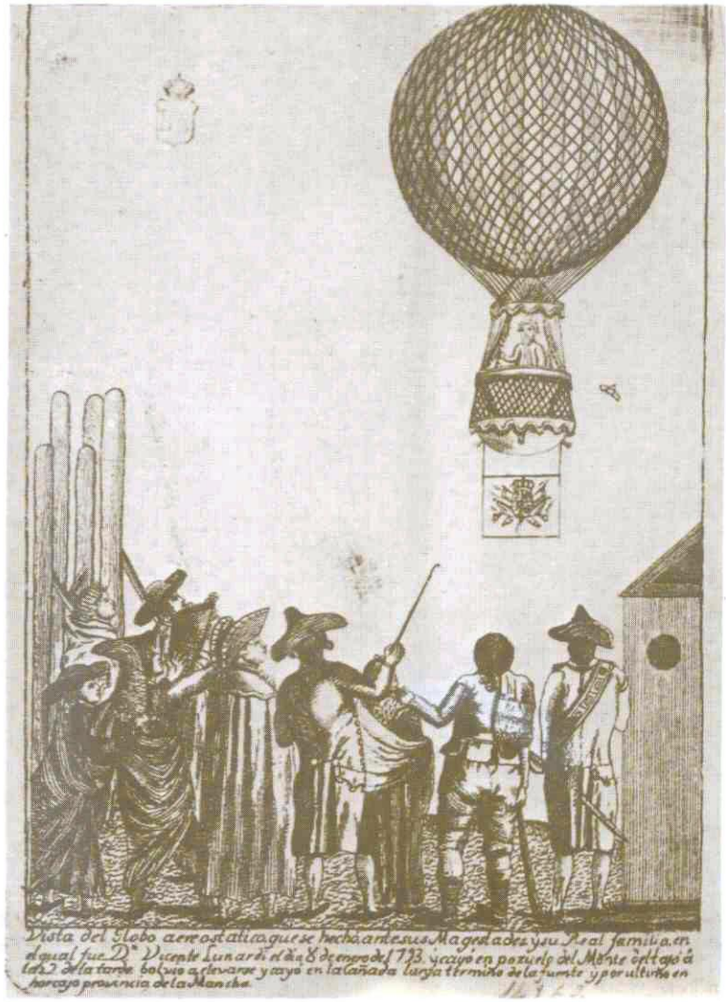
Volvió a ascender Lunardi el 8 de enero de 1793, esta vez desde la plaza de la Armería, como puede verse en un gracioso grabado de la época. La familia real asistía al espectáculo desde los balcones de Palacio. Subió el globo, y los vientos lo llevaron hasta los actuales jardines de Sabatini. Monarcas, Infantes y servidumbre palaciega salen corriendo por salones y galerías para asomarse a los balcones del ala norte; pero el globo, como si quisiera jugar con las reales personas, se deja llevar por el viento otra vez hacia la plaza de la Armería. Y vuelta a correr todos... El globo descendió en Pozuelo del Monte del Tajo. Se elevó de nuevo, para caer en La Cañada Larga, en el término de Lafuente y volvió a subir, descendiendo definitivamente **"en la villa de Horcaxo, provincia de la Mancha"**, dice un grabado que recoge el acontecimiento. Aún se elevaría Lunardi otra vez en Madrid, el 3 de mayo de 1793. En esta ocasión, como en la primera, desde los jardines del Buen Retiro, para descender en las inmediaciones de Vicálvaro.



Panorama imaginario de la invasión de Inglaterra por las tropas del Directorio. Entre los proyectos –junto a un fantástico túnel submarino– figuraba el transporte de tropas por medios aerostáticos.

El Capitán Vicenzo Lunardi, don Vicente Lunardi para los madrileños de 1792. A la derecha, su ascensión en el Buen Retiro, el 12 de agosto de 1792. Los dibujos inferiores muestran dos momentos de su ascensión del día 8 de enero de 1793.





LOS PRIMEROS AEROSTEROS MILITARES DEL MUNDO

España fue la adelantada de la Aerostación Militar. La primera aplicación bélica de los globos se debe a don Pedro Abarca de Bolea, conde de Aranda y capitán general de la Artillería Española. Fue a fines del siglo XVIII, y tuvo como escenario la ciudad de Segovia. Junto al Alcázar —Real Colegio de Artillería—, en la llamada "Casa de la Química", vivía el sabio francés Joseph Louis Proust, a quien Carlos III había traído a España para que se encargarse de la cátedra de Química del centro docente de los artilleros. Proust tenía ya cierta experiencia en materia de aerostación. Había realizado ascensiones con Pilâtre de Rozier, en París, en junio de 1784, con motivo de la visita del Rey de Suecia a la Corte francesa. Proust —el capitán Proust, como era conocido en el Real Colegio, por haber sido asimilado a esa graduación— construyó un globo de 93 pies de altura y 45 de diámetro, en unión de un grupo de profesores y cadetes: Rodríguez, Fuertes, González, Sahagossa y Gayangos. El globo hizo varias ascensiones, mostrándose como excelente medio de observación para la Artillería. Era el día 11 de noviembre de 1792.

El hecho tuvo una enorme repercusión. Enterado Carlos IV del éxito de la experiencia, hizo ir a Proust y a sus artilleros, con el globo, a El Escorial, donde se encontraba la Familia Real, para que efectuaran una ascensión en su presencia. Se cita por algún autor la existencia de un documento firmado por el Conde de Aranda, en el que, entre otras cosas, se refiere. **"...El día 14 lograron la satisfacción de operar en presencia del Rey, cuanto conducía al objeto premeditado de tener en campaña, y en cualquier situación y hora y día, una atalaya fija, o ambulante a voluntad, y susceptible de mucha elevación para descubrir terrenos del contorno de su Ejército, y los movimientos como evoluciones del enemigo, en la disposición de su ataque, y durante el las variaciones que intentase, con igual aplicación al registro interior de una plaza o de ella hacia fuera...".** El Rey quedó, al parecer, entusiasmado con la experiencia, prometiendo a los artilleros su apoyo al proyecto de incorporación de los aeróstatos al Ejército. Pero —¡cosas de la política!—, al día siguiente de la prueba escurialense, Aranda se ve desplazado, por la intriga de Godoy, de las tareas de gobierno. Y el proyecto cae en el olvido. (No obstante, Proust disfrutaría del favor real hasta el motín de Aranjuez, fin del reinado de Carlos IV. El Monarca lo trajo a Madrid para que crease un laboratorio químico, al frente del cual permaneció el sabio dieciséis años. En mayo de 1808, hallándose Proust en su país con licencia real desde hacía algún tiempo, el pueblo, amotinado, destruyó el gabinete del ilustre profesor.)

La prueba de Segovia constituyó, pues, el comienzo de la Aerostación Militar en el mundo. Aún había de transcurrir un año largo para que Gaspard Monge, físico y matemático francés, entonces a la cabeza de las fábricas de artillería de su país, propusiera a la Convención el empleo militar del globo. Aprobada la realización de una experiencia, una comisión, de la que formaba parte un científico llamado Coutelle, realiza pruebas de fabricación de gas, y de elevación, con un globo que había pertenecido a un aerostero emigrado a causa de la Revolución. Al resultar aquéllas satisfactorias, el Comité de Salud Pública dispone la creación de la primera compañía de Aerosteros Militares, con sede en Meudon y

NOTICIA

DE LA INCOMPARABLE

EXPERIENCIA AEREOSTATICA

DE BAJADA EN PARACAIDA

POR LA ANIMOSA E INTREPIDA

AEREOPORISTA

DOÑA ELISA GARNERIN,

QUE HA TENIDO EL HONOR DE SER PRESENTADA A SS. MM. Y AA., A TODOS LOS SOBERANOS DE LA EUROPA, AL REY DE FRANCIA Y SU REAL FAMILIA.

QUE SE PRACTICARÁ EL 26 DEL PRESENTE ABRIL

EN EL REAL SITIO DEL RETIRO.

Esta bella experiencia se hará por primera vez en esta Capital; á presencia de SS. MM. y AA. y de toda la Corte por la precitada doña Elisa Garnerin, que en medio de sus cortos años lleva ya egecutadas once en Francia, con universal admiracion de un público inmenso, á cuya frente se hallaban los Príncipes y Soberanos de la Europa reunidos á la sazon en París.

La intrepida aereoporista al llegar á lo alto de los ayres se separará del Globo que la condujo, y desplegándose el Paracaida bajará en él magestuosamente á la tierra.

En el Museo Municipal de Madrid se conservan estas páginas que anuncian la actuación, en la Capital de España —en el Buen Retiro—, de la aeronauta Elisa Garnerin. Sobrina del aerostero oficial de Napoleón, Elisa había sido la sucesora de su tío en los primitivos, y arriesgados, lanzamientos en paracaídas. No hemos logrado averiguar la fecha de este acontecimiento aeronáutico madrileño, pero cabe situarlo entre 1828 y 1833.

bajo el mando del químico Condé. Desde entonces intervienen los aerosteros de Condé y Coutelle en los sitios de Maubeuge y Charleroi, y, más tarde en la batalla de Fleurus, en la que la Aerostación Militar juega un importante papel. El 23 de junio de 1794 se crea una segunda compañía, y, más tarde, diversos parques para atender a las reparaciones y mantenimiento de los globos. El día 31 de octubre de aquel año nace la Escuela Aerostática de Meudon, donde había de prepararse el personal de los globos militares. Estuvieron también los aerosteros franceses en el Ejército del Rhin, asistiendo al sitio de Maguncia, y, asimismo, en Mannheim. En el proyecto de invasión de Inglaterra que acarició el Directorio, figuraban los globos como importante elemento para el transporte de tropas. Fueron después los aerosteros militares franceses a la campaña de Egipto, pero, en Abukir, los reveses de la derrota alcanzaron al material aerostático. A su regreso a Francia en 1799, los soldados de este servicio fueron licenciados.

Se ha dicho, por algunos autores, que a Napoleón no le gustaban los globos. Su mediterráneo sentido del fatalismo le llevó a cobrar aversión a los aeróstatos cuando uno, sin tripulante, que se elevó el día de su coronación, llegó hasta Italia y se posó en el sepulcro de Nerón. Arrastrado de nuevo por los vientos, el ingenio se alejó del monumento funerario, dejando en uno de sus ángulos una parte de la corona imperial que lo adornaba. Y se dice que el hecho, que fue juzgado de mal augurio por el Emperador, le llevó a prohibir que se hablara de los globos. Pero todo esto pertenece más al dominio de la leyenda que a la realidad. Parece que la decadencia de los aeróstatos militares es anterior; que fue el general Hoche, en 1797, quien sentó las bases de la desaparición de las compañías de aerosteros con un informe desfavorable a su empleo, elevado al ministro de la Guerra.

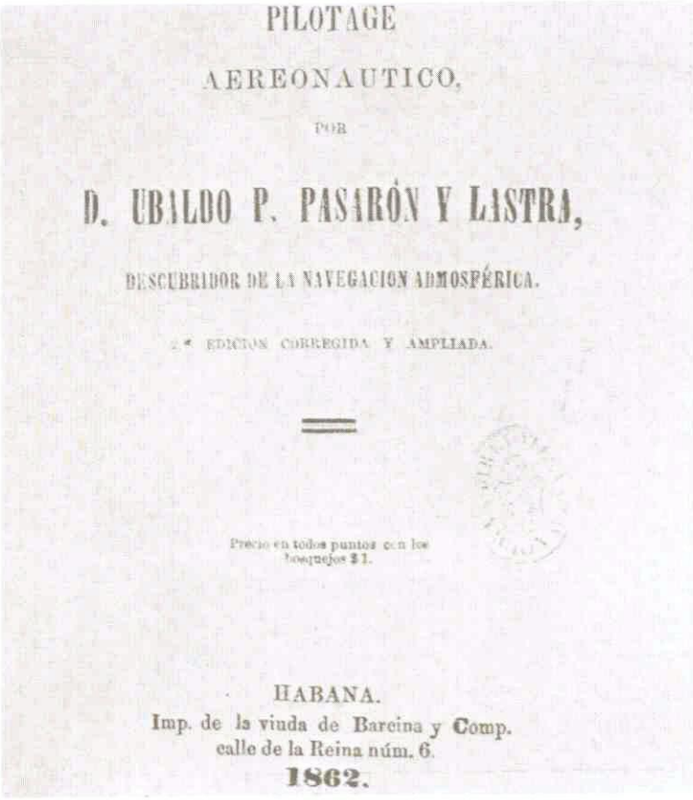
Pero la verdad es que, si el Gran Corso hubiera seguido contando con los hombres de Coutelle y Condé, el desenlace de Waterloo habría sido diferente.

LAS ASCENSIONES DE MONSIEUR ARBAN EN MADRID

Entre finales del XVIII y 1847 no se registran en España experiencias aerostáticas de importancia. Pero en este año llega a nuestro país Monsieur François Arban, aeronauta lionés de 32 años, que ya había realizado ascensiones en su país y en Italia. Era un joven de buena presencia, elegantemente vestido y de aristocráticos modales. Un poeta español de la época puso en su boca, a través de los carteles de presentación, estos versos:

> **"Voy a elevarme en el azul sereno**
> **afrontando del sol los rayos rojos**
> **para ver como cubren en tu seno**
> **las alfombras de flor a los abrojos.**
> **Y te juro exclamar con voz de trueno**
> **al ocultarse a mis humanos ojos**
> **la titánea cerviz de la montaña**
> **¡Gloria a Isabel II y gloria a España!**

Mons. Arban realizó diversas exhibiciones en Madrid y Barcelona. En la capital del Reino, su espectáculo se presentó en la plaza de toros —que entonces se encontraba en las inmediaciones de la calle de Alcalá—, con numerosos atractivos. Una gran banda de música abrió el programa con la sinfonía de "Il Nabuco" (sic). Seguiría luego la ascensión de seis globos que adoptaban formas distintas, desde una cántara a un tonel. A continuación se anunciaban las ascensiones cautivas de aquellos que lo hubieran solicitado. (El Sr. Arban ofrecía esta posibilidad a quien lo desease, previa entrevista personal en su alojamiento madrileño, que era una fonda de la calle de las Infantas.) Finalmente, se llevaría a cabo la ascensión del famoso aeronauta, **"después de acercarse con su globo al palco de SS.MM. y de recorrer la plaza para repartir dos mil ejemplares de su retrato y ramos de flores entre los concurrentes..."** Para dar mayor animación a sus exhibiciones, el Sr. Arban



PILOTAGE

AEREONAUTICO,

POR

D. UBALDO P. PASARÓN Y LASTRA,

DESCUBRIDOR DE LA NAVEGACION ATMOSFÉRICA.

2.ª EDICION CORREGIDA Y AMPLIADA.

Precio en todos puntos con los bosquejos $1.

HABANA.
Imp. de la viuda de Barcina y Comp.
calle de la Reina núm. 6.
1862.

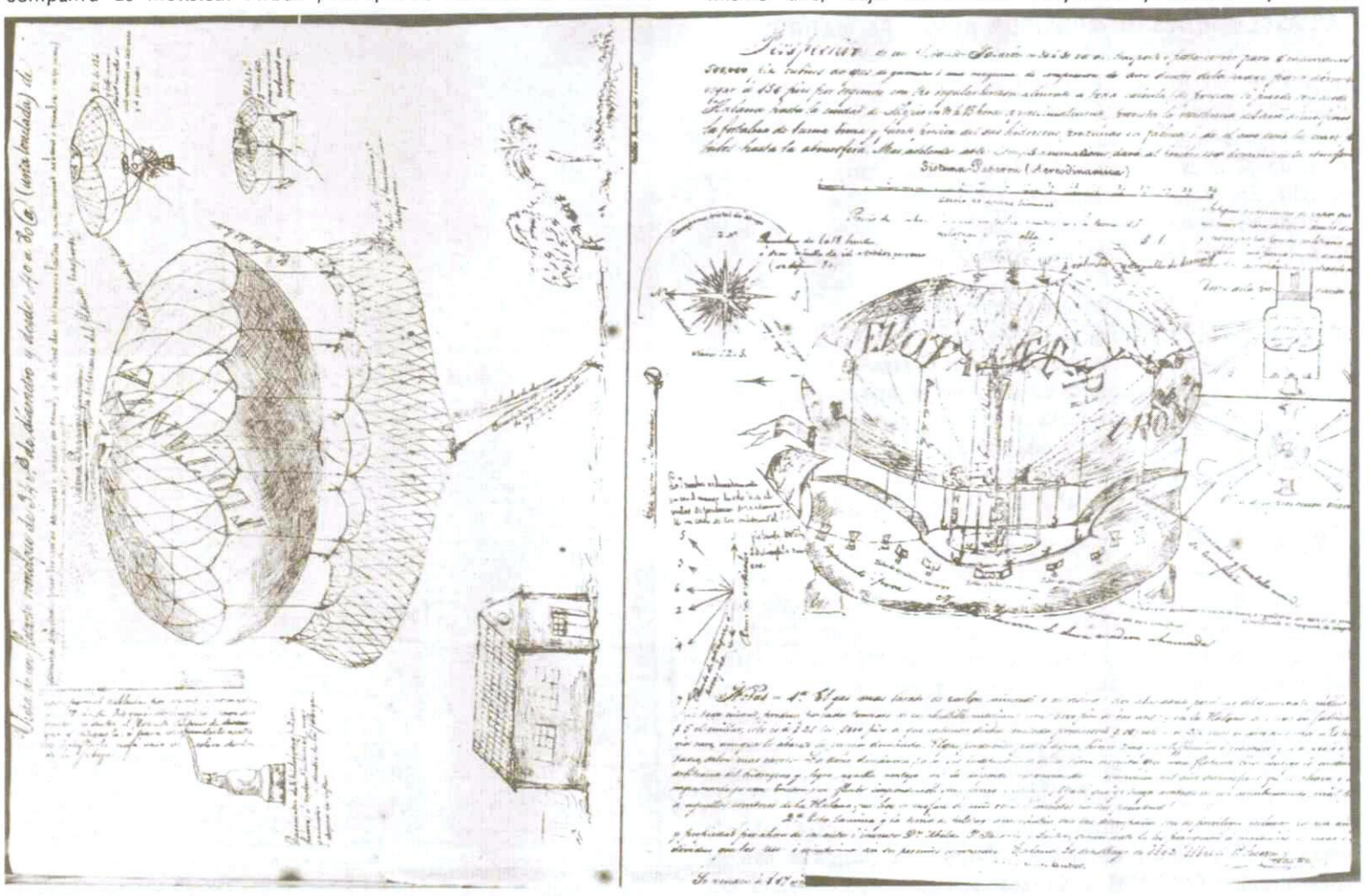
rifaba entre los asistentes juegos de té y cuberterías, todo ello de plata de ley. Como es natural, las ascensiones de Mons. Arban produjeron gran impresión –y algo de rechifla– en el Madrid de 1847. Poco después veía la luz en la Capital un curioso libro titulado "Viaje aerostático de Fray Gerundio y Tirabeque en compañía de Monsieur Arban", en que se relataba un recorrido imaginario de un fraile y un lego con el famoso aeronauta. El libro constituye una graciosa sátira contra el entusiasmo que habían despertado en Madrid las ascensiones del francés.

Arban llevó también a cabo exhibiciones, en Barcelona, aquel mismo año. En 1849 vuelve el aerostero lionés a la Ciudad Condal. Acababa de realizar una verdadera hazaña: el cruce de los Alpes en globo. Había salido de Marsella el 2 de septiembre para aterrizar en Turín el día siguiente, después de volar veintitrés horas y media. El 7 de octubre se presentaba, de nuevo, en Barcelona para realizar la que sería su última ascensión. Al elevarse desde la plaza de toros barcelonesa, un golpe de viento precipitó su aeróstato contra los tendidos. Logró al fin Arban salir del recinto, y cuando aterrizaba, la multitud, que lo aguardaba llena de entusiasmo y admiración, le pidió que volvera a elevarse. No era el mejor momento, porque el aire se movía de forma muy peligrosa para el aeróstato. Pero Arban, que no quería parecer desconsiderado con sus admiradores barceloneses, hizo bajar a su esposa, que viajaba con él, y ascendió de nuevo. Una fortísima corriente lo arrastró hacia la costa, internándolo en el mar y haciéndolo desaparecer para siempre.

También tuvieron gran éxito en la Barcelona de 1850 las ascensiones aerostáticas del capitán Orlando.

DON UBALDO PASARON Y LASTRA

Resulta muy curioso el capítulo de la Aerostación española protagonizado por don Ubaldo Pasarón y Lastra. Era éste un militar, literato y científico español, natural de Lugo y avecindado en La Habana, que publicó en aquella ciudad, en 1862, un libro titulado "Pilotage Aeronáutico" (sic). Como escritor se internó Pasarón en territorios muy varios. Editó un libro de poemas, fechado en Nueva York, en 1860; otros, en La Habana, el mismo año, bajo los títulos "Leyendas y dramas" y "Prosa

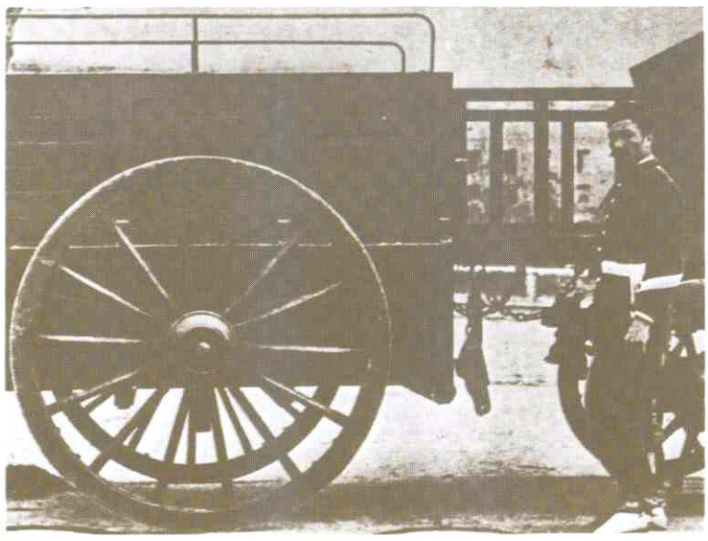


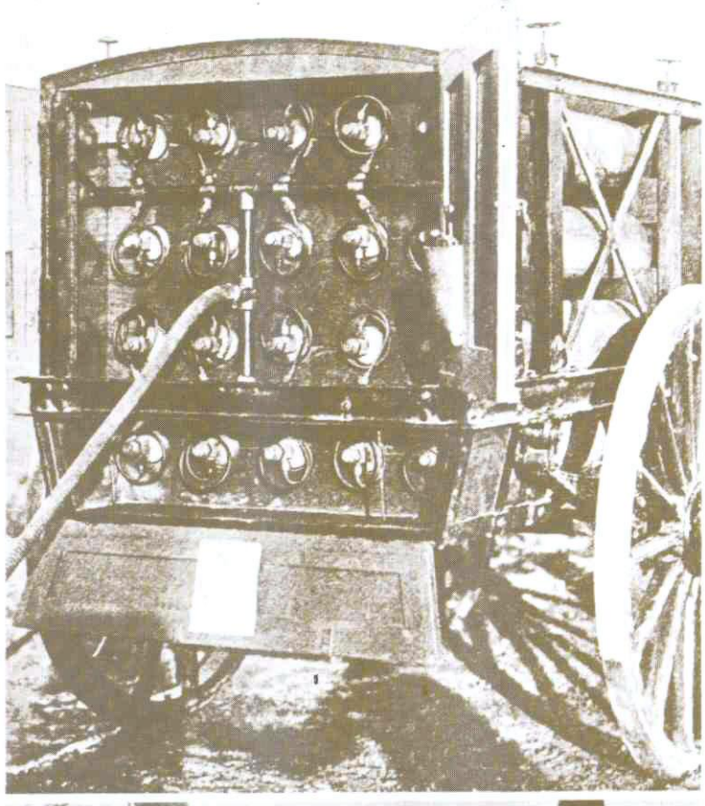
Dibujos del libro "Pilotage Aeronáutico", original de don Ubaldo Pasarón, publicado en La Habana, en 1862. De las dos ilustraciones que se recogen, la de la izquierda corresponde al "Flotante Remolque".

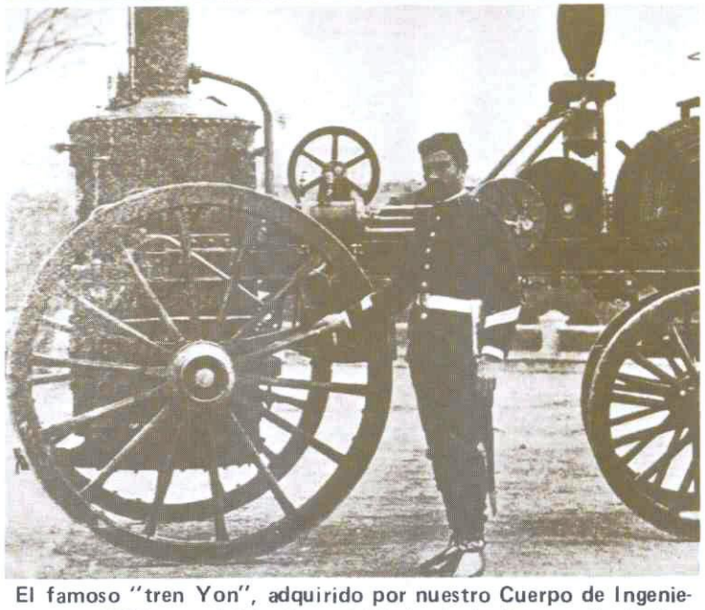
literaria", y dos de carácter histórico, respectivamente, sobre el tema "Arabes y bereberes" y "Atlas crítico de la Historia de España y Universal del adelanto humano". Publicó también, en 1861, una obra de tema castrense, "Milicia y organización". Pero su producción escrita más interesante para nosotros fue la que vio la luz en La Habana, en 1862, que citamos al principio. En su "Pilotage Aeronáutico" –**"que publicó** –dice– **para gloria envidiable de España y gloria también e interés de mi persona"**– se daba Pasarón el título de "Descubridor de la navegación atmosférica". Revelaba el científico español en su libro un sistema que llamaba "Flotante correo universal circunnavegador", que nunca pudo poner en práctica. Hacemos gracia al lector de su "Teoría de la locomoción aérea" y de la descripción del gran aeróstato "Flotante-Pasarón", ya que su extensión excedería de los límites de este trabajo. Pero no queremos dejarle sin conocer lo que el inventor llama "Flotante-remolque", pintoresco aeróstato que don

S.M. el Rey Don Alfonso XII, creador de la Aerostación Militar Española.

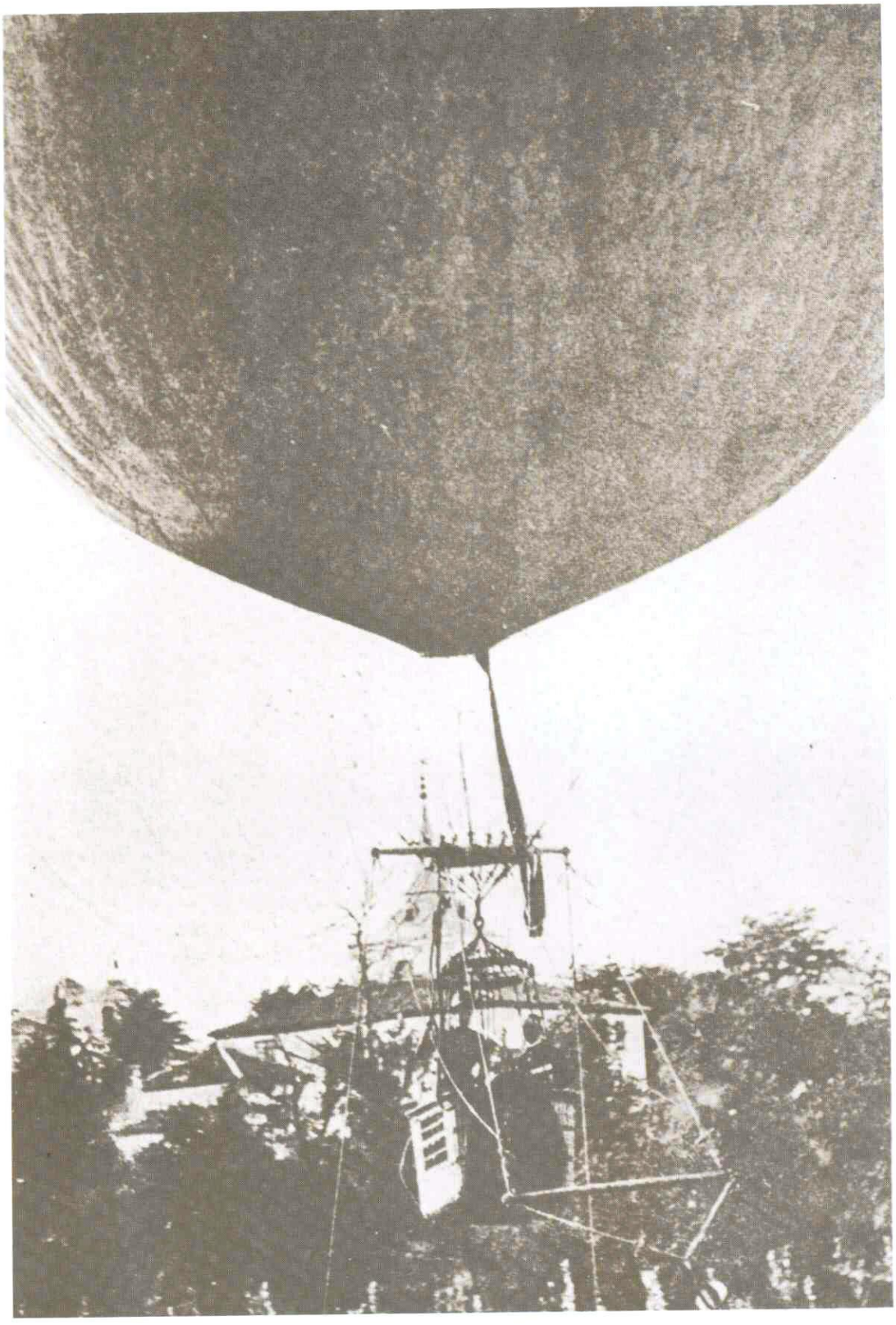
Ubaldo describe ponderando su utilidad para el transporte de la caña de azúcar o el tabaco, de las plantaciones a las ciudades. Consistía en un globo que llevaba, en lugar de la barquilla, una red como la de los antiguos "carros de bolsa", en la que se depositaba una importante carga. El aeróstato estaba provisto de una cuerda de remolque que era portada por un peatón o jinete, que, con ella, conducía el globo desde tierra. Al mismo tiempo, el "conductor" llevaba una cuerda que accionaba una válvula, permitiendo subir (?) o bajar el globo. **"Elevado éste** –escribe Pasarón– **a mayor o menor altura según por la válvula se da o no salida al gas interior, se mantiene en airestación por cima de árboles y obstáculos, siendo remolcado al paso del conductor, que tirando del hilo que abre la válvula produce su descenso donde conviene."** Y añadía: **"Este transporte en Cuba para los cargamentos de los ingenios hasta los puertos o almacenes es utilísimo por lo breve y económico de caminos, mucho más cuando los vientos fuertes no son muy permanentes en su clima."**







El famoso "tren Yon", adquirido por nuestro Cuerpo de Ingenieros, en 1888, para iniciar las actividades de la Aerostación Militar Española, creada cuatro años antes.



Ascensión aerostática de S.M. la Reina Doña María Cristina en la Casa de Campo, de Madrid, el 27 de junio de 1889. En la barquilla, acompañando a la Regente, el coronel Jefe del Batallón de Telégrafos, don Licer López de la Torre y Ayllón.

Comentando sus inventos, decía Pasarón: **"¡Ojalá que yo haya acertado en este descubrimiento, mal pese a aquellos escritores de La Habana que hoy se mofan de mis obras e inventos en sus periódicos!"**

NACE NUESTRA AEROSTACION MILITAR

Después de Francia, fueron los austriacos los que utilizaron los globos como instrumento bélico. Ocurrió en el sitio de Venecia, en 1834. Las tropas del Emperador Francisco II cargaban los aeróstatos con bombas, cuyas explosiones sobre la ciudad calculaban en función de la distancia y la velocidad del viento. Pero las cosas no salían siempre a la medida deseada por los sitiadores, y, a veces, los globos eran devueltos por el aire antes de llegar a la ciudad de los canales, haciendo explosión sobre los que los enviaban. Los EE.UU. fueron los pioneros de la moderna aerostación militar, al utilizar los globos como observatorios, en su Guerra de Secesión (1861-1865). Francia volvió a servirse de los globos con fines militares en 1870, durante el asedio de París, y el éxito obtenido aconsejó resucitar las unidades aerostáticas en 1877. Crearon después sus servicios de esta especialidad los ejércitos de Alemania, Inglaterra y Rusia. En España nace en 1884, bajo el reinado de Alfonso XII, una unidad de Aerostación Militar afecta a la Cuarta Compañía del Batallón de Telégrafos de los Ingenieros. Inmediatamente se dirigió España —como hicieron otros países— al más prestigioso fabricante de aeróstatos del momento, el francés Gabriel Yon, constructor del globo de Giffard y del de Dupy de Lôme (los primeros intentos de globos dirigibles), al que se encargó un tren completo. Estaría formado por tres carruajes con todo el material: el globo, los elementos productores del gas y la máquina para accionar un cable de 500 metros para el amarre del aeróstato. Pero el Rey Pacificador no pudo conocer estas nuevas adquisiciones de sus ingenieros. Moría una noche de noviembre de 1885 en el Palacio de El Pardo. Casi cinco años tardarían en llegar a España los componentes del tren Yon adquiridos en Francia. La causa fue, como siempre, el retraso en la asignación de los recursos económicos necesarios. Por ello no puede hablarse del nacimiento real de nuestra Aerostación hasta 1889.

LA ASCENSION DE LA REINA CRISTINA

Aquel mismo año comenzaron las prácticas con el tren aerostático, que se llevaron a cabo en terrenos de la Casa de Campo, de Madrid, pertenecientes al Patrimonio Real, por concesión especial de la Reina Doña María Cristina, viuda de Alfonso XII. Dice Gomá que la primera ascensión la llevaron a cabo el capitán Aranguren y los tenientes López Romo y Sánchez Tirado. Este último había realizado prácticas en la Yon cuando fueron adquiridos los globos. El día 27 de junio la Regente acude

La Compañía de Aerostación, nuestra primera unidad de globos ya independizada del Batallón de Telégrafos, en unos ejercicios llevados a cabo en las proximidades de Guadalajara, a fines del siglo XIX.

a la posesión real, a fin de presenciar los ejercicios. Tenía Doña María Cristina verdadera curiosidad por contemplar aquel globo con el que había sido dotado recientemente el Cuerpo de Ingenieros. Con gran atención observó la soberana la ascensión realizada por el coronel jefe del Batallón de Telégrafos, don Licer López de la Torre y Ayllón. Al descender, se dirigió al jefe militar a dar la novedad a la Reina. Y grande fue su sorpresa, y la de todos los oficiales y soldados allí reunidos, al escuchar de labios de Doña María Cristina su deseo de efectuar una ascensión. La animosa soberana montó en la barquilla, en compañía del coronel, y ordenó dar suelta a los elementos de retención. El globo se elevó entre aplausos de los presentes, hasta una altura de 300 metros, descendiendo después de haber admirado la hermosa perspectiva aérea de aquel Madrid de 1899, todavía ceñido a breve diámetro, salpicado de cúpulas y torres, y con las orillas del río festoneadas de lavanderas. La Reina Cristina se convertiría así en la primera soberana de la Historia que llevara a cabo una ascensión aerostática. En el Museo del Ejército de la Capital de España se conserva la barquilla del globo en que, como muestra de su apoyo a la naciente especialidad militar, realizara su elevación la inolvidable Reina Doña María Cristina de Habsburgo. Una medalla de plata había de dejar constancia de la efemérides, con la imagen de un aeróstato y una inscripción que recogería el entrañable gesto de la soberana.

El comandante don Pedro Vives y Vich, en sus primeros tiempos del mando de la Compañía de Aerostación.

EL SERVICIO DE AEROSTACION

El día 10 de julio de aquel mismo año de 1889 se realiza por nuestros aerosteros militares la primera ascensión en globo libre. En la barquilla viajaban el coronel López de la Torre, el teniente coronel Pérez de los Cobos, el capitán Aranguren y el teniente Sánchez Tirado. El globo fue a caer, una hora más tarde, en Velilla de San Antonio, cerca de Alcalá de Henares. Los aerosteros, ayudados por los campesinos, desinflaron y plegaron el esférico, dejándolo bajo la custodia de la Guardia Civil, hasta que llegó el personal del Batallón de Telégrafos para trasladarlo a Madrid.

Los ejercicios continuaron durante varios años, con excelentes frutos. Pero la Aerostación necesitaba independizarse del Batallón de Telégrafos, tener su vida propia. La importancia adquirida por esta especialidad en todos los ejércitos del mundo, y en el seno del nuestro, exigía la creación de una parcela autónoma. Elevada al Gobierno una memoria por una Comisión que había sido enviada a varios países para estudiar las unidades de globos, la Ley de 17 de diciembre de 1896 crea el Servicio de Aerostación Militar, con sede en Guadalajara. Para mandarlo, la Jefatura de Ingenieros designa a un soldado cuyo nombre había de figurar con letras de oro en la historia de nuestra Aeronáutica.

Era el Comandante don Pedro Vives y Vich. ■

Historia apasionada de los F-104 en España

MIGUEL RUIZ NICOLAU
RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

Durante el período de tiempo comprendido entre el año 1965 y mediados de 1972, un Escuadrón de vuelo del Ejército del Aire Español estuvo dotado del avión F-104-G. Fueron, exactamente, 18 aviones monoplazas y 3 biplazas. Con estos 21 aviones se realizaron más de 17.000 horas de vuelo y, finalmente, cuando el mando español decidió su cambio por los aviones F-4C, Phantom, fueron entregados a la USAF, por ser parte del Programa de Ayuda Militar (MAP), quien, a su vez, los entregó a las Fuerzas Aéreas Turcas y Griegas.

Durante estos casi siete año, unos hombres, destinados en los diversos cometidos del Escuadrón, pilotaron los aviones, los repararon cuando fue necesario y los mantuvieron en estado operativo, o prestaron el apoyo general necesario para que la unidad pudiera cumplir su misión.

En estos años de servicio, el Escuadrón tuvo la gran suerte y el gran mérito de batir un récord mundial: no tener ningún accidente grave y, lo que es más importante, no sufrir ninguna pérdida de vida humana. Y no hay que olvidar que era una época en que el mismo tipo de avión era operativo, en gran número, en numerosas Fuerzas Aéreas Occidentales, que sufrieron muchos accidentes y tuvieron muchas bajas en vidas humanas, llegando a ser tristemente conocido el avión como **"el fabricante de viudas"**. En España fue diferente, y los mismos 21 aviones que se recibieron en un principio, fueron devueltos al final de su vida operativa en nuestras Fuerzas Aéreas, en perfecto estado y en vuelo.

Además, el personal del Escuadrón y, en especial, sus pilotos, llegaron a formar un equipo de trabajo muy unido y característico. Al terminar la vida operativa de estos aviones en España, el propio Ministro del Aire, Tte. Gral. Julio Salvador Díaz-Benjumea, dijo al personal del Escuadrón:

"... Hoy tengo que añadir a mi felicitación personal la felicitación llena de afecto de todo el Ejército del Aire, porque al convertir en realidad todas estas ilusiones habéis llenado de prestigio las Alas españolas. Se puso en vuestras manos un moderno interceptador, un avión completo, difícil de pilotar y complicado de mantener. Después de más de 7 años entregáis los mismo aviones y en el mismo estado de servicio en que fueron recibidos; sé que para conseguirlo os habéis excedido todos en el cumplimiento de vuestro deber, me consta que para algunos, quizás ahora ausentes, el hacerlo ha supuesto una satisfacción personal, pero os habéis hecho acreedores al reconocimiento de España y al reconocimiento del Ejército del Aire; habéis dado un amplio ejemplo constructivo de capacidad profesional y de espíritu de equipo porque, aunque es para todos de sobra conocido, es siempre conveniente repetir que los mejores pilotos poco podrían rendir si tuvieran unos aviones deficientemente mantenidos, y por muy bien que estén mantenidos los aviones escaso sería el rendimiento si no cuenta con pilotos valientes, hábiles, llenos de espíritu y con una gran competencia profesional.

En el año 1965 España puso en vuestras manos, para su defensa, unos modernos medios de combate para que estuvierais perfectamente preparados para defender el cielo español, os podéis sentir orgullosos de cómo habéis cumplido esta misión. Todo el personal que ha pasado por esta Unidad es acreedor a que en su Hoja de Servicios figure el honor de haber pertenecido al Escuadrón 104. Pero esta inscripción sería incompleta, hay que añadirle un Escuadrón modelo de preparación para el combate, modelo de vocación, disciplina y espíritu aeronáutico y de competencia profesional...".

No se debe, por tanto, dejar en el olvido la auténtica historia del Escuadrón, de sus hombres, de sus aviones, de las misiones que realizaron..., etc. Al cabo de casi veinte años se ha intentado recuperar esta historia y trasladarla a unos papeles escritos, con la sana intención de que no se olvide, y pueda ayudar a otros estudios

sobre el mismo tema que han de formar parte de la Historia del Ejército del Aire Español.

Ese trabajo histórico se ha realizado felizmente por cuatro antiguos miembros de aquel Escuadrón, y entregado al Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, en cuyos archivos ha quedado para consulta de los interesados en el tema. Hoy, en esta Revista Aeroplano, aparece este pequeño artículo, fruto, que no resumen, del trabajo anterior.

SITUACION DEL EJERCITO DEL AIRE EN 1964

Desde principios de los años cincuenta, el Ejército del Aire Español había entrado en la era de los reactores. Concretamente, empezó con el T-33, como avión de enseñanza y entrenamiento, y con el F-86, como avión de combate. Estos últimos aviones equipaban cinco Alas de Caza —núm. 1 en Manises (Valencia), núm. 2 en Zaragoza, núm. 4 en Palma de Mallorca, núm. 5 en Morón (Sevilla) y la núm. 6 en Torrejón (Madrid)—, la Escuela de Reactores de Talavera (Badajoz) y un Escuadrón de Entrenamiento del Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea en Torrejón (Madrid). En el mes de junio de 1963, se había disuelto el Ala de Caza núm. 4, de Palma, y sus hombres y aviones se habían distribuido por las demás Unidades del Ejército del Aire. Operativamente, las Alas de Caza dependían del Mando de la Defensa Aérea, cuyo Cuartel General estaba establecido en la Base Aérea de Torrejón.

PROGRAMA F-104

En esta situación, el Estado Mayor del Aire se planteó la necesidad de renovar parte del material de combate, ya que el F-86 estaba anticuado para el combate moderno, dada su reducida velocidad y potencia de fuego, su falta de radar y aviónica moderna. Dado los problemas económicos, siempre existentes, para renovar material militar, se solicitó ayuda a los EE.UU. de América, a través del Programa de Ayuda Militar (MAP), para el suministro de nuevos aviones de combate. Curiosamente, en las listas que se ofrecieron al Ejército del Aire, nunca figuró el F-104, avión muy actual en aquellos momentos y que empezaba a dotar la mayoría de las Fuerzas Aéreas de Europa, en especial Alemania, Italia, Bélgica y Holanda, gracias a un programa de construcción europeo de dicho avión (Consorcio Europeo).

Por parte del Estado Mayor del Aire se solicitó que entrase este moderno avión en el estudio general y, tras muchos tira y afloja, se consiguió el suministro de un Escuadrón compuesto de 18 aviones monoplazas y 2 biplazas, modelos G, construidos en Canadá.

A continuación, un equipo del Estado Mayor y del Mando de la Defensa Aérea estudió y elaboró un programa que contemplaba todas las necesidades del futuro Escuadrón, como: suministro de aviones, repuestos, armamento, simulador de vuelo, entrenamiento de pilotos y mecánicos, etc. Finalmente, de acuerdo todas las partes interesadas, se decidió la ejecución del mismo para que pudieran iniciarse los vuelos en España a primeros de 1965.

Parece ser que, respecto al simulador de vuelo, se decidió cambiarlo por la compra de un nuevo avión de doblemando, avión que sería el único de total propiedad española y que se recibiría un año más tarde. Las prácticas de simulador, tan necesarias en estos tipos de aviones modernos, se podrían realizar en las Unidades de Fuerzas Aéreas amigas, como efectivamente se logró de Italia y Alemania.

Respecto a la ubicación del futuro Escuadrón, hubo dudas entre la B.A. de Torrejón y la de Morón. En esta última Base había habido, hasta hacía poco tiempo, un Escuadrón de F-104-C de la Guardia Aérea de los EE.UU. y parecía fácil continuar usando las mismas instalaciones, pero, a su vez, en Torrejón había habido otro Escuadrón americano con F-102, que también habían abandonado las instalaciones. Finalmente se decidió, en febrero de 1964, que la ubicación sería en la B.A. de Torrejón de Ardoz.

SELECCION DEL JEFE DEL ESCUADRON

Las características principales que debía reunir el futuro Jefe del Escuadrón F-104 eran: ser Comandante no demasiado antiguo, pero con gran experiencia en el Sabre F-86 y con grandes conocimientos de inglés.

Varios fueron los Comandantes que figuraron entre la lista de los posibles, pero finalmente se decidió el Mando por el Cmte. José Santos Peralba Giráldez y, como reserva, el Cmte. Carlos Baudot Mansilla.

Pero, por aquellas fechas, surgió la necesidad de nombrar un Comandante como Agregado Aéreo Adjunto en la República Federal Alemana y recayó este nombramiento en el Cmte. Peralba, pues, entre otros méritos, tenía el posee del idioma alemán y que ya había realizado unos vuelos en F-104 en una estancia anterior en los EE.UU., cosa importante, pues tendría la misión, en su nuevo destino, de actuar de enlace del nuevo Escuadrón de F-104 español con las Fuerzas Aéreas Alemanas, que ya tenían muchos de estos aviones operativos.

Por lo anterior, quedó definitivamente nombrado como Jefe del futuro Escuadrón F-104 el Cmte. Baudot, que, asimismo, iría a realizar el curso de vuelo en ese avión a los EE.UU., con otros tres pilotos españoles.

SELECCION DE LOS PILOTOS Y MECANICOS

Como ya se había decidido que el nuevo Escuadrón se establecería en la B.A. de Torrejón que, en esos momentos, era mandada por el Coronel Antonio de Alós Herrero, se fijó que el grupo mayoritario de pilotos y mecánicos serían seleccionados de entre los que se encontraban destinados en el Ala de Caza núm. 6 de la B.A. de Torrejón, que contaba con un Escuadrón de F-86. Como dicho Escuadrón iba a seguir operativo, se realizó una selección de pilotos y mecánicos para que no quedara desmantelado el Escuadrón de Sabres.

Respecto a los pilotos, se fijó un mínimo de 500 horas de vuelo en el Sabre y que pudieran continuar en el destino varios años, descartándose así los Capitanes muy antiguos y los pilotos muy poco experimentados, así como aquellos que tenían proyectado dejar el Ejército para pasarse a prestar su servicio en las Compañías de Líneas Aéreas, cosa bastante corriente en aquellos años.

Además se seleccionaron, al menos, cuatro pilotos —normalmente dos Tenientes y dos Brigadas— de cada una de las otras Alas de Caza, con los mismo requisitos, que se irían incorporando al nuevo Escuadrón en fechas posteriores, aunque antes realizarían los cursos de adaptación al F-104 en la B.A. de Torrejón.

Con el personal de mantenimiento se hizo una selección similar. Como Jefe del Escuadrón de Mantenimiento se designó al Cmte. Antonio García-Fontecha Mato y sobre sus hombros recayó la tremenda labor de su organización y puesta en marcha, y como Jefe del Escuadrón de Abastecimiento seguía el Cmte. Mariano Pérez Jaraiz.

CURSOS DE ADAPTACION AL F-104

En el Programa del F-104 se determinó que sólo irían a EE.UU. a realizar el curso de piloto en el avión, el Jefe del Escuadrón y tres pilotos más. El resto de los pilotos y todos los mecánicos realizarían los cursos de adaptación en España. Para ello se decidió la compra de un MTU (Mobil Training Unit) —que es una Unidad de Entrenamiento que tiene todos los sistemas importantes del avión separados, lo que permite el estudio particularizado de los mismos—, así como la colaboración de un equipo de profesores americanos para impartir los primeros cursos, que serían dedicados en especial al futuro personal español que actuaría posteriormente como profesores del MTU que se instaló en Torrejón. Por esta Escuela pasó todo el personal que fue desti-

nado al Escuadrón. El primer Jefe de esta Escuela MTU fue el Capt. Hidalgo y, posteriormente, el Capt. Zamora.

CURSO DE PILOTO EN EE.UU.

Como ya se ha indicado, sólo cuatro pilotos fueron a EE.UU. a realizar el Curso de Piloto en F-104. Para su nombramiento se seleccionaron un piloto por cada Escuadrón de Caza y así se nombraron al Cmte. Jefe del nuevo Escuadrón, Carlos Baudot Mansilla (61 Escuadrón), Capt. José Parés de la Rosa (11 Escuadrón), Capt. Leocricio Almodóvar Martínez (12 Escuadrón) y Capt. Angel Conejero Lillo (51 Escuadrón).

El Curso empezó en octubre de 1964 y tras permanecer un mes en la Escuela de Idiomas de LACKLAND (San Antonio, Texas) y pasar las pruebas en la cámara de presión en la B.A. de RANDOLPH, se trasladaron a la B.A. de LUKE, en donde estaba situada la Escuela de Pilotos de F-104 alemanes. El curso de vuelo consistió en unas 120 horas de vuelo y un curso teórico previo, y duró desde noviembre de 1964 hasta finales de febrero de 1965. Hay que señalar el accidente del Capt. Parés, que unos días antes de su suelta y al bajarse de la camioneta que le trasladaba desde la línea de vuelo al Escuadrón se enganchó su bota de vuelo con la parte trasera de la camioneta, cayéndose con tal mala fortuna que se rompió la pierna, lo que le obligó a estar hospitalizado y no poder continuar el curso. Se le dio de alta en marzo, incorporándose a España, por tanto, un mes más tarde que los demás.

"Los tres españoles del curso de F-104 G en USA, capitán Conejero, comandante Baudot y capitán Almodóvar, rodeado de sus instructores americanos y sus compañeros alemanes de curso, en la Base Aérea de Luke (Arizona).

LLEGADA DE LOS AVIONES F-104 A ESPAÑA

Los aviones F-104 llegaron a España en tres envíos. El primero fue de 5 aviones de caza F-104G y de 2 doblemandos TF-104G. Llegaron embarcados en un portaaviones norteamericano, de la misma clase que el Dédalo de nuestra Armada, cubiertos con una funda de material plástico, y fueron desembarcados en la Base Aeronaval de Rota el 15 de enero de 1965. Para recibir los aviones y prepararlos para su posterior traslado en vuelo a Torrejón, se desplazó a Rota un equipo de mantenimiento español al mando del Cte. García Fontecha y compuesto por el Capt. Mira y 12 especialistas al mando del Tte. Alonso Calle, junto con un pequeño equipo de asesores americanos que colaboraron en la puesta a punto de los aviones.

Los aviones, una vez preparados en tierra, realizaron la prueba de vuelo pilotados por el piloto de pruebas de la Lockheed, Mr. Ribes, alias **"Snake"**. Este mismo piloto los fue llevando en vuelo a la B.A. de Torrejón, entre el 4 y 17 de febrero. Estos aviones empezaron a ser volados por pilotos españoles a primeros de marzo.

El segundo envío fue de 13 aviones F-104G que, igual que los anteriores, fueron desembarcados en Rota el 12 de junio de 1965 y trasladados, en vuelo, a Torrejón, entre el 16 y 25 de junio.

El tercer envío fue el del TF-104G comprado por España y que llegó a Rota el 5 de enero de 1966 y fue trasladado en vuelo a Torrejón, por el Capt. Mira, el día 26 de enero.

EL F-104 VUELA EN TORREJON

La presentación oficial del Escuadrón ante el General Jefe del Mando de Defensa, se realizó el 5 de marzo de 1965, colocándose todos los aviones existentes entonces en la línea de vuelo y frente a ellos los pilotos que, en ese momento, pertenecían al Escuadrón. A los pocos días, el 8 de marzo, se inician los vuelos de doblemando, para ir realizando el plan de sueltas previsto. Como los pilotos que habían realizado el curso en EE.UU. sólo habían completado el curso de combate en el avión y no el de instructor del mismo, se solicitaron y se incorporaron dos

Desembarque de la primera tanda de F-104 G en Rota.

Una línea de F-104G, todavía envueltos en la goma que los protegía.

En pleno "desperifollado" de uno de los aviones.

pilotos instructores americanos: los Capitanes de la USAF, John P. Gee y Ronald J. Dinn, los cuales, durante los primeros meses, realizaron un minicurso de instructor de vuelo y colaboraron en los vuelos de entrenamiento.

El 9 de mayo, día del desfile de la Victoria, que se celebraba en Madrid, fue la primera vez en que participaron los F-104, concretamente cuatro aviones, llamando poderosamente la atención general por su ruido inconfundible y la belleza de sus líneas.

En julio de ese año se incorporan todos los pilotos que estaban destinados en otros Escuadrones y que previamente habían realizado el curso en el MTU de Torrejón, con lo que se completó la primera plantilla de pilotos.

En esta primera época, dadas las pocas horas de vuelo disponibles por los problemas de mantenimiento y la puesta a punto de todos los aviones, se dedicaba todo el esfuerzo a la suelta de los pilotos, por lo que era normal estar en la situación de **"parado en vuelo"**, esperando que te llegase el turno para iniciar los vuelos y, aún después de la suelta en el avión, apenas se podían realizar 4 ó 5 vuelos al mes.

En agosto, sustituye al Col. Alós, como Jefe de la Base de Torrejón, el Col. Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones.

A finales de 1965 se realizan los primeros períodos de Simulador en Vuelo. Primero en la B.A. de Grazzanise, Nápoles (Italia), y, posteriormente, ya siempre en la B.A. de Jever, en el Norte de Alemania.

La primera vez que los aviones del Escuadrón intervienen en los Ejercicios RED-EYE y, por tanto, en los Ejercicios normales con todas las Unidades de la Defensa Aérea, fue en el mes de septiembre de 1965.

1966, PRIMER AÑO COMPLETO

A finales del mes de enero se entregó el último avión llegado a Rota, el doblemando CE-8/3, que, como se sabe, era un poco distinto a los demás en la pintura, totalmente platea-

El día de la entrega oficial. Ante los aviones, capitán Ruiz Nicolau, Remírez de Esparza, Hidalgo, y, al fondo, capitanes Martorell y Mira.

El teniente general Rubio, acompañado del comandante Baudot, revista los primeros aviones.

do. Por cierto, que en ese momento, más o menos, se comenzó a tener conciencia del coste de aquellos aviones, esas cifras difusas que pocas veces llegan a los protagonistas que vuelan los costosísimos aeroplanos que la Patria pone en sus manos. Se supo que un F-104 costaba alrededor de 100 millones de pesetas de 1965 y que el valor del Escuadrón completo, con los repuestos, piezas y equipos, era de unos 2.400 millones.

Ya con los tres doblemandos, las sueltas se intensificaron y les llegó el turno para soltarse a los que venían de fuera, aunque por estos meses y una vez que ellos pusieron el pie en el avión, ya se habían terminado las posibles diferencias entre unos y otros, y todos los pilotos del Escuadrón estaban muy integrados en el magnífico ambiente que tuvo desde su comienzo.

A finales de marzo comenzaron los turnos de Simulador en Alemania, a los cuales asistían los recién sueltos para completar sus conocimientos de la operación del avión, tanto en Emergencias como en el uso de Armamento, Radar y Tácticas de Interceptación. En estos turnos iniciales estaban alojados en la misma Escuela de Jever, pero algo más tarde vivían en uno de los pabellones de la Base Aérea de Wittumundhafen y todos los días se trasladaban al simulador de la Escuela, situada a unos kilómetros.

¿Cuántas anécdotas se pueden contar de estas estancias en Alemania? El clima en la OsterFrisland, que es la provincia alemana más al Oeste sobre el Mar del Norte, es horroroso. En marzo, abril o mayo, puede estar nevando, con viento racheado, salir el sol cinco minutos y, a continuación, llover durante un par de horas. Era algo espeluznante, por lo duro y variable. Y después las comidas, los cines, las compras y las diferentes costumbres de la gente. Sin embargo, se hicieron muchos amigos, entre instructores y pilotos, y los controladores del Escuadrón de Alerta y Control de la NATO próximo y un largo etcétera. A partir de aquel momento inicial, el ir a Alemania, casi una vez al año, se convirtió en algo habitual.

¡POR EL CANTO DE UN DURO!

El día 1 de julio ocurrió el más grave incidente en vuelo que tuvo el Escuadrón: una colisión entre un F-104 nuestro y un DC-3 de la USAF.

Ese día volvían a Torrejón, de una misión de interceptación, dos F-104 pilotados por el Teniente Coronel Elvira, como Jefe de la pareja, y el Capt. Remírez de Esparza, como punto izquierdo. Dado que la pista en servicio era la 05, se requería entrar en el tramo de viento en cola para, después, entrar en inicial a la 05.

Los instructores americanos, capitanes Gee y Dinn, reciben unas placas de agradecimiento. Los españoles de izquierda a derecha: capitán Almodóvar, teniente coronel Escalante, coronel Alós y teniente coronel Elvira.

Ese día, a su vez, un DC-3 de la USAF hacía una maniobra de aproximación a la pista desde el VOR CPL de Campo Real y, por mantenerse algo más alto de lo estipulado, coincidió con la formación del F-104. Dado que el Capt. Esparza volaba de punto izquierdo no vio el DC-3 que se le aproximaba por ese lado y, en consecuencia, colisionó con él, con el resultado de segar un trozo de plano del DC-3 a costa de perder el "**Tip**" –tanque de combustible de punta de plano– izquierdo y un desgarramiento del plano con pérdida de hidráulico. El DC-3 tuvo que tomar tierra en un sembrado, junto al río Jarama, cerca de San Fernando de Henares, y el F-104 consiguió tomar tierra en pista gracias a la habilidad del piloto. Desde ese día se prohibió la maniobra de aproximación directa desde el VOR, pero el susto fue grande, aunque, gracias a Dios, no hubo ninguna desgracia personal.

El capitán Renedo es felicitado por el coronel Hevia, al recibir el diploma y placa del "Well Done", que le entregó la USAF por su recuperación impecable con un avión en emergencia.

MAS CERCA DE EUROPA

Con el Escuadrón con un avión idéntico al de casi todos los escuadrones de caza y cazabombardeo alemanes, holandeses, belgas, italianos, canadienses y otros "**atlánticos**", la Aviación Militar Española, imperceptiblemente, se aproximó bastante a las Fuerzas Aéreas de los países de la NATO, y eso ya en el año 1966. Se volaba el mismo material, se empleaba el mismo Manual de Vuelo en inglés y nuestros pilotos se entrenaban en los mismos tipos de misiones, usaban el mismo simulador, el mismo código de interceptaciones en inglés, además de que se reparaban los aviones en la misma Factoría y se tenían intercambios muy frecuentes con pilotos, mecánicos, oficiales y suboficiales de Mantenimiento y Abastecimiento de esos otros Ejércitos.

El 31 de julio viajan a Alemania el Capitán Leocricio Almodóvar y el Mayor USAF Karnes, el asesor americano durante los primeros meses, para la revisión periódica del Manual de Vuelo (Raya-Uno) del F-104G, que era común a todas las Fuerzas Aéreas de los países de la OTAN, que tenían en sus unidades los "**Starfighters**". Allí se desmenuzaban procedimientos Normales y de Emergencia y se ponían al día muchas técnicas, y tan sólo se mantenía a los españoles en "**fuera de juego**" cuando se trataba algún tema extremadamente confidencial de la Organización, a la cual España no pertenecía. Posteriormente se siguió asistiendo a la reunión anual.

EL SEGUNDO PERIODO Y LOS VUELOS NOCTURNOS

Durante esos dos años de operación del Escuadrón, el 65 y el 66, se habían podido extraer ya algunas conclusiones prácticas que podían ser muy aleccionadoras para nuestra Aviación, a la hora de mantener listo para el combate a un Escuadrón moderno de aviones de caza.

En efecto, por aquellas fechas, se había comprobado de sobra la necesidad de prolongar el horario habitual en la Base Aérea de Torrejón. Había que hacer dos y, a veces, tres períodos, para poder sacar un número de misiones suficientes al día. Desde el principio, el vuelo de segundo período o de tarde y después, más adelante, el tercer período o vuelo de noche, fueron una necesidad pe-

rentoria con este material, que necesitaba bastante tiempo para hacer el "turn around" o rotación completa de los aviones que volaban a primera hora. Tanto pilotos como mecánicos se habituaron a **"quedarse por la tarde"**, con la consiguiente comida de pabellón y, naturalmente, los que se quedaban ese día llegaban a sus casas a las 7 u 8 de la noche en invierno y, casi, a las 12 en verano. Hay que tener en cuenta que casi una cuarta parte de las horas de vuelo que se efectuaron en este avión, lo fueron en vuelo nocturno. Al menos uno o dos días por semana, durante siete años de operación, había vuelo nocturno en "The Pros Nest", el Nido de los Mejores, aquel orgulloso eslogan que el barracón de Mantenimiento había heredado de los yanquis.

A finales del 66, no había casi aviones en vuelo y el fallo se debía a una falta enorme de repuestos. La Cooperativa Logística, que dependía para su aprovisionamiento de SMAMA, organismo USAF en Estados Unidos, no enviaba los repuestos necesarios para poner los aviones en vuelo. La articulación y mecanización del sistema de abastecimientos, la puesta al día de un procedimiento semi-automático para el cálculo de stocks y la transmisión de esos datos con rapidez, ya evidenciaba, por entonces, su tremenda necesidad para el Ejército del Aire, así como, por supuesto, la agilización en el transporte, entrega y tramitación aduanera de piezas, que en los años siguientes mejoró sensiblemente.

AÑO 1967. VUELOS DEL MACH 2

A pesar de la escasez de aviones en vuelo y gracias a un avión doblemando al que no le habían montado los tips, durante los primeros meses se realizaron varios vuelos de MACH-2, por algunos pilotos, ya sueltos hace tiempo, que aún no lo habían realizado. Estaba previsto realizar este vuelo, de llegar al doble de la velocidad del sonido –MACH-2–, en los últimos vuelos del Plan de Instrucción núm. 1. Se utilizaba un avión doblemando limpio, es decir, sin ningún tanque exterior de combustible, por lo que el combustible era escaso.

El vuelo consistía en despegar con máximo postquemador, como siempre, y, ascendiendo rápidamente, dirigirse al corredor supersónico, situado sobre los Pantanos de Entrepeñas y Buendía. Al alcanzar el nivel de la Tropopausa, normalmente 35.000 pies, se continuaba la aceleración, conectándose habitualmente el Piloto Automático en el modo Mantenedor de Altura, se pasaba rápidamente el MACH-1, que se notaba por unas bruscas variaciones en el Altímetro y en el Variómetro a causa del cambio de presión producido por la onda de choque, y, a continuación, la aceleración se hacía más lenta hasta llegar al MACH-1,5. Desde ese momento, la velocidad aumentaba rápidamente y había que estar vigilante para cortar el postquemador al llegar al MACH-2, 750 nudos indicados o alcanzar la temperatura límite de entrada al compresor, indicado por el parpadeo de una luz roja de SLOW, ya que cualquiera de las tres indicaciones no debían ser sobrepasadas por ser limitaciones del motor o de la estructura del avión. A partir de ese momento se iniciaba el rápido regreso a la Base, puesto que no quedaba mucho combustible. Para ello se cortaba el motor a tope, notándose un fuerte frenazo, y se hacía un viraje ascendente, en el que se llegaba fácilmente a los 65.000 pies, apuntando hacia la Base para la maniobra de recuperación. Desde el despegue a la toma apenas habían pasado 35 minutos, pero ya se podía lucir en la solapa un emblema con la silueta del F-104 con un 2 encima, que significaba haber llegado al doble del sonido en ese avión.

Haciendo grandes esfuerzos en mantenimiento y limitando los vuelos unas semanas antes, se consiguió tener el suficiente número de aviones en vuelo para el Desfile de la Victoria, celebrado el 28 de mayo.

Silueta típica de un TF-104 G, un doble-mando en vuelo en formación, en los primeros meses del Escuadrón, todavía con las siglas americanas.

NUEVOS MANDOS

A principios del año, el Cte. Eduardo Alvarez Valera sustituye al Cte. Pérez Jaraiz, como Jefe del Escuadrón de Abastecimiento.

El día 15 de junio, el Coronel Rafael Lorenzo Vellido reemplaza, como Jefe de la Base y del Ala, al Coronel Hevia.

El Cmte. José Santos Peralba llegó destinado como Jefe del Escuadrón, sustituyendo al Cmte. Baudot, en julio. Estaba muy familiarizado con todo el personal piloto del Escuadrón, puesto que en los meses anteriores había recibido varias veces a los sucesivos grupos que iban a efectuar las prácticas del Simulador de Vuelo en Jever, Alemania, en donde él era Adjunto al Agregado Militar en la Embajada Española en Bonn.

Según sus propias palabras, cuando llegó al Escuadrón, encontró muy **"raro"** el ambiente. Almodóvar y Conejero, como Oficiales más antiguos de la Unidad, le hablaron de la baja moral de muchos de los pilotos, por falta de horas de vuelo, dado que lo normal era

La línea típica del Escuadrón, con la denominación inicial 161.

La nueva denominación 104 Escuadrón coincidía con la típica del avión, y se popularizó en pocos días.

volar apenas 4 ó 5 horas al mes. Esta situación angustiosa de un Escuadrón, el más puntero de España, con el avión más moderno y con unos pilotos deseosos de volar y entrenarse para el combate, pero que debido a los problemas logísticos, tenían que permanecer en situación de **"paro forzoso"**, no era la más adecuada para elevar la moral.

En esa situación, los pilotos del F-5 de Morón, nos gastaron una broma, que siempre se recordará. Era muy normal que cuando se juntaban pilotos del F-5 y del F-104 discutiesen sobre las grandes diferencias operativas de sus aviones, y los del F-104 presumían ante los otros diciendo que el F-5 era una **"bicicleta"** en comparación con su estupendo y rápido avión. En aquellos días, los del F-5 llegaron a Torrejón para participar en alguna maniobra conjunta y, al bajarse de sus aviones, los Capitanes Rubio y Valero, fueron ocultando **"algo"** hasta llegar al Bar del Escuadrón, lugar típico de charla y reunión informal, y frente a todos los asistentes desplegaron una pancarta, que traían preparada desde Morón que decía: **"MAS VALE BICICLETA EN VUELO, QUE MACH-2 EN EL SUELO"**. Lo teníamos bien empleado y aquello fue un simpático revolcón.

LOS SIDEWINDER FUNCIONAN

En noviembre de ese año, comenzaron a realizarse los lanzamientos y el programa de disparos reales del misil AIM-9B, Sidewinder, según el plan elaborado por el Mando para todos los Escuadrones de Reactores. Para ello se disparaban los misiles que, siendo dotación de guerra del Ejército del Aire, estaban próximos a su caducidad por el largo tiempo de almacenamiento, siendo reemplazados en los polvorines por otros de reciente adquisición. Así todos los pilotos de caza, pudimos tener la experiencia de disparar un misil real.

En nuestro Escuadrón la misión se efectuaba desde Torrejón, volando una pareja de F-104 hacia el Polígono de Tiro Aire-Aire al Este de Mallorca y llevando cada avión un Sidewinder y un cohete de cinco pulgadas con bengalas en las aletas posteriores. Los aviones, al llegar al polígono, probaban los componentes del sistema de armas, visor, radar, infrarrojos, etc., y se separaban. El avión que hacía de blanco, lanzaba el cohete y rompía hacia un lado. El que hacía de caza perseguía al cohete y le disparaba el Sidewinder. A continuación, se cambiaban los papeles. Era una práctica sencilla

pero eficaz y, consecuentemente, el cien por cien de los pilotos consiguió hacer impacto.

El 29 de noviembre, por reorganización de las Unidades del Ejército del Aire, se le cambia la numeración al Escuadrón, que pasó a llamarse 104. En el correspondiente Boletín salieron destinados todos sus miembros al nuevo Escuadrón que, a partir de ahora, era independiente de la Base y siendo fácilmente identificable por todo el mundo, al corresponder su numeral con el del avión en la nomenclatura norteamericana. Además, se le asignaron al Escuadrón los aviones T-33 de la Base.

Por ser ahora un Escuadrón independiente, es nombrado Jefe del mismo el Tte. Col. César Elvira Pisón.

AÑO 1968. ESCOLTA AL JEFE DEL ESTADO

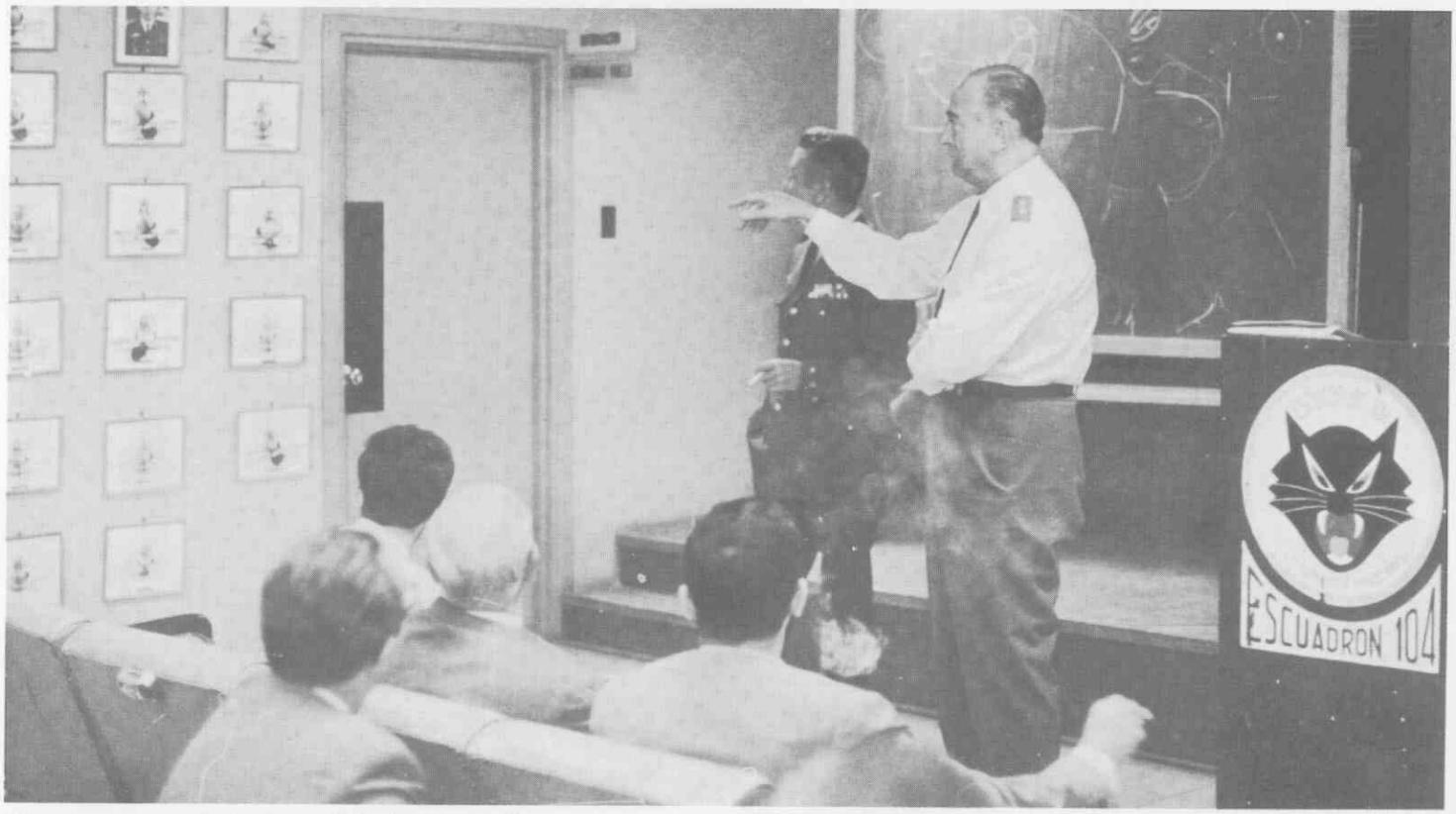
En febrero tuvo lugar la inauguración del Aeropuerto de Almería y, con ese motivo, el Jefe del Estado realizó un viaje alrededor de toda la Península. El Escuadrón tuvo el honor de participar como escolta durante todo el recorrido del vuelo, acompañando al DC-9 de Iberia en el cual viajaba S.E. con su séquito, en los sucesivos tramos a lo largo de todas las costas y fronteras, puesto que prácticamente le dio la vuelta completa a todo el territorio peninsular nacional.

MADUREZ OPERATIVA

No cabe duda que el Escuadrón por esta época, pasadas las primeras estrecheces de horas de vuelo, comenzaba a mejorar en todos los sentidos. Los pilotos estaban compenetrados con el avión y los mecánicos sabían mucho más sobre el mismo. Ya en estos meses, un piloto "**normal**" del Escuadrón contabilizaba unas 15 horas mensuales, uno avispado o "**listillo**", unas 20, y en los meses de verano se volaban 25 a 30 horas. Los típicos "**pinchavuelos**", cuando no aparecían en el Plan de Vuelos del día para volar el F-104, se dedicaban a "**cortejar**" al de Operaciones, para sacarle un vuelo en el T-33. Era relativamente fácil acabar el mes con 20 horas de F-104 y 8 ó 10 de T-33.

La espera para salir de "scramble" un día de Ejercicio "Red Eye". Los capitanes Delgado Rubí y González Gallarza a la sombra de un doble-mando.

La antigüedad de todos los componentes, anormalmente alta, y el poco movimiento de destinos en el Escuadrón, producían un gran estancamiento en los puestos dentro de las Escuadrillas. Como para cubrir vacantes normalmente llegaba gente destinada más antigua que los que estaban en el Escuadrón desde el principio, cosa totalmente anormal en las demás Unidades, algunos nunca pasaban del puesto que tenían de terceros o cuartos por antigüedad en una Escuadrilla. Por ello, para cumplir las condiciones de mando, se hacían periódicamente cambios de Jefe de Escuadrilla, que sólo era efectivo sobre el papel, pues los más antiguos seguían de Jefe.



El teniente coronel Escalente "El tío Gerardo" explica la composición del Escuadrón a una visita bajo la mirada atenta del coronel Lorenzo Bellido.

Lo mismo se puede decir de la experiencia adquirida en el avión y en el aire, en general. Cuando alguien quería saber algo de combate de verdad, en el difícil 104 –**"los planos los lleva únicamente para darle moral al piloto"**, según expresión popular– se le ponía una misión de ATCC (combate aéreo) con el **"Guti"** (Alférez Gutiérrez) y un poco más tarde con el **"Tibi"** (Capitán Yváñez Luna) o con el **"Negro"** (Capitán Valderas) y que Dios lo cogiera confesado.

LA FIESTA DEL CINE

En mayo se rueda, con la colaboración del Escuadrón, la película española **"No le busques tres pies"**. Aunque la película estaba llena de tópicos y ni su argumento ni la producción eran gran cosa, todos los componentes del Escuadrón vivieron unos días felices a causa de su intervención como extras en muchas de sus escenas. Desde luego, todas las escenas de vuelo fueron realizadas por nuestros pilotos y cuando se vio la película, recién montada y en un pase privado, se pudo comprobar que habían salido con brillantez. Al final del rodaje se celebró una fiesta de confraternización con la asistencia de la productora y principales actrices y actores.

Ya metidos en cine y aprovechando que se habían adquirido unos **"pods"** de reconocimiento fotográfico –equipo completo con diversas cámaras fotográficas y otros equipos para reconocimiento, que se adaptaba a la panza del avión–, se hizo una adaptación en el mismo para que pudiese llevar y utilizar una cámara de cine normal de 70 mm. Con ella, nuestros pilotos hicieron muchos metros de película sobre casi todas las ciudades importantes u otros lugares de gran interés y belleza de España. Fruto de ello fue el famoso documental **"Sobre los cielos de España"**, que obtuvo muchos éxitos en donde se proyectó.

LA PASADA SALVAJE

El 2 de junio, el Escuadrón participó, de nuevo, en el Desfile de la Victoria sobre la Castellana de Madrid. Creemos que fue ese año o, quizás, el siguiente, cuando se inventó la actuación del "payaso" especial, que luego se convirtió en número habitual dentro de nuestra actuación en los sucesivos desfiles.

Se comentaba siempre que, en los anteriores desfiles, la mayor parte del público que estaba contemplando el desfile, no llegada nunca a ver la formación de F-104, porque debido a la velocidad de pasada, 350 nudos, y a que su ruido iba por detrás, cuando se percibía el sonido, aquel precioso aullido silbante de los motores J-79, y la gente miraba hacia arriba ya los aviones se alejaban. Para evitar este hecho se pensó que un avión pasara primero alertando al público y que, al mirar al cielo, ya no verían el avión, pero sí podían contemplar perfectamente a la formación de F-104 que se acerbaba en ese momento. El Capt. Madariaga fue el primero en tener la suerte de participar en el desfile practicando aquella "gozada" increíble: Pasada autorizada, con postquemador y 500 nudos, a la Castellana de Madrid, con salida vertical y todos los toneles subiendo que uno pudiera hacer. Así se hizo; el avión destinado a ese menester, iba con el resto de la formación durante la fase previa al desfile, actuando como reserva en vuelo, por si había algún fallo antes de la pasada. Finalmente, cuando se enfilaba desde San Agustín de Guadalix, un poco más adelante, el Jefe de la formación de F-104, daba la voz y el reserva metía el postquemador, bajaba un poco más que la formación y recorría a gran velocidad toda la ciudad de norte a sur, pegando un tirón algo más allá de Atocha y subía como una bala haciendo toneles ascendentes. Cuando el ruido producido llegaba al espectador, el **"payaso"** estaba un par de millas más adelante, pero al levantar la cabeza, veía la formación, en perfecto orden y a una velocidad más mode-

El capitán Vasco efectúa la revisión prevuelo a un avión equipado con el catamarán fotográfico, que tan magnífico resultado ofreció para reconocimiento y rodajes de películas con muy diversos fines.

rada, aunque todavía muy rápidos. Esta práctica se repitió durante años, siempre que el Escuadrón intervino en el desfile masivo del Día de la Victoria, posteriormente Día de las Fuerzas Armadas.

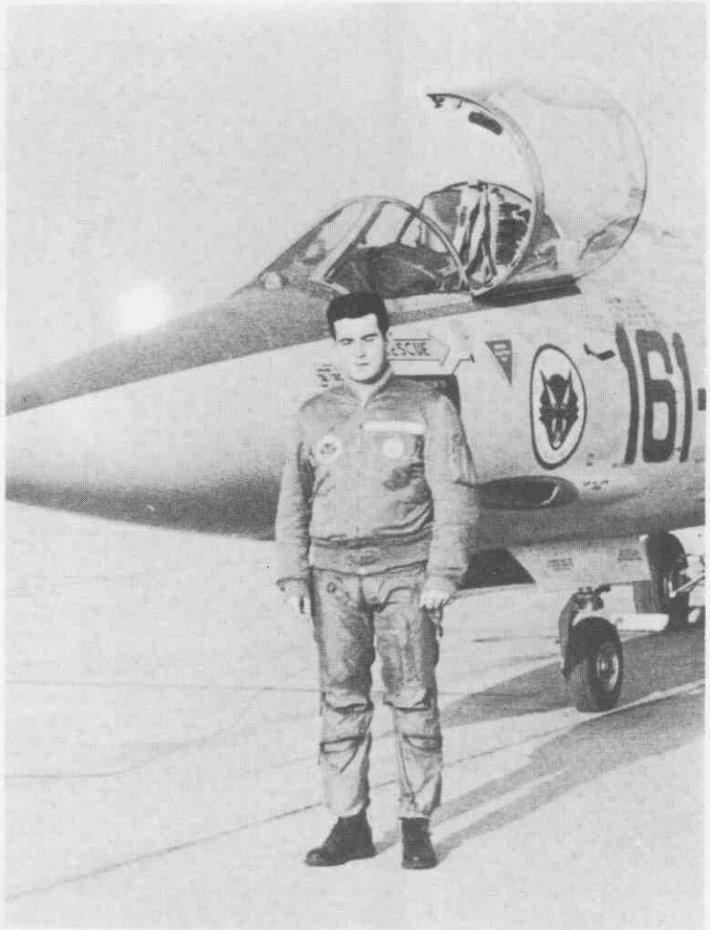
A finales de junio se realiza el primer viaje a Italia por una formación de F-104 españoles, con el correspondiente viaje, por las mismas fechas, de una formación italiana a Madrid. Se formalizó el Acuerdo NAVITES entre el Mando de la Defensa Español y la Aeronáutica Militar Italiana, estableciendo un programa de intercambio, para volar los fines de semana a las bases italianas que albergaban el mismo tipo de avión. Este primer Navites se efectuó a Grosetto con dos aviones, un caza y un doblemando, pilotados por Almodóvar, Vasco y Remírez de Esparza.

A primeros de junio de 1968, había sido destinado como Jefe del Escuadrón, el Teniente Coronel don Gerardo Escalante de la Lastra, que hasta el fin de la Unidad con material 104 fue el **"líder"** indiscutible, admirado y querido por todos. Sus magníficas cualidades como amigo y como jefe han quedado reflejadas en innumerables testimonios que están repartidos por diversos artículos en revistas y trabajos. Su primer vuelo en F-104 lo realizó el 16 de julio y el día 24 efectuó su suelta.

En octubre comienzan de nuevo los viajes a Alemania para las prácticas en el Simulador de Vuelo, en el centro de instrucción de Jever.

En noviembre se aprovecha uno de estos viajes para visitar la Fábrica MBB (Messersmitt-Bölkow-Blohm), donde el Consorcio Europeo revisaba los F-104 y donde, en el futuro, se enviarían nuestros aviones para realizar el **"overhaul"** (revisión total del avión).

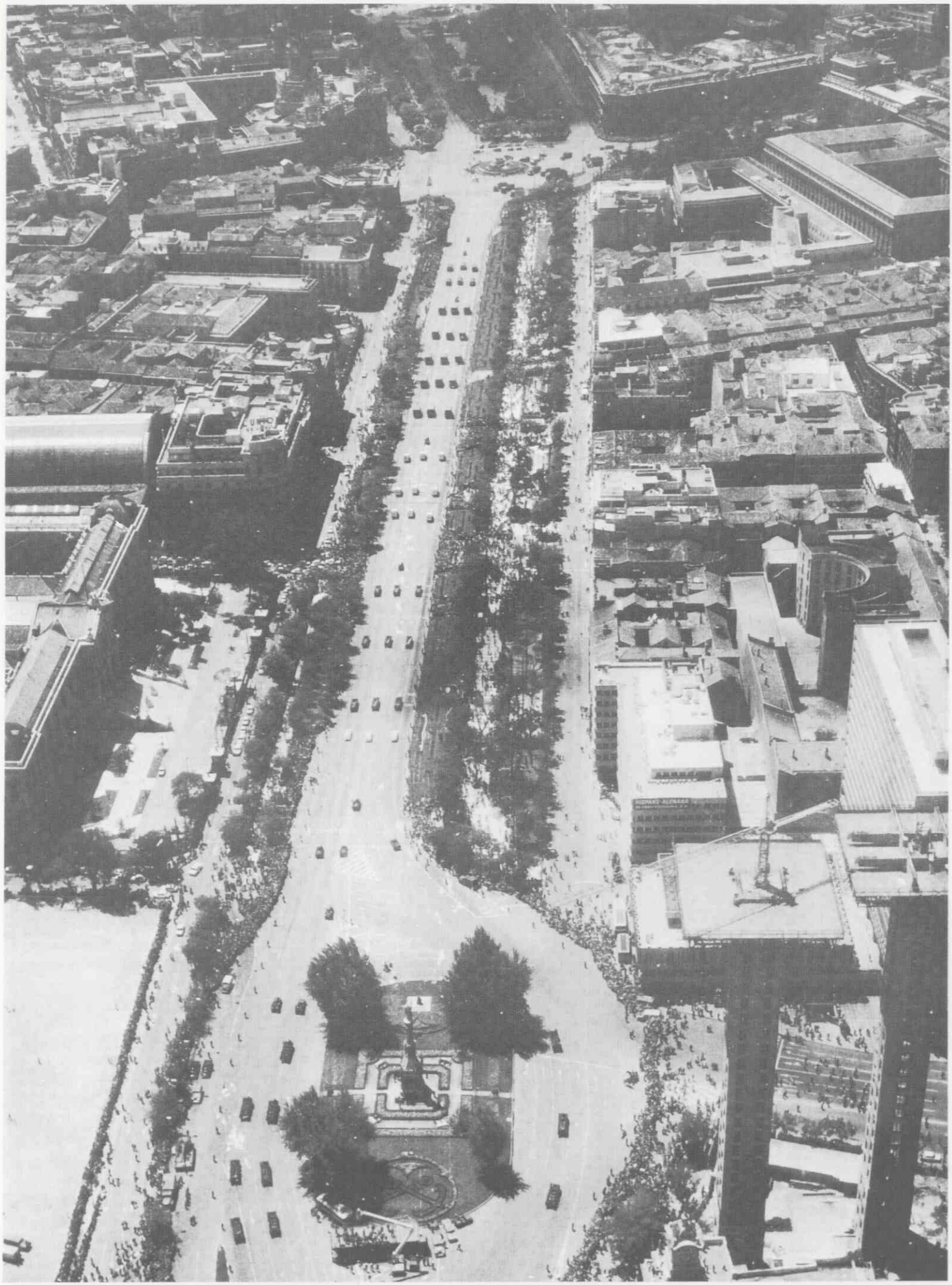
Durante el año suceden varios cambios de Mandos: el Cmte. García-Fontecha es nombrado, en plaza de superior categoría, Jefe de Material. Previamente se hace cargo del Escuadrón de Mantenimiento el Cmte. José Salas Gabande, que lo ejerce hasta agosto de este año, en que lo sustituye el Cmte. Carlos de Ysasi-Ysasmendi y



Uno de los primeros protagonistas de la "pasada salvaje", capitán Madariaga.

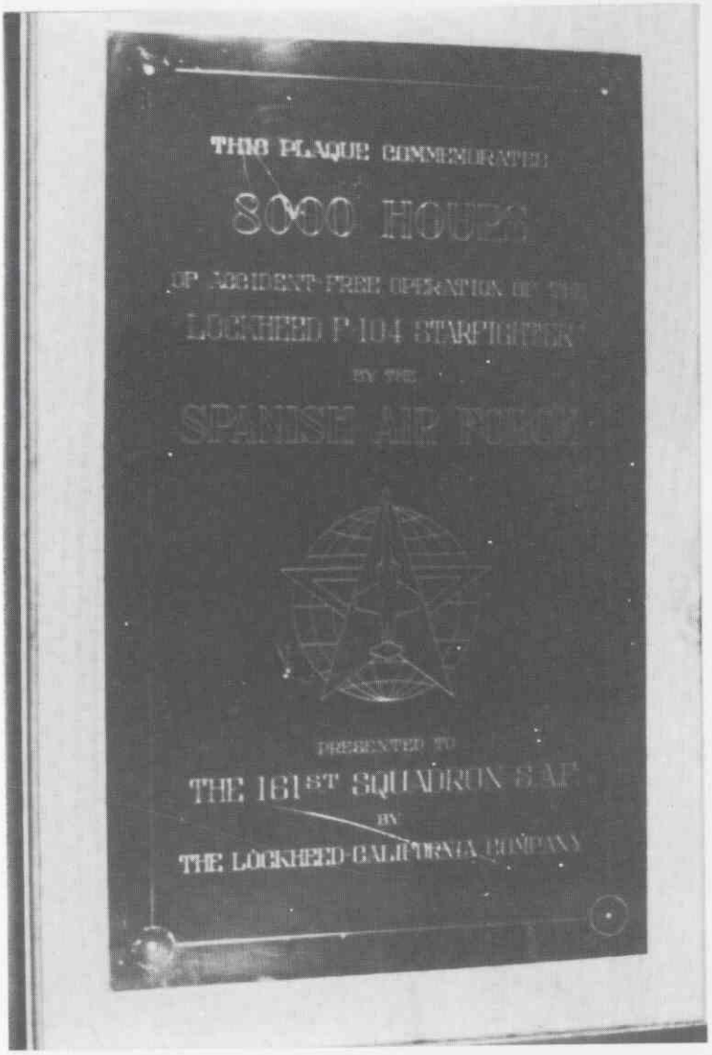
Visita de Snake Reanes al Escuadrón. En 1.ª fila comandantes Baudot y Fontecha y mayor USAF Kalnes; en 2.ª fila capitanes Escudero, Esparza, Sánchez Méndez; en 3.ª fila brigada Martín, capitanes Zamora, Madariaga y Gallarza.

Seis aviones F-104 G entrenándose en la preparación de un desfile. La formación cerrada fue fotografiada con la cámara frontal del catamarán de otro avión, desde arriba y ligeramente atrás.



La cámara Vinten del catamarán del F-104, captó esta magnífica vista del Desfile de la Victoria, sobre la plaza de Colón, todavía con su antigua disposición.

La entrega de la placa de 8.000 horas de vuelo sin accidentes. Al frente el teniente coronel Escalante. En la línea posterior, de izquierda a derecha, capitanes Rico, Vargas, Seco, Negrón, Vasco, Escudero, San Antonio, Valderas, Arteaga, Hidalgo, Conejero. Detrás todo el Escuadrón de Mantenimiento.



La placa de las 8.000 horas.

Adaro. Y en otoño se nombra Jefe del Escuadrón de Abastecimiento al Cmte. Eladio Ramos Gutiérrez.

AÑO 1969. REGULARIDAD, EFICACIA, NORMALIDAD

La actividad del Escuadrón al comenzar 1969 está prácticamente regularizada. Se realizan un número de horas casi constante cada mes y se efectúan misiones muy diversas, cumplimentando los Planes de Instrucción 1, 2 y 3, asignados por el Mando de la Defensa Aérea. La actividad de los miembros de la Unidad ha cubierto, a partir de estos años, un número de asuntos muy importantes y diversos, que dio a todos una profunda formación. El Plan de Instrucción Teórica núm. 4, se cumplía cada mañana con las diversas conferencias preparadas por los expertos en cada una de las materias que figuraban en el mismo. El Escuadrón, por otro lado, llevaba a rajatabla los exámenes anuales de instrumentos, teórico y práctico, de sus pilotos y la puesta al día de sus tarjetas instrumentales. Toda una actividad formativa y enriquecedora para todos los componentes, se llevaba a cabo continuamente en tierra, a la par que se realizaban las misiones en vuelo típicas del Plan 3.

¡VIVA ITALIA!

Quizás éste sea el año en que más viajes se realizan a Italia, cumplimentando el Acuerdo Navites. Los vuelos a aquella península se regularizan cada mes y, prácticamente, todos los pilotos del Escuadrón vuelven allí cada seis meses, aumentando su experiencia en esos viajes largos, manejando el inglés con los controles extranjeros y teniendo que perforar en formación, en lugares nuevos y con tiempo no muy bueno, la mayoría de las veces.

El 27 de febrero de 1969, se celebró en Torrejón una ceremonia para conmemorar la realización hacía algún tiempo de las primeras 8.000 horas de vuelo del avión en España, sin haber tenido ningún incidente serio. Con ese motivo, altos ejecutivos de la Compañía Lockheed, acompañados por los Jefes de las Unidades, tanto

Foto característica de nuestro incomparable Jefe "El tío Gerardo".

La foto típica de después del Desfile de la Victoria. Las espaldas todavía chorreando. De rodillas, de izquierda a derecha, capitanes Zamora, Hidalgo, San Antonio, Ruiz Nicolau, Madariaga, Gallarza y Vasco. De pie, capitanes Sánchez Martín y Artegada, teniente coronel Escalante, capitán Remírez de Esparza, alférez Gutiérrez y capitanes Cabañes y Delgado Rubí.

Uno de los más caracterizados jefes del 104 Escuadrón, el comandante Ramón Fernández Sequeiros.

americanas como nuestras, estacionadas en la Base, entregaron al Escuadrón una placa conmemorativa.

En este año se había inaugurado otro tipo de misión interesante para los pilotos: el traslado de aviones en vuelo a Alemania para efectuar la revisión "**overhaul**", según un contrato que se había firmado con el Consorcio Europeo. El 23 de junio el Capt. Hidalgo inaugura estas salidas, llevando el primer avión, el C-8-11, a Manching, cerca de Inglostadt, Munich.

En diciembre llega destinado al Escuadrón, como Jefe de Operaciones, otro de los pilotos que más han caracterizado al conjunto de oficiales que pasó por la Unidad: el Comandante Ramón Fernández Sequeiros.

10.000, MUCHAS HORAS PARA 21 AVIONES

El 7 de julio tiene lugar la ceremonia de cumplimentación de las 10.000 horas de vuelo en F-104 por el Escuadrón, honor que cayó en el Capt. Rico Guayta, "**El Abuelo**", que fue, según el Plan de Vuelos de la Unidad, el que realizó el vuelo correspondiente.

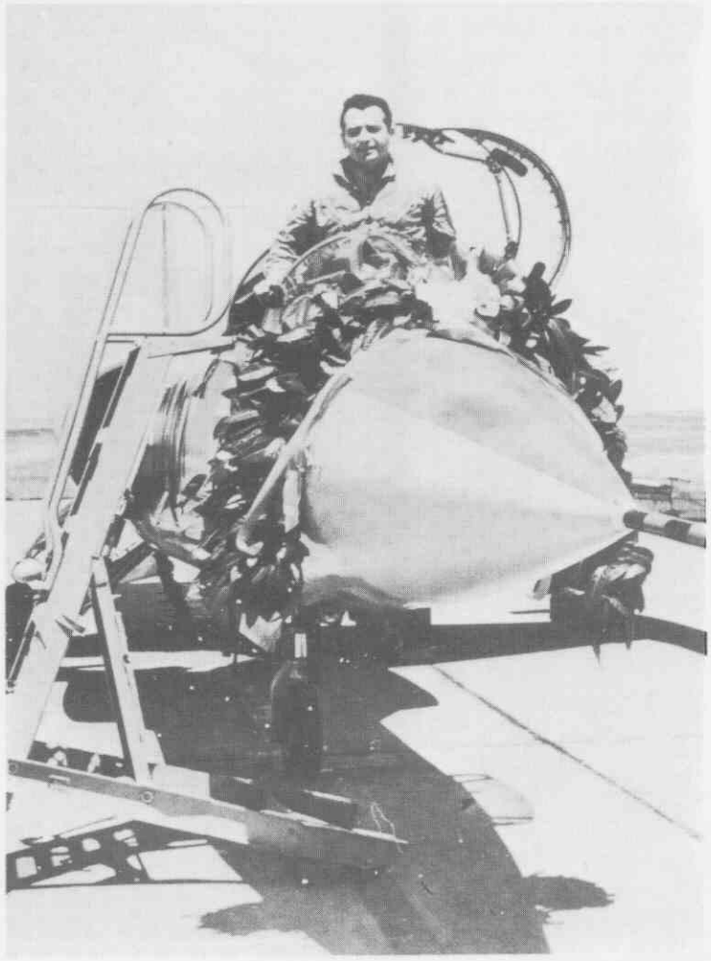
Podría parecer que haber realizado estas 10.000 horas ha sido fácil y que ha habido pocos incidentes, y no es cierto. Las dificultades han sido muchas, algunas ya se han expuesto, pero se reflejarán más en la parte correspondiente a mantenimiento. Respecto a incidentes de vuelo ocurridos también se han contado varios, pero contaremos algunos más:

En uno de los vuelos de prueba que, normalmente, realizaba el Cmte. García Fontecha le ocurrió algo que pudo ser gravísimo. Al regreso de la prueba en vuelo y efectuar la maniobra de toma de tierra, al sacar el tren de aterrizaje se le encendió intermitentemente la luz FIRE, de fuego, que es la más grave indicación de emergencia en un avión monomotor. Declaró por radio su emergencia

La placa de las 10.000 horas.

y, con gran sangre fría, continuó la maniobra, pues la luz se apagó casi enseguida. Ya en tierra se comprobó que las tapas de las luces situadas en el panel frontal con las inscripciones FIRE, una, y LANDING GEAR UNSAFE, la otra, estaban intercambiadas por un error en el montaje. El que parpadease la luz era normal, pues era la correspondiente a la segunda y el tren estaba saliendo, por tanto, era inseguro, pero lo que el piloto vio era FIRE. Según el procedimiento de emergencia correspondiente, el piloto hubiera debido lanzarse en paracaídas, pero por haber aguantado en la cabina se pudo salvar el avión y no pasó nada.

Otro día, al regresar de un vuelo nocturno y efectuar una aproximación GCA, el Capt. Arteaga bajó más de lo debido por un mal entendido con el controlador, y con el plano de su avión, que era afilado como un cuchillo, "cortó" literalmente un poste de tendido eléctrico. Gracias a Dios y a su pericia, el piloto pudo seguir la maniobra y tomar tierra sin novedad, con sólo unos mínimos desperfectos en el borde de ataque.



El feliz protagonista de la hora número 10.000, capitán Rico Guayta todavía en su cabina.

En otro día, el Capt. Cabañes, volando de punto cuatro en una formación y al tomar tierra, por fallo de un microinterruptor, se quedó sin frenos. Como tenía delante, en la pista, a los otros tres aviones, era una situación delicada. Declaró por radio su intención de enganchar la barrera de final de pista y apretó el botón de suelta de gancho de cola, pero, por estar pendiente de los otros aviones, no miró al interior de la cabina y se equivocó de botón y apretó el de lanzamiento de emergencia de los depósitos de punta de plano, con lo que éstos salieron disparados, cayendo fuera de la pista e incendiándose uno de ellos.

Otra noche, al terminar un vuelo nocturno y al salir de la pista y entrar en la calle de rodaje, el Capt. Remírez de Esparza, colisionó con su avión contra un F-102 americano que se encontraba **"abandonado"**, sin luces de posición ni indicación alguna. Ambos aviones sufrieron desperfectos mínimos.

1970. DONDE PONE EL OJO, PONE LA BALA

El F-104 era una plataforma de tiro increíblemente buena, estable y precisa. El cañón Vulcan M-61, del tipo Gatling o revólver, con seis cañones independientes rotatorios, podía tener dos cadencias de tiro, una hidráulica proporcionando 6.000 disparos por minuto, y otra eléctrica cuya velocidad era de 4.000, con la ignición del cartucho eléctrica. Esta última era la del F-104G.

Lo primero que se debía aprender era a **"disparar poco"**. De las 750 balas que cabían en el enorme cajón de munición, sólo nos cargaban para los ejercicios Aire-Tierra unas 125 ó 130. La primera vez que se ponía el dedo en el gatillo, sin querer, salían fácilmente 50 balas, de golpe, a esa velocidad de disparo. Y claro, al neófito le duraban las balas para dos o tres pasadas calientes. La cabina tenía un contador de cartuchos remanentes, así que al protagonista le daba más rabia todavía, al desperdiciar la munición. Al poco tiempo, ya se aprendía a soltar ráfagas de 10 a 12 balas, que eran las buenas, especialmente cuando, después de tirar, no se veía el polvillo de los impactos por ningún lado del blanco y salía, al cabo de unos instantes, que se hacían interminables, por arriba. Eso era señal inequívoca de que las balas habían atravesado la tela del blanco justo en el centro.

Otra sorpresa inicial, que después le parecía a los pilotos lógica: este cañón no sonaba en los oídos como los anteriores a los que estaban acostumbrados en los Sabres **"ta-ta-ta-ta"**, sino con un zumbido continuo **"buuummmmm"** dada su cadencia de tiro, tan rápida. En resumen, tirar Aire-Tierra era un placer.

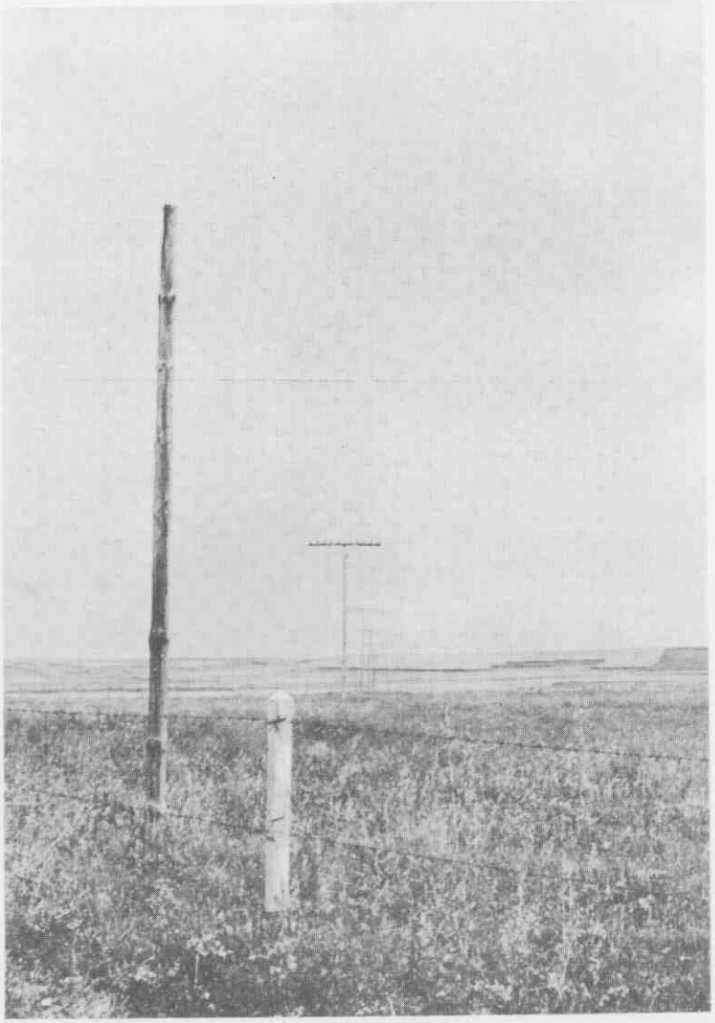
Veamos un ejemplo real de cómo se mejoraba el tiro. El Tte. Col. Escalante realizó, en febrero de 1970, su primera misión de tiro, en el Polígono de Caudé, Teruel, dando ocho pasadas calientes y metiendo el 42% de las balas en el blanco. Dos meses después, en otra misión, metió el 64%. Siete meses más tarde, en septiembre, ya metí el 80%. Hay que tener en cuenta que, por ser el Jefe de Escuadrón, no podía hacer muchas misiones de entrenamiento. Era normal que la media de pilotos alcanzase el 80%. Como récord consta que el 29 de octubre de 1970, el Capt. Seco **"Cuto"** metió el 99% de balas en ametrallamiento y realizó una media de 43 pies de error en cohetes.

APARECE EL MIRAGE III

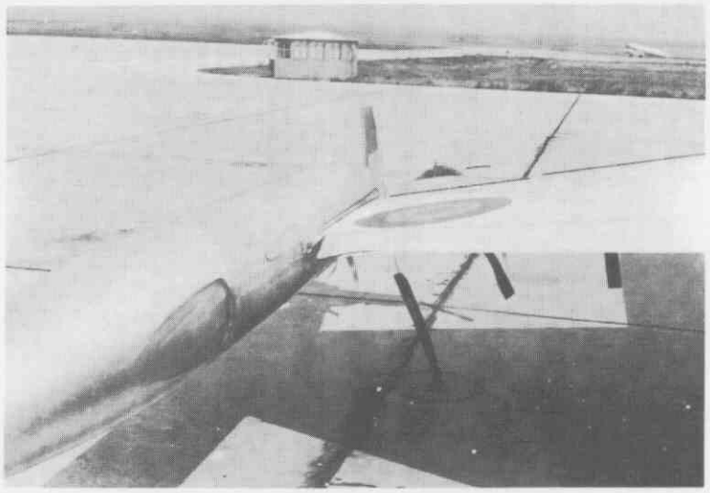
A primeros de año se hace una selección de pilotos de las Unidades de Reactores para acudir a Francia a realizar el curso de Mirage III, que iba a ser adquirido próximamente. Del Escuadrón son seleccionados los Capitanes González-Gallarza y Negrón.

OPERACION CANGURO

Durante los días 24 al 28 de mayo se efectuó la primera Operación Canguro en Zaragoza, para atender a los aviones del Escuadrón que participaron en el Ejercicio DATEX-70. Esta operación fue planeada para prestar apoyo en tierra a los aviones F-104 fuera de su Base de Torrejón. Los aviones necesitaban un grupo eléctrico y un grupo neumático de aire comprimido, ambos exteriores, para la puesta en marcha y la fase de calentamiento de la plataforma del Sistema de Navegación Inercial. En muchas Bases existían los grupos eléctricos, pero no los neumáticos. Con la Operación Canguro y con la ayuda del Ala de Transporte de Albacete, se llevaban los equipos de mecánicos y de AGE necesarios para efectuar las recuperaciones de aviones y reparar las averías simples. Desde ese momento, se convirtió en una operación habitual, lo que permitió mucha movilidad a los aviones del Escuadrón.

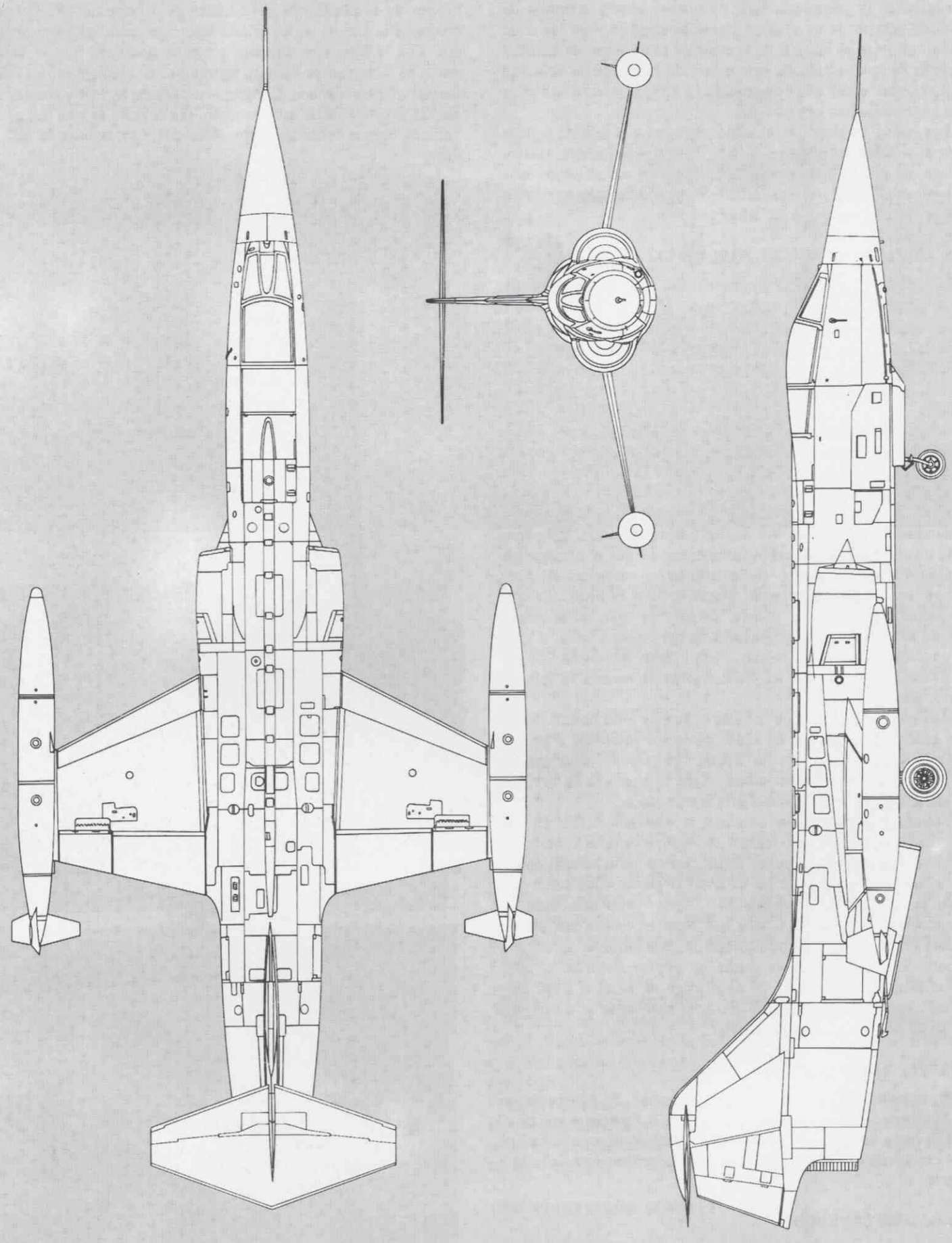


La noche de San Basilio. Poste segado por el plano del avión del capitán Arteaga.



El plano del avión, que desde entonces se conoció como "El Basilio".

F-104G "STARFIGHTER"



MANDOS DEL ESCUADRON DEL F-104
JEFES DE LA B.A. DE TORREJON
Col. D. ANTONIO DE ALOS HERRERO Marzo 1960 - Agosto 1965
Col. D. GONZALO HEVIA ALVAREZ-QUIÑONES Agosto 1965 - Junio 1967
Col. D. RAFAEL LORENZO VELLIDO Junio 1967 - Junio 1975
JEFES DEL ESCUADRON DE VUELO
Cte. D. CARLOS BAUDOT MANSILLA Febrero 1965 - Julio 1967
Cte. D. JOSE SANTOS PERALBA GIRALDEZ Julio 1967 - Noviembre 1967
Tcol. D. CESAR ELVIRA PISON Noviembre 1967 - Junio 1968
Tcol. D. GERARDO ESCALANTE DE LA LASTRA Junio 1968 - Mayo 1971
Cte. D. RAMON FERNANDEZ SEQUEIROS Mayo 1971 hasta el final
JEFES DE MATERIAL
Tcol. D. ANTONIO GARCIA-FONTECHA MATO Marzo 1968 - Abril 1971
Tcol. D. GONZALO PUIGCERVER ROMA Abril 1971 hasta el final
JEFES DEL ESCUADRON DE MANTENIMIENTO
Cte. D. ANTONIO GARCIA-FONTECHA MATO 1965 - Noviembre 1967
Cte. D. JOSE SALES GABANDE Noviembre 1967 - Agosto 1968
Cte. D. CARLOS YSASI-YSASMENDI Y ADARO Septiembre 1968 - Mayo 1969
Cte. D. ELADIO RAMOS GUTIERREZ Junio 1969 - Octubre 1969
Cte. D. CARLOS YSASI-YSASMENDI Y ADARO Octubre 1969 - Julio 1970
Cte. D. LUIS DELGADO SANCHEZ-ARJONA Agosto 1970 hasta el final
JEFES DEL ESCUADRON DE ABASTECIMIENTO
Cte. D. MARIANO PEREZ JARAIZ Hasta principios de 1967
Cte. D. EDUARDO ALVAREZ VALERA Hasta otoño 1968
Cte. D. ELADIO RAMOS GUTIERREZ Hasta mayo 1971
Cte. D. JUAN DE SAAVEDRA GUARDIOLA Hasta el final

DENOMINACIONES OFICIALES DEL ESCUADRON				
61 Escuadrón (Ala n.° 6)	Febrero	1965 -	Abril	1965
161 Escuadrón (Ala n.° 16)	Abril	1965 -	29 Noviembre	1967
104 Escuadrón (Independiente)	29 Noviembre	1967 -	27 Mayo	1971
104 Escuadrón (Ala n.° 12)	27 Mayo	1971 -	31 Mayo	1971
122 Escuadrón (Ala n.° 12)	31 Mayo	1971 -	31 Mayo	1972

31 de mayo de 1972: Se dan de baja, oficialmente, los F-104 G.

CAMBIOS DE MANDO

A mediados del año, el Cmte. Luis Delgado Sánchez-Arjona sustituye al Cmte. Ysasi en el mando del Escuadrón de Mantenimiento y permanecerá en él hasta la disolución del Escuadrón.

Al año siguiente, en mayo, el Cmte. Juan de Saavedra Guardiola sustituye al Cmte. Ramos como Jefe de Abastecimientos y seguirá hasta el final.

1971. APARECE EL PHANTOM

Durante la última parte del año anterior, se habían seleccionado de entre varios pilotos de todo el Ejército del Aire, un grupo para trasladarse a EE.UU. para efectuar el curso de piloto y el de instructor en el F-4 Phantom, que pronto sería el nuevo avión de combate español. Entre los seleccionados salieron del Escuadrón los Capitanes Mira, San Antonio, Esparza, Ruiz Nicolau y Arteaga, que durante los meses de enero y febrero realizarían sus últimos vuelos en el F-104.

En marzo se publicó en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica un curioso artículo titulado **"Vida y costumbres del 104 Escuadrón de Fuerzas Aéreas"** que, como su título indica, fue y continúa siendo, imprescindible para entender muchas peculiaridades de aquella Unidad.

El 23 de abril efectúa su último vuelo en F-104 uno de los pilotos más caracterizados desde el comienzo de la Unidad, el Tte. Col. García-Fontecha, verdadero creador e impulsor del mantenimiento que, como luego veremos, produjo el **"milagro"** del F-104. Le sustituye como Jefe de Material el Tte. Col. Gonzalo Puigcerver Roma.

FIN DE LA INDEPENDENCIA. ALA 12

El 27 de mayo, por una nueva reorganización, el Escuadrón 104 deja de ser independiente y, con la designación de 122 Escuadrón, pasa a formar parte del Ala 12, a la vez que se constituye el 121 Escuadrón, que empieza a recibir sus nuevos/viejos aviones Phantom F-4-C. Sus pilotos, cariñosamente llamados **"los primos"**, empiezan sus vuelos de doblemando y se inicia el **"pique"** entre los dos Escuadrones. Los del 104 ya sabían que los meses que le quedaban de vida al avión, dentro de nuestro Ejército, estaban contados y sabían cuál le sustituiría. Se inician las comparaciones de los aviones y claro, comparado el 104 con su finura de líneas, su vertiginosa aceleración, su cabina limpia y ordenada, con el grandioso Phantom, éste aparecía como un camión destartalado y el otro un bello coche deportivo. Además, tanto Mantenimiento como los pilotos conocían a fondo el 104 y todo marchaba como una seda, cuando en el Escuadrón de los "primos" surgen continuas dificultades.

A pesar de la nostalgia, el Escuadrón sigue volando muchas horas y realizando muchas misiones. En noviembre se hace otro programa de lanzamiento de misiles AIM-9b, siendo esta vez los pilotos últimamente incorporados quienes lo realizan.

1972. FIN DE UNA EPOCA

Ya sólo quedan unos meses para el final. Siguen las comparaciones entre los dos Escuadrones, pero el fin se acerca. Son unos momentos tristes. El F-104 está en plenitud de forma y es un avión moderno que sigue y seguirá por muchos años en el inventario de casi todas las Fuerzas Aéreas de Europa. El Phantom es otra cosa, tiene otras muchas ventajas, sobre todo su capacidad de armamento... pero eso no excluye la existencia del F-104 para otras misiones. El Mando lo ha decidido y hay que aceptar las órdenes. El 21 de mayo se celebró el Desfile de la Victoria y es la última vez que toma parte todo el Escuadrón de F-104 y es,

además, el último vuelo conjunto. Al final del desfile y cuando todos los aviones agrupados, tras tomar tierra, regresan rodando por última vez al aparcamiento, todos los pilotos a una y sin que hubiera una propuesta previa, meten, por unos segundos, sus motores a fondo. El aullido de los J-79 sobrecoge a todo el personal presente en la Base de Torrejón. Será el último aullido de los F-104 en España.

El día 31 de mayo se disuelve oficialmente el 122 Escuadrón con aviones F-104 y se constituye el nuevo 122 Escuadrón con los aviones Phantom.

El día 1 de junio se celebró una ceremonia simbólica de devolución de todos los F-104 a la USAF.

MISIONES TIPICAS EFECTUADAS CON EL AVION F-104 G	
PLAN DE INSTRUCCION N.° 1 (Doble mando y suelta en el avión)	
TR-1 al 5:	Transición doblemando
TR-6	Carrera del MACH-2
TR-7	Suelta con avión seguidor
TR-8	Vuelo Solo
INST	Instrumentos
FOC	Formación
TR-N	Transición Nocturna

Los componentes del Escuadrón cerca de su final. Sentados en primera fila, de izquierda a derecha, comandante Baudot, teniente coronel Peralba, capitanes Hidalgo, Gallarza, Vasco, Rico, Escudero, alférez Lucas, capitán Zamora. De pie, comandante Sequeiros, capitán Cabañes, teniente coronel Escalante, alférez Martín, comandante Espinosa, capitanes Sánchez Martín, Alvarez López, Castañón, Delgado Rubí y Negrón Pezzi.

PILOTOS QUE VOLARON EL F-104 COMO COMANDANTES DE AERONAVE	
Coroneles:	Alós, Hevia, Lorenzo.
Teniente Coroneles:	Elvira, Escalante.
Comandantes:	García-Fontecha, Baudot, Peralba, Sánchez-Arjona, F. Sequeiros, Espinosa.
Capitanes:	Almodóvar, Conejero, Mira, San Antonio, Martorell Balién, Valderas, Hidalgo, Yváñez Luna, Sánchez Méndez, Remírez de Esparza, Ruiz Nicolau, Arteaga, González-Gallarza, Escudero, Negrón Pezzi, Gárate, Bernabé, Renedo, Delgado Rubí, Zamora, Vargas de la Rua, Seco, Madariaga, Rico Guayta, Ballesteros, Cabañes, Castañón, Sánchez Martín, Vasco, Alvarez López.
Brigadas:	Mata, Gutiérrez, Martín Sierra, Lucas, Caumel, Paredes, Madroño.

PLANES DE INSTRUCCION N.° 2 Y 3 (Aptitud de Combate y Plan anual)	
TR e INST	Transiciones e Instrumentos
GCI-AC	Interceptaciones Alta Cota, por encima de 45.000 pies
GCI-AV	Interceptaciones Supersónicas
GCI-MC	Interceptaciones Media Cota, entre 10.000 y 45.000 pies
GCI-BC	Interceptaciones Baja Cota, entre 3.000 y 10.000 pies
GCI-CME	Interceptaciones con Ambiente de Contramedidas Electrónicas
PC	Perfil de Combate, normalmente a baja cota
	Todas las anteriores, tanto de día como de noche
ATCC	Combate aéreo entre aviones
PC-F	Perfil de Combate Fotográfico. Reconocimiento
AT-C/R	Tiro Aire-Tierra, Cámara y Real
AA-C/R	Tiro Aire-Aire, Cámara y Real
AIM-9B	Tiro Aire-Aire misil Sidewinder

EL MANTENIMIENTO DE LOS AVIONES F-104 EN ESPAÑA

El "**milagro**" del Escuadrón F-104 se debe al esfuerzo de muchos, pero hay que destacar, sobre todo, el trabajo del personal de mantenimiento que logró lo que parecía imposible: proporcionar esas 17.500 horas de vuelo y entregar todos los aviones en vuelo y en perfecto estado operativo.

ORGANIZACION

Al principio, el mantenimiento se organizó como estaba dispuesto en el RAO-2, de igual forma que en las demás Unidades Aéreas. Había un Primer Escalón de Mantenimiento, dependiente del Escuadrón de Vuelo, que realizaba las operaciones de repostado, inspecciones pre y postvuelo, así como las inspecciones periódicas de 25 horas de avión. El 2.° Escalón dependía del Escuadrón de Mantenimiento y realizaba las revisiones periódicas de 50, 100, 200 y 400 horas de vuelo y efectuaba las reparaciones correspondientes a dicho Escalón.

Rápidamente se vio que este sistema de duplicidad de mando y de asignación de funciones no rendía los frutos previstos, debido sobre todo a la falta de personal, insuficiencia de herramientas, bancos de prueba, equipo de tierra, documentación, etc.; por ello, en el transcurso del tiempo, se fue a la unificación, anticipo de lo que después conoceremos como Mantenimiento Unificado.

Respecto a las instalaciones también se vio que, por la complejidad del avión, se necesitaba crear y reunir talleres de alta tecnología, como se fue haciendo a lo largo de los años. Por ejemplo, el tan necesario Taller de Motores, de nueva planta y concepción, fue terminado y, por tanto, pudo ser utilizado sólo en los últimos años de la vida operativa de los aviones.

PERSONAL

Salvo pequeñas oscilaciones, el personal con el que se contó para el mantenimiento fue para el Primer Escalón: 3 Oficiales y 46 mecánicos especialistas y para el Segundo Escalón: 24 Oficiales y 168 mecánicos. En total, unos 27 Oficiales y unos

VICISITUD HISTORICA DE CADA AVION

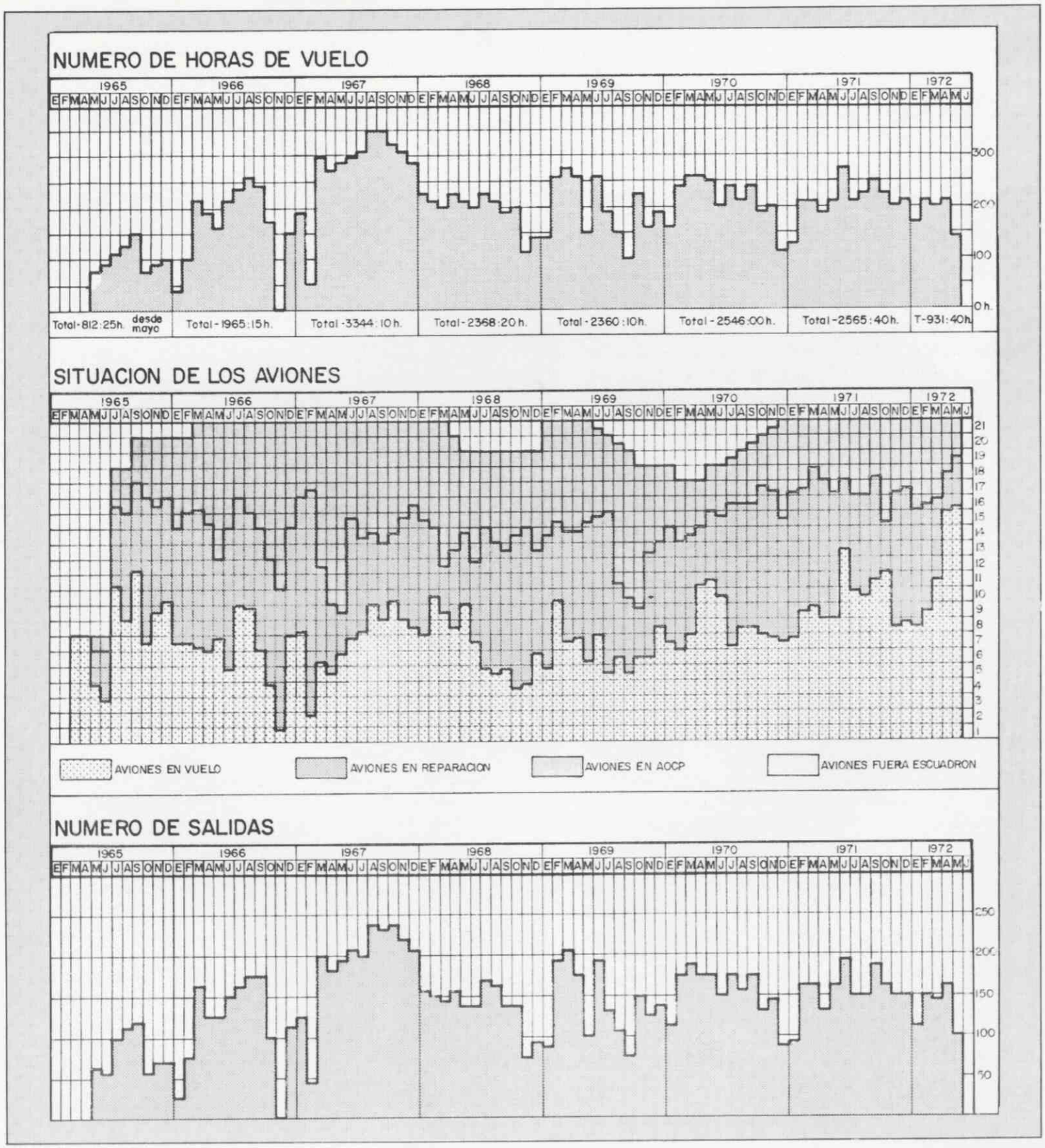
N.° Fábrica	N.° Serie USAF	Primer Vuelo en Canadair	Fecha entrega a USAF	Fecha Recep. Torrejón	Matrícula Española	Indicativos Escuadrón			Motor de origen Núm.	Horas avión al recibirse		Ultimo destino		
						Año 1965		Año 1968		en Rota	en Torr.	Nación	Horas N.° motor	Fecha Devol.
683D-6067	63-12715	10-08-64	27-11-64	4- 3-65	C8.01	161-11	104-11	104-01	419.186	10:50	13:10	Grecia	419.203 776:20	
683D-6068	63-12716	21-08-64	03-11-64	4- 3-65	C8.02	161-12	104-12	104-02	419.189	17:20	18:45	Turquía	419.165 790:40	5- 6-72
683D-6069	63-12717	26-08-64	28-10-64	12- 3-65	C8.03	161-13	104-13	104-03	419.187	13:50	15:15	Grecia	419.257 548:15	
683D-6070	63-12718	03-09-64	19-11-64	4- 3-65	C8.04	161-14	104-14	104-04	419.164	16:00	19:25	Turquía	419.256 725:05	5- 6-72
683D-6072	63-12720	02-09-64	30-10-64	12- 3-65	C8.05	161-15	104-15	104-05	419.188	18:00	20:00	Grecia	419.183 618:15	
683D-6079	63-12727	23-10-64	13-01-65	8- 7-65	C8.06	161-16	104-16	104-06	419.198	21:05	24:40	Grecia	411:679 640:10	
683D-6082	63-12730	16-10-64	04-02-65	14- 7-65	C8.07	161-17	104-17	104-07	419.106	12:40	18:35	Grecia	419.202 775:55	
683D-6083	63-17731	20-10-64	17-12-64	15- 7-65	C8.08	161-18	104-18	104-08	419.199	26:25	28:30	Turquía	419.198 712:10	5- 6-72
683D-6089	63-13640	17-11-64	25-01-65	8- 7-65	C8.09	161-19	104-19	104-09	419.202	10:20	14:05	Turquía	419.208 601:00	5- 6-72
683D-6091	63-13642	20-11-64	18-02-65	15- 7-65	C8.10	161-20	104-20	104-10	419.219	18:40	20:15	Turquía	419.201 584:40	5- 6-72
683D-6090	63-13641	20-11-64	17-02-65	26- 7-65	C8.11	161-21	104-21	104-11	419.165	14:55	18:35	Turquía	419.204 393:15	5- 6-72
683D-6092	63-13643	30-11-64	27-01-65	25- 7-65	C8.12	161-22	104-22	104-12	419.185	14:00	15:50	Grecia	419.143 676:10	
683D-6093	63-13644	30-11-64	26-01-65	27- 7-65	C8.13	161-23	104-23	104-13	419.208	12:05	13:05	Turquía	419.164 506:00	5- 6-72
683D-6084	63-12732	27-10-64	21-12-64	29- 7-65	C8.14	161-24	104-24	104-14	419.127	11:35	13:20	Turquía	419.205 640:20	5- 6-72
683D-6085	63-12733	30-10-64	15-01-65	29- 7-65	C8.15	161-25	104-25	104-15	419.201	9:30	11:30	Turquía	419.106 785:35	5- 6-72
683D-6086	63-12734	17-11-64	25-02-65	29- 7-65	C8.16	161-26	104-26	104-16	419.203	24:05	26:00	Grecia	419.219 529:20	
683D-6087	63-13638	10-11-64	22-01-65	31- 8-65	C8.17	161-27	104-27	104-17	419.143	11:30	13:15	Grecia	419.188 —	
683D-6088	63-13639	17-11-64	03-02-65	31- 8-65	C8.18	161.28	104-28	104-18	419.183	15:50	17:30	Grecia	411.729 —	
583C-5523	62-12278	—	—	24- 3-65	CE8.01 CE8.21	161.01	104-01	104-21	411.729	9:20	11:10	Grecia	419.127 504:10	
583C-5524	62-12279	—	—	4- 3-65	CE8.02 CE8.22	161.02	104-02	104-22	411.679	9:35	14:05	Turquia	419.186	5- 6-72
583C-5529	65-09415	—	—	19- 1-66	CE8.03 CE8.23	161-03	104-03	104-23	431.163		10:00	Turquía	—	

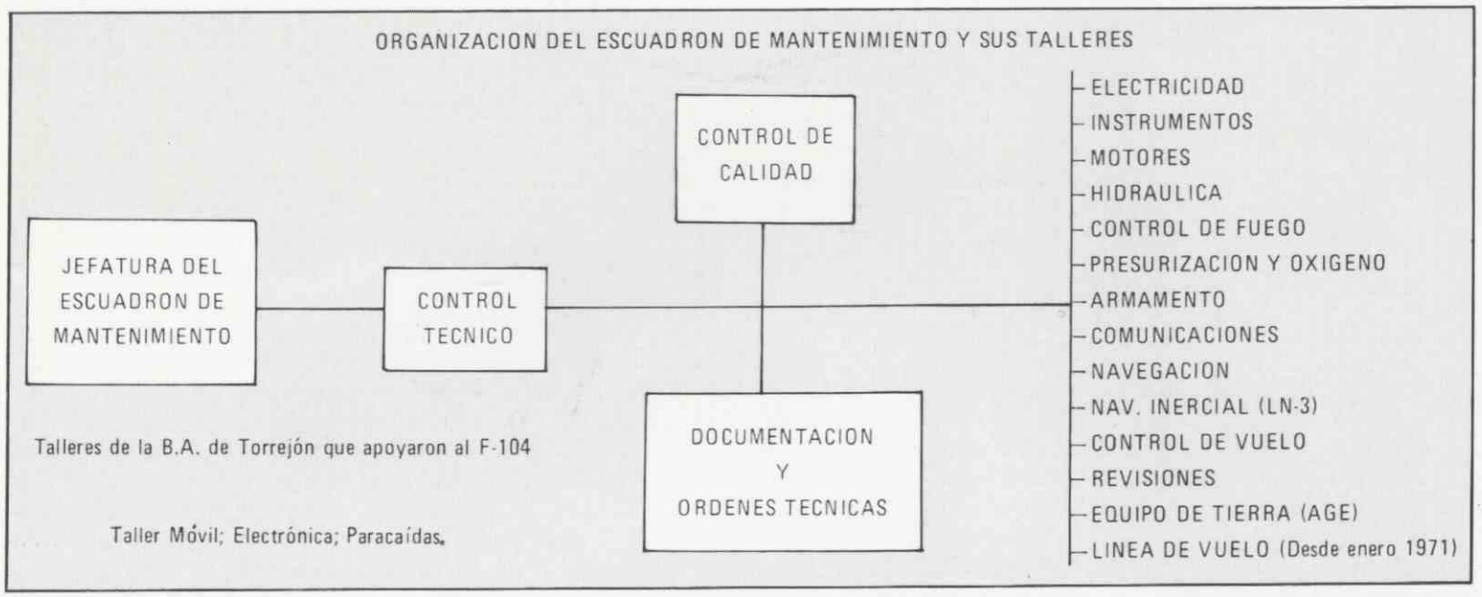
214 Especialistas (193 MMA y 21 MEL). Además, desde el principio y hasta finales de marzo de 1969, prestaron su colaboración en mantenimiento: 1 Ingeniero y 42 especialistas de CASA (Construcciones Aeronáuticas, S. A.) y 1 Ingeniero y 10 especialistas de MARCONI.

Sin embargo, la plantilla que se consideraba la mínima necesaria era de 24 Oficiales y 300 especialistas, de distintas ramas. De ello se deduce que siempre fue escaso el personal, pero, sobre todo, tras la marcha del de CASA y MARCONI que, al no ser repuesto por personal militar, llegó a ser inferior al 50% del mínimo necesario.

Dicha escasez provocaba que muchos talleres no pudieran disponer del mínimo personal necesario, por lo que, en ocasiones de aumento de trabajo, se producían "**cuellos de botella**" en ese Taller que provocaba retraso en el trabajo de los demás.

Para solucionar en parte, estas deficiencias se dispuso que el personal se distribuyese en dos turnos de trabajo. El primero, y más numeroso, tenía el horario desde 8:30 a 14:30 (no hay que olvidar que por la distancia y el tráfico desde Madrid, todo el personal perdía además casi una hora en el trayecto desde sus domicilios a la Base y otra al regreso). El segundo turno, o de tarde, era desde 13:30 a 19:15, incluyendo el tiempo para la comida que se realizaba al llegar a la Base en un pequeño comedor que se habilitó en el hangar de Mantenimiento. Sin embargo, el trabajo de este turno de tarde casi nunca finalizaba a la hora prevista, pues siempre había algún equipo que tenía que prolongar su trabajo para la puesta a punto de los aviones del primer periodo del día siguiente. Además, los días de vuelo nocturno, un equipo de línea se quedaba hasta altas horas de la noche.





PROBLEMAS PRINCIPALES DE MANTENIMIENTO

El paso del avión F-86 al F-104 representó un profundo cambio de mentalidad y de trabajo en todo el proceso de mantenimiento. Todas las operaciones, tanto preventivas como correctivas, eran mucho más complejas y de tecnología avanzada. Al principio faltaba personal capacitado y fallaba la organización.

Se pretendía como meta, conseguir unas 20 horas de vuelo por avión/mes, lo que suponía unas 5.000 horas/año. Este objetivo jamás se alcanzó. La media fue de unas 2.400 horas/año. Prueba de que los problemas existentes eran importantes es que cuando se **"forzó la máquina"** y se exigió mayor número de horas, como fue en el año 1967, que se lograron 3.350 horas, los años restantes sufrieron las consecuencias y apenas se logró alcanzar las 2.500.

Aparte del problema de personal, antes señalado, otro gran problema fue el de Abastecimiento. La carencia de piezas de repuesto, así como el retraso de su suministro, ocasionaba un elevado número de aviones en situación AOCP (Fuera de servicio por falta de piezas). Normalmente había unos 7 aviones en AOCP, con una media de 9 elementos en AOCP por avión —en ocasiones había aviones con 26 elementos AOCP—. Respecto a los motores había una media de 7 en EOCP, de los 28 motores de que se disponía.

PERSONAL DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

Es imposible citar a las 548 personas, sin contar al personal de Tropa, que estuvieron destinadas en los Escuadrones de Mantenimiento y Abastecimiento. Valga, al menos, su mención numérica:

JEFES	9
OFICIALES	71
SUBOFICIALES	372
CIVILES	42
AGREGADOS DE CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS	43
AGREGADOS DE MARCONI	11

EJERCICIOS

POOP DECK; RED EYE; DATEX; TORO SENTADO; LAGARTO ROJO; CANAREX; CORZO; INDIAN MAIZE; etc.

MISIONES DIVERSAS Y ESPECIALES

Escoltas a personalidades; Misión Sur (Gibraltar); Navites; Desfiles; Exhibiciones; Pentathlon Aeronáutico; Pruebas de Bombas (Programa INTA); etc.

HORAS DE VUELO DEL F-104 EN ESPAÑA

Hay diferencias notables en el número de horas voladas, según la fuente. A continuación se dan las obtenidas en los archivos del Ala n.° 12, en la B.A. de Torrejón. En los archivos del Mando Aéreo de Combate, antiguo Mando de la Defensa, constan 17.707:40 horas de vuelo.

Año 1965 (desde marzo)	930:25
Año 1966	1.982:15
Año 1967	3.351:45
Año 1968	2.387:10
Año 1969	2.365:15
Año 1970	2.545:55
Año 1971	2.565:45
Año 1972 (hasta mayo)	932:05
TOTAL	17.060:35

Hay que añadir las horas de los vuelos de prueba y recepción a la llegada de los aviones, y las de los vuelos de mantenimiento, para la puesta a punto de los aviones, antes de la entrega.

Es sabido que, por muy bien regulado que esté un sistema de abastecimiento, siempre se producen situaciones de carencia de repuestos. Pero el sistema debe ser lo suficiente ágil y rápido para resolver en breves días estas situaciones de AOCP. En el caso del F-104, éstas se prolongaban mucho. Ejemplo de ello es que, en noviembre de 1968, había los siguientes elementos pendientes de recibir.

496 de pedidos de 1966
1.084 de pedidos de 1967.
1.601 de pedidos de 1968.

Estos 3.181 elementos suponían el 70% de los pedidos durante esos 3 años.

Respecto a los elementos reparables, para los que Mantenimiento no tenía ni capacidad ni medios para repararlos y que se enviaban al Tercer Escalón, sucedía algo semejante. En la misma fecha antes citada, noviembre de 1968, por ejemplo, se habían enviado para su reparación 3.564 elementos, de los cuales sólo se habían devuelto reparados 112, es decir, apenas el 4'14%.

Había, por último, elementos considerados por los americanos de adquisición local, pero que no existían en el mercado español, lo que dificultaba mucho su obtención, pues había que pedirlos también a EE.UU.

Por todo ello, se hizo imperativo que Mantenimiento aplicase la "canibalización", nunca deseable, intercambiándose piezas y elementos entre aviones, lo que supuso un gran aumento de trabajo en horas/hombre. Hubo un avión que por dicha causa estuvo más de dos años sin volar.

Otro problema fue el cumplimiento de las Ordenes Técnicas (modificaciones de sistemas o partes del avión), lo que se hacía escrupulosamente, pero dado que muchas de ellas eran de cumplimiento inmediato e imperativo, por afectar a la seguridad en vuelo, obligaba a dejar los aviones largos periodos de tiempo sin volar, ya que las piezas y elementos necesarios para los cambios llegaban con mucho retraso.

DEVOLUCION DE LOS AVIONES

Hay que destacar el gran esfuerzo del Escuadrón de Mantenimiento en los últimos meses del Escuadrón que hizo posible la devolución de todos los aviones en vuelo y en perfecto estado operativo. Fue una gran sorpresa para los Mandos americanos de la USAF, que conocían la situación real de nuestro mantenimiento, la propuesta española de entregar los aviones en vuelo, y la tomaron con gran escepticismo. Pero, gracias al gran esfuerzo de todo el personal de mantenimiento, precisamente en unos momentos en que era muy reducido, pues gran parte de sus hombres ya estaban trabajando en el mantenimiento del Phantom F-4, y a la buena dirección del Cte. Sánchez-Arjona, se logró dicho objetivo y, en poco tiempo, y así los 21 aviones F-104 despegaron por última vez de la B.A. de Torrejón, aunque con distintas insignias, unas griegas y turcas las restantes.

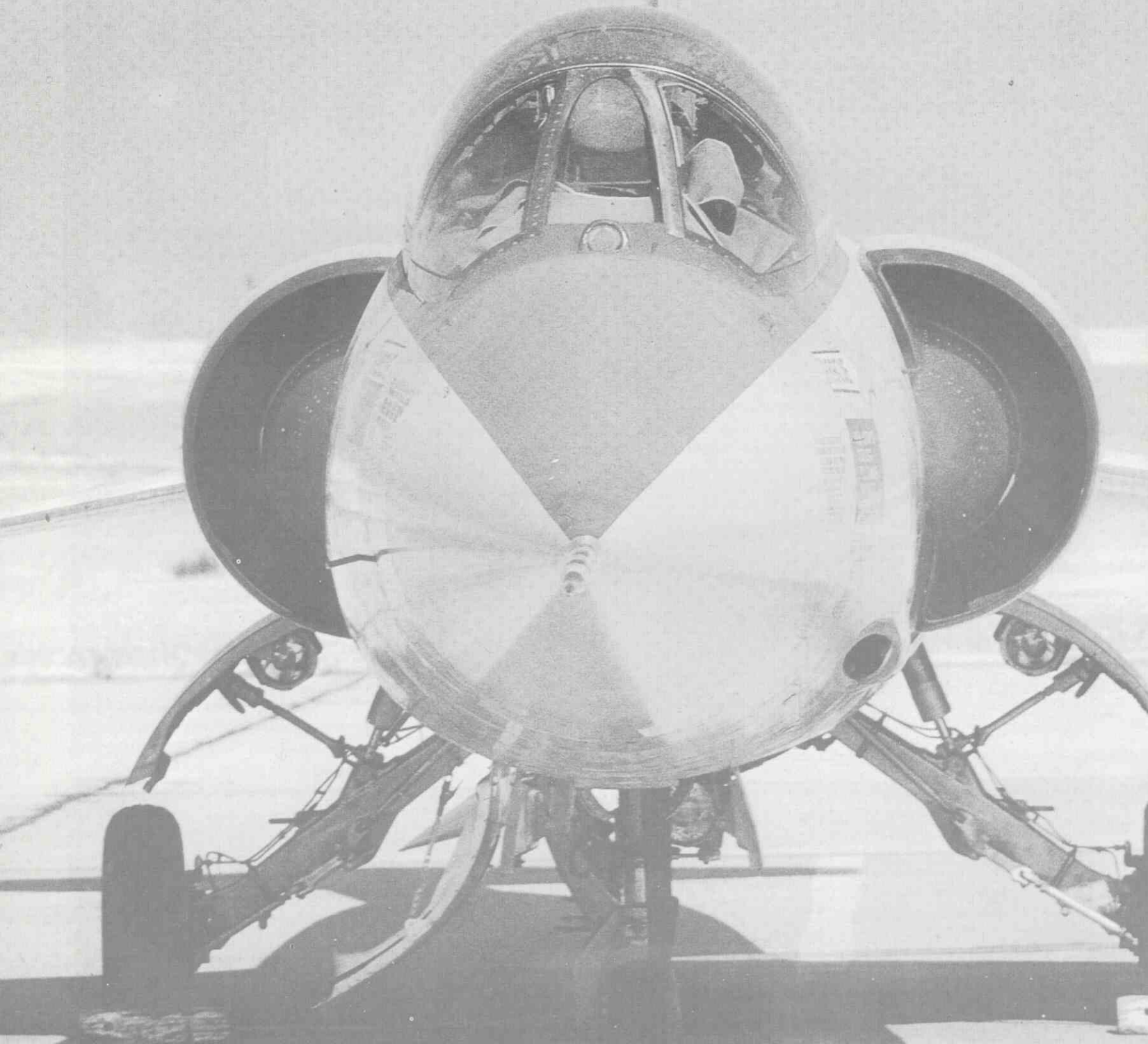
Después del 21 de mayo, fecha de disolución del Escuadrón de F-104, sólo se realizaron los vuelos de prueba de mantenimiento, para la entrega de los aviones, siendo el último de ellos el 25 de enero de 1973.

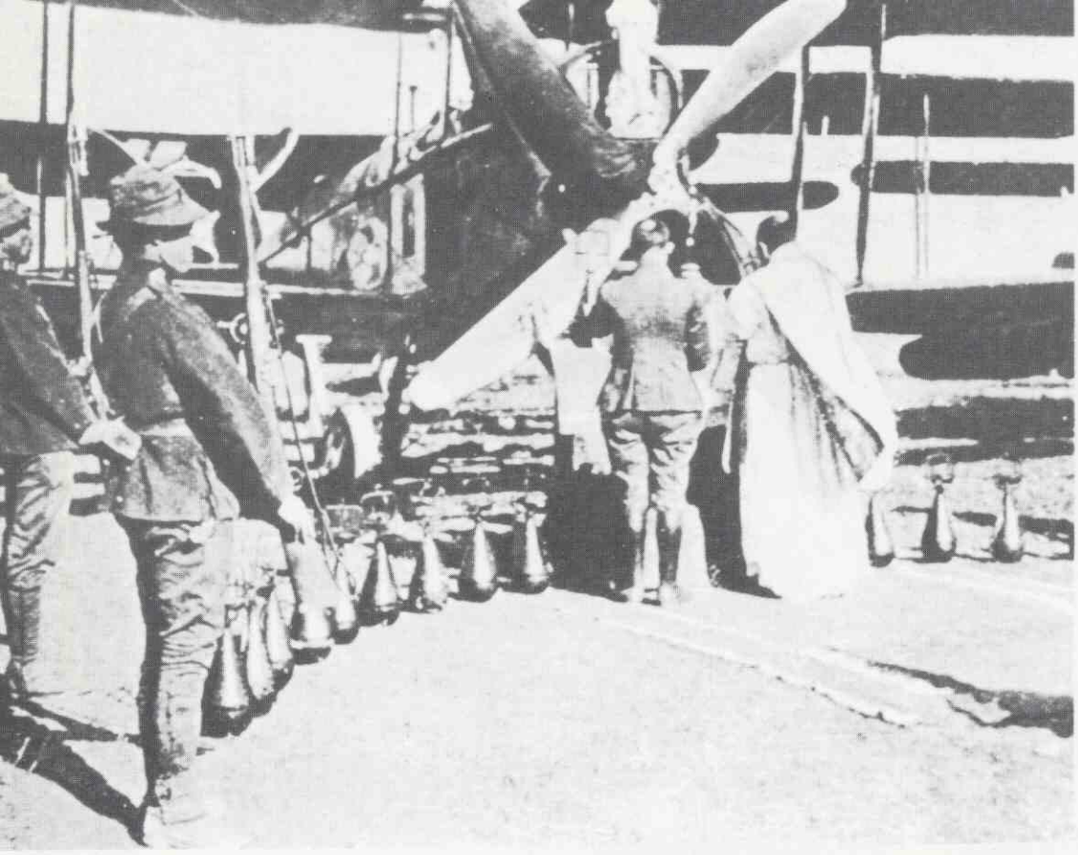
EPILOGO

Esta breve historia se acaba. Mucho más se podría contar, sobre todo multitud de anécdotas de vuelo y en tierra, pero no hay más espacio.

El Escuadrón F-104 fue conocido dentro y fuera de España y lo fue por su buen trabajo y resultados. En las Fuerzas Aéreas de muchos países, aún están admirados y sorprendidos de los resultados obtenidos con los medios disponibles y, más aún, del récord de cero accidentes mortales o importantes.

Para todos los que tuvimos que ver y que hacer en el Escuadrón, nos quedó el grato recuerdo de nuestro destino en el mismo y que, además, nos deparó muy buenos momentos de unión y camaradería. Los F-104 ya no llevan insignias españolas, pero su recuerdo aún vibra por los cielos de España. ■





Guerra en Marruecos

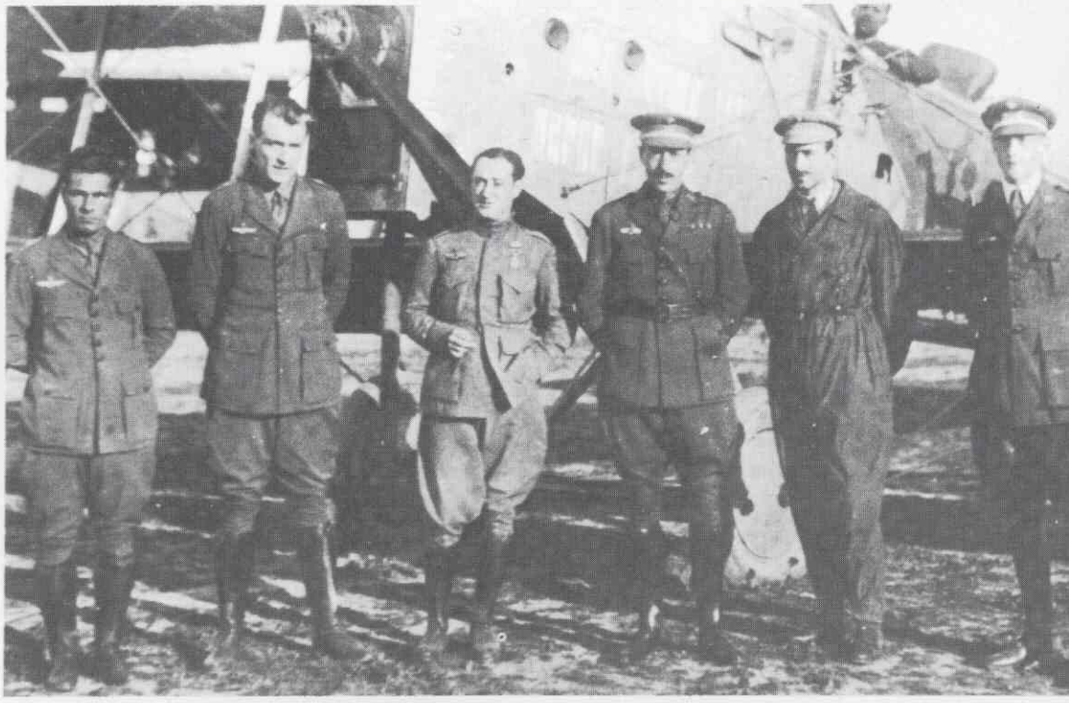
"Canario" Azaola

Desde aquel 3 de septiembre de 1913, en que cinco aeroplanos de la escuadrilla española trasladada a Tetuán, realizan su primer vuelo de guerra, hasta el emotivo 11 de julio de 1927, cuando apaciguado el territorio, nuestros aeroplanos en formación, sobrevuelan los lugares donde habíanse librado los más sangrientos combates, transcurre un dilatado periodo —demasiado largo lamentablemente— en el que los soldados de España lucharon en Marruecos. La Aviación, con más corazón que medios, en apoyo a sus compañeros de tierra, llevó a cabo una meritísima labor, que en ocasiones —11 Laureadas y 24 Medallas Militares individuales lo certifican— puede calificarse de heroica; realmente, no podía ser de otra forma, cuando en los aeródromos eran corrientes aquellas "consignas" de: "Hay que echarle salero a los servicios", o la tan simple como desafiante frase de: "Al toro" y se practicaba aquel "vuelo a la española" que a propios y extraños siempre impresionó.

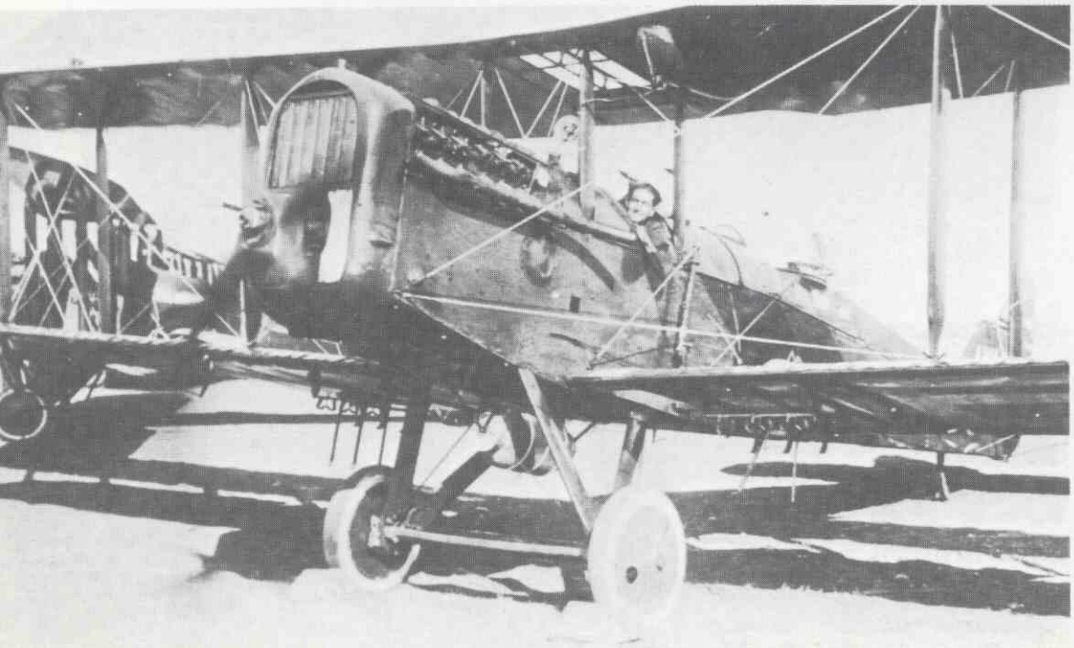
De aquellos días de guerra en Marruecos, hemos seleccionado este puñado de fotografías.

▲

En 1921 se celebra en el aeródromo de Tauima la festividad de Nuestra Señora de Loreto; los actos comienzan con la tradicional misa de campaña; el retablo del altar lo constituye un "Havilland Rolls" (DH-4) y a falta de flores y plantas se recurre a las clásicas bombas de entonces para adornar el conjunto.



Un día cualquiera en Tetuán, Melilla o Larache, los mecánicos "dando el callo" como siempre, ponen a punto los aeroplanos para la próxima misión. Los 375 CV del Rolls Royce "Eagle" VIII que montan los DH-4, comienzan a rugir. ▼



▲

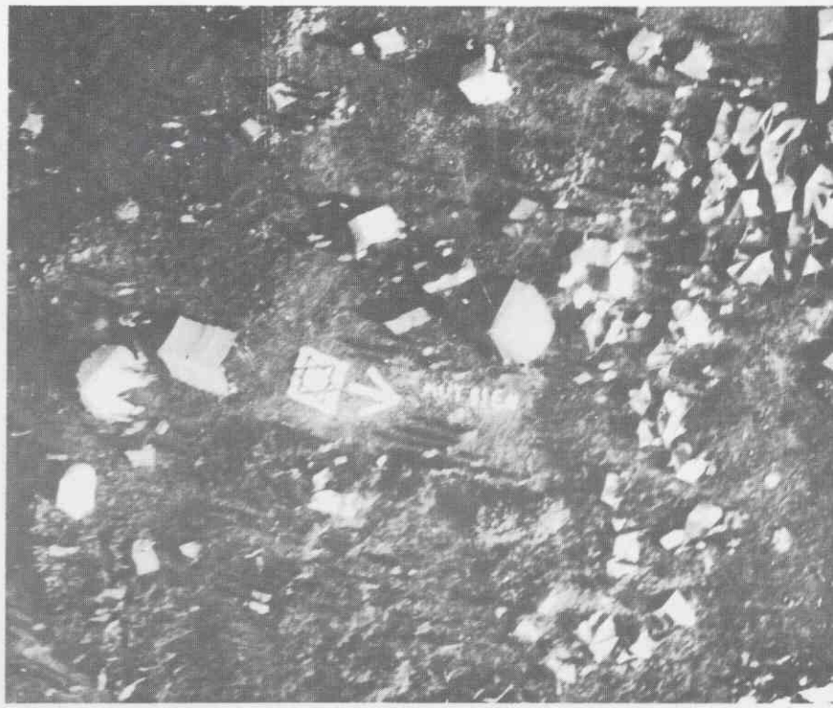
En el invierno de 1921 vemos en Tetuán a los pilotos de la Escuadrilla "Los Clavileños"; de izquierda a derecha: los legionarios argentinos Fausto Iglesias y Juan José Estegui; teniente Jacobo Armijo, muchos años después, fundador y director de la revista "Avión"; capitán Martín Prat, jefe de la escuadrilla; teniente Palacios y teniente Lacalle Larraga, con el tiempo Ministro del Aire.

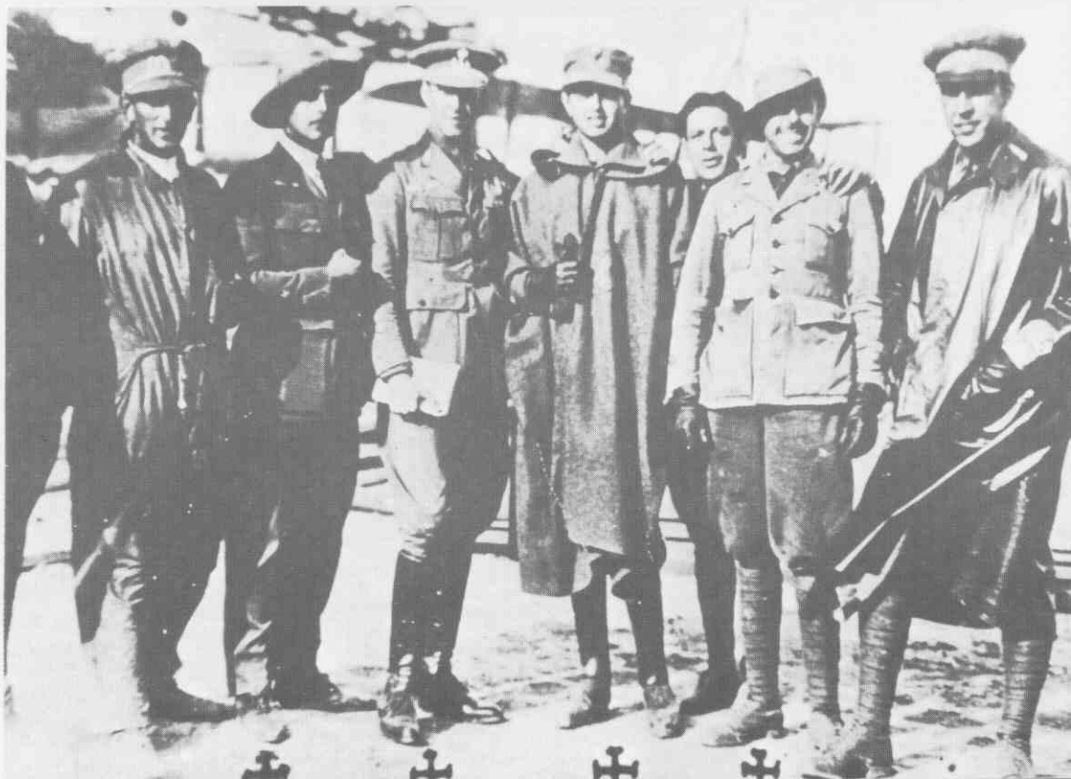
"Los Clavileños" lucían en sus monturas, en el costado de los "Breguet XIV" a Don Quijote sobre el legendario "Clavileño" y contaba Armijo en sus estupendas "Memorias de un aviador" (20 capítulos en Revista "Avión" III/1950-II/1952) que: "alguien dijo que faltaba a la grupa "Sancho", pero acordamos suprimirlo, para que los observadores no lo tomaran mal".

Como el Napier E (430 CV) de los nuevos DH-9, era mucho mejor que el "Rolls" (375 CV), sus tripulantes, con la seguridad de que ya no se quedarían "tirados", eligieron como emblema la cruz esvástica, que mitológicamente debe de significar algo así como "irás y volverás". El referido emblema puede verse sobre la banda distintivo del jefe de grupo, que luce el "Napier" en su fuselaje.

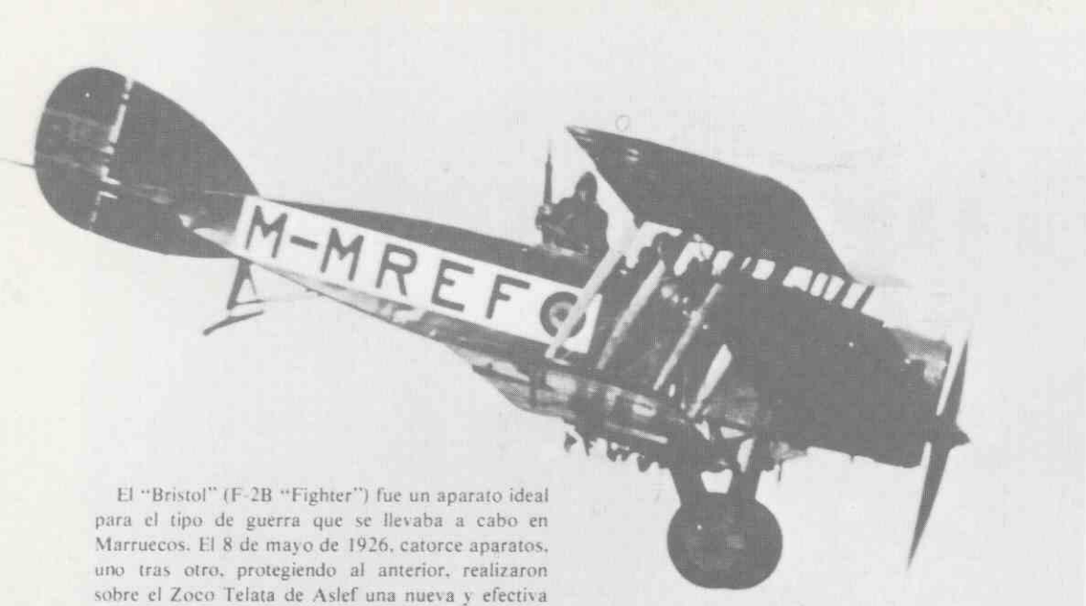
Ultimas operaciones en Marruecos, la columna del teniente coronel Capaz, felicita a la Aviación: MUY BIEN.

Algunas veces al regresar de los servicios, bien por estar tocado el aparato, el piloto o ambos, la toma no era todo lo buena que era de desear, así le ocurrió a este "Bristol", que se quedó "bebiendo agua", como se decía entonces.





En este grupo de aviadores, vemos (de izquierda a derecha) al teniente Abelardo Moreno Miró; teniente de ingenieros Arturo González Gil, creador años más tarde con Pazó, de las avionetas "GP"; teniente de infantería José M.ª Ibarra Montis, el célebre "Tenorino"; teniente de ingenieros Enrique Mateo Lafuente, quien perdería la vida poco después, junto al teniente Morenés, al chocar sobre Melilla los "Martinsyde" que pilotaban; teniente de infantería Bernardo Salgado, quien "halló gloriosa muerte de un balazo en el corazón, en ese corazón tan noble que aún latió algunos segundos, para intentar salvar la vida de su observador (capitán Vilas) y llevar el aparato a las líneas amigas"; recogido Vilas gravemente herido, en su agonía repetía: Salgadito ¡qué valiente! ¡qué valiente!; a continuación, el capitán de infantería Antonio Ferreiro Navarro; capitán de artillería José Carrillo Durán, caído en combate el 28-IX-1924, de él, con la perspectiva que da el tiempo y sin apasionamiento, diría Kindelán en 1948: "Fue el hombre mejor dotado que ha pasado por la Aviación Española"; finalmente vemos al capitán jurídico Felipe Acedo Colunga, autor de "El Alma de la Aviación Española" (Espasa Calpe-1928).



El "Bristol" (F-2B "Fighter") fue un aparato ideal para el tipo de guerra que se llevaba a cabo en Marruecos. El 8 de mayo de 1926, catorce aparatos, uno tras otro, protegiendo al anterior, realizaron sobre el Zoco Telata de Aslef una nueva y efectiva modalidad de ataque, la cual adquiriría carta de naturaleza en la Guerra Civil, donde se conocería con el nombre de "cadena".

A pesar del riesgo, las adversidades, las penurias. . . nunca faltó el humor como nos lo demuestra este gracioso muñeco, que con aspecto de marioneta, volaba sujeto a uno de los montantes de un "Havilland Rolls".

Carrillo, con su clásica cabeza rapada y su tez morena, aparece junto al primer "Bristol" (el M-AA-FA) que se adquirió, con el que, en compañía del capitán Manzaneque, llegó a Melilla el primero tras el desaste de Annual.

Carrillo fue de todo; observador, piloto, jefe de escuadrilla y finalmente de aquel grupo dotado de "Havilland Rolls" que comúnmente se conoció por "Grupo Carrillo". Sus grandes cualidades y su valor, le hicieron merecedor de la Medalla Militar individual. De él se escribió* "cabeza y corazón de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, inveestido de todas las virtudes de los héroes; cuando el número de sus hazañas rayaba ya en lo increíble, cuando se aproximaba al millar el número de balazos que había recibido en su avión, cuando ya volando con él habían sido muertos o heridos tres observadores, cayó. . ." Fue un día de nubes bajas y viento borrascoso en que el resto de las escuadrillas se quedó en tierra; el "Grupo Carrillo" salió a atender la llamada urgente y apremiante de sus compañeros de tierra; su jefe fue ascendido a comandante por Méritos de Guerra.

Iba el ciento veintisiete
en busca de buenos blancos,
ya se sale, ya se mete
por cortados y barrancos.

Cuando el Cucufate vil
vio un grupo de sarracenos
formado de unos dos mil
moro más o moro menos.

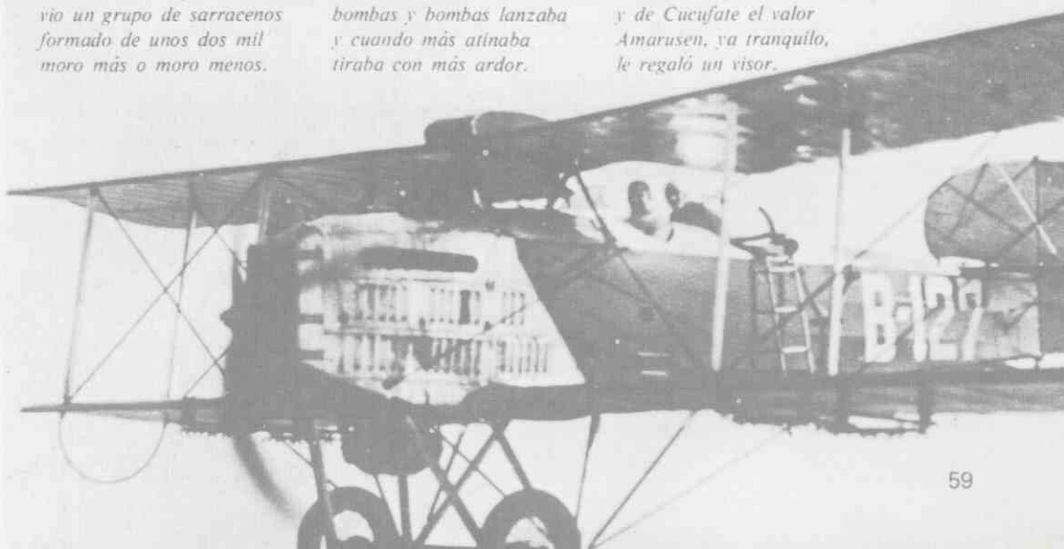
Loco el hombre de alegría
ante tamaña ocasión
exclamó ¡esta es la mía!
y organizó la función.

Colgado del tirador
bombas y bombas lanzaba
y cuando más atinaba
tiraba con más ardor.

Los cielos ¡ay! son testigos
de que era una gran faena
si hubieran sido enemigos,
más no lo eran ¡qué pena!

Para perpetuar la hazaña
y de Cucufate el valor
Amarusen, ya tranquilo,
le regaló un visor.

En cierta ocasión, volando el teniente Cipriano Rodríguez (el famosísimo y legendario "Cucufate" como observador del Breguet número 127, equivocó el objetivo y llevó a cabo el "histórico" bombardeo a la harca de Amarusen, los únicos moros amigos que nos quedaban en Melilla. A él dedicó el entonces teniente Manuel Negrón el sabrosísimo romance que se reproduce en la fotografía adjunta. ■



Estudios monográficos de la Guerra Civil

·La batalla de Guadalajara

·El día más aciago de los Natachas

JESUS SALAS LARRAZABAL,
General de Aviación

PREAMBULO

Tratados ya los temas de la participación de la Aviación Militar española en la guerra de Africa y de la actuación de las escuadrillas expedicionarias en la URSS, en los dos primeros números de la Revista Aeroplano, iniciamos en el número 3 una serie de trabajos monográficos referidos a la actividad aeronáutica en la Guerra Civil, de la que haremos un resumen esquemático a continuación.

El alzamiento de julio de 1936 no produjo en la Aviación Militar un cataclismo similar al que originó en el Ejército de Tierra o en la Armada. Como había ocurrido anteriormente en las crisis de 1930, 1932 y 1934, la Aviación Militar mantuvo en 1936 su cohesión interna, hecho compatible con alguna tensa confrontación, que no traspasó los límites de la violencia; predominó, como acabamos de decir, la ley de la obediencia a los jefes naturales, pero muchos aviadores expresaron su disconformidad con las decisiones de sus superiores fugándose por el aire al bando de sus preferencias o negándose a servir una causa con la que no estaban compenetrados.

De las siete organizaciones que en la preguerra poseían aeronaves de utilidad bélica en primera línea -1.ª, 2.ª y 3.ª Escuadra Aérea, Fuerzas Aéreas de Africa, Servicio de Instrucción de la Aviación Militar, Aeronáutica Naval y L.A.P.E. (Líneas Aero-Postales Españolas) - cinco quedaron finalmente en manos del Gobierno y sólo dos en su contra: la 2.ª Escuadra y las F.A. de Africa. De hecho, con motivo del alzamiento se creó una octava masa aérea, formada por la reunión de los grupos 21 (León) y 23 (Logroño)- pertenecientes a las escuadras 1.ª y 3.ª, pero desgajados de ellas por su localización geográfica - que dio origen a las Fuerzas Aéreas del Norte, adictas al general Mola.

La desproporción en cuanto a material aéreo se refiere superó esa relación de cinco a tres favorables al Gobierno, pues de los tres centenares de aviones de primera línea disponibles permanecieron en la zona controlada por el Gobierno más de 200 y, además, los dos centenares de avionetas que había en vuelo, con la excepción de quince.

En lo que respecta al personal, de los 600 pilotos en activo entre la Aviación Militar y la Aeronáutica Naval, 250 fueron fieles al Gobierno, 150 se unieron al alzamiento desde el primer momento y 200 no se incorporaron inicialmente a ninguno de los bandos combatientes. En este apartado incluimos los prisioneros y escondidos y, también, los ejecutados y "paseados"; unas decenas lograrían pasarse a Zona nacional a lo largo de la contienda.

La Aviación gubernamental mantuvo en las primeras semanas la organización de anteguerra, sin más variaciones que sustituir la 2.ª Escuadra por el conjunto formado por el Servicio de Instrucción y la Aeronáutica Naval, con cabecera en Los Alcázares, y encuadrar en la 1.ª Escuadra los aviones de L.A.P.E.; en el otoño de 1936 las Escuadras comenzaron a llamarse Regiones Aéreas, de acuerdo con un decreto de anteguerra (del 23 de junio, publicado el 26). El número de Regiones Aéreas se fue elevando en 1937 hasta llegar a ocho, pero en octubre de dicho año se redujeron a siete, por desaparición de la 6.ª Región del Cantábrico.

En Zona nacional la 2.ª Escuadra y las F.A. de Africa se encuadraron de inmediato en un mando superior, que se encomendó al general Kindelán. Por decreto número 52 de la Junta de Defensa Nacional, del 18 de agosto de 1936, a este mando se le supeditaron las F.A. del Norte y se le asignó el nombre de Jefatura del Aire.

En una conferencia que el general Kindelán redactó en 1961 para la cátedra Palafox de la Universidad de Zaragoza, sintetizó así la labor de la Jefatura del Aire a lo largo del trienio 1936-39: "Empezamos en julio de 1936 sin aviones, y en abril de 1939 habíamos ganado una guerra y habíamos formado el mejor ejército del Aire existente en el mundo en aquella época". La frase, exagerada y pretenciosa, ignora la importante y abnegada misión cumplida por los pocos aviones de la primera época, pero explica bien el vuelco espectacular de la desigualdad aérea a lo largo de la guerra, que no tuvo una variación lineal, sino claros y profundos altibajos.

A finales de agosto de 1936 los Fiat CR-32 de caza importados de Italia comenzaron a imponerse poco a poco a los Nieuport 52 de anteguerra y a los Dewoitine 371 y Loire 46 entregados por Francia al Gobierno de Madrid y fueron consiguiendo la superioridad aérea, que era completa a mediados de octubre y empezó a truncarse a finales de este mes con la aparición del material ruso.

La entrada en combate del cuerpo expedicionario soviético, que participó en el contraataque del 29 de octubre por el flanco sur de Madrid, marcó un punto de inflexión en la capacidad operativa, técnica y organizadora de la Aviación gubernamental, que se impuso a su adversaria en noviembre.

La llegada de la Legión Cóndor en este mes no pudo contrarrestar los efectos de la incorporación a la lucha de los rusos. Ambos cuerpos expedicionarios eran autónomos en gran medida, estaban bien entrenados y mandados y contaban con aviadores experimentados y competentes. La Aviación rusa obtuvo mejores resultados iniciales por la superior calidad de su material y logró imponerse hasta bien entrado el año 1937, contribuyendo en gran medida a los éxitos defensivos de Madrid, el Jarama y Guadalajara. En la batalla de este nombre la Aviación gubernamental, magníficamente dirigida por el general Smushkevich (Douglas), alcanzó sus momentos más brillantes y demostró lo vulnerables que resultan las columnas en marcha ante un asalto decidido de la Aviación.

El fracaso reiterado de los sucesivos intentos de ocupación de la capital de España - por asalto frontal y por desbordamiento de los flancos inmediatos y lejanos - convenció al mando nacional de la necesidad de buscar la decisión de la guerra en otra zona de la geografía nacional en la que pudiera lograr una superioridad aérea local, a pesar de estar en inferioridad numérica y técnica en el conjunto del territorio peninsular.

El frente cantábrico resultó el adecuado, pues razones geográficas, orográficas y climatológicas hacían difícil a la Aviación gubernamental la preparación de los aeródromos necesarios y atender a su seguridad en una franja tan estrecha y abrupta, en la que las frecuentes lluvias y nieblas entorpecían su uso intensivo en un gran porcentaje de días. Otras ventajas adicionales para la Aviación nacional eran el favorable despliegue de sus bombarderos, que desde los aeródromos de la submeseta norte podían atender indistintamente a los frentes cantábrico y central, y la falta de contacto terrestre de la zona atacada con Francia, base logística del Ejército popular, con lo que todo su aprovisionamiento exterior estaba ligado al tráfico naval.

La Aviación de Madrid ya había ensayado en marzo de 1937 con fortuna, como sabemos, la utilización de todo tipo de aviones contra las columnas motorizadas, en movimiento o estacionadas. Ahora la Aviación nacional se encontraba con la más ardua tarea de desmantelar una línea fortificada construida sobre un abrupto escenario montañoso, que no podía ser suficientemente batida por una escasa artillería.

La actuación de la Aviación fue decisiva para la ruptura de la línea exterior del frente vasco, a pesar de que varias formaciones aéreas erraron su tiro y alcanzaron con sus bombas a tropas amigas e incluso un puesto de mando. Los errores iniciales se fueron corrigiendo en las semanas siguientes y desaparecieron por completo en las cruciales jornadas del 11 y 12 de junio, que presenciaron lanzamientos de 100 toneladas de bombas sin la menor equivocación, en las que se horadó el famoso "Cinturón de Hierro" que defendía Bilbao.

En los tres largos meses de la campaña de Vizcaya la Aviación nacional había completado el aprendizaje práctico de la cooperación aeroterrestre, pero con aviones lentos e inadecuados para el enfrentamiento con los rápidos y peligrosos cazas monoplanos rusos I-16 (Moscas o Ratas), como se demostraría poco después en la batalla de Brunete. Pero lo más difícil estaba hecho y sólo quedaba esperar la llegada de aparatos más modernos y la adaptación de los tripulantes a las nuevas monturas.

Esto ocurriría poco después de finalizar la campaña del Norte, cuando la Legión Cóndor equipó al Grupo de bombardeo y a la Escuadrilla de reconocimiento con bimotores Heinkel 111 y Dornier 17 y elevó a dos las escuadrillas de monoplanos Messerschmitt 109 del Grupo de caza, mientras las unidades italianas y españolas incrementaban sus plantillas de trimotores rápidos Savoia 79 hasta totalizar 34 aparatos.

Con este reequipamiento y el aumento de las escuadrillas de cazas biplanos Fiat la Aviación nacional consiguió a finales de 1937 la superioridad aérea en toda la geografía española, que ya no volvería a perder, aunque en la batalla del Ebro le fuera disputada por el centenar largo de "Super-Moscas" que llegaron a Cataluña por la frontera pirenaica. En esta época, entre los pilotos activos, los de preguerra estaban en franca minoría respecto a los formados durante la contienda.

Las fuertes pérdidas de cazas monoplanos I-16 en los duros y continuos combates del verano y otoño de 1938 no pudieron ser repuestos, pues la campaña de Cataluña fue tan breve que no dio tiempo a la recepción y montaje de los cuantiosos repuestos aéreos que empezaron a cruzar la frontera pirenaica en enero de 1939, al tiempo que otros refuerzos importantes arribaban a la Zona contraria, y esto condicionó una abrumadora superioridad de la Aviación nacional en los últimos meses de guerra.

Comenzamos el estudio monográfico de la Guerra Civil presentando en este número 3 de la Revista Aeroplano el análisis crítico de acciones correspondientes a dos períodos de alternada primacía aérea: Guadalajara y Cataluña.

En ambos casos hemos tratado de enmarcar los hechos reales, pacientemente reconstituidos, en un amplio cuadro que nos permita conocer, además, lo que ambos ejércitos creían verdadero —reflejado en los Diarios de operaciones de las unidades combatientes y en los Partes rendidos a la Superioridad— lo que pretendían hacer creer a la nación —expuesto en los Partes oficiales de guerra— y la opinión personal de al menos un piloto representativo de cada bando.

En lo que a la catástrofe de la 2.ª Escuadrilla del Grupo 30 se refiere, que relaté por vez primera en 1969 en mi libro "La Guerra de España desde el Aire", recibí a raíz de la publicación de esta obra una serie de opiniones contradictorias que me impulsaron a ahondar en la aclaración de los hechos realmente acaecidos.

En los años 70 obtuve la magnífica ayuda de Ricardo Domingo Bochaca, observador de Natachas residente en la República Dominicana, con quien he mantenido durante años una fructífera y cordial correspondencia, que me puso, además, en la pista de Mulet, uno de los participantes en el desastre. Pude hablar largamente con éste en Caracas el año 1976 y fruto de esta entrevista fue una primera aproximación a la lista completa de las tripulaciones que salieron a bombardear en la tarde de Nochebuena de 1938, en la que sólo faltaban los nombres de dos de los ametralladores y que resultó bastante fiable, pues estaba acertada en un 75%.

En 1979, poco después de que la Revista de Aeronáutica publicara mis primeros artículos sobre los Natacha, nuevos colaboradores espontáneos enriquecieron mis conocimientos, entre los que debo destacar a Hernández Chacón y José Gómez Gómez.

Este último me envió por carta, desde Barcalona, una segunda lista de las tripulaciones, parcialmente discordante con la de Mulet, lo que le hice ver. Una sorpresa que surgía de la comparación de ambas relaciones era que tanto Mulet como Gómez se habían olvidado mutuamente.

La tenacidad incansable de José Gómez le permitió, tras innumerables consultas y abundante correspondencia epistolar con los supervivientes, reconstruir todas las incidencias de tan desafortunada misión desde la óptica de quienes la sufrieron, y yo, por mi parte, pude recoger de Andrés García de Lacalle, antes de su fallecimiento, los puntos de vista de la Escuadra de caza republicana. Con esto finalizaban diez años de indagaciones y lo más arduo del trabajo emprendido.

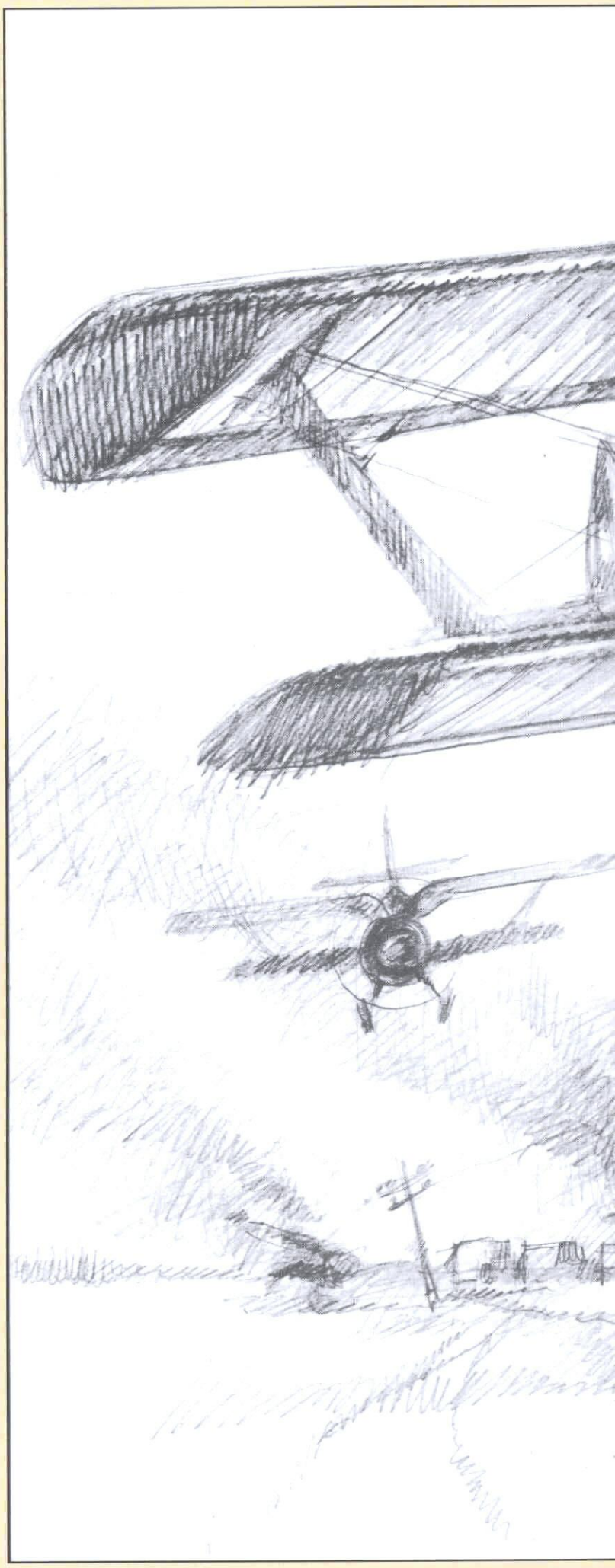
Al publicar ahora los resultados finales obtenidos por José Gómez y por mí mismo he creído conveniente complementarlos con otros datos obtenidos principalmente en el Archivo Histórico Militar que nos permiten apreciar la actuación de los Natacha a lo largo de toda la contienda y las pérdidas totales que en ella experimentaron, aspectos que se resumen, respectivamente, en los Anexos I y II, que muestran el uso que se hizo en guerra de estos aviones y las bajas de material y personal que sufrieron.

En próximos números de la Revista Aeroplano trataremos de extender esta misma metodología a otros combates controvertidos y a ciertos espectaculares asaltos a determinados aeródromos enemigos protagonizados por ambas Aviaciones. ■

La batalla de Guadalajara

Momento de máxima eficacia de la Aviación republicana

JESUS SALAS LARRAZABAL,
General de Aviación



En cuatro días del mes de marzo de 1937, los que van del jueves 11 al domingo 14, la Aviación de Madrid dejó sentenciada la suerte de la ofensiva italiana, demostró en forma clara y terminante la gran efectividad de la acción aérea contra blancos móviles terrestres y elevó la superioridad aérea que venía gozando desde noviembre de 1936 a un grado próximo a la supremacía.

La ofensiva del general Roatta, que había comenzado el lunes 8 de marzo, se desarrolló a buen ritmo este día y el siguiente. El miércoles 10, la 3.ª División italiana marcó una pausa para dar tiempo a que las tropas españolas de su flanco norte alinearan con ella sus vanguardias y a que la 2.ª División italiana, la que había efectuado la ruptura el día 8, se concentrara en Brihuega. La brigada española ocupó Jadraque el 10 y Cogolludo el 11, pero la 2.ª División fracasó en su intento de penetración siguiendo como eje de marcha la carretera Brihuega-Torija, tanto el día 10 como el 11. A pesar de ello y de haber sufrido el primer ataque aéreo serio, la 3.ª División pudo adelantar el 11 su vanguardia hasta Trijueque.

Miaja, por su parte, ordenó este día la constitución del IV Cuerpo de Ejército (Jurado), a base de la División 12 (Lacalle) del sector y las nuevas de Líster y Mera - que se enfrentaron a la Brigada Marzo y a las divisiones 3.ª y 2.ª respectivamente - y de la fundamental Brigada de Tanques del ruso Paulov.

En las cuatro primeras jornadas de batalla no había sucedido nada decisivo. Los atacantes habían conseguido una amplia ocupación de terreno, mas no habían batido a las tropas defensoras, que se retiraron profundamente, pero en orden, y recibían continuos refuerzos, dada la proximidad de la gran reserva de fuerzas que era la región de Madrid.

Los objetivos de la tercera fase estaban logrados en el ala norte (Brigada Marzo), la División 3.ª no distaba sino cuatro kilómetros de ellos en el eje principal de marcha y el ala sur, la más retrasada, tenía sus vanguardias a unos diez kilómetros de Torija; y aún no habían entrado en combate las dos divisiones de reserva.

Se suele argumentar que las dificultades que experimentaron los aviones para despegar en los primeros días de la ofensiva perjudicaron a los italianos, pero me inclino a aceptar la tesis de García Lacalle de que es más lógico pensar que les favoreció, pues la aviación adversaria se mostró más potente y, como es sabido, las columnas motorizadas en movimiento presentan un blanco mucho más vulnerable a los ataques aéreos que las tropas resguardadas en líneas defensivas. Pero en cualquier caso todo hubiera sucedido en forma parecida, sin más variante que retrasar o adelantar los momentos decisivos uno o dos días y unas decenas de kilómetros.

Los cruciales 12 y 13 de marzo

Smushkévich, el famoso "general Douglas" de la guerra de España, llegó a Guadalajara muy de mañana del día 12, pilotando un biplano de caza, según testimonio del piloto voluntario norteamericano Tinker. Líster nos confirma este dato y añade que puso a su disposición 45 cazas, 15 aviones de asalto y 11 de bombardeo. Los cazas eran "Chatos" y "Moscas", los mejores hasta el momento; los bombarderos "Katiuskas" no eran aventajados en velocidad por la caza enemiga; y los de asalto "Rasantes" o "Natachas", de peores características que los anteriores, eran semejantes a los que usaban los nacionales en esta misión; nada, pues, de los viejos Breguet del relato de Gabriel Jackson.

Este día 12, antes de que los italianos reanudaran su ataque se vieron sorprendidos por un fuerte contraataque de las fuerzas de Líster, que no tuvo, sin embargo, la importancia que éste nos quiere hacer creer, pues lo verdaderamente trascendental de la jornada fueron los dos ataques masivos de la Aviación contra la 3.ª División, que se realizaron, según Faldella, a las 11,30 y 14,30 respectivamente; en uno de ellos murió el Cónsul general Liuzzi, jefe del 11 Grupo de banderas.

El parte del Ministerio de Marina y Aire habla de ocho servicios de ametrallamiento y bombardeo de los cazas biplanos, de un ataque rasante de los cazas monoplanos y de cinco servicios de reconocimiento, con un lanzamiento total de 492 bombas y 200.000 disparos de ametralladoras. Estos datos probablemente resumen la actuación de los días 11 y 12, lo que confirmaría en parte la aseveración de G.ª Lacalle, pues el parte empieza refiriéndose "a la jornada de ayer" y ningún otro pormenoriza los servicios del día 12, aunque el boletín de información del Ejército del Centro explica que la aviación actuó ese día con verdadero éxito y que bombardeó y ametralló concentraciones y posiciones enemigas. Baumler, piloto norteamericano de la escuadrilla Kosakov, realizó este día cuatro servicios de ataque al suelo y Tinker dos, además de un viaje de Albacete a Guadalajara, y es de suponer que volaran los 45 cazas, los 15 aviones de asalto y los 11 bombarderos citados por Líster.

Faldella quiere quitar importancia a este ataque aéreo con argumentos poco convincentes. Es cierto que la 3.ª División atacó por la tarde, como estaba previsto —alentada por la presencia de nueve Fiat, que lograron despegar de Soria a las 16.00 y atravesar la niebla de la cordillera— y que avanzó un kilómetro, pero también lo es que, ante la evidencia de no estar en condiciones de continuar la ofensiva, Roatta ordenó que fuera relevada durante la noche por la "Littorio" y que la 1.ª División ocupara el puesto de la 2.ª. El paso de línea de estas divisiones, con sólo dos vías de penetración y mal tiempo, hubiera resultado difícil aun sin presencia de aviación enemiga, pero el acoso de ésta obligó a hacerlo de noche y convirtió la operación en peligrosa e inoportuna.

Para elevar la moral de las tropas de tierra, la Aviación Legionaria emitió un comunicado, del que se hizo eco el parte oficial de Salamanca, según el cual se había derribado en combate cuatro aparatos enemigos. Estoy de acuerdo con Lacalle en que no hay indicios que permitan aceptar esta información, pues ni el propio relato de "Valentino Tocci" (seudónimo del teniente Degli Incerti, Jefe de la 3.ª Escuadrilla Fiat), partícipe en el vuelo comentado, hace referencia a tal suceso. Sí parece posible que las piezas antiaéreas derribaran un avión, como también declaró el C.T.V.

La División "Littorio" entró en la línea de fuego en la mañana del 13 y este mismo día por la tarde lanzó un ataque que estuvo a punto de romper de nuevo el frente enemigo, gracias al desconcierto producido en las filas adversarias por una intensa preparación artillera y la presencia de tanquetas lanzallamas. Logró abrir una brecha de un kilómetro de ancha entre las brigadas XI y IX bis, y dibujó una amenaza de corte de la carretera Brihuega-Torija y de enlace con la 1.ª División. La oportuna llegada de la Aviación y su certero bombardeo y ametrallamiento permitieron restablecer la situación, según testimonio del luego mariscal Rodimtsev. En vista de ello, la retaguardia de la 3.ª División, que aún mantenía posiciones en Trijueque, abandonó esta población por la noche.

El parte de las siete de la tarde del Ministerio de Marina y Aire hablaba de continuos servicios de reconocimiento y bombardeo y de fuego de ametralladora, citando también un combate contra tres Junkers en el que se perdió un caza propio (en realidad se trataba de tres "Savoia-81" que derribaron un "chato" de la escuadrilla de García Lacalle, el del teniente Antonio Blanch).

El parte de las diez de la noche del mismo Ministerio aclaraba que los aviones habían colaborado en la reconquista de Trijueque y actuado, también, en el sector de Brihuega.

No todo fueron malas noticias para el Mando nacional en estas jornadas del 12 y 13 de marzo. La Brigada Marzo continuaba su avance y ocupó Padilla de Hita y Utande el 12 y Copernal el 13. A pesar de ello, el general Roatta suspendió las operaciones el 14, convencido de la imposibilidad de proseguir el avance. Esta circunstancia fue aprovechada por el IV Cuerpo de Ejército para intensificar sus contraataques, en uno de los cuales recuperó el Palacio Ibarra.

Las decisiones del 15 de marzo

A las cinco de la tarde del día 15 acudieron al puesto de mando del general Roatta, en Arcos de Jalón, los generales Franco, Mola y Kindelán*. Diez minutos después comenzó una conferencia de alto nivel en la que el general italiano reconoció algunos errores de sus fuerzas (detención innecesaria ante Almadrones el 9, parada del día 10 y no ocupación de Trijueque hasta el 11 por la tarde), pero hizo hincapié en el tiempo infernal sufrido y recordó que había avanzado 30 kilómetros. Manifestó que dos de sus divisiones estaban deprimidas de moral a causa de algunos episodios desgraciados, en especial dos: un ataque sorpresa con tanques en el Palacio Ibarra y una actuación afortunada de la Aviación enemiga en vuelo bajo contra la división motorizada, que ocasionó más de 600 bajas.

Pidió Roatta indirectamente el abandono de la ofensiva y el envío a retaguardia de su Cuerpo de Ejército. La petición del

* Reunión, cuyo documento final reproducimos en facsímil entre esta página y la siguiente.

Escuadrilla Lacalle en los días de la batalla de Guadalajara. De izquierda a derecha y de pie: Frank Tinker, Scapa (mecánico), José Riverola, Gerardo Gil, Ramón Castañeda, Andrés García Lacalle y Velasco. Agachados: José Bastida, Harold "Whitey" Dahl, "Chang" Selles y Augusto Lecha.

general demostraba su derrota psicológica, fiel reflejo de la disposición de espíritu de sus subordinados, pero ni Franco, ni Mola quisieron comprender el estado de ánimo de su interlocutor. Si se hubiera transigido con la propuesta de Roatta, la posterior derrota italiana del día 18 en Brihuega no se habría producido, pero en aquellos momentos ningún español consideraba admisible el desestimiento antes de que tal derrota hubiera acontecido. Se llegó, pues, al acuerdo de reanudar la ofensiva a final de semana. Roatta solicitó que, previamente, la Brigada Marzo ocupara Hita y Torre del Burgo.

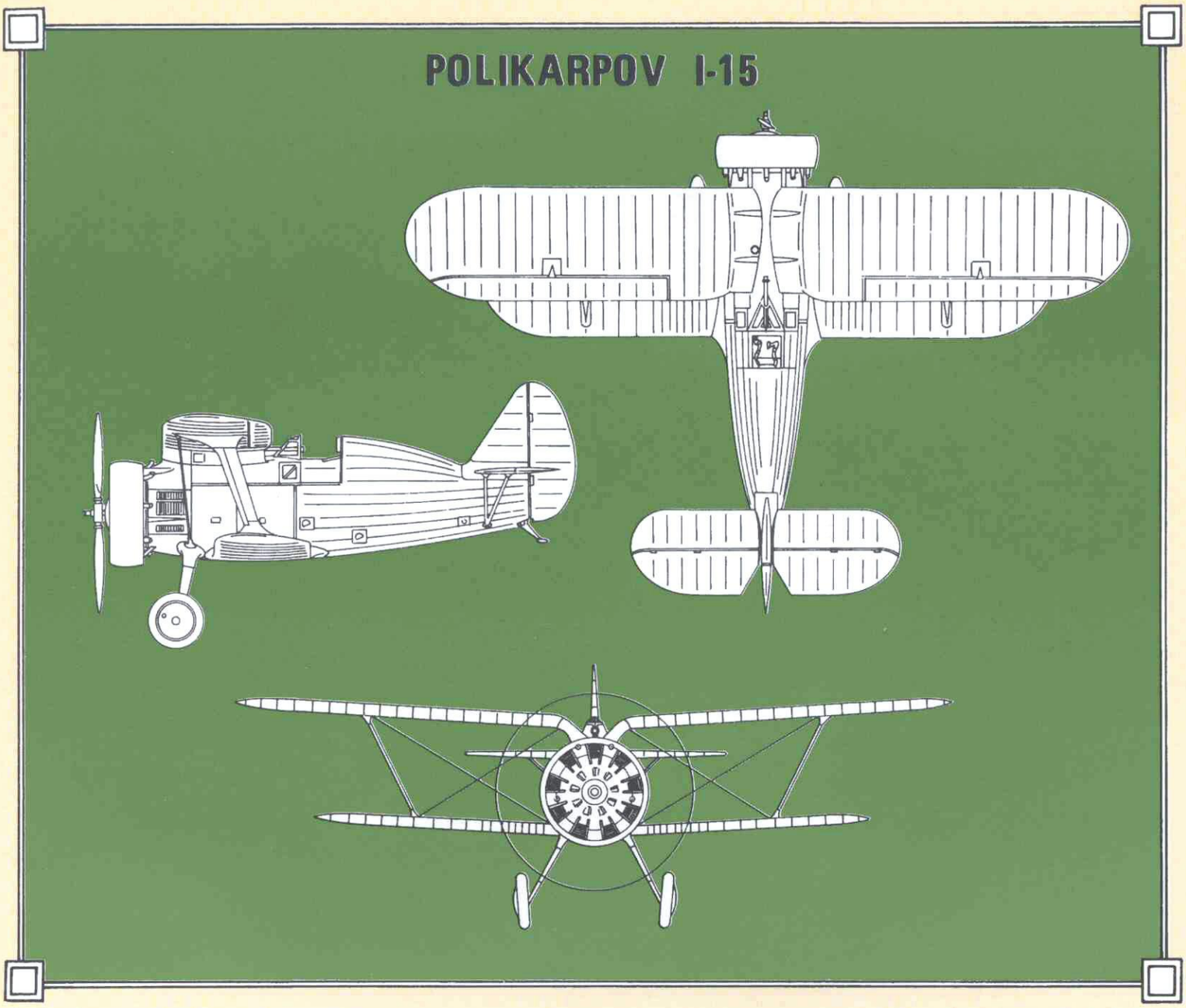
Frank Tinker, piloto norteamericano de la Escuadrilla Lacalle, famoso por su libro.

Hasta que en 1977 descubrí el Acta de esta reunión en el Archivo Histórico del Aire, y lo publiqué en Nueva Historia, todos los historiadores de la batalla de Guadalajara habían aceptado que esta entrevista había tenido lugar en Salamanca y algunos hasta sopesaban las consecuencias de la supuesta ausencia del General en Jefe italiano de su Cuartel General.

La nueva luz que da el conocimiento de este documento permite asegurar que la Aviación fue quien derrumbó la moral de combate de la 3.ª División, tras causarle 600 bajas en un día, cuando aun no había perdido ninguna posición importante y ni siquiera había sido contraatacada con peligrosidad. La sola presencia del general Kindelán en la entrevista resulta reveladora. Y también el que la misma noche del 15 al 16 la totalidad del Grupo de Bombardeo de la Legión Cóndor (23 "Ju 52") se empleara sucesivamente sobre Guadalajara, Alcalá y Chinchón, con acciones que comenzaron a las siete de la tarde, nada más anochecido, y terminaron a las cuatro menos cuarto de la madrugada.

Casi simultáneamente con la reunión de Arcos de Jalón, el IV Cuerpo de Ejército dictaba una orden de operaciones, que señalaba una misión de envolvimiento de Brihuega a la 11 División, reforzada con una brigada de la División de Mera (la XII), con la LXX Brigada (E. Sanz) y con la Brigada de carros de combate. El plan de reconquista de Brihuega se reconsideró en el puesto de mando de Jurado, con la presencia de Miaja, Goriev, Rojo, Paulov

Los mejores cazas de la Aviación republicana: Biplano I-15 "Chato" (fotografía superior) y monoplano I-16 "Mosca" (fotografía inferior)



y Líster. Aceptada la propuesta de Rojo, Paulov fue nombrado jefe de la operación, aunque trató de rehusar. Se fijó para mediodía del 18 la iniciación del ataque.

La retirada

A las 13.45 del día 18, quince bombarderos lanzaron sobre las calles y plazas de Brihuega proclamas primero y 360 bombas y 12.000 disparos después, con un promedio de 24 bombas y 800 cartuchos por avión. Algo más tarde otra escuadrilla de bombarderos se mantuvo una hora sobre el objetivo; los 45 cazas de protección consumieron 25.000 cartuchos.

Bajo esta cortina aérea, la XII Brigada y los carros de combate de Paulov rompieron el frente de la 1.ª División y las tropas de Lukacs avanzaron por la carretera Torija-Brihuega hacia el punto de arranque de la carretera trasversal a Muduex y Atienza.

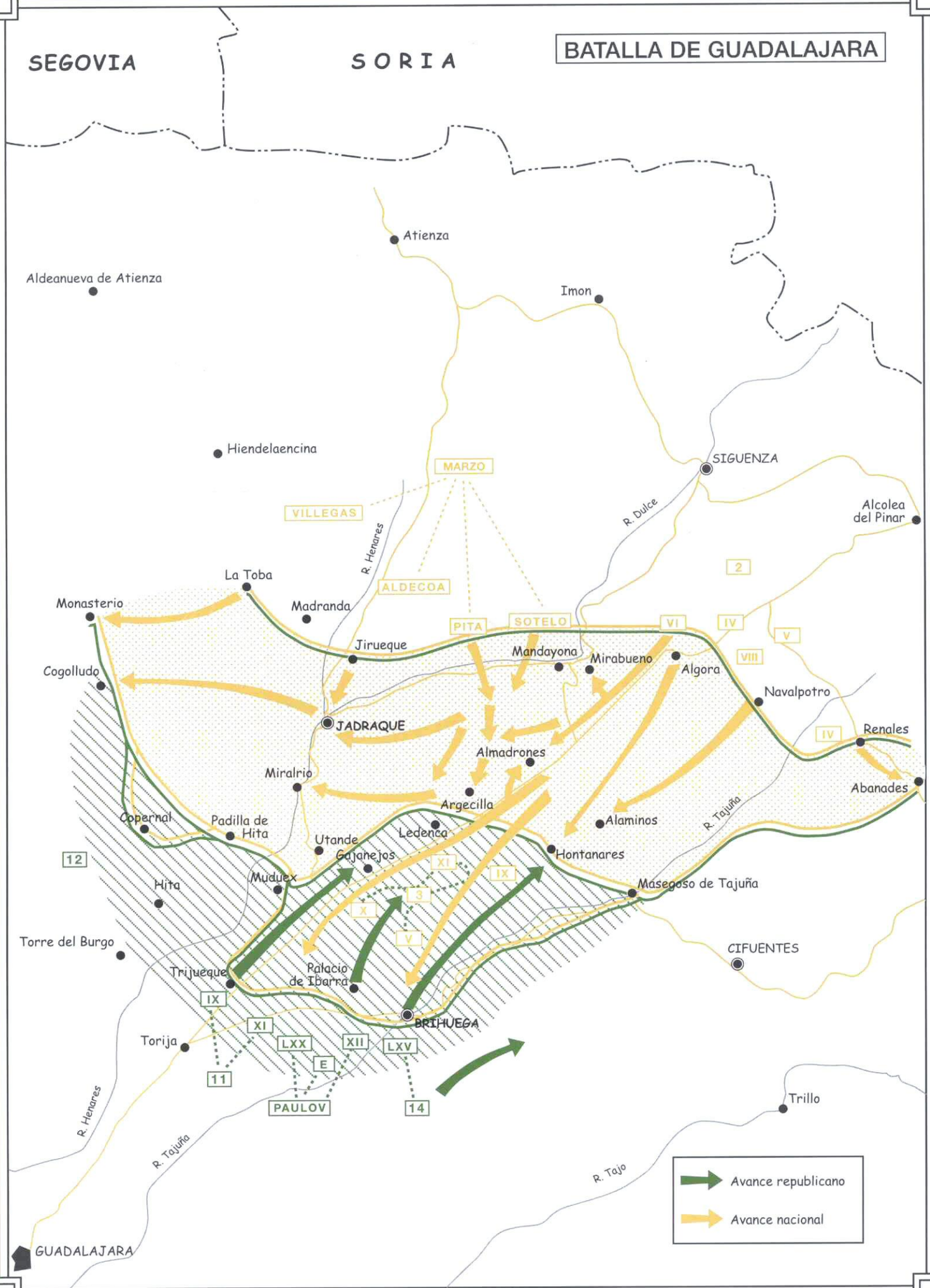
Muerto en combate el teniente coronel Frezza, jefe del 1.er Grupo de banderas y del sector, el general de la 1.ª División (Rosi) ordenó el repliegue de sus fuerzas. A las siete de la tarde la XII Brigada penetraba en Brihuega.

Esta retirada sí que sorprendió a Roatta fuera de su puesto de mando; había acudido a Salamanca para solicitar el apoyo indirecto de las tropas del frente del Jarama, pues se estaba acabando la semana y aparecía como inminente el plazo de reanudación de la ofensiva. Bergonzoli, jefe de la División "Littorio" y el más antiguo de los presentes en el sector, decidió replegar también sus fuerzas.

El mando gubernamental se encontró sorprendido por esta innecesaria maniobra y no tuvo tiempo de organizar una persecución activa, por lo que las vanguardias de la 11 División perdieron el contacto con la retaguardia italiana. La "Littorio" se fortificó en el kilómetro 97 de la carretera general, dejando a la Brigada Marzo con su flanco sur desguarnecido, a lo largo de 15 km. del valle del Badiel, desde Muduex hasta Ledanca. Dicho flanco descubierto, entre los hitos kilométricos 82 y 97, fue defendido con éxito por tres batallones traídos urgentemente desde Somosierra, a pesar de que la orden del IV Cuerpo de Ejército para el día 20 preveía operar a fondo al Norte del río Badiel, con idea de eliminar el entrante que dibujaba el frente de la brigada española.

El tiempo amaneció malo el 20, no obstante lo cual la Aviación Legionaria efectuó un servicio por la mañana y los bimotores experimentales alemanes intentaron hacer lo mismo saliendo de Salamanca; sólo un "Dornier 17" pudo sobrevolar sus objetivos, los aeródromos de Barajas y Alcalá, sobre los que lanzó las diez bombas de 50 kilogramos que portaba.

El tiempo aclaró a mediodía y la Aviación gubernamental aprovechó esta mejoría para enviar una compacta masa de 80 aviones entre "Moscas", "Chatos", "Natachas" y "Rasantes" (según el parte de Marina y Aire; Lacalle asegura que contó personalmente cerca de 90), que se ensañaron con un largo convoy de


BATALLA DE GUADALAJARA
SEGOVIA
SORIA
Atienza
Aldeanueva de Atienza
Imon
Hiendelaencina
SIGUENZA
MARZO
VILLEGAS
R. Dulce
Alcolea del Pinar
R. Henares
2
La Toba
ALDECOA
Monasterio
Madranda
PITA
SOTELO
VI
IV
V
Jirueque
Mandayona
Mirabueno
Algora
VIII
Cogolludo
Navalpotro
JADRAQUE
IV
Renales
Almadrones
Miralrio
Abanades
Argecilla
R. Tajuña
Copernal
Padilla de Hita
Alaminos
Ledenca
Utande
Gajanejos
Hontanares
12
XI
IX
Muduex
Masegoso de Tajuña
Hita
3
X
V
Torre del Burgo
CIFUENTES
Trijueque
Palacio de Ibarra
IX
BRIHUEGA
XI
Torija
LXX
XII
LXV
E
11
PAULOV
14
Trillo
R. Henares
R. Tajuña
R. Tajo
Avance republicano
Avance nacional
GUADALAJARA

camiones entre Almadrones, Algora y Navalpotro, muy a retaguardia de la línea del frente, desde las dos a las tres de la tarde. Lanzaron en total 610 bombas y 100.000 disparos de ametralladora.

En dos salidas complementarias los "Katiuskas" bombardearon la estación de Sigüenza, repleta de trenes militares, y cuatro escuadrillas de cazas y seis bombarderos tomaron como blancos las posiciones de Hontanares y una columna italiana situada en la carretera general, entre los kilómetros 102 y 104.

El parte de Marina y Aire se apunta tres victorias aéreas en este último servicio y uno sobre Sigüenza. El parte de Salamanca considera derribados tres cazas y un bombardero en el aire y un aparato más incendiado en Barajas.

Están confirmadas un 50% de las bajas reclamadas por ambos contendientes, pues los italianos perdieron dos Fiats y los gubernamentales el "Chato" pilotado por el guatemalteco Manuel Gómez García y un avión de asalto, cuyos dos tripulantes perecieron.

De acuerdo con el testimonio de García Lacalle, las acciones aéreas masivas fueron organizadas y dirigidas por el "general Douglas", quien distribuyó las alturas, la actuación de cada escuadrilla, fuera ésta de bombardeo o de caza, los tiempos de entrada al blanco y salida de él, etc. Añade Lacalle que las órdenes de "Douglas" se ejecutaron a la perfección.

No cabe duda de que la batalla de Guadalajara marca el máximo de eficacia de las Fuerzas Aéreas republicanas. Bajo el manto protector de los "Moscas" y "Chatos", hasta los lentos "Natachas" y "Rasantes" demostraron su peligrosidad contra blancos abiertos. Los "Katiuskas" confirmaron su valía.

Nadie podía pensar en aquellos momentos que todo este poderío aéreo se cuartearía meses después ante la entrada en servicio de los entonces aviones experimentales alemanes y de la pronta llegada a la Península de los trimotores italianos "Savoia-79".

Como ha hecho ver Alcofar Nassaes, la Aviación Legionaria voló durante la batalla mucho más de lo que se ha reconocido; en realidad sólo dejó de volar los días 8 y 10 y el crucial 11. Mis búsquedas en los archivos del Ejército del Aire me han permitido demostrar la intensa participación desde Salamanca de cinco escuadrillas de la Legión Cóndor: las tres de "Ju 52" y la de "Heinkel 70" desde los primeros días y la de bombarderos experimentales ("He 111", "Do 17" y "Junkers 86") en los últimos. Se pensó, asimismo, en destacar una escuadrilla de caza alemana a las proximidades de Alcolea del Pinar, llegándose a improvisar un aeródromo junto a la carretera general y a dotarlo de algún personal de tierra y de un traductor.

Los efectivos aéreos italianos los podemos calcular con bastante exactitud tomando como base las dos formaciones transferidas de Sevilla a Soria y Salamanca, respectivamente, el 21 de febrero, que se detallan en un telegrama de "Ferraris" (Faldella) al Ufficio Spagna de Roma del día 22. El total de ambas formaciones es de tres escuadrillas Fiat (con 27 aviones), dos de "Romeo-37" (15 aviones entre ambas) y otras dos de "Savoia-81" (19 trimotores en conjunto). Aunque Belforte indica que 12 Fiat quedaron en Salamanca, esto vendría contrarrestrado con el traslado a Soria de una de las escuadrillas de Torrijos.

La aviación gubernamental utilizó en la batalla de Guadalajara no menos de tres escuadrillas de "Chatos" (citadas en varios partes oficiales) y las escuadrillas de monoplanos a las que alude el parte del Ministerio de Marina y Aire del 16 de marzo, al menos dos, dada la redacción, con un total mínimo de 60 cazas. Los aviones de asalto no serían menos de tres escuadrillas (dos de "Rasantes" del Grupo 15 y una de aviones R.Z., más conocidos como "Natachas"), con 45 aviones en total, y los de gran bombardeo, igualarían o superarían a los 25 citados en el parte del día 16. Los efectivos totales no podían estar por debajo, pues, de los 130 aparatos - cifra razonable, ya que el día 20 despegó una formación de 80 ó 90 aviones - y es posible que llegaran a los casi 150 citados por Constanza de la Mora en "Doble esplendor".

La clara desproporción de medios aéreos, especialmente de caza, explica el resultado de la batalla.

ANEXO I - PARTES DE LOS CONTENDIENTES A SUS SUPERIORES

Ia – PARTES REMITIDOS A ROMA POR EL GENERAL ROATTA (*)

Parte del día 8 (telegrama 637/2550, del 8-3-37):

"La preparación artillera sobre las posiciones adversarias de los asaltos de Mirabueno se inició, según programa, a las 7 horas... Actualmente (hora 15) el ala derecha está atacando Almadrones... El centro ha alcanzado la carretera Almadrones-Masegoso... Tiempo pésimo... Actividad aérea nula".

"Las tropas españolas del S.O. de Madrid, contrariamente a lo acordado, no se han movido. Ruego formalmente a Franco que inicien la acción mañana".

Parte del 9 a las 11 horas (telegrama 647/2566, del 9):

"Si la fuerte resistencia en Almadrones y posiciones al N-N.O. de Hontanares "no puede ser superada en breve tiempo" tendré que ejectuar "una acción resolutiva... haciendo entrar en línea a la división motorizada, al flanco de la división de cabeza... y pasando de inmediato sus medios motorizados a la división de reserva más próxima".

(*) Entresacados del libro de Ismael Saz y Javier Tusell "Fascistas en España", publicado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en 1981. La traducción del autor del artículo.

Parte del 9 a las 20 horas (telegrama 654/2581, del 9):

"Las posiciones enemigas al N-N.O. de Hontanares han sido ocupadas a las 12 horas... Por tanto he dispuesto que la división motorizada, manteniéndose como tal, pase la línea de la división de cabeza".

"...la división motorizada avanzó rápidamente con dos columnas, la principal en dirección a Guadalajara y la secundaria hacia Brihuega".

"...la Aviación ha podido actuar en las primeras horas de la tarde... El enemigo abatió uno de nuestros aparatos de reconocimiento...", tripulado por Giarrizo y Suppi.

Parte del 10 a las 11 horas (telegrama 658/2609, del 10):

"...Brihuega ha sido ocupada por sorpresa durante la noche... Dos Divisiones de reserva, una en Alcolea del Pinar... la 4.ª en movimiento desde Sigüenza a Almadrones".

Parte del 10 a las 20 horas (telegramas 660 y 661/2637, del 11):

"La 3.ª División... ha debido detenerse en las posiciones alcanzadas".

"Mañana atacará la 3.ª División... mientras la 2.ª, reunida hoy en Brihuega, la envolverá avanzando hacia Torija. La acción será apoyada por la totalidad de la artillería y la aviación". "La 1.ª División llegará a Brihuega en la Jornada de mañana". Los grupos de banderas 4.° y 5.° quedarán en el flanco del Tajuña. "Hoy la Aviación no ha podido actuar a causa del mal tiempo..."

Parte del 11 a las 20 horas (telegramas 667 a 670/2730, del 12):

"A las 12 horas, después de una preparación artillera y con

tiempo pésimo y fortísimo viento contrario, las divisiones 3.ª y 2.ª han iniciado el ataque "contra las brigadas internacionales XI y XII, la L Brigada mixta... 10 carros de combate rusos y 6 ó 7 baterías artilleras de calibre diverso", que ofrecieron "fuerte resistencia". "Estas fuerzas se habían atrincherado en el bosque situado al borde de la carretera Brihuega-Muduex".

"La 3.ª División, a caballo de la carretera general, ha puesto en desorden al adversario, progresando cerca de 5 kilómetros y ocupando... Trijueque".

"La masa del S.O. de Madrid también hoy inactiva... La Aviación imposibilitada de actuar también por la tarde. Dado que el enorme cansancio, comprensible, de la tropa de las divisiones de primera línea, el persistente tiempo horrendo y el daño consiguiente en las carreteras y la impracticabilidad del terreno, hacen imposibles los rápidos movimientos de maniobra, he dispuesto una pausa de 24 horas, con el propósito de reemprender la acción en la tarde de mañana si el tiempo mejora". (Aunque no se hace ninguna alusión al primer ametrallamiento efectuado por la aviación enemiga, esta última alusión al tiempo delata el deseo de poder contar con la aviación propia.)

Parte del 12 a las 20 horas (telegramas 674 a 676/2782, del 13):

"Por la tarde, la 3.ª División, reforzada mientras tanto por un regimiento fresco, ha estado nuevamente sometida a una fortísima presión enemiga... Trijueque ha sido evacuada y reconquistada varias veces..." (en otro telegrama del día 14 se añade que esta tarde se perdieron cinco piezas anticarro). "He dispuesto sustituir... la 3.ª División por la Littorio y la 2.ª por la 1.ª. En la jornada, la aviación adversaria, que tiene a su disposición campos permanentes en la región de Madrid y no, como los italianos y alemanes, campos de maniobra frecuentemente impracticables, ha bombardeado repetidamente a nuestras tropas".

"Nuestra artillería antiaérea ha abatido un aparato. Por la tarde nuestra caza ha podido salir y con nueve aparatos ha atacado a cerca de veinte cazas adversarios abatiendo cuatro (tres Brited y un Curtiss)... Nuestras pérdidas... fuertes".

Parte del 13 a las 9 horas (telegrama 678/2805, del 13):

"...situación completamente restablecida... Está completándose la sustitución de la tropa de las divisiones 3.ª y 2.ª por las de las Littorio y 1.ª. Continúa el mal tiempo y las escuadrillas... tuvieron que volver al campo".

Parte del 13 a las 19 horas (telegramas 681 y 682/2849, del 14):

"La jornada ha transcurrido en calma. . Nuestra aviación, a pesar de la persistente lluvia, ha podido actuar, bombardeando eficazmente Guadalajara y dos veces Torija... reentrando sin pérdidas al campo".

"La aviación roja ha ametrallado las tropas de la División Littorio... Dos grupos de banderas de la 3.ª División especialmente probadas en el combate no estarán completamente eficientes antes de 10 días".

"Anuncio con vivo dolor la muerte ocurrida ayer sobre el campo de batalla del valeroso Cónsul Liuzzi... Hoy las tropas españolas de nuestra derecha han hecho progresos. Confirmado que en el frente del Jarama las tropas españolas ayer no hicieron nada".

Parte del 14 a las 11 horas (telegrama 687/2878, del 14):

"...La aviación roja ha ametrallado nuestras tropas... La caza propia ha reaccionado eficazmente, abatiendo 10 aparatos enemigos. Un piloto nuestro, herido, ha conseguido aterrizar en su campo. Otro aparato rojo abatido por nuestra artillería".

(Esta parte sólo puede entenderse en el supuesto de que Roatta hubiera tenido conocimiento del desastre que causó al enemigo la explosión de un avión cargado de bombas, suceso citado en el Parte de Aviación del día 12).

Parte del día 14 (telegramas 694, 695 y 697/2904, del 15):

"El enemigo... lanzó ataques... contra el centro de la División Littorio... y posiciones de la 1.ª División... En el bosque... una formación nuestra... se ha dejado sorprender". (Un telegrama posterior añade que se perdieron 3 piezas artilleras de 65 mm y desaparecieron cerca de 200 hombres). "En las primeras horas de la tarde nuestra aviación bombardeó repetidamente centros enemigos...".

Parte del 15 a las 18 horas (telegrama 702/2955, del 15):

"Jornada en calma. El Generalísimo Franco ha venido a conferenciar..."

Acta de la reunión del 15 de marzo:

"...El general Manzini (Roatta)... manifestó que dos de sus divisiones habían demostrado poca aptitud combatiente, por ser tropas bisoñas y no bien encuadradas y que su moral se había deprimido por efecto de las circunstancias meteorológicas y por algunos episodios desgraciados, en especial dos: un ataque sorpresa con tanques en el Palacio de Ibarra; donde estaba la tropa descuidada, y una actuación afortunada de la aviación enemiga en vuelo bajo contra la división motorizada, que ocasionó más de seiscientas bajas.

Resumió la situación en los siguientes términos: en el avance no había sufrido número excesivo de bajas, pero se había deprimido la moral de una de sus divisiones, que necesitaría diez o doce días de descanso y reorganización a retaguardia, y había sufrido menos, pero también algo, otra división que podría estar de nuevo disponible en cuatro días... propone examinar la conveniencia de retirar de este frente sus cuatro divisiones y sustituirlas por cierto número de unidades españolas..."

Ib – PARTES DE LA AVIACION REPUBLICANA (*) (EXTRACTOS)

Lunes 8-3-37

A las 13.25 despegan 3 cazas; por avería uno toma tierra en Gajanejos. A las 14.35 despegan 14 cazas.

Martes 9-3-37

A las 9.30 sale una patrulla de caza que ve 50 camiones y 2.000 soldados. A las 10.10 despegan 12 cazas y a las 12.15 salen 6 cazas del campo X.

Miércoles 10-3-37

A las 12.40 sale una patrulla de caza. A las 15.45 despegan 16 aviones en misión de asalto, que encuentran nubes bajas. Los "Katiuskas" y "Rasantes" no han prestado servicios por mal tiempo.

Jueves 11-3-37

"Katiuskas" y "Rasantes" no prestan servicios por mal tiempo, 34 cazas han efectuado servicios de guerra por parejas y en forma individual. A las 11.40 salen 10 aviones en misión de asalto y a las 16.30 otros 12, que encuentran nubes bajas. Un aeródromo de caza en mal estado (2 aviones se van a Albacete).

Viernes 12-3-37

Nueve servicios de bombardeo y ataque a trincheras (492 bombas y 200.000 cartuchos). Salen 25 aviones, dos veces, contra incursiones de Junkers. Cinco servicios de reconocimiento. A un avión le explotan las bombas al despegue; resulta destrozado y otros 5 aparatos averiados, con 2 pilotos heridos. Los "Katiuskas" y "Rasantes" no salen.

(*) Conservados en el Archivo Histórico Militar.

Sábado 13-3-37

A las 14.00 salen 26 cazas. Bombardean Brihuega 28 biplanos. Tres "JU-52" bombardean el aeródromo de Guadalajara (caen bombas en el patio de La Hispano-Suiza).

Domingo 14-3-37

A las 8.15 despegan 9 cazas. A las 10.10 salen 16 cazas (regresan 14; los otros dos a San Lorenzo de la Parrilla y Portal Rubio-Cuenca). A las 10.45 salen 16 cazas.

Lunes 15-3-37

Salen los "Katiuskas". De un servicio de reconocimiento no han regresado 2 monoplanos. ¿A Iniesta?

Martes 16-3-37

Bombardeo de Brihuega por 25 aviones de gran bombardeo que lanzan 760 bombas. Salen 3 escuadrillas de caza (30 aviones), protegidos por 18 cazas monoplanos; arrojan 120 bombas. Despega el Grupo 12.

Viernes 19-3-37

A las 13.45 despegan 15 aviones del Grupo 15, protegidos por cazas (vuelo rasante). Luego salen 45 cazas, más bombarderos y "Rasantes". Una escuadrilla RZ no sale por mal tiempo. De otra escuadrilla, 5 aviones van a Quero, 3 a Albacete y 1, que capota, a Fuenllana). En el Sur, una escuadrilla de caza...

Sábado 20-3-37

A las 14.30 despegan 15 aviones de asalto más 35 cazas y 11 "Katiuskas". Luego las escuadrillas 1.ª y 2.ª del Grupo 12.

Ic – PARTES DEL GENERAL DOUGLAS DESDE LOS LLANOS (*)

Martes 9-3-37

Los bombarderos no volaron por mal tiempo. A las 9.30 tres reconocimientos en Mirabueno. A las 10.10 salen todos los cazas contra 3 Dube Yak, sin encontrarlos. A las 11.20 tres "Ju 52" bombardean Aranjuez (la caza salió tarde). Al aterrizar capota uno por blandura del terreno. Sigue lloviendo.

Miércoles 10-3-37, a las 22 horas

Los Katiuskas y Rasantes no han podido salir. Los cazas efectuaron dos vuelos (a las 15.45 salieron 16). Han vuelto 18 aviones de Valencia, en descanso. Aún están cerrados los aeródromos de los "Katiuskas"; dos de "Rasantes" y uno de cazas en el Sur.

Id – ORDEN DEL GENERAL MARTINEZ CABRERA AL JEFE DE FUERZAS AEREAS EN ALBACETE (*)

Sábado 6-3-37

De los 9 cazas que hay en Cataluña, 6 deben ir a Madrid, así como 7 de los 13 del Sur, urgentemente. "Inminente ataque violento".

(*) Conservados en el Archivo Histórico Militar.

ANEXO II – LOS PARTES OFICIALES (1)

IIa – PARTES DEL MINISTERIO DE MARINA Y AIRE

Lunes 8-3-37

"Sobre Madrid... diversos servicios de reconocimiento. A las doce (2) y media de la tarde despegaron fuerzas de caza... no habiendo podido encontrar al enemigo..."

Martes 9-3-37

"De nuestros aeródromos... de Madrid, despegaron... en varias ocasiones escuadrillas de caza en persecución de aparatos enemigos, ..., sin lograr dar alcance a ninguno de ellos".

Miércoles 10-3-37

"Una de nuestras escuadrillas que salió con la misión de bombardear y ametrallar concentraciones enemigas en el frente de Guadalajara hubo de regresar a su base sin poder hacerlo a causa del mal tiempo".

Jueves 11-3-37

"En el sector de Guadalajara fueron bombardeadas y ametralladas intensamente concentraciones enemigas".

Viernes 12-3-37 (actuación del 11)

"La jornada de ayer (3) ha sido una de las de más intensa actividad por parte de nuestras fuerzas. Los aeroplanos de caza, biplanos, hicieron hasta ocho servicios de bombardeo y ametrallamiento en los frentes de Guadalajara. En el mismo frente los cazas monoplanos hicieron un ataque en vuelo rasante contra las trincheras enemigas. En estos servicios se lanzaron 492 bombas y se consumieron más de 200.000 cartuchos de ametralladora. La impresión es que se causó al enemigo gran número de bajas. Además se efectuaron cinco vuelos de reconocimiento".

Sábado 13-3-37 (actuación del 12)

"Nuestra aviación ha actuado ayer con verdadero éxito, superándose a sí misma en el frente de Guadalajara, donde bombardeó y ametralló concentraciones y posiciones enemigas".

Sábado 13-3-37 (actuación del 13)

"Comunica el jefe de las fuerzas aéreas que las divisiones italianas... terriblemente castigadas hoy por nuestra aviación, retroceden en franca huida, habiéndoseles causado enorme número de bajas, muchísimas más... que las muy grandes que se le infligieron ayer".

"...nuestros aviadores vieron perfectamente cómo batallones enteros, ..., emprendían una retirada precipitadísima y muy desordenada por la carretera general de Guadalajara. Los aviones siguieron ametrallando a los fugitivos, causándoles muchísimas bajas. Asimismo, los bombarderos... incendiándole algunos camiones... El jefe de las escuadrillas republicanas que realizaron los ataques tiene la impresión de que una de las divisiones italianas quedó destrozada".

"Nuestra aviación cooperó...(a) ocupar el pueblo de Trijueque...". Veintiocho de nuestros biplanos... arrojando... 120 bombas y más de 50.000 disparos de ametralladora..."

Domingo 14-3-37

"...A las ocho y media... combate con los Fiat, consiguiendo derribar a uno de éstos, que cayó a cinco kilómetros al Norte de Trijueque, y averiando a otro que se vio forzado a tomar tierra".

"...se han arrojado... cien bombas... más de cinco mil cartu-

(1) Tomados de José Gutiérrez Ravé, "Partes Oficiales de Guerra. Marzo 1937", publicado por Editorial Camarasa en 1942; y de SERVICIO HISTORICO MILITAR (José M.ª Gárate Córdoba), "Parte oficiales de Guerra 1936-1939", Librería Editorial San Martín, 1977.
(2) Gárate escribe doce, por error.
(3) Gutiérrez Ravé escribe "hoy".

chos... en Ledanca y Almadrones... en Ledanca... en la carretera de Ledanca a Hontanares... (en la) carretera de Almadrones. Una bomba de 250 kilos cayó en el centro del convoy y otras de 150 kilos muy próximas a él".

Martes 16-3-37 (actuación del 15)

"Veinticinco aviones de gran bombardeo... ayer mañana las posiciones enemigas de Brihuega... 760 bombas".

"Después, tres escuadrillas de caza, con un total de 30 aparatos... protegidos por escuadrillas de monoplanos...".

Jueves 18-3-37

"Una escuadrilla de 15 aviones despegó a las 13.45... Brihuega... Lanzó sobre los objetivos 360 bombas... 12.000 cartuchos" "Poco más tarde otra escuadrilla de bombardeo, bajo la protección de 45 cazas.. 25.000 proyectiles...".

Sábado 20-3-37

"A las dos de la tarde escuadrillas de bombardeo, asalto y caza, formando una masa de 80 aparatos, salieron en busca del enemigo... Sobre un largo convoy de camiones... 100.000 proyectiles... La concentración de camiones ametrallada se hallaba en Almadrones, Algora y Navalpotro. El número de bombas que lanzaron estos aviones se eleva a 610. Nosotros tuvimos que lamentar la pérdida de un avión de asalto, que fue derribado por la artillería antiaérea, pereciendo el piloto y el observador".

"Después... una escuadrilla de monomotores bombardeó... 30 biplanos de caza... combate aéreo... siendo derribados tres aparatos facciosos marca Fiat..."

"A las 15.22 fue bombardeada hoy la estación de Sigüenza... por dos patrullas nuestras que lanzaron... dos bombas de 250 kilos, 10 de 100, 20 de 50 y 20 de 10... surgieron 12 Fiats... uno de ellos fue derribado, viéndose caer en barrena".

IIb – PARTES DEL EJERCITO NACIONAL

Lunes 8-3-37

"En el frente de Sigüenza nuestras fuerzas, arrollando la primera resistencia enemiga, han ocupado posiciones a la altura de Almadrones y Alaminos".

"...La lluvia torrencial no disminuye el alto espíritu y acometividad de las tropas".

Martes 9-3-37

"Continuó el brillante avance...".

Miércoles 10-3-37

"Continuando las brillantes operaciones en este Sector, nuestras fuerzas ocuparon Brihuega...".

Actividad de la aviación.

En la meseta de Jadraque ha sido encontrado un avión rojo derribado ayer por nuestros cazas, que no se dio en el parte por no haberse comprobado la noticia".

Jueves 11-3-37

"Después de un brillante combate se ha roto la resistencia ofrecida por el enemigo arrollando la línea y llegando las fuerzas legionarias a Trijueque..."

"En el sector Norte se ocupó, en rápido y hábil avance... Cogolludo...".

Viernes 12-3-37

"Continuaron las brillantes operaciones, ocupándose Utande, Padilla de Hita...".

"En el frente de Trijueque se rechazaron dos contraataques enemigos...".

Actividad de la aviación

En el aire fueron derribados cuatro aparatos enemigos en el frente de Guadalajara...

Sábado 13-3-37

"El temporal reinante limitó la actividad de las fuerzas de este frente, si bien se avanzó en algunos sectores hasta dos kilómetros en profundidad".

Domingo 14-3-37

"Se ha combatido con intensidad castigando duramente al enemigo que fracasó en sus contraataques a nuestras posiciones".

Actividad de la aviación.

En el aire han sido derribados diez cazas enemigos, cinco rusos y siete (sic) Curtiss".

Lunes 15-3-37

"... no ha habido novedad digna de mención...".

Actividad de la aviación

"Nuestros aviones bombardearon...; en Barajas destruyeron los numerosos aparatos que allí había. En combate aéreo se han derribado cuatro cazas rojos y por nuestra artillería antiaérea dos aviones más".

Jueves 18-3-37

"Se han rechazado fuertes ataques enemigos en el sector entre el Tajuña y el Badiel".

Actividad de la aviación

"Un avión de caza ruso ha sido derribado por nuestra aviación".

Sábado 20-3-37

"Un ataque con carros... se rechazó..."

Actividad de la aviación

"Fueron derribados tres aparatos de caza y uno de bombardeo enemigos, incendiándole otro en tierra en el aeródromo de Barajas".

ANEXO III – OPINIONES DE PROTAGONISTAS

IIIa – RELATO DE ANDRES GARCIA DE LA CALLE (*)

"Apenas había regresado al campo X de Azuqueca... cuando me ordenaron trasladarnos urgentemente al aeródromo de Guadalajara, situado a lo largo de la vía del ferrocarril y donde está, o estaba, la fábrica de aviones Hispano-Suiza.

Al día siguiente, o al otro... empezando ya a anochecer, tomó tierra un Chato del cual se apeó el coronel ruso Julio (Pumpur). Me llamó aparte y... me dijo lo siguiente: "Acabo de hacer un reconocimiento por esta zona –y me señalaba la carretera Sigüenza-Brihuega–. Viene hacia Guadalajara una fuerte columna italiana. Todo este frente se ha derrumbado por completo... No hay nada ni nadie que pueda detenerlos. Usted tiene que hacerlo..." Y... despegó regresando a Alcalá de Henares.

(*) Del libro "Mitos y Verdades", Ediciones Oasis, S. A., México, 1973 pág. 240 a 246

Toda esa noche estuvo lloviendo sin parar... Antes de amanecer... ya había escampado, pero todo el campo estaba encharcado y sus proximidades rodeadas de densos y muy negros nubarrones. La visibilidad apenas alcanzaba un poco más allá de los límites del campo. Nunca había volado, ni intentado siquiera volar, con un tiempo así. Desde la hondonada o vallecito donde estaba el campo no se veía la ciudad de Guadalajara...

Examiné el estado del campo rodando el avión muy despacio, acompañado de dos mecánicos, uno en cada extremo de cada plano... estaba cubierto de muy alta y apretada alfalfa, la que formaba una tupida alfombra sin nada de barro o fango... Llamé por teléfono al coronel Julio... asumió toda la responsabilidad y me ordenó que despegase como pudiese, lo antes posible, y que atacase inmediatamente.

Antes de despegar, reuní a todos los pilotos y les recomendé encarecidamente que pusiesen toda su atención y sentidos en mantener las distancias entre los aviones, cuidando mucho de no chocar, pero sin llegar a perder de vista a sus respectivos jefes de patrulla. Que lo más importante era conservar la calma y mantener la misma dirección cuando entrásemos en alguna nube... despegamos las cuatro patrullas... entre claros y oscuros seguí ascendiendo hasta colocarme encima del mar de revueltas nubes, con toda la escuadrilla normalmente formada.

..Según mi estimación debía estar ya en la llanura de la Alcarria y siguiendo la misma dirección de la carretera Sigüenza-Guadalajara. Con la escuadrilla perfectamente formada, pero sin ver ningún claro ni tierra... empecé a calar la masa de nubes.

Este descenso a ciegas fue para mí un poco angustioso. Se me hizo largo, muy largo, por temor a cómo lo estarían pasando y haciendo mis pilotos. Procuré mantener firmemente la misma dirección y el mismo ángulo de descenso, y sorpresivamente, empezaron a desgarrarse las gasas de nubes y empezó a aclararse. Lo primero que hice fue mirar rápidamente por ambos lados y hacia atrás, y vi, unas más y otras menos, algo distanciadas y bastante abiertas, a las patrullas... ¡todas completas!

La gran satisfacción y tranquilidad que sentí fue instantáneamente anulada por la enorme sorpesa que experimenté al verme encima mismo de una carretera recta, como trazada con una regla, sin árboles ni desniveles, repleta, congestionada de camiones, casi pegados unos con otros. La fila era tan interminablemente larga que no llegué a ver su final.

Reagrupé la escuadrilla en cuña de patrullas, enfilé la recta carretera, hice la señal, piqué y lancé las bombas y seguidamente disparé las 4 simultáneas ametralladoras sin soltar los gatillos, hasta llegar al final de la columna, y cuando ya estaba casi rascando el suelo.

¡Fue un espectáculo increíble! Vi perfectamente a los aterrorizados soldados, con las manos en la cabeza sujetándose los gorros o cascos, corriendo desesperadamente delante de los aviones; otros cayéndose o aplastándose contra el suelo. También vi, a la cabeza de la fila un tanque grande seguido de una cuña de tanquetas y detrás de éstas, líneas de cañones tirados por vehículos... éramos doce aviones, cada uno con ocho bombas de ocho kilos y cuatro ametralladoras con una carga de 3.000 balas. Todo esto lanzado fulminantemente y con plena sorpresa en una carretera congestionada totalmente de vehículos y sin lugar alguno donde guarecerse... Obsesionado por volver a bombardear no se me ocurrió regresar para ametrallar nuevamente... Tomé tierra e inmediatamente recargaron los aviones de gasolina... pero las bombas estaban alejadas... No quise esperar más. Volvimos a despegar sin las bombas. Más confiados y seguros del tiempo regresamos al frente repitiendo el mismo viaje. El espectáculo que vimos era dantesco: Camiones incendiados, volcados o chocados, pero menos infantería...

Iniciamos el ametrallamiento despacio, bien abierta la formación... Regresamos al campo. Ya estaban las bombas cerca de los aviones e inmediatamente empezaron a colocarlas. El problema fue ahora recargar las cintas de balas para las ametralladoras, lo que demoró mucho tiempo... La fila de camiones estaba ya más aclarada. No había amontonamientos. Tuvimos que escoger los grupitos de camiones aislados para bombardearlos y seguir después el ametrallamiento. Regresamos al campo a descansar y comer. Al atardecer realizamos otro servicio más de bombardeo y ametrallamiento...

...Si en vez del horrible tiempo reinante que circunstancialmente permitió que sólo pudiese despegar mi escuadrilla hubiese habido un día despejado, ¿qué habría pasado con esa tremenda columna...?

Al día siguiente... la carretera estaba ya limpia por completo. Sólo se veían en las zanjas los esqueletos de los camiones incendiados. No viendo más objetivos visibles, bombardeamos y ametrallamos los pueblos, donde vimos estacionados en las calles filas o grupitos de camiones montados en las aceras y muy pegados a las casas. No había ninguna oposición aérea ni antiaérea. . Este día realizamos tres servicios.

El día... continuó mi escuadrilla sola bombardeando y ametrallando los pueblos a falta de otros objetivos. Por primera vez me hacen fuego antiaéreo; un cañón y antiguo, porque los disparos explotaban muy espaciados... Me salta a la memoria la antiaérea alemana del Jarama, establezco comparaciones y me río..."

En este relato, escrito 30 años después de que se produjesen los hechos, García Lacalle confunde sucesos de jornadas diferentes, pues su narración no resiste la confrontación con los partes de la Aviación republicana. Lacalle sitúa las acciones reseñadas en las jornadas 2.ª, 3.ª y 4.ª de la ofensiva, o sea, una vez corregido su error de la fecha inicial, en los días 9, 10 y 11. El 9 una patrulla observó un convoy de unos 50 camiones en un servicio mañanero, y es muy posible que fuera encabezada por García Lacalle, pero ese día no hubo más servicios de ataque al suelo. El día 10 se intentó una salida en misión de asalto, que fracasó por encontrar nubes bajas. Los ataques más eficaces fueron los de los días 11, 12 y 13, el 11 y el 12 contra la 3.ª División, todavía en cabeza, y el 13 contra la "Littorio" y fracciones de la 3.ª División que pasaban a retaguardia.

IIIb – RELATO DEL TENIENTE DEGLI INCERTI

"Finalmente tomamos una gran decisión: intentamos el despegue incluso en estas condiciones desesperadas. Los alerones y otras partes cubiertas de tela de los aparatos, que están repletas de agua, se vacían cuidadosamente y se enjugan. Pero una vez más debemos renunciar. A mediodía del 12 llega la noticia de que las cosas del frente van de mal en peor, a causa de la falta de nuestro apoyo. Tenemos que salir, tenemos que salir cueste lo que cueste. Es necesario, indispensable y urgente, paralizar la actividad de la aviación enemiga. Cesa la lluvia y se aclaran las nubes. Estamos contentos, pues nuestros deseos podrán cumplirse... Las ruedas de los aparatos se hunden en el fango hasta el eje... El motor se esfuerza, pero las ruedas no se desplazan. Hay peligro, grave peligro de capotar... Un último esfuerzo, la palanca al máximo, las sienes bañadas de sudor, los músculos tensos y el maravilloso Fiat emprende el vuelo. Pero en el aire las dificultades no disminuyen, sino que parecen aumentar. Las líneas distan cerca de 100 km, están al otro lado de la sierra, con una altura de 800 metros...; una niebla densa sólo permite una visión limitadísima, tanto que para seguir tenemos que cambiar de ruta, describir amplios giros... Conseguimos llevar a cabo la misión, atacamos a las tropas enemigas y a los puestos de mando, como un relámpago que incendia y destruye.

De regreso, mi patrulla, a 60 km del campo base, es embestida por una tempestad de nieve...".

(Del libro "Duelli aeri", escrito bajo el seudónimo Valentino Tocci; la traducción de Alcofar Nassaes, en la "Aviación Legionaria en la Guerra Española", pág. 174).

El día más aciago de los NATACHAS

Nochebuena de 1938

JESUS SALAS LARRAZABAL,
General de Aviación

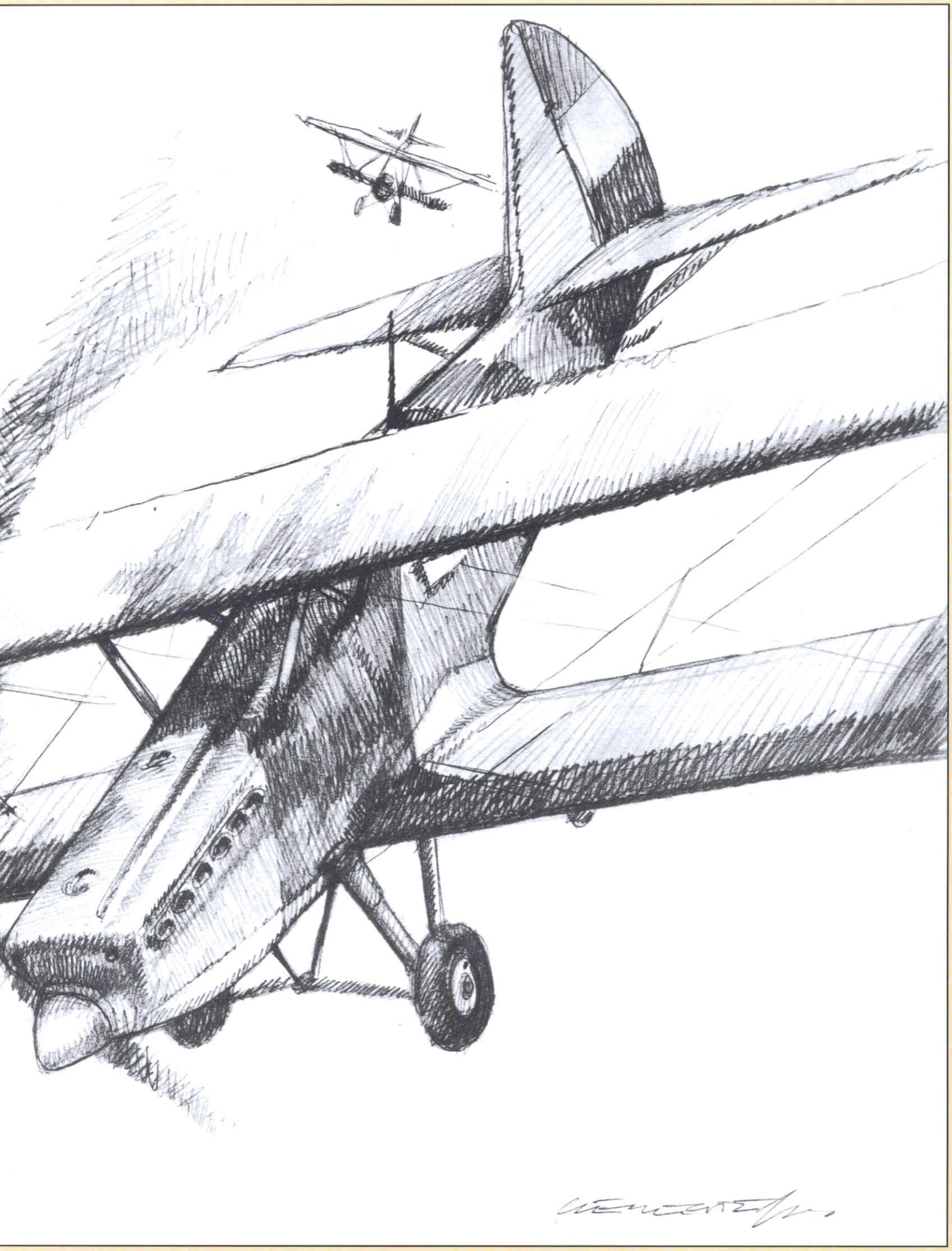
La racha de tranquilidad que venía atravesando el Grupo 30, desde los lejanos días de finales de junio de 1938, se torció bruscamente el 24 de diciembre, al comienzo de la campaña de Cataluña, a costa de su 2.ª Escuadrilla, que recibió un rudo golpe del que no sería capaz de reponerse.

BALANCE DE FUERZAS ANTES DE LA CAMPAÑA DE CATALUÑA

Al mes de finalizada la batalla del Ebro, y tras varios aplazamientos por mal tiempo, comenzó la ofensiva nacional hacia el interior de Cataluña. Seis cuerpos de ejército participaron en el ataque, los de Urgel (Muñoz Grandes), Maestrazgo (García Valiño), Aragón (Moscardó), CTV (Gambara), Navarra (Solchaga) y Marroquí (Yagüe), enumerados de Norte a Sur, todos ellos pertenecientes al Ejército del Norte (Dávila). La región catalana estaba defendida por siete cuerpos de ejército gubernamentales, estructurados en dos ejércitos – el del Este (Perea) y el del Ebro (Modesto) – subordinados ambos al Grupo de Ejércitos de Cataluña (Hernández Sarabia); en el Ejército del Este se encuadraban los cuerpos de ejército X, XI y XVIII y en el del Ebro los V, XII y XV, siendo el XIV el de reserva general del Grupo de Ejércitos. De hecho, los cuerpos XI, XVIII, XII y XXIV ocupaban la línea del frente y los V (Líster) y XV (Tagüeña) se mantenían en la inmediata retaguardia en la zona Sur y el X (Jover) en la Norte.

Inicialmente fueron atacados los cuerpos de ejército XVIII y XII, contra los que se lanzaron los de Urgel, del Maestrazgo, CTV y de Navarra.

La mayor parte de la aviación de ambos bandos desplegaba en los aeródromos catalanes y aragoneses, como puede verse en los cuadros 1 y 2. Los "Natachas" eran excepción, pues tres de las cuatro escuadrillas del Grupo 30 permanecían en la Zona Centro-Sur y sólo la 2.ª operaba en Cataluña, con su base de operaciones en La Garriga.



LA ORDEN DE MISION DEL 24 DE DICIEMBRE DE 1938

El día de Nochebuena de 1938, segunda jornada de la ofensiva nacional, la 2.ª Escuadrilla de "Natachas" recibió orden de bombardear la línea del frente del Noguera-Pallaresa, en el tramo escogido para la ruptura septentrional del frente catalán. En concreto debía atacar las cercanías de Fontllonga, en los límites de la pequeña cabeza de puente de La Baronía, y el pueblo de Llimiana, un poco más al Norte, precisamente en el borde meridional de la cabeza de puente de Tremp.

Se le asignaron como escolta dos escuadrillas de cazas monoplanos Polikarpov I-16, las 6.ª y 7.ª, lo que podía parecer una garantía de éxito, pero el Grupo 21 ya no era la potente Unidad de los meses de la batalla del Ebro. Tenía en revisión casi todos los "Super-Moscas" que habían sobrevivido a las duras luchas del verano y del otoño y dichos aviones habían sido sustituidos en las escuadrillas por algunos de los anteriores "Moscas", de nuevo en servicio tras las oportunas revisiones y reparaciones. El número de aviones en vuelo no era pequeño, como se puede apreciar en el cuadro 2, aunque de inferior calidad a la de los que actuaron en el Ebro, pero varios de sus pilotos veteranos empezaban a mostrar síntomas de cansancio y otros habían caído en los meses últimos.

La altura de vuelo marcada, 4.000 metros, era la adecuada para los I-16 de escolta, pero poco frecuente en los "Natachas", cuyas altitudes de ataque más seguras estaban en el margen de 1.000 a 1.500 metros, según se desprende de un Informe sobre la actuación del Grupo 30 en su primer año de Servicio (del 1-7-37 al 30-6-38), que se conserva en el Archivo Histórico Militar, cuyos datos más significativos se incluyen en el Anexo I a este artículo.

En el citado informe se hace una correlación entre la altitud de entrada al objetivo de los "Natachas" y los impactos logrados sobre ellos por la antiaérea, basada en una muestra de 78 servicios de guerra realizados por formaciones de "Natachas" de 8,55 aviones de promedio por misión. Para alturas entre 3.000 y 2.000 metros el número de impactos registrado era de algo más de uno cada dos misiones (26 impactos en 46 servicios); entre 2.000 y 1.600 metros los impactos ascendían a dos de cada tres misiones (8 de 12) y entre 900 y 700 metros llegaron a tres de cada cuatro servicios (3 de 4). Curiosamente, en las 16 misiones efectuadas a 1.000, 1.200 y 1.500 metros de altura no se sufrió ni un solo

CUADRO NUMERO 1

DESPLIEGUE DE LA AVIACION NACIONAL EL 23-12-1938 (*)

	En Aragón y Cataluña	En otros sectores	TOTAL	%
Fiat CR-32	124	31	155	80
Messerschmitt	32	5	37	86
Heikel He 112	0	2	2	0
Arado Ar 69	3	0	3	100
TOTAL CAZAS	159	38	197	81
Breguet Br-XIX	0	7	7	0
Heinkel He 45	9	0	9	100
Heinkel He 46	2	0	2	100
Heinkel He 51	13	9	22	59
Heinkel He 70	6	4	10	60
Aero A-101	0	4	0	0
Henschel Hs 123	0	2	2	0
Romeo Ro-37	18	0	18	100
Breda Ba-65	11	0	11	100
Junkers Ju 87	4	0	4	100
TOTAL MONOMOTORES DE COOPERACION	63	26	89	71
Savoia S-81	8	18	26	31
Savoia S-79	47	15	62	76
Fiat BR-20	11	0	11	100
Junkers Ju 52	20	3	23	87
Junkers Ju 86	0	2	2	0
Heinkel He 111	25	5	30	83
Dornier Do 17	19	0	19	100
Caproni Ca-310	9	1	10	90
Tupolev SB-2	0	1	1	0
TOTAL POLIMOTORES	139	45	184	76
HIDROS	0	22	22	0
TOTAL AERONAVES DE GUERRA	361	131	492	73

(*) Según un parte que se conserva en el Archivo Histórico del Aire. La distribución por aeródromos puede verse en "La Guerra de España desde el Aire", ANEXO 8.

CUADRO NUMERO 2

DESPLIEGUE DE LA AVIACION REPUBLICANA EL 23-12-1938 (Estimación)

	En Cataluña	En otros sectores	TOTAL	%
Polikarpov I-16	60	15	75	80
Polikarpov I-15	45	20	65	70
Dewoitine D-37	9	0	9	100
Dewoitine D-510	2	0	2	100
Letov S-331	9	0	9	100
Grumman "Delfin"	12	12	24	50
Fokker D-XXI	0	1	1	0
Fiat CR-32	1	1	2	50
Seversky	1	0	1	100
TOTAL CAZAS	149	39	188	79
Polikarpov "Natacha"	12	36	48	25
Polikarpov "Rasante"	10(*)	0	10	100
Vultee V-1A	2	3	5	40
Aero A-101	10	0	10	100
Fokker C-X	0	2	2	0
Vickers	3	3	6	50
Gourdou Lesseurre	6	0	6	100
TOTAL MONOMOTORES DE COOPERACION	43	44	87	50
Tupolev SB-2	24	0	24	100
Potez Po-54	0	6	6	0
Bloch MB-200	0	2	2	0
Bloch MB-210	0	2	2	0
Savoia S-81	0	1	1	0
TOTAL POLIMOTORES DE BOMBARDEO	24	11	35	69
HIDROS	0	12	12	0
TOTAL AERONAVES DE GUERRA	216	106	322	67

(*) Los "Rasantes" operaban desde Manises en el otoño de 1938, pero luego subieron a Cataluña (véase Andrés G.ª Lacalle: "Mitos y Verdades", pág. 496). En el Archivo Histórico Militar se conserva una orden de alerta para el traslado.

Segunda Escuadrilla del Grupo 30 el día de la boda de Mamés Guillén. El señalado con una cruz blanca sobre su cabeza es José Gómez.

impacto procedente del suelo, probablemente porque estas altitudes eran muy bajas para la artillería antiaérea y todavía altas para las máquinas automáticas de Infantería; esta franja óptima para la protección contra el fuego antiaéreo también había resultado idónea para resguardarse de la caza enemiga, pues se prestaba bien a la clásica defensa del "Natacha", consistente en un picado fuerte seguido de una maniobra de evación en vuelo rasante, junto al uso adecuado de la ametralladora del puesto posterior.

El uso de una altura de vuelo del orden de los 1.500 metros hubiera exigido una escolta próxima con biplanos I-15, pero el Grupo 26 había sufrido un fuerte descalabro por la mañana del mismo día sobre la cabeza de puente de Serós (sector escogido para la ruptura meridional del frente catalán, al que tendrían que acudir de nuevo por la tarde) y no debió considerarse conveniente hacerle participar también en esta misión intermedia.

PUNTO DE VISTA DE LOS SUPERVIVIENTES DE LA 2.ª ESCUADRILLA

(Basado fundamentalmente en el artículo publicado por José Gómez en el Boletín Informativo de ADAR n.° 24).

La preparación del servicio.

El personal volante de la 2.ª Escuadrilla del Grupo 30 se reunió con su jefe a mediodía del 24 para concretar la forma en que había de realizarse la orden recibida.

Terminada la reunión, los camiones de puesta en marcha comienzan a moverse de un lado a otro, para ir poniendo en funcionamiento sucesivo los motores, que son calentados por los pilotos mientras los ametralladores prueban sus armas con ráfagas cortas. Los pilotos no pueden hacer lo mismo, esta vez, con las ametralladoras de capó, pues acababan de desmontarse de todos los aviones de la Escuadrilla, ante la alegación de ser necesarias para los cazas.

CUADRO NUMERO 3

2.ª ESCUADRILLA DEL GRUPO 30

(acción del 24-12-38)

Primera Patrulla
Cap. Eustaquio Gutiérrez Ramírez
Tte. Teodoro Garrote Palomares
(derribados y prisioneros)

Tte. Antonio Nicolás Ros
Tte. Diego López Muñoz
(derribados y muertos)

Tte. José Gómez Gómez
Cabo Juan J. Ruiz Hernández
(derribados y heridos graves)

Segunda Patrulla
Tte. Francisco Palma Palma
Tte. Miguel Mulet Alomar
(aterrizaje forzoso y heridos)

Tte. Antonio Arijita Jiménez
Tte. Martiniano Lumbreras Borrega
(llegan ilesos a Vich)

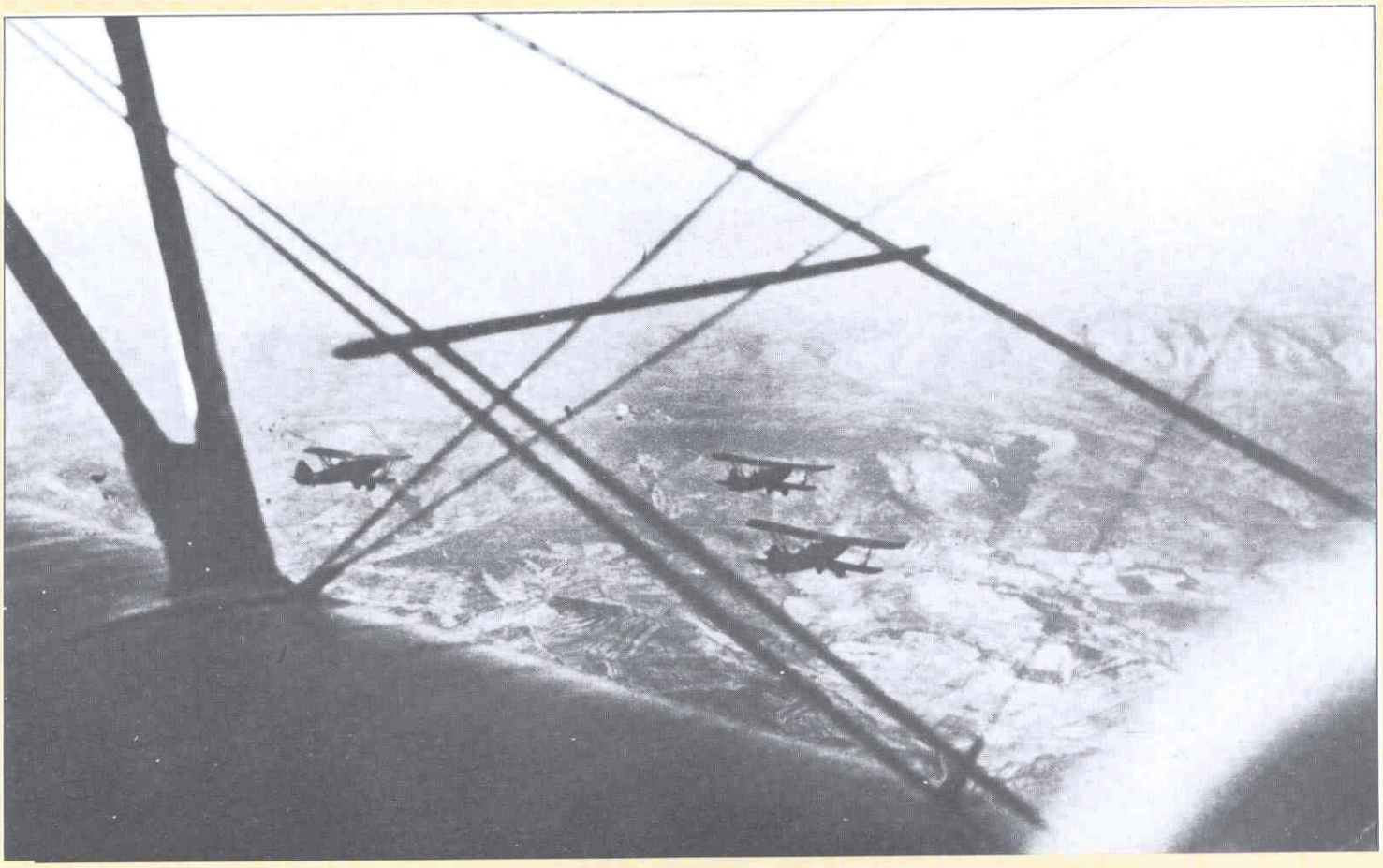
Isidoro Nájera Montejo (Tte.)
Cabo Dionisio Onoro Escobar
(llegan ilesos a La Garriga)

Tercera Patrulla
Tte. Héctor de Diego Ortega
Sarg. José Campos Prieto
(aterrizaje forzoso y heridos)

Tte. Luis Villalvilla Gascueña
Cabo Antonio Lizaga Miguel
(llegan ilesos a La Garriga)

Tte. Ramón D'Ocón Rivera
Cabo Enrique Sanz Medina
(derribados: piloto contusionado, tripulante muerto)

NOTA: En el aeródromo de La Garriga habían quedado el teniente piloto José G.ª Migallón, el teniente observador José Barberá Rocamora, el teniente fotógrafo Alejandro Lozano Folqué y los sargentos Modesto Cabrera Muñoz, Capelo, Puig y Alcañiz, miembros también de la 2.ª Escuadrilla en estos días.



Formación de "Natachas" en el frente de Teruel (valle de Concud y Caudé).

Reacción enemiga.

Los antiaéreos situados al Norte de Fontllonga se repusieron pronto de la sorpresa del ataque y reaccionaron súbitamente con fuego violento y su precisión de tiro resultó formidable. Los aviones se bambolearon por la expansión de las explosiones y las granadas de mediano calibre explotaron tan cerca de la formación que los tripulantes, instintivamente, trataron de ocultar la cabeza detrás del fuselaje, reacción propia del que ha visto o sufrido los efectos de las esquirlas de una granada en otras misiones anteriores.

Al parar la antiaérea, entraron raudas tres escuadrillas de Fiat que atacaron de frente a los 'Natachas" poco después de que iniciasen el viraje hacia sus líneas.

La primera patrulla fue la más afectada. Gutiérrez y Garrote, heridos, tuvieron que lanzarse en paracaídas y el viento los llevó a territorio enemigo, donde fueron recogidos y trasladados a un Hospital de Zaragoza. Gómez y Ruiz, también heridos, consiguieron adentrarse en sus líneas e intentar un aterrizaje forzoso en la cúspide de la montaña de San Martín, cerca de Alós de Balaguer, que resultó catastrófica y empeoró el estado de los accidentados, que lograron sobrevivir gracias a la proximidad de una cueva que servía de refugio a los soldados del frente y el rápido traslado, a lomos de mulo, hasta el puesto de socorro situado en la iglesia de Alós de Balaguer, desde donde fueron evacuados, tras las primeras curas de urgencia, a Artesa de Segre, y atendidos aquí por el doctor Julián Fúster (Jefe de Sanidad del XVIII Cuerpo de Ejército, defensor del sector). Nicolás y López murieron en el acto, sin poder salir del avión, que explotó en el aire o al chocar contra el suelo, ya en líneas propias.

La segunda patrulla, la mejor librada, gracias al picado violento mandado por Palma y seguido por Arijita, que les permitió salvar sus aviones, creyó haber derribado uno de los Fiat perseguidores; el otro avión de la patrulla se unió a los de la tercera y arribó sano y salvo a su base de partida. Palma y Mulet, ambos heridos y con el avión gravemente averiado, pudieron llegar hasta cerca de Tárrega, donde tomaron tierra fuera de campo. Arijita se desvió al lado contrario, hacia el Norte, y tomó tierra en el aeródromo de Vich.

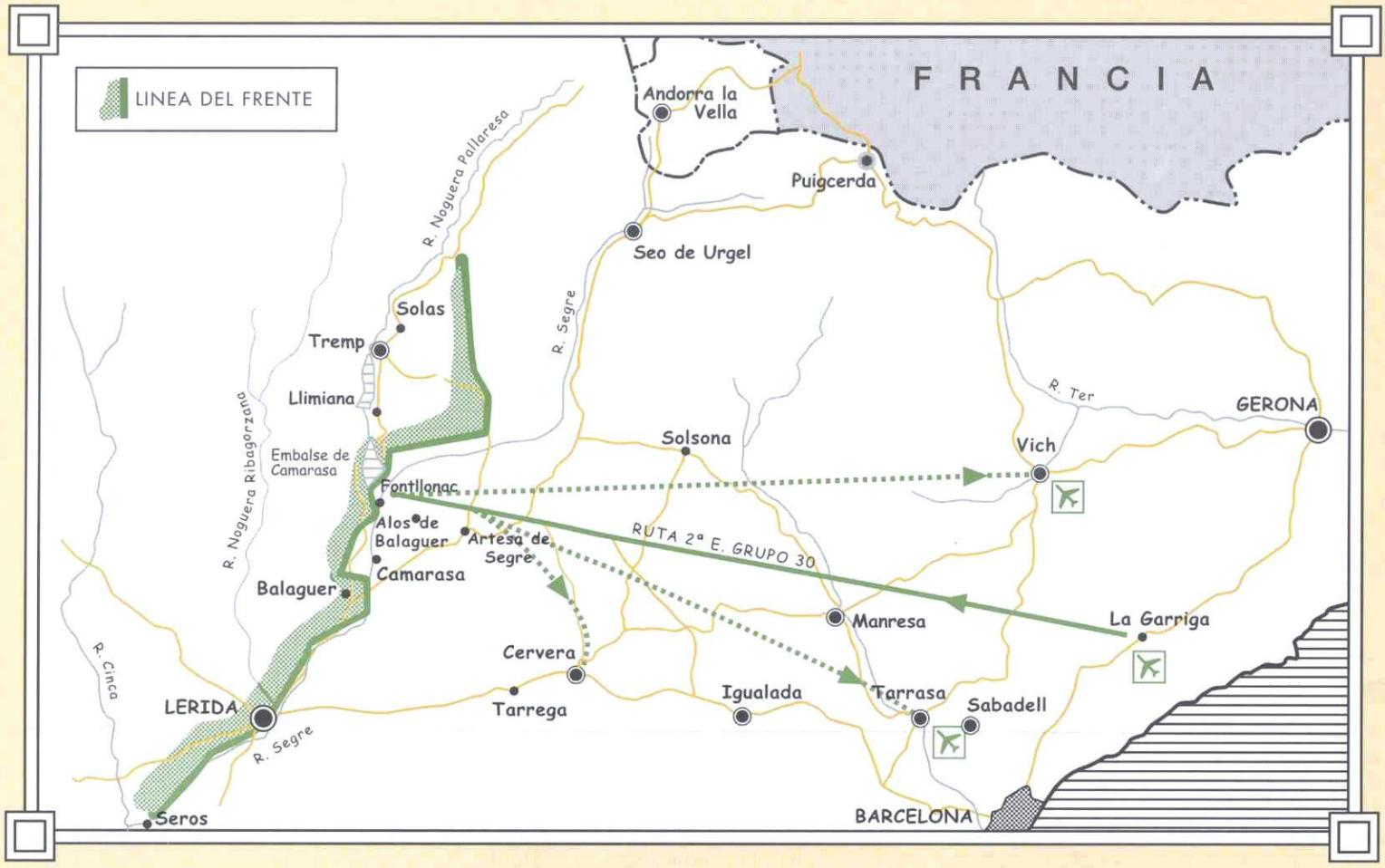
El avión cabeza de la tercera patrulla (de Diego-Campos) pudo seguir volando hasta los llanos próximos a Cervera y su ametrallador creyó haber derribado un segundo Fiat. El punto derecho de esta patrulla había caído mucho antes, precipitándose de forma casi vertical sobre el pantano de Camarasa y arrastrando en su interior al ametrallador Enrique Sanz Medina, que en aquel servicio portaba la cámara fotográfica; D'Ocón pudo lanzarse en paracaídas y, desplazado por el viento, cayó entre las dos líneas de fuego, siendo rescatado al día siguiente por las fuerzas gubernamentales de tierra.

El avión de Villalvilla y Lizaga siguió en formación con el aparato agregado de la segunda patrulla (Nájera y Onoro) y ambos retornaron al aeródromo de La Garriga.

Informe a Barcelona.

Aquella misma noche (Nochebuena) el teniente García Migallón, que no había participado en el servicio, se desplazó a Barcelona con el cabo Lizaga para exponer al Estado Mayor de Fuerzas Aéreas su versión de los hechos. Según recuerda Lizaga, el mayor Armario le observaba fijamente con un rostro que no era el suyo habitual y, aunque no respondió a sus palabras, parecía asentir con su mirada a cuanto se le estaba diciendo.

Se rumoreó por aquel entonces que cuando los jefes de las escuadrillas de escolta entregaron sus partes de misión aún no se habían enterado de lo que les había ocurrido a sus protegidos y que hubo palabras fuertes por parte del Estado Mayor y sanciones, lo que viene confirmado por el Diario de Operaciones de la Escuadra de Caza y el testimonio de Andrés García Lacalle, jefe de dicha Escuadra en este día.



En marcha hacia el objetivo.

Completado el calentamiento de los motores, nueve máquinas voladoras despegan una tras otra, llevando a bordo las tripulaciones que se indican en el cuadro 3, y se alejan de La Garriga con el runruneo lento y monótono característico de su velocidad de crucero (190 km/h., que se podía más que duplicar en un picado violento). Pronto se convirtieron en minúsculos puntos sobre una masa de cúmulos que se amontonaban hacia el Oeste formando como una gigantesca montaña de algodón sobre el horizonte. Después, según se iba aproximando al objetivo, el cielo se fue descubriendo y despejando, la visibilidad se hizo buena y el Sol llegó a hostigar la visión de los pilotos.

Con la vista fija en el avión del jefe, mirando hacia adelante y a la izquierda, Gómez iba pensando en su responsabilidad como guía de la escuadrilla, a cuyas órdenes volaban nueve aviones y 18 vidas humanas. Veterano de las campañas de Huesca, Brunete, Teruel, Garrapinillos, Belchite y el Ebro, en todas las cuales había salido ileso, Gómez no creía que esta vez pudieran torcerse las cosas, a pesar de la superioridad de la caza enemiga en esta región.

La llegada al frente.

Garrote, el observador del avión guía, indica a las restantes tripulaciones con señas de su mano hacia adelante y hacia abajo que tenían delante el objetivo, al que llegaron, a las tres y veinte de la tarde, con una altitud de vuelo de 4.000 metros sobre el nivel del mar y unos 3.600 sobre Fontllonga. Entraron al objetivo por el Sur, y por patrullas sucesivas, y las 72 bombas de 42,5 Kg. lanzadas comenzaron a producir el clásico rosario de explosiones cuando la primera patrulla ya había iniciado el viraje hacia la derecha, para emprender el regreso a la base, pensando que lo peor ya había pasado, pues no habían observado tiro antiaéreo ni caza enemiga.

Pilotos de "Natachas" en el aeródromo de Manises en diciembre de 1937. Los marcados con los números 3 y 4, Francisco Palma y José Gómez, volaron con la Segunda Escuadrilla el día 24 de diciembre de 1938.

Vista de las cabinas del "Natacha" y de la ametralladora móvil del puesto posterior.

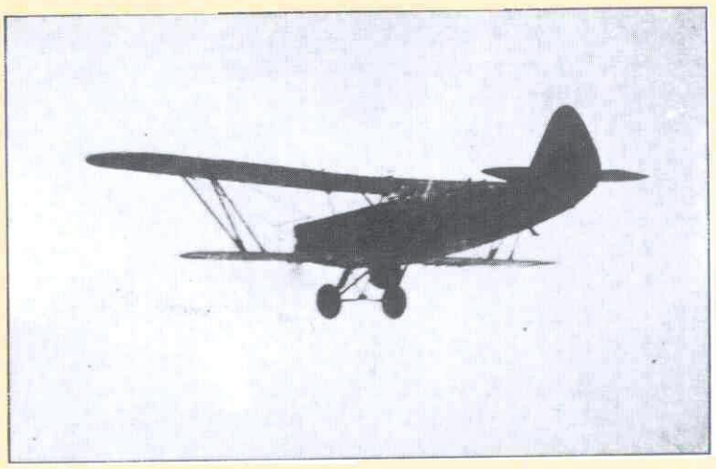
Resumen de bajas.

Seis de los nueve Natachas participantes en la acción tomaron tierra fuera de campo; cuatro de ellos derribados sobre el propio frente, otro aterrizó en los llanos de Cervera y el último en Tarrasa, cerca ya del aeródromo de Sabadell.

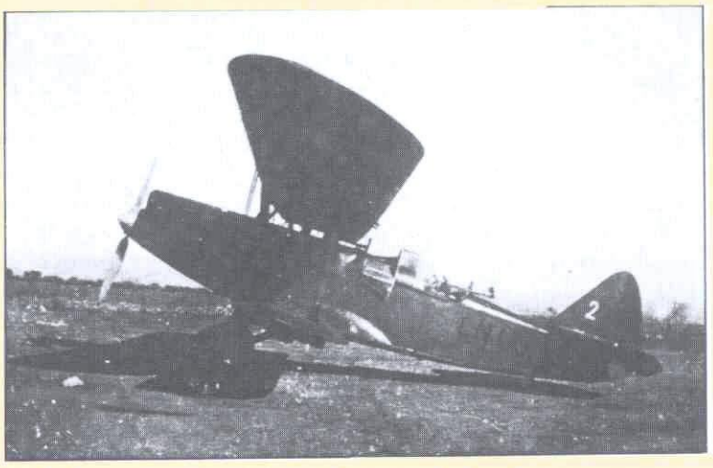
De los 18 tripulantes, tres resultaron muertos (Nicolás, López y Sanz), dos heridos y prisioneros (Gutiérrez y Garrote), dos heridos y mutilados (Gómez y Ruiz), cuatro heridos de menor consideración (Palma, Mulet, De Diego y Campos) y uno más accidentado al caer en paracaídas (D'Ocón). Sólo seis tripulantes salieron ilesos del lance, las parejas Villalvilla-Lizaga y Nájera-Onoro que volvieron a la Garriga y la tripulación Arijita-Lumbreras que aterrizó en el aeródromo de Vich.

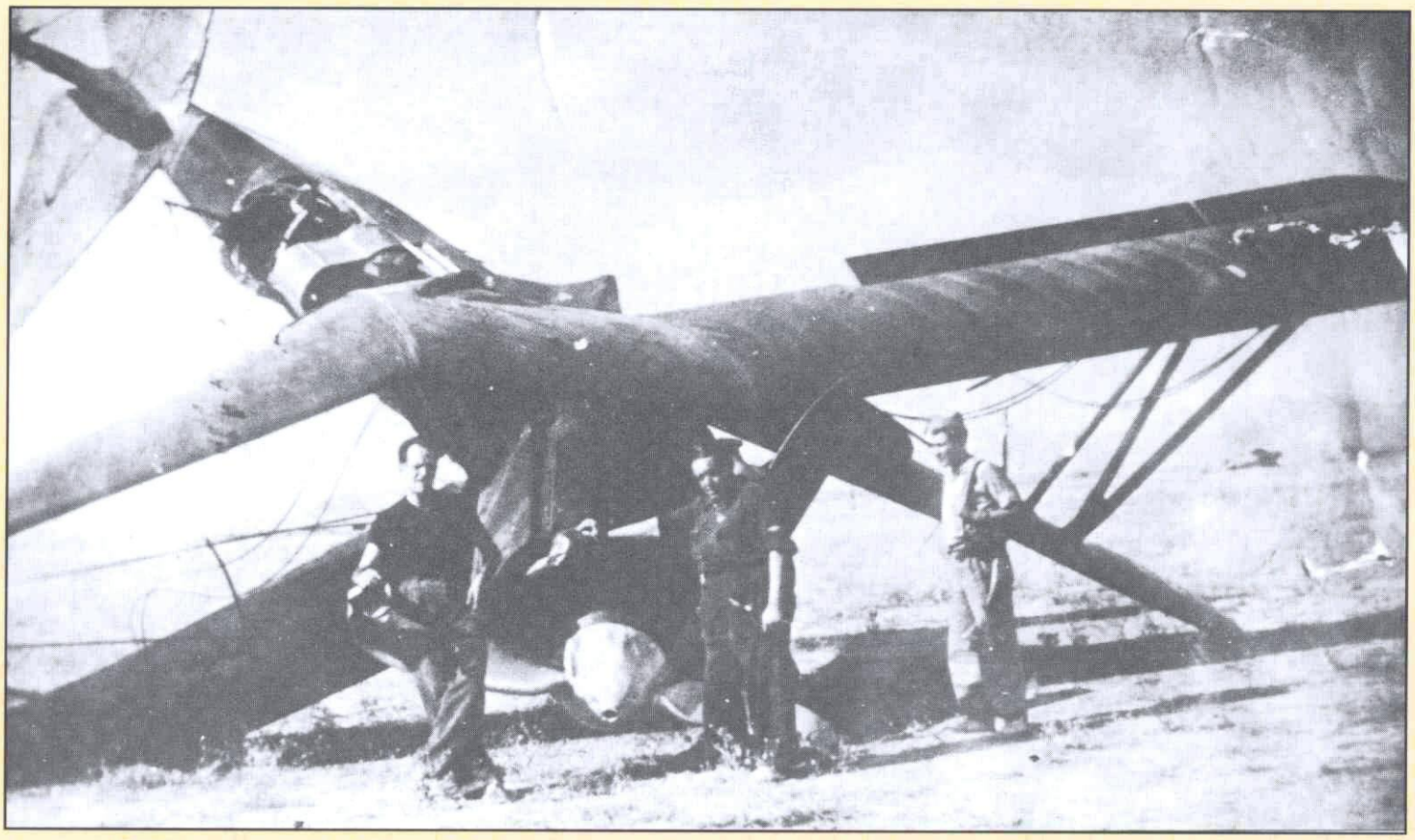
De los heridos graves, Gómez sufrió rotura de base de cráneo, con pérdida de conocimiento por varias horas, e impactos de metralla en un pie, y López recibió siete heridas en una de sus piernas. Ingresaron en el Hospital de Aviación situado en la Clínica Platón de Barcelona ya en pleno día de Navidad y allí le amputaron la pierna a López a raíz de la ingle y operaron a Gómez en el pie, para extraerle la metralla, y en la cabeza; a causa de ciertas complicaciones tuvieron que extirparle los dos oídos, por lo que perdió totalmente la audición y así lleva 46 años. Posteriormente les evacuaron a los hospitales de Bañolas, Campodrón y Puigcerdá y el 10 de febrero al hospital francés de Mirepoix (Ariege), en el que Gómez permaneció hasta el 3 de abril de 1939, fecha en la que fue recluido en el campo de concentración de Le Vernet, cerca de Toulouse.

En cuanto a las pérdidas de los atacantes, los Natachas creyeron haber abatido dos Fiat y los "Moscas" uno más. En realidad sólo cayó el pilotado por el capitán Rafael Mendizábal Amézaga, jefe de la Escuadrilla 7E3, que se lanzó en paracaídas.



El "Natacha" de José Gómez, en el verano de 1937.





Estado en que quedó el "Natacha" del piloto Escudero, en el aeródromo de Balaguer, después de hacer un caballito.

José González Feo, enlace de Aviación en el XVIII Cuerpo de Ejército, con residencia en Balaguer, reclamó al piloto prisionero y lo entregó al capitán Barberá, quien a su vez lo condujo ante el coronel Hernández Franch. Estas precauciones no lograron un desenlace feliz, pues Mendizábal fue asesinado en los momentos de la retirada hacia Francia, aunque la mayor parte de los aviadores prisioneros llegaron sanos y salvos a dicha nación.

Piloto soviético preparando su paracaídas junto a un aparato R.5 "Natacha"

PUNTO DE VISTA DE LA ESCUADRA DE CAZA REPUBLICANA (REPRODUCCION TEXTUAL DE SU DIARIO DE OPERACIONES).

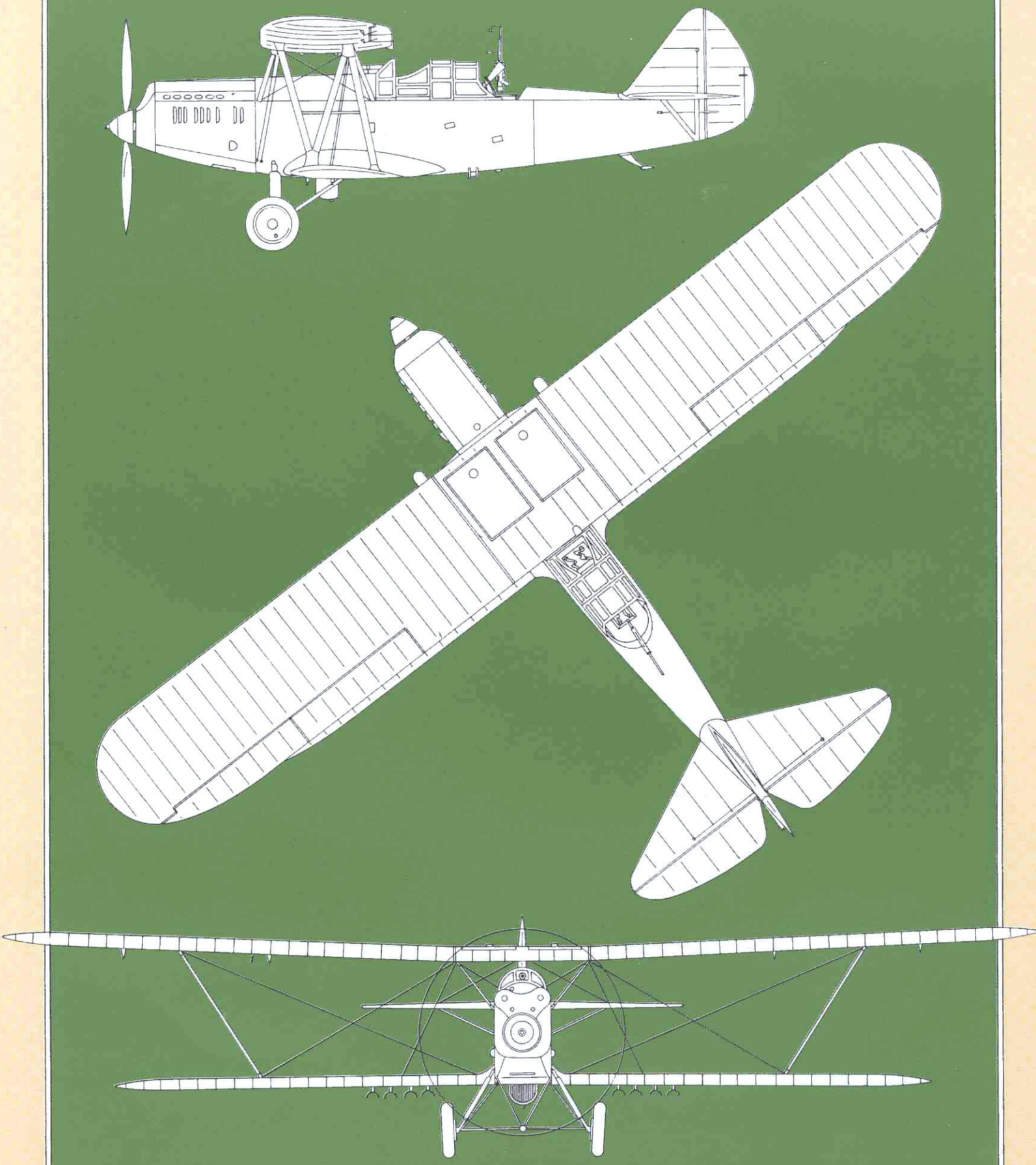
Ordenado por esa Jefatura se efectuase una protección con dos escuadrillas del Grupo 21 a una escuadrilla del Grupo 30 que bombardearía Llimiana, se ordena este servicio de la siguiente forma: Una escuadrilla de Moscas, 200 metros más alta, a la izquierda de la de bombardeo y algo adelantada; la segunda escuadrilla 100 metros más baja y a la mitad de la Unidad de bombardeo. Efectuando cruces en sus respectivas alturas por ser imposible seguir a la misma velocidad que los de bombardeo, advirtiendo ciñesen los virajes al máximo para evitar desplazamientos de las citadas escuadrillas.

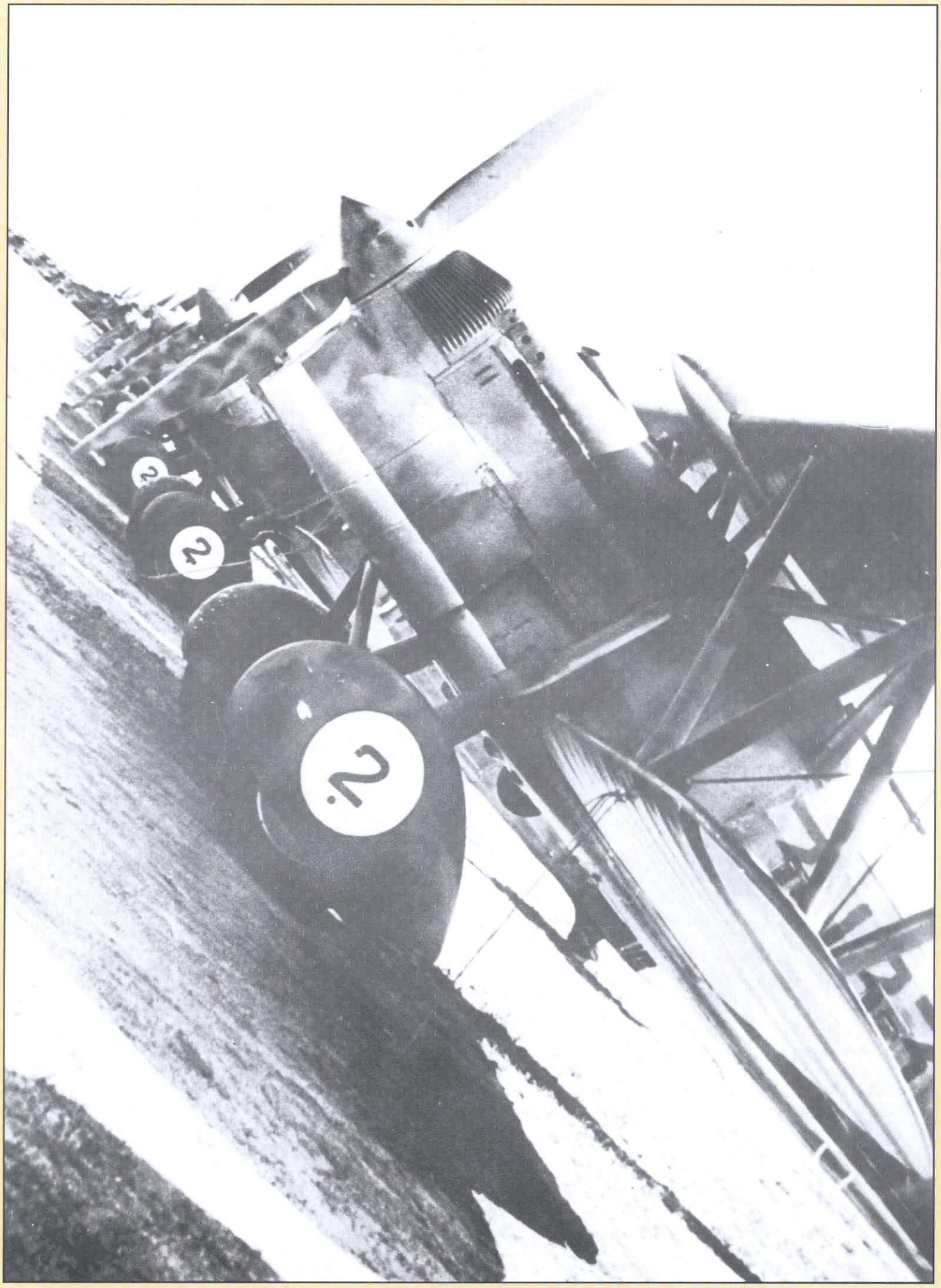
Despegando a las 14,45 la 6.ª y 7.ª Escuadrilla del Grupo 21, compuesta de 10 y 9 aparatos respectivamente, los cuales se reúnen sobre la vertical del campo V7-3 con una escuadrilla del Grupo 30. Al llegar al frente inicia la Escuadrilla el bombardeo, viendo la 6.ª Escuadrilla de 25 a 30 Fiat que patrullaban por sus líneas, los cuales se descolgaron sobre los de bombardeo, siendo a su vez atacado por la 6.ª Escuadrilla un Fiat que se hallaba dando vueltas alrededor de uno de los tripulantes del avión de bombardeo derribado por los Fiat, que descendía en paracaídas, lanzándose su piloto en paracaídas, por la patrulla compuesta por el teniente Fernández Sánchez y sargentos González y Morales; no habiendo sufrido baja alguna esta Escuadrilla, regresan formados al campo.

El Jefe de la 7.ª Escuadrilla alega haberse quedado muy separado de los aviones de bombardeo por los virajes de éstos, no pudiendo actuar en el combate con eficacia, limitándose a una sola pasada, por ser el mismo de corta duración. Comprobado el incendio de un biplano y un piloto en paracaídas caer cerca de Salas, al Norte de Tremp. Regresando toda la escuadrilla en formación al campo y tomando tierra a las 15,30.

Considerando que, aun teniendo en cuenta la dificultad de la protección a la distancia señalada, por la escasa velocidad de los aviones de bombardeo, no efectuaron ésta a la distancia que debían haberla efectuado, con las graves consecuencias a que se hacen responsables. La 7.ª Escuadrilla, por la escasa información

POLIKARPOV "NATACHA"





Fila de biplanos Fiat "CR-32" de caza (en primer lugar, el número 3-133).

que da, demuestra haber acentuado este defecto, dejando desamparados a los aviones de bombardeo. Destituyendo al jefe de la 7.ª Escuadrilla y quedando pendiente la resolución, haciéndose cargo de la misma su segundo.

Tomando medidas para evitar repetición de casos semejantes.

NOTA: El relato de Andrés García de Lacalle en su libro "Mitos y Verdades", páginas 437 y 438, se ajusta en lo esencial a lo escrito en este Diario de Operaciones y añade que fueron derribados los nueve Natachas actuantes, aunque, como sabemos, tres volvieron a aeródromos propios. Niega, sin embargo, que en Brunete hubiera ocurrido antes algo similar (véase el anexo 2 a este artículo).

LOS PARTES DE LA ESCUADRA DE CAZA NACIONAL

Anotación en el cuaderno de vuelo personal del Jefe de la Escuadra (García Morato).

Días		Horas
24	Grupo Fiat. Protección "Yunker" (sic) en Cap de la Sierra, combatiendo con cinco "Papagayos" y derribando tres.	2,00

NOTA: Se refiere, en exclusiva, a su actuación personal, que no tuvo, como vemos, reacción de los I-16, a los que sorprendió sin duda. Lucharía con los tres de la 1.ª Patrulla y dos de la 2.ª

Reproducción del Diario de Operaciones del Grupo 2G3.

Agregados al 3G3, en servicio de protección y crucero al sector de Tremp, salen los aparatos 3-66, teniente Recasén, y 3-120, alférez Serra; a las 13,25 horas, sobre el objetivo, atacan a una formación de Natachas, protegidas por 4 Ratas, con el siguiente resultado:

Teniente Recasén ametralla un Natacha abandonándolo por cruzarse otro Fiat; entonces alcanza a otro Natacha, al que ametralla de cola intensamente, no abandonándolo hasta incendiarlo.

El Alférez Serra ametralla un Natacha sin resultado visible, abandonándolo ante la proximidad de los "Ratas", con los que intenta trabar combate sin lograrlo.

A las (lugar en blanco) toman tierra ambos sin novedad.

NOTA: Este servicio de guerra está anotado detrás de otro iniciado a las 14,55, lo que parece confirmar que el combate se produjo a las 3,25 de la tarde (15,25) y no a las 13,25 reflejadas en el Diario de Operaciones. Este documento no hace referencia a los derribos del 3G3, cuyo Diario de Operaciones no se conserva, aunque sí el de alguna de sus escuadrillas.

LO QUE SE DIJO A LA OPINION PUBLICA DE AMBOS BANDOS

Parte de guerra del Ejército Nacional.

Las tropas nacionales han continuado su victorioso avance en Cataluña.

En el día de ayer se ocuparon los pueblos de Fontllonga. .

Actividad de la aviación.—Nuestros aparatos, que han cooperado durante el día de hoy muy eficazmente con las tropas de tierra a las operaciones en el frente de Cataluña, lograron dos importantes victorias sosteniendo dos combates con los aviones enemigos, en el primero de los cuales fueron derribados nueve de los llamados "Natachas" seguros y otro probable y en el segundo 14 "Curtiss" seguros y cuatro probables...

NOTA: En realidad, el orden de los combates fue el inverso y se derribaron 6 "Natachas" y 5 "Chatos". No se indican las pérdidas propias, un Fiat en cada combate.

Parte de guerra del Ejército Popular.

Este.—Las fuerzas invasoras, con el apoyo constante de aviación, artillería y tanques, han proseguido hoy sus ataques en los sectores de Tremp y Serós...

En la zona de Tremp se lucha asimismo con gran violencia, rechazando nuestros soldados los durísimos ataques enemigos.

La aviación republicana realizó eficaces servicios de bombardeo y ametrallamiento de fuerzas y concentraciones enemigas...

En combate aéreo han sido derribados cuatro aparatos extranjeros, siendo recogido el cadáver del tripulante de uno de ellos, sargento italiano Giussepe Marini.

NOTA: En realidad, Marini fue derribado en el primer combate y Mendizábal en el segundo. No se hace alusión a las terribles pérdidas propias.

RELATOS PARTICULARES DE PARTICIPANTES EN EL COMBATE POR AMBOS BANDOS.

Lo que escribe Francisco Meroño, piloto del Grupo 21, en las páginas 222 a 224 de su libro "En el cielo de España".

Hoy estamos a 24 de diciembre de 1938...

Nuestras pérdidas son cada día mayores y la correlación de aparatos se hace más considerable. Nuestros aviones están ya cansados de tanta faena, no pueden hacer frente a los nuevos e innumerables aviones fascistas, pero continuamos poniendo la cara.

Después de largo tiempo, hoy salen al aire los héroes de los combates de Teruel: los Natachas. Nosotros, en los Moscas, les damos protección. Hace tiempo que no salíamos al frente con estos lentos aparatos, se perdió la costumbre y por eso se complican las maniobras. A veces, por la diferencia en las velocidades, los dejamos atrás. Al virar sobre ellos, los pasamos y quedan solos por delante. Todo refleja el presagio de algo terrible, sentimos perseverante inquietud.

Curso noroeste, baja altura y poca velocidad. Despacio nos vamos acercando al entierro de los últimos Natachas. Delante, el pantano de Tremp nos devuelve los rayos de sol que en estas horas matutinas (1) caen oblicuos sobre sus cristalinas aguas. Las escuadrillas de Natachas, como siempre, bien formadas. En ellas vuelan Sabreña, Gimenes, Barta, Pelayo, Rodríguez (2) y otros de los pilotos que terminaron con nosotros el curso de la primera promoción; también hay pilotos nuevos.

Pasamos las líneas imaginarias del frente: esta vez no se nos interpone la barrera de fuego antiaérea. Qué raro, después de lo de Teruel. José Puig (3), con la Séptima Escuadrilla, va encima de los bombarderos; quinientos metros más arriba, nosotros la sexta. La quinta de Pereiro y la cuarta de Arias (4) cambian de lugar mil quinientos metros más altos que los bombarderos. Todo parece que favorece el cumplimiento del servicio.

Cuando ya perdimos el nerviosismo anterior y el vuelo parece más tranquilo, un gigante quejido de disparos, salidos de cientos de ametralladoras, cae encima de los Natachas. Al momento no sabemos de dónde y tan inesperadamente aparecieron los Fiat enemigos. Es la primera vez en toda la guerra cuando éstos nos sorprenden así. Nos descuidamos debido al exceso de preocupación; temíamos perderlos por debajo y los italianos (5) se nos metieron por arriba.

Relámpagos temblorosos de balas trazadoras, después de rasgar el aire, entran en los cuerpos metálicos de los aviones de bombardeo rasante. El combate ocupa muy reducido espacio. Los Natachas se apelotonan tirando la carga de bombas en el lugar que fueron cogidos para aligerar y mejor escapar. Ya libres del peso, los pilotos echan los aviones al abismo en descomunal picado, superior a la resistencia mecánica (6) de sus hechuras, por lo cual van dejando el cielo sembrado de jirones de alas, fuselajes, empenajes, que se mezclan y arrollan con los paracaídas.

Detrás del enjambre que forman los petulantes Fiat, los Moscas, también apelotonados, acuden a los puntos de mayor peligro para los Natachas, allí donde las colas de éstos se encuentran acosadas por varios enemigos.

El espacio de retirada se va cubriendo de paracaídas, nues-

tros y enemigos. Intercambiamos severas y férvidas miradas con el rival en este duelo de persecución. Disparamos a quemarropa. No se puede ni disparar con precisión ni hacer la persecución prolongada, se tira al bulto, que pasa efímero por delante, sin mirar el colimador. Los dedos contraídos en las palancas disparadoras actúan cual mecanismo automático cada vez que un avión con la cruz pasa por delante.

Si los Natachas hubieran guardado la serenidad y mantenido la formación, la defensa sería más eficaz, pero ahora se han diseminado por todas partes y quedan abandonados a su propia suerte. Nuestros cazas combaten contra los aparatos enemigos en cantidad superior a la nuestra en tres o cuatro veces (7), haciéndose imposible la ayuda a los que se separaron.

Arriba, la enconada lucha continúa durante largo rato, cazas contra cazas; y en la retirada individual, casi raspando el suelo, los bombarderos caen abatidos, uno tras otro, por el fuego de las baterías antiaéreas y de los Fiats que todavía los persiguen por nuestro territorio sin que nada podamos hacer por ellos.

El duro combate se hace demasiado prolongado (8), pero poco a poco, se va extendiendo más y más. Cada cual busca el momento para salir de la tremenda prueba con la mayor honradez posible sin dar síntomas de cobardía, guardando el honor.

El espacio conserva largo rato las coloridas serpentinas de humo trenzado que dejaron las balas trazadoras y los aviones quemados. De los veinte Natachas (9), han sido abatidos casi la mitad, los otros tampoco han llegado a su campo, han tomado tierra forzosamente en cualquier sitio. Hemos perdido también el Mosca de Angel García (10). Los italianos han dejado siete Fiats (11). Descienden muchos paracaídas que el viento suave los lleva hacia territorio enemigo. Hasta en eso hemos tenido hoy mala suerte.

(1) El combate tuvo lugar en las primeras horas de la tarde, con el sol aún alto. La altura de vuelo no era baja.

(2) Ninguno de estos nombres coincide con los reales. Sólo iba una escuadrilla de Natachas.

(3) Puig ya no era jefe de la 7.ª Escuadrilla.
(4) Las escuadrillas 4.ª y 5.ª no participaron en este servicio.
(5) Todos los Fiat iban pilotados por españoles en esta ocasión.
(6) Los Natachas resistían perfectamente los picados bruscos.
(7) Los Moscas eran 19 y los Fiat no creo que excedieran de 18, cifra más frecuente en los servicios de los grupos españoles en esta época (dos de las escuadrillas del Grupo, las 5E3 y 7E3, aportaron menos de seis aviones cada una, pero completaron ese cupo con las dos Fiat agregados del 2G3 y con el del Jefe de la Escuadra; la 6E3 quizá saliera con seis pilotos, aunque sólo tenemos certeza de que lo hicieron tres).
(8) El Diario de Operaciones dice que fue muy breve.
(9) Sólo iban 9 Natachas.
(10) No cayó ningún Mosca.
(11) Eran españoles y sólo se perdió el de Mendizábal.

Tercera Escaudrilla del Grupo 30 en la Señera en el invierno 1937-38. El marcado con el número 22 es José Gómez Gómez, que luego pasaría a la Segunda Escuadrilla. Los números 5, 4 y 26, Manuel Montalbán, Alfredo Cervera y Víctor Andrés fueron los jefes sucesivos de esta Tercera Escuadrilla.

Versión de José Larios Fernández, piloto del 3G3, expuesta en su libro "Combate sobre España", páginas 327 y 328.

"Derribé mi último avión rojo el 24 de diciembre, elevando el total a seis seguros y cinco probables, en los 170 servicios de guerra llevados a cabo con el grupo de Morato. Totalizando 278 servicios de guerra durante la campaña.

Aquel día volábamos sobre Cap de la Sierra, con los "Junkers" y "Savoias". Corrían velozmente por el cielo nubes oscuras y tormentosas cuando encontramos una formación de once "Papagayos", bombarderos ligeros biplazas. Volando alto por encima de ellos, iba una fuerte escolta de "Ratas", los que supusimos serían los nuevos super "rata", con un motor más potente. Habíamos oído vagos rumores acerca de su existencia, pero sin haber topado con ninguno hasta entonces (1). Por cierto que seguimos ignorando si eran super o no, pues no intervinieron en el

combate que se desarrolló a continuación, hicieron la vista gorda y ningún intento por evitar la carnicería que tuvo lugar (2).

Los bombarderos rojos entraron por debajo de nosotros, a unos 500 metros, sobre terreno alto y quebrado. Dirigidos por Morato nos precipitamos sobre ellos como centellas y entonces empezó la matanza. Los "Ratas" posiblemente no nos vieron a tiempo y cuando nos vieron ya era tarde, de todas formas su actuación fue inexcusable. Los bombarderos, al ver que los "Fiat" se les echaban encima sin que la escolta cumpliese con su misión, perdieron confianza, picando como locos, desperdigándose hacia el abrigo de la sierra, su mejor defensa en un caso de éstos, en desigualdad de condiciones.

Elegí uno de ellos, entrándole por detrás y de arriba abajo. El ametrallador en la torreta de cola se defendió como pudo y con valor durante unos breves momentos. Sus disparos pasaban rozando mi cabeza y las alas de mi avión, hasta que una de mis ráfagas le callaron para siempre. Lo demás fue coser y cantar. Me pegué a su cola disparando sin cesar hasta que el humo y las llamas empezaron a salir violentamente del avión mortalmente herido. Seguidamente cayó en barrena a tierra. Entonces me remonté rápidamente para buscar otra víctima, pero vi que el cielo estaba desierto. No era de extrañar, dado que acababan de ser derribados nueve de los once aparatos; tres de ellos por Morato (3)".

(1) No sé a qué Super-Ratas puede referirse Larios. Los de cuatro ametralladoras operaban en España desde mayo de 1938, y los de motor de altura equipaban la 4.ª Escuadrilla desde mitad del verano.
(2) Intervinieron tarde, pero sí que lo hicieron, como lo demuestra el Diario de Operaciones del 2G3.
(3) Los Natachas eran nueve, y tres retornaron a aeródromos propios.

ANEXO I

USO OPERATIVO DE LOS NATACHAS

En julio de 1938 el Grupo "Natacha" emitió un informe titulado "Resumen estadístico de los servicios de guerra efectuados por las escuadrillas del Grupo 30 durante el período 1-7-37 a 1-7-38". Este documento, de gran utilidad para apreciar la actuación de dicho grupo en este año intermedio de la guerra, incluye también datos fragmentarios de las escuadrillas independientes 20, 40 y 50, concretamente los correspondientes a los días de la batalla de Belchite; desgraciadamente no aporta referencia alguna al historial de dichas escuadrillas independientes en la batalla de Brunete.

Con la información recogida en el citado resumen hemos preparado varios cuadros parciales, en los que hemos ido agrupando diversos parámetros operativos. En los dos primeros hemos reflejado los aspectos de tipo general, tales como: Número de servicios realizados por cada escuadrilla, número de traslados de aeródromo, horas voladas por cada escuadrilla (se contabilizan las horas de cada unidad, no la suma de los tiempos de cada uno de los aviones participantes), reconocimientos fotográficos efectuados y objetivos bombardeados. En el cuadro 1 exponemos los datos correspondientes al Grupo 30 y en número 2 los que se refieren a las escuadrillas independientes. Los reproducimos a continuación:

Cuadro núm. 1
Grupo 30
(de 1-7-37 a 1-7-38)

	1.ª Escuadrilla	2.ª Escuadrilla	3.ª Escuadrilla	4.ª Escuadrilla	Total
Núm. de servicios	70	82	72	51	275
Núm. de traslados	23	21	19	11	74
Horas de vuelo	126,08	129,49	133,29	101,33	490,59
Tiempo medio de los servicios	1,48	1,35	1,51	2,00	1,47
Núm. de recon. fotogr.	13	19	22	19	73
Objetivos bombard.	39	59	61	39	198

Cuadro núm. 2
Escuadrillas independientes
(24-8-37 a 5-9-37)

	20 Escila.	40 Escila.	50 Escila.	Total
Núm. de servicios	16	14	17	47
Núm. de traslados				
Horas de vuelo	22,10	24,45	25,35	72,30
Tiempo medio de los servicios	1,23	1,46	1,30	1,33
Objetivos bombard.	10	11	10	31

Por los cuadros números 1 y 2 vemos que los "Natachas" actuaron intensamente en la batalla de Belchite (de 14 a 17 servicios por escuadrilla en 13 días), pero que su utilización fue decreciendo en los meses siguientes. Así vemos que, considerando el año entero, la escuadrilla de máxima actividad (la 2.ª) queda en un promedio de siete servicios escasos por mes, mientras que la 4.ª apenas supera los cinco servicios mensuales (51 en diez meses, ya que esta escuadrilla se creó el 5 de septiembre de 1937).

En lo que a reconocimiento fotográfico se refiere, la tendencia fue la contraria. En Belchite no se registran misiones de este tipo y el promedio anual llegó a los tres reconocimientos cada dos meses.

La gran movilidad del Grupo 30 de "Natachas" se refleja en el elevado número de traslados de aeródromo en un año de operaciones, del orden de veinte por escuadrilla. Cada una de ellas desplegaba normalmente en un campo diferente, aunque a veces dos escuadrillas compartían la misma base.

La duración media de los servicios la hemos obtenido por división de las horas de vuelo de cada unidad por el número de servicios que realizó. Oscila entre la hora y media larga de la 2.ª Escuadrilla y las dos horas de la 4.ª. En Belchite las misiones fueron algo más cortas y así la Escuadrilla 20 registra un promedio algo inferior a la hora y media.

Los datos de potencia de fuego de las escuadrillas, carga de bombas por avión y distribución más frecuente de la carga los reflejamos en los cuadros 3 y 4, que reproducimos a continuación:

Cuadro núm. 3
Grupo 30
(17-37 a 1-7-38)

	1.ª Escila.	2.ª Escila.	3.ª Escila.	4.ª Escila.	Total
Núm. de servicios	70	82	72	51	275
Núm. de vuelos	561	671	573	428	2.233
Vuelos por servicio	8,0	8,2	8,0	8,4	8,1
Bombas lanzadas	4.442	4.734	4.556	2.288	16.020
Toneladas lanzadas	189,2	243,2	185,6	110,3	728,4
Kg. por vuelo	337,3	362,5	323,9	257,7	326,2
Peso medio bomba	42,6	51,4	40,7	48,2	45,5
Bombas por vuelo	7,9	7,1	7,9	5,3	7,2

Hay completa concordancia entre los datos de este cuadro y los del número 1. La mínima carga promedio de la 4.ª Escuadrilla (257,7 Kg. por servicio) se compagina bien con la mayor duración media de sus vuelos. Como es sabido, el peso máximo con que los aviones pueden despegar es uno de los parámetros importantes del proyecto; de él se deduce la carga máxima posible, que debe

distribuirse entre combustible y carga ofensiva. Cuanto más gasolina se cargaba menores eran, pues, las posibilidades de transporte de bombas.

Asimismo, concuerda el máximo promedio de peso de bombas lanzadas de la 2.ª Escuadrilla (362,5 Kg. por servicio) con el tiempo mínimo de vuelo correspondiente a las misiones de dicha unidad (1 hora y 35 minutos). En ambos casos los promedios de la totalidad del Grupo 30 se aproximan mucho a los de la 1.ª Escuadrilla, que se nos muestra como la más representativa de las cuatro.

El número de vuelos se ha obtenido sumando todos los aviones empleados en cada uno de los servicios. Vemos que, en promedio, volaban ocho aviones en cada misión.

Comparando los datos de carga promedia por avión con las posibilidades del "Natacha" llegamos a la conclusión de que las distribuciones más frecuentes fueron las siguientes:

1.ª Escuadrilla	8 bombas de 42,5 Kg. = 340 Kg.
2.ª Escuadrilla	8 bombas de 42,5 Kg. = 340 Kg.
	6 bombas de 75,0 Kg. = 450 Kg.
3.ª Escuadrilla	8 bombas de 42,5 Kg. = 340 Kg.
	8 bombas de 37,5 Kg. = 300 Kg.
4.ª Escuadrilla	6 bombas de 50,0 Kg. = 300 Kg.
	4 bombas de 50,0 Kg. = 200 Kg.

Hemos supuesto una distribución de 6 bombas de 75 Kg. en los aviones de la 2.ª Escuadrilla, para que nos pueda salir el promedio declarado de 362,5 Kg. por avión, aunque el propio Informe sólo cita la posibilidad de transporte de cuatro de estas bombas.

Vamos a repetir este estudio para el caso de las escuadrillas independientes en la batalla de Belchite:

Cuadro núm. 4
Escuadrillas independientes
(24-8-37 a 5-9-37)

	20 Esclla.	40 Esclla.	50 Esclla.	Total
Núm. de servicios	16	14	17	47
Núm. de vuelos	90	79	95	264
Vuelos por servicio	5,6	5,6	5,6	5,6
Bombas lanzadas	450	632	720	1.802
Toneladas lanzadas	26,2	26,2	27,1	79,5
Kg. por vuelo	290,9	331,5	285,7	301,2
Peso medio bomba	58,2	41,4	37,7	44,1
Bombas por vuelo	5,0	8,0	7,6	6,8

En la época considerada estas escuadrillas estaban muy mermadas de material, según comprobamos al ver que ni siquiera lograban volar seis aviones por servicio en algunas ocasiones. De hecho sólo la Escuadrilla 40 pudo sacar en ciertas misiones siete aparatos; las escuadrillas 20 y 40 siempre salieron con seis o menos aviones. Así se explica que el Mando decidiera disolverlas al final de la batalla y que organizara en sustitución de ellas una única escuadrilla, la 4.ª del Grupo 30.

La duración de las misiones en la batalla de Belchite fue menor de la normal, a pesar de lo cual la carga media lanzada no resultó alta. La Escuadrilla 40 parece que usó normalmente la carga de 8 bombas de 42,5 kg.; la 50 prefirió la de 8 bombas de 37,5 kg., y la núm. 20 alternó la distribución de 4 bombas de 75 Kg. con la de 6 bombas de 50 Kg. Vemos que la Escuadrilla 20, antecesora de la 4.ª del Grupo 30, siempre se mostró adicta a las bombas de mayor peso, aun a costa de reducir la carga total.

Para completar los datos anteriores de las escuadrillas independientes en la batalla de Belchite y del Grupo 30 en el segundo semestre de 1937 y el primero de 1938, añadimos a continuación el cuadro número 5, en el que se reproduce la actuación de este Grupo en la batalla de Pozoblanco (*), provocada por la última ofensiva del Ejército Popular.

Cuadro núm. 5
Grupo 30
(enero-febrero 1939)

	1.ª Esclla.	3.ª Esclla.	4.ª Esclla.	Total
Núm. de servicios	10	10	13	33
Horas de vuelo	23,04	21,39	32,07	76,50
Tiempo medio de los servicios	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
Kg. por servicio	3.344	2.922	3.172	3.148
Peso medio bomba	47,5	47,3	46,4	47,0
Bombas por servicio	70,4	61,8	68,3	67,0

En este periodo no se nos indica directamente el número de vuelos por servicio, pero, de acuerdo con el peso lanzado por servicio, el promedio de aviones participantes en las misiones fue próximo a 10, y mayor de 9. Las cargas más frecuentes por avión parecen ser las de 8 bombas de 42,5 Kg. (340 Kg. en total) o 6 bombas de 50 Kg. (300 Kg. en total).

Como vemos, las escuadrillas estaban bastante completas de material en esta época tardía, pues podían poner en vuelo al menos tres patrullas de a tres aviones. Esto confirma que las bajas de Natachas en el segundo semestre de 1938 no abundaron y que el desastroso resultado de la acción del 24 de diciembre fue una excepción y no la regla.

(*) Datos conservados, asimismo, en el Archivo Histórico Militar.

Otro aspecto interesante que recoge el Informe-resumen sobre la actuación del Grupo 30 en su primer año de actuación es un estudio de peligrosidad de los servicios de guerra en función de la altura de vuelo, basado en una correlación entre las altitudes en las diversas misiones y los porcentajes de aviones alcanzados por la artillería antiaérea. En este estudio se tuvieron en cuenta 78 servicios de guerra realizados entre 700 y 3.000 metros de altura, con un total de 667 vuelos y un promedio de 8,55 vuelos por servicio; de ellos, 42 se llevaron a cabo por encima de 2.000 metros y 32 por debajo, y en ambos casos la media de aviones por misión fue similar.

Los resultados obtenidos se indican en el cuadro número 6 siguiente:

Cuadro núm. 6

Altitud	Servicios	Impactos	%	Aviones abatidos	Derribos por servicio
De 3.000 a 2.000 m	46	26	57		
De 1.900 a 1.600 m	12	8	67		
De 1.500 a 1.000 m	16	0	0		
De 900 a 700 m	4	3	75		
TOTAL	78	37	48	8	0,102

El promedio de disparos antiaéreos por misión fue de 70, o sea, de 8,18 proyectiles por avión paticipante en la incursión, pues la formación media era de 8,55 aviones. La DCA abatió la quinta parte de los Natachas que alcanzó (exactamente el 21,6 por 100) e hizo blanco con el 0,68 por 100 de sus disparos, consiguiendo un derribo cada 1,46 por 1.000 de los mismos.

BAJAS IDENTIFICADAS EN LOS NATACHAS
DESDE EL 1-7-37 AL 30-6-38

	FECHA	ELLA.	CAUSA	LUGAR	PILOTO		TRIPULANTE	
(1)	6/7-7-37	1	Caza	Brunete	?	(+)	?	(+)
	6/7-7-37	1	Acc.	Brunete	?	(+)	?	(+)
(2)	7-7-37	2	Acc.	Retamares-Boadilla	?		?	
	7-7-37	2	Acc.	Retamares-Boadilla	?		?	
(3)	11/12-7-37	2	Acc.	Sevilla la Nueva	Vicente Roca	(h)	Lagos	(+)
(4)	12-7-37	3	Caza	Villaviciosa de Odón	?		?	
(5)	13-7-37	1	AA	Boadilla del Monte	?	(+)	?	(+)
(6)	14/15-7-37	50	—	Sevilla la Nueva	Verduzco	(+)	Arano	(+)
	14/15-7-37	50	—	Sevilla la Nueva	?	(+)	?	(+)
	14/15-7-37	50	—	Sevilla la Nueva	?	(h)	?	(+)
(7)	18-7-37	?	Acc.	Navalcarnero	?	(+)	?	(+)
	18-7-37	2	Caza	Navalcarnero	Sabaté		Hermann Feld	(+)
	18-7-37	2	—	Navalcarnero	G.ª Migallón		Lumbreras	
	18-7-37	2	—	Navalcarnero	Márquez		Luesma	
(2)	21-7-37	2	Bomb.	Quintanar de la O.	—		—	
Subtotal 1		15 aviones (10)			6 pilotos (4) y 9 tripulantes (6)			(+)
(8)	23/25-8-37	3	Acc.	Zuera (choque)	Pedro Morón	(+)	Abel. Montero	(+)
	24/25-8-37	40	Acc.	Zuera (choque)	Ant. Escudero	(+)	Ratael Marcos	(+)
	25-8-37	50	Caza	Zuera	?		?	
	25-8-37	?	Acc.	? (avería de motor)	?		?	
(9)	27-8-37	2	Acc.	Pina de Ebro	Alfredo Aimat	(+)	Saturnino Puig	(+)
	?	?	—	?	Dom. Bobadilla	(+)	Cástor Merino	(+)
(2)	1-10-37	1	—	? (viaje; C. del Hoyo)	?	(+)	?	(+)
(2)	10-10-37	3	Bomb.	Bujaraloz	—		—	
(2)	12-11-37	3	Acc.	Teruel (t.t.; niebla)	Samuel Calamita	(+)	Francisco Ligos	(+)
(2)	28-11-37	2	—	Zaidín (toma de tierra)	?		?	
(2)	11-11-37	4	—	Utiel (v. Almansa-Requena)	?		?	
Subtotal 2		11 aviones (7)			6 pilotos (4) y 6 tripulantes (4)			(+)
	FECHA	ELLA.	CAUSA	LUGAR	PILOTO		TRIPULANTE	
(2)	16-12-37	2	Acc.	Alcublas (parada motor)	?		?	
(2)	18-12-37	4	Acc.	Liria (parada motor)	?		?	
(10)	19-12-37	?	Acc.	Barracas (parada motor)	?		?	
	19-12-37	4	AA	Caudé	Angel Carvajal	(+)	Félix Juarros	(+)
	19-12-37	4	AA	Caudé	Delfín Brito	(+)	José M.ª Belmonte	(+)
(11)	4-01-38	2	Caza	Concud	Antonio Nicolás		"El Maño"	(+)
	4-01-38	2	Caza	Concud	Manuel Gisbert		Joaquín López Arenas	
	4-01-38	2	—	Concud	Luis Villalvilla		Pegote	
(12)	7-01-38	1	AA	San Blas	?		?	(+)
	7-01-38	1	AA	San Blas	?		?	
Subtotal 3		10 aviones (9)			2 pilotos (2) y 4 tripulantes (4)			(+)
(2)	10/14-4-38	2	Bomb.	Vidreras	—		—	
(2)	26-4-38	4	Acc.	Puerto Motril	?		?	
(13)	24-5-38	2	AA	Serós-La Rápita	José Palma	(h)	Alcañiz	(+)
(2)	1-6-38	2	Acc.	La Garriga (despegue)	Luis del Valle	(+)	Muñoz	(+)
(2)	14-6-38	4	AA	Lucena del Cid	?		?	
(14)	25/28-6-38	3	AA	V. Creventada	Salvador Arce Vera	(+)	Benigno Zapatero	(+)
	25/28-6-38	3	AA	V. Creventada	?		Juan Ant. Nieto	
Subtotal 4		7 aviones (7)			2 pilotos (2) y 3 tripulantes (3)			(+)
TOTAL AÑO		43 aviones (33)			16 pilotos (12) y 22 tripulantes (17)			(+)

(1) El Parte de la Aviación Nacional del día 6 reclamó el derribo de 3 Natachas.
(2) No citado por los partes nacionales.
(3) El Parte de la Aviación Nacional del día 11 reclamó el derribo de 3 bombarderos por la A.A. (el parte oficial elevó esta cifra a 5).
(4) El Parte de la Aviación Nacional acreditó a la L.C. el derribo de un Natacha.
(5) El Parte de la Aviación Nacional acreditó a la 5.ª batería A.A. el derribo de dos Natachas.
(6) El Parte de la Aviación Nacional del día 14 acreditó al 2G3 el derribo de 4 Natachas.
(7) El 2G3 reclamó el derribo de un Natacha y la A.L. de otros 8; el parte oficial redujo la cifra total a 7.
(8) El parte de la Aviación del 24 y el oficial del 25 asignan a la A.L. el derribo de 4 "Pragas".
(9) El parte de la Aviación del 27 anota a la A.L. el abatimiento de 3 "Papagayos".
(10) El Parte de la Aviación Nacional acredita a la A.A. el derribo de 8 aviones (10 el parte oficial).
(11) El Parte de la Aviación Nacional asigna a la A.I. el abatimiento de 4 "Papagayos" (el parte del día 5 eleva esta cifra a 5).
(12) El Parte de la Aviación Nacional acredita a la A.A. el derribo de 2 bombarderos.
(13) El Parte de la Aviación Nacional de día 24 acredita a la A.A. el derribo de 2 Natachas.
(14) El Parte de la Aviación Nacional del día 25 se anota el derribo de 4 Natachas (2 la caza y 2 la A.A.).

ANEXO II

PERDIDAS DE MATERIAL Y PERSONAL DE LOS NATACHAS

Las pérdidas del segundo semestre de 1937 y del primero de 1938 las podemos conocer con bastante aproximación, gracias al Informe anual sobre el Grupo 30 que se conserva en el Archivo Histórico Militar y a los historiales de las escuadrillas del Grupo 30. En los últimos meses de guerra las bajas en el Grupo 30 fueron poco numerosas, excepto las de 24-12-38, y se pueden reconstuir con relativa facilidad. No es éste el caso del primer semestre de 1937, del que carecemos de documentos básicos de conjunto, que deben suplirse con información fragmentaria y oral, en general muy incompleta.

Para el período fundamental (1-7-37 a 30-6-38) hemos confeccionado el siguiente cuadro resumen:

BAJAS REGISTRADAS EN EL INFORME ANUAL						
	Aviones	Pilotos	Observadores	Fotógrafos	Bombarderos	Total Personal
1.ª Escila.	6	4	–	–	5	9
2.ª "	12	2	1	1	4	8
3.ª "	6	3	1	–	2	6
4.ª "	5	2	–	–	2	4
Total Grupo	29	11	2	1	13	27
40 Escila.	1	1	–	–	1	2
50 "	1	–	–	–	–	–
?	2	1	–	–	1	2
Total del informe	33	13	2	1	15	31

En realidad, el Informe da una distribución ligeramente diferente a ésta, ya que adjudica a la 2.ª Escuadrilla un piloto, un observador y un bombardero muertos el 18-7-37, pero Basilio García Moraleda ha aclarado en el Boletín Informativo de ADAR núm. 33-34 que ese día murió sólo un observador de la 2.ª Escuadrilla y que los otros fallecidos pertenecían a otra unidad que no ha sabido identificar. Por el contrario, en el accidente del 1 de junio de 1938, además del fotógrafo citado por el Informe murió el piloto Luis del Valle. El propio Informe anota en un resumen la cifra de 32 aviones derribados, pero da referencias de 33.

El resumen a que nos referimos indica la siguiente distribución por causas de las pérdidas:

	Aviones perdidos	%	Bajas personales	%
Por caza	6	18,75	7	23,3
Por antiaérea	9	28,12	10	33,3
Por accidente	14	43,75	13	43,3
Por bombardeo	3	9,38	–	
TOTAL	32	100,00	30	100,00

Parecen muy elevados lor porcentajes atribuidos a accidentes, a los que se llega por incluir en este apartado, además de los accidentes propiamente dichos, las tomas de tierra catastróficas debidas a incidencias de acciones de guerra, los choques en formaciones de combate, etc., o sea, todas las bajas de guerra no imputables directamente a la caza o DCA enemigas.

Basados en los historiales de las escuadrillas del Grupo 30, en partes de bajas de diferentes fechas y en informaciones de supervivientes de los Natachas, hemos ampliado los cuadros anteriores hasta un total de 43 aviones y 37 personas, muchas de las cuales se han identificado nominalmente. Los resultados se incluyen en el cuadro de la página anterior.

Es posible, y aun probable, que éstas no sean todas las bajas de los Natachas en el año considerado, pues la información sobre las escuadrillas independientes es escasa y no parece fácil que la Escuadrilla 20, por ejemplo, saliera indemne de las batallas de Brunete y Belchite, que tantas bajas ocasionó a las otras unidades de Natachas. Estas grandes pérdidas del verano de 1937 fueron las que llevaron a la desaparición de las escuadrillas independientes y a la reducción del número de escuadrillas de Natachas de seis a cuatro; con esta medida se consiguió que las unidades supervivientes volviesen a tener sus doce aviones de plantilla y contasen con tripulaciones superabundantes.

En el otoño de 1937 las bajas del Grupo 30 fueron compensadas en parte por los Natachas terminados de revisar y reparar en dicho período. Así, el día fin de año las tres primeras escuadrillas contaban con 12, 10 y 11 aviones en vuelo, respectivamente; sólo la 4.ª Escuadrilla, que había perdido cuatro aparatos entre noviembre y diciembre, contaba con ocho aviones en servicio.

A partir de la batalla de Teruel las bajas por fuego antiaéreo cobran gran auge, a un tiempo que desaparecen las producidas por caza enemiga y disminuyen las atribuidas a accidnete.

A finales de abril de 1938 el Grupo 30 estaba en plena pujanza y contaba con todo su potencial teórico, probablemente por haber arribado a España una última remesa de Natachas.

Para esta época la Jefatura de Fuerzas Aéreas había disminuido su confianza en este tipo de aparato y pensaba en reforzar su Aviación de Cooperación mediante la adquisición de otros tipos más modernos, entre ellos el Grumman "Delfín" (modelo del que compró 40 ejemplares en Canadá, de los cuales 34 arribaron a España), el Bellanca (con 22 aparatos adquiridos en Estados Unidos, a través de Méjico, que no llegaron a actuar) y los Fokker C-X y G-I, que no fueron terminados a tiempo.

Después del corte en dos de la Zona republicana, las escuadrillas 1.ª, 3.ª y 4.ª actuaron intensamente en los frentes de Castellón y Teruel hasta el mes de julio de 1938, permaneciendo en Cataluña la 2.ª. Las escuadrillas del Sur operaron en el verano por Extremadura, sin que conozcamos sus pérdidas en este teatro (los partes nacionales registran un derribo en el sector del Zújar, el 29 de julio, y otro probable en Castuera, el 9 de agosto. García Lacalle admite un piloto de Natachas muerto y otro inútil en julio de 1938 y ninguna baja en los meses siguientes).

En las últimas fases de la guerra, el Grupo 30 tuvo, al menos, nueve bajas de aviones (siete de ellas definitivas): las seis del 24-12-38; una que se produjo el 8-1-39 por accidente de despegue y ocasionó la muerte del piloto (teniente Salvador Ribas) y graves quemaduras al observador (Luis Fonollosa); otra frente a Cartagena con ocasión del bombardeo al mercante "Castillo de Olite" (con muerte del teniente Ayuso, por reacción antiaérea), y la última por accidente sobre el aeródromo de Barrax, cuando los tenientes Munuera y Mulet partían hacia Barajas con el resto de la 3.ª Escuadrilla para entregarse al Ejército vencedor, el 29-3-39, como les había sido propuesto por sus jefes, para que otros compañeros más comprometidos o menos confiados pudieran escapar. Si para sus camaradas de la 3.ª y 4.ª Escuadrillas este fue el servicio más desagradable, anodino y, acaso, peligroso de toda la guerra, según me escribió Hernández Chacón (2.º Jefe del Grupo 30 a la sazón y comandante del conjunto de ambas escuadrillas aquel día), para Munuera resultó el postrer acto de su existencia y para Mulet supuso el inicio de su cojera permanente.

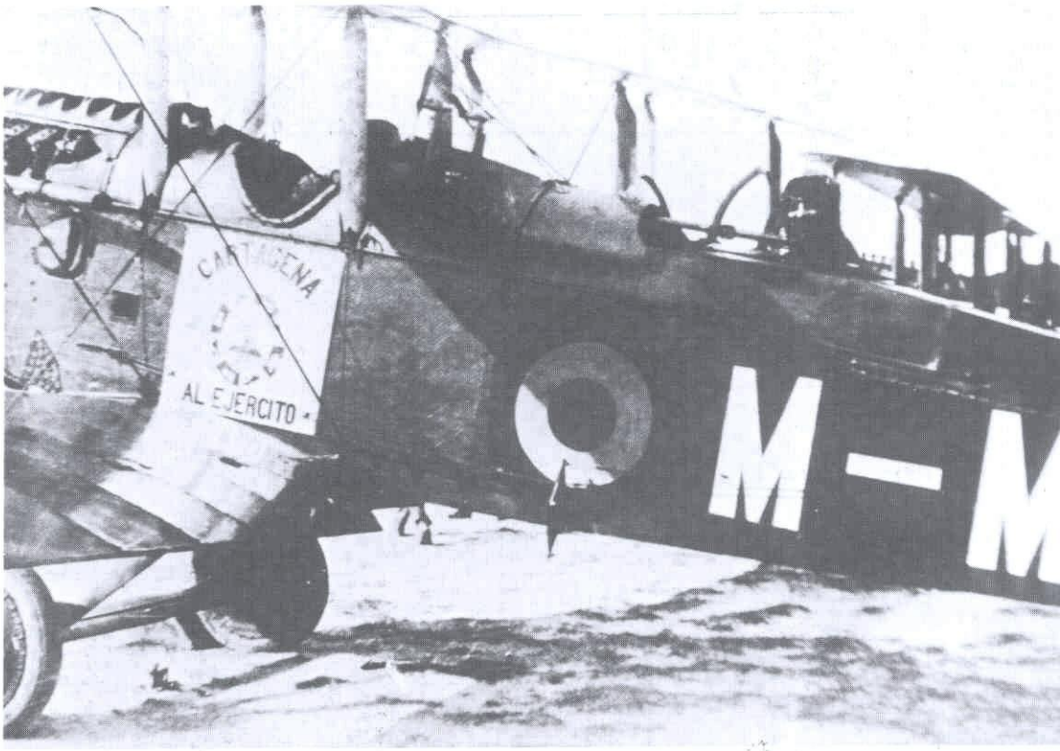
Aparte de estas bajas definitivas, el menos dos Natachas fueron averiados en las operaciones de Pozoblanco (de las Escuadrillas 3.ª y 1.ª), y en ellas resultaron heridos el 19-1-39 los sargentos pilotos Vicente Rivera y Jesús Cañamero y los tenientes Luis Román y Dionisio Martínez Rábago.

Respecto a las bajas anteriores a julio de 1937, los pocos datos conocidos pueden verse en mis artículos "Los Natachas en la Guerra Civil", publicados en la "Revista de Aeronáutica" de los meses de enero y junio de 1979 ■

Cuatro Vientos, 19 octubre 1921.—S. M. la Reina, madrina del aeroplano donado por la provincia de Murcia, rompe la botella de champagne sobre la hélice del De Havilland DH-4.

Aeroplanos del pueblo

Por "Canario" Azaola

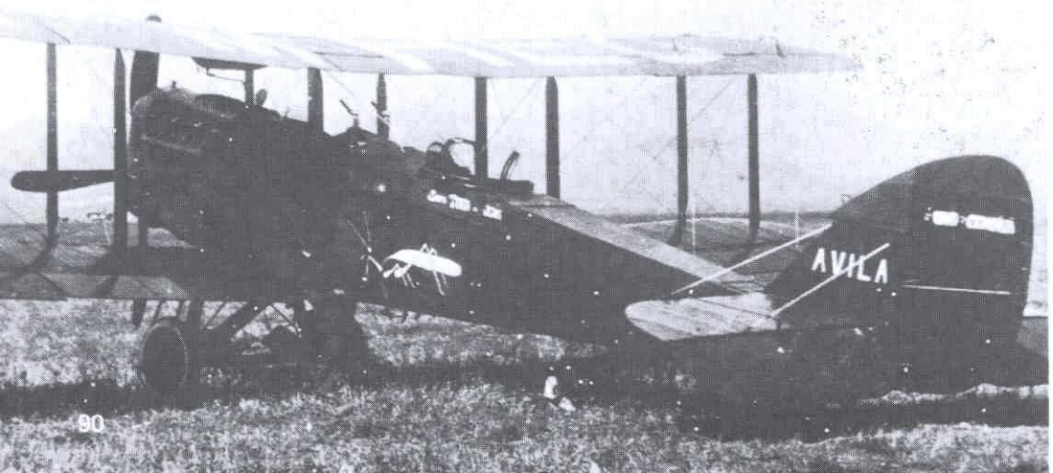


Lamentablemente, tuvo que producirse la tragedia en Marruecos, el desastre de Annual en 1921, para que el gobierno reaccionara, despertando a la realidad, y el llano pueblo español, conmovido, en admirable gesto de solidaridad, se volcase en ayuda de aquel sufrido y desmoralizado Ejército de Africa.

La Aviación, que sin apenas medios, apoyo y comprensión, desde 1913 actuaba en Marruecos, habría de beneficiarse también, al recibir un material más moderno y abundante, con el que habría de sacar un mayor partido a sus grandes posibilidades.

Fue el capitán de la Guardia Civil, Martínez de Vivar, quien lanzó la idea, de que a través de suscripciones, cada provincia regalara un aeroplano al Ejército; la reacción no se hizo esperar y a partir de entonces, las páginas de los periódicos fueron a diario portavoces de los distintos ofrecimientos y cuestaciones populares; copiemos alguna de aquellas noticias: "En el garden party celebrado en los jardines de la Granja Agricola a beneficio del avión "Ciudad Real", se recaudaron 3.000 Ptas., la suscripción alcanza las 24.000"; "La casa constructora de automóviles Hispano Suiza, regala al Ejército diez motores para aeroplano de 300 CV"; "El Real Aero Club de Cataluña comunica a la Dirección de Aeronáutica el acuerdo de regalar un aeroplano que se denominará "Cataluña" y ofrecer el concurso de los pilotos del Club para dirigirlo"; "El exsenador don Eusebio Giraldo de Medina del Campo, ha escrito al Jefe del Gobierno rogándole que compre un aeroplano de combate (1) y se le envíe a él la cuenta".

Semanas después, la prensa se hacía eco igualmente del resultado tangible de tantas pequeñas o grandes donaciones. El 29 de septiembre de 1921 SS. MM. los Reyes presiden en el aeródromo de Cuatro Vientos el acto de bendición y entrega de los aparatos DH-4 "Salamanca" números 1 y 2 que son amadrinados por la Soberana y la Infanta Doña Isabel; así como los dos que dona Zaragoza, cuyo madrinazgo corresponde a la señora del Ministro de la Guerra, Sr. La Cierva y a la condesa de Coello de Portugal. Dos días después, en el mismo aeródromo son entregados el "Murcia" número 2 "Don Juan de la Cierva" y el "Murcia" número 3 "María de la Fuensanta" ambos DH-4.



(1) Hidroavión bimotor "Flying Boat" F-3, que bautizado "Medina-Giraldo" fue entregado a la Aeronáutica Naval en Barcelona el 18 de septiembre de 1921.

El 19 de octubre, nuevamente los Reyes presiden la ceremonia de entrega en Cuatro Vientos de los aeroplanos DH-4 donados por las provincias de Cartagena, Avila "Santa Teresa de Jesús", Vigo y Murcia núm. 1. S. M. la Reina, madrina de este último, rompe, como es tradicional, la botella de champaña contra el buje de su hélice. Los cuatro aviones —decía la prensa— saldrán en breve para Melilla.

El 15 de enero de 1922 la entrega se realiza en Tablada, se trata de 17 aparatos ¿todos Breguet XIV?, que corresponden a los siguientes donantes: tres de Asturias, uno de Huelva, tres de Cádiz, "Teniente Coronel Primo de Rivera", "Alférez Lozaga" y "Soldado José Raposo", uno de Palencia, uno de Logroño, cinco del señor Marquet, uno de "La Vanguardia" de Barcelona, uno de la Colonia Española de Manila y uno de Canarias. Nueve días después, en Cuatro Vientos y en acto presidido por la Infanta Doña Isabel, que representa a la Reina Doña Victoria Eugenia, se entregan los Breguet XIV "Teruel", "Santander", "Ciudad Real" y "Cuba".

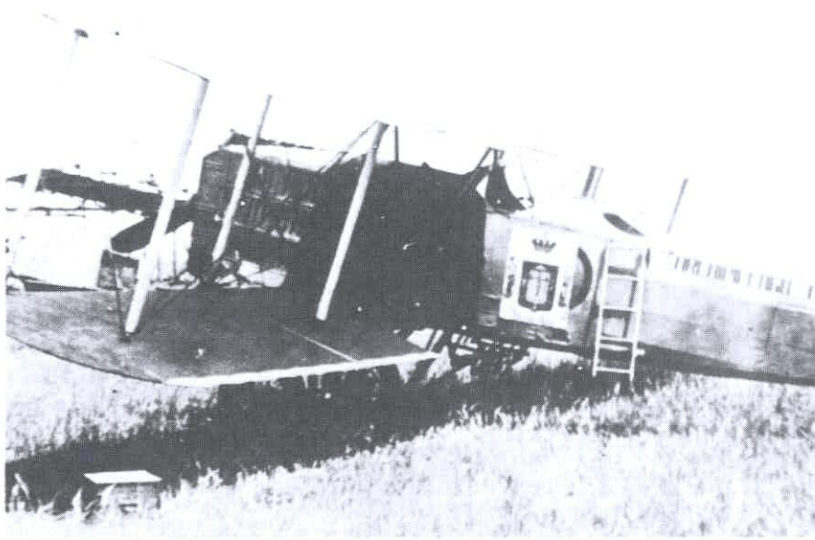
El 10 de febrero S. M. la Reina amadrina el avión "Badajoz" entregado en Cuatro Vientos y en el mismo aeródromo diez días después el "Granada", un DH-9 motor Napier —"considerado como el mejor del mundo"—. En el discurso de ofrecimiento, pronunciado por el capitán general Orozco, el ilustre soldado resaltó la esplendidez de la tierra granadina "que no se limita al regalo de hoy, sino que además, cede terrenos en el campo de Armilla para el asentamiento de un aeródromo militar y contribuye económicamente a la construcción de los edificios necesarios". La bendición, prevista en principio para el día 16, habíase aplazado en señal de duelo por la triple desgracia ocurrida en Cuatro Vientos el día 14, en la que los aviadores ingleses Richardson (profesor de aquella Escuela), Milnes y Jortiveiles (quien debía realizar el vuelo de exhibición del aeroplano "Granada") perdieron la vida al estrellarse, en La Huerta del Rey exactamente, el "Bristol" que ocupaban.

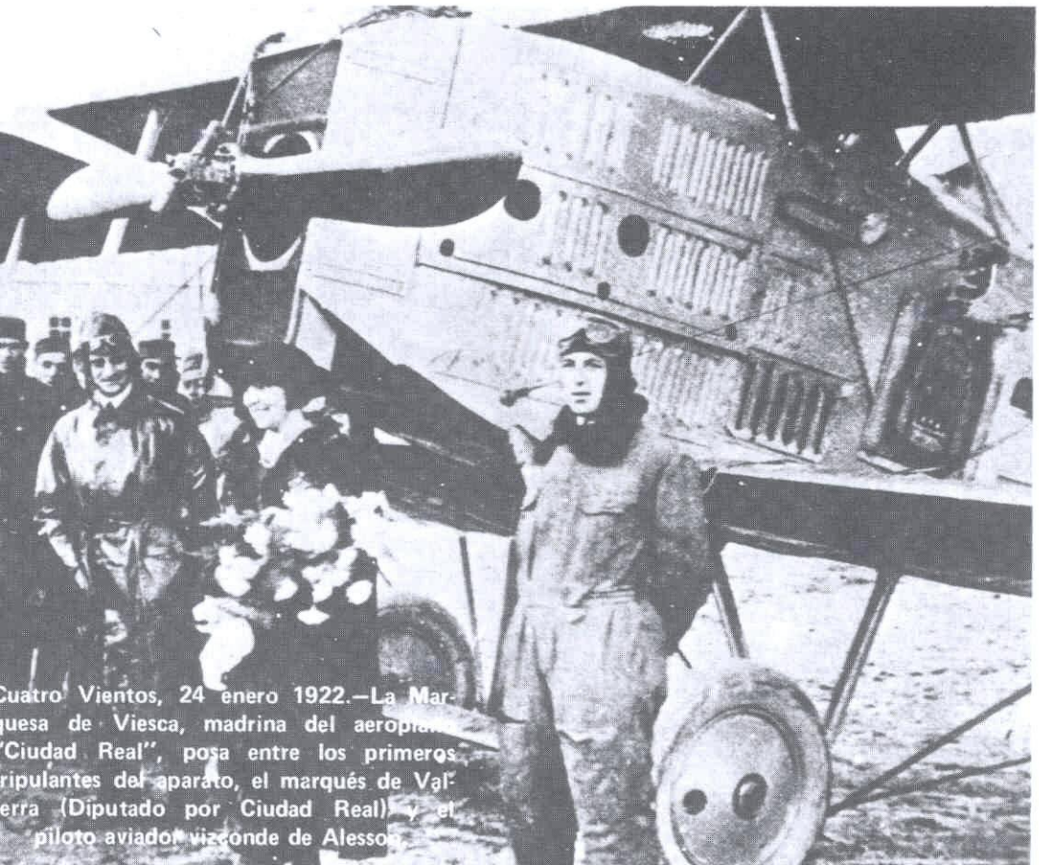
El 24 de junio las pequeñas Infantas visitan por primera vez Cuatro Vientos para presidir el acto de ofrecimiento de los Breguet XIV que las provincias de Madrid y Canarias regalan al Ejército, por suscripción popular iniciada por los diarios "El Sol" y "La Provincia" (Las Palmas) respectivamente. El aeroplano "Madrid" fue amadrinado por la Infanta Doña María Cristina y al Sr. Ruiz Ferry, presidente del Real Aero Club de España y colaborador aeronáutico de "El Sol", le correspondió pronunciar el discurso de entrega. Bendecidos los aparatos por el Obispo de Canarias realizaron diversos vuelos, el "Madrid" concretamente sobre la capital con el fin de saludar a sus donantes. "Las infantitas —narraba la prensa— se mostraron encantadas, sobre todo por las "locuras" que con su maestría habitual, ejecutó Lecea a bordo de su avión".

La última de las entregas que hemos podido registrar, tuvo lugar en Tablada el 2 de julio de 1922, donde se bendijeron y bautizaron el "Archipiélago Canario" (Bre-XIV) y el "Tenerife"; de ambos fue madrina la Infanta Doña Luisa, uno para sí y el otro en representación de la Reina Doña Victoria Eugenia. ■

Tablada, 15 de enero de 1922. El Arzobispo de Sevilla procede a la bendición de los 17 aparatos regalados al Ejército por distintas provincias.

El "Archipiélago Canario".





Cuatro Vientos, 24 enero 1922.—La Marquesa de Viesca, madrina del aeroplano "Ciudad Real", posa entre los primeros tripulantes del aparato, el marqués de Valderra (Diputado por Ciudad Real) y el piloto aviador vizconde de Alesson.

Historia aeronáutica granadina

FERNANDO DE QUEROL MÜLLER, Teniente General de Aviación

Anualmente, la Excma. Diputación de Granada, que siempre hizo gala de un excepcional interés y entusiasmo por la Aviación, organiza, en colaboración con la Jefatura de la Base de Armilla, una Semana de Cultura Aérea, en la que se celebran, entre otros actos, un ciclo de conferencias, una exposición de material y documentos aeronáuticos y un festival aéreo. En una de las últimas ediciones, siendo el Teniente General Querol Capitán General de la Segunda Región Aérea, pronunció la conferencia que reproducimos a continuación.

El aviador belga Tick, el primer hombre que voló en aeroplano en Granada (20-VI-1911).

Hace 14 años, por los avatares de la vida y la obligada rotación profesional, perdí mi destino en Granada. Y digo perdí, usando un verbo que suele aplicarse a la repentina privación de algún tesoro de salud, de ser querido, de privilegio. Perdí vivir al amparo de esta sierra impresionante, respirando el embeleso de la ciudad, grabando clichés imborrables en la retina y acumulando gratísimas sensaciones en el recuerdo. Perdí la ocasión de disfrutar de cerca de la sincera, noble y cálida amistad de muchos de sus habitantes, que a mi mujer y a mí tan gratamente nos impresionaron.

Destinado como coronel jefe de la Escuela de Pilotos de Armilla desde 1965 a 1967, siempre recordaré con agrado cómo, durante mis horas de trabajo, me rodeaba la ilusionada ansiedad de los alumnos, el alegre tráfico de las avionetas, el aire seco y sano del aeródromo, sus horizontes dilatados y aquel gratuito y excepcional telón de fondo de Sierra Nevada en cuyos juegos de luces y sombras, colores y tonos, brillos, matices y quiebros, tanto mis ojos se recrearon.

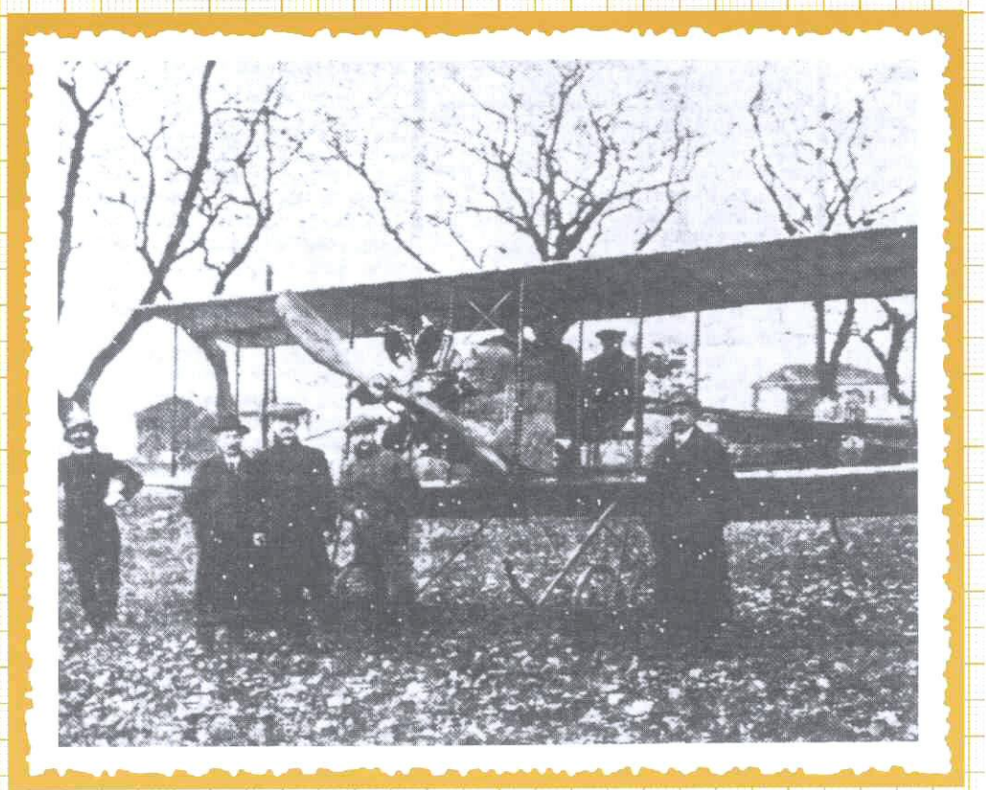
Y en mis ratos de ocio y descanso fuera del aeródromo, el placer deliciosamente repetido de admirar vuestras innumerables maravillas, con tanta razón elogiadas de modo unánime por todo el mundo.

Hoy vuelvo aquí, amablemente invitado por la Excma. Diputación Provincial para hablar de la primitiva historia aeronáutica granadina, utilizando los apuntes tomados tiempo atrás. Entonces, en aquellos años 65-67, entre mi amigo y compañero don Francisco Garrido Morales y yo, emprendimos con ahínco e ilusión el trabajo de pedir datos a amigos y de rebuscar por hemerotecas y archivos. Contando con la excelente voluntad de muchos granadinos, pudimos acopiar bastante material, aunque permaneciendo siempre con la impresión de que quedaban efemérides nunca recogidas en imprenta e intuyendo que lo recopilado era lamentablemente incompleto. Si ahora alguno de los presentes pudiera rellenar alguna laguna o corregir algún error, sus aportaciones serán sumamente agradecidas.

Como Jesús Salas, mi admirado amigo, ya ha glosado magníficamente, por lo que me cuentan, el tema de las fuerzas aéreas en 1936-1939, yo voy a terminar donde él empezó. Es decir, voy a abarcar los cinco lustros transcurridos desde el primer vuelo en Granada en 1911 hasta el Alzamiento en 1936.

Estos cinco lustros vamos a considerarlos divididos en 3 periodos.

- *1.º: espectáculos populares en el hipódromo y en el cauce del Genil. Abarca de 1911 a 1915.*
- *2.º: simple llanura de vuelo, sin edificios, en Armilla. Durante los años 1920 y 1921.*
- *3.º: aeródromo militar con edificios, en Armilla. Comprende de 1922 a 1936.*



1913.-Biplano de Mr. Demazel, que voló en el hipódromo de Armilla el 28-V-1913.

Primer periodo: ESPECTACULOS POPULARES

La actividad aeronáutica granadina nació en dos lugares concretos: el hipódromo y el cauce del Genil en su confluencia con el Darro; y con unos motivos también muy determinados: las fiestas del Corpus.

Se da la curiosa circunstancia de que nos estemos ocupando ahora de la historia aérea de Granada precisamente durante las fiestas del Corpus, en momentos en que se están cumpliendo los 70 años justos de cuando los puros y limpios aires de esta ciudad se vieron por primera vez rasgados por una máquina humana.

Otra circunstancia digna de resaltar es que la aviación andaluza se inicia en dos hipódromos: el de Tablada en 1910 y el de Armilla en 1911.

¿Cómo empezó la actividad aérea en el hipódromo de Armilla? Empezó como espectáculo de feria o de circo, como curiosa novedad para atraer público.

Los periódicos de Granada afirmaban que "las tardes de aviación son otro de los números que no deben faltar del programa de festejos, como ejemplo de cultura y como medio eficacísimo para atraer a nuestra ciudad enorme contingente de forasteros". "Casi puede decirse que es un espectáculo desconocido en Granada y sin miedo puede afirmarse que, contratando buenos aviadores, ha de ser uno de los números que más animación dé a nuestra capital".

Uno de los organizadores manifestaba en los periódicos que sus aspiraciones eran conseguir "tres corridas de toros y dos tardes de aviación".

Tanto en Tablada como en Armilla los primeros vuelos fueron de pilotos belgas volando aviones franceses. Concretamente en Armilla fue el belga Tick en un avión Bleriot el 20 de junio de 1911. La entrada general al hipódromo costaba 6 reales, y el mejor palco 40 Ptas.

El "Heraldo" de Madrid elogiaba "las condiciones excepcionales del hipódromo de Armilla, pues no es posible encontrar decoración más bella que aquella serie admirable de moles gigantescas que se llaman Sierra Nevada para un espectáculo cualquiera al aire libre".

Si alababa al hipódromo y a la sierra, censuraba duramente, en cambio, a las comunicaciones, afirmando "ser más sencillo ir a París que a la sultana de Andalucía".

Las fiestas aéreas del Corpus de 1914 tuvieron ya carácter de certamen y de competición, con un circuito de velocidad en el que la Torre de la Vela hacía de boya o de banderola para los virajes de media vuelta.

Los jueces de línea en la Torre de la Vela fueron don Salvador García de Pruneda y Arizón y don Manuel Martínez de Victoria.

El cronometrador, el Sr. Ruiz Ferry.

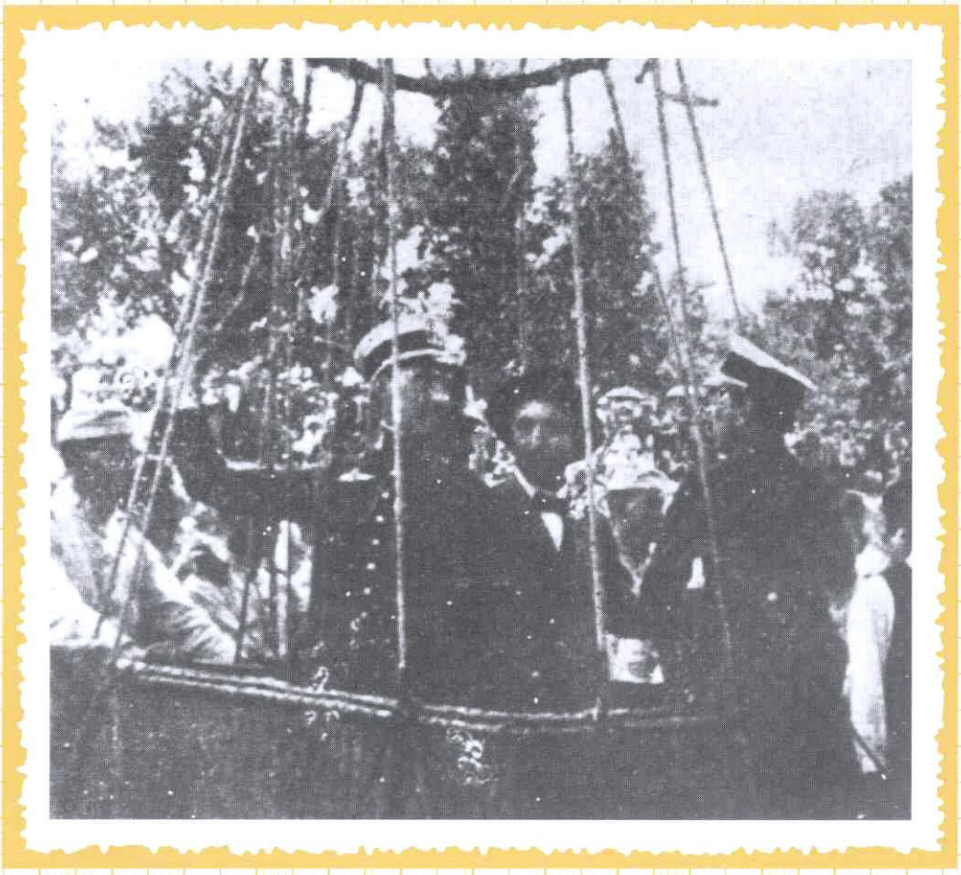
Y la comisión del hipódromo se hallaba constituida por don Eduardo Magdalena, don Enrique Esteban, don Fernando Crehonge, don Mariano de las Peñas, don Luis Dávila y don Luis Bessieres.

El primer premio fue de 5.000 Ptas. y se lo llevó el francés Jean Maurais.

Las ascensiones en globo partían del cauce del Genil, junto a una fábrica de gas. Los globos eran traídos desde el Parque de Aerostación de Guadalajara y montados e inflados aquí. Uno de los más entusiastas organizadores y participantes era el granadino Luis de Dávila. Otros eran los Sres. Aguirre, Rojas y Martínez de Victoria.

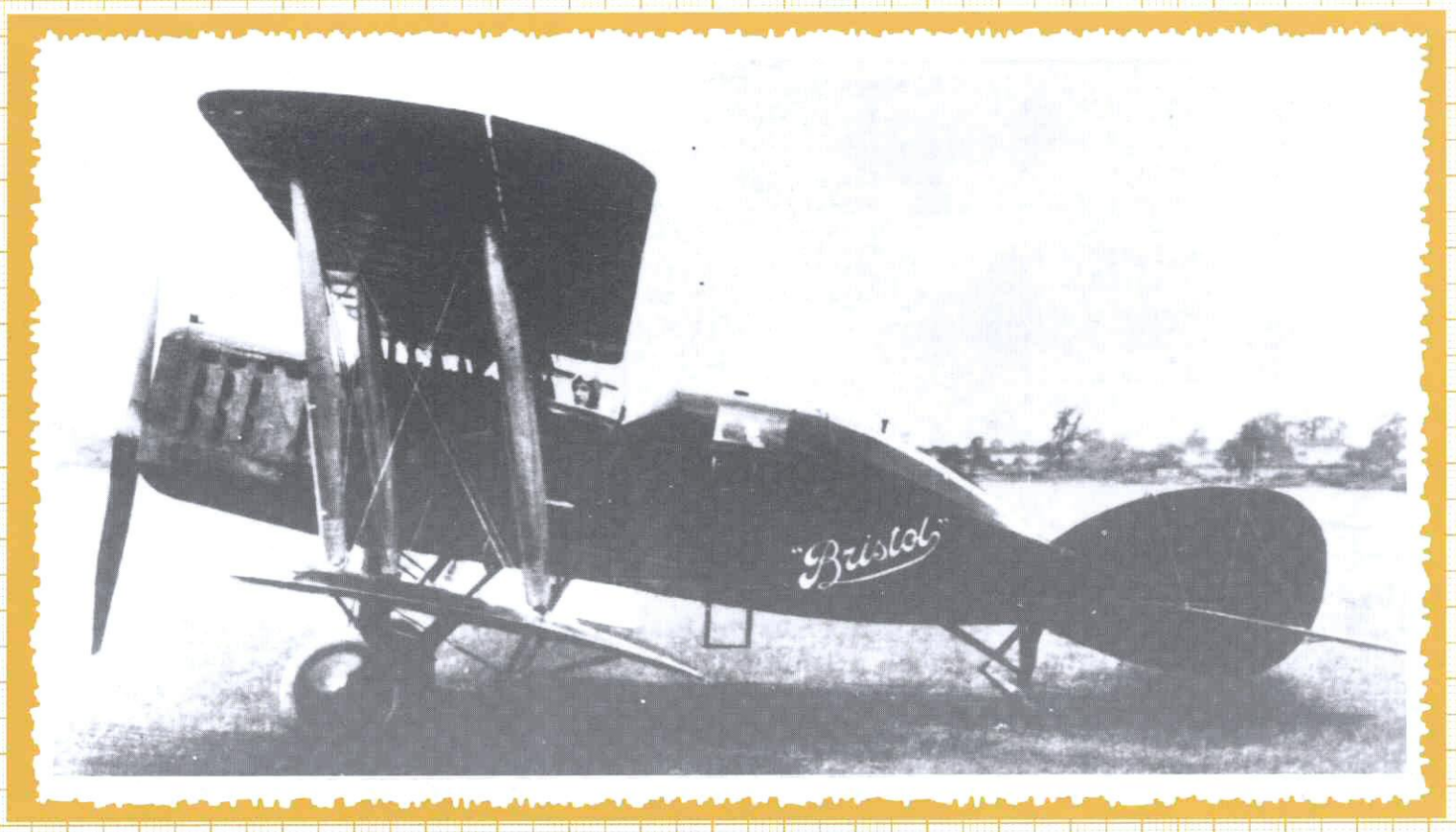
A primeras horas de la mañana, los globos se llenaron de gas en el cauce del río Genil. Numeroso público congregado en el Humilladero y Paseo de San Sebastián presenció su subida y evoluciones. Del globo "Saturno" la revista quincenal "Granada" decía que "majestuosamente avanzaba por la atmósfera con serenidad de gigantesca

Don Luis Dávila-Ponce de León y Wilhelmi 1921-1925.

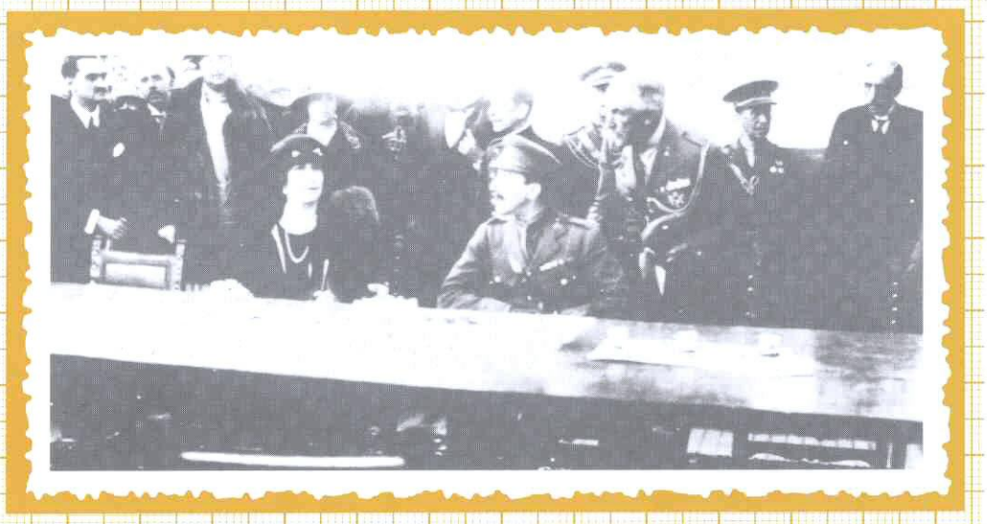


1915.-Los capitanes Dávila y Aguirre y el paisano Martínez de Victoria, preparándose para salir en el "Saturno".

1921.-Avión Bristol de pasajeros, utilizado entre Madrid, Granada, Sevilla, Melilla y otros puntos.



1921.-Avión Bristol de pasajeros.



Sus Majestades los Reyes firman la entrega de los aviones Havilland-IV el 15-X-1921.

1922.-Fotografía tomada en Armilla al paso de la escuadrilla Havilland Napier en viaje a Marruecos. Agosto de 1922. El primero de la derecha es el capitán don Apolinar Sáez de Buruaga.

ave". Y proseguía: "Vencida la tarde, los aeronautas tomaron tierra en el barranco de San Juan, en Sierra Nevada, sobre un extenso ventisquero. El Sr. Martínez de Victoria, gran conocedor de la sierra, dirigió a sus compañeros a Güejar, desde donde se trasladaron todos a Granada".

2.º periodo: SIMPLE LLANURA DE VUELO, SIN EDIFICIOS

El hipódromo se había quedado pequeño y cuando en 1920 se reanudaron los vuelos después del parón de la I Guerra Mundial, lo hicieron ya fuera del hipódromo, en unos incultos llanos próximos utilizados de antiguo como campo de práctica militar de la guarnición terrestre de la ciudad.

Terrenos áridos, sin agricultura, que nos podemos perfectamente imaginar cómo eran leyendo la expresiva descripción que de ellos había hecho 50 años atrás, en 1872, el inmortal don Pedro Antonio de Alarcón en su obra "La Alpujarra".

"La privilegiada comarca granadina, por encerrar todas las bellezas naturales, encierra hasta la ascética y melancólica de los desiertos. No contento Dios con reunir casi a las puertas de la gran ciudad nevadas montañas, cerros bermejos, las rocas moradas de Sierra Elvira, la feraz planicie de la Vega, jardines y bosques; y, por último, ríos de todas clases (aquí el manso Genil, fluyendo entre alamedas; allí el Darro, mugiendo entre peñascos; acá el despeñado Dilar; allá el juguetón Alfacar, y el Monachil y el Cubillas y el Beiro; todos formando como una red de plata), puso Dios también en aquella región los Llanos de Armilla,

desconsolado yermo enclavado como un oasis negativo, en medio de una llanura siempre frondosa, para más lucimiento y realce del edén que lo rodea".

Los festivales aéreos del Corpus de 1920 incluyeron como novedad los bautismos del aire por 50 Ptas. y el lanzamiento del mono "Perico" en paracaídas. En 1921 hubo siembra desde el aire por la provincia de folletos y programas y como hecho insólito el que el aviador francés Mr. Porgés tomó tierra en el Embovedado para efectuar una compra en el Bazar ortopédico de los Rayos X, continuando después su viaje hacia París.

En 1921 es cuando las explanadas de Armilla pasan a ser utilizadas con frecuencia como punto de etapa de los aviones militares que se dirigían o volvían de Melilla. Siendo esta razón la que condujo en breve a convertir una simple llanura pelada en un completo y moderno aeródromo militar.

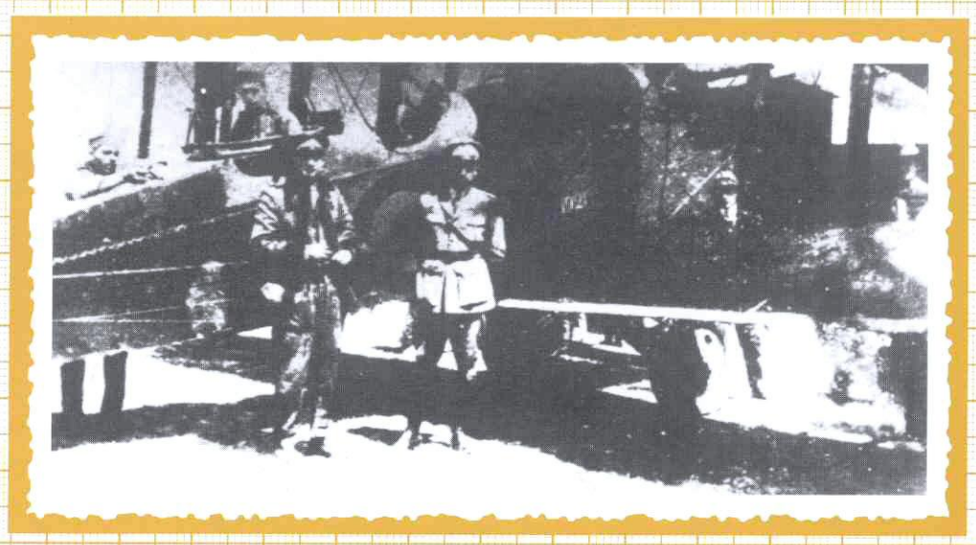
Es ley de vida, consagrada por milenios de acontecer humano, que la guerra, que todos reprueban y nadie quiere, es muchas veces el mejor acicate y trampolín para el desarrollo de nuevas técnicas. Y en este caso concreto fueron las operaciones militares de Marruecos las que impulsaron notablemente al auge y el desarrollo de la actividad aérea en España.

Aquellas operaciones tuvieron lugar en dos zonas muy diferenciadas y bastante independientes entre sí: la de Tetuán-Larache y la de Melilla. Dos zonas a las que acudían los aviones haciendo escala, los primeros en Tablada y los segundos en Armilla. De este modo, desde un núcleo irradiador central en Cuatro Vientos (Madrid) bajaban dos rutas aéreas prácticamente iguales de largas, haciendo escala en Tablada y en Armilla y terminando en Tetuán-Larache y en Melilla. La aeronáutica andaluza ha tenido así dos polos de desarrollo, generadores de crecimiento y de expansión.

Tablada y Armilla, dos nombres cargados de significación histórica y de valiosa aportación.

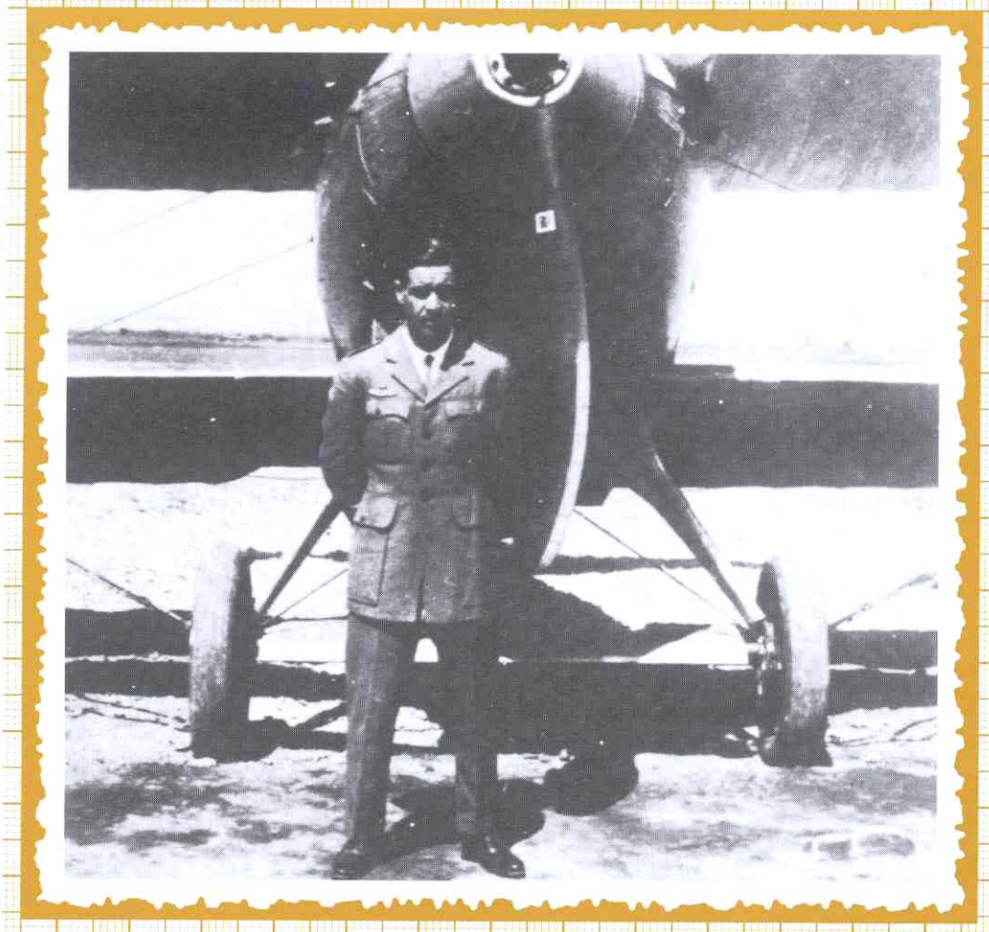
Bien pronto, y al igual que en algunas otras pocas provincias españolas, ésta fue de las primeras que en unos momentos de apuro nacional, abrió enseguida sus manos pródigas para regalar un avión a sus Fuerzas Armadas que estaban luchando en Marruecos; avión que paseó por el aire el nombre eufónico de esta ciudad. Se trataba de un Havilland DH-4 comprado por suscripción popular (90.000 Ptas. de las de entonces) siendo Presidente de la Diputación don Rafael Hitos y Gobernador Civil don Dámaso Gil Municio.

Este avión, junto con los de otras provincias donantes, fue bendecido el 21-II-1922 en Cuatro Vientos por el Patriarca de las Indias, con asistencia de SS. MM. los Reyes. Y fue conducido a Marruecos por don Eduardo González Gallarza.



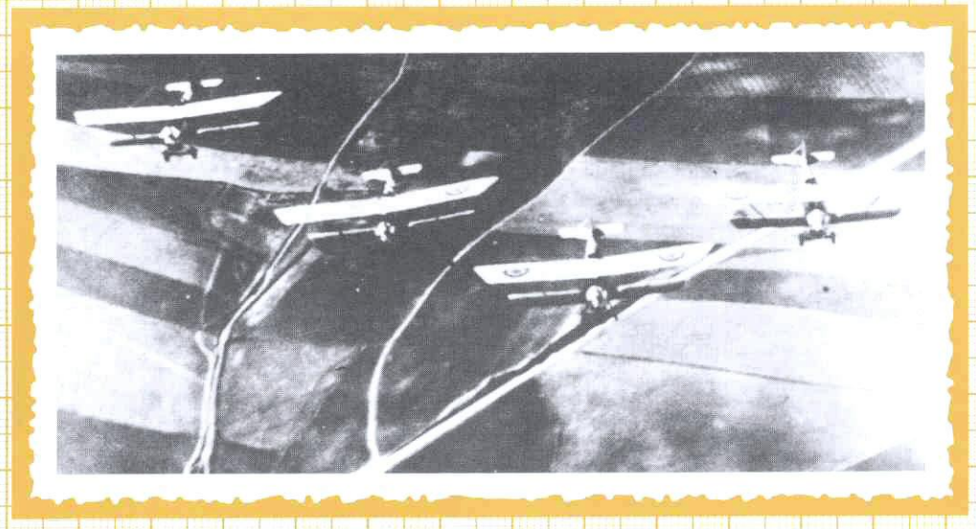
El aeroplano "Granada" en Melilla, donde ha tomado parte en misiones de reconocimiento y bombardeo de la zona rebelde. Noviembre de 1922.

Año 1925.-Accidente del avión Bristol, en el que perecen el comandante don Luis Dávila y el soldado don Juan Jiménez Ruiz.

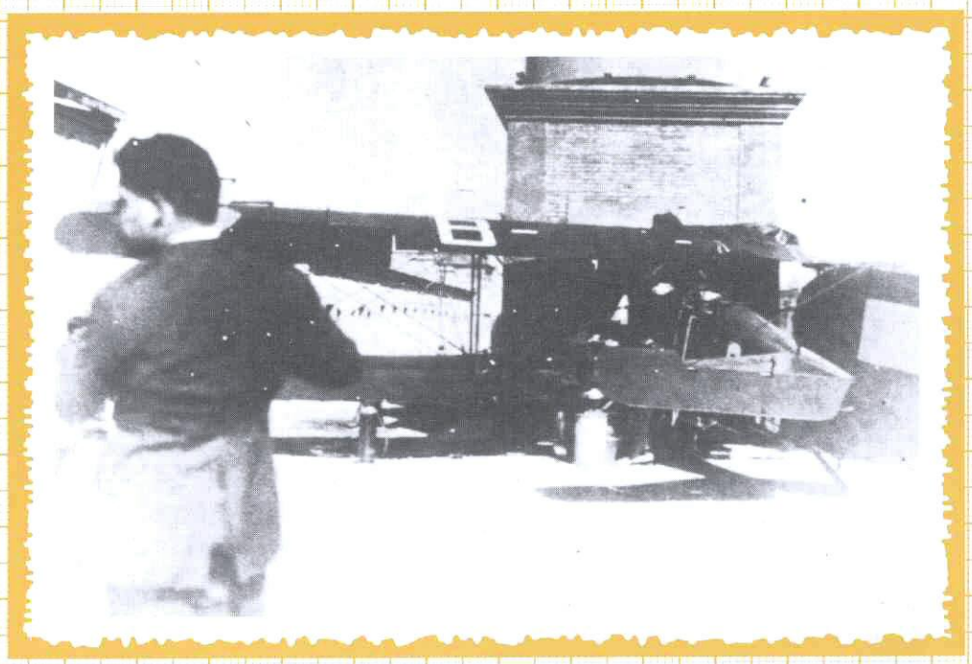


1926.-Breguet XIX y teniente don Luis Díez de Rivera

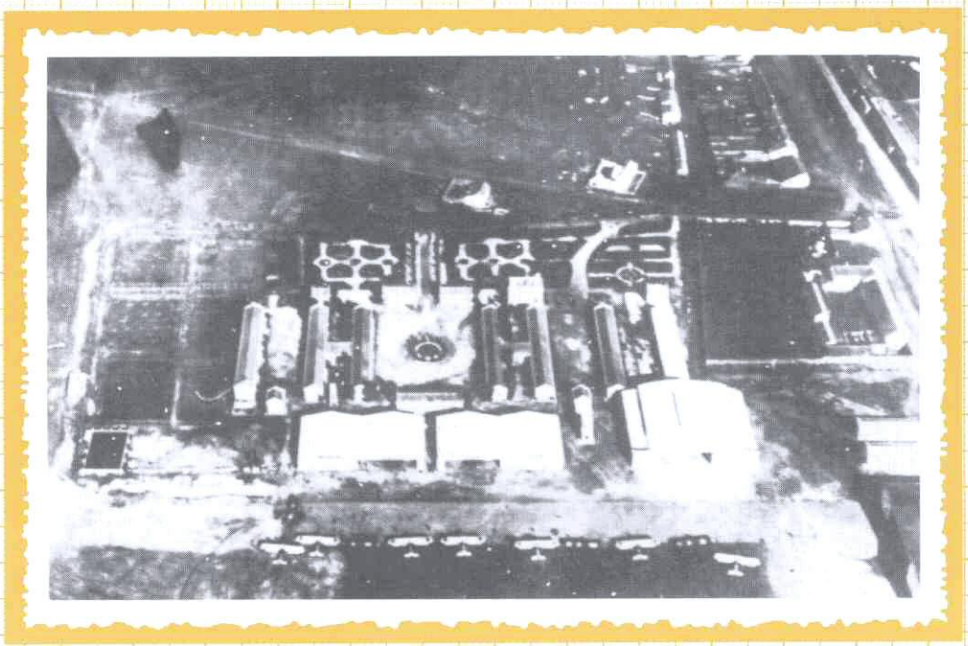
Don Luis Manzaneque Felbrer. 1927-1928.



1928.-Escuadrilla de aviones Breguet XIX sobrevolando la carretera de Motril en las inmediaciones de Armilla.



1928.-Breguet XIX en un choque contra un depósito elevado de agua en el aeródromo de Armilla. A la izquierda el piloto, capitán Negrón.



1928.-Aeródromo de Armilla y aviones Breguet XIX en claro y 4 Breguet XIV en oscuro.

Los aviones que con tanta frecuencia pasaban por Armilla y por Tablada eran los de la guerra de Marruecos: Havilland DH-4, Breguet XIV, Avro 504-K y Bristol. Algunos de sus pilotos eran granadinos como los capitanes Luis Dávila Wilhelmi y Enrique Palacios Ruiz de Almodóvar.

Tanto uso de paso hizo ver la conveniencia de construir un aeródromo donde los aviones pudieran ser debidamente atendidos y enseguida surgió una afortunada convergencia de esfuerzos:

- *por una parte, las autoridades granadinas:*
  - *Gobernador Civil: don Dámaso Gil Municio*
  - *Alcalde: don Germán García Gil de Gibaja.*
- *por otra, los propietarios de los terrenos que generosamente los donaron: don Antonio Gil Prieto, don Antonio Pertinez y el Sr. Mendigorri.*
- *por otra, el general Echagüe, Director de la Aeronáutica Militar.*
- *y el promotor principal que era el capitán de ingenieros don Luis Dávila, movilizando voluntades, efectuando gestiones, provocando regalos; y ofreciendo, por fin, gratuitamente, su título de ingeniero para la redacción de proyectos.*

Resulta curiosa la frecuencia del apellido Gil. Lo llevaban el Gobernador, el Alcalde y uno de los donantes de terrenos.

Se hicieron movimientos de tierras, se levantaron edificios e instalaciones y en 1922, también alrededor de las fiestas del Corpus, se inauguró el Aeródromo Militar de Armilla.

Al acto asisten:

- *Director de Aeronáutica: General don Ramón Echagüe.*
- *Arzobispo: don Vicente Casanova.*
- *Alcalde: don Germán García Gil de Gibaja.*
- *Jefe del Aeródromo: Comandante don Luis Dávila y muchísimo público.*

Es notable destacar que si el aeródromo secundario que era Armilla fue inaugurado

en 1922, su Base principal, que era Tablada, no lo fue hasta un año después.

Tercer periodo: AERODROMO MILITAR, CON EDIFICIOS

En 1925, estrellándose sobre su propia obra, el comandante Dávila, muere en Armilla, como consecuencia de una pérdida con un avión Bristol. Su compañero Emilio Herrera dijo entonces de él que "ha ofrecido su vida hasta inmolarla en sublime sacrificio, en el holocausto de su cuerpo hasta reducir a pavesas informes aquel cerebro privilegiado y aquel corazón generoso".

Un resumen de su vida es:

● *Nace en Granada en 1878, hijo de don Fernando Dávila y doña Berta Wilhelmi.*

Se gradúa de oficial de ingenieros. Sigue el curso de aerostación en Guadalajara y después se hace piloto de avión en un monoplano Nieuport.

Más tarde pidió pasar a supernumerario para atender a una importante empresa eléctrica de su propiedad en Granada.

● *Continuando en la situación de supernumerario, efectúa subidas en globo a las que ya nos hemos referido.*

– *En 1919 es ascendido a comandante. Sigue de supernumerario.*

● *En 1921 cuando en Armilla se hacen trabajos de movimientos de tierras, y se llevan tiendas de lona y barracones de madera, él ofrece gratuitamente su título de ingeniero para construir los edificios. Así, manteniéndose de supernumerario, y sin sueldo, es encargado de la dirección de las obras.*

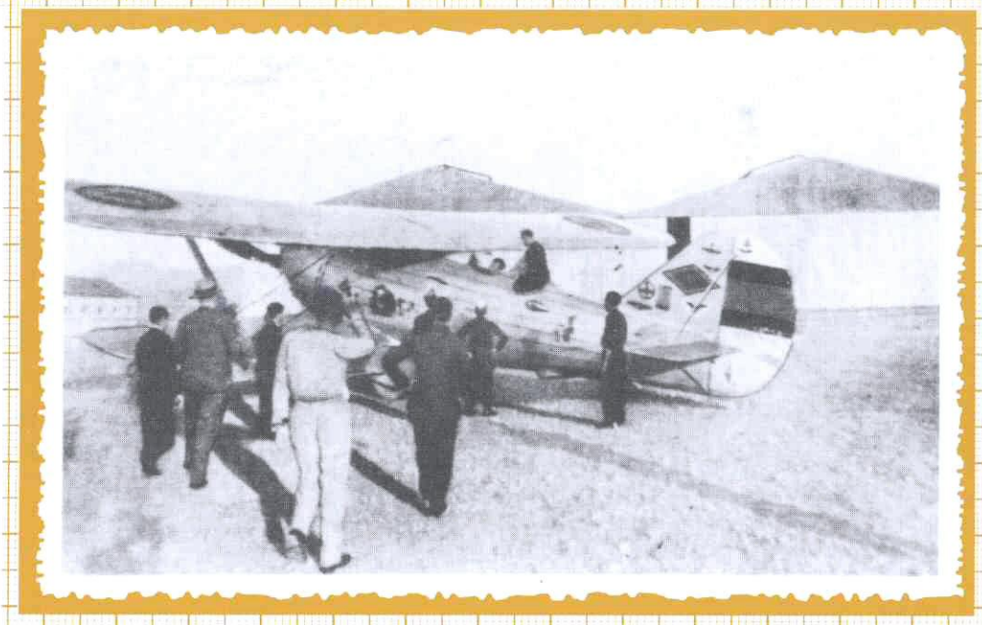
● *En 1922, ya con los edificios terminados, vuelve a la situación de actividad y es nombrado Jefe del Aeródromo.*

Sobre él muere, como hemos dicho en 1925.

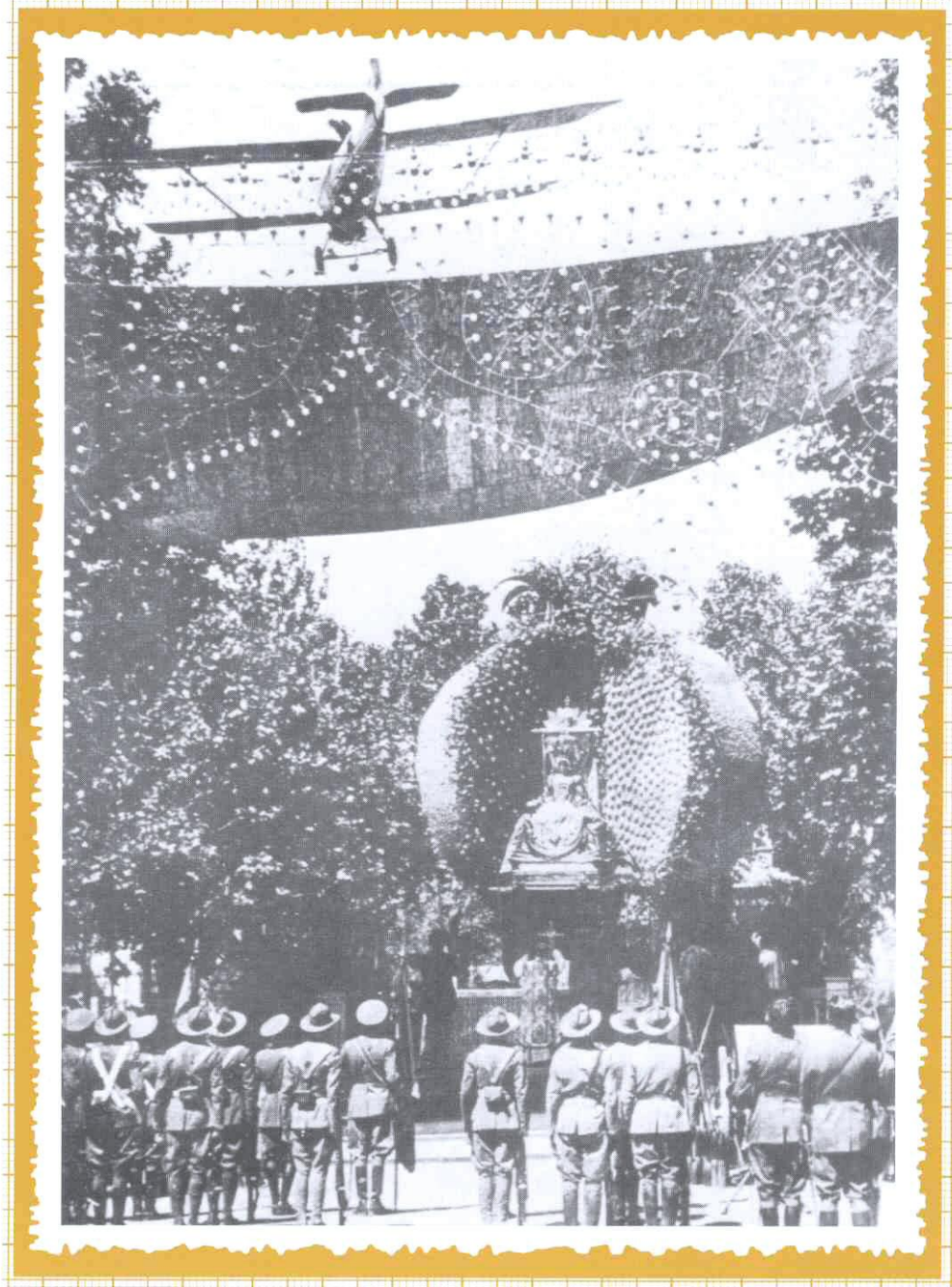
Años después, su sangre fértil hace que el aeródromo se fuera desarrollando y robusteciendo. Experimentó varios ensanches y se levantaron nuevos edificios, trasladando a uno de ellos los servicios de meteorología desde la Universidad. El aeródromo no era escala de las líneas aéreas civiles, aunque sobre él transitaba la línea francesa Latecoere (Africa occidental-París) y a veces recibía la visita, en vuelo de prácticas, de algún trimotor Junkers C-24 de los que hacían la línea Madrid-Tablada.

Por Armilla pasó también el desfile de los famosos. En 1927 los tripulantes de la patrulla de hidros que habían ido victoriosamente a Guinea, la famosa Patrulla Atlántica, cuyos miembros vinieron a Granada acompañados del negrito Pepito Pita, siendo todos ellos espléndidamente agasajados.

También un grandioso homenaje se dispensó dos años más tarde al Breguet XIX "Jesús del Gran Poder" de los capitanes Jiménez e Iglesias, después de su vuelo triunfal a América del Sur.

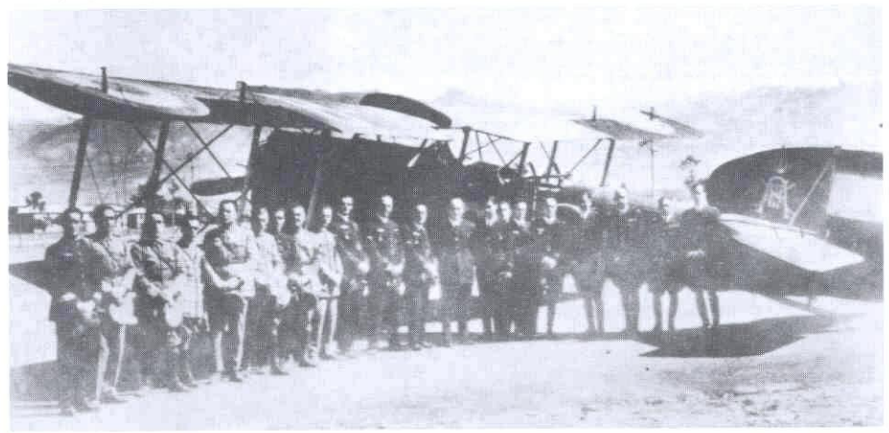


1929.-Llegada a Armilla del "Jesús del Gran Poder"



Misa de campaña en el Paseo del Salón en junio de 1929. El avión es un Breguet XIX pilotado por el capitán don Angel Chamorro.

1930.- Patrulla "Granada" ganadora del 1.er premio en el concurso de patrullas aéreas militares. De izquierda a derecha: Peñafiel, teniente Mencos, suboficial radio, Fernández Pérez, capitán Pérez y Martínez de Victoria y mecánico.



1931.- Fotografía de un Breguet XIV tomada poco tiempo antes del advenimiento de la República. En la cola se ve el anagrama de Alfonso XIII que le acababa de ser concedido. De izquierda a derecha: Alvarez Rueda, Gutiérrez Saura, Jesús Lasada, Enrique Moya, Cándido Carpio, Pío Rodríguez, Prieto Molina, Barajas, Cipriano Rodríguez, Alvaro Monteagudo, Ruiz Jiménez, González Boada, Alemán Ortega, Díez de Rivera, Antonio Campaña, José Mencos, Gerardo Fernández Pérez, Antonio Llorente, Enrique Palacios, Juan Aboal y Manzaneque.

1931.- El comandante don Ramón Franco, Director General de Aviación durante la República, en visita efectuada al Aeródromo de Armilla. Sentados de izquierda a derecha: brigada de Infantería laureado don Manuel Muñoz, comandante don Ramón Franco, comandante don Antonio Ferreiro (Jefe del Aeródromo) y paisano don José Checa. De pie de izquierda a derecha: capitán Fernández Pérez, capitán Campaña, teniente Barajas, capitán Mesa, capitán Ruiz Jiménez, teniente Arregui, teniente Dámaso, teniente Rodríguez, capitán Fernández, capitán Díaz y subteniente Pío Rodríguez.

Don Andrés Grima Alvarez. 1930.

En la época del Graf Zeppelin (1930 a 1933), aterrizando 9 veces en Sevilla, se estudió el posible enlace con Granada. Enseguida se desechó la posibilidad de hacer parada en Armilla, porque, por su altura sobre el nivel del mar se disminuiría mucho su poder ascensional; y, por tanto, su carga útil. Sí se tuvo proyectado, sin embargo, el establecimiento de una línea de aviones Granada-Sevilla para conectar así con la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires.

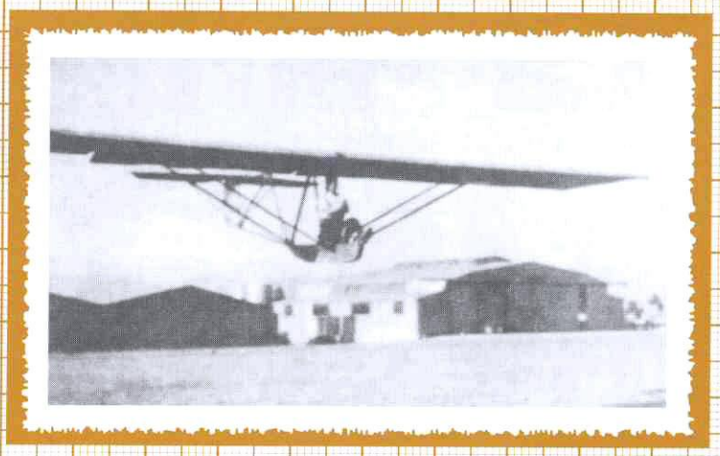
Los años de la 2.ª República significaron un bache en la potencia aérea de Granada. Los aviones militares se fueron de Armilla, no acudían aviones visitantes, no se celebraron exhibiciones ni certámenes ni apenas quedó, allí más que un pequeño destacamento de tropas mandado por un suboficial; la única modesta actividad aérea que cabe registrar es la de algunos entusiastas pilotos de vuelo sin motor.

Cuando llegó el 18 de julio de 1936, Armilla estaba sin aviones, la guarnición de tropa huyó a Almería, vía Motril, y el aeródromo fue ocupado sin lucha por el capitán Pérez y Martínez de Victoria con un puñado de artilleros.

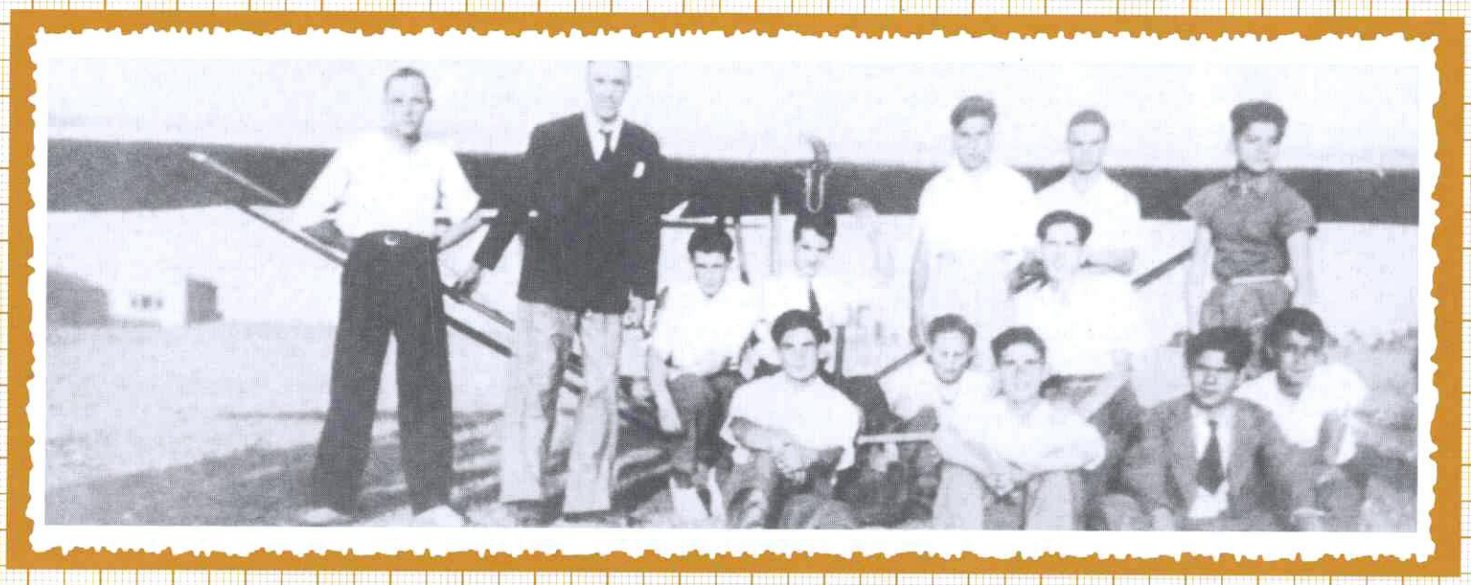
En una ojeada de conjunto a los cinco lustros comentados —1911 a 1936— Granada tuvo una notable historia aérea. Como hemos dicho fue pionera con Tablada de la primitiva aeronáutica andaluza. Los dos aeródromos acapararon casi en exclusiva la actividad aérea en Andalucía, sin más excepción que la pequeña parte que le correspondió a Málaga; esta bella ciudad mediterránea no tuvo nunca actividad militar, pero sí una modesta de escala de líneas aéreas a Alicante y Barcelona y de Aero-Club.

La aportación de Granada a la historia de la aeronáutica reviste caracteres realmente singulares, destacando sobre todo el entusiasmo y la generosidad. Entusiasmo multitudinario, desde el principio, por todo lo que fueran aeronaves, tanto las más ligeras como las más pesadas que el aire. Gene-

1934.-El autogiro La Cierva en una visita a Armilla el 22-II-34.



1934.-Planeador en vuelo pilotado por uno de los socios del Aero-club.

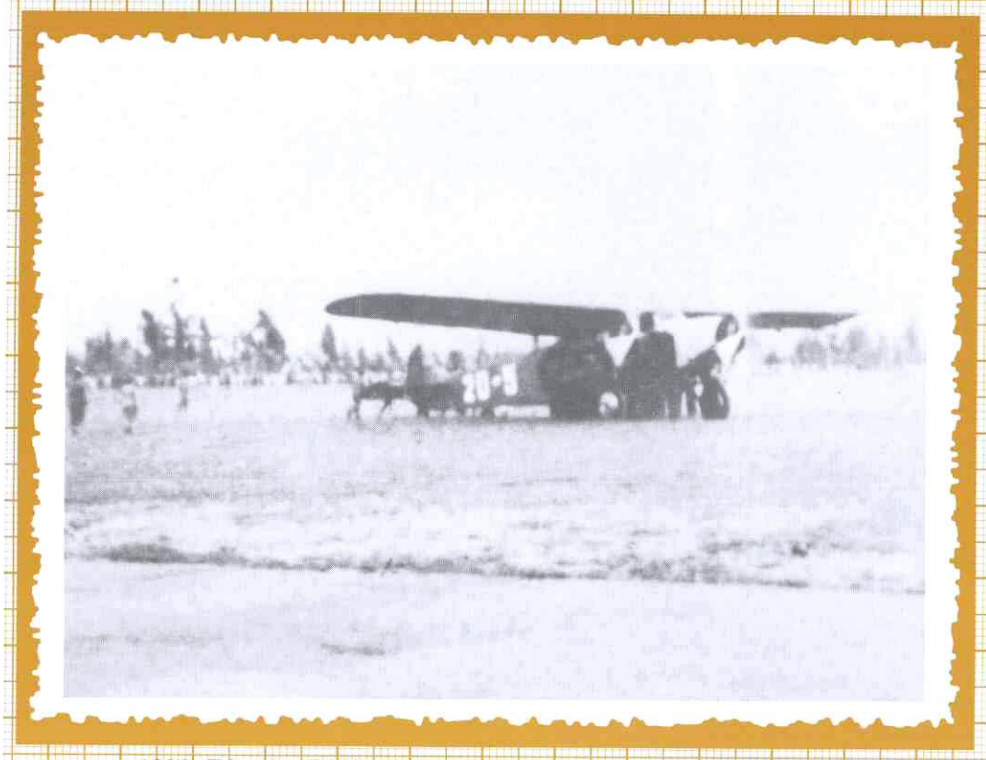


1934.-Grupo de socios del Aero-club de Granada asistentes a los cursos de vuelo sin motor. De izquierda a derecha: primera fila: Linares Maza, Mirasol Godoy, Díaz Ramón, desconocido y desconocido. Segunda fila: Spinola Ortega (fallecido en accidente en 1966), Del Barrio Marqués, Bremúdez Hernández, desconocido, desconocido, Spinola Ortega (hermano del anterior) y desconocido.

rosidad que en un aspecto, el regalo de un avión militar, fue también alarde patriótico de otras provincias; pero en otros dos aspectos, Granada hizo gala de una generosidad sin parangón posible, con dos desprendimientos únicos, que no se han producido en ningún otro sitio de España: unos propietarios que regalan los terrenos y un ingeniero que gratis, sin sueldo, redacta el proyecto y dirige las obras.

Después de la Guerra 1936-1939, la Base continuó su vida con desigual fortuna, sufriendo un grave bache en 1971 cuando soplaron vientos de desmantelamiento y de abandono; por fortuna, pronto cesados, aunque con consecuencias irreparables como fue la desaparición de un pequeño museo de recuerdos aeronáuticos granadinos. Después la Base se fue remontando poco a poco, recuperando sus niveles de potencia y rendimiento.

Para terminar, quiero expresaros mi reconocimiento a todos por vuestra benévola e indulgente atención. Y dar las gracias a la Excelentísima Diputación por brindarme la ocasión de volver aquí por una horas; porque, si es verdad que no hay nada como la pena de ser ciego en Granada, también es cierto que una suerte afortunada es la de poder regresar de vez en cuando, con los sentidos muy abiertos, a Granada. ■



1936.-Trimotor F-VII-6 durante un festival en Armilla el 19-VI-36.

La Patrulla Acrobàtica española

¡"ASCUA" RESURREXIT!

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ, Coronel de Aviación

Y pasaron casi tres años: desde el 19 de octubre de 1958 que se celebró el festival de Sevilla hasta que...

Una mañana de abril de 1961 me encontraba en Operaciones del Ala de Caza núm. 1; estaba rellenando unos informes a mi vuelta del Curso de Instructor de Vuelo Instrumental hecho en EE.UU. **"Hola, Leo, ¿qué tal te ha ido?". "¡Hombre, Ramón!, muy bien gracias!".** Hablamos un poco, muy poco. De pronto, me espeta: **"¿Vienes dispuesto para las volteretas...?". "¿¡Qué dices!?, el curso que acabo de terminar es todo lo contrario; no sé cómo estoy". "¿Cuento contigo para reorganizar la Patrulla...?". "Claro; ¿qué pasa...?". "Es que nos han invitado para ir a Bélgica en junio con motivo del Cincuentenario de su Aviación".**

Así renació ASCUA, porque Bélgica nos invitó. Y lo curioso del caso es que no fueron las Fuerzas Aéreas belgas por su Cincuentenario, sino el Jefe de la Base Aérea de Wevelgem que por su cuenta y aprovechando el motivo, organizó un Festival Aéreo en su Base cobrando la entrada para engrosar lo que pudiera ser su fondo de atenciones generales.

Así es que para este supuesto magno acontecimiento, se pintaron los aviones con una especie de rayo rojo con bordes amarillos a los costados del fuselaje; en el extradós de los planos, la bandera nacional en abanico abierto hacia los extremos; y los timones de profundidad y empenaje de rojo terminado en forma de sierra. Todo era una mezcla de los colores nacionales y de llamas que semejaran un ascua. A instancias de la Superioridad pintamos en unos folios varios modelos procurando mantener una paralelismo con otras Patrullas extranjeras. Se elevó a Madrid y el Mando eligió el que proponíamos en último lugar que era el único que iba con los planos pintados por arriba y que no nos gustaba mucho. **"Es que así, la gente podrá ver perfectamente que están volando en invertido".**

Ascua" despega en formación de triángulo. Comienza la exhibición. . .

También se acopló el sistema de humo definitivo ya explicado en "**El nacimiento de ASCUA**" y consistente en aprovechar el depósito exterior derecho de 120 galones. De nuevo, los "Borreguero's boys" tuvieron trabajo, no sólo por el sistema de humo, sino también por la feliz idea del Tte. armero, Salvago, de hacer que las ametralladoras de los aviones disparasen salvas de fogueo para mayor emoción y ruido en el cruce final después de la "bomba". Calculando la sección de la boca de fuego, pusieron en ella una especie de "polichoke" y, con los cartuchos sin proyectil, lograron organizar una traca que asustaba.

Entra en formación de "misil" por encima y por detrás de las cabezas de los espectadores. . .

La prueba del invento se hizo en un avión del 11 Escuadrón en la misma línea de estacionamiento de aviones ¡y funcionó! Pero frente al avión, dos o tres líneas más allá, atado en el suyo, en alerta para un ejercicio de defensa, se encontraba el Cte. Jefe del 12 Escuadrón. Como desconocía las pruebas, puesto que el avión no era de su Escuadrón, no podía imaginar que el fuego que salía por las bocas de aquellas ametralladoras apuntándole directamente, no era real. **"De pronto, vi un avión frente a mí, apuntándome y disparando; me quedé agarrotado, cogido a los laterales de la cabina. Cuando los disparos cesaron, me miré el pecho y no encontré herida alguna; no lo entendía, pero no estaba herido".** Luego supo de qué se trataba cuando llamó al jefe de la Patrulla y se lo explicó. Y el Cte. Michavila dijo a su vez al Cap. F. Sequeiros otras cosas que pueden intuirse fácilmente y que huelga reproducir aquí. Todo quedó en el susto.

Y como final a estos recuerdos de la preparación, también diré que, por primera vez, los especialistas y aviones fueron al cincuenta por cien de cada Escuadrón; el 12 al tener aviones de la serie 25 modificados que, aunque duros de mandos, tenían también "**slots**" como los 40 del 11, ya se podían incluir en la Patrulla que, hasta 1958, todo, salvo los pilotos, era puesto por el 11 Escuadrón. También se hicieron unos modestos programitas en la imprenta de la Base de Manises.

Y empezaron los entrenamientos en exhibición de cinco aviones y uno de reserva. La Patrulla estaba formada por los Capitanes F. Sequeiros, Almodóvar y Martínez, los Tenientes Patiño (mientras se redactan estas líneas, ocurre el accidente del avión de Iberia en el monte Oiz. Vaya como recuerdo al Tte. Patiño, magnífico piloto y noble compañero) y Valderas, y el Brigada de

Complemento Perza. El Cap. Sequeiros incluyó en el programa, entre otras cosas, un numerito que consistía en lo siguiente: en la **"bomba"** cuando los cuatro aviones en rombo rompían verticales hacia el suelo, el avión que se había separado venía a ras del suelo a toda la velocidad que podía, se ponía vertical apuntando a la formación que bajaba, esperando que el jefe diera la orden de romper filas para meterse en el espacio que dejaban, a través de sus estelas de humo que allí, por la poca velocidad que llevaban, era muy densa; cuando se producía el cruce, el avión solitario, seguía subiendo haciendo toneles verticales hasta que se quedaba sin velocidad. Recuerdo que cuando me ponía vertical apuntando hacia ellos, totalmente indefenso, puesto que o abrían o chocábamos, pasaba mucho miedo. Pero como contrapartida, cuando salía bien, era tan espectacular que valía la pena. A veces, quedaban las cuatro estelas como las patas de un pulpo y entre ellas, la mía, que con los toneles verticales quedaba como una cabeza de cobra.

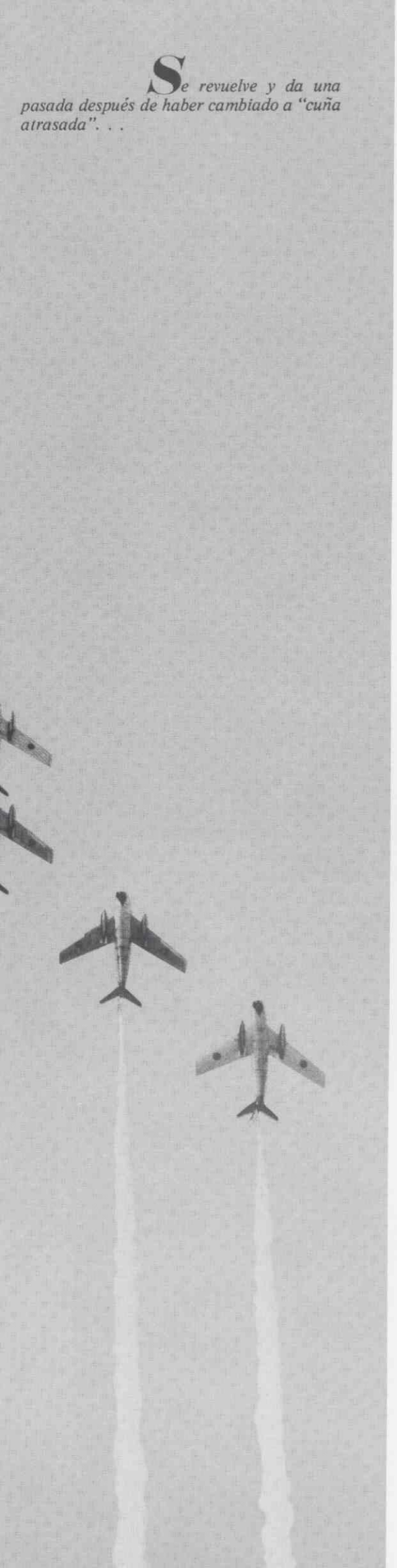
Y entre los preparativos, entrenamientos, etc., llegó un día en que antes de ir a Bélgica, fuimos llamados a Sevilla a un Festival Internacional. Y es curioso que... **"Sevilla tuvo que ser..."** porque el 19 de octubre de 1958 en San Pablo terminó ASCUA y el 2 de mayo de 1961 en Tablada, renace. La exhibición la hicimos desde Morón en un vuelo que duró 50 minutos y, salvo decir que nos molestaron las grúas del Guadalquivir y el cerro de San Juan de Aznalfarache durante el cruce de la **"bomba"** y que el Tte. Valderas tuvo en esta maniobra una pérdida de compresor que le comprometió un poco, no hay mucho más que contar. Pero lo más importante fue: ASCUA... ¡Resurrexit!

El 18 de junio tuvo lugar la demostración en Bélgica (Wevelgem). El viaje hasta Chievres —donde desplegó nuestra Patrulla— fue por jornadas ordinarias; se notaba la reducción de autonomía por haber anulado un depósito exterior de 120 galones para el sistema de humo. Hicimos escalas en Zaragoza y Chateauroux; la formación iba dividida en dos: delante, el grueso de cuatro aviones y separados a distancia visual, una pareja formada por el Tte. Coronel Meneses que, como Comandante accidental del Ala, también había sido invitado, y yo; el Brigada Perza, con los especialistas, fueron en el DC-3.

Pero lo de Bélgica tuvo su **"miguita"**; ya hemos referido lo que significaba el Cincuentenario. Pero hubo más cosas: la tarde antes, hicimos un entrenamiento; en la carrera de despegue, cuando íbamos a unos 80 nudos, el Cap. Martínez oyó un ruido extraño, miró el cuadro de mandos y vio la luz de fuego encendida: **" ¡¡el 2 aborta...! ! "**. A pesar de ser una pista de 45 metros de ancha y cortar bruscamente el motor, todos logramos reaccionar y detener los cinco aviones sin que se produjera ningún choque. El ruido y la luz fueron provocados por un álabe del compresor que salió disparado y que, gracias a Dios, no alcanzó a nadie de los que íbamos a los lados del 2.

Tras cambiar al avión reserva, logramos hacer el entrenamiento en Wevelgem, que distaba unos kilómetros de Chievres. Al realizar el numerito de la "bomba", cuando yo estaba "pataleando" allá arriba sin velocidad, después del cruce descrito, quedé atento a las órdenes del jefe para reunirme con él, pero no oía nada; intenté hablar y tampoco pude; me había quedado sin radio. Orientado por las estelas de humo de los otros, piqué rápidamente para no perderlos, pues el humo se cortaba al terminar la maniobra. Logré reunirme y respiré; luego supe que el jefe se había quedado ciego: su radiocompás no le funcionaba. Entre unos y otros, hicieron que llegásemos a Chievres, una Base tan bien camuflada entre bosques y granjas que era muy difícil encontrarla sin medios de navegación. Como curiosidad diré que en el rodaje, entre casas de labor y pajares, nos encontramos más de una vez con alguna vaca que, tranquilamente, nos veía pasar mientras seguía rumiando.

El día del Festival amaneció con un techo de nubes bajísimo. Pasamos la mañana mirando al cielo. Pero los que más sufrieron fueron los jefes de las Patrullas: era digno de ver al francés mirando a través de las ventanas con aire de derrotado. El jefe español acabó con las provisiones de Aspirinas. En la exhibición, los franceses sólo dieron una pasada en cuña, dejaron en el cielo la bandera francesa hecha con el humo y se largaron. Nosotros hicimos una exhibición **"superplana"**; ni siquiera la "plana" que para estos casos teníamos prevista. Porque he de decir que para evitar sorpresas, además de la exhibición normal de cinco aviones, teníamos prevista otra de cuatro y, en ambas modalidades, una **"plana"** en la que se podía hacer toneles, pero ese día, como digo, fue la **"superplana"** ni siquiera toneles porque las nubes estaban a 1.500 pies. Como es natural, no hicimos la **"bomba"**; pero fue sustituida tan espectacularmente que compensó con creces los esfuerzos. Al final, picamos en formación de cuña de frente hacia el público y, cuando empezábamos a



Se revuelve y da una pasada después de haber cambiado a "cuña atrasada". . .

nivelar el picado, a la voz de ¡Ya! , comenzamos a disparar. rompiendo la formación y saliendo en abanico hacia arriba y a los lados. Nos consta que hubo desmayos y que el público, repuesto del susto, rompió en una gran salva de aplausos. Todo el vuelo duró 35 minutos. Y el Capitán Piñón de la patrulla de paracaidistas casi se nos rompe por saltar en caída libre desde muy bajo por culpa de las nubes.

Por la noche, la cena en Welvegem. Sacaron un plato precioso: medio camarón, ensaladilla y lechuguita cortada muy menuda. Todo correcto, elegante, sin prisas por parte de los comensales; creíamos que era **"l'entrée"**. Pero cuando el Coronel artífice del resurgimiento de ASCUA dijo: **"Garçon, le café..."** se desbarató la armonía: las señoras con traje largo, los caballeros con smoking y el resto de uniforme, sin pensarlo dos veces y sin ningún recato, recogimos los panecillos que inicialmente habíamos despreciado, los untamos con mantequilla y nos los comimos sin miramientos; aquella elegante situación se había transformado en un problema de supervivencia.

Al día siguiente salimos de allí, dejando nuestro recuerdo y el avión núm. 82 que, días después, tras enviar un equipo de mecánicos y repararlo, con cambio de motor, fue traído a Manises el día 2 de julio por el Cap. García Vargas en vuelo directo Chievres-Manises porque le pusieron los depósitos de 200 galones. Me contó que el día de la prueba en vuelo, al terminar, cuando volvía a la Base de Chievres, tuvo fallo de radio y hubo de perforar a su hora y sin poder contactar con torre; también me contó que al llegar a Manises, contento por la feliz terminación de un vuelo en solitario durante muchas millas a través de Bélgica y Francia, entró en la Base en tono brillante: saludó con unas pasadas y figuras acrobáticas al personal que estaba de servicio de alerta y tomó tierra; cuando entraba en el estacionamiento escuchó a su avión como un ronquido rítmico que cambiaba cuando tocaba el mando de los gases; al parar el motor los mecánicos vieron que el 82 ¡traía el compresor con varios álabes de menos! Afortunadamente, la avería se produjo en tierra y dio tiempo a que no pasase nada. Como dije al principio, lo de Bélgica tuvo su **"miguita"**

El día 28 de junio tuvo lugar en Manises la imposición de la Medalla Aérea al Coronel Murcia y la del Mérito Aeronáutico a varios Oficiales y Suboficiales. Con tal solemnidad, la Patrulla actuó en homenaje a nuestro Jefe y compañeros en un vuelo que duró 40 minutos.

El 7 de julio se conmemoró que el Ala de Caza núm. 1 había alcanzado sus 50.000 horas de vuelo. Ante tal logro, el Jefe del Mando de la Defensa, Tte. General Rubio, hizo acto de presencia en Manises y la Patrulla actuó en un vuelo que también duró 40 minutos.

Y en la exhibición del día 9 de diciembre ante los Caballeros Alumnos de la A.G.A., sin toma de tierra, acabó el año del renacimiento de ASCUA.

En mayo de 1962 se anuncia que ASCUA había de ir a Alemania para participar en dos Festivales con motivo del Día de las Fuerzas Aéreas de EE.UU. en Europa: uno en la Base de Spangdahlem y otro en la de Toul Rosieres en Francia; ambas de la USAFE. Se reorganiza la Patrulla que estaba cerca de un año sin actuar y forman parte de la misma los Capitanes F. Sequeiros, Almodóvar, Montaner y Valderas y los Brigadas Montero y Marqués; se cambia el programa de la exhibición y, gracias a Dios, el jefe suprime del mismo el **"numerito"** de mi avión subiendo de frente contra los cuatro en la "bomba". Pero introduce que sean los cinco aviones los que se crucen a ras del suelo.

Me parece que ya dije hace muchas páginas —un año hace— que nuestra Patrulla nunca fue **"profesional"** y que se dedicase exclusivamente a ello como otras muchas Patrullas que en el mundo han sido. La nuestra era **"amateur"**: se formaba y disolvía en función de exhibiciones previstas. Y que tanto los pilotos como los especialistas y los aviones, estaban dedicados a su razón de ser: instrucción y preparación para la defensa de España. ¡Cuántas veces hemos volado los días de fiesta o en domingo! Pero esto era así, sin imposición; lo hacíamos con alegría y en un intento de rebajar la carga de esfuerzo de los Escuadrones que bastante tenían con sus actividades básicas.

Pero antes de ir a estas citadas Bases Aéreas, cuando ya estaba todo listo, se hizo en Manises una demostración ante el General Landon, de la USAF, que vino a visitarnos el día 10 de mayo. Volamos 40 minutos.

Por fin salimos hacia Alemania con las mismas escalas de Zaragoza y Chateauroux. Al llegar a Spangdahlem nos encontramos una base rarísima; al salir de pista había que rodar cuesta arriba hasta una especie de replaceta donde, con gran esfuerzo, pudimos dejar los seis aviones con los planos

entrelazados. Al echar pie a tierra y comprobar donde estábamos, allá arriba, en una colina, se me vino a la memoria aquello de: **"En lo alto de la sierra, Córdoba tiene un cortijo"**.

También aquel 20 de mayo, las nubes nos complicaron la exhibición y tuvimos que hacer otra vez la **"plana"**, pero en mejores condiciones que en Bélgica, pues pudimos hacer toneles. Cuando 45 minutos después del despegue rodábamos hacia nuestro **"cortijo"**, el público que se agolpaba a los lados de la pista de rodadura nos aplaudía y hacía muestras de agrado. Al llegar a lo alto y, mientras parábamos los motores, vimos que en ese momento, ¡las nubes se rompían y aparecía un sol radiante! Y con gran desconsuelo porque fue sólo cosa de minutos, pudimos apreciar la magnífica exhibición de los griegos con su Sabre dotado de motor canadiense de más empuje. Como aviadores, disfrutamos; como miembros de ASCUA, tragamos quina por no haber tenido un tiempo igual. Fue una pena.

Por la tarde, desde Spangdahlem, con un vuelo de 55 minutos, actuamos en Toul Rosieres, Base que no pisamos y que tuvimos que estudiar en el plano para hacer la exhibición en función de obstáculos y posición de público. También hubo nubes y también fue **"plana"**. Nos perseguían las nubes.

Al día siguiente volvimos a España. Al aterrizar en Chateauroux nos encontramos con lo siguiente: la Base estaba cubierta con nubes bajas; había que hacer una perforación real a través de ellas. **"ASCUA, seis aviones iniciando penetración". "Confirme... ¿seis aviones iniciando penetración...?" "Afirmativo"**. La torre no sabía de qué se trataba y la sorprendía que fuéramos los seis juntos en esta maniobra. El Cap. F. Sequeiros seguía transmitiendo en inglés: **"ASCUA, seis aviones en cono bajo, tren fuera y asegurado, toma final"**. La torre, con volumen de voz más alto, requirió: **"¡Confirme que van a aterrizar los seis a la vez!" "Afirmativo"**. La voz debió correrse por la Base y muchos salieron para ver lo que ocurría; no querían perderse el aterrizaje de seis aviones juntos. En baja aproximación salimos de nubes y, en medio de la llovizna, cambiamos de **"triángulo"** a **"hexágono"** y aparecimos con nuestros aviones pintados. Llegábamos a Chateauroux como llovidos del cielo porque el día siguiente tenían allí un Festival Aéreo. Un brigada americano que parecía el organizador, con más iniciativa que el Cid Campeador, quiso que nos quedásemos. Nuestro jefe le puso todas las pegas posibles... **"no tenemos mecánicos"... "No tenemos permiso..."**, etc. Todo lo preparó —incluso nos dio hora de actuación— y dispuso para proceder cuando llegase el permiso. Pero el permiso fue denegado. Pero no se entregó, quería vernos como fuera: **"¿Por qué no hacen algo cuando despeguen...?"** Y aquí vino la habilidad del jefe —gallego él— para sacar contrapartidas de la situación. **"No podemos porque, la salida instrumental de esta base es muy larga y penaliza nuestro combustible... claro que si... nos cambiasen esta salida obligatoria y nos dejasen subir a nuestro nivel en dirección a Zaragoza, haríamos para Vds. un tonel en triángulo después de despegar..."**. Se fue y al rato volvió: **"¡Autorizados!"**.

Las nubes ya habían roto y ya no había problema de techo. Despegamos en esta formación; y con humo y todo, hicimos sobre ella un tonel que les entusiasmó, quedando los de abajo muy contentos por lo visto; y los de arriba también porque la salida instrumental que nos **"chuleamos"** alargaba nuestro tiempo de vuelo y aumentaba el gasto de **combustible**; más que el tonel.

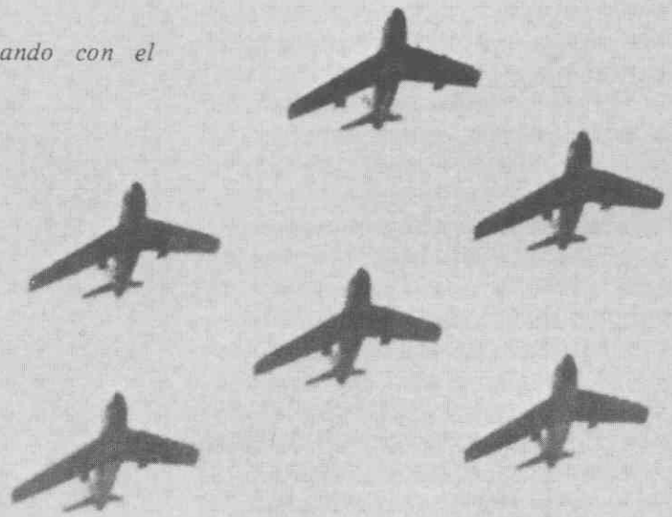
Me imaginé al frustrado Brigada en el suelo viendo cómo desaparecíamos lentamente en el cielo y preguntándose si habría hecho todo lo posible por tenernos allí al día siguiente.

Aún no nos habíamos repuesto de estas y otras cosas que ocurrieron y que el Capitán Parés como Jefe de todo el equipo resolvió con gran valor, cuando nos anunciaron lo siguiente: **"Hay que participar en el Día de la Amistad en las Bases Aéreas de Zaragoza, Morón y Torrejón durante los días 8, 9 y 10 de junio"**.

Y, si el hecho de salir donde fuese ya suponía esfuerzo para nosotros y para nuestros especialistas sobre todo, cuando la **"faena era ligada"** como en este caso, las dificultades y esfuerzos alcanzaban su más alto nivel. No creo que sea necesario explicar mucho para demostrarlo; quizá baste con decir que el día 7 salimos de Valencia; el día 8 se actuó en Zaragoza y por la tarde, a Morón; el día 9, actuación en esta Base y, por la tarde, a Torrejón. El día 10 el festival aquí y... bueno, esa noche pernoctamos en Torrejón y en la mañana del 11, a Valencia de nuevo. He dicho que pernoctamos porque es exacto; pero no todos descansaron, como luego se verá.

Ascua 61. Agachado: brigada Perza. De izquierda a derecha: capitanes Almodóvar, Martínez y Sequeiros; tenientes Patiño y Valderas. Detrás: Rafael Ruiz, Salvador, Benito Loste, Reboll y Pinillos.

Empalmando con el rizo en "doble cuña"...



Ascua 62. En la Base de Spangdahlem con el oficial receptor de la USAF momentos antes de volver a España. De izquierda a derecha. Agachados: brigadas Marqués y Montero. De pie: capitanes Montaner, Almodóvar, oficial americano, capitán Sequeiros y capitán Valderas.

Que yo recuerde, no pasó nada especial en este periplo; salvo que sobrevivimos esos días a base de bocadillos; sin ver una comida de caliente; pero esto era normal. Me refiero a algo en relación con las exhibiciones... Si, en Torrejón —nosotros la denominábamos taurinamente "las Ventas"— sucedió que estuvimos a punto de hacer la exhibición alternativa de cuatro aviones en lugar de la prevista de cinco, a pesar de haber llevado seis. Y lo peor es que el segundo avión que falló fue el del jefe; ¡qué susto pasé cuando estábamos a punto de despegar los cinco y el Cap. Sequeiros me pasó la seña de que cogiese el mando! Sé que los mecánicos hurgaron en su avión cuando estábamos en la zona de espera para entrar en pista, pero no sé que le hicieron porque me encontraba repasando la exhibición de cuatro en la que me iba a meter mandando y no obedeciendo que siempre me resulta más fácil: "¡Cuatro de uno, ¿cómo me oyes? !" "Fuerte y clarísimo", le contesté lleno de alegría. "Bien, salimos los cinco". "Recibido..." y pensé... "menos mal...".

¿Y por qué llegamos a esta situación de casi encontrarnos con sólo cuatro aviones habiendo llevado seis...? Porque la tarde anterior, durante el vuelo de Morón —desde "la Maestranza"— a Torrejón, el Brigada Marqués, pasado Hinojosa, anunció que le fallaba el sistema hidráulico utilitario de su avión. El jefe, con buen criterio, decidió seguir hasta Torrejón, por estar más o menos a la mitad del camino y la avería sólo tenía incidencia en el momento del aterrizaje. Pero después, el avión quedaría inoperativo.

Los especialistas llegaron a Torrejón mucho más tarde que nosotros; nos habían despedido en Morón y venían en un DC-3. Al llegar, les dijimos lo del utilitario y prepararon todo para dejarlo listo antes de la exhibición del día siguiente. Ortodoxamente, para cambiar una bomba del utilitario había que desmontar la cola, desconectar y sacar el motor por detrás para dejar aquélla al descubierto, quitarla, poner otra bomba nueva, meter el motor, conectarlo, montar la cola, poner en marcha el motor, comprobar que la bomba no falla y probar el motor para confirmar que las conexiones están como es preceptible. Pero el **"made in spain"** cuando había prisa, era otro. En lugar de lo descrito, el mecánico entraba por la tobera de admisión, reptaba por ella y, allí, estirando los brazos y a ciegas, desmontaba por tacto la bomba, la cambiaba y después se ponía en marcha el motor para comprobarla. Tres horas se transformaban así en una.

La mañana de la exhibición los mecánicos madrugaron bastante. Pusieron en marcha el avión y comprobaron el fallo. Después de pararlo, el Sargento Bernabé cogió las herramientas, tomó carrerilla y ¡zas! , se zambulló en la tobera. Como en los casos en que previamente se había puesto el motor en marcha, allí dentro había mucho calor y gran ambiente de gases tóxicos; los compañeros introdujeron un tubo que le daba oxígeno de una botella. Y empezó a trabajar. Para evitar sorpresas le preguntaban con bastante frecuencia: **"¿Qué tal va eso...?" "Bien".** Al poco: **"Qué... sigues bien...?" "Sin novedad".** Y así siguieron hasta que en una de las preguntas, la respuesta fue unos sonidos guturales extraños. Los compañeros se asustaron: **"¡Bernabé, ¿estás bien?!" "Ug, ug". "¡¡Bernabé, ¿qué te pasa?!!" "Ug, ug, ug".** No lo pensaron más, lo cogieron de los pies y tiraron con fuerza de él. Al salir, lo vieron sudando, colorado como un pavo y con la cara llena de bultos. **"¡¡¿Qué te ocurre?!!** Muy enfadado escupió lo que llevaba en la boca llenando sus manos de tuercas y, en tono bastante desabrido, les increpó: **"¡¡¿Es que no me vais a dejar trabajar a gusto?!!... ¿qué queríais..?... ¿que se me cayesen las tuercas por allí dentro y que este avión no volase hoy...?; ¡¿dónde me iba a meter esto...?!" Y así, entre sustos, sudores y risas, lograron poner el avión en vuelo.**

Pero, a pesar de todo, durante el rodaje, le surgió otra avería más grave que le impidió continuar la lidia, quedándonos con cinco aviones sin posibilidad de sustitución. Con la cuasi avería del Jefe casi quedamos cuatro.

Por la tarde fuimos a Madrid y nos desperdigamos. Ya bastante tarde, volvimos todos a Torrejón en la furgoneta contentos porque habíamos terminado nuestro compromiso y con la satisfacción del deber cumplido. Algunos habíamos cenado con nuestro anterior Comandante del Ala de Caza núm. 1; una emotiva cena que pagó él diciendo: **"Y si me muero esta noche por salirme del régimen, lo daré por bien empleado; y ahora, me fumo un habano y sea lo que Dios quiera."** El Coronel Murcia había asistido al festival por la mañana. Cuando llegamos a su casa por la tarde, lo encontramos solo y con mucha morriña porque nuestra actuación le recordó otros tiempos. No nos esperaba; al entrar se abrazó a nosotros: **"¡Esto es mi Manises, ¿dónde están**

El "cortijo de Spangdahlem".

Todo el equipo en Spangdahlem.

Los Sabres de "Ascua" con su característica pintura

los otros...? !" "Con sus familiares". "¿Quiénes están aquí destinados...?, pues llamémosles..." El teléfono funcionó y los que pudieron, vinieron a la llamada de nuestro ex Comandante.

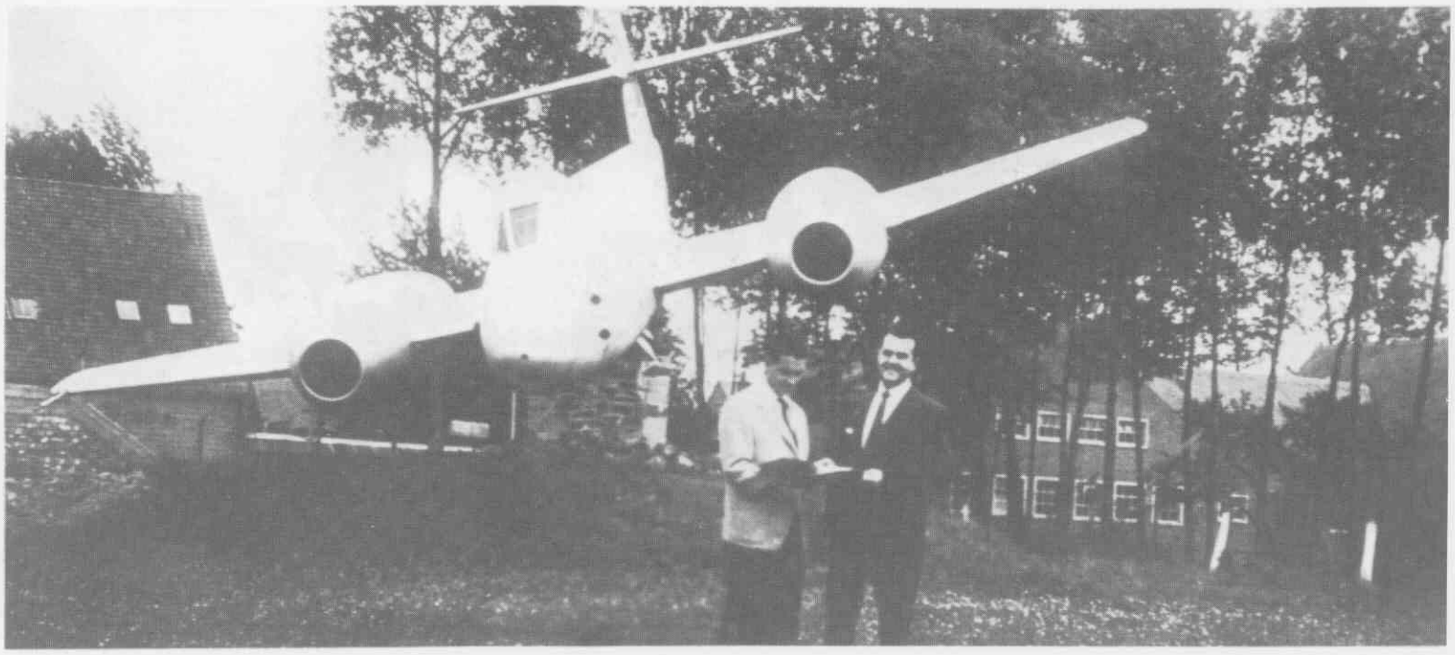
En la furgoneta, el Cap. Sequeiros, consciente del esfuerzo hecho por el equipo de tierra —sólo he contado lo especial de Torrejón—, le dijo al jefe **"Castillo, no se preocupe del avión averiado; ya han trabajado bastante; lo recuperarán en Torrejón y ya vendremos por él".** Y el Subteniente Castillo, con la lengua un poco estropajosa por las copichuelas tomadas en la ciudad, pero con gran tranquilidad y con clara idea de lo que decía, respondió: **"Mi Capitán, Vd. perdone, pero este avión se viene a Manises mañana con nosotros".** Y se vino. Por eso dije antes de esta larga narración —que cubre la tarde del 9, el día 10 y la madrugada del 11 de junio de 1962— que aquella noche en Torrejón, no todos descansaron, aunque pernoctásemos. Así era este equipo de mantenimiento al que nosotros le denominábamos **"Equipo de Artistas".**

Pocos días habían pasado. **"Leo, vente conmigo que vamos a ver un sitio para una exhibición". "¿Dónde?" "En Aldaya". "¿Aldaya...? ; que cosa más rara, con lo cerca que está la Base de Manises..." "Ya, pero es que el Caudillo no tiene tiempo en su apretado programa de visita a Valencia y Aldaya; quiere vernos porque le han llegado noticias de nuestras últimas actuaciones; dice el Coronel Gavilán que ha de ser durante el almuerzo sobre ese sitio y quiere nuestra opinión". "¿¡El Caudillo...? ! ".** Fuimos a Aldaya a la dirección que nos había dado el Coronel, pero el patio elegido era estrecho y de paredes altas; sólo oiría el ruido y no vería nada. **"Mi Coronel, mal, muy mal". "¿¡No se puede!?" "No". "¿¡Seguro!?" "Seguro".** El Coronel Gavilán nos tiraba de la lengua para que le diésemos todos nuestros argumentos; el Capitán Sequeiros se mantuvo firme: **"Mal, muy mal, mi Coronel". "Entonces** —dijo el Coronel— **le he de hacer venir a Manises aunque no pueda".**

Y vino. El artificio usado fue que al salir de Capitanía, en lugar de ir directamente a Aldaya a inaugurar unas escuelas, lo hiciera a través de la Base Aérea de Manises con veinte minutos de retraso en su apretado programa.

Una perfecta coordinación nos permitió poner en marcha y despegar cuando el Jefe del Estado salió de Valencia. **"Ahora entra en la Base".** El Capitán Chamorro en la Torre de Control estaba en la radio informándonos puntualmente. **"Llega a la Torre de Mando". "Está saludando". "¡Ascua, vista, suerte y al toro! " "Calla Alfredo, que nos vas a poner nerviosos".** Y justo en el momento en que el Generalísimo se sentó, la Patrulla entró rozando la torre, por detrás de los espectadores e iniciando la que sería una de las exhibiciones más bonitas y mejor hechas de nuestra vida. Ese día 19 de junio de 1962 se dio la circunstancia de ser perfecto meteorológicamente hablando: sin viento, sin meneos y cielo totalmente azul, sin bruma, a pesar de la gran estabilidad. Y nosotros, muy puestos por lo que ya llevábamos hecho en tan pocos días. Era tan estable el día que el humo de cada figura acrobática permanecía en la parte alta y, cuando hacíamos la siguiente, nos metíamos en él.

Los capitanes Sequeiros y Almodóvar en Chievres



Cuando hicimos la rotura quedaron en el aire cinco ramas blancas que no se disipaban. **"Excelencia, ahora viene el cruce de la bomba; por allí y por allí vendrán dos aviones apuntando aquí directamente, dispararán sus ametralladoras, pero no se preocupe que son salvas".** Dicen los que nos lo contaron, que el Caudillo se sonrió y que no hizo ningún comentario. Y también nos contaron que estuvo atentísimo a todos nuestros movimientos y que cuando alguien le hablaba, escuchaba mirando al cielo.

Tomamos tierra y cuando llegamos ante la torre de mando a dar la novedad, despeinados y sudorosos, el Coronel Gavilán nos dijo: **"Ha estado esperando todo lo que ha podido; al final, casi se lo han llevado porque Aldaya lo esperaba. Dice que les felicite en su nombre por la gran exhibición, que demuestra el alto nivel de esta Unidad".** Y abrazó al Capitán Sequeiros en su nombre. Todo bonito, todo estupendo, todo emocionante, pero en aquellos momentos, seguros de que nos había salido perfecta la demostración, nos faltó únicamente haberlo saludado personalmente. No todos los días, un Jefe de Estado rompe horarios y protocolos para ir a una Base Aérea a presenciar una exhibición acrobática.

Para cambiar a "doble ala" durante la subida en rizo. . .

El Jefe del Estado presenciando la exhibición.

El Capitán Sequeiros, convocado al curso de E.M., dejó la Patrulla. **"Tú, te vas a hacer cargo de la Patrulla". "¿¡Qué...!?; la verdad es que nunca me he planteado que yo pudiera llegar a eso". "Pues sí, eres el idóneo y el más antiguo; el Coronel está de acuerdo". "Bueno... pues sea".** Así me hizo Ramón el relevo, sin más protocolo. Por mi parte, lo dejé todo como estaba y cubrí mi puesto con el Brigada de Complemento Antonio Rodríguez García. Y puesto que llegamos a este punto de relevos, diré que el ingreso se hacía de forma totalmente voluntaria, que casi todos los pilotos de Manises valían para la Patrulla y que hubo más voluntarios que puestos a cubrir. Algunos antes de presentarse, consultaron con su mujer; hubo casos que no ingresaron por la negativa de ellas. **"Loco, ¿dónde vas?"** Se admitió a los Suboficiales de Complemento por ser extraordinarios pilotos; y además jóvenes. Y por mantener en el aspecto aéreo específico una igualdad de oportunidades con los oficiales profesionales. Pero en el **"ASCUA 1964"** ya no figuró ninguno porque en algunas ocasiones, el protocolo y las normas militares, no sólo españolas, sino internacionales, de separar Oficiales y Suboficiales en dormitorios, comedores y actos sociales, creó unos problemas realmente importantes que nos impedían actuar siempre como equipo. Por eso, cuando los Suboficiales fueron marchándose de la Patrulla por causar baja en el Ejército del Aire, fueron reemplazados por personal profesional proveniente de la Academia. Y otro dato importante, el mando del Ala jamás se metió a determinar quién y cómo se ingresaba en la Patrulla Acrobática. Le bastaba saber quiénes éramos.

Y tras esta disgresión, que es intencionada para informar sobre datos de la Patrulla y no porque se me haya ido el hilo de la narración, continúo. El día 2 de octubre debuté como Jefe en una exhibición no muy comprometida por **"torear en mi plaza"**: fue en Manises y ante los alumnos del Curso de Estado Mayor que nos visitaron. La duración fue 40 minutos.

Vista de la B.A. de Manises. La Patrulla pasa en formación de "doble ala".

Para el día 7 de octubre de 1962 fuimos llamados a Madrid para intervenir en la inauguración de los **"II Juegos deportivos Ibeoamericanos"**. El asunto consistía en dar una sola pasada sobre el estadio de Vallehermoso en el momento de izar la Bandera. **"Entonces, echan el humo y forman en el aire la Bandera Nacional"**. **"¿Cómo, no llevan de colores?"** **"Pues no; las pruebas fueron malas y se desechó porque, además, las anilinas atascaban las válvulas"**. Aquel hombre se sintió frustrado y hube de decirle: **"Pero no se preocupe, mi General, el humo es de primera calidad; daremos la pasada a poca velocidad y si no hace viento, yo le prometo que en el estadio se nubla"**.

La mañana de la tarde en que tuvo lugar este diálogo en Madrid, habíamos llegado a Torrejón con seis aviones. Al tomar tierra, el mecánico del Brigada Montero le preguntó: **"¿Algún problema?"** **"Sí, me he quedado sin radio"**. **"¿Qué ha sido..., el transmisor o el receptor...?"** **"No, me he quedado sin radio, mira"**. Llevó al mecánico bajo el avión y le enseñó un gran boquete en forma de paralelepípedo del que asomaban, deshilachados, unos cables de colores. **"¡Ves!, como te decía, me he quedado sin radio"**. **"Increíble"**. Desde luego, la perdió en el vuelo desde Manises a Torrejón.

El 7 por la tarde fuimos al punto de espera: **"Ascua de Guión, te queda un minuto para la pasada"**. **"Ascua, comienza el Himno Nacional, te quedan treinta segundos"**. **"La Bandera llegando al final del asta... Ascua..."**. En ese momento, coincidiendo exactamente con la llegada de la Bandera al final del mástil, aparecimos muy bajos sobre el estadio en formación de cuña a unos 300 nudos y con un humo densísimo que dio lugar a que el sol dejara de iluminar el césped durante un ratito. Según los de abajo, aquello debió ser impresionante. Y lo que más impresionó fue la exactitud en la pasada. El Capitán Baldó que estaba en **"Guión"** hizo un buen trabajo y la suerte también favoreció.

Y pasar a triángulo e iniciar el viraje a la vertical del "tres en uno"...

Ya en Madrid, Valderas y yo nos quedamos en la Casa del Aviador. El resto, en la furgoneta se fue a casa de sus familiares. **"Hasta mañana"**. Pero una hora y pico después, volvieron a buscarnos y nos contaron una increíble historia que ni Valderas ni yo nos creímos. **"¿Pero... cómo es posible?"** Resumido, nos contaron más o menos lo siguiente: Al pasar por Cea Bermúdez se les ocurrió dar una vuelta por el Estadio Vallehermoso. En la puerta les preguntaron si eran participantes. Dijeron que sí: **"Somos los que hemos venido con los aviones"**. **"Pero... ¿Cómo voy a creerme eso... Vds. pilotos de los aviones que echan humo...?"** Montaner se picó un poco por la duda. **"Mire, soy Capitán del Ejército del Aire** —y le enseñó su tarjeta de identidad—; **lo que siento es no haber traído el humo con nosotros..."**. Los dejaron pasar y los acompañaron a unos asientos que habían libres. Al ver una especie de cabina acristalada y con antenas, uno de ellos dijo: **"Ese debe ser "Guión"**. Como un resorte, el que les acompañaba dijo: **"Vds., cómo saben eso; es imposible"**. **"Pues porque nosotros somos Ascua"**. **"¿¡Que... vengan conmigo!?"** Y los llevó hasta la presidencia. Llegaron cerca; el que les acompañaba habló con alguien; otro gesto de sorpresa y relevo de acompañante. Más cerca, tanto que los pusieron frente a la presidencia. **"Fuera de ahí esos señores; ¿no ven que estamos entregando los premios?"**. Se iban a quitar cuando el acompañante dijo: **"¡Es que son los pilotos de los aviones!"**. **"Que pasen... a ver, fuera todo el mundo"** y los llevaron hasta el presidente. El Sr. Elola Olaso les dio un abrazo a cada uno: **"Son Vds. unos tíos; qué precisión, qué belleza, qué impresión. Gracias por haber dado esa brillantez al momento de la inauguración"**. Y dijo que nos enviaría unos banderines y la medalla de participante que quiso imponerles en el acto, pero no pudo por estar asignadas a cada uno de los deportistas.

Valderas y yo no nos creíamos el relato, a pesar de lo bien ligado; resultaba muy raro. **"Vosotros sabréis dónde habéis estado"**. Pero no daban muestras de haber bebido.

A los pocos días, recibimos en Manises un paquete. Lo abrimos y en él estaban los banderines y las medallas, y una carta de Elola, que, como Delegado Nacional de Deportes, nos daba las gracias y felicitaba. **"Tenían razón... estuvieron allí"**. **"Desde luego"**. **"Y además dijeron que faltábamos dos porque aquí hay banderines y medallas para todo el equipo"**

Y entramos ahora en una parte que pudo ser muy importante para la Patrulla **"ASCUA"**. Por aquellas fechas nos comunicaron que estábamos invitados para ir a Génova donde se iba a celebrar un concurso de Patrullas Acrobáticas. Qué ilusión, un concurso; competir con los famosos del mundo. ¿Y si ganásemos algún premio? Sería la consagración definitiva de la aviación española moderna. Sin triunfalismos, con realismo y basándonos en nuestras características y forma de actuar, estábamos convencidos de que algo bueno iba a pasar. Pero había que prepararse en serio: Más entrenamientos, un programa bien encajado, monos de vuelo nuevos, emblemas oportunos, un folleto explicativo a todo color y no la carpetilla mísera y mínima que hasta entonces nos pudo proporcionar la Base de Manises en su imprenta y hecha por nosotros mismos. Ocho aviones para asegurar seis. Había que procurar que el E.M. del Aire nos echase una mano; a Génova no podíamos ir como si fuésemos una patrulla particular de Valencia; a Génova requería ir como Ejército del Aire. Estábamos convencidos de que éste no haría el ridículo; por eso queríamos forzar la situación. Teníamos mucha confianza que basábamos en lo siguiente: seis aviones eran un número importante, máxime cuando nuestra exhibición era siempre con los seis juntos; no había Patrulla en el mundo que hiciera una exhibición manteniéndose siempre a la vista del público; la nuestra era como un péndulo que subía y bajaba en virajes en picado y haciendo los rizos y toneles en el centro de estos virajes que en planta eran ochos y en el espacio eran casi inversiones para no alejarnos, cambiando velocidad por altura y revolviéndonos en nada porque en las partes altas estábamos casi sin velocidad, los cambios eran hechos a veces sin que se notase el movimiento de los aviones: entrábamos en una figura de una forma y salíamos de otra sin estridencias; el Jefe no cedía palanca casi nunca en los cambios de dirección consiguiendo de esta forma que no hubiesen saltos en sentido vertical y que siempre sintiéramos aceleraciones positivas. Todo esto tenía que ser ponderado y calibrado por un jurado exigente que supiera lo que llevaba entre manos. La técnica, la precisión, el ritmo, el encuadre tenían que ser vistos por ese jurado. Tampoco necesitábamos apoyarnos en la actuación de aviones "solo" para tapar las ausencias de la patrulla entre figura y figura; no nos hacían falta y si esto eran consideraciones de alta escuela y para

Y acabar con otro rizo en forma de "hexágono"...

entendidos, tampoco estaba nuestra Patrulla exenta de espectacularidad: era la única que después de la rotura de la "bomba" cruzaba sus aviones a ras del suelo en número mayor de cuatro. En Génova lo hubiéramos hecho seis. Y el cruce era realmente a baja altura: **"Cuando os veo a ti y al Negro dejando en la hierba aerosoles grasos, me pongo malo"**. Así nos decía el Capitán Parés, que era nuestro juez, refiriéndose a que de tan bajos, el humo blanco formado por la combustión de aceite quedaba cogido al suelo: **"Almodóvar, como bajen así, le quito el mando de la Patrulla"**. Ahora que mando el Ala 14 como Coronel, comprendo al Teniente Coronel Chaos: Me pasa lo mismo cuando veo los F-1 haciendo su demostración. Y —siguiendo con la espectacularidad— en el momento del cruce, ¡treinta y seis ametralladoras! se ponían a echar fuego por la boca en medio de un estrépito ensordecedor por unirse a tan baja altura el ruido de los motores con el estampido de las armas. Esto era un efecto barato que hacía saltar al público que, tras la sorpresa, aplaudía a rabiar. Y supongo que también podría pesar en la decisión del jurado.

Y efectuar un tonel en "flecha" en sentido contrario. . .

Sí, estábamos ilusionados con la ida a Génova, pero había que prepararse porque tiempo teníamos hasta entrada la primavera de 1963.

Con este motivo, el día 26 de octubre de 1962, hicimos una exhibición en Manises ante el Jefe del E.M. del Aire italiano, General Aldo Remondino, que vino a ver si éramos capaces de ser tenidos en cuenta para Génova. Ese día salió brumoso; tanto que en un viraje a la vertical a ras del suelo, en la parte más lejana desde el punto de vista del observador en tierra, ¡nos perdieron de vista! No pudimos hacer rizos; sólo algún tonel y sin horizonte visible. Al bajar nos dijo el General: **"Yo he hecho mucha acrobacia y sé lo que me digo: han hecho una exhibición que ha tenido muchos defectos, pero su Patrulla es de categoría; les espero en Génova"**. A continuación nos hizo entrega personal del Título honorífico de piloto militar de la Fuerza Aérea italiana y nos impuso las alas.

Pasó el tiempo y un día llamaron de Madrid diciendo que lo de Génova se había suspendido. **"¿No habrá concurso?" "Sí, pero no para nosotros". "¿Qué ha ocurrido?" "Que algunas naciones se han opuesto a vuestra inclusión; no somos de la OTAN".**

Pero Dios quita por un lado y da por otro. El día 9 de diciembre de 1962, víspera de la Patrona del Ejército del Aire, fuimos llamados a la Academia General del Aire. En esta ocasión. planeamos tomar tierra allí después de la exhibición. Yo no volé ese día con la Patrulla; estaba recién operado; el Comandante Llopis —sin horas para su propio descanso— me sacó un ratón articular de la rodilla izquierda. Pobre Coronel Llopis, falleció aún joven; la última vez que lo vi fue en la puerta de la plaza de toros de las Ventas a fines de julio del 82. Al día siguiente me llamó para que le diera mi opinión sobre la corrida empezando por los toros, de uno en uno. **"Coincidimos, Almodóvar; y también con el ganadero; le he leído todas sus notas por encima del hombro". "¡Tramposo!"** Así dedico un pequeño homenaje a un gran tipo humano que merece mucho más.

Para efectuar el último rizo en "triángulo" y. . .

Ese día, la Patrulla fue mandada en el aire por el Capitán Valderas. Yo, con muleta y cojeando, fui en el Ju-52 con el equipo de especialistas. El Capitán Parés que tenía un problema en un brazo formaba tripulación conmigo. Entre los dos pudimos sumar uno y llevar el avión con nuestro "Equipo de artistas" sin novedad. El Capitán Parés nunca se desligó de la Patrulla; fue nuestro crítico y vino con nosotros a todas las demostraciones; unas veces en Sabre como uno más y otras en el avión de transporte. Era como un símbolo que unía el Nacimiento de ASCUA con el resurrexit de ASCUA. ¡Y cuántos problemas en tierra quitó al Capitán Sequeiros y a mí! Jugó con la más fea.

Ese día llegamos pronto a San Javier; marcamos las líneas en el suelo del estacionamiento y esperamos. Y allí, en medio de la plataforma estuvimos en pie, firmes, con lágrimas en los ojos viendo la Patrulla que, a pesar de un fuerte viento de componente noroeste, realizó una preciosa demostración jaleada por los alumnos. Al tomar tierra, cuando Valderas se acercaba a nosotros con el resto para dar la novedad, se encontró que no pudo llegar; los alumnos los izaron en hombros y, como poseídos de un loco frenesí, se fueron con ellos, gritando vivas estentóreos. Al fin los dejaron porque el festival continuaba; cuando iban por el estacionamiento todos apretados con los pilotos en hombros, empezaron a caer sobre ellos los paracaidistas de Alcantarilla: ¡el viento! En lugar de caer en la tierra, lo hicieron en el duro asfalto. Uno de ellos se dio un trastazo enorme contra el plano izquierdo de uno de nuestros Sabres y nos abolló el **"slot"**. Menos mal que él no tuvo fracturas. Pero que susto y que cosas pudieron pasar allí. Aquella escena fue tan emotiva para mí que escribí y se publicó en la Revista AGUILAS una **"Carta abierta a los alumnos de la 18.ª promoción"** que juraron Bandera al día siguiente.

Cuando todo se calmó, vi al Brigada Rodríguez cojeando **"¿Qué te pasa?"** **"Na, mi Capitán, que me duele un poquiyo la ingle". "¿Algún golpe de los "animales" estos...?" No, mi Capitán, ez que he hecho mucha juerza con el pie; el avión iba descompenzado a pezar de llevar el compenzador a tope hacia eze lado".** Un mecánico llegó con la novedad. **"El avión de Rodríguez viene sin la parte alta del timón de dirección, ha perdido toda la parte de la antena del radio compás".** Con razón Rodríguez cojeaba. El granadino —de Macarena— se dio cuenta de que necesitaba un gran esfuerzo para mantener la dirección del avión al poco de despegar de Manises; no sabía qué ocurría, sólo que tenía que hacer mucha fuerza. Y la hizo. Y la broma le costó un desgarrón muscular que le duró algún tiempo. Pero allí estuvo en San Javier.

Y entramos en 1963, año en que ASCUA no actúa más que una sola vez: el día 20 de septiembre en Salamanca con motivo del festival organizado porque la Escuela había alcanzado sus 500.000 horas de vuelo. A pesar de todo, existe un folleto que supongo se haría para esta exhibición. En él figuran como titulares los Capitanes Almodóvar, Montaner y Valderas, el Teniente González-Gallarza y los Brigadas Rodríguez y Montero. La exhibición es con seis aviones llevando siete. Y de reservas: el Capitán San Antonio y el Teniente Sánchez Marín.

La variación conceptual más gorda fue la de introducir los cambios de formación aprovechando los virajes y sin que el espectador se percatase del movimiento. Había una figura comprometida heredada del año anterior, pero más complicada por ser hecha con un avión más y salir de ella en formación de hexágono en vez de "cuña". Dije hace unas líneas que la explicaría: Consistía en hacer un rizo en **"doble ala"** y cuando se estaba en posición vertical hacia el suelo, se iniciaba un viraje a la izquierda cambiando a **"cuña"**, se daba un viraje cerrado a la vertical y, cuando sin solución de continuidad se iniciaba un segundo rizo, la Patrulla iba en formación de **"hexágono"**. El Sabre era sometido aquí a más de lo que podía dar; le faltaba motor para eso. El viraje a la vertical era comprometido: si se ceñía mucho, se mataba la velocidad; si no, resultaba muy lejos y sin gracia. ¡Que cálculos había que hacer! , a esta figura —como no— le llamábamos de broma **"el tres en uno"** en similitud a un pase que inventó el torero Julio Aparicio.

Pues en Salamanca, no sé que me pasó que a la caída del primer rizo no aceleramos a la velocidad debida y, al terminar el viraje, me encontré con 330 nudos en lugar de los 400 necesarios para hacer el rizo. **"¿Qué hacer...? Si no lo hago, se ha desecho el péndulo y la exhibición; y si la hago, quizá nos quedemos sin velocidad arriba y..."** Pensé con rapidez: **"Si me han salido yendo sólo con 300 nudos, éste ha de salir aunque no pueda tirar con tanta fuerza por ir cinco aviones en formación conmigo..." "¡Tirando! y no os preocupéis".** Corregí la falta de velocidad metiendo motor casi a fondo en la

En la parte alta del rizo. . .

subida; los puntos me siguieron y, mucho antes de llegar a invertido, lo reduje muchísimo.

Y con mucho esfuerzo y con los aviones muy blandos —se dice **"morcillones"**— por la escasez de velocidad, acabamos la figura que pudo ser un desastre. Los puntos se fiaron de mí y me siguieron, pero todos, absolutamente todos, vieron el anemómetro al entrar en el rizo y en la parte alta. Pero salió.

Dejé la Patrulla en Salamanca porque esa noche había una fiesta, y marché a Manises porque mi mujer había salido de cuentas hacía veinte días. A mi vuelta, tuve que improvisar una exhibición sobre el asentamiento de Villatobas; pero de esto no voy a hablar; en su día fue ampliamente descrita esta anécdota en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

Y entramos en el año 1964. Para este año la Patrulla estaba compuesta por los Capitanes Almodóvar, Montaner, San Antonio y Valderas y los Tenientes González-Gallarza y Sánchez Marín. Los nuevos fichajes fueron el Capital Guil Pijuán y el Teniente Juberías.

El programa se dejó prácticamente como estaba, pero se metió un pequeño aditamento. La exhibición era completa como se ha descrito: siempre presentes en el péndulo. Si no se tomaba tierra en el lugar de la demostración desaparecíamos de la vista del espectador después del cruce de la bomba. Y si tomábamos tierra se hacía por rotura **"a toda orquesta"** o en formación. Pues bien, se me ocurrió lo siguiente: **"Necesito un "solo" para que entretenga al público desde el momento del cruce final hasta que entremos en tierra... ¿quién?"** Yo miraba al Capitán Valderas, pero éste, en lugar de presentarse **"voluntario"**, dijo: **"¡Tú!" "¿Yo?" "Sí, eres el más preparado para eso"**. A fuer de sincero, he de decir que no me desagradó del todo la idea. **"Pero... yo soy el jefe..." "No hay problema, después de la "bomba" tú haces el "solo" y yo entro a tomar tierra con ellos"**. Yo, como venganza, compliqué un poco la cosa y dije: **"Bien, hacemos el cruce, yo me quedo y hago mi numerito —me autodenominé "recogedor de alfombras" como en el circo—, vosotros os reunís seis entrando el reserva, dais una pasada lenta con todo fuera, yo encajo mis dos últimas figuras después de vosotros y, cuando salga haciendo toneles, llegáis a inicial, hacéis rotura espectacular, os reunís en base y tomáis tierra en hexágono"**.

Y así quedó preparado **"el encaje de bolillos"** que para nosotros fue una cosa excepcional y para cubrir el hueco que se producía una vez terminada la auténtica demostración y hasta la toma de tierra. Este recurso del **"solo"** o de los **"solos"** fue uso común en las Patrullas de aquellos tiempos durante toda la exhibición, supliendo con ellos las ausencias entre figura y figura. A nosotros —como expliqué al referir las características de ASCUA— no nos hizo falta.

Las exhibiciones realizadas en 1964 fueron:

El 22 de abril en Manises ante los medios de información. El vuelo duró treinta y cinco minutos.

El 16 de mayo actuamos en la Academia General del Aire. Casi llegamos tarde porque uno de los miembros se fue al taller de la Base a que le soldasen el enganche de la Medalla de Sufrimientos por la Patria, en lugar de venir al **"brieffing"**. El viaje desde Manises fue a toda velocidad y casi sin precalentamiento: un solo tonel sobre Guardamar contra nuestra costumbre de hacer más figuras, y entrando en la exhibición de forma precipitada. Quise ser puntual para que los alumnos apreciaran esa virtud. Al tomar tierra rodamos en formación: **"Derecha... ya"** y todos los aviones giraron noventa grados. **"Alto... ya"** y todos los aviones pararon a la vez. **"Abrir cúpulas, ya"**. Pero cuando miré, algunas ya estaban abiertas. Me falló la lección de disciplina que también quise dar a los alumnos. No sé que pasó, quizá la radio; pero fue una pena porque estas cosas las hacíamos en todos los sitios. Mi enfado fue superlativo, pero, como es natural, se me pasó.

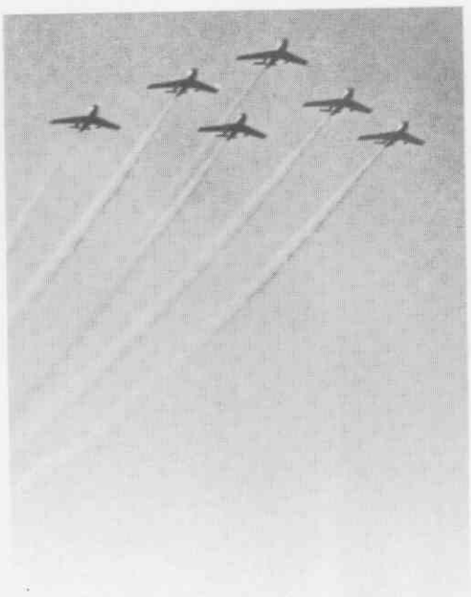
En este aspecto de disciplina he de decir que la impresión que la Patrulla daba en tierra en los **"brieffing"**, en nuestro trato, etc., era muy distendido por el ambiente festivo que había. Quizá pudo escandalizar a alguien. Pero las cosas las hacíamos muy seriamente aunque, incluso en el aire, nos gastásemos bromas. A veces venía muy bien una expansión. Un día, la broma fue a mayores porque no sólo el chiste o la frase oportuna fueron los protagonistas, sino la acción: Un viernes por la tarde estábamos haciendo un entrenamiento sobre La Albufera. Mandé que adoptaran la primera formación para iniciar la exhibición completa. Al caer del primer viraje en picado me encontré frente a mí unos aviones que venían hacia nosotros. **"Tranquilos todos; vamos hacia la izquierda; tirando un poco más fuerte"**. Como es natural, quería evitar

cualquier riesgo de colisión y avisaba a los míos que apretaba el viraje. Al enfocar de nuevo para iniciar el asunto, otra vez aquellos aviones frente a mí, a los que no quité ojo. **"Voy un momento a la frecuencia de torre para pedir información; quizá sean los de Torrejón que vuelven de Palma, de la semana de tiro, y vienen a incordiarnos".** La torre me dijo que no tenía información de ningún tráfico. Seguí y, siempre al terminar, tenía aquellos aviones frente a mí. Una de las veces los conté... **"Son cinco... seguro que son los de Torrejón... cuatro y el remolque... y además... ¡van pintados exactamente igual que nuestros aviones!"** Justo en ese momento me percaté que eran los míos y que yo iba solo. Una vez descubiertos —que me costó un rato— les mandé reunirse y los sometí a un entrenamiento durísimo, y sin dar ningún descanso entre tanda y tanda. Pero no respiraban; ni una broma, ni un comentario. Acabamos sobre Manises y tomamos tierra. Estábamos jadeantes, sudando a mares y hasta con esa tosecilla que da después de un vuelo en el que se ha sometido el pecho a mucha presión varias veces por las cargas "G". **"Sin novedad, mi Capitán". "Gracias..."**, contestaba yo muy serio. Cuando estuvimos todos juntos, antes de empezar el juicio crítico, quedé mirándolos fijamente y ellos a mí. Qué caras más curiosas, eran una mezcla de temor, sorna, expectación... De pronto y sin saber por qué, rompimos a reír, acabando así la tensa situación. Quizá ésta fuera su venganza por el rizo sin velocidad de Salamanca.

Pero sigamos: El 3 de junio actuamos en el polígono de Caudé con motivo de las Fiestas de Teruel. A pesar de actuar lo más tarde que el combustible nos permitió, las Autoridades aún llegaron más tarde que nosotros y no nos vieron. Fue tanta la avalancha de público que el tráfico rodado se colapsó. El vuelo duró cincuenta y cinco minutos actuando desde Manises.

El 6 de junio fuimos a la Base de Alcantarilla en un vuelo de cincuenta minutos desde nuestra Base.

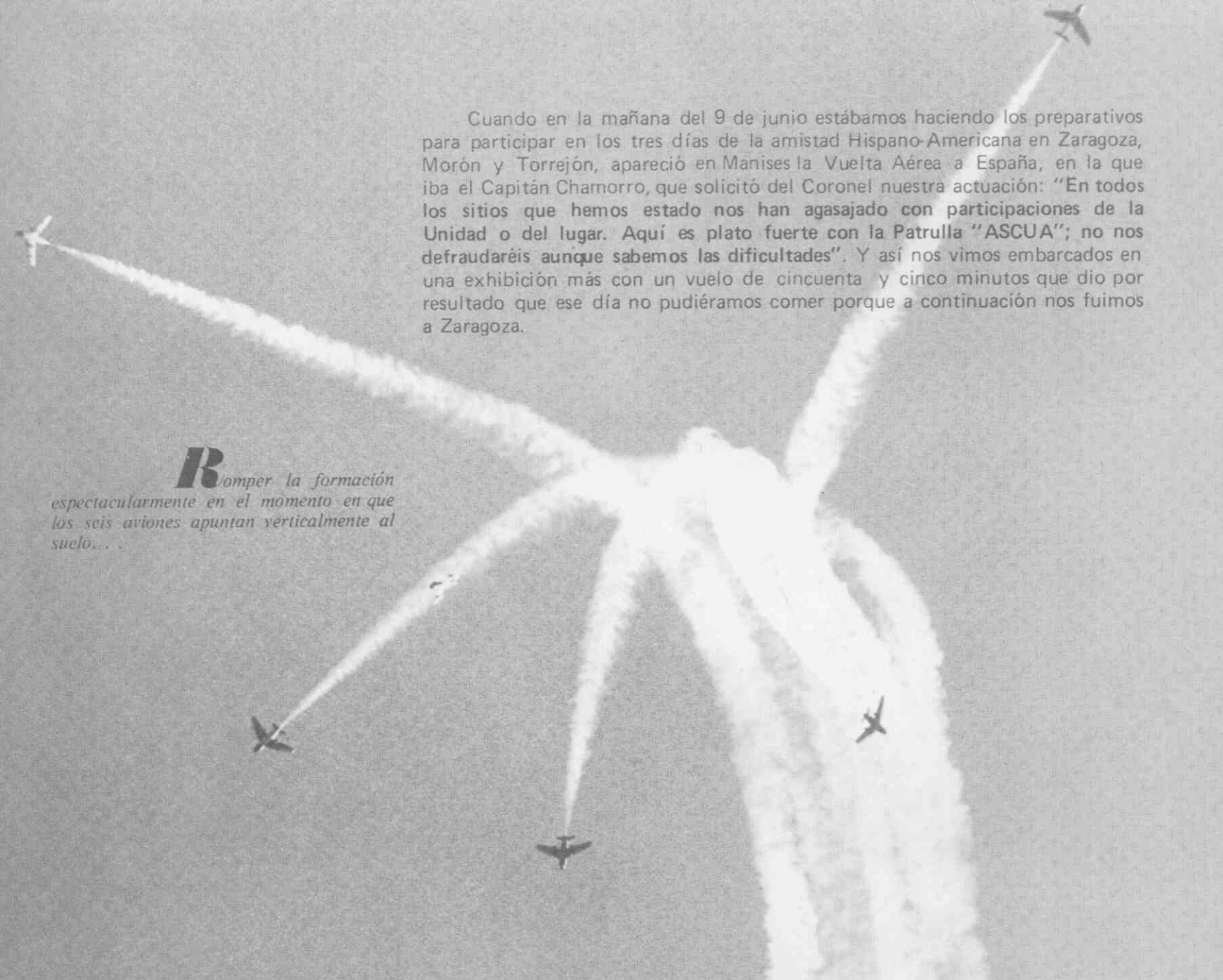
La tarde del 9 de junio hicimos un entrenamiento que tuvo matiz de exhibición: El Coronel Gavilán invitó a las primeras Autoridades locales y regionales de Valencia, tanto civiles como militares. El vuelo duró cuarenta y cinco minutos.



Los alumnos de la A.G.A. momentos antes de llevar a ASCUA en hombros.

Ascua 63. De izquierda a derecha. De pie: teniente González Gallarza, brigada Rodríguez, capitán Almodóvar, capitán Valderas y brigada Montero. Agachados: teniente Sánchez Marín, capitán San Antonio y capitán Montaner.

Cuando en la mañana del 9 de junio estábamos haciendo los preparativos para participar en los tres días de la amistad Hispano-Americana en Zaragoza, Morón y Torrejón, apareció en Manises la Vuelta Aérea a España, en la que iba el Capitán Chamorro, que solicitó del Coronel nuestra actuación: **"En todos los sitios que hemos estado nos han agasajado con participaciones de la Unidad o del lugar. Aquí es plato fuerte con la Patrulla "ASCUA"; no nos defraudaréis aunque sabemos las dificultades".** Y así nos vimos embarcados en una exhibición más con un vuelo de cincuenta y cinco minutos que dio por resultado que ese día no pudiéramos comer porque a continuación nos fuimos a Zaragoza.



Romper la formación espectacularmente en el momento en que los seis aviones apuntan verticalmente al suelo. . .

Allí actuamos el día 11, con cincuenta y cinco minutos. En Morón el 12, con cuarenta y cinco minutos de vuelo. Por cierto que al llegar la tarde anterior, alguien nos dijo **"¿Ya estáis aquí?" "Pues sí, la Base se cierra mañana por la mañana y había que llegar hoy". "Vaya, pues no os esperábamos aún".** Nos alojaron como pudieron y cuando llegó la hora de cenar, nada había. Asaltamos la despensa y nos arreglamos con unas latas de sardinas, pan y algún tomate. La exhibición estuvo regular —aunque gustase mucho— y el "solo" lo hice de forma mecánica y sin sentir la acrobacia. Tenía un fuerte catarro y por esas fechas me encontraba destinado forzoso en Talavera.

Pero en Torrejón, el día de San Antonio, con la moral alta porque sudé el catarro la tarde anterior y porque quedó sin efecto mi destino a Talavera por irme a EE.UU. en septiembre al Curso de F-104, salí a comerme el mundo. Mis compañeros, también se alegraron y con estos ánimos nos fuimos hacia los aviones. Antes, el Teniente General González-Gallarza quiso saludarnos por aviador y padre, sintiéndose orgulloso. **"¿Dónde va a almorzar hoy la Patrulla? ; quisiera hacerlo con ellos si me lo permitís."** Esta frase creó un nuevo problema a los mandos de la Base; ese día no estaba previsto ningún almuerzo, así es que lo tuvieron que improvisar en el pequeño comedor del Pabellón de Torrejón, a base de pollo al horno. Un gracioso dijo: **"Han tenido que dejar sin pollos los corrales vecinos, porque no tenían nada."**

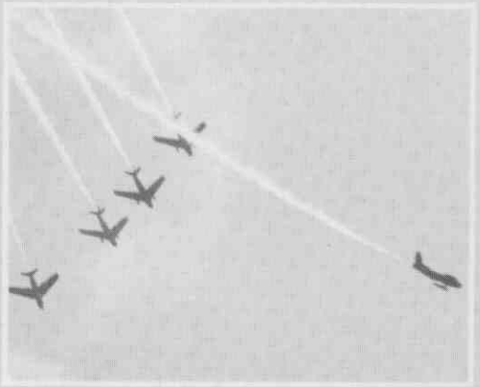
La exhibición fue preciosa. Era uno de esos días en que las cosas salen sin esfuerzo. No había meneos. Un precioso sol. Nos recordó el día del Caudillo en Valencia. Subíamos y bajábamos sin sentir las cargas "G". Yo, regodeándome, dejaba caer suavemente a la Patrulla en las salidas de los picados para dar la pasada muy baja pero sin peligro. Las colas de los B-47

Ascua 64. De izquierda a derecha: De pie: capitanes San Antonio, Almodóvar, Montaner y teniente Juberías. Agachados: capitanes Valderas, Guil y tenientes Sánchez Marín y González Gallarza.

estacionados subían casi hasta nuestra altura cuando llegábamos abajo del todo. **"¿Hay alguien que esté pasando cu... miedo...?"** Pregunté. Y el reserva que estaba con su avión sobre la meseta casi sin respiración porque veía como la sombra proyectada por nosotros se juntaba con los aviones en el suelo, dijo como un escopetazo **"¡¡El siete!!"** En otra figura que salió sin sentir, lenta, sin separarnos de los asientos aunque pareciera que estábamos ingrávidos con la velocidad exacta para dominar la situación, se me ocurrió: **"No os quejaréis, os estoy haciendo una exhibición de guante blanco"**. Montaner, recordando que casi todos volábamos con los de cabritilla de la gala ya retirados y más negros que otra cosa por las horas de vuelo acumuladas —entonces no daban guantes ni botas en el equipo— dijo rápidamente y como eco de mi frase: **"Sucios, pero ¡blancos!"** Y así, con un buen cuerpo, acabamos aquella exhibición fenomenal que para mí sería la última después de cincuenta y cinco minutos en que nos sentimos como transfigurados.

Después de la toma de tierra, tras las maniobras descritas hace unas páginas, formé el equipo en dos filas frente a la tribuna de autoridades: pilotos y especialistas; éstos también tenían derecho a dar la vuelta al ruedo. Fuimos felicitados y, al dar la mano, tuve la agradable sensación de estrechar otra, refrescada por el vaso conteniendo una bebida con hielo.

Almorzamos con el Teniente General Gallarza que nos sentó por orden de antigüedad, correspondiendo al teniente Gallarza la parte más alejada de su padre: **"Eduardo, la Milicia es la Milicia"**. Quisimos ceder nuestros puestos, pero no nos dejó. **"Venid a casa esta noche que os invito a cenar. Lo que siento es que ¡otra vez habrá pollo!"**. Y allí, en una terraza muy alta de la plaza de Cristo Rey, tuvimos una histórica sobremesa en la que el veterano aviador nos contó el vuelo Madrid-Manila y otras aventuras, como cuentan las cosas los héroes, con sencillez y con esfuerzo para recordar los datos. Justo lo contrario de lo que me pasa a mí. Quizá esa sea precisamente la diferencia entre los que son y los que creemos ser.



Para efectuar la rotura desde "ala" por tres cuartos de tonel pasando por debajo. . .

En el telediario salió un reportaje de nuestra exhibición. En primer plano había un trombón de la música de la 16.ª Fuerza Aérea; cuando vi desaparecer al número seis detrás del instrumento, exclamé: **"¡Moño, si que íbamos bajos! ¡Ahora me explico por qué el reserva dijo que estaba pasando miedo!"**

Y acabó 1964 sin que se requiriese nuestra presencia. En septiembre marché a EE.UU. quedando la Patrulla al mando del Capitán Montaner, aunque en vuelo la lideraba el Capitán Valderas, que fue segundo conmigo y primero el día que me gastaron la broma de la Albufera.

En 1965 hay consignada una exhibición el día 12 de enero en Manises ante el Ministro del Aire. Esta fue la última exhibición de "ASCUA". A partir de aquí, nada.

La Patrulla nació espontáneamente un 24 de enero de 1956. Su nombre **"ASCUA"** se debió a un bautismo de sangre en 1958. Desaparece sin decreto en este mismo año y resucita con más esplendor en 1961 por obra y gracia de un Coronel belga. Desaparece el 12 de enero de 1965 porque los Escuadrones 11 y 12 del Ala de Caza núm. 1 son separados; uno pasa al Mando Táctico, el otro queda en el de la Defensa. Y "ASCUA", con su gran entidad alcanzada, sólo era posible porque un Ala entera fue capaz de amamantarla con pilotos, especialistas, aviones y sobre todo con amor. Cualquier **"manisero"** fue un **"ASCUA"** aunque no estuviera enrolado físicamente en el equipo. Cualquier **"manisero"** nos aconsejaba en las salidas: **"A ver que tal nos dejáis"**. Y cualquier **"manisero"** nos preguntaba al volver: **"¿Cómo hemos quedado...?"**

Pero **"ASCUA"** fue más que un fenómeno local y encorsetado: **"ASCUA"** tuvo categoría y proyección internacional por la perfección de su ejecución y por los lugares donde actuó. Lo de Génova fue una pena. Y lo de EE.UU. —este recuerdo me viene ahora al hacer las consideraciones— también: Un día nos llegó la noticia de que estudiásemos la forma de cruzar el Atlántico porque la USAF nos invitaba a hacer una **"tourne"** por su tierra. Creo recordar que podíamos haber ido en vuelo por el Atlántico Norte con cuatro tanques exteriores y dando **"salticos"**. En fin, lo hecho, hecho quedó; lo no hecho, es lo que me permite ahora soñar despierto. Pero estas cosas que escribo soñando a modo de epílogo, son únicamente como un aferrarme a la tabla del artículo porque me da pena terminar. Pero todo tiene su fin. Por eso, quizá lo más bonito sea terminar lo finito con un brindis por lo infinito:

A Luis Balanzategui, a Jaime Berriatua, a Hernando Maura y a José Luis Patiño, que desde una barrera del tendido eterno presenciáis nuestras terrenas acrobacias: ¡Va por ustedes!

Formación de "ala" previa a la rotura para tomar tierra y acabar la formación.

Y después de reunirse entrar en base, haciendo una toma de tierra en formación. . .

Los hidroaviones HEINKEL 60

en el Mediterráneo y en el Estrecho

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel de Aviación

El **Heinkel 60** fue el último de los biplanos operacionales diseñados por Ernest Heinkel; empezó a desarrollarse el proyecto en 1930, buscando un biplano, biplaza, provisto de flotadores y catapultable, apto para desempeñar misiones de reconocimiento sobre el mar. Proyectado para equipar a las unidades de superficie de la Armada alemana, estaba dotado de una gran robustez, necesaria para soportar, no solamente la dureza de las maniobras de agua en mar abierta, sino también el áspero trato que, trincado en la cubierta de los navíos, el viento y la mar le harían sufrir; para ello, su fuselaje y planos estaban sólidamente construidos con armazón de acero recubierto de madera contrapeada, siendo de duraluminio forrado de tela las superficies móviles. Esta pesada estructura iba en detrimento de su capacidad de carga útil y su autonomía que eran reducidas.

Era el **Heinkel 60** un biplano decalado, con alerones en ambos planos; tenía dos puestos en tándem, y estaba dotado de dos flotadores en catamarán, de rediente simple y timones de agua.

El motor de este hidroavión era el **BMW VI 6.0 ZU**, de doce cilindros en "V", de 660 c.v. que movía una hélice tractora, bipala, de madera y paso fijo. La relación peso: potencia era de 5,5 Kg. por c.v.

Estaba armado con una ametralladora de capot, MG-10, de 7,92 mm., que disparaba a través del disco de la hélice con la que estaba sincronizada, y una MG-15, del mismo calibre, instalada en una torreta giratoria emplazada en el puesto del observador; disponía, bajo los planos, de soportes para bombas pequeñas.

LOS HEINKEL 60 EN ESPAÑA

Los primeros **Heinkel 60** que vinieron a España, llegaron en noviembre de 1936, encuadrados en la AS/88, escuadrilla de hidros de la Legión Cóndor, cuyo material principal eran los hidros bimotores, **Heinkel 59**, aunque también disponía de cinco **Heinkel 60.** Esta unidad se formó en Cádiz, pero pronto pasó a estacionarse a la base de hidros de El Atalayón, en Melilla, desde donde participó muy activamente en las operaciones para la conquista de Málaga. Ya estaban aquellas en su última fase, y a primeras horas de la mañana del 5 de febrero, mientras realizaban una misión de exploración antisubmarina en beneficio del crucero **Canarias** que con su artillería batía la costa enemiga, chocaron entre sí dos **Heinkel 60**, entrando uno de ellos en una barrena que le llevó a estrellarse en el agua; el otro, que llevaba pintado en sus costados el pintoresco nombre de "La fiera del mar", resultó con el extremo del plano superior, izquierdo, arrancado, pero a pesar de ello y de haber resultado herido el piloto, logró amarar cerca del crucero que lo recogió e izó a bordo, lo mismo que el cadáver del teniente Diether Leicht, piloto del hidro destruido, cuyos restos fueron hundidos con disparos del **Canarias** a los flotadores.

La AS/88 pasó a situarse en el puerto de Málaga, en marzo de aquel 1937, y pocos días después de su llegada a aquella base, le fueron transferidos a las fuerzas nacionales, por la Legión Cóndor, los cuatro **Heinkel 60** que aquélla tenía. La Armada consiguió que estos hidroaviones le fueran asignados, en un intento de mantener encendida la agonizante antorcha de la Aeronáutica Naval, cuyo único material volante consistía, en aquel momento, en dos **Dornier "Wal"**, un anfibio **Fairchild 91** desprovisto de armamento, y un hidroavión **Savoia 62** que estaba fuera de servicio y nunca volvería a volar.

El Estado Mayor de la Armada pretendía que estos hidros fueran embarcados en los cruceros, para ser utilizados en las catapultas que en los del tipo **Canarias** estaban previstas, y que dada la premura con que hubieron de ser puestos en servicio, para atender a las acuciantes necesidades de la campaña, no les fueron instaladas en un primer momento, y más tarde, tampoco. Sin embargo, la Armada decidió aprovechar los servicios de estos hidroaviones y formar con ellos una escuadrilla que, estacionada en bases costeras y en estrecho contacto con la Flota, realizara misiones en beneficio de ésta muy necesitada de exploración aérea, máxime al no contar con unidades ligeras de superficie; no obstante, dadas las grandes limitaciones de estos hidros, propias de los aviones proyectados para operar desde buques, su rendimiento siempre estaría muy por debajo del de otros tipos de hidroaviones que equipaban las escuadrillas y grupos de la Aviación Nacional.

La unidad, a la que el Estado Mayor de la Armada denominaba, **Escuadrilla de Hidros de los Cruceros**, era conocida como **Escuadrilla de Heinkel 60**, y, más tarde, cuando pasó a depender definitivamente de la Aviación Nacional, se denominó **Escuadrilla 60.** Inicialmente estuvo constituida por los aviones, 60-1 y 60-2, recibidos el 16 de mayo de 1937, y 60-3 y 60-4, incorporados el 4 de junio.

Iban estos hidroaviones pintados de verde oliva claro, con escarapelas negras en planos y fuselaje, y la cruz de San Andrés, también negra, sobre fondo blanco en el timón de dirección; las puntas de las alas, en toda su anchura y en una longitud de 60 cm., iban pintadas de blanco, y también en blanco, sobre los planos y cogiendo toda la anchura de éstos, llevaba pintadas sendas cruces de San Andrés; en la parte posterior del fuselaje, tras la escarapela, iba pintado en negro el "60" de la escuadrilla, separado por un guión del cardinal de cada avión. Cuando en la primavera de 1938 se creó el emblema de esta escuadrilla, éste fue pintado a ambos lados del empenaje de deriva, desapareciendo entonces el **Popeye** armado de fusil que cuando dependían de

Un Heinkel 60 sobrevolando un mar de nubes, fotografiado desde su compañero de pareja.

la Armada llevaban pintado a la altura de la cabina del piloto. La primera base que tuvieron estos aviones, ya españoles, fue la de La Carraca, en la bahía de Cádiz.

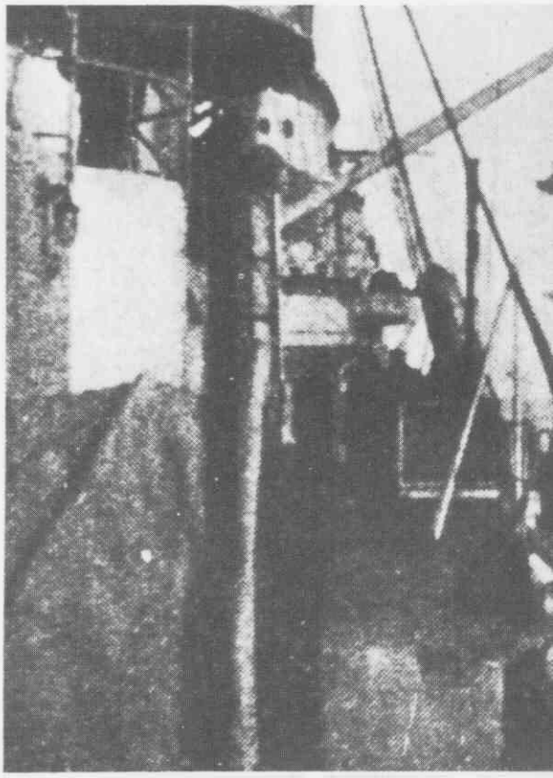
Para el mando de esta escuadrilla fue designado el capitán de corbeta, piloto y observador, Luis Cellier Sánchez, uno de los hidristas más distinguidos de la Aeronáutica Naval, que ya había prestado, casi desde el principio de la guerra, servicios en los frentes del Centro, encuadrado en la Aviación Militar, y el personal volante que con él formó inicialmente la plantilla de la unidad, lo componían el alférez de navío, piloto, Amaro Gómez-Pablos Duarte; los también alféreces de navío, observadores, Carlos Benítez Martos, José Luis Liaño de Vierna, Carlos de Castro Cavero y Fulgencio Cordón Planas —este último, de la Reserva Naval—, y el auxiliar 2.°, radio y fotógrafo, Juan Pallarés Martínez. Dado que solamente eran dos los pilotos con que contaba la escuadrilla, éstos habían de atender a todos los servicios ordenados por el Estado Mayor de la Flota, teniendo que volar siempre ellos, sin posible descanso, existiendo al propio tiempo la limitación de no poder ponerse nunca, simultáneamente, más de dos hidros en el aire, pero la Armada quería que únicamente fuera personal suyo el que equipara esta unidad, y no disponía de más pilotos.

BAUTISMO DE FUEGO Y BAUTISMO DE SANGRE

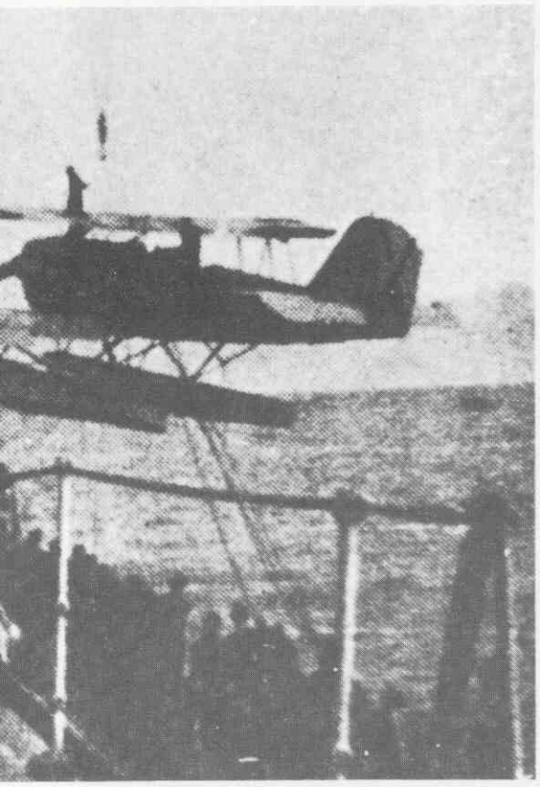
El primer servicio de guerra realizado por la unidad, lo llevaron a cabo, el 22 de mayo de 1937, los aviones 60-1 y 60-2, únicos con que entonces se contaba, desempeñando una misión de reconocimiento y exploración de la zona del Estrecho y costa de Almería, de una hora y cuarenta minutos de duración, recibiendo ese mismo día el bautismo de fuego la escuadrilla, al ser atacados los hidroaviones, sobre el puerto de Almería en el que se encontraba el acorazado **Jaime I**, por el fuego de las defensas antiaéreas.

Siguiendo una peculiar costumbre de la Aeronáutica Naval, los servicios se realizaban siempre por parejas de aviones, para que éstos pudieran mutuamente protegerse en caso de avería, pero esta práctica que podría estar justificada en vuelos de paz, constituía una gravosa limitación durante la guerra, por mermar notablemente el rendimiento de las unidades, al consumir en las misiones de reconocimiento, doble número de horas de las necesarias para cada servicio; cuando la **Escuadrilla 60** se encuadró en la Aviación Nacional, este sistema quedó definitivamente desechado.

El 4 de junio, al finalizar los hidros, 60-2 y 60-4, este último incorporado aquel mismo día a la escuadrilla, un servicio de exploración antisubmarina en el que, a la altura de Málaga fueron atacados por dos cazas enemigos a los que rechazaron con fuego de sus ametralladoras, tomaron agua ambos **Heinkel** en



Costa de Málaga, 5 febrero 1937. El He-60 superviviente a la colisión, es izado a bordo del *Canarias*.



la base militar de El Atalayón, en la Mar Chica, donde quedarían estacionados por orden del Almirante de la Flota. Para recoger los otros dos hidros y volar con ellos a su nueva base, salió de ésta un **Dornier "Wal"** que llevó a Cellier y Gómez Pablos, únicos pilotos de la escuadrilla, a Cádiz; ese mismo día, a última hora de la tarde, en el momento de la toma de agua en Mar Chica, se produjo un incendio en el motor del 60-3 que, sin más consecuencias que unas leves quemaduras en las manos de Luis Cellier, su piloto, pudo sofocarse.

Desde esta base africana de El Atalayón, desarrollaron los **Heinkel 60** su actividad, realizando servicios de exploración del mar de Alborán y zona del Estrecho, buscando, localizando y reconociendo barcos mercantes sospechosos, descubriendo el 10 de junio a dos destructores enemigos, del tipo **Churruca** que abrieron fuego antiaéreo contra los aviones, sin resultado. En el curso de este mismo servicio fue descubierto un submarino que, al divisar a los dos hidros nacionales, hizo inmersión antes de que éstos pudieran atacarle. En los últimos días de aquel mes, y en los primeros de julio, llevaron a cabo los **Heinker 60** fatigosas misiones de exploración, llegando en ocasiones hasta la altura de Orán, en busca de la motonave mercante, enemiga, **Cabo Santo Tomé**, terminando algunas veces los servicios en las bases de Pollensa y Formentera, en las que, una vez repostados, quedaban listos para realizar nuevos servicios o dirigirse a su base de Melilla. También por aquellas fechas realizó la escuadrilla algunos servicios de protección de convoyes.

Continuaron en el mes de julio las misiones de exploración en busca de mercantes contrabandistas y unidades de guerra enemigas, descubriendo el día 9 un submarino republicano que recibió a los hidroaviones con fuego antiaéreo, alcanzando al 60-4 con dos proyectiles que le dañaron un flotador; la toma de agua en la Mar Chica, la realizó Gómez Pablos con gran habilidad, muy próximo a las instalaciones de la base, para terminar varado en la rampa de salida, ya que hacía mucha agua y corría peligro de hundirse.

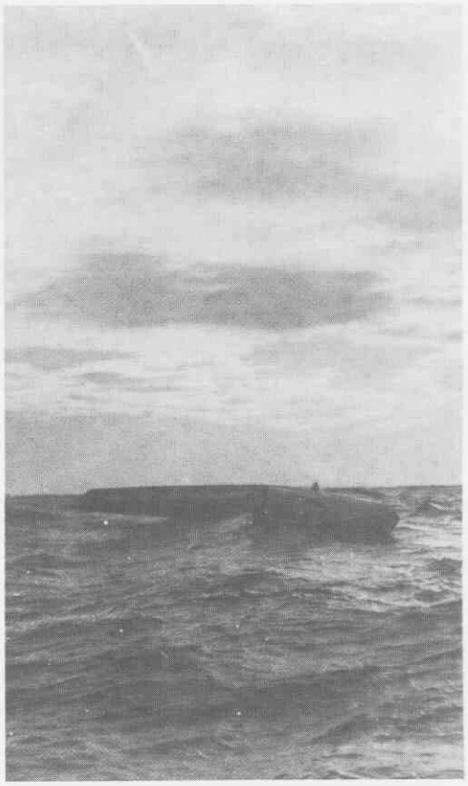
La pareja formada por el 60-2 y 60-4, se encontró el día 7 de agosto, mientras realizaba una misión de exploración, envuelta en una densa niebla que la imposibilitaba llegar a Formentera, cuando únicamente tenían combustible para cuarenta y cinco minutos de vuelo, por lo que Cellier decidió tomar agua, haciéndolo ambos hidros sin dificultad, en una mar llana; dos horas más tarde, disipada la niebla y despejado el horizonte, despegaron los dos **Heinkel** y se dirigieron a Formentera, en cuya laguna amararon luego de un vuelo de cuarenta minutos. Al día siguiente, 8, cuando estos mismos aviones llevaban a cabo un servicio en busca de la escuadra enemiga, fueron atacados por dos aviones de caza a los que lograron rechazar con sus ametralladoras.

Aún no se habían cumplido tres meses desde el bautismo de fuego de la escuadrilla, cuando ésta recibió el de sangre. El 21 de agosto, la pareja forma-

Dos Heinkel 60 y un Dornier "Wal", en la base de la Puntilla, en el puerto de Ceuta, en marzo de 1938.

da por los hidros 60-2, pilotado por Cellier, y 60-4, por Gómez Pablos, volaba a lo largo de la costa norte de Mallorca, en viaje de Pollensa a El Atalayón, cuando iban transcurridos veinte minutos de vuelo y los aviones se encontraban a 15 millas de Estallenchs, Cellier hizo la señal de romper la formación, y se dirigió a amarar, viento en cola, en una mar muy agitada que le entraba por las cuatro; el primer contacto con la superficie fue muy brusco y sobre una cresta rota en la que rebotó, encontrándose de nuevo en el aire, pero sin control y en postura incorrecta; luego de un salto de casi un centenar de metros, fue a estrellarse contra las revueltas olas, hudiéndose en la espumeante agua para salir, casi inmediatamente, pero con los planos rotos y el motor colgando de la bancada; los tripulantes, capitán de corbeta Luis Cellier y alférez de navío Carlos Benítez, salieron despedidos de los restos del hidroavión, y sus cuerpos nunca fueron hallados. Los alféreces de navío, Gómez-Pablos y De Castro, tripulantes del 60-4, vieron destrozarse contra el agua el avión de su jefe de escuadrilla, sin poder hacer nada por sus compañeros, ya que el estado de la mar hacía prohibitivo un intento de amaraje, por lo que luego de reconocer la zona tratando de localizar posibles supervivientes, regresaron a Pollensa para informar de lo sucedido. Iniciados los rastreos de búsqueda inmediatamente por los **Dornier "Wal"** y **Cant Z 501** de las bases de Alcudia y Pollensa, respectivamente, y por unidades navales, en busca de los tripulantes y los restos del aparato, únicamente se encontró uno de los flotadores a unas 15 millas de Sóller, a cuyo puerto fue llevado por un submarino.

A causa de este accidente, el Estado Mayor de la Armada suspendió los vuelos de la escuadrilla, hasta tanto se terminara la investigación que se abrió en busca de las causas de la avería que lo ocasionó. Como homenaje a los primeros muertos que tuvo la unidad, caídos en acto de servicio, los nombres de Luis Cellier y Carlos Benítez fueron pintados en los fuselajes del 60-3 y 60-4, respectivamente.



Flotador del 60-2, accidentado el 21 de agosto de 1937, en el que perdieron la vida el capitán de corbeta, Cellier, y el alférez de navío, Benítez. Este flotador fue el único resto que se recogió.

PASA LA ESCUADRILLA A LA AVIACION NACIONAL

Llevaba la escuadrilla dos meses y medio sin volar, cuando el Mando, dispuesto a acabar con aquella situación, se la entregó a la Aviación Nacional, en la que se integró a todos los efectos, aunque operativamente quedara afecta a las fuerzas de bloqueo. El 2 de noviembre de 1937, el mismo día que se recibió la orden de cambio de dependencia, desde la base de El Atalayón, donde se encontraban los hidros, se reanudaron los servicios que habían sido suspendidos en agosto.

Fueron destinados a la unidad y se incorporaron a principios de noviembre, los tenientes de navío, pilotos y observadores, José Luis Hernández Núñez y Tomás Moyano Solís, y el teniente de Aviación, piloto y ametrallador-bombardero, Manuel Egea Ramírez, haciéndose cargo el primero de ellos del mando de la escuadrilla. Los servicios que se realizaron en aquella época fueron, principalmente, de exploración antisubmarina del triángulo definido por Cádiz, el Cabo de San Vicente y Ceuta.

Cuando el 4 de diciembre, en el curso de una misión de exploración de la ruta Cádiz-Cabo San Vicente, llevaba una hora y quince minutos de vuelo el avión 60-1, sufrió una avería en el sistema de aceite, viéndose forzado a tomar agua en una mar tendida, con el viento cruzado al sistema principal de oleaje; el teniente Egea amaró a lo largo de las olas, pero cargándole el viento al final de la maniobra, se cruzó el hidro a aquéllas que le ocasionaron averías de consideración en los planos del lado izquierdo, y en los montantes del flotador del mismo costado; por fortuna, el accidente fue observado por el mercante inglés **Largs Bay**, que recogió a los tripulantes, aunque con grandes dificultades creadas por el fuerte oleaje, y los trasladó a su puerto de destino, Malta, de donde regresaron unos días más tarde. El hidroavión se perdió.

No desistía el Estado Mayor de la Armada de su idea de embarcar los hidros en los cruceros, y formando parte de este proyecto, se trasladó el teniente de navío Moyano en los primeros días de diciembre a La Carraca para efectuar allí unas pruebas de lanzamiento con catapulta; se realizaron con éxito las experiencias, los días 3, 4 y 5, pero a pesar de este resultado satisfactorio, nunca llegarían a instalarse catapultas en los cruceros.

La Jefatura del Aire ordenó una revisión del material, el día 5, por la que quedaron en tierra los **Heinkel 60**; para cubrir la temporal baja de ellos se trasladaron desde Alcudia dos **Dornier "Wal"** del 1-G-70, a La Carraca, y en aquella base permanecieron prestando servicio hasta el 24 de enero de 1938 en que, completada la revisión del material, reanudaron los **Heinkel** sus explora-

CARACTERISTICAS	
Dimensiones:	
Envergadura	13,5 m.
Longitud	11,5 m.
Altura	5,3 m.
Superficie alar.	56,2 m².
Peso en vacío	2.775 Kg.
Peso máximo	3.400 Kg.
Carga alar.	60,5 Kg./m².
Prestaciones:	
Velocidad máxima	240 Km./h.
Velocidad de crucero	225 Km./h.
Velocidad mínima	90 Km./h.
Velocidad de subida	327 m./min.
Techo	5.000 m.
Autonomía	800 Km.

ciones y reconocimientos en el golfo de Cádiz y estrecho de Gibraltar. A mediados de marzo pasaron estos hidros a estacionarse en la base de La Puntilla, en el puerto de Ceuta.

Hubo en esta época mucho movimiento de personal volante en la escuadrilla, en la que cada vez iba siendo más numeroso el procedente de Aviación, oficiales provisionales salidos de las escuelas de pilotos y observadores; en enero causaron baja en la unidad, los alféreces de navío Amaro Gómez-Pablos, José Luis Hernández y José Luis Liaño, quedando al mando de la escuadrilla el teniente de navío, piloto y observador, José María Barrera y González de Aguilar, recientemente incorporado. En abril llegaron destinados, el teniente de navío, observador, Mariano Urzáiz de Silva y los alféreces de Aviación, pilotos, Pedro González García y Manuel López Manteola. Dos nuevos pilotos se incorporaron en agosto los alféreces Alvaro Domecq y Díez y Alberto Valero Purón, y tres observadores, los también alféreces, José Paz Shaw, Joaquín Rioja Baona y José Mendía Montoya. El personal de mecánicos de la escuadrilla se vio incrementado con el alférez José Bengoa Pérez y el maestre de Aeronáutica, Bartolomé Picornell Culebrán; poco después se incorporaría el cabo mecánico, Rafael García García.

El material volante de la escuadrilla aumentó el 4 de abril, al pasar a formar parte de ella, por disposición del General Jefe del Aire, el 63-1, un anfibio **Fairchild 91**, bautizado **Virgen de Chamorro,** que ya había prestado servicio en el Cantábrico durante la campaña del Norte, encuadrado en la Aeronáutica Naval; este avión quedó en la base de La Carraca, llevando a cabo desde allí algunas exploraciones y reconocimientos por el Atlántico, mar de Alborán y estrecho de Gibraltar, pero dada su situación de desarmado, su principal papel lo desempeñó como avión de enlace; la tripulación que en el Cantábrico había tenido, teniente piloto Angel Torres Prol y alférez mecánico, José Ramos Crespo, fue incrementada con los alféreces Domecq y López Manteola, y los observadores, alféreces Paz, Mendía y Rioja, y alférez de navío, Cordón. Este anfibio, como consecuencia de una avería sufrida en la rueda de cola al aterrizar en el aeródromo **Carlos de Haya**, en Jerez de la Frontera, quedó fuera de servicio durante más de cuatro semanas, reanudando los vuelos el día 9 de junio.

Continuaron los **Heinkel 60** operando desde Ceuta, escoltando convoyes, realizando misiones de protección antisubmarina a los buques de la Armada, llevando a cabo exploraciones y manteniendo una estrecha vigilancia del puerto de Gibraltar, para observar al destructor enemigo, **José Luis Díez** que, luego de librar un combate con unidades de superficie nacionales, se había refugiado, con bajas y averías, en aquel puerto. A finales de mayo pasó la escuadrilla a estacionarse en Cádiz, permaneciendo en La Carraca hasta que cumplimentando una orden de la Jefatura del Aire, se trasladaron el 1 de septiembre a la base de El Atalayón los hidros 60-3 y 60-4, quedando en Cádiz el 63-1. A finales de mes regresó la escuadrilla a **La Puntilla**, permaneciendo allí hasta octubre, en que habiendo dispuesto el General Jefe del Aire que estos hidros pasaran a la base de Pollensa, marcharon a Cádiz para ser sometidos a una revisión general, quedando prestando servicio, únicamente, el 63-1. En este mes causaron baja en la escuadrilla, por haber sido destinados a otras unidades, el teniente Manuel Egea, y los alféreces, José Paz, Joaquín Rioja y Ma-

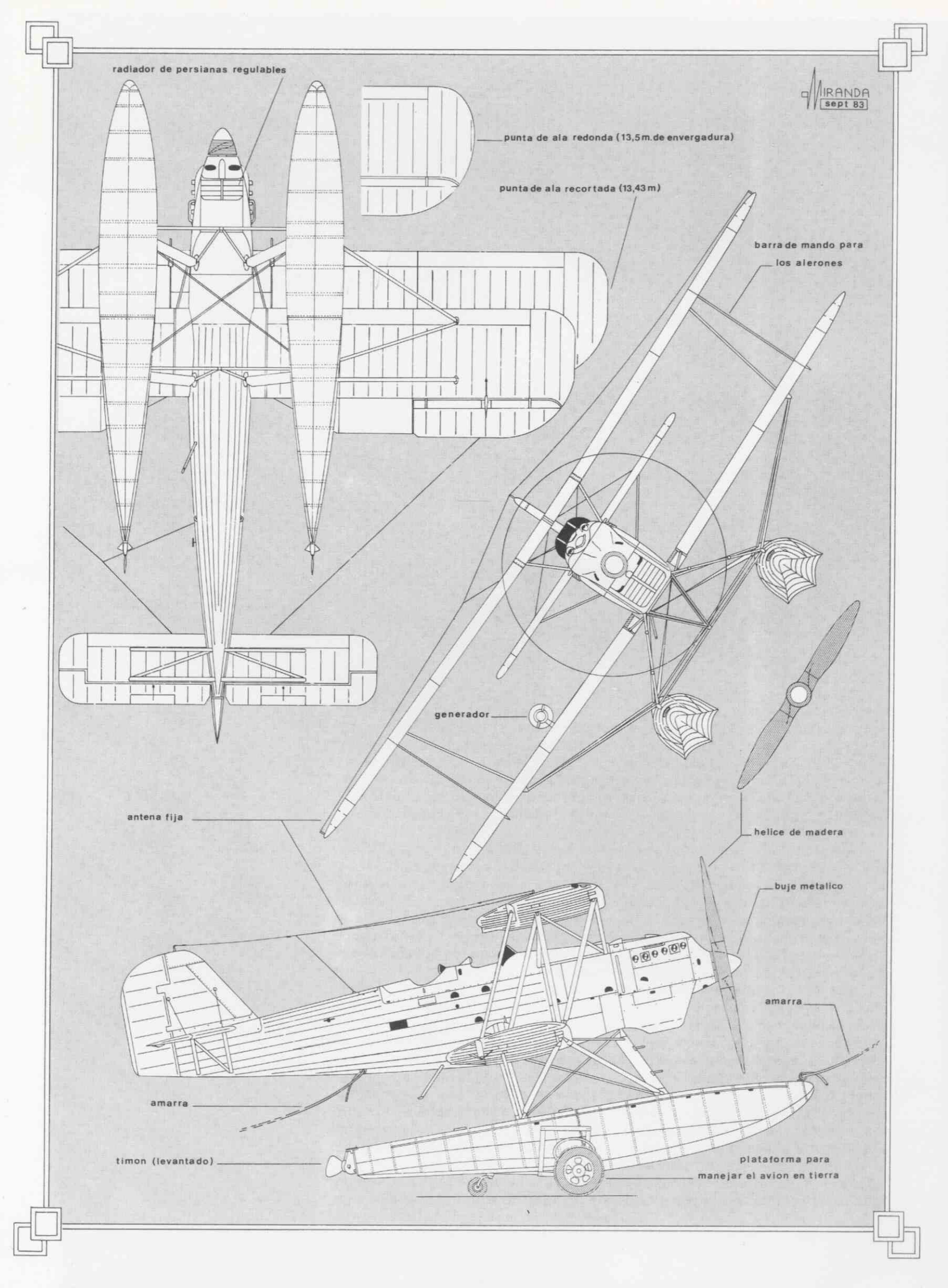
Heinkel 60, 60-3, "Luis Cellier", en la rampa de la base de Puntales, en Cádiz. Aún lleva pintado el "Popeye."

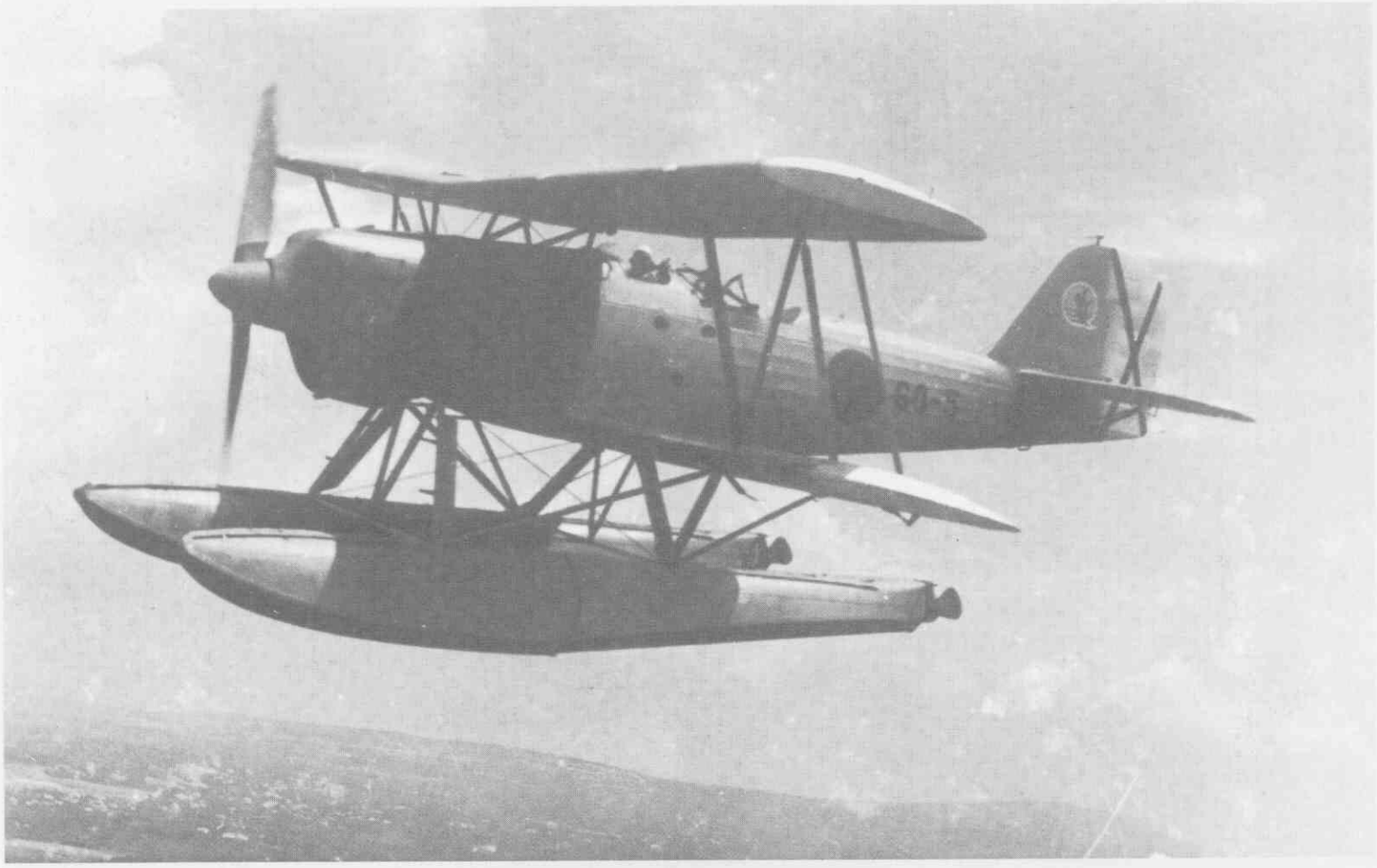
HEINKEL HE-60 C

3m
9ft
escala: 1/72

argolla de amarre
planchas de aluminio remachado
tapa de registro
zona entelada
luz de posicion
revestimiento de contrachapado
asa
toma de aire
asa
escalones
tomas de aire
montaje artillero
para una MG-15
de 7,9 mm.
antena
retráctil
apoyacabezas
estribos
antena fija
pasillos antideslizantes
antena retráctil
timón (bajado)

MIRANDA
sept 83


radiador de persianas regulables
MIRANDA
sept 83
punta de ala redonda (13,5m. de envergadura)
punta de ala recortada (13,43m)
barra de mando para
los alerones
generador
antena fija
helice de madera
buje metalico
amarra
amarra
timon (levantado)
plataforma para
manejar el avion en tierra



El 60-5 en un vuelo de prueba, sobrevolando la parte sur de la isla de Mallorca.

nuel López Manteola, incorporándose a ella el teniente de navío, Mariano Urzáiz.

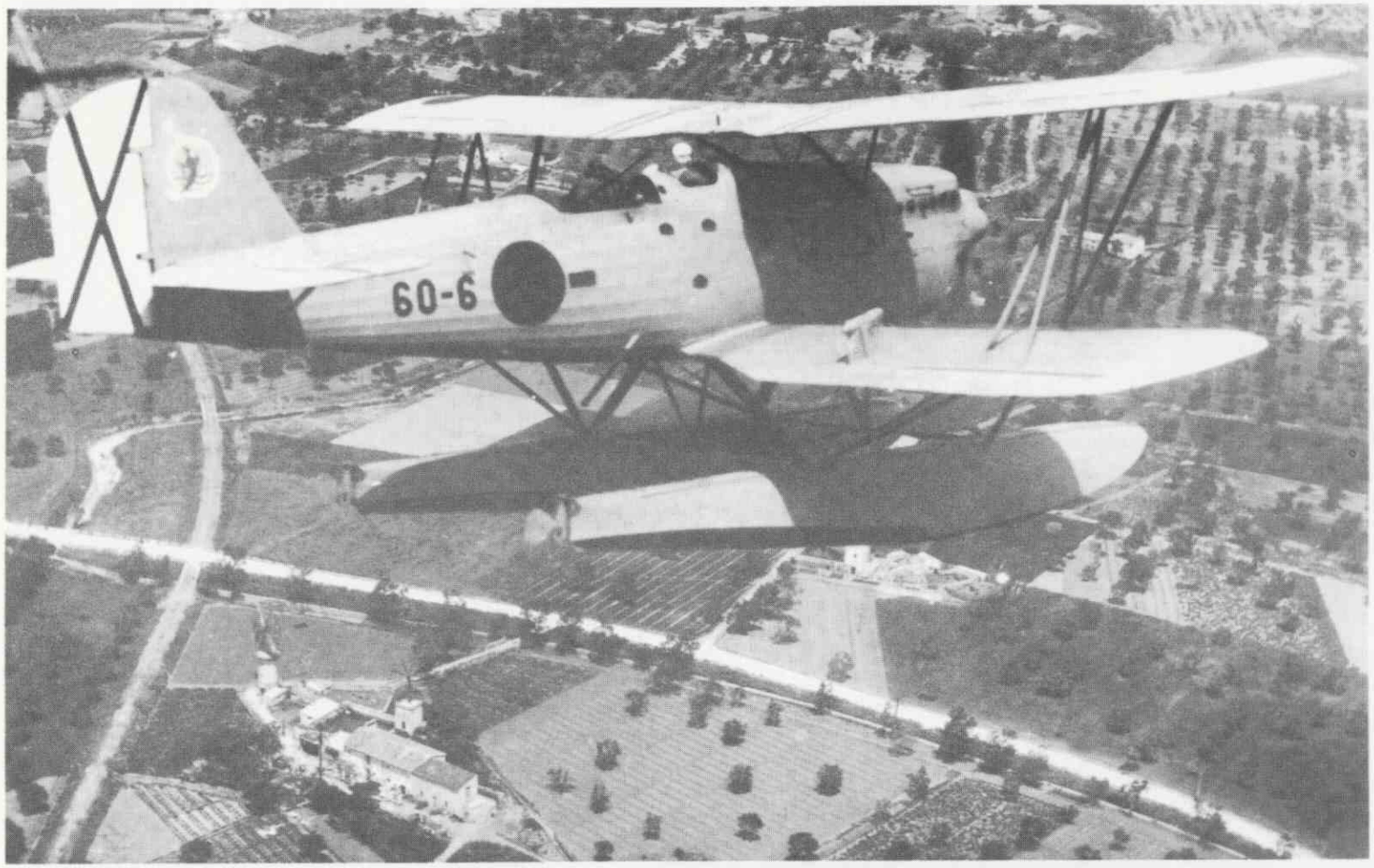
DE NUEVO EN LAS BALEARES

Completada la revisión a finales de noviembre, los hidros 60-3 y 60-4 se incorporaron a la base de Pollensa el 3 de diciembre, haciendo el viaje con tomas de agua en la Mar Chica, para repostar en la base de El Atalayón, y en Formentera; antes de llegar a esta última base, a consecuencia de una avería en el sistema de refrigeración del motor, se vio obligado el 60-3 a efectuar un amaraje en alta mar, y, una vez reparada aquélla, continuó el viaje, reuniéndose con el 60-4 en el estanque Pudent, en Formentera; poco más tarde prosiguieron los dos juntos, el viaje a la base de Pollensa. El 63-1 quedó en La Carraca.

La escuadrilla de **Heinkel 60** pasó a ser la 3.ª escuadrilla del Grupo 62-73, a su llegada a Pollensa; en esta base ies fue pintado a ambos hidros, a los dos lados del empenaje vertical, el emblema creado para la escuadrilla, consistente en un extraño pez, dotado de una disforme aleta ventral, sobrevolando unas heráldicas olas; este emblema nunca llegó a figurar sobre el 63-1, pese a pertenecer durante ocho meses a la escuadrilla, y siempre llevó pintado, en ambas amuras, un **Popeye** lanzando bombas, mascota que se le había pintado en El Ferrol, cuando actuaba en el Cantábrico.

Los servicios que en Pollensa fueron asignados a los **Heinkel 60** fueron principalmente de vigilancia de las aguas del archipiélago, con algunos esporádicos reconocimientos de las defensas de Menorca, y de la costa enemiga de Levante y ataque a los barcos pesqueros que faenaban en aquel litoral; estas misiones se realizaban por aviones aislados, habiéndose para entonces abandonado la práctica de efectuar los servicios en pareja. En un ataque con ametralladora a un falucho armado, enemigo, frente al cabo de La Nao, y por un fallo en el sistema de sincronización, recibió el 60-3 dos impactos de su propia ametralladora, en la hélice, quedando aquella inutilizada, aunque logrando el avión llegar a tomar agua a Formentera.

Entretando, desde su base de Cádiz, el 63-1 desempeñaba misiones de vigilancia de la costa del Marruecos español, desde Larache a Melilla, tomando agua con frecuencia en la Mar Chica para repostar. Este anfibio causó baja en



El 60-6 sobrevolando el campo mallorquín, en el verano de 1939.

VICISITUDES MAS DESTACABLES DE LOS HEINKEL 60	
Combates aéreos	3
Reacción antiaérea fuerte (servicios)	8
Mar gruesa y viento mayor de 60 Km./h. (serv.)	20
Buques de guerra localizados ...	11
Buques contrabandistas localizados	54
Buques enemigos ametrallados ...	35
Submarinos enemigos localizados	2
Accidentes con pérdida de avión y tripulación	1
Accidentes con pérdida de avión	1
Servicios fotográficos	130
Servicios de guerra, totales	275
Horas voladas	752
Millas recorridas	59.743

la 3.ª escuadrilla del Grupo 62-73, por orden de la Jefatura del Aire, el 8 de diciembre, pasando a depender de la escuadrilla de **Dornier "Wal"** de Melilla, la 3-E-70, que mandaba el capitán Enrique de la Puente Bahamonde.

Durante los primeros meses de 1939 continuó la escuadrilla de **Heinkel 60** actuando contra el tráfico de cabotaje y flota pesquera de la costa enemiga, principalmente en el golfo de Valencia, para lo que, casi permanentemente, uno de los aviones se encontraba destacado en la laguna de Formentera, base avanzada sobre el litoral levantino. El 9 de enero causaron baja en la unidad, designados para cubrir otros destinos, el teniente de navío, Mariano Urzáiz, y los alféreces, Alvaro Domecq y José Ramos.

Con motivo de la sublevación de una parte de la guarnición de la isla de Menorca contra el gobierno de Valencia, el 7 de febrero, efectuó el 60-3 un reconocimiento de la isla, observando que las fuerzas levantadas en Ciudadela, plaza en la que se veían banderas nacionales, habían avanzado por la carretera de Mahón, hasta Alayor; sobrepasado este último pueblo, el avión fue recibido con fuego antiaéreo, comprobándose así que la capital de la isla se encontraba aún en manos del enemigo.

La escuadrilla que desde hacía mucho tiempo consistía en dos únicos aviones, se vio incrementada con un nuevo **Heinkel 60** que le fue entregado el 8 de febrero, asignándosele el número 60-5; éste realizó su primer vuelo de guerra el día 15, llevando a cabo un reconocimiento de la costa enemiga, entre Gandía y el cabo de San Antonio, atacando con ametralladora a un falucho armado que alcanzó con su fuego al hidro, sin que ninguno de los tres impactos que recibió éste le causaran averías. Se incorporó en aquellos días a la unidad el alférez, piloto, Vicente Puigmoltó y Rodríguez de Valcárcel.

El 6 de marzo, con ocasión de haberse sublevado algunos fuertes y una parte de la guarnición de la plaza de Cartagena, fue enviado el 60-3 a reconocer el puerto y las baterías de costa, observando que posado en el agua, averiado, se encontraba un **Heinkel 59** al que, en sus proximidades, el crucero **Canarias** protegía con fuego antiaéreo del ataque de varios cazas enemigos. El 60-3 ametralló a un remolcador que a poca distancia de la isla de Escombreras, trataba de salir del puerto, y luego de haber tomado algunas fotografías, regresó a tomar agua y repostar, a la laguna de Formentera.

El 7, cuando un convoy nacional de mercantes con tropas, protegido por cruceros y otras unidades de guerra, se dirigía a Cartagena para efectuar un

desembarco en apoyo de los sublevados, el 60-3 realizó un reconocimiento, observando que desde tierra se le recibía con fuego antiaéreo, y que también los barcos eran hostilizados por las baterías de costa, viéndose en torno a ellos los piques producidos por los proyectiles enemigos.

Fracasado el desembarco nacional, el convoy y las unidades de guerra que lo protegían, se retiraron, no pudiendo hacerlo el mercante **Castillo de Olite** que con averías producidas por el fuego enemigo, quedó desamparado e imposibilitado para retroceder, resultando hundido y ahogándose muchos de los hombres que transportaba, cayendo prisioneros los demás. Dos días más tarde, el 9, reconoció el 60-3 la costa, entre los cabos de La Nao y de San Antonio, tratando de conocer el paradero del transporte de tropas nacional; este servicio en el que participaron hidros de varias unidades, lo repitió el 60-3 al día siguiente, y el 13, siempre con resultado negativo.

La historia bélica de la escuadrilla quedó cancelada el día 18 de marzo, con el último servicio de guerra que llevó a cabo el 60-5, tripulado por los tenientes, Pedro González García y José Mendía Montoya que desempeñaron una misión fotográfica sobre el puerto de Alicante y de la costa entre este punto y Denia.

VOLANDO EN CIELOS DE PAZ

En el período de paz abierto el 1.° de abril de 1939, entró la escuadrilla de **Heinkel 60** con los aviones 60-3, 60-4 y 60-5, supervivientes de la guerra, incrementado en los primeros días de paz con el 60-6 que fue entregado por la Legión Cóndor a la Aviación Nacional. Pocos meses más tarde fue creado el **51 Grupo de Hidros** en el que, con base en Pollensa, se integraron todos los hidroaviones que entonces se encontraban en servicio, con la única excepción de los **Dornier "Wal"**. Los **Heinkel 60**, junto a los **Heinkel 59** formaron la 52 escuadrilla del nuevo grupo; este material, muy maltratado por la larga y dura campaña que acababa de terminar, sacó a relucir toda suerte de achaques, síntoma de una decadencia que la necesidad de cumplir sus cometidos, se había disimulado durante los últimos meses de la guerra; no obstante, la situación internacional, con Europa en guerra y el Mediterráneo convertido en principalísimo teatro de operaciones, obligaba a estos restos de nuestras gloriosas escuadrillas de hidros, a mantener una permanente vigilancia de las aguas

Dos Heinkel 60, fondeados en la base de El Atalayón, en la Mar Chica, el 18 de junio de 1937. Junto a ellos, en el agua pueden verse un Cant Z 501 del 2-G-62, un Dornier "Wal" del 1-G-70, y un Cant Z 506, civil, del *Ala Littoria.*

españolas, amenazadas por quienes trataban de crear dificultades a nuestra ya de por sí difícil neutralidad. Pero las averías eran cada vez más frecuentes, y más largos los períodos que los aviones habían de permanecer en el suelo; en los **Heinkel 60** los flotadores creaban muchas dificultades que el taller de la base había de resolver con medios de fortuna, pues ya no había repuestos de ninguna clase.

El 18 de junio de 1940, encontrándose el 60-5 efectuando un reconocimiento al sur del archipiélago, tripulado por el teniente José Romero Ruiz y el cabo, radio, Jaime Morro Llabrés, sufrió una avería de motor que le forzó a posarse en el mar, a unas 10 millas al sur de Formentera; luego de una fatigosa búsqueda en la que participaron los **Cant-Z 501** y **506B**, fue localizado por el 53-2, pilotado por el capitán Ignacio Ansaldo Vejarano, y recogidos los tripulantes cuando llevaban treinta horas con el avión en el agua, en perfecto estado, por la lancha **Pollensa** que remolcó al hidro a la base.

En 1942, muy afectados por la corrosión, fueron dados definitivamente de baja el 60-3 y el 60-4 (52-3 y 52-4, respectivamente, en la nueva denominación); los dos **Heinkel 60** supervivientes, 52-5 y 52-6, vieron reducida su actuación, casi exclusivamente, a cortos servicios fotográficos, cooperación con las baterías antiaéreas del archipiélago, y vuelos de entrenamiento y escuela.

Cuando en 1944 —ya con la denominación "HR-2" que les adjudicó el Estado Mayor del Aire— se constituyó el **Regimiento núm. 51**, fueron integrado en él el HR2-5 y el HR2-6, formando con los seis **Romeo 43** (HR-7), que se acababan de adquirir, la 1.ª escuadrilla del 2.° escuadrón, de "reconocimiento próximo", mandada por el capitán Ramón Piñeiro.

El final del HR2-5 tuvo lugar el 26 de octubre de 1945, al despegar en su vuelo de **suelta** el alférez José Pallarés Torres, que con otros oficiales pilotos del entonces recién creado **Grupo 52** de hidroaviones **Heinkel 114**, había sido agregado a la base de Pollensa para efectuar un curso abreviado de hidros ligeros; el avión se fue al aire, corto de velocidad, y el piloto, sin considerar la altura de la cabina con relación al agua, ni la posición relativa de los flotadores, cedió palanca más de lo conveniente, para embalar el avión, y tocó el agua con la punta de los flotadores, con un ángulo de incidencia excesivo; el hidro capotó, quedando destruido, sin que el piloto sufriera lesiones de importancia.

El HR2-6, último superviviente de la **Escuadrilla 60**, aunque murió prestando servicio, tuvo un final silencioso y alejado de toda espectacularidad; quizás sintiendo cierta vergüenza de ser el único de los **Heinkel 60** españoles que no había participado en acciones de guerra, y tener en consecuencia el "Valor: se le supone", quiso morir modestamente. Encontrándose en la isla de Menorca desempeñando una misión fotográfica, durante la noche del 27 al 28 de agosto de 1948, mientras permanecía amarrado a una boya en la base auxiliar de Cala Fornells, se levantó un violento temporal con fuerte viento que lo volcó y lo hundió. El amanecer lo encontró invertido y semisumergido, enseñando los pulidos redientes al cielo, azul y radiante después de la tormenta. ■

EL VUELO Historia de la compensación económica de un riesgo

ANTONIO RAQUEJO ALONSO

Toda actividad o servicio por cuenta ajena provoca generalmente una contraprestación económica, aun más justificada si el servicio se realiza en el aire, en pleno vuelo, porque se corre un peligro mayor; y es justo que a la hora de remunerar se evalúe aquél en sus verdaderas dimensiones. Es decir, a mayor riesgo mayor retribución; y a la inversa.

Desde su prueba inicial, la Aeronáutica tuvo un carácter marcadamente científico porque era el medio adecuado para conocer todos los aspectos de un elemento telúrico como el aire, hasta entonces casi ignorado. Por eso fue un físico francés, Francois Pilatre de Rozier, el pionero en la ascensión en globo y la primera víctima de tan débil ingenio, cuando experimentaba uno de ellos, en 1785, acompañado de otro físico: Romain (1). Desde entonces, en las posteriores ascensiones, tanto en globos cautivos como libres, y más tarde en dirigibles, las tripulaciones se completaban con físicos, astrónomos e ingenieros, que confirmaban los descubrimientos de sus antecesores, a la par que realizaban nuevas observaciones y experimentos. Con estos antecedentes, no es de extrañar que la primera compañía de aeróstatos que se creó en Francia en 1794, se constituyera bajo la dirección de un físico: Coutelle (2).

Pero a la par de este aspecto científico, la Aerostación infundió a un grupo de jóvenes de aquella época, un espíritu deportivo que cristalizó en hazañas verdaderamente increíbles para su tiempo (la primera travesía en globo del Canal de la Mancha en 1785; el vuelo desde Londres al Condado de Nassan (Alemania) en 1836; la primera travesía de los Alpes en 1849; el vuelo de Bayona a Pamplona atravesando los Pirineos en 1875, etc.) (2 bis).

Por último, y simultáneamente a los anteriores, el vuelo de los aeróstatos (3) tuvo por objetivo su exhibición en ferias populares y festivales benéficos (4), como un suceso extraordinario que se daba a conocer en pueblos y ciudades con verdadero éxito.

Todos estos vuelos —científicos, deportivos o exhibicionistas—, aunque llevaban aparejado un indudable riesgo, en la mayoría de los casos poseían una nota común: la gratuidad, su falta de lucro; bien porque los vuelos se practicaban como un deporte más sin tener en cuenta el interés ni el peligro; bien por considerarlos como mero entretenimiento o pura curiosidad científica, extraña a la propia labor cotidiana.

A esta gratuidad de los vuelos, que eliminaba la concurrencia de profesionales, había que sumar la escasez de medios con que contaba la Aerostación y el bajo techo de sus aspiraciones una vez conseguidos los objetivos iniciales; lo cual originaba su estancamiento general, con la triste posibilidad de verla convertida al cabo de pocos años, en algo pobre, rutinario, de alcance reducido y de muy dudosa eficacia.

Dos hechos cambiaron el porvenir de la Aerostación tan poco halagüeño: a) El interés de las Fuerzas Armadas por los aeróstatos al comprobar paulatinamente su utilidad en la guerra (5); y b) La invención del aeroplano que abrió nuevos horizontes a la Aeronáutica (6).

Concretándonos a España, podemos decir que la Aerostación nació oficialmente como un modesto y secundario auxiliar de las Fuerzas Armadas. La primera disposición que se dicta sobre la materia es el Real Decreto de 15 de diciembre de 1884 (7), que reorganiza las tropas del Arma de Ingenieros Militares, incluyendo entre sus Secciones un Batallón de Telégrafos (artículo 20), a cuya 4.ª Compañía se le asignaba como novedad, entre otras funciones, "la construcción e inflamación de los globos aerostáticos; libres y cautivos, y su manejo, emprendiendo los ensayos y experiencias necesarias para las más útiles aplicaciones de estos nuevos instrumentos de guerra" (art. 21).

Y aunque el desempeño de dichas misiones llevaba consigo un peligro, no se le concede a éste la importancia suficiente como para ser remunerado. Es más, en los Presupuestos del Estado para el ejercicio

(1) —Luis de Marimon Riera— "Pilatre de Rozier - Primer aeronauta fallecido en vuelo" - Revista "Historia y Vida" núm. 118, pág. 10.

(2) —Rafael Avella— "La primera utilización militar del globo cautivo" - Revista "Historia y Vida" núm. 122, pág. 4.

(2 bis) —Luis Santaló Sors— "Historia de la Aeronáutica" - Buenos Aires, 1946.

(3) —Nombre que dieron sus inventores, los hermanos Montglofier, a sus globos de papel y tela en 1783 y que fue aceptado en el mismo año por la Academia de Ciencias Francesa. En España se reconoció por primera vez este nombre en la legislación, un siglo más tarde, por R. Decreto de 15 diciembre de 1884.

(4) —José Gomá Orduña— "Historia de la Aeronáutica Española" (Madrid, 1946 - Pág. 24 a 39).

(5) —Ya como observatorio de posiciones y fuerzas tanto propias como enemigas o para lanzarlos provistos de explosivos sobre las plazas sitiadas aprovechando el viento favorable; bien para dirigir el tiro de la Artillería e instalar telégrafos en ellos a fin de transmitir órdenes, partes y noticias del frente con mayor rapidez y exactitud; o con la creación durante el sitio de París en la guerra franco-prusiana de 1870, de unos globos correos destinados a burlar el sitio y mantener comunicaciones con el resto del país.

(6) —Cuenta Courtlandt Canby— "Historia de la Aeronáutica" - Madrid, 1965, pág. 12, que cuando los escépticos ante aquellos aeroplanos de alambres y lienzos que vemos en las fotografías y dibujos de la primera década de nuestro siglo como gigantescos y extraños dípteros, preguntaron al físico norteamericano Benjamín Franklin, supuesto testigo de estos primeros vuelos: "¿Para qué sirve todo esto?", él les respondió con otra pregunta: "¿Para qué sirve un recién nacido?".

(7) —Colección Legislativa del Ejército núm. 413, pág. 726.

económico 1893-1894 (8) el sueldo de un Capitán del Batallón de Telégrafos citado, era de 3.600 ptas. anuales, y el de los Primeros Tenientes 2.400 ptas. (9). Sin embargo, es la Ley de Presupuestos de 30 de agosto de 1896 (9 bis), donde por vez primera aparece la Compañía de Aerostación como unidad económica independiente del expresado Batallón de Telégrafos, se le reconoce al Capitán de la misma un sueldo de 3.000 ptas. anuales, y a los Tenientes 2.250 ptas., mientras que a los Capitanes y Tenientes del referido Batallón, se les continúa reclamando las 3.600 ptas. y 2.400 ptas., respectivamente.

Al separarse del Batallón de Telégrafos el Servicio Aerostático (compañía de Aerostación) formando unidad distinta con residencia en Guadalajara, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 30 de septiembre de 1896 (10), y, sobre todo, al crearse el Parque Aerostático dependiente del Establecimiento Central de Ingenieros, funcionando en la misma forma que otra Comandancia cualquiera del citado Cuerpo (11), se le concede a su personal idénticas gratificaciones que las asignadas a los Ingenieros destinados en las Maestranzas (12), cuyas remuneraciones eran a su vez semejantes a las que percibían los Jefes y Oficiales de Artillería destinados en Fábricas (13).

Por eso en la Ley de Presupuestos de 28 de diciembre de 1908 (14), aprobando los del Estado para el año 1909, se consigna una partida para el abono de la gratificación de industria, a los Jefes y Oficiales de las "Tropas afectadas al servicio de Aerostación y Alumbrado en campaña" (15), pero omitiendo toda mención a gratificaciones referentes al vuelo.

En cuanto a la aparición del aeroplano en nuestra Patria, si bien los Ingenieros militares llevaban años haciendo estudios y adquiriendo experiencias sobre los mismos (16), la realidad es que hasta febrero de 1910 (17) no se efectuó el primer vuelo sobre España, en el Hipódromo barcelonés, cerca del actual Aeropuerto (18); aunque dos meses después se encargaba al Parque Aerostático de Ingenieros Militares, al estudio del tipo de aeroplano que más conviniera a nuestro Ejército (19).

No obstante, en 1911 que se publicó el primer Reglamento para la Experimentación de Aeroplanos (20), aún no se les reconocía a los pilotos de Aviación una gratificación especial de vuelo (21), sino la

A partir de 1896, los destinados en el Servicio de Aerostación cobraron la misma gratificación que los ingenieros destinados en Maestranzas y los artilleros en Fábricas.

(8) —Ley de 5 de agosto de 1893— Presupuestos Generales del Estado - Madrid, 1893, pág. 336 y 337.
(9) —Capítulo 5.°, art.° 1.
(9 bis) —Presupuestos Generales del Estado— Madrid, 1896, pág. 314 y 315.
(10) —Diario Oficial del Ministerio de la Guerra núm. 222, pág. 78.
(11) —Real Orden de 17 de diciembre de 1896— Colección Legislativa del Ejército núm. 355, pág. 572.
(12) —R. Orden Circular 9 de septiembre de 1899— Colección Legislativa del E. núm. 176, pág. 310— y R.O. Circular de 26 de junio de 1901— Colección L. del E. núm. 132, pág. 165 —Apartado 4.°.
(13) —R.O. Circular 20 de agosto de 1898— C.L. del E. núm. 285, pág. 502.
(14) —Madrid, 1909— Imprenta de J.A. García.
(15) —Capítulo 5.°, Art. 1.° —Personal— Ingenieros.
(16) —En la Ley de Presupuestos ya citada, de 28 de diciembre de 1908 y en la Sección correspondiente al Ministerio de la Guerra (capítulo 7.°, artículo único, Material de Ingenieros) se incluye una partida de 300.000 ptas. "Para la adquisición del material necesario a fin de dotar al Ejército de globos dirigibles o aeroplanos, después de hechos por el Cuerpo de Ingenieros los estudios que demuestren la conveniencia de este nuevo servicio".
(17) —Desde diciembre de 1903 en que los norteamericanos hermanos Wright hicieron volar el primer aparato, la Aviación ya era una realidad, aunque iniciaron sus primeras experiencias en secreto por el posible interés militar del invento. (Stanton B. Clayton - "El nacimiento de la Aviación" - Revista "Historia y Vida" núm. 141, pág. 49).
(18) —Luis de Marimon Riera, "El primer avión que voló sobre España"— Revista "Historia y Vida" núm. 82, pág. 106.
(19) —O. Ministerial 2 de abril de 1910. Diario Oficial del Ministerio de la Guerra núm. 73, pág. 35.
(20) —Aprobado por R.O. de 7 de marzo de 1911— C.L. del E. núm. 46, pág. 85.
(21) —Bien es verdad que la primera Promoción de Pilotos españoles de 1911 la constituían seis oficiales, todos del Arma de Ingenieros; la segunda, también del mismo año, la forman ocho Oficiales de diversas Armas y Cuerpos (Rafael de la Guardia y Pascual de Pobil, "Crónica de la Aeronáutica Naval Española" —Tomo I, pág. 24) que hacen un total de catorce pilotos en toda España; insuficiente número para provocar una disposición que remunere por primera vez unos servicios.

indemnización reglamentaria por salida de su residencia habitual, al igual que a los demás Jefes y Oficiales del Ejército. Unicamente, como un requisito singular, se disponía en dicho Reglamento que "los vuelos realizados en aeroplanos se anotaran en la 7.ª Subdivisión de la Hoja de Servicios, análogamente a los que se hace con las ascensiones en globo esférico o en dirigible" (art. 16).

Fue el Reglamento de Aeronáutica Militar publicado por Orden de 16 de abril de 1913 (26) el que crea la primera gratificación especial para el personal en vuelo, a percibir solamente por Pilotos, Observadores, alumnos y Oficiales en prácticas, denominada Gratificación de Aeródromo, *"para compensar de los peligros y gastos de la vida de Aeródromo" de dicho personal (27).*

Esta gratificación de aeródromo se amplía a todo el personal navegante aéreo militar por la citada R.O. de 19 de octubre de 1914 (28), y se fija su cuantía en 12,50 ptas. diarias para los Jefes; 7,50 ptas. para los Oficiales, y 5 ptas. para Subalternos.

En cuanto a las ascensiones libres en globo, se percibirá por cada ascensión 50 ptas. los Pilotos, y los demás Oficiales 30 ptas. Y en las campañas de dirigibles se abonaba como "gratificación mensual de embarque", 200 ptas. al Comandante, 125 ptas. a los Pilotos y 75 ptas. a los Oficiales alumnos (29).

Además los Pilotos superiores de Aviación (30) disfrutaban un aumento del 20% del sueldo compatible con cualquier otra remuneración, que puede estimarse como el primer devengo por título aeronáutico (31) que en años posteriores es ampliamente regulado.

De esta manera, en el expresado Reglamento de 16 de abril de 1913, se perfilan los tres grupos de retribuciones que a partir de entonces percibe el personal militar de vuelo: 1.° Las que se le abonan como funcionario público integrante en la Administración del Estado (Retribuciones básicas como luego se denominaron) y que son idénticas en cada empleo, para el personal militar de todas las Armas, Cuerpos y Servicios. 2.° Los complementos que recibe el citado personal militar por diversas causas (destino, territorio donde ejerce sus funciones, responsabilidad, mando, competencia, preparación técnica, títulos, diplomas, especialidades, horario de trabajo, etc.); y 3.° Los que le compensan del riesgo, penalidades y demás contingencias que amenazan sus misiones en vuelo, que son las que interesan en este trabajo.

En la Armada, a los Oficiales que prestan servicios en la Aviación militar (32), se les reconoce por O. del Ministerio de Mari-

El Reglamento de Aeronáutica Militar de 1923 creó la primera gratificación especial de vuelo.

(26) —C.L. del E. núm. 33, pág. 66—.
(27) —Es curioso resaltar que así como este Reglamento sólo habla de compensar "peligros y gastos", la R.O. de 19 de octubre de 1914 (C.L. del E. núm. 188, pág. 195) añade otro motivo de compensación, "las molestias"; tal vez por las que se sufren en los barracones provisionales de entonces, generalmente de madera, expuestos a todas las alteraciones atmósféricas y siempre de escasas comodidades tan necesarias para el descanso después de una hora de tensión y nerviosismo.
(28) —C.L. de la Armada, núm. 375, pág. 672—.
(29) —Apéndice 2-3-2.° del Reglamento citado.
(30) —O de primera categoría, por haber sufrido no solamente el examen elemental como los pilotos de segunda categoría, sino el superior; lo que les da el derecho, con carácter exclusivo, a ser utilizados en campaña, maniobras y en servicios fuera del Aeródromo (Apéndice 1, apartado D, 2.ª del Reglamento de 16-4-1913.
(31) —Apéndice 2-3-2. —.
(32) —Por haberse ampliado el reclutamiento de oficiales aviadores a todos los Cuerpos del Ejército y de la Marina con la R.O.C. de 27 de octubre de 1911 —C.L. del E. núm. 201, pág. 377—, obteniendo el título de piloto, ya en la 3.ª Promoción (año 1912), dos Alféreces de Navío (Rafael de la Guardia— obra citada, pág. 24).

na de 29 de noviembre de 1916 (33), el derecho a idénticas gratificaciones que las disfrutadas por el personal del Ejército pertenecientes al mencionado Servicio.

La R.O. Circular de 17 de septiembre de 1920 (34), que modifica el Reglamento de Aeronáutica militar de 16 de abril de 1913, cambia la denominación de la Gratificación de Aeródromo *por la de "*Gratificación de vuelo*", y se amplía su percepción a todos los Jefes, Oficiales y Tropa que desempeñen cargos cuya principal misión sea volar; así como al personal navegante de las Escuadrillas, Grupos y demás unidades tácticas de Aviación, los alumnos y profesores de vuelo y los pilotos destinados a la recepción y transportes de aeroplanos por vía aérea, siempre que todos ellos hayan cumplido las condiciones de permanencia en el Aire (35).*

La gratificación de Aeródromo no desaparece, sino que subsiste con igual denominación (36) para extender el devengo especial de vuelo a aquellos Jefes y Oficiales cuya principal misión sea volar, pero que no hayan cumplido las condiciones de permanencia en el Aire; y a los que por el destino que desempeñen deban volar y asistir a los Aeródromos, sin que sea esta su principal misión (37).

Tanto la gratificación de Aeródromo como la de vuelo, reguladas como hemos visto para la Aviación militar, se hace extensiva al personal de la Aeronáutica naval por R.O. de 28 de noviembre de 1920 (38), con las compatibilidades e incompatibilidades que fija el Reglamento de abril de 1913.

Por lo que se refiere a la gratificación de vuelo, *desde que fue creada en 1920 no ofreció duda alguna su verdadera naturaleza. Pero en 1921, ante la consulta elevada por la Intervención Central del Ministerio de Marina sobre determinados emolumentos a percibir por su personal, resolvió la Orden de dicho Ministerio de 31 de marzo del citado año (39), que el verdadero concepto de la llamada gratificación de vuelo, no es el de gratificación sino de "indemnización", por los mayores riesgos del servicio y mayores gastos de adquisición y deterioro del vestuario.*

A su vez, el Tribunal de Cuentas del Reino, al censurar la correspondiente al mes de septiembre de 1919, repara la simultaneidad de abono de una gratificación con toda clase de emolumentos que no tengan carácter de indemnización; indicando, además, que el denominarlos con vocablos distintos del que a su verdadera acepción corresponde, no puede servir para sustraerlos de la legislación que los regula. Por tal motivo, la R.O. del Ministerio de Marina de 18 de junio de 1922 (40), intenta puntualizar el verdadero concepto de la gratificación de vuelo, que debe considerarse como "plus de campaña" y seguir para su abono las mismas reglas que para este.

A partir de entonces surge la confusión sobre el repetido devengo; y para aclarar ese estado de cosas, o tal "desbarajuste" como lo denomina la Exposición de motivos del R.D. de la Presidencia del Directorio Militar de 23 de febrero de 1924 (41), se define en el mismo lo que se entiende por "gratificación" e "indemnización" (42).

Unos meses más tarde, el Reglamento de Dietas aprobado por R.O. de 6 de mayo de 1924 (43) expone la necesidad de definir cada devengo para evitar equívocos, de acuerdo con la Real Academia de la Lengua, dándole tanto a la "indemnización" como a la "gratificación" un significado idéntico al que le señalaba el anterior R.D. de 23 de febrero del mismo año, pero ampliando el concepto de gratificación a todos los devengos que no sean sueldos, dietas, indemnizaciones, viáticos, asignación de residencia o representación, etc.

Desde entonces y hasta 1940 en que aparece el "Plus de vuelo", como luego veremos, no hubo dudas sobre la naturaleza, concepto, contenido y significado de la "gratificación de vuelo" que percibía el personal volante. El R.D. de 13 de julio de 1926 (44) aprobando el Reglamento orgánico de Aeronáutica militar, clasifica al perso-

En mayo de 1932 se concede una gratificación del 30 por 100 del sueldo a los Jefes y Oficiales en posesión de los títulos de piloto observador de aeroplano.

(33) —Colección Legislativa de la Armada núm. 393, pág. 606—.
(34) —Colección Legislativa del Ejército núm. 447, pág. 752—.
(35) —Prevenciones Generales f)—.
(36) —Hasta que por R.O.C. de 13 de febrero de 1931 —C.L. del E. núm. 67, pág. 136—, se transforma en gratificación de "Destino de Aviación", perdiendo su carácter especial de vuelo porque desde entonces lo devenga el personal de la plantilla de la Sección—Dirección de Aeronáutica militar y demás unidades y servicios que no tengan derecho a la gratificación de vuelo (art.° 13).
(37) —Igual disposición de 17 de septiembre de 1920.
(38) —C.L. de la A. núm. 320, pág. 744—.
(39) —D.O. de M. núm. 74, pág. 455—.
(40) —C.L. de la A. núm. 147, pág. 259—.
(41) —D.O. de M. núm. 47, pág. 243—.
(42) —*Indemnización:* Es el emolumento que se la asigna a los Funcionarios para resarcirse de los mayores gastos que se les originen al desempeñar una comisión de servicio que le obligue a separarse de su habitual residencia. *Gratificación:* La cantidad asignada a los diversos destinos para compensar los gastos de representación, aumento de trabajo, especialización que requiera un destino, mayor responsabilidad u otra circunstancia extraordinaria análoga (art.° 1).
(43) —C.L. de la A. núm. 101, pág. 282—.
(44) —C.L. del E. núm. 251, pág. 266, Apéndice núm. 6—.

El "Plus del Vuelo" significa un nuevo concepto de retribución, creado en 1940 por Orden Circular Comunicada, para retribuir con un devengo fijo y mensual al personal de vuelo y al destinado como plaza en vuelo.

nal de Aviación con derecho a la gratificación de vuelo, en tres grupos: 1.° Personal que por su destino o cargo ha de efectuar por término medio diez horas de vuelo al mes; 2.° El que calcula ha de volar quince horas; y 3.° Los que precisen veinte horas mensuales. El módulo horario para la gratificación de vuelo será el importe de la dieta reglamentaria correspondiente al empleo (art.° 42) (45).

Por lo que respecta a la Armada, el R.D. de 15 de agosto de 1927 (46), aprueba el Reglamento de Jefes, Oficiales y personal subalterno de Aeronáutica Naval, el cual dispone que una vez que los mismos desempeñen los destinos proveídos por R.O., percibirán mientras lo ocupen, iguales emolumentos que para el personal de Aeronáutica militar señala el ya citado Reglamento orgánico de 1926.

Y en 1933, por Circular de 15 de diciembre (47), se concede a los Especialistas de Aeronáutica Naval y a sus alumnos, la gratificación de vuelo en las siguientes cuantías mensuales: Jefes, 750 ptas.; Oficiales de todos los Cuerpos, 550 ptas.; Auxiliares, 400 ptas.; Subalternos y Clases, 300 ptas.; Clases de Marinería, 225 ptas.; Marinería, 150 ptas. Para percibir esta gratificación completa ha de justificarse que se han realizado vuelos durante un tiempo mínimo de ocho horas al trimestre (7.°).

Con el fin de estimular al personal volante con título de piloto y observador, a conservar la dualidad de aptitudes tan conveniente al mayor rendimiento de los servicios a ellos encomendados, se dictó la Orden Circular de 12 de mayo de 1932 (48), por la que se concede una gratificación del 30% de su sueldo a los Jefes y Oficiales en posesión de los títulos de piloto y observador de aeroplano, que hayan demostrado sus aptitudes para el pilotaje de aviones de guerra; efectuando como prueba un viaje anual en aparato monomotor de 300 kilómetros como mínimo, con regreso en el día al Aeródromo de partida (49).

También se otorga una gratificación del 20% del suelo a todos los Jefes y Oficiales con título de observador, que hayan demostrado su aptitud de vuelo como tal, totalizándose en el año anterior un mínimo de doce horas de vuelo.

Por O. de 18 de enero de 1935 (50) se hace extensiva la anterior disposición con carácter obligatorio al personal del Cuerpo de Suboficiales y Tropa con título de Piloto; y se amplía a los Generales que reúnan las condiciones exigidas, por O. de 27 de enero de 1944 (51).

No hay que confundir esta gratificación sobre aptitud de vuelo: a) Con el 20% por título de Piloto y Observador creado por el Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913 (Apéndice 2.°-3-2) y confirmada por disposiciones posteriores (52), pues aunque ambos son devengos especiales para el personal en vuelo, este último tiene por objeto retribuir los conocimientos adquiridos que dieron lugar al título y no es una gratificación sino un "premio". b) Con el 20% que disfrutan los Jefes y Oficiales que han cursado estudios diferentes o complementarios de los de su carrera y que no constituyen un devengo especial de vuelo, ni gratificación o premio, sino una bonificación del sueldo que se percibe.

Con la guerra civil española, ambos bandos, reconociendo el aumento de los riesgos y lo penoso de los vuelos, incrementaron las gratificaciones de esta especialidad. Y así, en la zona republicana, a partir de 1 de julio de 1937, el personal navegante de Unidades tácticas que no fueran los de caza, percibía la máxima gratificación de vuelo incrementada en un 30% (53). En

(45) —Esta dieta, según el Reglamento de 6-5-1924 comprende las siguientes categorías: 1.ª Capitanes Generales, Tenientes Generales y Almirantes 40 ptas. diarias; 2.ª Generales de División y de Brigada, Vicealmirante y Contralmirante 40 ptas.; 3.ª Jefes 22,50 ptas.; Oficiales 15 ptas.; Suboficiales y Tropa 7,50 ptas.

(46) —C.L. de la A. núm. 255, pág. 538, —Apéndice 9—.

(47) —C.L. de la A. núm. 508, pág. 846—.

(48) —C.L. del E. núm. 271, pág. 336.

(49) —La O. Circular de 9 de diciembre de 1933— C.L. del E. núm. 579, pág. 690— exceptúa del indicado viaje al personal que reuniendo las demás condiciones, se halle destinado en Fuerzas Aéreas de plantilla, como profesor en la Escuela de vuelo, en las Escuadrillas de instrucción Y-1 y Y-2, y en la Subdirección de Experimentación en vuelo, además de los que efectúen un vuelo sin escala de 600 kms.

(50) —C.L. del E. núm. 28, pág. 27—.

(51) —C.L. del E. núm. 22, pág. 37—.

(52) —Entre ellas, la R.O.C. de 17 septiembre 1920 —C.L. del E. núm. 447, pág. 752— modificando la anterior; el nuevo Reglamento orgánico de 13 de julio de 1926 (art.° 40); y el D. de 15 de marzo de 1940 (art.° 2.2°.).

(53) —O. 7 de junio de 1937 —Gaceta de la República núm. 160, pág. 1133—.

cuanto a la zona nacional, se dispuso que el importe mensual de la gratificación de vuelo sería la dozava parte de la cantidad total anual que se calcula en 240 horas (el máximo que se otorgaba en el art.° 42 del Reglamento orgánico de 13 de julio de 1926) por término medio. El módulo horario para fijar dicho devengo era el importe de la dieta reglamentaria.

La gratificación de vuelo desde su creación en 1920, ha sido la retribución genuina de personal militar volante, para compensarle de los riesgos y penalidades que lleva consigo su misión en el Aire. Se le llamó de varias formas: gratificación, indemnización, premio, sobresueldo, plus de campaña, etc., según hemos visto; pero todos sus nombres significaban lo mismo: devengo especial para remunerar a los que vuelan, para diferenciarlos, económicamente, de los que se quedan en tierra.

Pero a partir de 1940, surgió otro devengo de igual naturaleza e idéntico objetivo, denominado "Plus de Vuelo".

El nacimiento de esta nueva retribución, rompió las normas tradicionales seguidas hasta entonces para poner en vigor cualquier clase de devengos de las Fuerzas Armadas, pues no se utilizaron en su aprobación las disposiciones legales apropiadas; ni se le dio publicidad, insertándola en los Boletines Oficiales para que tuvieran efectos jurídicos de carácter general (54). Su aparición en la vida oficial se produjo mediante Orden Circular Comunicada, fechada el 12 de junio de 1940 y no publicada pero que se cita en la Orden Ministerial del Aire de 10 de mayo de 1941 (55) y cuyo objetivo era retribuir con un devengo fijo y mensual al personal de vuelo y al destinado como plaza aérea.

Por declararse dicha retribución de carácter fijo mensual, y para todo el personal de la Escala del Aire, desde los Jefes hasta las Clases de Tropa, se le daba al término "Plus" un sentido bien distinto de su significado gramatical (56) e histórico (57).

Por lo que respecta a la cuantía de este Plus, fijada en la Orden comunicada de 16 de julio de 1941, y confirmada por la Orden del Ministerio de Marina para Observadores navales de 20 de febrero de 1947 (58), fue aumentada al doble por otra Orden Comunicada de 8 de febrero de 1952, y nuevamente se volvió a elevar su importe por la Orden Comunicada de 27 de febrero de 1960, hasta las siguientes cantidades: Teniente General, General de División y General de Brigada, 65 ptas. diarias; Coronel con destino en Alas, Escuadrones y Escuadrillas de Unidades aéreas, 60 ptas.; Tenientes Coroneles y Comandantes en iguales destinos, 51 ptas.; y todos los Jefes en el resto de los destinos, el 50% del sueldo mensual; Capitanes en iguales destinos de Unidades aéreas, 48 ptas.; y, en los demás, 36 ptas.; Brigadas, 31 ptas.; Sargentos, 27 ptas.; y Cabos, 765,62 ptas. mensuales.

La variedad de devengos y diversidad de disposiciones de todo orden jerárquico que los regulaban, inició en el Ejército de Tierra un movimiento unificador con objeto de agrupar en una sola disposición, todas las vigentes sobre la materia y denominar a los diferentes devengos de acuerdo con el nombre específico por el que se le distingue y la índole del servicio que con ellos se trata de premiar. A tal fin se dictó la Ley de 13 de diciembre de 1943 (59) sobre gratificaciones en el Ejército por razón de destinos, que fue desarrollada por una Orden de dicho Ministerio de 15 de enero de 1944 (60), y aplicada poco después al personal de Marina por Orden de 31 de mayo de 1944 (61) y al Ministerio del Aire por otra de 3 de julio del mismo año (62).

Pero en estas disposiciones solamente se regulan las retribuciones de carácter general, no los devengos especiales (63), que seguirán rigiéndose por las mismas normas que hasta entonces.

Sin embargo, con el paso de los años, estos devengos especiales fueron cada vez más numerosos, sintiéndose la necesidad de unificarlos también como así se hizo mediante Ley núm. 113 de 28 de diciembre de 1966 (64), que los agrupó bajo la denominación de "Gratificaciones para remunerar servicios extraordinarios u ordinarios de carácter especial" (65); y luego por el Decreto del Ministerio de Hacienda núm. 132 de 28 de enero de 1967 (66), que distinguió dos modalidades entre los servicios ordinarios remunerados por aquéllas, según que éstos fueran de carácter periódico mensual o no periódicos; quedando a cargo de cada Ministerio militar, calificar los servicios que deban considerarse como ordinarios de carácter especial y también los que hayan de incluirse en alguna de las citadas modalidades (67).

Para determinar la cuantía de estas gratificaciones, el mencionado Decreto núm. 132 de 1967, publica la escala de módulos base sobre los que habían de aplicarse los factores que señalen los Ministerios castrenses (68); y la Orden de la Presidencia del Gobierno de 14 de marzo de 1967 (69), que contiene las normas dictadas conjuntamente por los tres Departamentos militares, fija esos factores (70).

Con estos antecedentes, los tres Ministerios referidos dictaron en la misma fecha sendas Ordenes (71) en las que agrupan bajo el epígrafe "Gratificaciones por servicios ordinarios de carácter especial, periódico mensual", todos los títulos y destinos relacionados con el vuelo (entre otros que no interesan a nuestro trabajo), con preferencia, en cada Ministerio, a los más comunes dentro de su Ejército, sin que ello excluya en cada uno lo que es preferente en los demás, pero con misiones específicas distintas.

Al implantarse este nuevo sistema, la "gratificación de vuelo" desaparece como devengo especial y representativo, al ser absorbida por el grupo de "Gratificaciones por servicios ordinarios de carácter especial y periódico" donde caben no solamente los servicios de vuelo, sino otros que no lo son, aunque arrastren igual peligrosidad (72), o penosidad (73), o mayor responsabilidad (74), o exigen una gran confianza (75), o especial preparación y competencia (76).

Desde entonces, la "Gratificación de vuelo" únicamente aparece en la legislación militar de forma esporádica, para casos aislados y concretos.

En los años sucesivos se confirma la orientación de unificar las gratificaciones del personal militar sea cual fuere la naturaleza de las mismas, y se sustituyen los módulos bases por puntos, también asignados, como aquéllos, en razón de jerarquía (77).

(54) —Sentencias del Tribunal Supremo de 28 de marzo de 1959 (Referencia de la Jurisprudencia Aranzadi 1038); 1 de febrero de 1958 (R.J.A. 494) y 15 de febrero de 1960 (R.J.A. 411), entre otras.

(55) —Diccionario Aranzadi (6638).

(56) —Para José Almirante, "Diccionario Militar" —Madrid, 1869— el "Plus" es "una voz genérica para toda gratificación o sobresueldo *extraordinario* que reciben las *Clases de Tropas* singularmente en *campaña*". Definición que coincide con la del Diccionario Espasa: "Sobresueldo que se le concede a la *Tropa en tiempo de guerra* y en otros casos *extraordinarios*".

(57) —Pues las dos únicas disposiciones que conocemos sobre el Plus de vuelo, anteriores a la referida Orden Comunicada de 1940 (R.R.O.O. Circulares de 30 de noviembre de 1920 y 31 de marzo de 1921 —C.L. de la A. núm. 319, pág. 743, y D.O. de M. núm. 74, pág. 455, respectivamente) aplicaron dicho devengo en su verdadero sentido.

(58) —Referencia Aranzadi 276—.

(59) —Alcubilla, pág. 749—.

(60) —D. O. del E. núm. 13—.

(61) —D.O. de M. núm. 140, pág. 787—.

(62) —B.O. del Aire núm. 86, pag. 540—.

(63) —Reconocidos al Tercio, Regulares, Submarinistas, Personal de vuelo, etc.

(64) —B.O. del E. núm. 311, pág. 16.408—.

(65) —Apartado tres, b) del artículo 2.°.

(66) —B.O. del A. núm. 27, pág. 1361 (R.A. 206).

(67) —Artículo 8, Apartados Tres y Seis—.

(68) —Teniente General 5.500 ptas.; General de División 5.000 ptas.; General de Brigada 4.500 ptas.; Coronel 4.000 ptas.; Teniente Coronel 3.600 ptas.; Comandante 3.100 ptas.; Capitán 2.600 ptas.; Teniente 2.300 ptas.; Alférez 2.000 ptas.; Subteniente 1.800 ptas.; Brigada 1.600 ptas.; Sargento Primero 1.400 ptas.; Sargento 1.200 ptas.

(69) —B.O. del E. núm. 63, pág. 3581 (RA 511).

(70) —Grupo Especial: Factor 4; Grupo A, Factor 2; Grupo B, Factor 1,7; Grupo C, Factor 1,6; Grupo D, Factor 1,35; Grupo E, Factor 13; Grupo F, Factor 0,9; Grupo G, Factor 0,8, Grupo H, Factor 0,7; Grupo I, Factor 0,6; Grupo J, Factor 0,5; Grupo K, Factor 0,4; Grupo L, Factor 0,3; Grupo M, Factor 0,25; Grupo N, Factor 0,12, Grupo N, Factor 0,15.

(71) —O.M. del E. de 29 de marzo 1967 (R.A. 634); O.M. de M. núm. 1362 de 29 de marzo 1967 (D.O. de M. núm. 74, pág. 268; y O.M. del A. 29 de marzo 1967 (R.A. 1874).

(72) —Embarco en submarinos, Buceadores de combate, ciertas unidades de Operaciones Especiales.

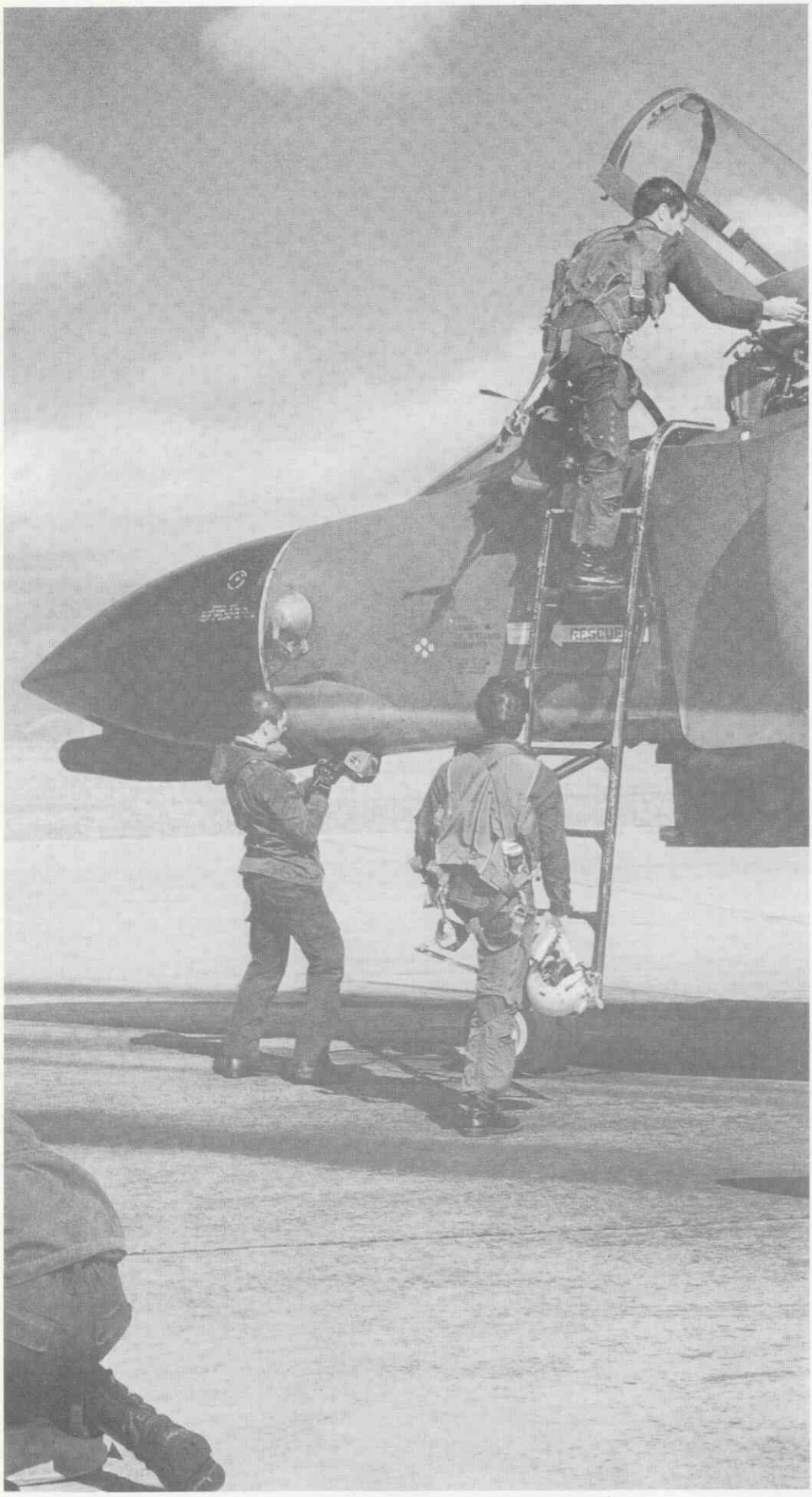
(73) —Destacados en las Provincias de Ifni y Sahara.

(74) —Comandante de buques, Personal de los Escuadrones de Alerta y Control.

(75) —Personal en el Regimiento de la Guardia del Jefe del Estado.

(76) —Profesores de Academias y Escuelas.

(77) —El artículo 5.° del Decreto núm. 346 del Ministerio de Hacienda de 22 de febrero de 1973 (R.A. 382), fija la cuantía de los puntos citados según el empleo del personal: Teniente General y Almirante 6; General de División y Vicealmirante 5,50; General de Brigada y Contralmirante 5; Coronel y Capitán de Navío 4,50; Teniente Coronel y Capitán de Fragata 4; Comandante y Capitán de Corbeta 3,50; Capitán y Teniente de Navío 3; Teniente y Alférez de Navío 2,50; Alférez 2; Subteniente 1,80; Brigada 1,70; Sargento Primero 1,60; Sargento 1,50; Cabo Primero 0,80; Cabo 0,7; Gardia 0,5.



Es en junio de 1984 cuando se llega al actual "Complemento de peligrosidad y penosidad especial", en el que el riesgo del vuelo se confunde con cualquier otro que pueda arrostrar el personal militar en tierra, mar o aire.

Las Ordenes de los Ministerios castrenses posteriores a la publicación del expresado Decreto núm. 346/1973 (78), modifican y complementan los títulos, destinos y servicios que son objeto de gratificación, y fijan los Grupos y Factores que, multiplicados por los puntos señalados en el Decreto referido, determinan la cuantía de aquélla en cada caso.

Por último, la Ley núm. 20 de 15 de junio de 1984 (79) determina las retribuciones por las que únicamente podrá ser remunerado el personal militar y asimilado: Retribuciones básicas, Retribuciones complementarias, e Indemnizaciones, Gratificaciones y Pensiones.

Su principal singularidad desde nuestro punto de vista, consiste en que la antigua gratificación de vuelo y las posteriores por razón de títulos aeronáuticos, destinos y servicios en Unidades aéreas, recogidas bajo el concepto de "Gratificación por servicios ordinarios de carácter especial, periódico-mensual", se agrupan ahora bajo el signo del riesgo en el "Complemento de peligrosidad y penosidad especial" (art.° 4-4), volviéndose así a la denominación primitiva de los devengos del personal volante, cuya motivación se encuentra en el peligro o la penosidad, según hemos visto; pero con la particularidad de que en la citada Ley núm. 20/1984, el riesgo del vuelo no constituye un grupo aparte, sino que se confunde con los demás peligros no comunes a que puede estar sujeto el personal militar, sea en el aire, en el mar o en tierra (80).

Sus cuantías deben ser fijadas, para toda clase de peligrosidad y penosidad, por el Ministro de Defensa, previo informe del Ministro de Economía y Hacienda (art.° 5-3); lo que así se hizo para el año 1984 mediante la Orden del Ministerio de Defensa núm. 38 de 5 de julio de 1984 (art.° 8-2) (81), y para 1985 con el Anexo III-5 de la Orden del Ministerio de Defensa núm. 3 de 29 de enero de 1985 (82).

Como colofón a cuanto se ha expuesto, hemos de resaltar los cambios que, tanto en la denominación como en su cuantía, han sufrido a través de los años los devengos especiales del personal que vuela; tal vez entre otros motivos, por el perfeccionamiento de la técnica aeronáutica moderna que ha dado a las aeronaves unas garantías de seguridad muy semejantes a las del barco o el tren, y mayores que las del automóvil. Y si el riesgo se ha modificado para disminuir, parece lógico que la retribución compensatoria del mismo sea modificada en igual medida. Por la misma razón, es también natural que la retribución que perciben los responsables en vuelo de la vida de las personas que le acompañan y de la conservación de las aeronaves que tripulan (cada vez más numerosas las primeras y de mayor valor las segundas) se modifiquen de idéntica manera, pero a la inversa. ■

(78) —*Ejército*: 2 de marzo de 1973 (R.A. 599), que deroga la de 26 de junio de 1970 (R.A. 1093). *Marina* y *Aire*: Ordenes numeros 154 y 566, de 2 de marzo de 1973 (D.O. de M. núm. 54, pág. 630, y R.A. 598, respectivamente.

(79) —B.O. del E. núm. 144 - Disposición 13.640, y R.A. 1586.

(80) —Artículo 5.° del R.D. del Ministerio de Economía y Hacienda de 4 de julio de 1984 (R.A. 1772).

(81) —(R.A. 1973).

(82) —Boletín Oficial del Ministerio de Defensa núm. 2, pág. 38.

Importancia y transcendencia de la INSPECCION PREVUELO

JOAQUIN ZAFRA MARTIN, Coronel de Aviación

En el año 1961, me encontraba destinado como Capitán-Jefe de la Escuadrilla del Cuartel General de la que fue Región Aérea de Levante, ubicada en la Base Aérea de Manises (Valencia). Esta Unidad, como muchos Profesionales del AIRE saben, estaba organizada para que todo el personal de la Escala del Aire, destinado en el Estado Mayor de la Región, o en el área de Valencia, cumpliera las condiciones de vuelo y entrenamiento y, además, facilitar los desplazamientos del Tte. General Jefe, del General Jefe del Sector Aéreo y del General Jefe del Estado Mayor, aparte otros viajes extras, y de enlace.

Era una Unidad muy atractiva, pero bastante endemoniada en sus problemas, por la diversidad y variedad de aviones que la constituían —unos 18 ó 20, correspondientes a seis o siete tipos diferentes—; el mantenimiento de todo el material para tenerlo a "punto de caramelo", requería frecuentes y casi semanales visitas, a las Maestranzas Aéreas de ALBACETE y CUATRO VIENTOS.

Tuve la gran suerte de disponer de una buena plantilla de Especialistas y Ayudantes, todos muy capacitados, y con muy elevado espíritu profesional de trabajo. Esto me ayudó enormemente, en mi actividad, pues además constituíamos un equipo muy unido.

Siendo el Jefe y único Piloto, me veía obligado a realizar todas las pruebas de mi competencia, tanto en tierra como en aire, tras cada revisión de turno, y a desplazar Generales, donde fuese necesario, sobre todo a Getafe, San Javier, Alicante y Albacete, pero he de reconocer que me lo pasaba "bomba"; era lo mío, mi VOCACION; aparte viajaba cuanto deseaba, siempre que el servicio lo permitiera.

El 13 de febrero del citado año me avisan de la Sección de Operaciones del Estado Mayor Regional, para que hiciese mi presentación ante en General Jefe del Estado Mayor. Era mi Jefe directo e inmediato, y me dice: "SAFRA" (andaluz de Carmona —Sevilla—, ya fallecido, DIAZ DOMINGUEZ) tienes que salir mañana en el avión de IBERIA para el Aeropuerto de SON SAN JUAN, Palma de Mallorca. De allí te llevarán al Aeródromo de SON BONET, a unos Kms. de la Ciudad, hacia el Noreste, junto a la carretera Palma-Inca-Alcudia-Pollensa.

En SON BONET, radicaba la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Baleares. Mi cometido, era hacerme cargo del avión E-9-131, que había pasado destinado a mi Unidad, debiendo realizar su incorporación en VUELO (sobre el "Charquito", por supuesto). El "panorama" no era muy halagüeño que digamos. Por toda ayuda a la navegación, sólo disponía de una brújula esférica corriente, sin equipo radio V.H.F. y un "motorcito" TIGRE de 150 H.P.

El "paseo" era de unos cientos de Kms., de agua y cielo, ya que la lógica me encaminaba a apoyarme, sin aterrizar, en el Aeropuerto de la Isla de IBIZA, único alternativo, de que disponía en la ruta, por si acaso me surgía alguna emergencia, en lugar de hacerlo por la recta, en que tardaría menos, como a todas luces, es bien notorio.

Por todo equipo de supervivencia, llevaba un bote plegado neumático de "SABRE" que me servía de asiento, el chaleco salvavidas, y el paracaídas. Ignoraba los elementos que en su interior pudiera llevar el citado "barquito" (no había tenido ocasión de conocerlo al estar destinado en una Unidad de aviones convencionales); todo esto me lo había traído en el "BRISTOL" de IBERIA; además una cantimplora con agua, una ensaimada de medio kilo, un termo lleno de café, y dos paquetes de "celtas" sin filtro. El sueldo, con mujer y 4 hijos, no daba para más "lujos".

La E-9, no era gran cosa, mucho peso, 1.000 kgs. en vacío, para 150 H.P. como la anterior, y tristemente E-4 H.M., pero "ligeramente" mejorada.

Tras saludarnos, y entrevistarme en SON BONET con mi colega, Jefe de la Escuadrilla, nos encaminamos hacia el aparcamiento del avión. Este se encontraba anclado, ante el Hangar, y sobre piso de tierra y yerbajos... y junto al avión, el mecánico motorista de servicio, con la documentación de entrega. Me dispongo a probarlo en tierra y aire, después de hacerle la preceptiva inspección exterior, de cabina, y mandos. Todo lo entontré normal excepto olor a gasolina, con la cabina cerrada. El mecánico me confirma que él también lo había detectado, pero por más que había mirado, y remirado las conducciones visibles, no se apreciaba la menor fuga, ni mancha. Levantamos el "capot" del motor, y tampoco. Vuelvo personalmente a realizar la inspección de tuberías (todas en color amarillo), paso las yemas de los dedos por la totalidad de ellas y... tampoco observo la menor fuga ni mancha. ! Extraño misterio!

Por fin; me decido a probarla en vuelo, realizando el triángulo SON BONET-INCA-FELANITX, y regreso. El avión va como "una seda", pero el "perfume" de la gasolina no desaparecía. Esto me chocaba, ya que disponía en mi Unidad de cinco aviones de este tipo y el tal perfume nunca lo noté. Aterrizo, aparco y a mirar de nuevo. Ya aburridos los tres "responsables" no se le dio más importancia a la cuestión y cambiamos de tema, parecía "pecata minuta", y fijo el despegue para MANISES el día 17, por la mañana, siempre que las condiciones meteorológicas no me incordiaran. Necesitaba disponer de la mañana del 16, para preparar bien el "paseo", en Son San Juan.

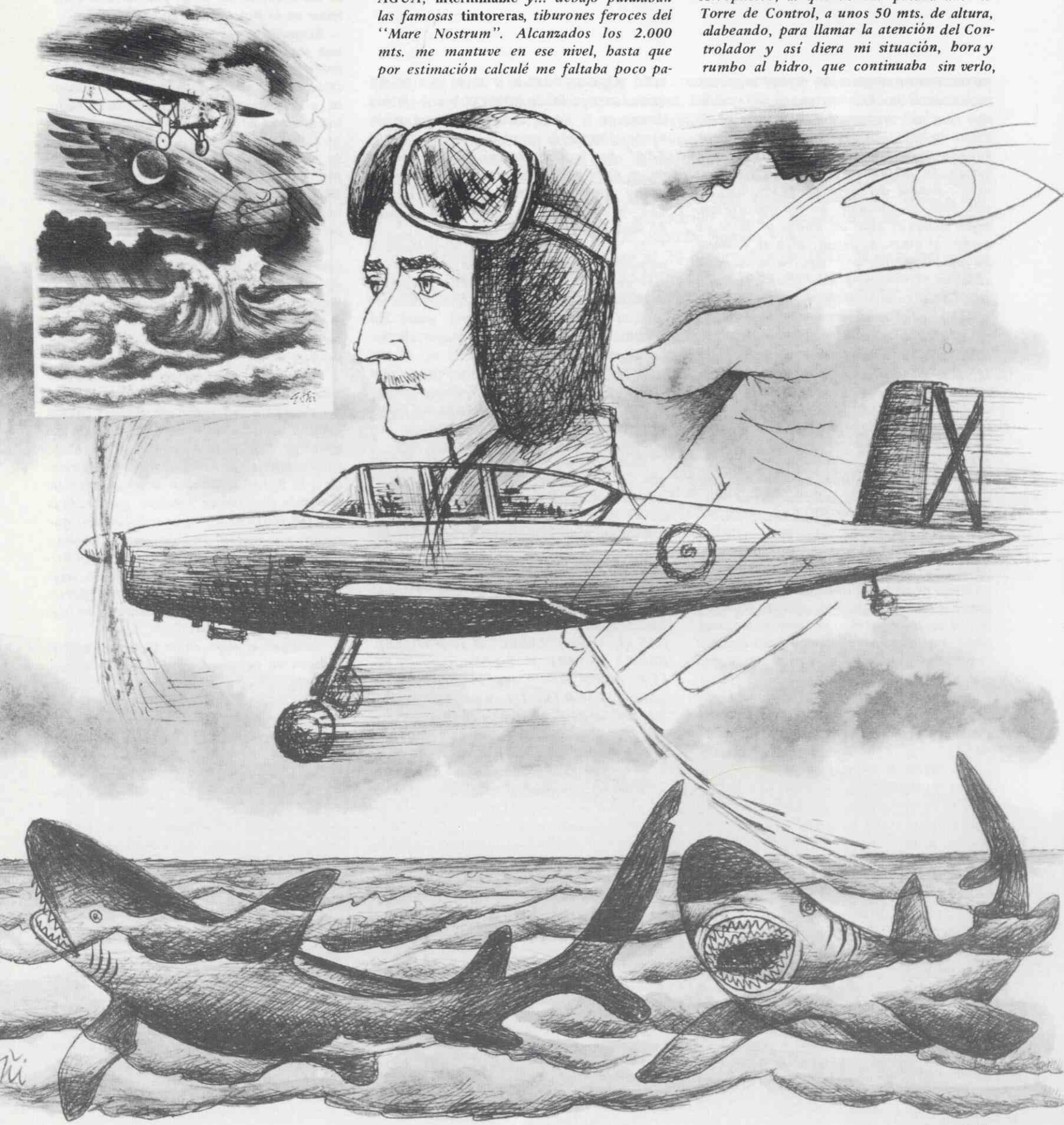
Me puse en contacto telefónico con el Piloto que tenía orden de escoltarme con un hidroavión "DORNIER" de la Base de POLLENSA. Quedamos en que a las 11 de la mañana del 17, le esperaba con motor en marcha, en cabecera de pista y efectivamente, fue puntual —me veo al hidro en la vertical—. Me encomiendo a DIOS y acordándome de mi tocayo García Morato me dije: JOAQUIN, VISTA, SUERTE y... AL TORO. El "torito" (1) eran 340 kms. de agua bastante "salada", por cierto, con sólo la brújula, y "la cara". Ignoraba si la brújula marcaba con corrección o no, podía tener algunos grados de desfase por exceso o defecto; el hecho de comprobarla "de visu" en cabecera de pista, sin más referencia que los cardos, no me convencía mucho, pero en fin, marcaba el Noreste, y... me tenía que conformar. Llegó el momento; motor a fondo, cara a SOLLER, y al aire. Viro a mi izquierda para no crear problemas al tráfico aéreo de Son San Juan, puesto que como ya he advertido, carecía de enlace bilateral radiofónico, bordeando las afueras de la

Ciudad de PALMA, **trepando** *lo que el motorcito permitía, pero sin forzarlo (por la cuenta que me tenía) y tras rebasar el PUERTO de ANDRAITX, fijé rumbo a IBIZA. A la altura de la ISLA DRAGONERA, perdí de vista al "Dornier". El parte meteorológico, y predicción eran aceptables, tiempo anticiclónico, con bastante calima, visibilidad entre 8 y 10 kms. y nubes, ninguna.*

No sé, por qué extraño imponderable, se me pasó **advertir** *al piloto del hidro, que fijaría rumbo a Ibiza (es lógico pensara iría a Manises por la recta) y nos perdimos de vista, creo que mutuamente, a causa de la calima. No volví a* **verlo** *más, en todo el recorrido. El olor a gasolina* **subsistía** *y... subsistió hasta el final.*

Dejé de ver tierra, el "paisaje" era DEPRIMENTE en los 360° de la rosa de los vientos, todo AGUA *y* CIELO, *CIELO y AGUA,* **interminable** *y... debajo pululaban las famosas* **tintoreras**, *tiburones feroces del "Mare Nostrum". Alcanzados los 2.000 mts. me mantuve en ese nivel, hasta que por estimación calculé me faltaba poco para Ibiza. La brújula no me ofrecía muchas garantías, ni sabía el viento en altura que pudiera tener.*

En ocasiones, al no ser la Meteorología una Ciencia exacta, estábamos hartos de sufrir y aguantar fallos. Tuve suerte, y entre la calima, observé la oscura silueta de los acantilados de la Isla de Ibiza y comencé a descender a "toda breada". La atravieso costeando en toda su longitud, en vuelo más o menos rasante, dirigiéndome hacia su Aeropuerto, al que dí una pasada ante la Torre de Control, a unos 50 mts. de altura, alabeando, para llamar la atención del Controlador y así diera mi situación, hora y rumbo al hidro, que continuaba sin verlo,



por parte alguna, por más barridos en zigzag que hice. Acabé con "tortícolis".

Se acaba la Isla y de nuevo a trepar, *rumbo al Cabo de S. Antonio, La Nao. Denia, era lo más corto en agua. En todo el trayecto aero-marítimo sólo avisté un par de barcos de cierto porte. Mi sensación de indefensa soledad fue enorme, los minutos me parecieron* más largos *que nunca, encerrado y amarrado en aquel avioncito de "juguete", con los ojos clavados en todos los instrumentos del tablero; de ellos dependía "mi pellejo".*

Para que el lector se mentalice *algo, he de hacer constar, que tanta agua como veía por todas partes, me ofrecía* mucho RESPETO. *Por estar* mutilado *(2) del brazo derecho, desde los 19 años, nunca pude nadar más de cinco minutos, tanto en agua salada como en dulce, y mis inmersiones no pasaban nunca de 1,50 metros (consecuencia de herida, en acción de guerra, "Vértice Corbera", Batalla del Ebro en 1939). Esta lesión ósea, no obstante, no me impedía manejar cualquier tipo de avión, ni llevar un coche, ni cazar, ni pescar, pero sí, levantar un peso superior a 5 Kgs., o realizar un esfuerzo de* supervivencia *acuático-marítima. Como complemento de mi psico-física situación, días antes y en la Base de Hidros de Valencia, mientras me distría pescando con caña hermosas doradas desde el Malecón de Nazaret, pasó ante mí, a poca distancia, una "tintorera" de unos* seis metros *de longitud que lentamente, con el agua transparente, surcaba la superficie con la aleta dorsal, a "cota periscópica" (como un submarino).*

Hechas estas consideraciones, que creo convencerán a cualquiera, en buena ética castrense, *unida a mi temperamento celtibérico, no las podía ni debía exponer a mis superiores; más bien constituían "chorradas" para tratar de "escurrir" el hombro.*

Hoy, ya que por imperativo de los años, que a todos nos arrollan, *no me dejan volar, desgraciadamente, al menos me* consuelo, *recordando y plasmando mis variadas "aventuras", que han sido bastantes y gordas.*

Pues bien, continúo mi narración que para mí tiene mucha "miga", y para otros puede servir de escarmiento en "cabeza ajena".

Yo defino la experiencia, como el fruto de los muchos errores cometidos en la vida, más o menos grandes, y creo tener razón.

En fin, vamos al grano. *Me sobró en prácticamente 2,30 horas,* muchos tiempo *para dedicarlo o, entregarme de* lleno, *a una serena y tranquila MEDITACION "aero-naval-celestial". Recordé al famoso "LINDBERGH" como al hombre más importante de* toda *la Historia de la Humanidad, más que NEWTON, BEETHOVEN, MOZART, GALILEO, EDISON, etc. etc., cuando "más sólo que la una" dio el* salto *con el "Spirit of St. Louis" desde TERRANOVA a IRLANDA, con un motorcito en estrella y al aire, de 220 H.P. y un avión bastante más pequeño que la L-9 "Dornier". Jamás llegaré a comprender su fortaleza, psico-física, para intentar lograr y... lo logró, aquella asombrosa hazaña en 1927. Le echó mucha* cabeza, *y no menos* valor. *Mi paseo a su lado, era bastante RIDICULO, algo así, como un* colibrí *al pie de un avestruz. Como nos consta a todos, fue el primer avión del Mundo, que cruzó nada menos que al Atlántico Norte, desde NUEVA YORK a PARIS.* Increíble, *pero cierto e histórico; y a Ramón Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, al verle amerizar a mis 7 años, ante el puerto de* mi pueblo *Palos de la Frontera (Huelva), y también despegar al siguiente día. Era el primer "aeroplano" que veía en mi vida de lejos, y de cerca (3). Aún conservo de mi nítida memoria infantil aquel extraordinario espectáculo. Algo así, como si ahora nos avisan que se va a posar un "OVNI", con hombres dentro, en la Lonja de la Moncloa. Actualizando el tema, la aventura del "PLUS ULTRA" fue también realmente extraordinaria, y de mundial importancia y transcendencia, pero contaban con la total AUSENCIA de soledad, eran cuatro, aunque esto no disminuyó la hazaña.*

El "Dornier" de Pollensa, contribuyó a refrescarlo en mi mente. Ha transcurrido más de medio siglo de aquella fantástica singladura (58 años). Como la mayoría sabemos fue también el primer avión del Mundo que atravesó con el mayor de los éxitos, el ATLANTICO SUR.

Tremenda paradoja: *Ramón Franco, con otro avión, un hidro CANT-Z-506, y distinta tripulación tuvo como sudario el "Charquito", hace 46 años. Se perdieron "in aeternum"; no se sabe cómo, ni por qué.*

Tampoco dejaba de acordarme de los que posteriormente a R. Franco, engrosarían la larga lista de magníficos Profesionales de nuestro Ejército, que también tuvieron como mortaja *las aguas del "CARIBILLO", como se le denominaba en IBERIA: Coronel ANSALDO y Cap. PINOS (avión HEINKEL - 111 -"PEDRO" el 16-1-1961) Tte. Coronel FRUTOS (avión "SABRE" el 14-2-57); Tte. Coronel RIPOLLES AZNARES (4) (avión "SABRE" el 19-2-57); Cap. BERNA (SABRE el 9-1-58); Cap. UTRILLA AMOATEGUI (en hidro Grumman -anfibio el 18-9-58); Tte. MARTIN CERVERA (en SABRE el 25-11-58); Ttes. MARTIN GARCIA y LUENGO en Ju-88, el 5-1-52 (en este avión iban 5 y sólo logró salvarse el Tte. PERERA, a nado); Tte. LORENTE ARRAINZA el 5-8-54 en hidro trimotor "DORNIER-24"; y estupendos y variados Especialistas, tantos y... tantos otros, por diversas causas y circunstancias, pero lo cierto es, que de muchos, la mayoría,* nunca más se supo. *¡Cuántos aviones yacen en el fondo del dichoso "Charquito"! convertidos en ataúdes metálicos. Por supuesto, tampoco dejaba de acordarme de mi mujer y los cuatro críos.*

Tuve unas ansias tremendas de "echarme" algún cigarrillo que otro, para AMENIZAR la meditación, pero ¡quién se atrevía a hacerlo con el preocupante perfume del combustible! ¡Era suicidarse en el acto!

Cuando avisté el gris perfil de los Cabos de S. Antonio-La Nao, grité con emoción ¡Tierra, tierra, playa! como el marinero (5) de la Carabela "La Pinta" cuando divisó la Isla de Guarahaní, BAHAMAS, a la que después Cristóbal Colón, bautizó con el nombre de "SAN SALVADOR".

Comencé a tatarear unos alegres fandangos de mi patria chica, ya citada, y también unas servillanas Rocieras. Iba a terminar *mi pesadilla, tranquilo, sereno, pero con el vulgar ombligo "ligeramente" arrugado. Ya desde DENIA y costeando, con la garantía debajo, de buenas y extensas playas, y hasta EL SALER, me dirigí por derecho a aterrizar en la B.A. de MANISES.*

Llegué a sentir el mismo complejo que una mosca casera (volando a un metro sobre el centro geográfico del MAR MENOR, (Murcia) sin saber, si aparecería por Levante, o las costas de ARGELIA. Antes había sobrevolado El "Caribillo", exactamente 68 veces, siempre como 1.° ó 2.° piloto, pero en aviones polimotores, más rápidos y mejor equipados (DO-17, Junkers, DC-3 y DC-4). El vuelo más largo, Barcelona-Roma (Aeropuerto de Ciampino) idea y regreso, pero en DC-4, como Copiloto.

Como ya he advertido, al carecer de equipo V.H.F. me ví obligado a dar la pasada de rigor, ante la Torre de Control, para observar pista en servicio y semáforo verde o rojo. No podía uno andarse con "bromas" con tantos SABRES y tráfico civil, después de un "Paseíto tan antipático".

No me hicieron esperar, tuve suerte, *aterricé de inmediato, aparqué frente al Hangar de mi Unidad, estiré mis riñones cuanto pude, y seguidamente me "coloqué" un paquete de "CELTAS" íntegro. A los 15 m. pasaba por la vertical el Dornier preguntando a la Torre de Control si sabían algo de "mi vida y andanzas". Repito, que desde la Isla DRAGONERA y por más barridos que realicé en zig-zag durante las 2,25 horas, que invertí en el recorrido desde SON BONET, no conseguí verlo más, pienso sería por la calima, y por no advertir al piloto, de que pondría rumbo a IBIZA, o las dos circunstancias sumadas.*

Relatado el viaje, ahora voy a exponer la motivación que me ha inspirado el presente artículo. La E-9 fue repostada a tope, la documentación archivada y... me marché al Pabellón a "suavizarme" la garganta. De aquí, a la Jefatura del Estado Mayor, y a casa hasta el siguiente día. Esa noche "soñé" con la brújula, el cuentarrevoluciones, presiones, temperaturas, y también... con las tintoreras.

Al dirigirme al despacho de mi Unidad me recibió el Brig. Mecánico Isidro Marí Montesinos (extraordinario Especialista, polivalente por cierto), hoy Capitán en el Escuadrón de Mantenimiento del Ala núm. 11, y me dice: Mi Capitán, ayer llegó usted por "los pelos"; si se descuida nada más que 5 minutos, se habría dado el baño, *o estrellado. Prácticamente llegó usted con los depósitos de combustible casi agotados. Mi sorpresa fue* tremenda, *ya que disponía de autonomía sobradamente suficiente para haber realizado el recorrido directo Mallorca-Getafe-Salamanca. ¿Qué había ocurrido? El depósito del plano derecho debía tener alguna fisura, por donde escapaba el com-*

bustible. Sobre el cemento se apreciaba un charco de gasolina, y bajo el revestimiento del plano inferior, un manchón superior al metro cuadrado. Al estar en hueco, el encastre del plano –ambos– con el piso de la cabina, de aquí, el misterioso y permanente perfume, *que estuvo a punto de intoxicarme durante mi singladura marítima, si no llego a dejar ligeramente abierta una ventanilla, o de otro disgusto mayor. Cuando lo observé en directo estuve a punto del INFARTO DE MIOCARDIO.*

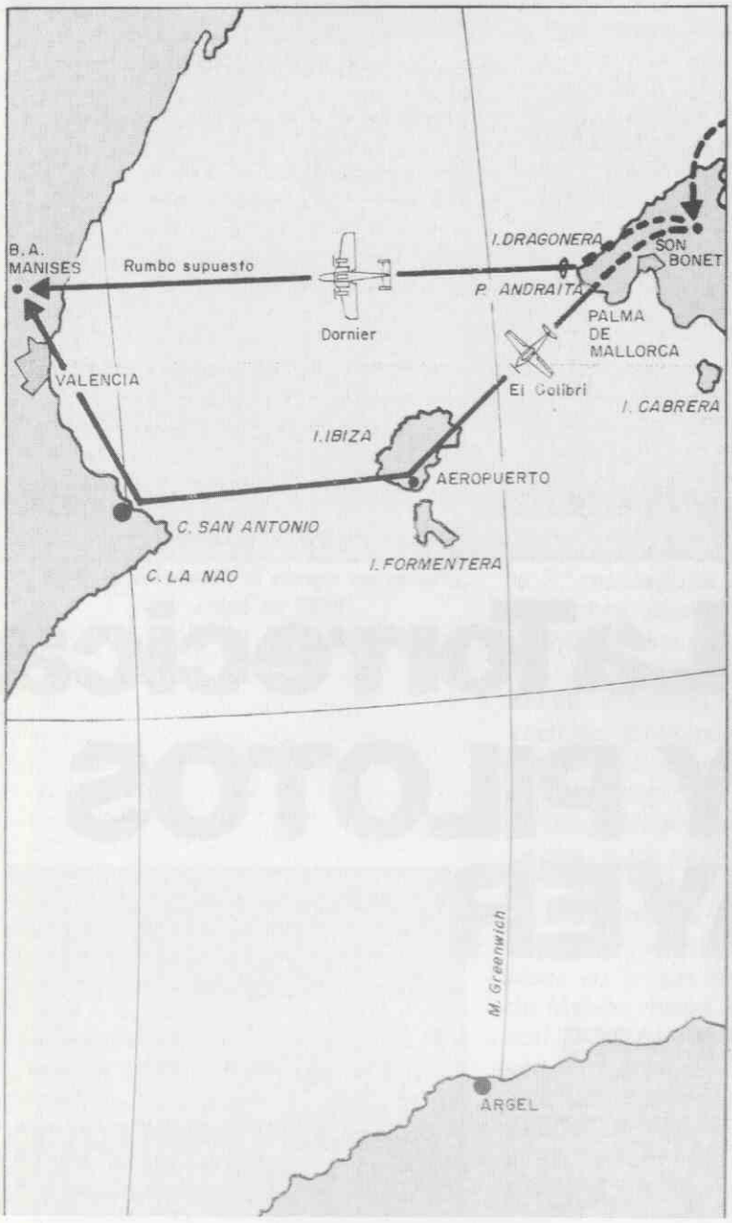
¿Qué ocurrió en S. Bonet? Que al estar intensidad, fácilmente habría pasado a engrosar la lista de los desaparecidos para siempre en el Charquito. Me habría "tocado" a varios Kms. frente a los Cabos de S. Antonio y La Nao; a pesar del bote neumático del SABRE, del Chaleco, de la cantimplora, del termo, de la ensaimada, y de los "Celtas".

Me encantaría que algún técnico, me explicara cómo salir de una cabina, ni cerrada ni abierta, en un avión de tren fijo, el "palillo" en bandolera, todo el "FLAP" fuera, en un amerizaje forzoso, cuando por

Tremenda experiencia que no olvidaré durante el resto de mis días. ¿De qué me habría servido la "eficaz" escolta del Dornier? Pienso que al menos, para recoger y entregar "mi humana y tiesa *estructura" a la familia.*

El lector que lo desee, puede aprovechar la lección.

¿Fallo humano? ¿fallo técnico? Se aunaron endiabladamente hermanadas ambas facetas. Hay que reconocer que Dios "me echó (6) una manita"; de ahí mi larga meditación aeronaval-"celestial". ■



El autor del artículo, veintitrés años después, posa en el Museo del Aire junto a un avión del mismo modelo al mencionado en este trabajo.

la E-9 aparcada sobre tierra y yerba, la gasolina perdida, era absorvida por la tierra, y con algo de brisa, había pasado totalmente *desarpercibida... y fue repostoda a tope en mi presencia.*

Por otra parte, y al tener este avión los planos muy bajos, a menos de un metro, unos 0,70 mts. del suelo, ni al Cap., ni a mí, *ni al mecánico, se nos había ocurrido tirarnos al suelo, de uniforme, sobre los cardos, para observar los planos del avión por debajo. A poco que hubiese encontrado en vuelo,* viento de cara *y de no mucha ley física, nada más contactar las ruedas y flap con el agua, a una velocidad mínima de 80-90 kms/h. el avión* hincaría *el morro bajo la superficie del mar varios metros; luego volvería a flotar, al ser su estructura de madera, pero con los pulmones, los ojos y el estómago del que subscribe* a tope *de agua salada, me figuro. ¿Cómo, en el mejor de los casos, sin estar conmocionado, desprenderse del atalaje de hombros y pecho, del paracaídas, del barquito del Sabre, etc., bajo el agua y a presión? en una cabina donde no se podía ni estirar los codos.*

(1) De la ganadería "MIURA".

(2) Rotura total del cúbito derecho casi a la altura del codo (en su articulación), a consecuencia de un balazo. Tras 6 meses de escayola, la soldadura quedó incorrecta, resultando este hueso más largo que el radio. Hospitalizado desde el 10-1-39 hasta el 15-7-39. ALCAÑIZ - ZARAGOZA - GIJON - OVIEDO - JEREZ de la FRONTERA.

(3) Esta visión fue decisiva en mi futura vida profesional.

(4) Cinco días después que el anterior; como se puede observar, fue Jefe mío, en la "ESTAFETA" - 1.er Regimiento - ALCALA.

(5) Rodrigo de Triana.

(6) Y también mi Patrona: la Virgen de los Milagros.

Escuela de Pilotos *La Torrecica*. Albacete, 1924.

Historias de La Torrecica
TOREROS Y PILOTOS DE AYER

DOMINGO HENARES

Como un forastero de tantos días no presenciados, hoy vengo a la feria de los recuerdos por las hemerotecas hospitalarias y dándome una mano los amigos más antiguos del lugar. Ellos me traen y me llevan por los vericuetos del cristal empañado de su memoria; y contemplo el inmenso escaparate que acrecienta siempre una nostalgia: ésa de los años que pasaron como un juguete ya roto, igual que hace la tarde de la vida cuando se alarga lenta, temiéndole a la noche y sus olvidos. Mientras, por el carrusel de otra época distante, suben a los caballitos y a la noria del tiempo aquellos jóvenes tan remotos hoy tan próximos: toreros y pilotos de ayer. Es el tiovivo de la existencia humana, la esperanza giratoria que nos alienta y consume, los días del hombre que ascienden y menguan, repetidos, como las olas circulares y sumisas de un estanque.

Este dibujo del coronel Almodóvar podría titularse *Las banderillas del recuerdo.*

Por ese callejón de la pequeña historia voy a perderme, a la búsqueda y relato de un suceso que redivive las primeras aventuras aeronáuticas por estos llanos y, además, dibuja los perfiles íntimos de algunos aviadores que hicieron aquí sus vuelos rasos, a menor altura de la fama que tuvieron por otros aires más inhóspitos, apenas candidatos a la gloria entonces, pero dispuestos. Pues a esta tierra llegaron militares de las distintas armas del ejército para aprender el manejo de aquellos aviones del tipo AR, Bristol y Avro que levantaron los primeros vuelos por la carpa de nuestro horizonte.

Y tiene historias La Torrecica, por el lado de acá de otras ventajas, para contarlas en detalles mínimos, solemnes de tan familiares, casi tan humildes que no quisieron trascenderse más allá del vecindario. Ocurrían, claro está, vuelos y

sustos por el primer aeródromo de Albacete; sucediéronse los triunfos y los accidentes mortales; eran de ver los felices viajes y también ochenta y dos las veces que los aviones no cumplieron su destino y calcinaron el suelo que, de suyo, es acogedor siempre. Podemos sumar las horas por el aire (hasta el año 1932) y contar 15.774 en 179.700 vuelos. O cerrar las cuentas con 383 alumnos que obtuvieron su título de piloto en esta escuela que había instalado la Compañía Española de Aviación en febrero de 1924.

Pero aquellos militares venidos desde otro lugar al nuestro, y en los cuatro meses que duraba aproximadamente el curso de formación aeronáutica, encontraron también su tiempo para convivir con los albacetenses, para la alegría con ellos en los días festivos y llevarse por el lado del corazón amistades y recuerdos. Por eso es de señalar una ocasión que resalta la confraternidad entre aviadores y vecinos de entonces: la gran becerrada del día 2 de agosto de 1925, a favor de la Asamblea local de la Cruz Roja de Albacete. Este organismo benéfico quiso recaudar fondos para auxiliar en su convalecencia a los heridos que volvían de "defender la enseña de la patria en tierras del Riff".

En la víspera, y por las calles del recuerdo siempre, se advierte un ambiente taurino en la ciudad. Hasta hubo una exposición de banderillas adornadas que fueron la mejor prueba del "buen gusto, patriotismo y generosidad de las señoritas de Albacete". ¿Y cómo resistirnos al extracto de una delicada crónica que firmaba Antón Rejones? : Pepita Candel, una belleza rubia, presentó unós rehiletes abulonados (sic) con fina guirnalda de flores; Juanita y Cloti Jiménez vistieron sus banderillas de rojo y gualda, prendiéndoles a cada una un bello Cupido; la señorita Lodares imitó en los palitroques dos elegantes sombrillas, figurando en ambas una enfermera y un oficial a quien asiste; y Matilde Sánchez, la más joven y de mejor expediente estudiantil, adornó sus banderillas con los colores nacionales, sobre los cuales destacaban dos enfermeras de la Cruz Roja, sin faltarles un detalle de la vestimenta.

¡Cuántos albacetenses notarían su corazón clavado!

La "Providencia" de la comisión organizadora fue el "digno" Gobernador Civil de la Provincia, señor Lara; y el mismísimo Rafael Rubio (Rodalito), "el Gaona español", se encargaría de adiestrar a los toreros más inexpertos.

El cartel de la novillada, visto desde ahora, hay que calificarlo de verdadero lujo. Ahí están auténticos intelectuales de prestigio como don Alberto Mateos Arcángel (archivo viviente para esta historia), don Antonio Gotor Perier, don Otoniel Ramírez de Lucas, don Juan Gómez Alfaro y don Francisco Carrilero Prat; hombres de letras, del Derecho y de la Medicina. Jóvenes del Albacete aquel de a principios de siglo, cuando esta ciudad con treinta y dos mil habitantes levantaba también el vuelo del progreso, pues, además de la conquista de su primer aeródromo, dice Quijada Valdivieso que comenzaron a instalarse fábricas de electricidad, de harinas, de chocolate y pastas, de cemento, de carburo... se crearon grandes almacenes, depósitos de granos, quincallas, coloniales, salazones... y unos trescientos empleados cuchilleros producían semanalmente más de ochocientas docenas de navajas.

Y militares ilustres que destaco del cartel porque fueron alumnos de nuestra Escuela de Pilotos primera, aquella de La Torrecica: como

(En el desarrollo del festejo, hubo cambios que transmito a los cuidadores del rigor documental: por equivocación en los toriles, primero saltó al ruedo la becerra de lidia ordinaria para Abelardo Urrea y fue la de don Damián Flores; como es lógico, el rejoneador, que ya estaba en la plaza, abandonó la arena. Después del primer toro, entonces sí, actuó don Francisco Jiménez, que rejoneó la becerra de don Ramón Sánchez Chacón, la mayor, pero no lo hizo en el caballo que había "facturado" en el tren de la madrugada anterior, pues el animal sufrió un ataque antes de la corrida; y al no morir de rejones la novilla correspondiente, la despachó con habilidad el novillero de Madrid Jesús Borlado. La becerra siguiente, para Mariano Armijo, fue la de don Angel Yagüe. El banderillero Elías López Serna fue sustituido por José María Gómez Descalzo; y hay que añadir, como un puntillero más, a Joaquín Tortosa).

Cuando se han cumplido más de sesenta años desde aquella tarde taurina, por los soles y las sombras de la memoria levanto un brindis, alzo el vuelo de los recuerdos por el graderío de los aires quietos en nuestra llanura, y releo los nombres (va por ellos) de aquellos jóvenes que hicieron una pequeña travesía emocionada desde La Torrecica hasta nuestra plaza de toros, para medir su entusiasmo con otros muchachos albacetenses.

Jóvenes albacetenses y alumnos de La Torrecica que torearon el 2 de agosto de 1925. La flecha superior señala a García Morato y, la inferior, a Carlos Haya.

matadores, Mariano Armijo, que tenía tanta prisa en realizar las suertes que, a veces, las ejecutaba antes de que embistiera la novilla; y José Gandía, que hizo lo posible por agradar al público y, al fin, lo consiguió; el Sr. Castro pidió las llaves para empezar la corrida; y entre los banderilleros, Antonio Martínez Aguado y Carlos Díaz de Arcaya, muerto en accidente por nuestro campo de aviación, tan sólo veintisiete días después de su triunfo que ya comparte con los toreros que después han sido.

Y junto a esos cinco aviadores, también tomaron la alternativa en nuestra plaza dos pilotos que figuraron otras tardes de gloria por el ruedo más noble de los cielos: Joaquín García Morato y Carlos de Haya González.

Pero el tiempo, que edifica y desmorona la estatura del hombre, no ha querido desde nunca que nuestros ojos contemplen las fechas y sucesos más distantes. Por eso aquí es imposible pedir la vuelta al ruedo de la fama para todos los jóvenes toreros de aquella tarde que vamos escribiendo. Y nos queda tan sólo que el silencio no se haga cómplice de olvido; desear que nuestra palabra escrita, o que las fotografías y el cartel recuperados, evoquen otros tiempos de padres a hijos hasta ponerle a cada nombre su historial preciso. ¡Si aquellos jóvenes torearan juntos de nuevo!

Son historias de La Torrecica. Una tarde de toros mientras por el aire, muy poco transitado todavía, cruzaban intermitentes los primeros aviones de España. ■

Historias
de la
Aviación Española

BAUTISMO DE FUEGO

EN OCTUBRE DE 1913 EL MINISTERIO DE LA GUERRA DECIDIÓ EMPLEAR LA AVIACIÓN EN LA CAMPAÑA DE MARRUECOS. SERÁ LA PRIMERA ACCIÓN BÉLICA DE NUESTRA AERONAÚTICA MILITAR.

JUAN W.

CON MAL TIEMPO, LA ESCUADRILLA LLEGA EL 28 DE OCTUBRE A LO QUE SERÍA SU BASE: UN LLANO EN SANIA RAMEL CUBIERTO DE PALMITOS.
¿QUE HACEMOS CON ESTO?, ¿LO SEGAMOS?

¿PROBARÁ EL SEÑOR ESTAS DELICIOSAS SARDINAS "A LA LATA"?
¡GRACIAS! NUNCA LAS TOMO SIN UNA COPA DE LA "VEUVE"
LA PRIMERA NOCHE LA PASAN A LA INTEMPERIE Y BAJO LA LLUVIA, PERO NO SIN HUMOR.

¿POR QUE HAN VENIDO VDS.?
PORQUE ASÍ NOS LO HAN ORDENADO, MI TENIENTE CORONEL.
KINDELAN BUSCA AYUDA EN EL ESTADO MAYOR PARA INSTALAR SU UNIDAD.

¿PODRÍAN LLEVAR EL CORREO A CEUTA?
¡¡IMPOSIBLE! NO HAY DONDE ATERRIZAR ALLÍ

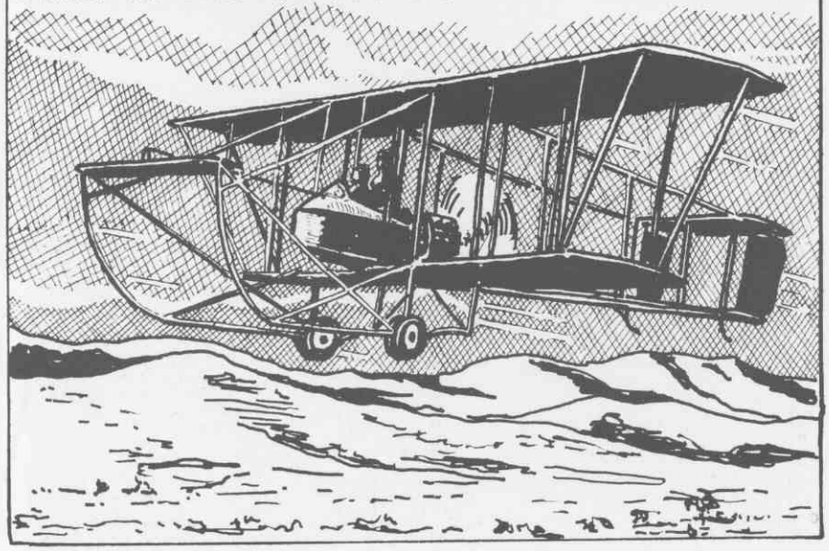
NO VEO, ENTONCES, EN QUÉ PUEDEN SER ÚTILES

EL MONTAJE DE LOS AEROPLANOS SE LLEVA A MARCHAS FORZADAS.

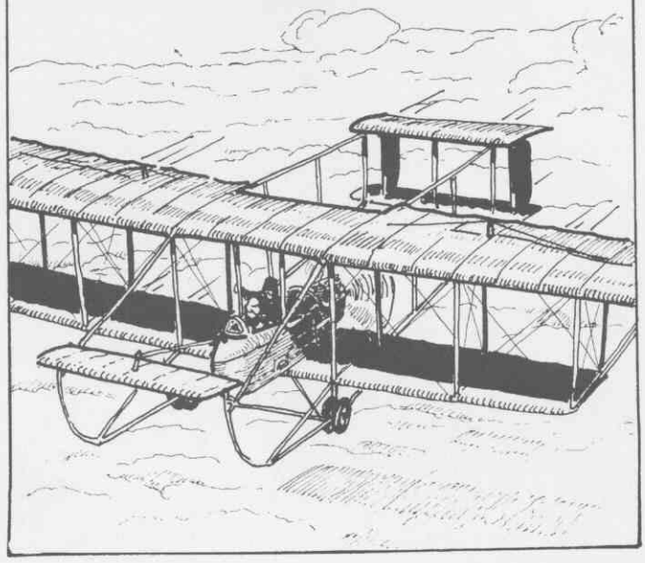
EL 2 DE NOVIEMBRE, EL TENIENTE ALONSO, APODADO "SANETE", ES EL PRIMERO EN VOLAR.

EL MISMO DÍA, 2 DE NOVIEMBRE DE 1.913, EL CAPITAN KINDELAN Y EL INFANTE, D. ALFONSO DE ORLEANS, EFECTÚAN LA PRIMERA MISIÓN DE RECONOCIMIENTO SOBRE TERRITORIO ENEMIGO.

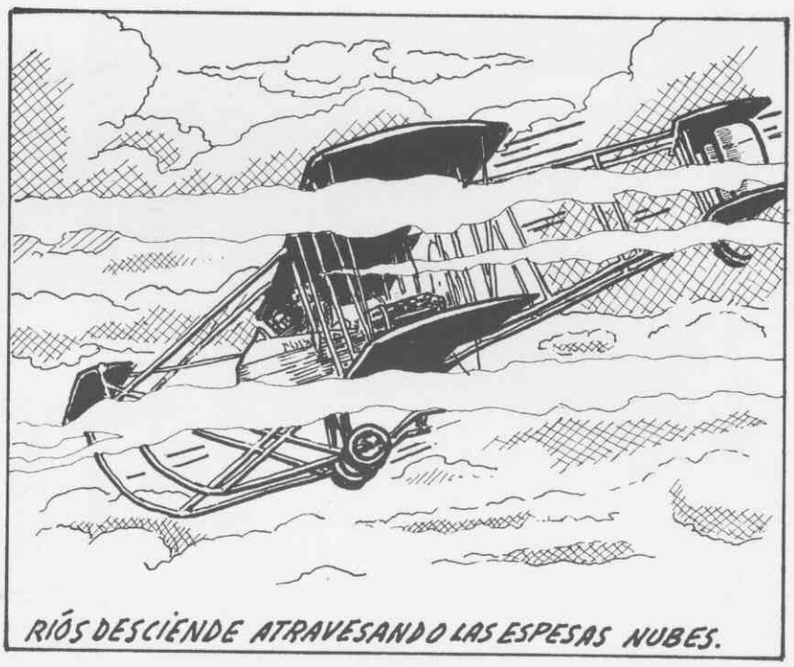
EL CAPITÁN OBSERVADOR BARREIRO Y EL TENIENTE PILOTO RÍOS DESPEGAN, BAJO UN CIELO ENCAPOTADO, PARA REALIZAR LA MISIÓN DE RECONOCIMIENTO QUE LES HA SIDO ORDENADA.

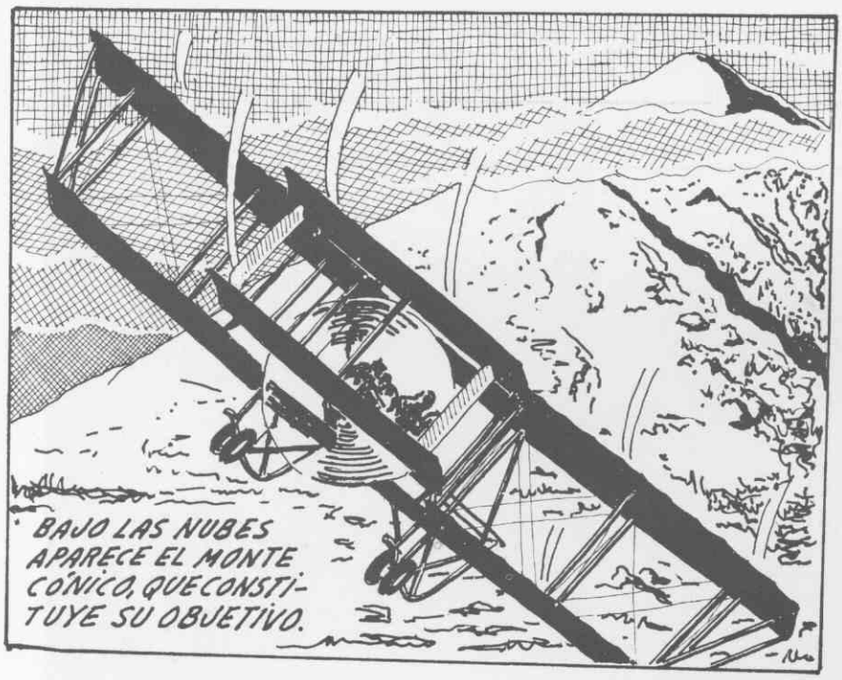


PRONTO VUELAN SOBRE UN MAR DE NUBES QUE LES IMPIDE VER TIERRA.



RÍOS CONSULTA A BARREIRO, SI DEBE ATRAVESAR LAS NUBES Y DESCENDER. EL OBSERVADOR DEJA LA DECISIÓN AL PILOTO.


RÍOS DESCIENDE ATRAVESANDO LAS ESPESAS NUBES.

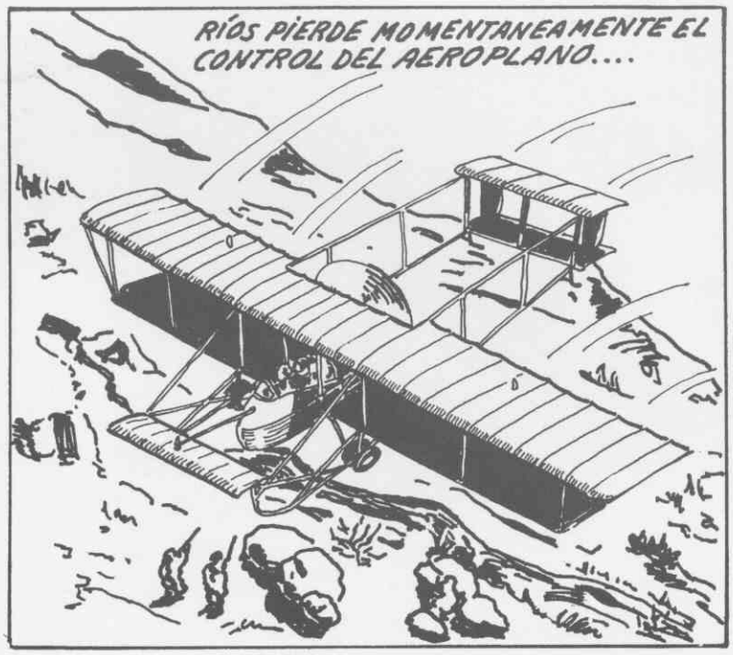

BAJO LAS NUBES APARECE EL MONTE CÓNICO, QUE CONSTITUYE SU OBJETIVO.

¡MIRA, RÍOS! ¡ALLÍ!, ¡ALLÍ! ¡DA UNA PASADA Y VEREMOS SI SON MUCHOS!

LOS HARKEÑOS, PREVENIDOS POR EL RUIDO DEL MOTOR, LOS RECIBEN CON UN NUTRIDO FUEGO DE FUSIL.

EL LENTO AVIÓN "FARMAN", VOLANDO BAJO, ES UN BLANCO FACIL.

¡AAAYYY!
POK!
ZUUUINC!
ZUIIIINC
POK!
¡OOOGH!


RÍOS PIERDE MOMENTANEAMENTE EL CONTROL DEL AEROPLANO....

PERO SE SOBREPONE Y RECUPERA A TIEMPO EL DOMINIO DEL "FARMAN".

BARREIRO PARECE ESTAR MUY GRAVE...Y YO ME VOY A DESMAYAR... TENGO QUE ATERRIZAR AL OTRO LADO DE NUESTRAS LÍNEAS...

ESTE LLANO PARECE EL SITIO ADECUADO.

¡BUENO!, ¡YA ESTÁ! ESPERO QUE LOS NUESTROS NOS HAYAN VISTO Y VENGAN PRONTO A RECOGERNOS.
¡COMO SANGRO! ¡ME ENCUENTRO FATAL!

DE PRONTO...
¡EH! ¿QUÉ ES ESO?
ZUUUIIISS

¡BANG!
¡BANG!

¡MENOS MAL QUE NO PARÉ EL MOTOR!

POCO DESPUÉS, EN EL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO
¡MIRA QUE BAJO VUELA ESE AVIÓN!
¡LA VISTA AL FRENTE, MERLUZOS!
¿BAJO? ¡SE NOS VIENE ENCIMA!

¡DIOS MÍO! ¡LO CONSEGUÍ!
A PESAR DE SUS HERIDAS Y DE LA PERDIDA DE SANGRE, RIOS HACE UN ATERRIZAJE PERFECTO.

EL CAPITÁN BARREIRO Y EL TENIENTE RÍOS FUERON LOS DOS PRIMEROS AVIADORES ESPAÑOLES HERIDOS EN ACCIÓN DE GUERRA. AMBOS RECIBIERON LA CRUZ LAUREADA DE SAN FERNANDO. BARREIRO, MAS GRAVEMENTE HERIDO, PASÓ AL CUERPO DE INVÁLIDOS.
¡PRONTO! ¡UNA CAMILLA! ¡EL CAPITAN BARREIRO ESTÁ MUY GRAVE!
FIN