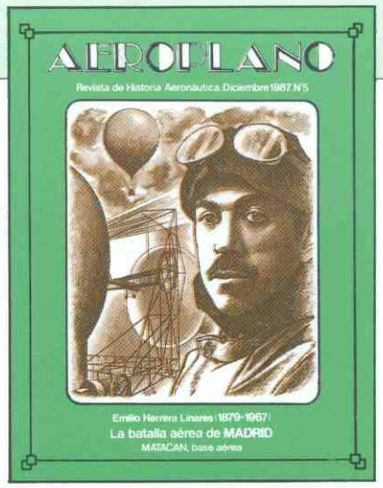
# AEROPLANO

Revista de Historia Aeronàutica. Diciembre 1987. N°5

## Emilio Herrera Linares (1879-1967)

## La batalla aérea de MADRID

## MATACAN, base aérea





3 **PRESENTACION** de José Antonio López Viciana, General Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.

**EMILIO HERRERA LINARES (1876-1967).** Por José Warleta Carrillo, coronel Ingeniero Aeronáutico. 5

14 **LA INVESTIGACION DE LOS PRIMEROS VUELOS EN LAS CAPITALES ESPAÑOLAS. PROBLEMAS Y DIFICULTADES.** Por Antonio González Betes, coronel Ingeniero Aeronáutico.

**LA AVIACION EN EL SOCORRO DE TIFARAUIN.** Por Emilio Herrera Alonso, coronel de Aviación. 22

32 **EL CUARTETO DE HAVILLAND: ROLLS/ESCUELA/HISPANO/NAPIER.** Por José Warleta Carrillo, coronel Ingeniero Aeronáutico.

**LA BATALLA AEREA DE MADRID.** Por Jesús Salas Larrazábal, general Ingeniero Aeronáutico. 58

75 **EL ABUELO. RECUERDOS AL MEDIO SIGLO DEL PRIMER CURSO DE TRIPULANTES DE AVIONES DE GUERRA.** Por C.J.M.

**LA LEGION CONDOR EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.** Por Jorge Fernández-Coppel Larrinaga. 78

84 **MATACAN BASE AEREA.** Por Francisco Morales Izquierdo, teniente coronel de Aviación.

**FIGURAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA: LUIS DAVILA PONCE DE LEON.** Por Rafael de Madariaga Fernández. 106

116 **SOBRE EL ESTRECHO EN UN DE HAVILLAND CON UNA SACA DE CORREO.** Por Carlos Pérez San Emeterio.

**EN HOMENAJE Y EN RECUERDO.** Por Canario Azaola. 122

128 **CAMPEONATO MUNDIAL DE ACROBACIA AEREA. ESPAÑA EN LO MAS ALTO DEL PODIO.** Por Juan Antonio Rodríguez Medina y Antonio Mª Alonso Ibáñez.

**EL PARACAIDISMO MILITAR EN EL EJERCITO DEL AIRE, PRIMER ESCUADRON DE PARACAIDISTAS DEL EJERCITO DEL AIRE.** Por Manuel Corral Baciero. 138

157 **COMIC: HISTORIAS DE NUESTRA AVIACION... VUELO A LA ESPAÑOLA.** Por Juan A. Abellán.



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
NIPO: 076-86-043-8
Fotocomposición e Impresión: Campillo-Nevado, S.A.
Precio: España 800 pesetas; extranjero 12$

Colaboran con el Ejército del Aire en el sostenimiento de las actividades del IHCA:

**C.A.S.A.**
**I.N.I.S.E.L.**
**C.E.S.E.L.S.A.**
**Banco EXTERIOR de ESPAÑA**
**U.N.E.S.A.**

Director: **Emilio Dáneo Palacios.**
Redacción: **Antonio M.ª Alonso Ibáñez y Juan A. Rodríguez Medina**
Diseño: **Antonio M.ª Alonso Ibáñez y Juan A. Rodríguez Medina**
Ilustraciones: **Goñi, Justo Miranda, Ignacio Velayos, Guillermo Moreno y J. Abellán.**

**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

Nuevamente nos presentamos ante nuestros lectores con este número 5 de Aeroplano, que creemos consolida ya de forma efectiva la continuidad de esta Revista, fiel reflejo de la labor investigadora que viene realizando el Instituto de Historia y Cultura a lo largo de estos años, así como cauce de divulgación de los hechos y acontecimientos que configuran la historia de la Aviación que pretendemos mantener viva en la memoria de todos.

Podemos concretar la característica propia del quinto número de la revista en los siguientes trabajos:

Bajo el título EMILIO HERRERA LINARES se estudia una de las figuras más sobresalientes de la primera mitad de la historia de nuestra Aviación, y que fue el padre de la ingeniería aeronáutica española. Piloto de globo esférico desde 1903 y uno de los cinco oficiales de Ingenieros que formaron la primera promoción de pilotos militares de avión en la Escuela de Cuatro Vientos en 1911, llegaría después a ser el creador del Laboratorio Aeronáutico y de la Escuela Superior de Aerotécnica.

Con LA BATALLA AEREA DE MADRID librada en los últimos meses de 1936, se expone una de las fases más apasionantes de la guerra en el aire durante la contienda civil 1936-1939. Quedan reflejados en este artículo una serie de acciones y combates, en los que el esfuerzo, el arrojo y el heroísmo dan personalidad propia a un planteamiento de la pugna por la superioridad aérea que se resolvería de forma definitiva en posteriores confrontaciones.

Cada número de AEROPLANO pretende recoger la historia de alguna de las Bases Aéreas más representativas en la trayectoria histórica de la aviación española. En esta ocasión el artículo MATACAN, BASE AEREA presenta la historia de dicha Base, nacida por exigencias de la guerra en las proximidades de Salamanca, y que con el correr del tiempo ha adquirido una incomparable solera en el campo de la enseñanza de vuelo, y que por tal motivo todos los aviadores nos encontramos ligados a ella.

Unicamente nos queda por decir que el afán constante de mantener y superar en lo posible la calidad y el interés de futuros números de esta Revista, el IHCA está abierto a toda clase de colaboraciones y sugerencias en beneficio de los lectores de AEROPLANO.

—José Antonio López Viciana—
(Director del I.H.C.A.)

# EMILIO HERRERA LINARES (1879-1967)

**JOSE WARLETA CARRILLO**
**Coronel Ingeniero Aeronáutico**

## INTRODUCCION

El 21 de mayo de 1979, tuve el honor de hablar sobre don Emilio Herrera ante la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, con motivo del centenario del nacimiento del ilustre ingeniero. No escribí la conferencia, usando únicamente un esquemático guión. Pronunciar aquellas palabras, aunque fuera ante un distinguido auditorio en que figuraban familiares, antiguos colaboradores y exalumnos de don Emilio, me resultó menos difícil de lo que esperaba, porque me salían del corazón y porque ví que eran recibidas con afectuoso interés, tanto por los que conocieron, quisieron y respetaron a Herrera como por los más jóvenes, algunos de los cuales tal vez lo descubrían entonces.

El propósito de escribir un artículo sobre el guión de la conferencia languideció durante años. A petición de la revista **Aeroplano** me he decidido ahora a intentar algo, aunque convencido de mi incapacidad para hacer justicia a aquel gran español, al que tuve el privilegio de conocer. En efecto, mi padre, que era amigo y admirador de Herrera, me llevó a casa de éste en Madrid, cuando yo tenía unos diez años, hacia 1935. Quedé impresionado por el telescopio que me permitió ver los anillos de Saturno y por las ilustraciones de las obras de Julio Verne, hechas por el propio Herrera, que adornaban la casa en sus marcos. En los años cincuenta, siendo ya ingeniero, visité al matrimonio Herrera en París, en dos ocasiones.

*Emilio Herrera, piloto de globo libre, dirigible y aeroplano.*

El creador del Laboratorio Aerodinámico (antecesor del INTA) y de la Escuela Superior Aerotécnica (antecesora de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos y de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos), verdadero padre de la ingeniería aeronáutica española, fue hombre de egregias cualidades en muchos y variados aspectos, de forma que un esbozo de su personalidad corre siempre el peligro de parecer un panegírico excesivo. Espíritu inquisitivo, inteligencia lucidísima, cultura muy amplia, se unían en Herrera a una superlativa integridad moral, dotes y virtudes éstas que se hacían perdonar con un enorme caudal de humanidad, porque fue amigable y sencillo, con atrayente sentido del humor y claramente desinteresado.

Creemos que las personas que conocieron bien a don Emilio no encontrarían exageradas nuestras palabras. Antes bien, podría haber quien estimase que nos quedamos cortos. Porque Herrera fue un rarísimo caso de Quijote perfectamente cuerdo, que tuvo valor y fibra para seguirlo siendo hasta su muerte en el exilio, a los 88 años, después de haber recibido, con la misma invariable serenidad, los más halagüeños tributos a sus méritos y las más tristes injusticias y amarguras.

Incluso en los momentos más acalorados de la reciente historia española, algún libro publicado poco después de nuestra Guerra Civil, cuando las pasiones estaban todavía muy vivas, trata con el mayor respeto la figura de don Emilio. Me refiero concretamente a la **Historia de la Aeronáutica Española** del general Gomá. Herrera, podríamos decir, fue una persona que cualquier país se enorgullecerá de tener por hijo. Muchos Herreras nos vendrían muy bien en todo momento, pero, desgraciadamente, personas como él no abundan en parte alguna.

Trataré de hacer un esbozo, forzosamente incompleto, de la intensa y larga vida de don Emilio Herrera.

* * * * *

## INFANCIA Y JUVENTUD

Emilio Herrera Linares nació en Granada el 13 de febrero de 1879. Su padre era un coronel de Infantería con variadas inquietudes científicas y artísticas; incluso tenía en su casa

un laboratorio particular. Era también aficionado a juegos de manos y prestidigitación (que realizaba en funciones privadas). Su afición a la música, compartida por su esposa, que fue buena pianista, debió influir en la que su hijo siempre tendría.

Emilio Herrera sólo tuvo una hermana, mayor que él, y recibió educación únicamente de sus padres hasta los 8 años, a cuya edad le pusieron un profesor particular. Inmediatamente demostró gran facilidad para las matemáticas. Cuando a los 11 años entró en el Colegio San Pablo de su Ciudad natal para cursar segunda enseñanza, no tuvo dificultad en obtener excelentes calificaciones, pero pudo verse que era un niño que no sabía jugar, tan aislado del mundo exterior a su casa había vivido. En el colegio comenzó a desarrollar su actitud básica hacia los demás: compañerismo y amistad, pero conservando una inviolable independencia.

A los 15 años, ingresó en la Universidad de Granada para cursar física y química como preparación a la carrera de arquitecto (los Herrera se enorgullecen de descender del constructor del Escorial), pero un choque con el profesor de química cambió muy pronto su trayectoria. Don Emilio padre juzgó preferible que el chico intentase el ingreso en la Academia de Ingenieros Militares de Guadalajara. En julio de 1896, tras sólo tres meses de preparación, Emilio lo consiguió.

## INGENIERO MILITAR

El mismo año de su ingreso en Guadalajara, Emilio sufrió la pérdida de su padre. En sus Memorias inéditas, Herrera nos cuenta cómo ésto provocó en él un cambio notorio. De ser un chico tímido pasó a ser un "trasto" alucinante. Se aficionó a las bromas, frecuentemente con rotura de objetos, y a armar jaleo en clase, llegando a ser una pesadilla para más de un profesor y a tener fuera de la Academia una fama no muy buena por sus barrabasadas. En aquella época conoció a Irene Aguilera, hija del Jefe de Obras Públicas de Guadalajara, que todavía era una cría más interesada en trepar a los árboles y urdir bromas (no del todo distintas de las que tanto gustaban a Emilio) que en entablar relaciones sentimentales con nadie.

*Herrera y Ortiz Echagüe, protagonistas de la primera travesía aérea del Estrecho de Gibraltar, febrero 1914.*

Un buen día, Emilio tuvo la fortuna de probar el champagne francés, lo que dio lugar a una anécdota típica de su carácter de entonces. Tanto fue su entusiasmo, que escribió una carta apasionada a la viuda Cliquot, acompañándola de su retrato y pidiendo su mano con la condición de que le regalara una botella de su champagne cada día laborable y dos los festivos. Los administradores de la cada Ponsardin Successeurs, de Reims, le contestaron a los pocos días con su pesar por no poder satisfacer su deseo, porque Mme. la Veuve Cliquot había fallecido hacía 80 años.

A pesar de ser un excelente dibujante, Herrera chocó con su profesor de dibujo en la Academia. Uno de los arrestos que sufrió de éste estuvo motivado por incluir en un dibujo del interior de una catedral las figuras de dos obesos canónigos. Emilio se evadió del arresto y fue apercibido para la expulsión.

En todo caso, Herrera salió de primer teniente de Ingenieros en marzo de 1901 y, como sus compañeros, juró por su honor no aceptar ascensos por méritos de guerra, como era práctica entre los Artilleros, Ingenieros y algún otro cuerpo del Ejército. El teniente Herrera partió inmediatamente para París, a ver la famosa Exposición Universal. Su primer destino fue Sevilla y en septiembre de 1903 pasó a la Comandancia de Ingenieros de Melilla.

El mismo año 1903, Herrera asistió a la Escuela Práctica de Aerostación. Este curso era desarrollado por el Parque de Aerostación establecido en Guadalajara bajo el mando del comandante don Pedro Vives Vich. Los oficiales de distintos cuerpos que seguían el curso realizaban varias ascensiones en globos cautivos de observación y alguna en globo libre. Algunos de ellos quedaban destinados en Aerostación; otros volvían a sus destinos para ser llamados cuando fuera necesario. Este fue el caso de Herrera, que permanecería en Melilla dos años.

## EL MAS LIGERO QUE EL AIRE

En 1905, el Servicio de Aerostación preparó dos globos esféricos (libres) para realizar observaciones durante el eclipse total de sol que tendría lugar el 30 de agosto. Siendo Burgos uno de los puntos en que la duración de la totalidad del eclipse sería mayor, se eligió dicha capital como base para las ascensiones. Además de los dos globos militares, participaría el **Cierzo** del conocido deportista Jesús Fernández Duro. Fue requerida la cooperación de Herrera, siendo su misión dibujar la corona solar durante el fenómeno.

Para tomar parte en las observaciones, Herrera hizo cuatro ascensiones libres que, con una realizada en 1903, completaron las cinco exigidas para el título de piloto de globo esférico. El día del eclipse, Herrera formó equipo con Fernández Duro. Iba sentado en la barquilla con su ros dotado de una lámpara eléctrica en vez del plumero, para iluminar el cartón en el que dibujaba. La ascensión, a unos 5.000 m, fue un éxito, pues permitió también aclarar un curioso fenómeno anteriormente observado: las "sombras volantes", unas bandas alternativamente luminosas y oscuras observables al comienzo y al fin de la totalidad. Herrera pudo demostrar que las bandas se producían en la atmósfera, redactando una memoria que fue uno de sus primeros trabajos científicos.

Fernández Duro y Herrera decidieron competir juntos, en octubre de aquel mismo año **1905**, en el concurso de globos del Gran Premio del Aero Club de Francia, en el que tomaban parte los aeronautas más famosos del mundo. Ellos fueron los únicos españoles participantes. Al iniciarse la salida desde las Tullerías, el viento era fuerte y las nubes bajas. Herrera miraba el estatóscopo muy preocupado e indicaba a Fernández Duro que tirase más lastre, porque leía en el instrumento un descenso cada vez más pronunciado. De pronto, salieron por encima de las nubes y comprobaron que el globo subía muy rápidamente. ¡El estatóscopo, que habían comprando en París, tenía la escala al revés que los utilizados en España! Gracias a aquel error de interpretación casi ganaron el premio, pues subieron mucho inicialmente y fueron arrastrados a gran velocidad por un fortísimo viento hacia el centro de Europa. Al amanecer, el "golpe de sol" que, calentando el globo, debería permitirles alcanzar una mayor altura y distancia, no se produjo por culpa de un nubarrón. En su lugar, recibieron una fuerte nevada que cargó el globo y les hizo descender, atravesando las nubes, hasta ver unas montañas nevadas que no sabían identificar. Herrera estimó que volaban a unos 100 km/h.

Pasaron seguidamente sobre una llanura en la que la cuerda freno se reveló inútil, resbalando sobre la nieve. Lanzaron luego el ancla, que voleó el carro de unos campesinos y, a continuación, arrancó el techo de una casita. Cada vez que el ancla se enganchaba momentáneamente, la barquilla del globo, que seguía desplazándose a gran velocidad, chocaba con el suelo. Los aeronautas vieron

con horror que un enorme árbol se les venía encima con sus ramas apuntándoles como lanzas. Una atravesó la barquilla; el globo, violentamente detenido, estalló. Fernández Duro y Herrera, en la copa del árbol, estaban milagrosamente indemnes. Auxiliados por campesinos, hombres y mujeres con botas altas (resultó que estaban en Moravia, a 12 km de la frontera rusa de entonces) con los que se entendieron mediante dibujos que hacía Herrera, y tras abonar en luises de oro los desperfectos causados, llegaron a Viena. En la estación encontraron al aeronauta francés Faure, que les había ganado por haber tenido suerte con el golpe de sol. Ellos fueron honrados con el segundo premio y nombrados por Francia caballeros de la Legión de Honor.

A su regreso a España, Herrera fue presentado a la Reina madre Doña María Cristina, que, al conocer el punto en que los aeronautas habían terminado su vertiginosa travesía sobre Europa (1.180 km a una media de 87 km/h) les dijo: "Allí nací yo". "Yo también, señora", contestó Herrera.

Nada tiene de particular, después de los éxitos de la ascensión científica de Burgos y en el Premio del Aero Club de Francia, que el teniente coronel Vives consiguiera el destino del teniente Herrera a la Compañía de Aerostación.

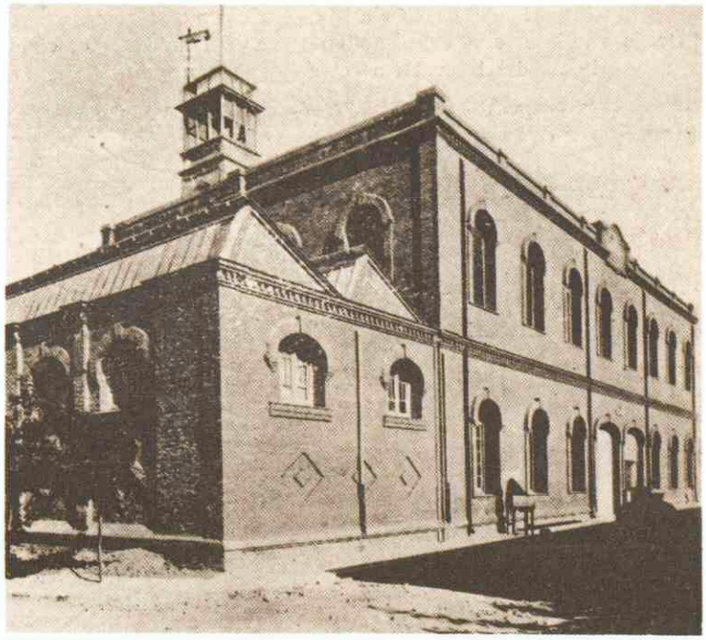
Pero antes de ser destinado a Guadalajara, Herrera tuvo tiempo de hacer con el teniente de Artillería Barbeta una excursión al campo moro, en diciembre del mismo 1905. En aquella época, previa al protectorado en Marruecos, Melilla era sólo la plaza protegida por fuertes fronterizos, y los oficiales no estaban autorizados a salir de estos límites. Herrera y Barbeta consiguieron ser recibidos en Zeluán por el Roghi, bárbaro cabecilla, hermano y rival del Sultán Abd el Azís, sufriendo una serie de curiosas peripecias. Herrera recogió durante el viaje datos que le permitieron dibujar un croquis de los hasta entonces mal conocidos alrededores de Melilla, croquis que fue enviado al Ministerio de la Guerra.

## EN EL SERVICIO AEROSTATICO

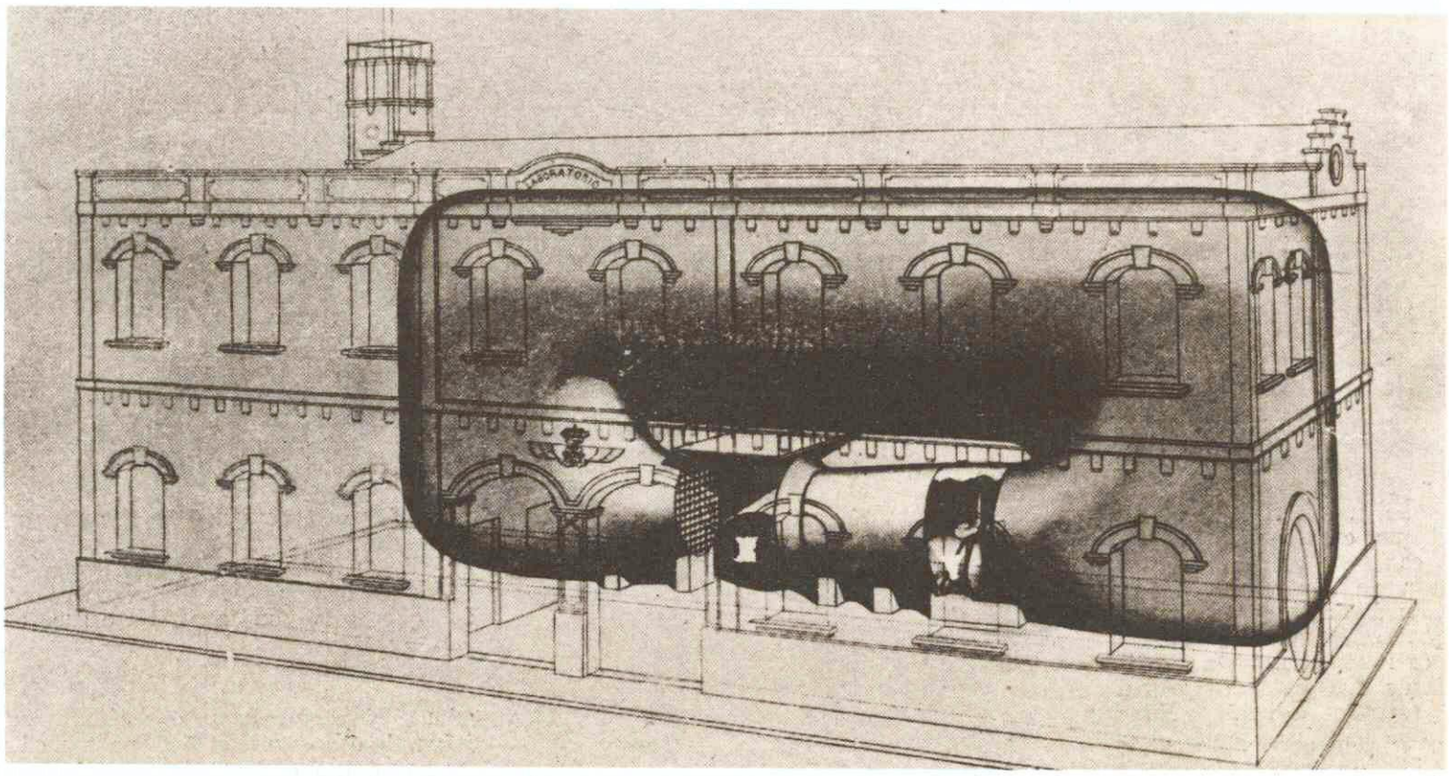
Desde 1906 a 1911, Herrera vivió intensamente la vida del aerostero, realizando 70 ascensiones libres (Kindelán, más antiguo en Aerostación, acumuló unas 60) en España y en el extranjero, con carácter deportivo o científico, además de los numerosos ejercicios de carácter militar con globos cautivos de observación (globos cometa), incluyendo la campaña de Melilla de 1909-1910.

Herrera ha dejado escritos, con natable frescura y amenidad, una serie de recuerdos sobre sus ascensiones. En su relato incluye anécdotas divertidas y momentos de peligro, en tierra de España y por otros países europeos (participó en la Copa Gordon Bennett en 1906 y 1908). En los últimos años de su vida recordaba vivamente toda clase de incidentes y detalles, complaciéndose en destacar que los pobladores de las tierras de España le habían dado el mejor trato y la ayuda más desinteresada, mientras que fuera de nuestras fronteras la gente hacía generalmente poco por el aeronauta si no era remunerada.

En enero de 1909, Herrera se casó con Irene Aguilera, la niña que le había divertido tanto con sus ocurrencias cuando era



*Vista exterior del Laboratorio Aerodinámico.*



*Esquemas del túnel aerodinámico.*

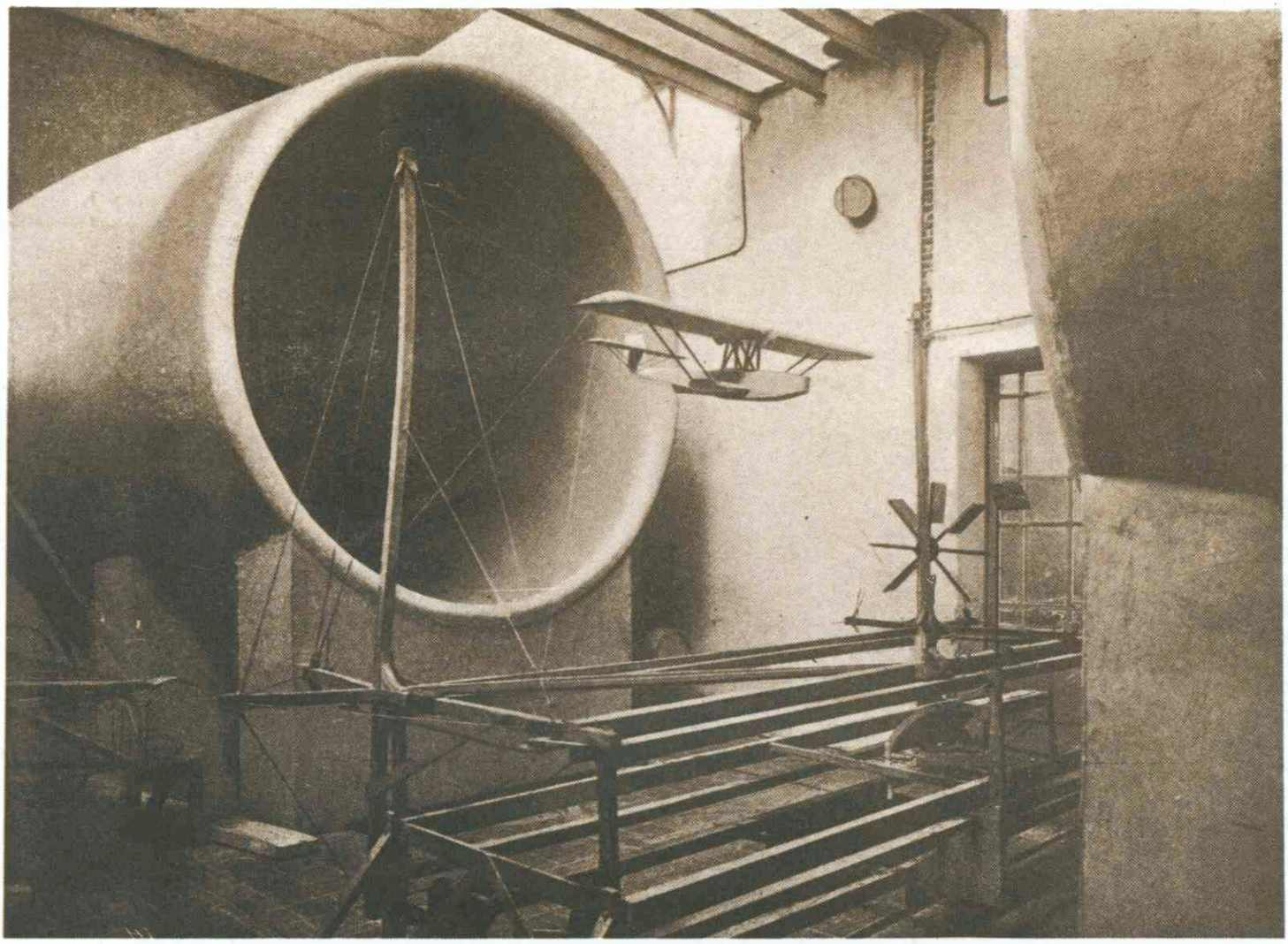
alumno. No faltó la oposición de la familia de ella, pues perduraba la fama de las "hazañas" del novio. Un proyecto de luna de miel en globo fue abandonado por negativa superior. Durante el viaje de recién casados a París, encontraron al coronel Vives que, con Kindelán, realizaba su famosa comisión de estudio que daría lugar a la adquisición por el Ejército de un dirigible y los primeros aeroplanos.

El primer hijo del joven matrimonio nació en octubre, cuando Herrera, ya capitán, estaba en Melilla con la Compañía de Aerostación. El niño recibió el nombre de José, pero sería más conocido como Petere.

En 1910, se recepcionó en el Parque de Aerostación el dirigible **España**, fabricado en Francia. Tras el coronel Vives y el capitán Kindelán, Herrera obtuvo el título de piloto de dirigible.

Farman, el par giroscópico producido por el motor rotativo Gnome tendía a encabritar el aparato cuando éste viraba a la derecha (y a picarlo cuando viraba a la izquierda, naturalmente). Por miedo a entrar en pérdida, los franceses siempre viraban a la izquierda. Cuando los alumnos les preguntaban cómo se hacía el viraje a la derecha, contestaban que igual que a la izquierda, pero no hacían nunca una demostración práctica. En vista de ello, los alumnos españoles se lanzaron por su cuenta a investigar y, procediendo poco a poco, aprendieron a virar a la derecha.

Para el curso de 1912, en que los noveles aviadores deberían actuar de profesores, se decidió introducir también monoplanos. Herrera fue enviado a la escuela Nieuport de Pau, Francia, donde aprendió el pilotaje de los pequeños monoplanos, teniendo como profesor al médico Dr. Espanet, piloto de la casa constructora.



*Experimentación de un modelo de hidro en la "balanza aerodinámica Olivié".*

## PILOTO DE AEROPLANO

En los primeros meses de 1911 se organizó en Cuatro Vientos una Escuela de Aviación militar como primer paso para la experimentación de aeroplanos por el Ejército. Herrera fue uno de los cinco oficiales de Ingenieros, aerosteros, que formaron la primera promoción de pilotos militares de aeroplano.

En el campo de Cuatro Vientos, en marzo, Herrera recibió el bautismo del aire en el Farman de Benito Loygorri, que había obtenido el título de piloto español número 1 el año anterior en Francia. Algunos días después, los cinco alumnos comenzaron su aprendizaje en biplanos Henry Farman con profesores franceses, recibiendo sus títulos en agosto. Por cierto que los profesores galos, como la mayoría de los pilotos en 1911, carecían de una experiencia larga y se abstenían de todo "cebolleo". En el Henry

Como diría años después, Herrera pagó su deuda a la medicina enseñando a volar el Nieuport al médico militar español Pérez Núñez, que resultó un piloto muy bueno y realizó numerosas misiones de guerra en Melilla (sin dejar de atender la salud del personal de su escuadrilla).

Cuando en 1913 se creó el Servicio de Aeronáutica Militar, comprendiendo Aerostación y Aviación, Herrera fue nombrado jefe del Aeródromo de Cuatro Vientos, cargo que desempeñaría, con algunas breves interrupciones, hasta 1918. En octubre de aquel año, la primera escuadrilla de aeroplanos formada para actuar en Africa marchó a Tetuán con el coronel Vives, Director de Aeronáutica Militar, y el capitán Kindelán, Jefe de la Rama de Aviación y de la escuadrilla. Pero pocos meses después, ya en 1914, Herrera sustituyó a Kindelán en el mando del Aeródromo de Sania Ramel.

## LA PRIMERA TRAVESIA AEREA DEL ESTRECHO Y EL PRIMER AERODROMO DE MELILLA

Herrera había intentado incorporarse a Tetuán en su Nieuport (motor Gnome de 80 cv), dotándolo de un depósito de gasolina suplementario, pero los periódicos revelaron el proyecto e Inglaterra expresó al Gobierno español su negativa a un sobrevuelo de Gibraltar. Prohibido el vuelo, el aviador hizo el viaje por vía ordinaria.

No obstante, Herrera no abandonó la idea y, ya en Tetuán, propuso a su compañero Ortiz Echagüe, que era uno de los pilotos de su escuadrilla, un plan que se le había ocurrido. El Rey acababa de llegar a Sevilla y Ortiz era sobrino del Alto Comisario, General Marina. ¿No sería posible obtener del general un mensaje para S.M. que los aviadores llevarían en vuelo? Con fecha 7 de febrero de 1914, Marina firmó la misiva. Con Herrera de piloto y Ortiz de observador, el Nieuport fue el primer aeroplano que cruzó el Estrecho de Gibraltar. En premio a este vuelo, el Rey nombraría gentiles hombres de cámara a los dos aviadores.

Poco después, Herrera fue nombrado jefe de una nueva escuadrilla africana (la tercera cronológicamente), que debía establecerse en Zeluán, en cuya Alcazaba Herrera y Barbeta habían visitado al Roghi en 1905. Al mando del nuevo aeródromo y de la escuadrilla, y realizando servicios de guerra, Herrera permaneció hasta que estalló la Primera Guerra Mundial. Los vuelos de Herrera y sus aviadores en este período fueron muy interesantes también geográficamente, pues dieron datos antes desconocidos de la región de Guerruau.

## LOS AÑOS DE LA "GRAN GUERRA" Y EL PRIMER ASCENSO A COMANDANTE

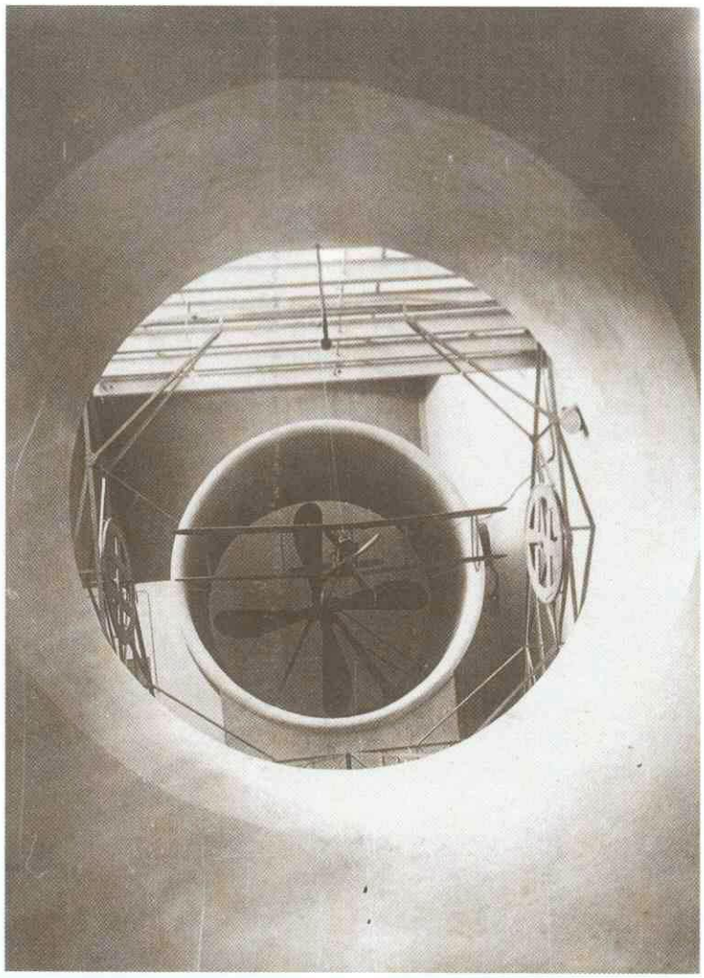
En agosto de 1918, Herrera volvió a la Península y se hizo cargo de nuevo del Aeródromo de Cuatro Vientos. En 1915, fue ascendido a comandante por méritos de guerra, pero renunció en consonancia con el compromiso que había adquirido al salir de la Academia de Ingenieros. El Rey le pidió personalmente que permaneciera de comandante los seis meses que la ley le daba de margen para renunciar, de manera que Herrera presentó su renuncia en el consulado de España en Nueva York, donde se encontraba para adquirir aparatos Curtiss (entre ellos, los primeros hidros que tuvo nuestra Aviación Militar).

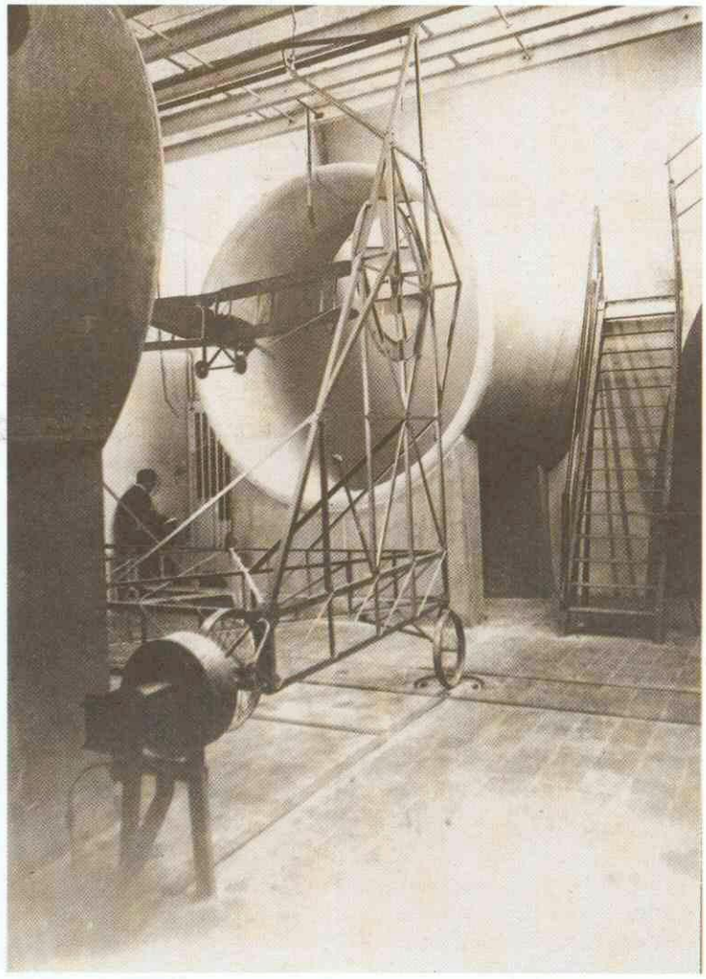
Otra comisión interesante de Herrera durante la contienda europea fue la visita al frente británico en Francia, en otoño de 1916, como observador neutral invitado. En mayo de 1917 nació el segundo hijo de Emilio e Irene, que se llamó también Emilio.

## LOS DIRIGIBLES Y EL ATLANTICO

Entre los estudios realizados por Herrera durante la guerra se cuenta el de las posibilidades de los dirigibles como aeronaves de transporte transoceánico. El formidable vuelo del Zeppelin L 59 de la Marina Alemana sobre el curso del Nilo en noviembre de 1917 (casi 7.000 km en 95 horas) contribuyó poderosamente a afirmar su creencia de que los dirigibles rígidos dominarían el Atlántico antes que los aeroplanos. Se equivocó por poco: en 1919, un hidro americano y un bombardero terrestre británico se anticiparon al dirigible, también británico, R 34, si bien éste fue la primera aeronave que realizase, pocas semanas después, la primera travesía en sentido oeste y la primera travesía de ida y vuelta.

Con vistas a una línea Coruña-Nueva York, Herrera proyectó un dirigible que jamás sería realidad. Años después, se fundó la Compañía Transaérea Colón bajo su dirección técnica y con la asistencia experta de la casa Zeppelin, para establecer una línea Sevilla-Buenos Aires. En 1921, Herrera viajó a la Argentina con el Dr. Eckener, el infatigable impulsor de la Zeppelin Luftschiffbau.





*Túnel aerodinámico de Cuatro Vientos, proyectado por Herrera. El modelo en ensayo es del tipo De Havilland DH-4.*

Cuando esta firma construyó el **Graf Zeppelin**, Herrera fue invitado a participar en la primera travesía del Atlántico de la famosa aeronave (octubre de 1928). El relato de este vuelo de Friedrichshafen a Lakehurst que Herrera nos ha dejado tiene la viveza e interés que son características de los escritos de su autor. Herrera también fue pasajero en el viaje de ida y vuelta del **Graf Zeppelin** a Río de Janeiro y Nueva York en 1930.

Las aspiraciones de la Compañía Colón nunca serían satisfechas, pero el excelente amigo de Herrera, Eckener, se salió con la suya, estableciendo la línea regular a Brasil desde 1931, con frecuente uso de Sevilla como escala del **Graf Zeppelin.**

*El comandante Herrera en 1926 vistiendo el nuevo uniforme verde del Servicio de Aviación. Era entonces Jefe de Instrucción y antes de terminar el año ascendió a teniente coronel.*

## EL LABORATORIO AERODINAMICO DE CUATRO VIENTOS

Volvamos a los años de la Primera Guerra Mundial. A fines de 1918, de nuevo ascendido a comandante (esta vez, irreversiblemente), Herrera recibió del general Rodríguez Mourelo, entonces Director de Aeronáutica Militar, el encargo de crear el Laboratorio Aerodinámico, cuyo trabajo comenzó con un reducido grupo de colaboradores. El Laboratorio se terminó, en Cuatro Vientos, hacia 1921-1922, teniendo como pieza principal el famoso túnel aerodinámico en circuito cerrado proyectado por el mismo Herrera y que, con su diámetro de 4 metros en la sección de ensayos, era entonces el mayor de Europa y continuaría en funcionamiento hasta la creación del INTA después de la Guerra Civil. Colaboradores de Herrera en el Laboratorio, fueron, entre otros, el capitán Olivié que proyectó una ingeniosa balanza de ensayos usada en el túnel, y el capitán Calvo Rodés (hoy general de Ingenieros Aeronáuticos en la reserva), que desarrolló eficazmente el laboratorio de metales.

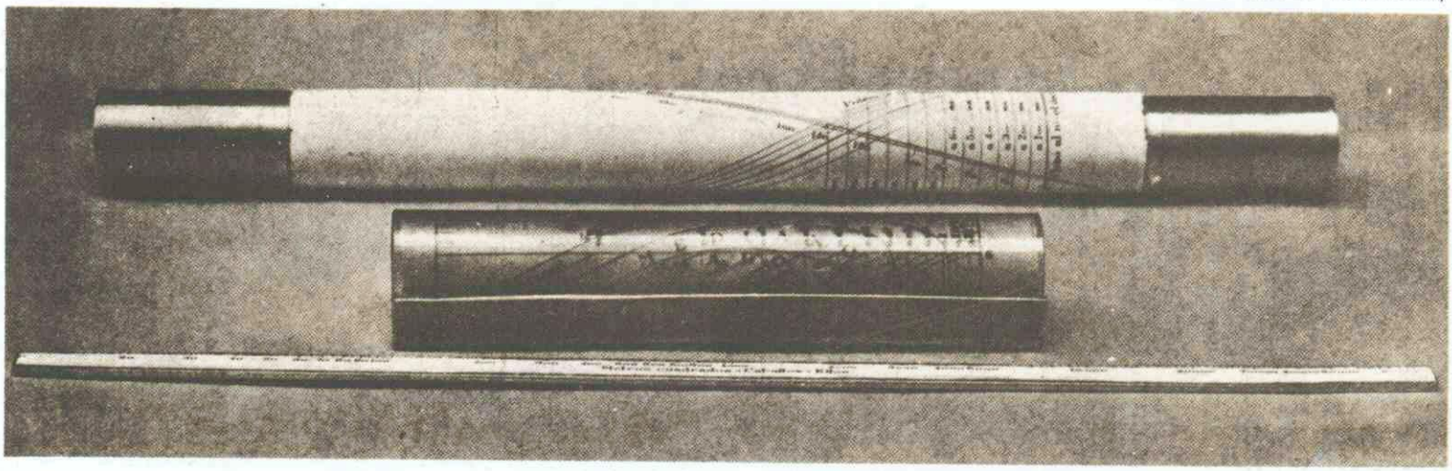
El túnel aerodinámico de Cuatro Vientos llamó mucho la atención y fue muy elogiado. Uno de sus apreciativos visitantes fue Albert Einstein, que vino a Madrid en 1923 y trabó amistad con Herrera. Este era vicepresidente de la Sociedad Matemática Española, donde el gran hombre de ciencia contestó a una serie de cuestiones sobre su teoría de la relatividad, quedando altamente satisfecho de la sesión. Otro admirador del túnel fue el millonario americano Guggenheim, gran impulsor del desarrollo de la aviación, que dijo al ministro de la Guerra que lo que más le había gustado en España era el Laboratorio Aerodinámico. Guggenheim quedó de una pieza al notar que el ministro no sabía que existía el Laboratorio.

Herrera reconoció inmediatamente el genio de Juan de la Cierva, que era ingeniero de caminos y autodidacta en materias aeronáuticas. Fue don Emilio mentor técnico del inventor, y su apoyo determinó la ayuda que Aviación Militar aportó al desarrollo del Autogiro. El modelo C.6, cuyo rotor fue ensayado en el túnel y cuyos prototipos fueron construidos por los Talleres de Cuatro Vientos, dio lugar a la salida de nuestras fronteras del primer aparato volador práctico de alas giratorias.

## HERRERA PROFESOR: LA ESCUELA SUPERIOR AEROTECNICA

La actividad docente de Herrera, en aerodinámica, duró largos años. En el curso de mandos de Aviación celebrado en 1924, los alumnos eran pilotos aguerridos en Marruecos, pero sin instrucción teórica apenas en materias aeronáuticas. Profesores distinguidos, destacando Herrera y Barberán, se encargaron de mejorar, en un tiempo limitado, sus conocimientos. Creemos que la edición de la obra **Aerotécnica** de Herrera publicada con motivo del curso fue la primera de este admirable libro, de gran claridad e ilustrado por dibujos originales del autor. (1)

Cuando Kindelán creó en julio de 1926 la Escala de Aviación, Herrera fue nombrado jefe de escuadra. Desde marzo era Jefe de Instrucción, conservando bajo su mando el Laboratorio. En noviembre ascendió a teniente coronel. Como Jefe de Instrucción,



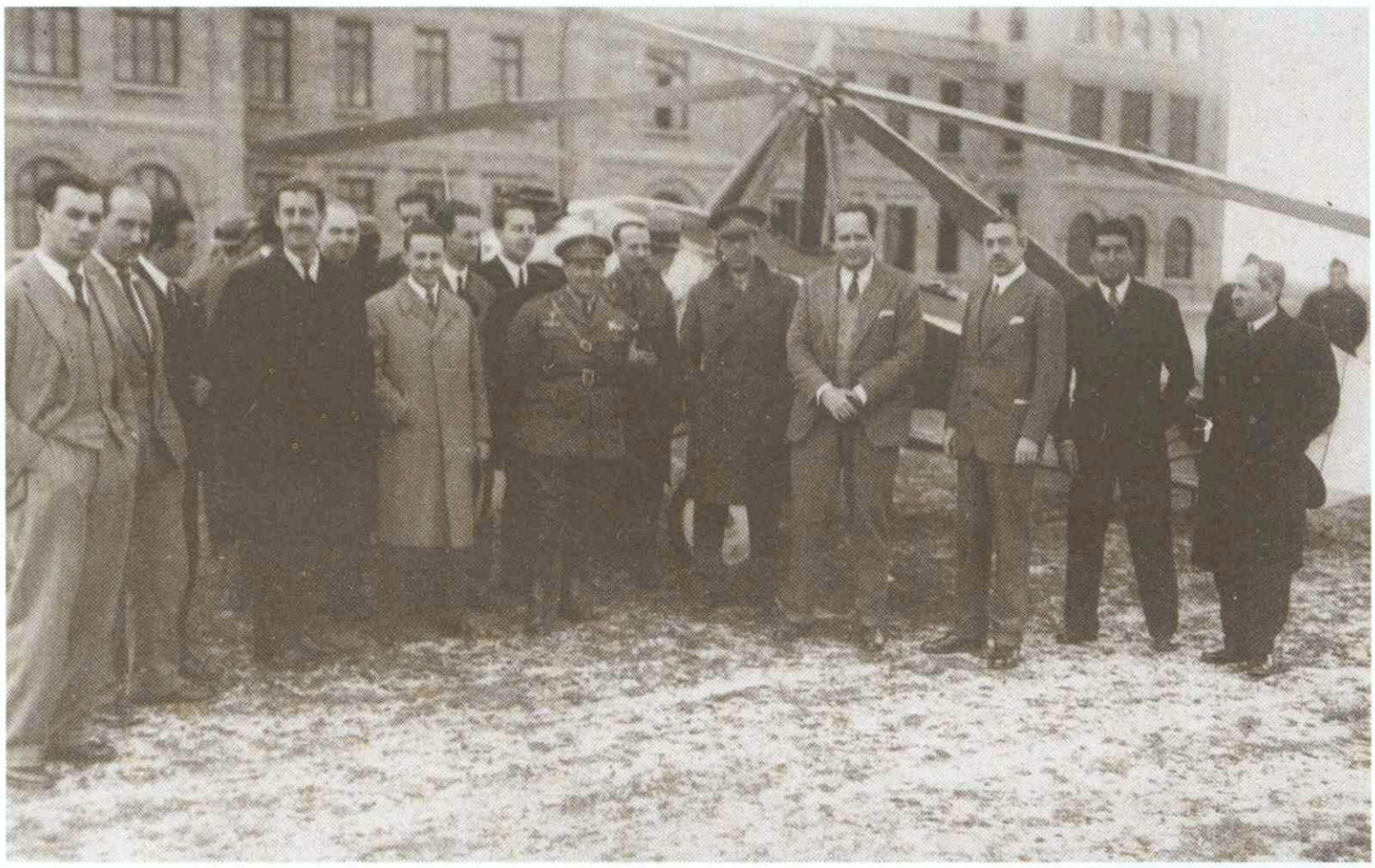
*Regla de cálculo Herrera para aviones.*

Herrera preparó la creación de una escuela de ingenieros de Aviación Militar. Incluso realizó personalmente los planos del edificio que se construiría en el extremo oeste del campo de Cuatro Vientos. El Consejo Superior de Aeronáutica determinó, empero, que la escuela debería cubrir también las necesidades de Aeronáutica Naval y Aeronáutica Civil (mucho menos desarrolladas que la Militar), pero haciendo uso de los planos y emplazamiento previstos. (2)

Sería imposible resumir en tan corto espacio la labor de Herrera como conferenciante, aspecto de su actividad que ponía de manifiesto su conocimiento del "estado del arte" en diversos terrenos científicos y técnicos, así como su lucidez e imaginación, por no hablar de su amenidad. Herrera hablaba de propulsión por reacción en 1919, de astronáutica en 1923 y en 1927 predijo que tanto la propulsión por reacción como la nuclear serían realidad en este siglo.

## LA REPUBLICA Y EL PROYECTO DE ASCENSION A LA ESTRATOSFERA

Al año siguiente de inaugurarse la Escuela Superior Aerotécnica se proclamó la Segunda República Española, y Herrera se encontró ante un delicado problema de conciencia. El era gentilhombre de cámara ligado por juramento a la persona de S.M. Don Alfonso XIII, y de este juramento no se sentía libre. En vista de ello, se desplazó a París y entregó al mayordomo de Don Alfonso, en el Hotel Meurice, un escrito poniéndose a las órdenes del monarca exiliado. Este le contestó agradecido, pero le recomendó que aceptara el nuevo régimen, pues no quería que por su causa hubiera derramamiento de sangre entre españoles. A su vuelta a España, Herrera firmó, como todos los generales, jefes y oficiales que continuaron en el Ejército, su compromiso de honor de servir con lealtad a la República. (3)



*El 21 de marzo de 1931. Juan de la Cierva hizo una demostración de su Autogiro C.19 Mark II A en la Escuela Superior Aerotécnica. Se puede ver a Herrera con profesores y alumnos ante la fachada de la escuela (hoy Transmisiones del Ejército del Aire).*

Al comenzar 1928, Herrera pasó a dirigir el Servicio de Material (incluyendo los Servicios Técnicos) y en marzo ascendió a jefe de base en la Escala de Aviación. Por Real Decreto de 29 de septiembre se creó la Escuela Superior Aerotécnica para formar por primera vez en España ingenieros aeronáuticos. Aunque destinada, como hemos visto, a satisfacer todas las necesidades nacionales en este área, era inevitable que la escuela debería basarse en Herrera y otros jefes y oficiales de Aviación Militar. Pero Herrera, nombrado director en 1929, trajo a las aulas de Cuatro Vientos todo un elenco de nombres prestigiosos de la universidad, tradición que continuaría después de la Guerra Civil la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos, lamentablemente desaparecida.

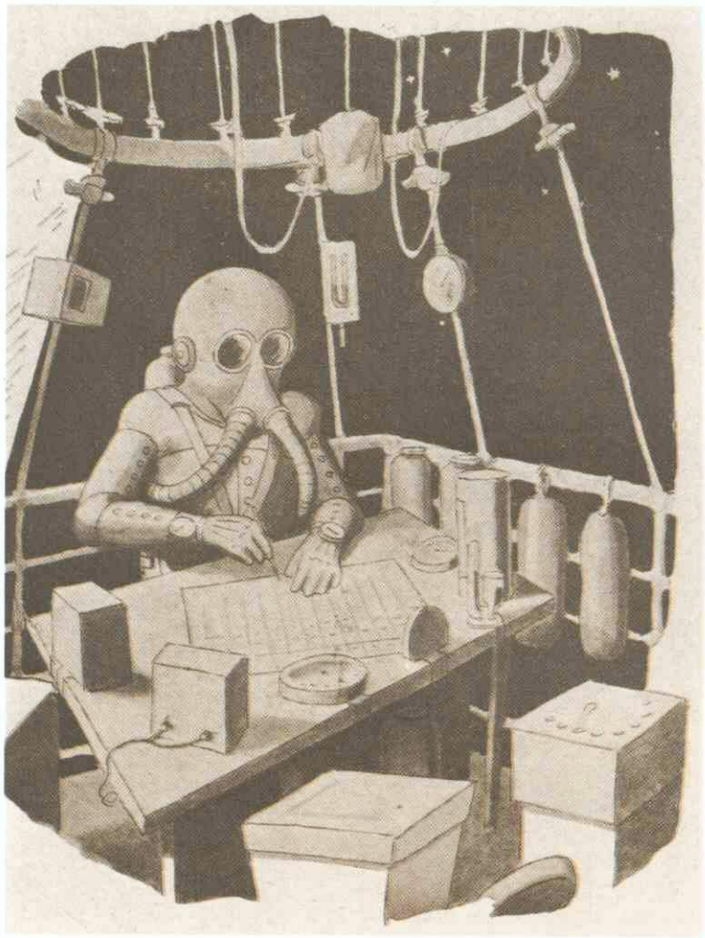
La Escuela Superior Aerotécnica comenzó a funcionar en febrero de 1930. Desde entonces hasta la guerra, la vida de Herrera estuvo ligada a ella, sin abandonar sus estudios y proyectos científicos.

Entre los problemas científicos que preocuparon a don Emilio Herrera en sus años de director de la Escuela Superior Aerotécnica destaca el de la exploración estratosférica. Los aeroplanos y los globos libres habían superado por primera vez los 11.000 m de altitud (límite inferior aproximado de la estratosfera) en los años veinte (4). En mayo de 1931, el Prof. Auguste Piccard, belga, alcanzó los 15.781 m usando por primera vez un globo con barquilla esférica estanca. En agosto del año siguiente, Piccard batió su propio record llegando a los 16.201 m.

Herrera concibió el proyecto de realizar una ascensión a la estratosfera en barquilla abierta, que consideraba preferible para las observaciones científicas, y desde 1933 comenzó a hablar públicamente de ello, obteniendo el apoyo de la Sociedad Geográfica Española. También se mostraron interesadas Aviación Militar y la Academia de Ciencias. Precisamente en mayo de 1932 Herrera había sido nombrado académico, siendo recibido oficialmente en

abril de 1933. La meta inicial de Herrera estaba en los 20.000 m, lo que requería un globo de 24.500 metros cúbicos con un diámetro de 36 metros. Probablemente, el trabajo más interesante de Herrera para este proyecto fue el diseño y construcción de un traje muy ingenioso que puede considerarse antecesor legítimo de los utilizados por los modernos astronautas. Igualmente notable es que el aeronauta sería el propio Herrera, que cumpliría 57 años en enero de 1936, año en que debía llevar a cabo la ascensión. Esto demuestra el temple de don Emilio. En la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos se introdujo, revestido de su "escafandra estratosférica", en una cámara de depresión enfriada a – 70°C mediante nieve carbónica. El resultado del ensayo fue satisfactorio.

Mientras tanto, los soviéticos y los norteamericanos habían recogido la antorcha del Prof. Piccard, elevando varias veces el record absoluto de altitud, siempre con barquillas esféricas estancas. El record establecido en noviembre de 1935 por los capitanes



*La escafandra estratosférica Herrera, precursora de los trajes espaciales.*

Stevens y Anderson, del U.S. Army, que fue de 22.066 m, no sería batido hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Pero Herrera perseguía sobre todo fines científicos, no de record. La ascensión debería realizarse en octubre de 1936.

## LA GUERRA DE ESPAÑA

A la espera de la fecha elegida, Herrera marchó a Santander para dar un curso de aerodinámica en la Universidad de Verano. Allí estaba también el Prof. Piccard, que mostraba gran interés por la proyectada ascensión. En cambio, el aeronauta soviético Prokofiev, al que Herrera había conocido antes en Madrid, y que también había alcanzado la estratosfera en barquilla estanca (en 1933), se había mostrado muy pesimista respecto del proyecto de Herrera.

Al estallar la Guerra Civil, Herrera y otros profesores de la Universidad de Verano, con su rector don Blas Cabrera, alcanzaron San Sebastián en tren, y estando Irún en manos de los nacionales, pasaron en barco a Francia y entraron de nuevo en España por Cerbere. Herrera llegó a Madrid y se presentó, para prestar servicio, al teniente coronel don Angel Pastor Velasco, subsecretario de Aviación. Nombrado Jefe de Instrucción y Servicios Técnicos, con destino en Los Alcázares, no dejó de moverse durante la contienda, recorriendo la costa levantina para inspeccionar las escuelas. Estos viajes los hacía en avión, de noche y con las luces apagadas para evitar los cazas nacionales. Herrera, incapaz de desaprovechar un momento, aprendió el método Braille para leer a bordo publicaciones especiales para ciegos que compraba en Barcelona.

El momento más doloroso de esta tristísima época vino para el matrimonio Herrera en septiembre de 1937, cuando su segundo hijo, Emilio, fue derribado y muerto en el frente del Ebro, donde, como jefe de patrulla, pilotaba un avión de caza republicano.

En los últimos meses de 1938, el general Herrera marchó con don Indalecio Prieto en embajada extraordinaria a Chile, para asistir a la toma de posesión del presidente Aguirre. De vuelta por Buenos Aires, Herrera, que sabía próximo el fin de la guerra en España, quiso acelerar su regreso para estar en su puesto cuando llegase el desenlace y obtuvo de Prieto permiso para ello. Ya estaba mediado el mes de enero de 1939 cuando dejó la capital del Plata. Tras un complicado viaje (avión, hidroavión y tren hasta Nueva York; en barco a Le Havre) llegó a París el 4 de febrero.

Cataluña había caído en poder de los nacionales y era imposible pasar de Francia a la España republicana. De hecho, entonces comenzó el exilio de don Emilio Herrera, que debería durar casi 29 años.

## LOS AÑOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Tras el fin de la Guerra Civil, doña Irene se reunió en París con su marido. Siempre vivieron en el número 15 de la Rue Béranger, muy cerca de la Place Republique. Se trataba de un modestísimo quinto piso y la casa no tenía ascensor.

La vida profesional y científica de Herrera, pese a todo, no terminó entonces. Le era necesario comenzar una nueva etapa y ganar un sustento, aunque fuera parco. Ciñéndose a las posibilidades que tenía sin sombra de compasión propia, colaboró con artículos técnicos en revistas, particularmente en **L'Aérophile**, cuyo editor, Blondel la Rougery, era un buen amigo. Cuando los alemanes entraron en París (junio de 1940), las condiciones se endurecieron. La escasez y las incomodidades aumentaron, pero la mente de don Emilio permanecía tan clara y alerta como siempre, produciendo lo mismo un original sistema de doble proyección geográfica (para los mapas que editaba Blondel la Rougery) que un "flexicalculador" para funciones e integrales elípticas o una serie de artículos técnicos que en ocasiones provocaron polémicas con los autores de los proyectos aeronáuticos criticados por Herrera.

Cuando se comenzó a hablar de las presuntas armas secretas de Hitler, Herrera decidió averiguar si la bomba atómica estaba entre ellas. Para ello, envió a **L'Aérophile** un artículo titulado "¿La bomba de uranio terminará la guerra?", en la idea de que si los alemanes trabajaban en este arma, no permitirían publicar el artículo, autorizándolo en caso contrario. El capitán alemán que actuaba como censor de **L'Aérophile** (hombre culto, que se había hecho amigo de Herrera) no osó decidir por sí mismo y envió el artículo a Berlín. El trabajo fue devuelto con estricta prohibición de publicarlo.

Al ser liberado París en agosto de 1944, grande fue el orgullo de Herrera al ver que la vanguardia de la División Leclerc se componía de voluntarios españoles. Pero la guerra duraría otro año más. El artículo sobre la bomba de uranio, rechazado por fantástico por varias revistas, fue finalmente publicado en **Le Génie Civil** el 15 de julio de 1945. El 6 de agosto, veintidós días después, estalló la bomba atómica sobre Hiroshima y Herrera se

vio asediado por los periodistas, escribiendo nuevos artículos sobre el tema.

## LA INMEDIATA POSTGUERRA

El director del organismo francés de investigación aeronáutica ONERA (Office National d'Etudes et Recherches Aéronautiques) ofreció a don Emilio un puesto en la organización, con un sueldo muy superior a lo que el general podía obtener de sus artículos. Herrera aceptó, comenzando a trabajar, agregado al director, en diversos problemas. Uno de ellos fue la integración de la "curva del explorador", aplicable a la interceptación de aeronaves, que realizó con su "flexicalculador", siendo este trabajo publicado por la Academia de Ciencias francesa.

Pero este período, relativamente feliz dentro del drama del exilio, entregado a la investigación, sin preocupaciones económicas, trabajos de papeleo ni tener que "templar gaitas entre profesores y alumnos" (¡cómo recordaba su Escuela Superior Aerotécnica!), no debía durar mucho. En enero de 1950, el nuevo director de la ONERA, Maurice Roy, comunicó a Herrera su despido. También fueron despedidos los demás republicanos españoles allí empleados. Siguió un duelo por correspondencia entre Herrera y Roy, así como un artículo del primero en la "Rivista Aeronáutica italiana en el que atacaba el "reactor de detonación" de Roy que, según Herrera, debería tener una resistencia al avance cinco veces superior a su empuje.

El asalto a Herrera, probablemente motivado por razones políticas y extendido a la Academia de Ciencias francesa, provocó una interrupción de su colaboración en **Le Génie Civil**, que pudo reanudarse algo después cuando el académico causante se convenció de que el general Herrera no era "ni rojo ni comunista". En honor a la verdad, no toda la Academia estaba en su contra. Uno de los académicos amigos instó a Herrera a que presentase un trabajo original sobre navegación astronómica al nuevo Premio Plumey. Este premio le fue concedido, junto al título de "laureado del Instituto de Francia".

*El matrimonio Herrera en el exilio. París, agosto de 1951, contando don Emilio 72 años. En el cuartito de estar del modesto piso de 15 Rue Béranger, al fondo se ve un retrato de Emilio, el hijo muerto en combate aéreo en 1937.*

## LOS ULTIMOS AÑOS

En 1953, siendo Herrera ministro de Asuntos Militares del gobierno republicano en el exilio, propuso al Ejército del Aire francés una experiencia consistente en la ascensión a 180 km de un misil tripulado (una V-2 alemana de las que tenía la ONERA, con un aviador español que descendería en paracaídas). La propuesta fue desechada.

Más tarde, propuso a la Academia de Ciencias francesa un proyecto de satélite artificial que debería ser el primero... pero un año después (octubre de 1957), los soviéticos lanzaron su Sputnik I.

En mayo de 1959, Herrera, con 80 años, pronunció en la Universidad Nacional Autónoma de México una conferencia sobre "El Universo de Descartes". En aquella ocasión, el general lucía sobre su pecho la medalla número 15 de la Academia de Ciencias españolas. Aunque el Gobierno del generalísimo Franco le había expulsado de la Academia en 1941, Herrera opinaba que sólo los académicos que le habían elegido podían hacer tal cosa, por lo que conservó su medalla (que era la misma que perteneciera en su día a don José Echegaray).

Por aquellos años, Herrera participó en un seminario sobre la Guerra Civil española en la Universidad de Oxford. Como presidente del Gobierno de la República en el exilio, habló en la Cámara de los Comunes británica el 19 de julio de 1961.

En sus últimos días, Herrera trabajó en la redacción de unas **Memorias** que nunca concluyó (aunque dejó la mayor parte de su vida consignada, afortunadamente) (5). Las últimas líneas las escribió siete días antes de su muerte, ocurrida en Ginebra, Suiza, el 13 de septiembre de 1967, sin haber pisado el suelo patrio desde noviembre de 1938. Hasta su último momento conservó su inmenso amor a España. Su firme y práctica fé católica no le abandonó jamás. Sin duda, le ayudó a conservar un espíritu elevado y limpio aún en las circunstancias más difíciles y amargas, y a servir de apoyo moral a tantos compatriotas como acudían a 15 Rue Béranger en busca de algo que no se mide, ni se pesa, ni se compra ■

### NOTAS

(1) Esta primera edición de la Aerotecnia fue reproducida en facsimil por la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, de la que Herrera fue en su día presidente, en 1979, conmemorando el centenario del nacimiento de don Emilio.

(2) Tras la Guerra Civil, el edificio proyectado por Herrera albergó a la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos. Tras la lamentable supresión de ésta, fue ocupado por la Escuela de Transmisiones del Ejército del Aire.

(3) Durante esta época, Herrera se encontraba en una situación incómoda en el Ejército. Siendo ordenador de pagos de Aviación Militar, había firmado la recepción de cierta cantidad de material en curso de fabricación para evitar la devolución de los créditos a Hacienda, reteniendo el dinero en caja hasta la real recepción. Esta práctica, administrativamente incorrecta, fue adoptada también aquel año (1928 ó 1929) por los ordenadores de pagos de Artillería y Marina, estimando evitar un conflicto al Estado, y fue adoptada por Herrera tras concienzuda consideración moral y consulta con su jefe. Procesado, continuó de director de la Escuela Superior Aerotécnica, pero su situación militar sólo se aclaró poco antes de la Guerra Civil, cuando la causa fue sobreseída gracias a la acertada intervención del abogado Ricardo de la Cierva, hermano del inventor.

(4) La historia del record absoluto de altura es curiosa. En 1901, Suring y Berson lo habían establecido en 10.800 m con globo libre. Esta altura no fue superada hasta 1923, en que Sadi Lecointe alcanzó los 11.145 m con un biplano Nieuport especial. Las altitudes del orden de 12.900 m alcanzadas en 1927 por el malogrado aerostero americano Gray en barquilla abierta no pudieron ser homologadas. En 1928, nuestro veterano aerostero comandante Molas intentó el record, también en barquilla abierta, pero no pasó de 11.200 m, pereciendo, como Gray, por anoxia. Mientras tanto, los aeroplanos progresaban, alcanzando el americano Soucek los 13.157 m en junio de 1930.

(5) Creemos sería una labor interesantísima compilar una lista completa (o lo más completa posible) de las obras de Herrera: libros, conferencias, artículos, trabajos en general de carácter técnico o no, publicados o inéditos.

# LA INVESTIGACION DE LOS PRIMEROS VUELOS EN LAS CAPITALES ESPAÑOLAS:

# PROBLEMAS Y DIFICULTADES

**ANTONIO G. BETES.**
**Doctor Ingeniero Aeronáutico**

## *Introducción*

LA aviación se introdujo en España al final del primer decenio del siglo actual. El año 1909 puede considerarse como el "año dorado" de la aviación española por ser el del primer vuelo de un aparato construido por dos ingenieros españoles y pilotado por uno de ellos.

Desde 1909 hasta los comienzos de la primera guerra mundial todas nuestras capitales tuvieron el privilegio de contemplar el vuelo del hombre en aparatos más pesados que el aire. Se organizaron vuelos, la mayor parte de ellos durante las ferias y fiestas tradicionales, y así más de medio millón de españoles gozaron ante la oportunidad de ver volar al hombre.

El quinquenio 1909-1913 tiene por tanto un indudable interés histórico y la investigación de este periodo merece todo el esfuerzo.

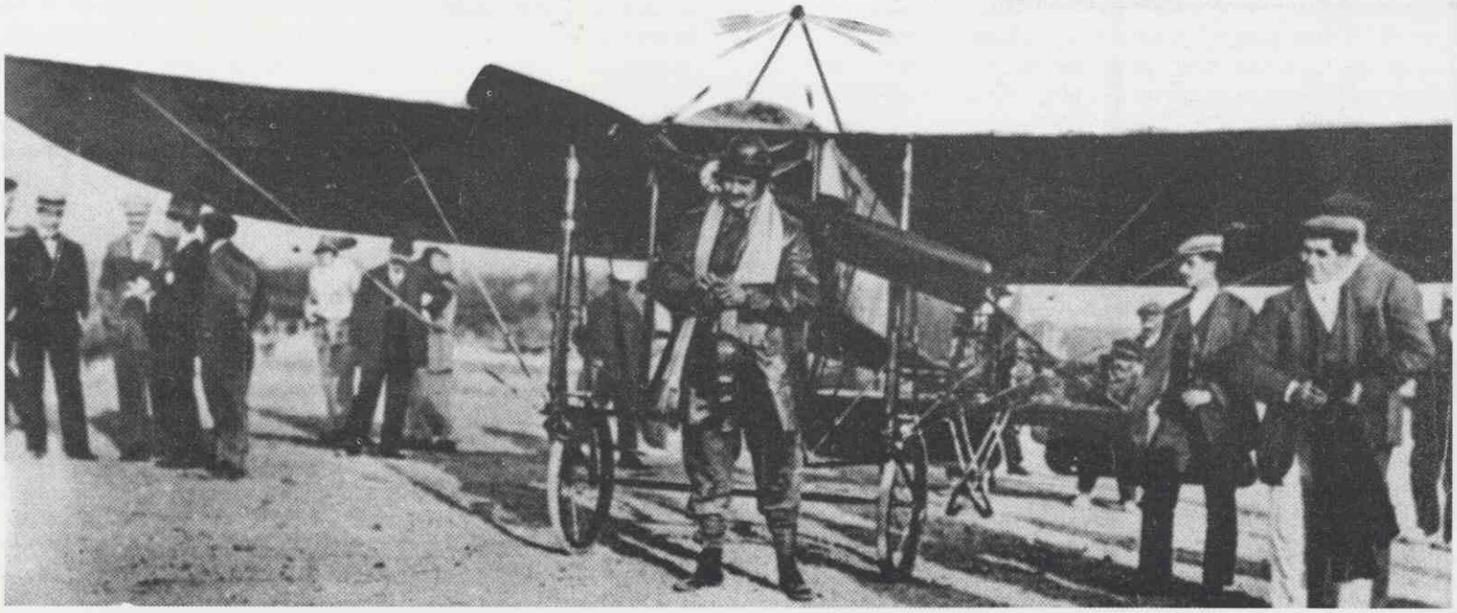
Este estudio ha planteado una serie de problemas y dificultades cuya exposición sirve de marco a este artículo.

*En París y Pau (Francia) se contrataron muchos aviadores que con sus aeroplanos volaron en las capitales españolas. El 21 de Febrero de 1909 el rey de España* ***Alfonso XIII*** *visitó Pau para conocer los vuelos que realizaban los* ***hermanos Wright.***

## *Problemas y dificultades*

AL investigar los acontecimientos aeronaúticos del periodo 1909-1913, centrados en los primeros vuelos en las capitales españolas, se han presentado una serie de problemas que en líneas generales surgen al tratar de historiarlos al igual que otros sucesos. La diferencia está en el rigor histórico, más difícil de alcanzar debido a que las narraciones encontradas no son válidas en general, bien por falta de conocimientos o de interés. Es necesario por tanto, reconstruir los hechos que en aquellos tiempos no se recogieron con el necesario rigor.

*El aeroplano* ***"BLERIOT XI"*** *con diversos grupos motopropulsores, fue el más utilizado para los* ***primeros vuelos en España.*** *En la foto el célebre aviador* ***Leoncio Garnier*** *preparado junto a un aparato de ese tipo para emprender un vuelo.*



# El primer vuelo en España Paterna (Valencia) 5 Septiembre 1909

EN la revista de Locomoción Aérea del 15 de Junio de 1909 aparecen dos fotografías de un aeroplano español que fue presentado en la Exposición de Valencia.

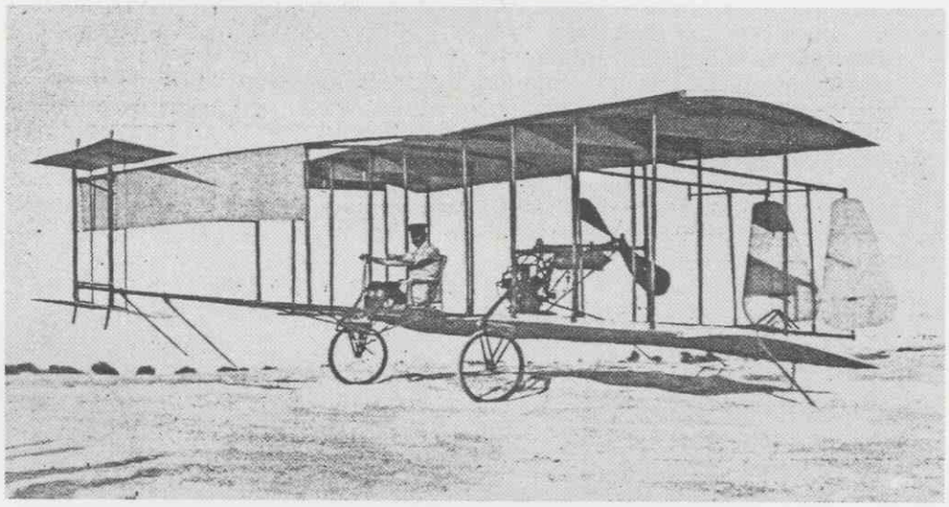
El aeroplano había sido diseñado por el ingeniero catalán Gaspar Brunet y Viandera, con la colaboración del Capitán de Ingenieros Juan Olivert en unos talleres de Barcelona.

Trasladado a Valencia, el día 5 de Septiembre de 1909, el aeroplano fue preparado para unas pruebas de vuelo privadas para el personal del Ayuntamiento que había financiado el proyecto.

El público se enteró por la indiscreción de un periodista que lo publicó y acudió a Paterna, donde había un campamento militar y se pretendía probar el aparato.

Ante este imprevisto, el piloto valenciano Capitán Olivert decidió hacer directamente las pruebas en vuelo y después de comprobar que el motor funcionaba débilmente le sustituyó el encendido, inició el despegue, recorrió unos 30 metros y se elevó recorriendo unos 60 metros sin tocar el suelo. El entusiasmo fue grande entre el público.

Así tuvo lugar el primer vuelo en una capital española, honor que le cabe a Valencia con un aeroplano diseñado, construído en España y pilotado por un español y valenciano.



*El primer vuelo en España tuvo lugar el día* ***5 de Septiembre de 1909*** *con piloto, constructor y aeroplano españoles. Con esto se deshace la leyenda de que el primer vuelo tuvo lugar en Barcelona en Febrero de 1910.*

***Benito Loygorry,*** *titular del primer carné de piloto de nuestro país, aparece en esta fotografía fechada el 30 de agosto de 1910.*

La tarea de "historiar" lleva consigo la búsqueda y localización de un hecho, aislarlo y hacer el análisis, interpretar y agrupar, alcanzando un conjunto que responda al concepto moderno de la historia, "narración de acontecimientos de los cuales el que escribe tiene noticia por testimonios fehacientes", sin olvidar el preceptivo nexo de unión entre el pasado y el presente.

La búsqueda y localización de los documentos ha sido la tarea que ha exigido más labor y dedicación, como fuentes básicas de los hechos y datos esenciales.

### *Fuentes documentales*

LAS fuentes básicas se hallan en las publicaciones: periódicos, revistas, libros y documentos de archivos y museos.

Para la consulta de las publicaciones periódicas se utilizaron las bibliotecas y hemerotecas, tanto públicas como privadas.

En Madrid surgió la primera y gran dificultad. Con respecto al período considerado, están en sus archivos las colecciones de periódicos y revistas de Madrid y Barcelona pero no las de provincias (1). Se ha consultado mucho la Hemeroteca Municipal, sin duda la mejor, por disponer de una inmejorable colección de publicaciones.

Debido a esta carencia, hubo que considerar las consultas en las hemerotecas provinciales.

En las capitales de provincia se han encontrado estupendas hemerotecas y otras muy deficientes. En general, no existen colecciones completas de los periódicos del quinquenio 1909-1913. Algunas carencias han podido suplirse con las colecciones existentes en los propios periódicos y en algunos casos con las particulares.

En cuanto a libros, se han consultado los que podían contener datos históricos acerca de las capitales y de sus ferias y fiestas que tradicionalmente se celebraban en el mencionado periodo.

Una vez encontrados los datos de interés, se debe utilizar la reprografía. La experiencia ha demostrado que las fotocopiadoras estropean los periódicos. Al no existir servicios de microfilm, la tarea de copiar es lenta, tediosa y poco satisfactoria.

La carencia de microfilmación se hace notar más cuando se trata de reproducir documentos gráficos.

Es una verdadera suerte encontrar fotos de la época mencionada y una verdadera frustración no poderlas reproducir por falta de medios.

A pesar de las dificultades mencionadas, se han podido obtener los datos esenciales, aunque incompletos, y con ellos se pudo pasar a una segunda fase más concreta, la visita a los archivos para completar los datos relativos a cómo se llevó a cabo el proceso de organización de los festejos, en los que se incluían los festejos de aviación.

Normalmente organizaban las fiestas los Ayuntamientos que contaban con sus comisiones de festejos y el apoyo económico del comercio, la industria y algunos mecenas. Por tanto, es obligado la visita a los archivos municipales y culturales, pudiendo afirmar que en general, su estado es lamentable; en muchos casos porque existiendo los documentos no están disponibles por falta de medios adecuados.

Como honrosas excepciones, hacemos mención de los archivos de Tarragona y Soria, completos, precisos y ordenados.

Las visitas y entrevistas representan un buen complemento para la obtención de datos. No es fácil encontrar protagonistas o testigos de los sucesos que se están historiando y más en un área tan nueva como la aeronaútica; es tarea que exige siempre un conocimiento previo del tema por parte del entrevistador y normalmente conduce a un proceso de contraste. En general los testigos no recuerdan con claridad los hechos.

En los museos se encuentran datos muy concretos sobre aparatos y aeroplanos de la época e incluso perfectas reproducciones. Son lugares de investigación donde se suele encontrar ayuda e interés por parte de todo el personal.

Creemos que brevemente se han expuesto los problemas y dificultades que suelen presentarse al tratar de historiar los primeros vuelos en las diferentes capitales de España (2).

A continuación, veamos algunos resultados concretos de las investigaciones realizadas hasta ahora y que dieron comienzo en el año 1982.

## *Resultado de las investigaciones: Cronología*

COMO hemos dicho, las investigaciones realizadas nos revelan que los primeros vuelos en las capitales españolas tuvieron lugar durante el período 1909-1913.

Se han historiado ya varios de ellos (3): Asturias (Oviedo, Gijón y Pravia), Toledo y Segovia.

Se descubrió, sin lugar a dudas, que el primer vuelo en España tuvo lugar en Valencia, el día 5 de Septiembre de 1909, con piloto, constructor y aeroplano españoles. Con esta investigación aún en curso, se deshace la leyenda de que el primer vuelo tuvo lugar en Barcelona en Febrero de 1910. Lo que no se discute es que en Barcelona se celebró el primer festival aeronaútico.

Se estan realizando investigaciones sobre la muerte del primer aviador y constructor español Antonio Fernández, nacido en Aranjuez y que se mató en accidente de aviación en Antibes (Francia) el 6 de Noviembre de 1909, en un aeroplano construído por él mismo (4).

Se ha averiguado que el último primer vuelo en una capital española fue el de Gerona en el año 1913.

Entre Septiembre de 1909 y este último primer vuelo se han encontrado 51 vuelos en total cuya distribución durante los mencionados años es la siguiente:

| Año | Nº de Vuelos |
|---|---|
| 1909 | 1 |
| 1910 | 13 |
| 1911 | 17 |
| 1912 | 12 |
| 1913 | 8 |
| Total | 51 vuelos |

Como puede observarse cuando más vuelos se celebraron fue durante el año 1911 con un total de 17. A tenor de lo manifestado, los vuelos en Madrid y Barcelona tuvieron lugar en 1910, celebrándose en provincias los 49 restantes que son los que ofrecen dificultades para poder hacer su historia (5).

El aspecto cronológico se puede completar con la distribución por meses y así se puede decir que los más utilizados fueron Junio, Agosto y Septiembre.

Haremos algunas consideraciones sobre la relación entre geografía y cronología.

FIESTAS DE AVIACIÓN
en Tarragona
Organizadas por el Excmo. Ayuntamiento
Días 22 y 23 de Marzo de 1913
(Sábado Santo y Domingo de Pascua)
AVIADORES:
L. DEMAZEL
F. LABATUT
Profesores de la Escuela de Aviación de Issy-les Moulineaux
que realizarán magníficos y emocionantes vuelos de adorno y altura en su moderno **BIPLANO DE CARRERA,** tipo militar, de dos asientos y motor de cien caballos, **en el grandioso**
CAMPO • DE • MARTE
convertido en **AERODROMO.**

Para que los espectadores puedan disfrutar, con toda comodidad y seguridades, del imponente espectáculo en todos sus detalles, esto es, desde la preparación y salida del **Biplano** hasta su regreso y aterrizajes, se han establecido los precios siguientes:

| | |
|---|---|
| Silla de preferencia en la **Falsa Braga,** que estará convertida en tribuna (sin entrada) | 1'00 ptas. |
| Entrada en la íd. íd., con derecho a libre circulación | 1'00 » |
| Entrada general en el **Campo de Marte** (con asiento) | 1'00 » |
| Entrada general en el íd. íd. | 0'50 » |
| Media entrada en el íd. íd. | 0'25 » |

*A precios convencionales, los aviadores tomarán pasajeros en el aparato.*

Durante las mañanas de los dos días de la Fiesta de Aviación, podrá visitarse el **Biplano** en el **Hangar,** donde los Profesores explicarán el funcionamiento del aparato, mediante el pago de 25 céntimos de peseta por persona.

En lugar contiguo al Campo de Marte, habrá sitio para automóviles y carruajes.

El espectáculo será amenizado por una banda militar.

La casa «Pathé freres» impresionará películas cinematográficas.

Rebajas de precios concedidas por las Compañías de los ferrocarriles del Norte y M. Z. y A.

*Reproducción de un programa de mano de las **fiestas de aviación en Tarragona** organizadas por el Excmo. Ayuntamiento los días 22 y 23 de marzo de 1913.*

# Un pionero de la Aviación española Antonio Fernández

ANTONIO Fernández Santillana, nació en Aranjuez el día 2 de Febrero de 1876. Se trasladó joven a Francia para ejercer su oficio de modisto de señoras y alcanzó gran prestigio profesional.

Entusiasmado por la naciente aviación, construyó un biplano y lo inscribió en las eliminatorias francesas de la copa Gordon Bennet que tuvo lugar durante la gran semana de aviación de Reims. No pudo actuar por dificultades técnicas.

En Octubre de 1909 volvió a presentar su aeroplano en el Salón Aeronaútico de París (Grand Palais), el aparato tuvo tanto éxito que su licencia de fabricación fue adquirida por Pierre Levaseur. Este construyó dos ejemplares.

Ese mismo año trasladó su negocio a la costa azul, Niza, Antibes, donde esperaba encontrar más facilidades para continuar la experimentación de su aeroplano, con un motor más potente, Antoinette de 55 CV y 8 cilindros.

El 6 de Noviembre se trasladó temprano al aeródromo de La Brague, cerca de Antibes, donde había ya efectuado experimentos con su aparato. Se preparó para volar haciéndole notar su mecánico Lefevre que un cable de mando estaba en malas condiciones. Con prisas se le reparó de fortuna y a las 7,30 despegó, subió a unos 12 metros de altura, recorrió unos 300 metros en línea recta y con un viraje de 180 grados volvió para aterrizar. Encontrándose en la aproximación, a unos 600 metros del hangar, accionó una vez más los mandos, cedió el cable reparado y se precipitó a tierra. Chocó de cabeza contra el suelo y el motor le rompió la columna vertebral. Murió instantáneamente.

Dejó viuda y dos hijos (uno de ellos de un mes).

Fue Antonio Fernández uno de los pioneros de la aviación española que construyó y voló su propio aparato y se mató con él.

## *Distribución geográfica*

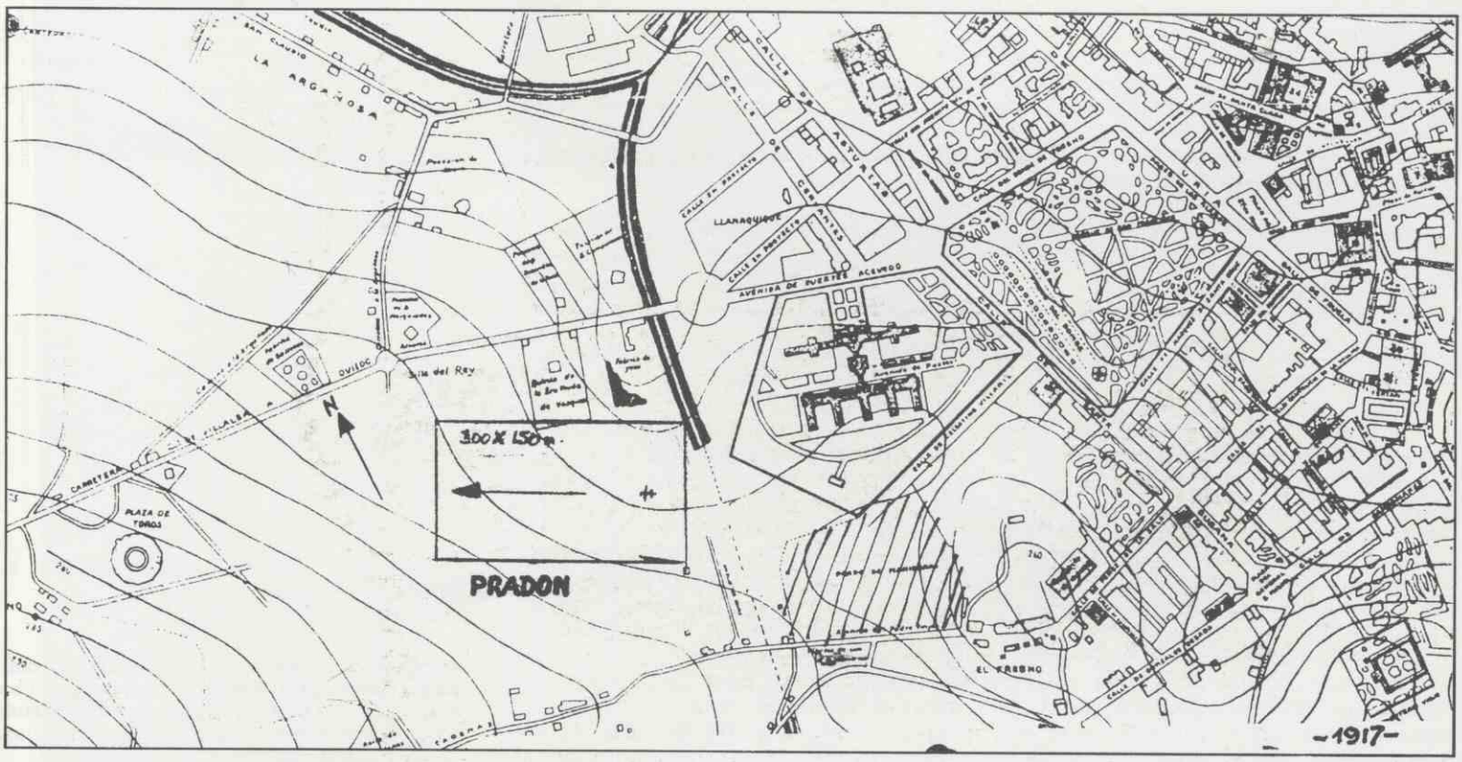
AL relacionar los años en que tuvieron lugar los vuelos y la geografía española, se encuentran curiosas relaciones.

Considerando a Valencia un punto singular, donde la inventiva española quedó de manifiesto, evidenciando esa gloria, se observa que el desarrollo de la aviación en Francia tuvo una influencia decisiva en España. En efecto, se observa una línea de penetración aeronaútica francesa con dos focos muy definidos: Paris y Pau. Desde ellos partieron casi todos los aviadores y aeroplanos que volaron en las capitales españolas.

Una primera línea de penetración se extiende por las regiones norteñas: Santander, Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Logroño, Zaragoza y Barcelona. Otra por la región o zona central: Madrid, Guadalajara y Palma de Mallorca. Una tercera y última zona sureña con Sevilla, Córdoba, Málaga y Granada.

Las mencionadas capitales fueron las "pioneras", ocupando lugar prefe-

*Fruto de las investigaciones realizadas en Asturias se ha podido situar sobre un plano de* ***Oviedo*** *el* ***aeródromo*** *donde tuvo lugar el* ***primer vuelo en dicha capital*** *en 1911. Con esta investigación que continúa se espera situar hangares, tribunas y otras instalacioes.*



rente Barcelona, donde se celebró el primer festival aeronaútico de España (Febrero de 1910).

San Sebastián es digna de mención por su proximidad con Francia pues sirvió de cauce a muchas actividades aeronaúticas en otras capitales.

Merecen comentarios especiales los primitivos campos de aviación, tan decisivos para nuestra historia de la aviación.

### *Campos de aviación*

ES tarea prácticamente imposible historiar los campos de aviación o aeródromos que se utilizaron para los primeros vuelos en las capitales de España, situarlos con precisión y conocer sus instalaciones.

Se encuentran algunas descripciones periodísticas de cómo eran, quién los eligió y cómo se acondicionaron siguiendo las exigencias de los aviadores contratados que imponían las condiciones que a su juicio debían cumplir —dimensiones— y las instalaciones (hangares, tribunas, perímetro acotado, etc.). Estos datos servían a los entonces arquitectos para elegir los terrenos —llanos y despejados— cerca de las poblaciones y con buenas comunicaciones.

Normalmente se elegía para campo de aviación un rectángulo de 300 x 150 metros, orientado su lado mayor en dirección del viento dominante.

Para situar un campo de vuelo, es necesario buscar previamente un plano de la capital de principios de siglo. En un 70% de los casos es practicamente imposible encontrarlos. Caso de existir un plano idóneo, no figura el enclave en el mismo por estar en los alrededores de la ciudad. Si existen fotografías, como en el caso de Oviedo, es posible obtener una aproximación razonable, con las descripciones y testigos. Como muestra ofrecemos la figura 1, "Primer campo de aviación en Oviedo". Es necesario continuar la investigación para situar hangares, tribunas y otras instalaciones.

Veamos por el contrario el caso del primer vuelo que tuvo lugar en Madrid en 1910, en Ciudad Lineal. Casi simultaneamente se utilizaron terrenos en Chamartín de la Rosa y el Hipódromo del final de la Castellana. Agradecería que si algún lector de este trabajo pudiese ayudar a dibujar el

## Los contratos de aviación: incidencia y responsabilidades

SE publica un modelo de contrato típico que utilizaba el aviador francés Mauvais y parece oportuno comentarlo. El contrato, como puede observarse, contiene una introducción, sobre datos de los contratantes y otra de los servicios y las condiciones en que se prestarán. (Permanencia de 20 minutos mínimo en cada fiesta, con un coste de 2.500 pesetas, más gastos de transporte del aparato y 1.000 pesetas de gastos de alojamiento).

Continua con el artículo 7º, que abre la negociación sobre la construcción de un hangar, el arreglo del campo y la vigilancia del aeroplano.

La delimitación de responsabilidades se establecen en los artículos 3º, 8º y 9º. Los artículos 10º y 11º tratan los casos de suspensión y fuerza mayor.

No extraña este elaborado tipo de contrato y la cobertura de riesgos, sobre todo si se tienen en cuenta los incidentes que habían acontecido, y la experiencia obtenida de los mismos.

Así en Durango (Bilbao), en Abril de 1910 se había organizado una fiesta de aviación. El público defraudado ante la suspensión, apedreó el hangar, lo incendiaron después y se perdieron dos aeroplanos valorados en 60.000 Pts. Un desastre financiero para los aviadores.

En Valladolid en Septiembre del mismo año, se había contratado a un aviador francés para la fiesta de aviación, pero fue detenido cuando huía a Francia. Le sustituyó Mauvais, pero llegado el día de la fiesta, el motor del aeroplano no funcionaba bien y se suspendió la misma. Aunque se anunció la devolución del importe de las entradas, el público se amotinó y destrozó vallas, sillas y palcos del aeródromo. Hubo heridos y cuatro detenidos. La fuerza pública tuvo que proteger al aviador y a su familia. El contrato suscrito protegía al aviador.

Pero el suceso más grave ocurrió en Madrid en Marzo de 1911. Fue así: La Sociedad Franco Hispano Americana —cuyo objetivo era fomentar la aviación— organizó una fiesta de aviación en el antiguo hipódromo de la Castellana, con 25.000 pesetas en premios y la "Copa de Madrid" donada por el Ayuntamiento. El campo de aviación no parecía muy adecuado, campo de polo del citado hipódromo.

Voló Garner sin problemas. A continuación lo intentó Mauvais pero con tan mala fortuna que nada más despegar el aeroplano se desvió y cayó sobre un grupo de 30 ó 40 personas matando a Petra Miguel Valle —primera víctima inocente de la aviación española— e hiriendo a varias de ellas.

El revuelo fue épico y naturalmente intervino la justicia para esclarecer los hechos y delimitar responsabilidades. El Real Aero Club se había dirigido días antes a la Jefatura de policía para establecer su responsabilidad, solo técnica, no organizativa. Mauvais fue condenado en un sonado juicio.

Copiamos de una revista especializada de la época el siguiente comentario, sobre el accidente anterior:

"No volverá a celebrarse pruebas de esta índole, que no son por cierto cosas de titiriteros, sino cuestiones del más alto interés científico, sin una intervención técnica eficaz, que por otra parte, hasta en las corridas de toros se exige.

De este modo no se le quebrarán los negocios tan magistralmente planteados desde el punto de vista financiero a ninguna Empresa, ni estas hermosas manifestaciones del ingenio humano volverán a convertirse en bochornosas capeas".

***Primicia histórica,*** *reproducción de un* ***contrato típico para fiestas de aviación.*** *Este entrañable documento contiene detalles completos sobre costes, deberes y obligaciones entre las partes contratantes.*

*Juan Mauvais*
*Director de la Casa Bruns y Mauvais*
*Piloto Aviador*
*Serrano, 5 - Madrid*

Contrato para Fiestas de Aviación que se celebrarán en ..... l día ..... de ..... 19 ..

Los abajo firmantes .....

.....

y D. Juan Mauvais, con título de piloto aviador n.° 144, expedido por el Aero Club de Francia, domiciliado en Madrid, convenimos lo siguiente:

1.° El Sr. Mauvais, de acuerdo con .....

se compromete á tomar parte en ..... fiestas de aviación que se celebrará en .....

..... l día ..... de .....

2.° Dicho Sr. Mauvais, se compromete á permanecer en el aire durante veinte minutos como mínimun en cada fiesta, ya en una ó en varias ascensiones, dependiendo el número y duración de los vuelos del estado atmosférico.

3.° Caso de accidente, ya al aviador, ya al aparato, durante el manejo de este por el Sr. Mauvais, éste no tendrá derecho á reclamar indemnizaciones de ningún género.

4.° El Sr. Mauvais, remitirá su aparato á ..... con tiempo suficiente para que estando todo dispuesto en dicha población, no se retrase la fiesta.

5.° La cantidad estipulada que percibirá el Sr. Mauvais es la siguiente:

| | |
|---|---|
| Por una fiesta (mañana ó tarde). . . . . | 2.500 pesetas |
| » dos fiestas. . . . . | 3.750 » |
| » tres » . . . . . | 5.000 » |
| ..... | |
| ..... | |

más los gastos de transporte del aparato en un solo vagón á razón de 0,60 el kilómetro, en gran velocidad, desde el punto donde se halle y su envío al lugar donde el Sr. Mauvais tenga el siguiente compromiso, así como la descarga y acarreo desde la estación al campo de aviación y viceversa—y además los gastos de estancia del Sr. Mauvais y de su mecánico—ó bien, si conviniese más á la Empresa, una cantidad fija de 1.000 pesetas.

6.º A la firma de este contrato, recibirá el Sr. Mauvais la cantidad de 1.000 pesetas, como adelanto de la cantidad convenida.

A. A la llegada del aparato, el Sr. Mauvais ó en su ausencia, su mecánico recibirá el importe de los gastos de transporte del aparato á la ida—ó bien la cantidad de 500 pesetas.

B. La cantidad restante, hasta completar la convenida, será percibida por el Sr. Mauvais en tantas partes iguales como fiestas se hayan convenido y al fin de cada una de estas.

C. Los gastos de estancia y transporte del aparato al regreso se abonarán al Sr. Mauvais á la terminación de todas las fiestas—ó bien la cantidad de 500 pesetas, según el convenio.

7.º Serán de cuenta de

la construcción de un hangar para el aparato, que tendrá las dimensiones siguientes, si está destinado solamente al aparato del Sr. Mauvais: 9 metros de largo, 10 de ancho, 3,50 de alto; el arreglo del campo donde se verifiquen las fiestas y la vigilancia del aparato en el hangar durante la ausencia del aviador y de su mecánico.

8.º El aviador no se hace responsable de los accidentes que pueda causar á terceros, ni de los daños que podría hacer si por una parada de motor ó un desgraciado accidente, tuviera que tomar tierra ó cayese en algún campo, ó por no permanecer el público en el sitio que le corresponde, aunque él de por sí procurará hacer todo lo posible para evitarlo.

9.º Si durante la celebración de alguna de las fiestas, el aparato resultase por un accidente cualquiera con desperfectos tales que su reparación no fuera posible en el plazo de tiempo que media entre ellos, ó el piloto quedase imposibilitado por heridas, tendrá éste derecho á conservar las cantidades percibidas, así como á cobrar la correspondiente á la fiesta en que tuviera lugar el accidente, desde el momento en que haya hecho un vuelo de cualquier duración que sea.

10.º En caso que la Empresa se viera obligada á suspender una ó varias de las fiestas por prohibición gubernativa ú otra causa cualquiera independiente del Sr. Mauvais ó de su aparato, dicho Sr. Mauvais, tendrá derecho á conservar como indemnización las cantidades recibidas anteriormente y á exigir la cantidad restante hasta el total de la convenida, si contra su voluntad el retraso en la celebración, fuese superior á cinco días.

11.º Si el Sr. Mauvais por una fuerza mayor tal que rotura de aparato ó enfermedad no pudiese tomar parte en las fiestas á que este contrato se refiere, no tendrá más obligación que devolver la cantidad recibida como anticipo, ofreciendo sin embargo hacer todo lo posible para enviar un piloto que le sustituya en las mismas condiciones.

12.º Este contrato, podrá elevarse á escritura pública, si alguna de las dos partes lo creyera conveniente, siendo por su cuenta los gastos que esto origine.

primer aeródromo de Madrid en Ciudad Lineal, lo hiciese. Creemos que está situado el lugar, pero falta delimitarlo y dibujar sus instalaciones.

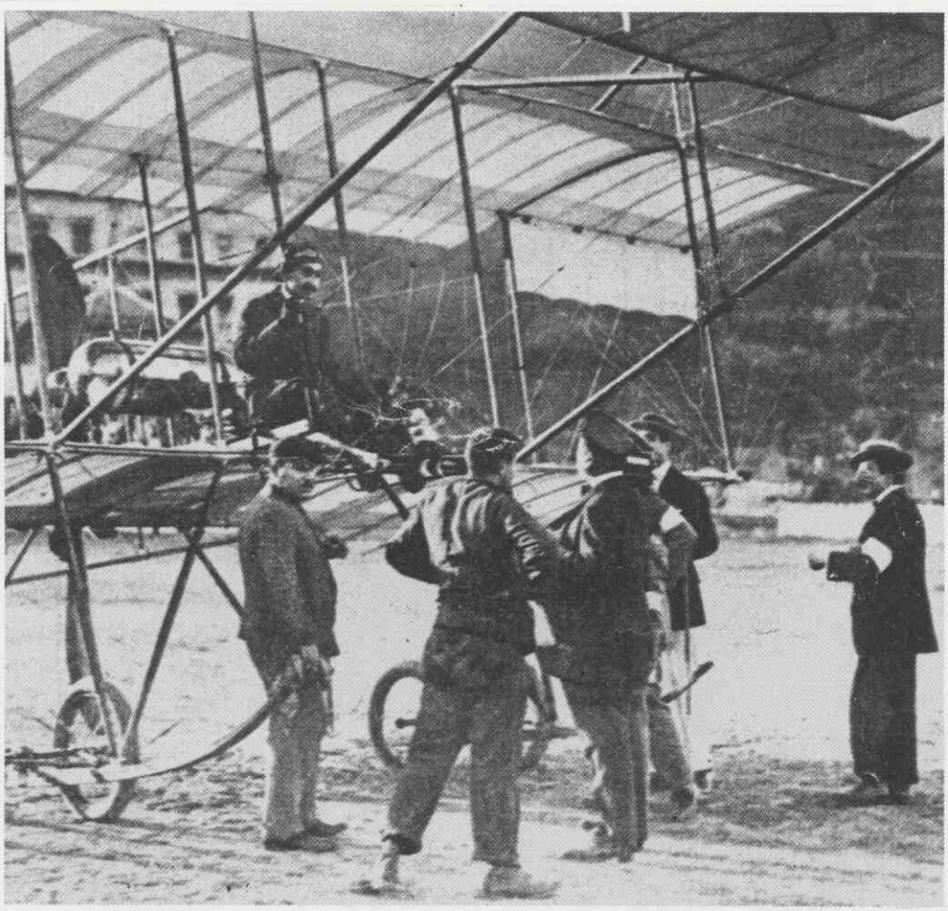
Y por último haremos unos comentarios relativos a los aeroplanos utilizados y los pilotos que los volaron.

## *Otros comentarios*

LOS aeroplanos y motores utilizados y los aviadores que intervinieron son motivo de historia si queremos ser rigurosos. En este aspecto, el trabajo es muy gratificante. No tiene más dificultad que el tiempo a dedicar. Se pueden obtener hasta planos de construcción pues muchos de estos aeroplanos se han reproducido en museos europeos (París, Bruselas, Londres, Washington, etc...) e incluso algunos están en vuelo.

Las biografías de los aviadores no ofrecen grandes dificultades, se encuentran en las revistas profesionales de la época.

Solamente intervinieron dos aviadores españoles: Olivert y Loygorri; los demás fueron franceses: Le Blon, Garnier, Poumet, Barrier, Tyck, etc... y un belga: Oleslager.



*Durante el quinquenio 1909-1913 todas las capitales españolas tuvieron el privilegio de contemplar el vuelo humano en aparatos más pesados que el aire. En la foto el piloto español* ***Benito Loygorry Pimentel*** *durante unas fiestas de aviación.*

## *Epílogo*

LOS primeros vuelos en las capitales españolas tienen gran atractivo histórico y espero con este artículo, haber puesto de manifiesto la problemática y las dificultades de la tarea. ■

---

**Notas**

1. Esta carencia llega hasta el año 1923 en que se creó la Hemeroteca Municipal.
2. Las dificultades mencionadas influyen apreciablemente sobre el costo de las investigaciones, extremo importante cuando no se dispone de becas u otras ayudas a la investigación.
3. **"Primer festival aeronaútico en Asturias (1910)".** Revista fiestas de Sta. Ana. Grado. 1982.
   **"El primer vuelo de un aeroplano en Asturias".** Aeroplano nº 1. Junio 1983.
   **"El primer vuelo de un aeroplano en Toledo"** Aeroplano nº 2. Octubre 1984.
   **"75 años después del primer vuelo de un aeroplano en Asturias".** La Nueva España. 21 Septiembre 1986.
   Artículos en **"La voz del Tajo"** y **"Adelantado de Segovia".** Junio 1987.
4. **"L'Aerophile".** Diciembre 1909.
5. El Archivo Municipal de Madrid no posee documentos que cubra los años estudiados.

# La Aviación en el socorro a Tifarauin

**EMILIO HERRERA ALONSO,**
**Coronel de Aviación**

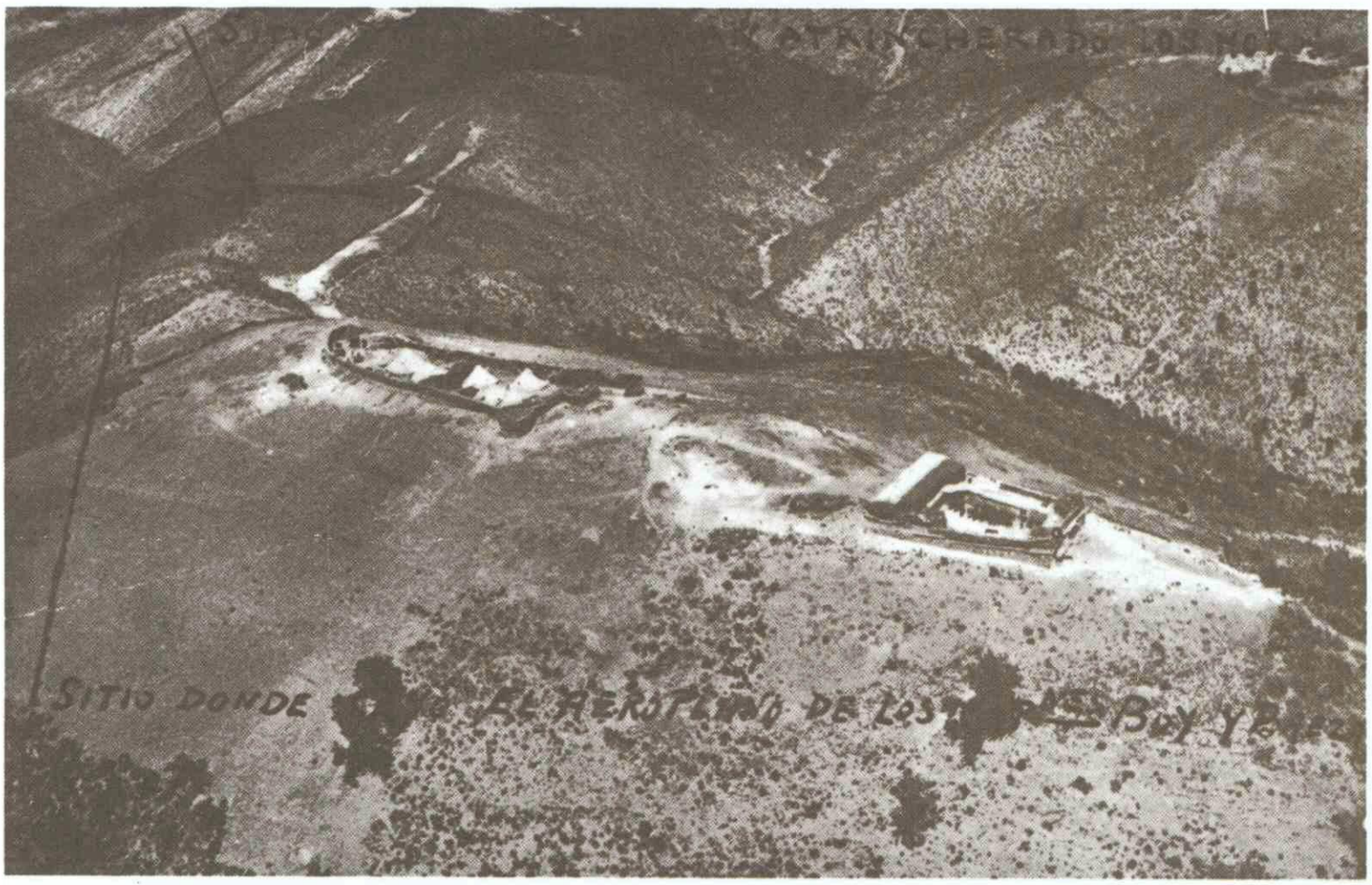
***"Para el aviador la muerte no es el sacrificio de un instante, sacudido por la emoción que exalta los corazones: es la disposición espiritual de todos los momentos; sencilla, natural, sin afectación".***

*(F. Acedo Colunga. "El alma de la aviación militar española").*

## ANTECEDENTES PROXIMOS

EN la primavera de 1923, el anhelo de alcanzar Alhucemas era un fantasma obsesivo que gravitaba sobre las tropas españolas de la zona oriental de Marruecos. La peligrosa situación creada por la línea de posiciones encaramadas en los montes de la kabila de Beni Ulixech, con la consiguiente servidumbre de convoyes y relevos realizados a través de un terreno abrupto, imposible, surcado de barrancadas y contrafuertes, y la absurda inmovilidad impuesta desde Madrid al hacer detenerse el avance cuando las operaciones militares empezaban a dar frutos políticos entre los habitantes de las kabilas insumisas, hacían que unicamente la Aviación, penetrando días tras día en el territorio rebelde y llevando a él la acción militar de España con bombardeos a zocos y aduares, recordara a los pobladores de aquél que el Ejército español estaba allí, decidido a acabar con la rebeldía.

No era esto, sin embargo, suficiente para Abd el Krim el Jatabi que, engañado por la inactividad de las fuerzas españolas que él en su megalomanía achacaba a impotencia de éstas ante sus harkas, y ensoberbecido por su armamento, fortalecido y actualizado con las adquisiciones de material hechas con los 4.000.000 de pesetas que en enero había recibido como rescate de los prisioneros de Annual y Monte Arruit, lanzó ataques en todo el frente, especialmente en el incómodo saliente que constituían las posiciones de Tizzi Assa y




***Tifarauin*** *y avanzadilla. (Foto tomada por el capitán* ***Baeza*** *días antes de caer derribado en el abastecimiento de la posición).*

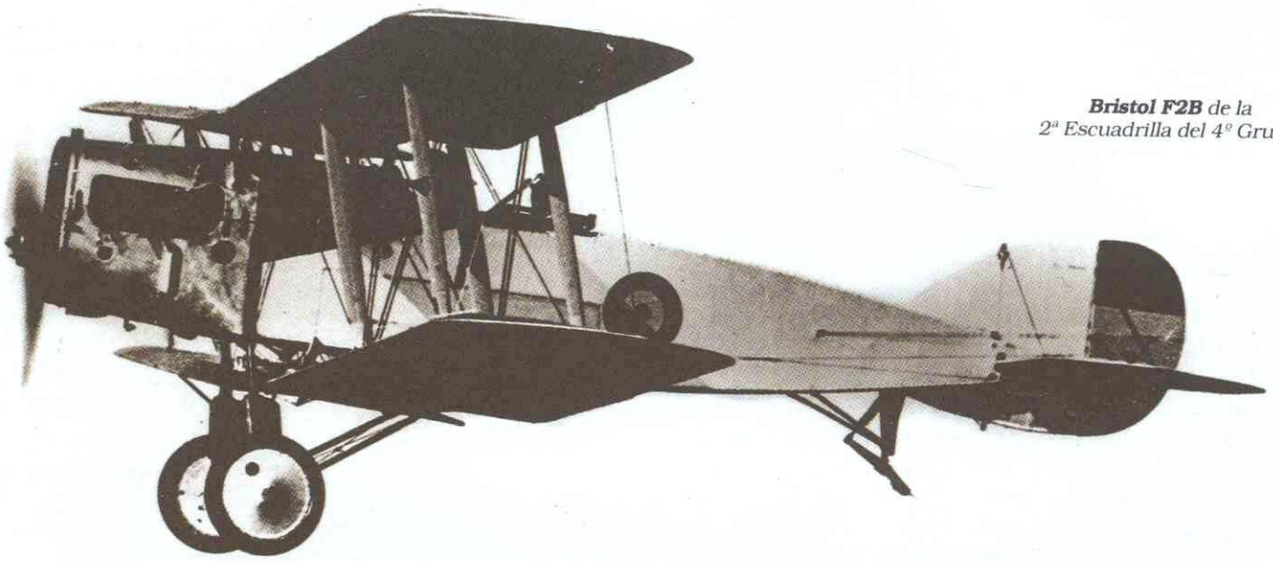
Tizzi Alma, atalayas avanzadas de la línea española, y ambas de difícil acceso para los convoyes.

Los combates desarrollados en los últimos días de mayo y primeros de junio en la hoyada de Tafersit y en las márgenes de los ríos Bu Hafora y Jel-li, habían sido extraordinariamente duros y violentos, y en ellos hubo de emplearse a fondo la Aviación para resolver una situación que se había vuelto más que delicada para las armas españolas, al quedar aisladas varias posiciones; muy numerosas fueron las bajas que se causaron a los moros en bombardeos a pocos metros del suelo, pero expuestos así al denso fuego de fusil y ametralladora de los rifeños, los aeroplanos fueron repetidamente alcanzados, cuatro de ellos resultaron derribados, murieron dos aviadores y resultó gravemente herido otro.

## LA POSICION DE TIFARAUIN QUEDA CERCADA

APENAS repuesto del duro castigo recibido ante Tizzi Assa, y ante la incomprensible actitud estática de los españoles que tanto le beneficiaba, pensó Abd el Krim tomar la iniciativa y recuperar así el prestigio que, bastante mermado por el fracaso en conquistar aquella posición, le era necesario para mantener su postura política al frente de la fantasmal "República del Rif" por él creada. Decidió, en consecuencia, atacar la línea española entre Farha y Afrau, y conquistar alguna posición para de ello hacer otro Igueriben.

El 13 de agosto, tres días antes de que el general Martínez Anido dejara Melilla, en el reconocimiento aéreo que como todos los días se llevó a cabo a vanguardia de las líneas, descubrieron los aviadores



***Bristol F2B** de la 2ª Escuadrilla del 4º Grupo.*

Las fuerzas de Abd el Krim, impidiendo el paso de los convoyes a Tizzi Assa y Tizzi Alma, convirtieron en crítica la ya difícil situación de ambas posiciones y, pese a la intensidad con que las escuadrillas de los Grupos 3º y 4º actuaron los días 30 y 31 de mayo, no lograron las tropas romper el frente enemigo. Los abastecimientos arrojados por los aeroplanos, en los primeros días de junio, sobre Tizzi Assa, volando a menos de 15 metros de altura para precisar los lanzamientos y que los bultos cayeran dentro del reducido perímetro de la posición, no bastaban, y se veía que de no llegar en breve un convoy por tierra, caería aquélla en manos del enemigo que, compuesto por aguerridos kabileños de Tensaman, Beni Urriaguel y Beni Tuzin, principalmente, estaba establecido en fuertes posiciones desde las que impedía el avance de las columnas que trataban de abrir paso al convoy.

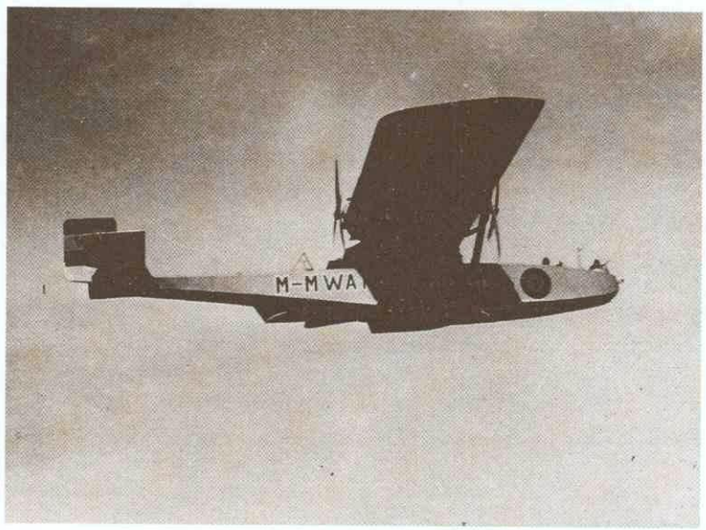
Finalmente, tras tres días de durísimos combates en que las tropas derrocharon bravura y tesón, sufriendo más de 500 bajas entre las que se contaba el Jefe del Tercio, teniente coronel Valenzuela, que halló gloriosa muerte, se logró pasar el convoy y salvar las posiciones cuyos defensores habían resistido heroicamente. Fueron derribados cinco aeroplanos y heridos dos aviadores, uno de ellos, grave, el teniente coronel Kindelán, Jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, y ganaron la Medalla Militar los capitanes José Carrillo y Rafael Llorente.

Pero de nuevo, en lugar de explotar el rotundo éxito, acosando sin tregua a los desmoralizados moros, se cayó por orden del Gobierno en la inactividad anterior, en contra de la opinión del general Martínez Anido, Comandante General de Melilla, que había presentado un detallado proyecto de operaciones que comprendía la acción terrestre, naval y aérea, cuyos objetivos eran el castigo de la kabila de Beni Urriaguel y la ocupación de Alhucemas. El general Martínez Anido presentó su renuncia, que fue aceptada, y entregó el mando al general Echagüe, 2º Jefe de la Comandancia.

concentraciones anormales de moros. En el Diario de Operaciones del 3er Grupo, en la anotación correspondiente a aquel día, se lee:

> "Por la escuadrilla de servicio se ha recorrido el frente observando que continúan los trabajos de fortificación entre el Uddía y Tauarda. Se nota abundancia de gente en los poblados en toda esa zona y tránsito entre unos y otros por los barrancos.
>
> Se observa también gente en el poblado de Sidi Abdalá y nuevas obras en la vertiente meridional del Yebel Uddía, así como en el morabo. Tirotearon a los aparatos. Bombas arrojadas: 80".

Por la tarde, los **Bristol F2B** de la 1ª escuadrilla del 4º Grupo realizaron reconocimiento fotográfico, bombardearon Abdelazis y algunos poblados del Yebel Uddía y ametrallaron concentraciones. Los hidros –**Dornier "Wal"** y **Savoia S-16 bis**– de la base de El Atalayón,




***Dornier "Wal"** nº 6, dirigiéndose a Afrau.*

bombardearon algunos poblados entre la costa y Mehayast, y la desembocadura del uad Tasaguin.

El martes, 14, la 2ª escuadrilla del 3er Grupo observó en su reconocimiento que, como el día anterior, era grande la actividad enemiga en los trabajos de fortificación, siendo sintomático que no se hubiera celebrado ningún zoco de Tlata;* por la tarde fue descubierto un fuerte grupo de moros atravesando el uad Kebir a unos 4 kilómetros de la costa. El 15 había ya nutridas concentraciones enemigas en las inmediaciones de Tifarauin, viéndose como los moros se iban estableciendo en todas las alturas dominantes de los alrededores.

La posición de Tifarauin, establecida en un cordal de los que los montes de Beni Said lanzan hacia la costa, y a unos 4 kilómetros del mar, estaba constituida por un recinto principal, estrecho y alargado, y una avanzadilla en la prolongación del eje principal de aquél, ambos rodeados por la misma alambrada, y estaba guarnecida por una compañía de Infantería, media batería, una sección de Ingenieros y un pelotón de Policía Indígena; el jefe de la posición era el capitán de Infantería Rodríguez Almeida, y tenía con él tres oficiales de su Arma, uno de artillería y otro de Ingenieros, este último, alférez Ramón Topete Hernando, era muy popular y tenía muchos amigos entre los aviadores.

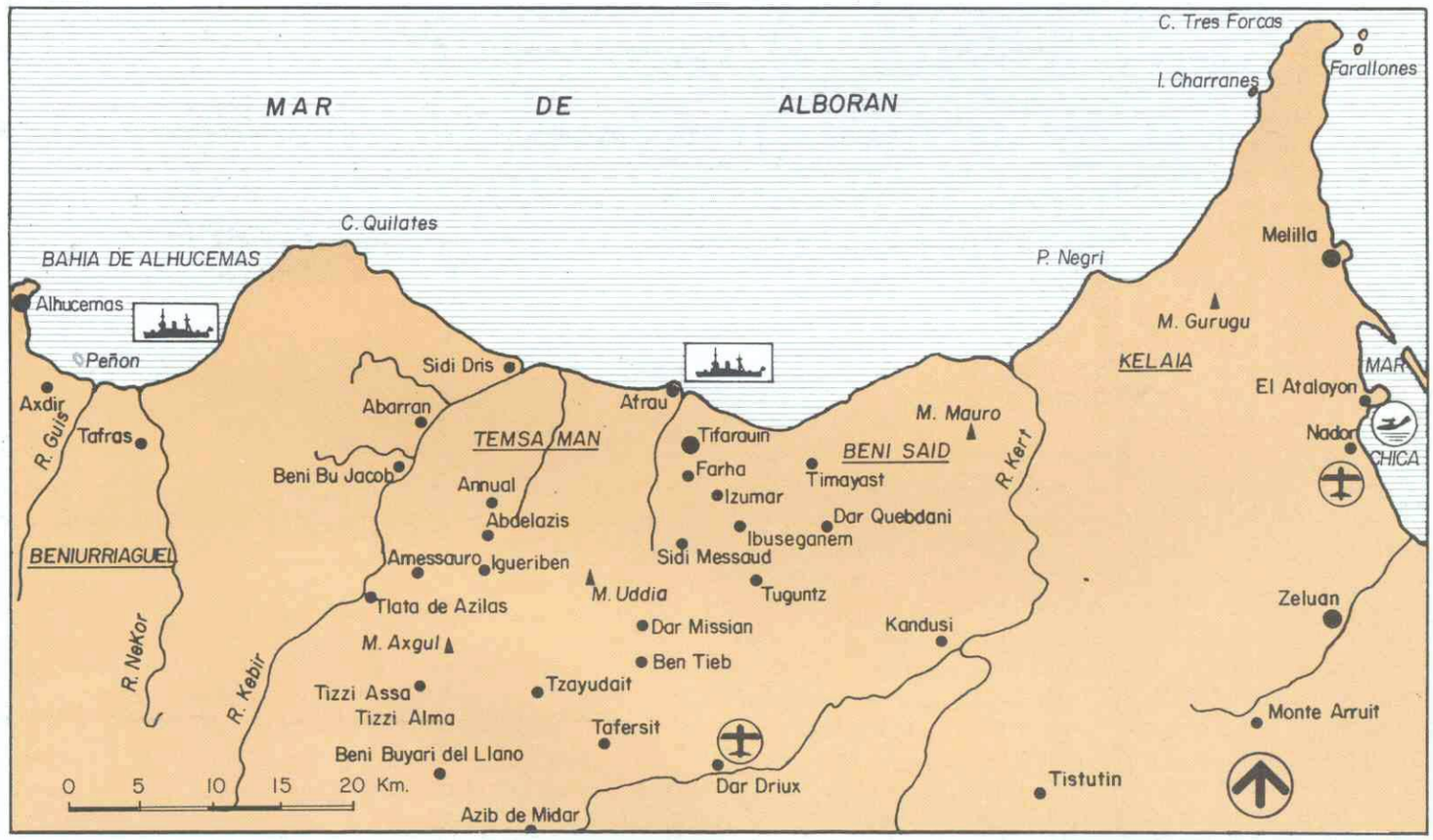
Al amanecer del 16 se comprobó en Tifarauin que estaba cortada la comunicación telefónica con Farha, y el destacamento que para recorrer la línea y reparar lo que se pensaba era una avería salió de la posición, fue obligado por el fuego enemigo a replegarse sin haber podido realizar su propósito. Tampoco permitieron los moros a la guarnición de Tifarauin hacer aguada aquel día.

Casi a la misma hora de aquella mañana fueron simultaneamente atacadas las posiciones de Tizzi Assa, Tizzi Alma y Tafersit, siendo rechazado en todas ellas el enemigo; ya no cabía duda de que no se trataba de esporádicas acciones de los rifeños; se estaba ante un intento de gran importancia. Diría aquel día el Diario de Operaciones del 3er Grupo:

"El Grupo ha reconocido el frente, bombardeando concentraciones y obras enemigas. Existe mucho enemigo, especialmente en el frente Izumar-Afrau, en Yebel Uddía y en Beni Buyari del Llano. Han hecho intenso fuego sobre los aeroplanos alcanzando a varios, uno de los cuales tuvo que descender en Quebdani. Bombas arrojadas: 148".

El viernes, 17, Tifarauin estaba ya totalmente aislada y cercada por más de 8.000 harkeños; éstos, en sus ataques a la posición, llegaron hasta las alambradas, siendo allí rechazados por las bayonetas de los defensores.

De Dar Quebdani salió una columna formada por una bandera del Tercio, un batallón de Infantería, una batería de montaña y servicios, al mando del teniente coronel Pintado, dispuesta a llegar a Tifarauin, pero apenas rebasado Farha, fueron recibidas las fuerzas españolas por el nutrido fuego de un enemigo que, aprovechando bien el abrupto terreno que tanto le favorecía, forzó a los legionarios, que marchaban en vanguardia, a detenerse y pegarse al terreno, por lo que el jefe de la columna, ateniéndose a la orden que tenía de no empeñar combate de importancia, se replegó sobre Farha. La posición de Tifarauin ya estaba totalmente cercada.

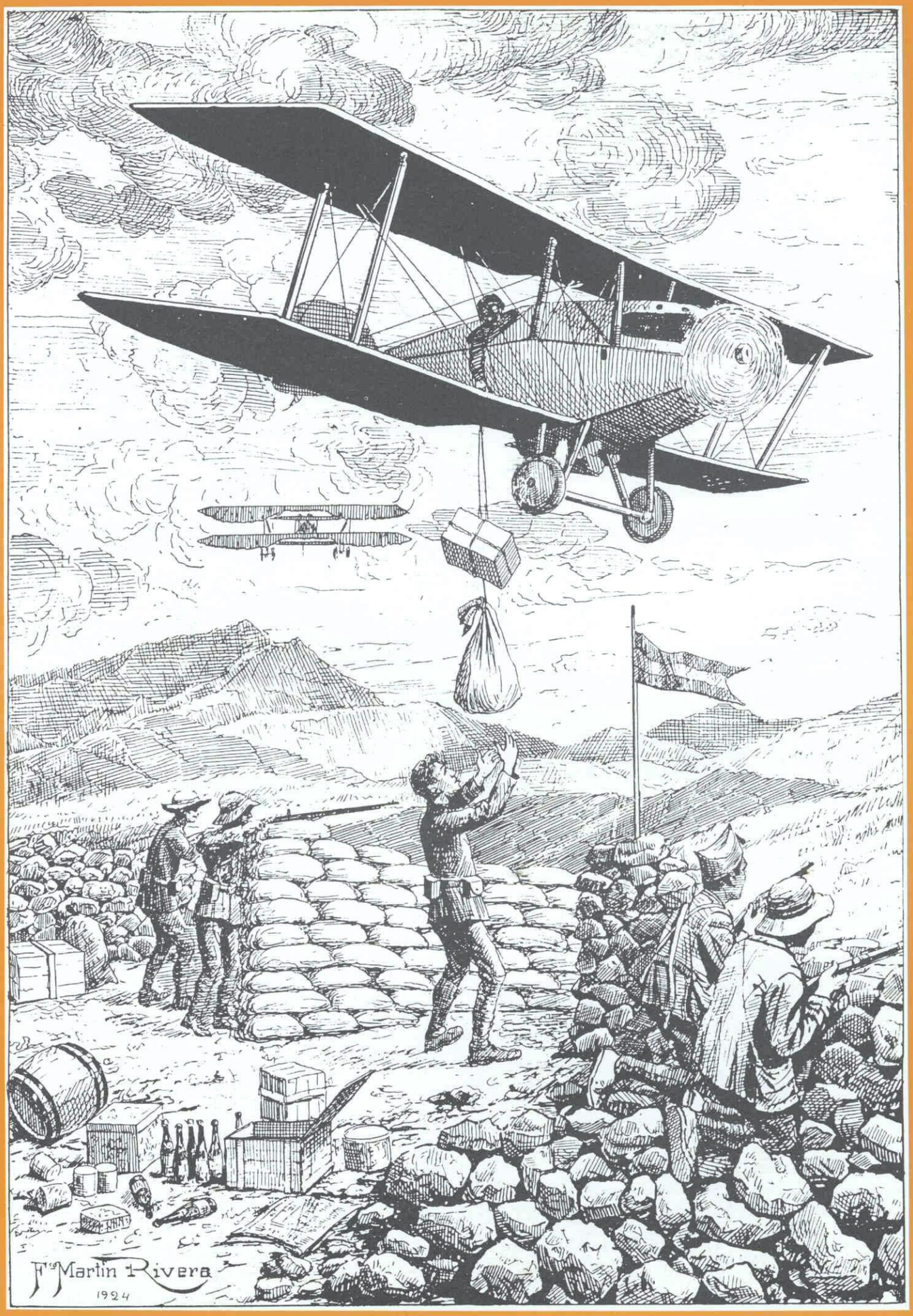



Durante esta operación, una escuadrilla bombardeó los aledaños de la sitiada posición, y otras dos –todas del 3er Grupo– el Yebel Uddía y Beni Buyari del Llano, no siendo mayor el apoyo aéreo a la columna Pintado por no tenerse en Aviación conocimiento de la operación. En el Diario de Operaciones del 3er Grupo se refleja esta situación en frases como: **"...no dedicándose más esfuerzo a apoyar el movimiento de la columna por ignorarse éste".** Se refiere a los vuelos de la mañana, pues por la tarde, ya debidamente informados los Grupos, dice:

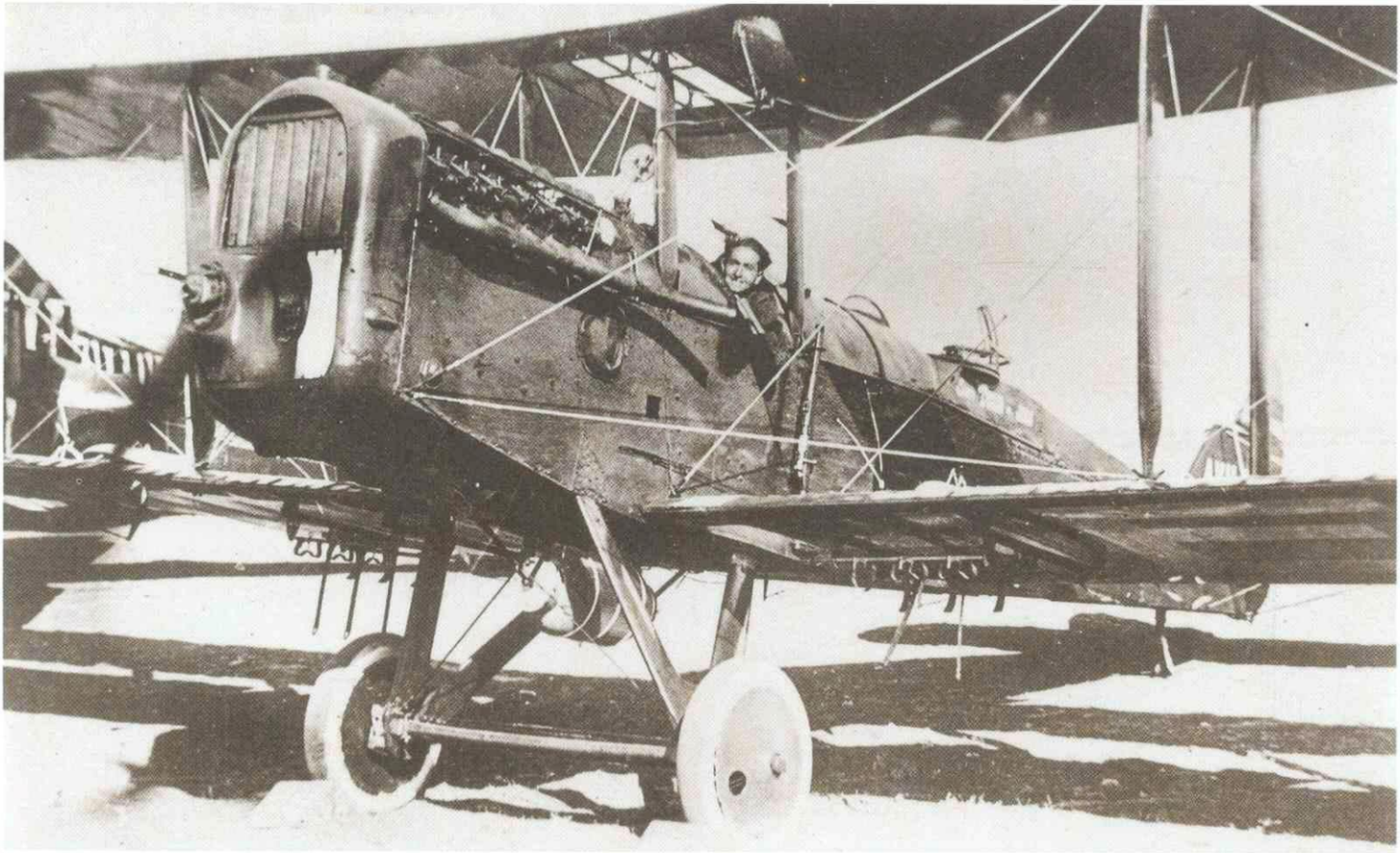
"En el resto del día se han mantenido dos aparatos por lo menos, permanentemente, sobre el sector Farha-Tifarauin. A última hora de la tarde, cuatro aparatos bombardearon nuevamente los alrededores de Tifarauin encontrando bastante enemigo, el cual ha cortado el camino a la altura del bosque y de las rocas. También se han observado varios cadáveres en el camino de Farha a Tifarauin. Se han arrojado 280 bombas de trilita y 2 de 50 kilogramos.

Por la mañana las nubes han dificultado el bombardeo".

* En Marruecos, los poblados en que se celebra zoco, llevan antepuesto al topónimo el día de la semana en que aquél se realiza. Tlata = martes.




*El suministro aéreo a las posiciones sitiadas, según la curiosa interpretación de un artista de 1924.*



***De Havilland DH-4,*** *nº 48, de la 3ª escuadrilla del 3er Grupo.*

## ESFUERZOS PARA ROMPER EL CERCO

LA situación en Tifarauin era delicada, escaseando el agua, los víveres, las municiones y los medicamentos, y con bastantes bajas que no se podían evacuar; había que abastecer y reforzar la posición en plazo muy breve si se quería evitar que cayera en manos del enemigo. Decidió el Mando que tres fuertes columnas –de unos 2.000 hombres cada una– avanzaran sobre el frente enemigo para llevar un convoy hasta la posición, reforzar la guarnición de ésta y evacuar sus bajas. La columna del centro, al mando del coronel Seoane, sería la que llevaría el convoy y debía seguir la pista de Farha a Tifarauin, mientras que las otras dos la flanquearían. En el llano de Kadia, con el Cuartel General, quedaría una reserva de tres batallones. La Aviación cooperaría con sus fuegos desde el comienzo de la operación.

Se inició ésta al amanecer del sábado, 18, llevando el mando del conjunto el general Fernández Pérez. La línea Sidi Mesaud-Farha-Izzumar se alcanzó a las 8 y media, pero el enemigo era muy numeoso y fuerte, y con su fuego cerró el paso a la columna de la izquierda que a esa hora ya había sufrido muchas bajas –220 había tenido el Tercio y no eran menores las de los Regulares– y poco después cayó muerte el jefe de ella, teniente coronel Pintado, por lo que al mediodía ordenó el general que se descargara el convoy en Farha, retirándose las columnas, a Sidi Messaud la de la izquierda, y las otras a Dar Quebdani.

El esfuerzo de las escuadrillas, que en todo momento mantuvieron al menos tres aparatos sobre las columnas, fue grande, como lo prueba el gran número de bombas arrojadas. Diría aquel día el Diario de Operaciones del 3er Grupo:

> "El Grupo ha bombardeado durante todo el día los alrededores de Tifarauin y caminos de las columnas hasta que éstas se han retirado.
>
> Lo mismo en Tifarauin que en Sidi Messaud, el enemigo, muy numeroso, estaba a última hora de la tarde atrincherado próximo a ambas posiciones.
>
> Se han arrojado 400 bombas de trilita y 2 de 50 kilos".

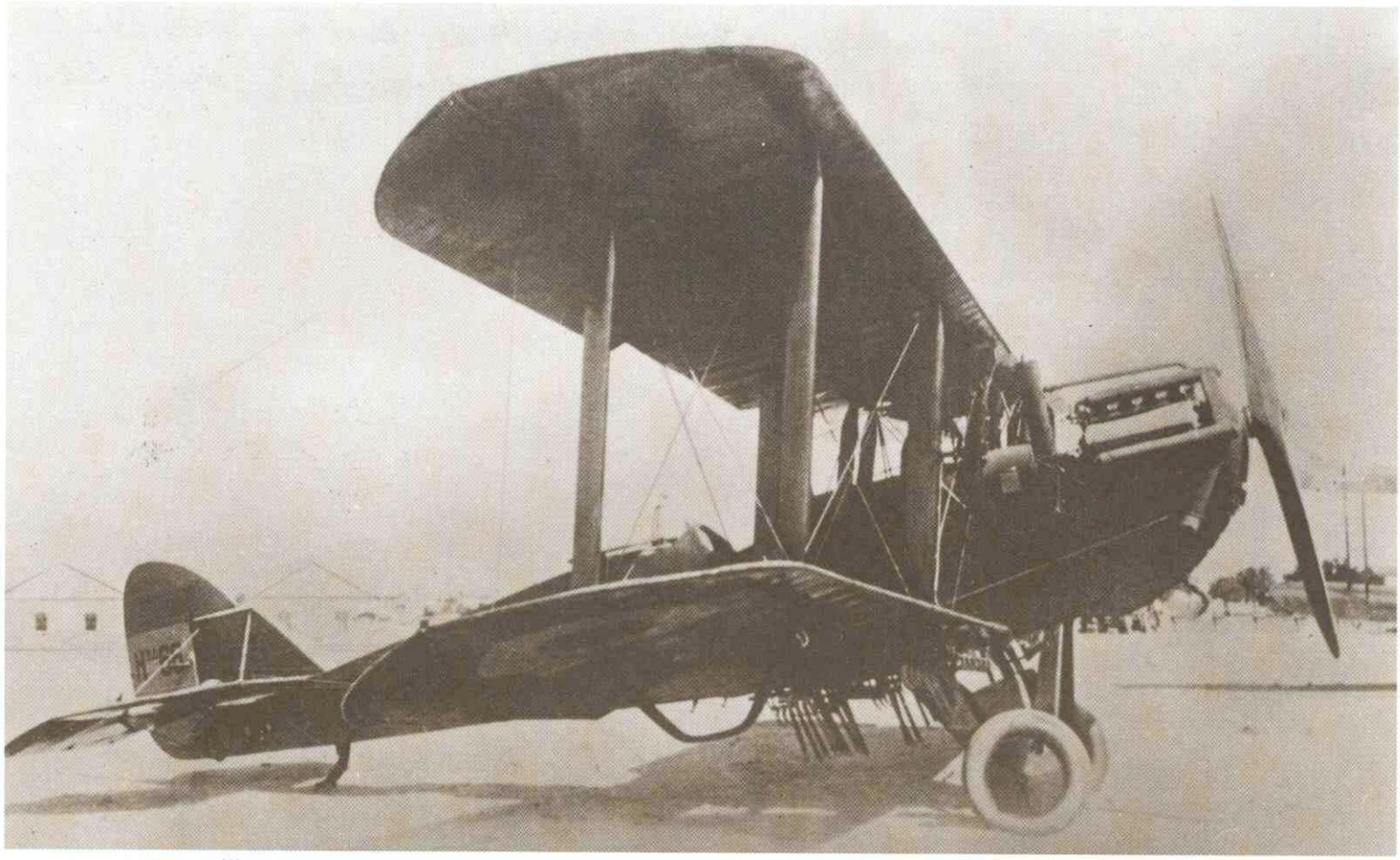
La Aviación causó numerosas bajas con sus bombas al enemigo, impidiéndole arrojarse sobre las columnas, especialmente durante el repliegue, cuando las unidades, diezmadas, agotadas y bastante desmoralizadas, eran incapaces de reaccionar. Uno de los jefes de columna no dudó en asegurar publicamente que **"la Aviación había facilitado el éxito de la operación hasta Farha, y evitado una catástrofe en la retirada".**

El domingo, 19, la situación de Tifarauin era ya casi insostenible: sin aguada desde el 16 y con el enemigo atrincherado a pocos pasos de la alambrada, concentrando el fuego sobre la posición a la que casi constantemente atacaba, y especialmente sobre la avanzadilla que parecía más fácil de asaltar; los defensores, muy bien mandados, en todo momento rechazaron los ataques causando a los moros bajas que éstos no podían retirar.

El Diario de Operaciones del 4º Grupo, diría:

> "Los aparatos del Grupo han reconocido y bombardeado el frente de Sidi Messaud a Afrau de 8 a 11 1/2de la mañana y de 5 1/2 a 7 de la tarde. En las posiciones del frente se observa tranquilidad, viéndose en alguna de ellas gente fuera de los parapetos. Unicamente en Tifarauin estaba la tropa dentro de la posición con muy pocos centinelas en los parapetos y sin contestar a los saludos de los aeroplanos que pasaban.
>
> Un aeroplano lanzó un parte a un buque de guerra para que corrigiese su tiro a unos peñascales que dominaban a Tifarauin y desde donde al parecer hostigaban a la posición.
>
> La escuadrilla "Napier" ha bombardeado la concentración de Beni Buyari del Llano, haciéndose bajas vistas.
>
> Por la tarde se veía más movimiento enemigo en el frente. También al anochecer se han visto moros ocupando unas casas frente a Afrau.
>
> Se han arrojado 160 bombas".

Aquel día por la tarde, los sitiados en Tifarauin comunicaron por medio del heliógrafo que tenían víveres para dos días, muy escasa el agua y municiones para tres días, necesitando con urgencia 200 estopines para la artillería. Desde Melilla fueron éstos enviados por la noche al aeródromo para que fueran arrojados en la posición.



***De Havilland DH-9A "Napier"**, de la 3ª escuadrilla del 4º Grupo. Se ven en la parte inferior los soportes de las bombas.*

La misión la llevaría a cabo la 2ª escuadrilla del 4º Grupo, y el capitán Joaquín Boy Fontelles, que accidentalmente se encontraba al mando de ella, decidió que sería él mismo quién realizaría el servicio, eligiendo para ello el biplano **De Havilland DH-9** nº 86;* para completar la tripulación se ofreció el capitán, observador, Jaime Baeza Buceta.

A las 9 de la mañana del 20 se encontraban en el aeródromo de Nador, listos para despegar, el **DH-9** nº 86 con dos cajas de estopines a bordo, y cuatro **Bristol** con barras de hielo** y sacos de sandías para arrojarlos en la posición sitiada, paliando así la falta de agua que ya era casi total en ella. Iban pilotados estos aeroplanos por los tenientes, Bernardo Salgado, Antonio Munáiz, Joaquín García Mauriño y Luis Ruano, llevando como observadores a los también tenientes, Román Rodríguez Arango, Gabriel Clar, Pedro Colomer y Luis Vilas.

Despegaron los cinco aeroplanos, y apenas pasada media hora volaban sobre Tifarauin que se encontraba totalmente rodeada de enemigos que habían excavado pozos de tirador muy próximos a la alambrada, y establecido nidos de ametralladora a poca distancia de aquéllos; eran centenares de fusiles y docenas de ametralladoras que al descender los aparatos para desempeñar su misión, desencadenaron un nutrido fuego sobre éstos. No arredró a Boy el tremendo tiroteo, y consciente de la importancia de que los estopines llegaran a su destino, una vez elegida la dirección de las pasadas, descendió y, casi tocando con las ruedas las galletas de las tiendas de la posición, dejó caer en el interior de ésta una de las cajas, recibiendo a la salida varios impactos que no fueron suficiente para alterar el plan de Boy que realizando un circuito a la izquierda, de nuevo se lanzó sobre la posición tan bajo como la primera vez, colocando con tanta precisión como aquélla, la segunda caja de estopines, y con ella una nota para su amigo y compañero de Arma, Topete, en la que decía:

"Topete, eres un flamenco. Tener un poco de paciencia que vamos por vosotros. Señalarnos con lienzos blancos de donde tiran más para echarles todo lo que se pueda. Ya ha llegado Franco de Tetuán. Que tengáis todos mucha suerte. J. Boy".

En el momento de salir de la pasada, centrado el aparato por el fuego de centenares de fusiles y varias ametralladoras, resultó alcanzado y derribado, estrellándose a poca distancia de Tifarauin, ante los desolados ojos de los defensores de la posición que, pese a caer el **De Havilland** a menos de 200 metros de las alambradas, nada pudieron hacer para llegar a los aviadores que, por otra parte, habían perecido en el acto entregando su vida a España en un consciente acto de sacrificio en favor de los sitiados de Tifarauin.

Pese al dolor de ver caer a sus compañeros, y despreciando el grave riesgo que la ejecución de la misión conllevaba, los demás aviones se lanzaron a llevar a cabo aquélla, cruzando la red de plomo que los moros enardecidos por el derribo del avión de Boy, formaban tratando de cerrarles el paso; las valiosas barras de hielo cayeron dentro del recinto de la posición, casi todas, dando lugar a actos de gran valor algunas caidas entre el parapeto y la alambrada que fueron recogidas bajo el tremendo fuego rifeño. Los cuatro **Bristol** regresaron a Nador con numerosos impactos.

En el Diario de Operaciones del 4º Grupo se escribiría aquel día:

"El Grupo de servicio, con una escuadrilla del 3º, ha reconocido y bombardeado el frente, observándose un grupo numeroso atrincherado a unos 800 metros de Sidi Messaud. Los moros continúan aumentando los trabajos de fortificación.

En Beni Buyari del Llano se ha visto bastante gente.

Cinco aparatos han intentado aprovisionar Tifarauin, sin poderse asegurar el resultado de la operación. Las condiciones en que se encuentra Tifarauin rodeado de lomas ocupadas por guardias enemigas, hace sumamente difícil la operación de aprovisionamiento; y respecto al peligro de la operación basta considerar que en un aparato han encontrado la muerte gloriosa los capitanes Boy y Baeza y que los otros cuatro han llegado con impactos.

Se han arrojado 32 bombas de trilita".

---

* La 2ª escuadrilla del 4º Grupo tenía ocho **Bristol F2B** y un **De Havilland DH-9.**

** El modo de suministrar agua a las posiciones sitiadas era arrojar barras de hielo de unos 10 kilos, envueltas en sacos.

## GRANDES ESFUERZOS PARA ROMPER EL CERCO

EL lunes, 20, a petición del general Echagüe, en funciones de comandante general, y presidida por el Alto Comisario, señor Silvela, llegado a Melilla el día anterior, se reunió una junta a la que asistieron los generales Aldave y Castro Girona, el capitán de navío García Velázquez, el teniente coronel Kindelán y otros jefes; de la reunión salió un plan para a toda costa levantar el cerco de Tifarauin el día 22, por medio de cinco fuertes columnas, una de las cuales partiría de Afrau en cuya costa habría de desembarcar el 21. Ese mismo día, la Aviación, la Escuadra y las Baterías del peñón de Alhucemas, llevarían a cabo una demostración sobre la bahía y la kabila de Beni Urriaguel, esperando que Abd el Krim, ante el temor de que las fuerzas españolas fueran a desembarcar, retirara del frente parte de las fuerzas que se oponían al avance de las columnas que habrían de liberar Tifarauin.

Para llevar adelante el plan, fueron concentrándose las fuerzas a lo largo del frente, desde Tizzi Assa a Afrau; cerca de esta última posición desembarcó a primeras horas del 21 una fuerte columna, al mando del coronel Pardo, apoyada en la difícil operación por el acorazado **España,** el cañonero **Lauria** y los guardacostas **Alcázar** y **Arcila,** que con su artillería batieron los barrancos entre Afrau y Tifarauin.

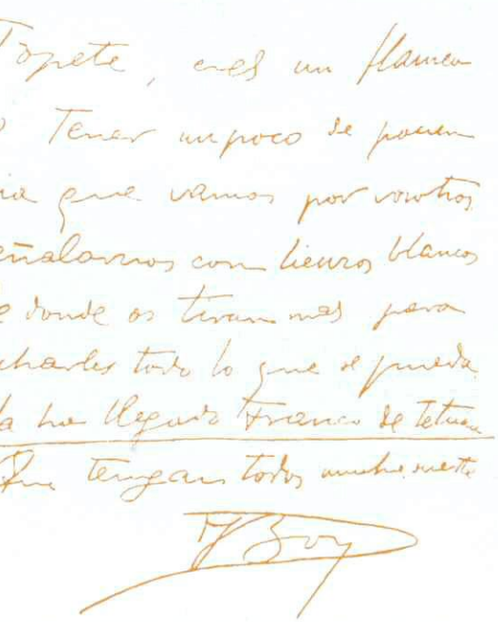
Con el fin de acercar las escuadrillas a sus objetivos, aumentando así el número posible de salidas, se instaló en Dar Driux* un aeródromo avanzado, enviándose por tierra equipos de mecánicos, montadores y soldados, combustible, bombas, munición de ametralladora, repuestos, vehículos y cuanto se consideró necesario.

El castigo a Beni Urriaguel y la demostración ante la bahía de Alhucemas se desarrolló desde las primeras horas del martes, 21, a lo largo de todo el día. Los aviones de los Grupos 3º y 4º realizaron 32 salidas, y 8 los **Dornier** de El Atalayón, arrojando más de 11 toneladas de bombas –incendiarias y de trilita– sobre los poblados de Axdir y la casa de Abd el Krim que estuvieron en llamas durante varias horas, haciendo sentir en toda su magnitud los horrores de la guerra en los pobladores de la rebelde kabila.

La acción de la Aviación fue complementada por los cañones de la isla de Alhucemas y por los acorazados **España, Alfonso XIII,** el crucero **Reina Regente,** el destructor **Cadarso** y otras unidades menores. Esta sería la última actuación bélica del **España,** ya que cinco días más tarde, el 26, dirigiéndose a Melilla en medio de una espesa niebla, encalló en los Farallones, frente al cabo Tres Forcas, de donde nunca podría ser sacado.

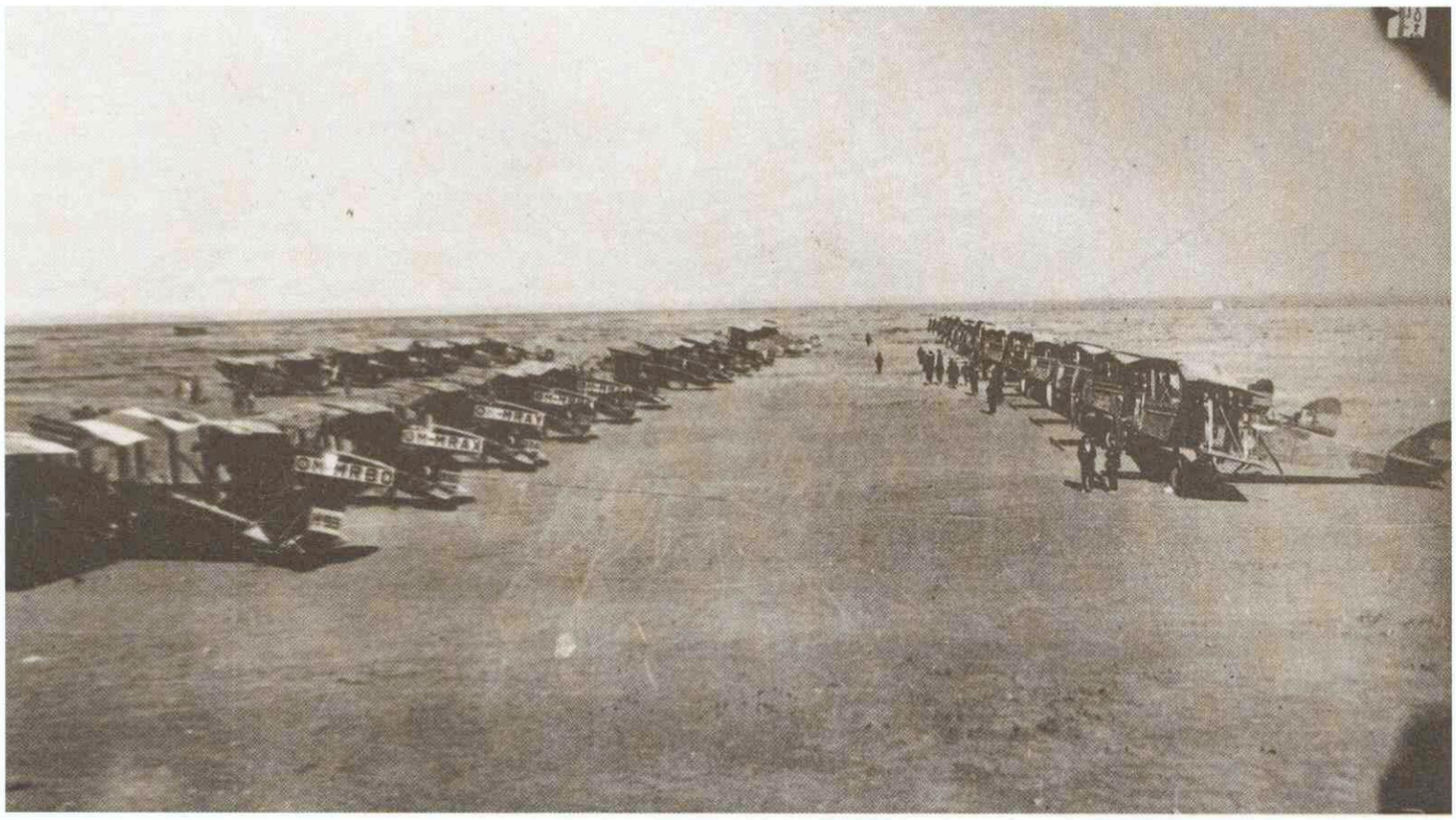
La situación en Tifarauin era ya insostenible; el 21, el heliógrafo de la posición, transmitía:

"Resistiremos hasta el último momento. Primero muertos que rendidos. Si es necesario volaremos la posición antes que entregarla".

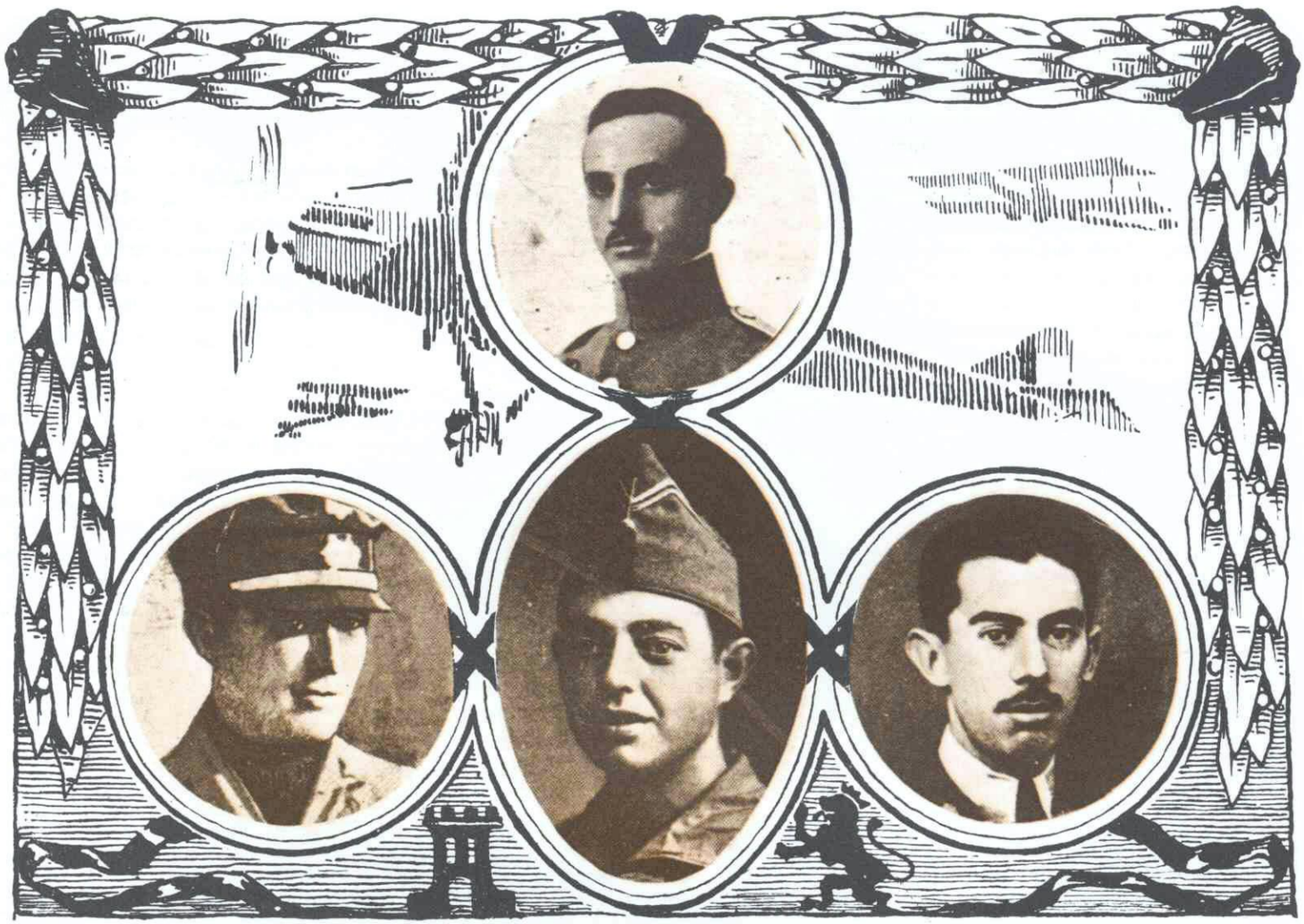

Topete, eres un flamenco
Tener un poco de paciencia que vamos por vosotros
Señalarnos con lienzos blancos
de donde os tiran mas para
echarles todo lo que se pueda
Ya han llegado Franco de Tetuan
Que tengan todos mucha suerte
F. Boy

*Mensaje arrojado por el Capitán Boy al Alférez Topete.*

* La distancia del aeródromo de Nador a Tifarauin es de 50 kilómetros, y de 85 a Alhucemas, mientras que Dar Driux dista de aquellos puntos, 20 y 48 kilómetros, respectivamente. Este aeródromo eventual ya había sido utilizado en la primavera de aquel año, con ocasión de las operaciones de socorro a Tizzi Assa.



*Aviones **Martinsyde F-4, Bristol F2B** y **De Havilland DH-9A "Napier"** en el aeródromo de Nador.*



D. Joaquín Boy Fontelles D. Luis Vilas Eleta D. Jaime Baeza Buceta

D. Bernardo Salgado y Fernández de Villa-Abrille

Aunque el mensaje hablaba elocuentemente del altísimo espíritu del capitán Rodríguez Almeida y de sus heróicos hombres, reflejaba al mismo tiempo que estaban en el límite de su resistencia. Si no eran socorridos en unas horas, sería inevitable la caida de la posición.

## TIFARAUIN ES LIBERADO. MUERE EL TENIENTE SALGADO

EL 22 fue el día decisivo. Cinco columnas llevarían a cabo la operación, quedando otra de reserva, a las órdenes del coronel Micheo, en Dar Driux, lista para acudir a donde necesario fuera. Las otras cinco —todas compuestas por cinco unidades de tipo batallón y un grupo de artillería— eran: la del coronel Pardo que, desembarcada en Afrau el día anterior, atacaría de flanco a los sitiadores de Tifarauin y ocuparía posiciones a vanguardia para apoyar el avance de la columna principal que, a las órdenes del coronel Salcedo, partiría de Dar Quebdani y marcharía, llevando el convoy, directamente sobre la sitiada posición, siendo flanqueada por la del coronel Seoane que partiría asimismo de Dar Quebdani, pasaría por Ibuseganem e Izzumar y caería sobre Tifarauin. Estas dos eran las columnas más fuertes: en la primera iba una bandera del Tercio y un tábor de Regulares, además de tres batallones, y en la segunda, dos tambores de Regulares y tres batallones; entre las dos contaban con 28 piezas de artillería. La tercera columna, al mando del coronel Morales, partiría de Kandusi, pasaría por Dar Mizzian y tendría como objetivo fijar los núcleos enemigos del Yebel Uddía, mientras que la cuarta, cuyo jefe era el coronel Vera, partiendo de Tafersit y apoyándose en Tizzi Assa ocuparía el Yebel Axgul; disponía esta última de una compañía de carros de combate. Con este sistema de avance en direcciones divergentes se pretendía desorientar al enemigo, dispersar sus esfuerzos atrayéndole a diferentes puntos y destruirlo. Al mando del conjunto estaría el general Fernández Pérez cuyo Cuartel General se estableció en Dar Quebdani.

Se organizó un turno entre las escuadrillas de modo que aseguraran el reconocimiento, vigilancia y bombardeo de las columnas de maniobra que en todo momento verían, al menos, tres aeroplanos sobre ellas; al propio tiempo se constituyó una masa aérea de reserva del Mando que, aunque inicialmente estaba destinada a apoyar el avance de la columna principal, y con ella el convoy, podría ser empleada en cualquier momento en el punto del frente que aconsejara el desarrollo de la operación. Los hidroaviones atacarían objetivos de la costa y apoyarían el avance de la columna de Afrau.

Las escuadrillas, tanto terrestres como de hidros, comenzaron su actuación cuando aún las columnas de tierra estaban muy alejadas de la zona de combate. Fueron aquellas primeras horas muy duras para los aviadores que recibían todo el fuego del numeroso enemigo que, amparado en pequeñas trincheras en forma de luneta, cortaba la ruta que habría de seguir el convoy. A las 8 de la mañana fue derribado el **De Havilland** pilotado por el capitán Cabrerizo que tomó tierra violentamente cerca de Kadia, resultando heridos él y el bombardero, sargento Lozano. El capitán González Gallarza, de la 2ª escuadrilla del 4º Grupo, llevando como observador al teniente Sanz Prieto, localizó un nido con varias ametralladoras, y volando a ras del suelo dejó caer las bombas con gran precisión, matando a la mayoría de los sirvientes de las máquinas; regresó a Dar Driux con 16 impactos. Ambos aviadores fueron citados como "distinguidos" en la Orden General del Ejército de Africa.

El teniente Bernardo Salgado Fernández de Villa-Abrille, de la 2ª escuadrilla del 4º Grupo, que en los días anteriores había realizado 8 vuelos de bombardeo y aprovisionamiento de Tifarauin, y que el 20 por la tarde había llegado a duras penas a terreno propio, con varios impactos y el depósito de gasolina, perforado, salió aquel 22

a las 12 —era su segunda salida en el día— para apoyar a las vanguardias de la columna Salcedo, pilotando el **Bristol** nº 44, y llevando de observador al teniente Luis Vilas Eleta. En un determinado momento observaron que una guerrilla del Tercio se encontraba en situación muy comprometida, acosada por numerosos moros que, amparados en pozos y trincheras a muy poca distancia de ella, materialmente fusilaba a los legionarios que no podían despegarse del suelo. Salgado, que había combatido en tierra y precisamente en una bandera del Tercio, no dudó un momento, y consciente de que había llegado el momento del sacrificio por España en auxilio de las fuerzas que desesperadamente se mantenían sobre el reseco terreno, descendió a menos de 10 metros de altura delante de los desplegados legionarios, regando con bombas en la primera pasada los reductos enemigos, e insistiendo después en meterse materialmente en la barrancada para que Vilas, con la ametralladora de torreta, regara de plomo las trincheras rifeñas, llenándolas de muertos y heridos; en cada pasada era el aeroplano alcanzado por los proyectiles enemigos; uno hirió en la cabeza a Vilas que hizo señas a Salgado de que siguiera; otro rompió la bomba de gasolina, haciendo ratear el motor. Salgado se volvió a Vilas, diciéndole: **"No te preocupes, pongo la nodriza; sigue tirando, es preciso apoyarlos. Luego nos salvaremos nosotros".** Pero pocos segundos más tarde una bala le alcanzaba en el pecho, dejándole vida unicamente para llevar el aeroplano a tierra, aunque violentamente; Vilas siguió disparando hasta chocar con el suelo. Los legionarios pudieron arrojarse sobre las trincheras enemigas y rematar con las bayonetas la labor de los aviadores cuyos cuerpos rescataron de los restos del **Bristol**, Vilas, aún con vida, fue evacuado al hospital de campaña de Dar Quebdani donde moriría al día siguiente, luego de relatar lo sucedido en el aire, sin dejar de exclamar: **"Salgadito, ¡que valiente! ¡que valiente!".**

| FUERZAS AEREAS EN LA ZONA ORIENTAL DE MARRUECOS EN 1923 (*) | |
|---|---|
| Jefe: Teniente Coronel Kindelán Duany | |
| 3er Grupo (Pesado) Jefe: Cap. Carrillo Durán (J) | |
| 1ª Escila. | DH-4 "Rolls" núms. 20, 24, 26, 29, 37, 45, 51. Jefe: Cap. García Muñoz. |
| 2ª Escila. | DH-4 "Rolls" núms. 10, 11, 14, 23, 46, 36, 77 (**). Jefe: Cap. Barrón Ramos de Sotomayor (T.) |
| 3ª Escila | DH-4 "Rolls" núms. 16, 19, 35, 43, 48, 52, 55. Jefe: Cap. Loriga Taboada. |
| aeroplano sanitario, Breguet XIV, núm. 98. | |
| 4º Grupo (Ligero) Jefe: Cap. Sáenz de Buruaga Polanco. | |
| 1ª Escila. | Bristol F2B núms. 63, 64, 65, 68, 69, 70. Jefe: Cap. de Bono Boix. |
| 2ª Escila. | Bristol F2B núms. 5, 12, 17, 23, 26, 29, 44, 86 (**). Jefe: Cap. Llorente Sola (R.) |
| 3ª Escila. | DH-9A "Napier" núms. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Jefe: Cap. González Gallarza (E.) |
| Escila. de Caza Martinsyde F-4 núms. 3, 4, 6, 7, 8. Jefe: Cap. Ortiz Muñoz. | |
| Grupo de Hidros Jefe: Cap. Mas de Gaminde. | |
| 1ª Escila. | Savoia S-16 bis núms. 10, 11, 12, 14, 16, 17. Jefe: Cap. Jiménez Martín. |
| 2ª Escila. | Dornier "Wal" núms. 1, 2, 3, 4, 5, 6. Jefe: Cap. Franco Bahamonde. |
| (*) | A partir del 25 de agosto, con la llegada a Melilla del transporte de aeroplanos de la Aeronáutica Naval, Dédalo, se dispuso de una escuadrilla de Macchi M-18 y media de Savoia S-16 bis, en él embarcadas, hasta el 17 de octubre en que el buque abandonó Marruecos. |
| (**) | Los aeroplanos, 77 y 86 eran De Havilland DH-9. |

El Diario de Operaciones del 4º Grupo, con laconismo espartano, diría aquel día:

> "Se han mantenido en el aire durante todo el día varios aparatos del Grupo, cooperando a la acción de las columnas hasta que éstas han terminado la retirada.
>
> No ha regresado al aeródromo el Bristol tripulado por los tenientes Salgado y Vila".

La operación para levantar el cerco de Tifarauin y liberar a sus heróicos defensores, tuvo éxito, y en él tuvo importancia decisiva el denodado esfuerzo de los aviadores que —sin contar las efectuadas el día 21 en la operación de castigo a Beni Urriaguel— llevarían a cabo 184 salidas en beneficio de Tifarauin, en misiones de bombardeo a los sitiadores, abastecimiento de la posición y apoyo a las columnas, arrojando en ellas más de 12 toneladas de bombas y casi 2 de suministros. El capitán Rodríguez Almeida, que sería distinguido con la Medalla Militar por su heróica defensa, en declaraciones a la Prensa resaltó la importancia de la Aviación en apoyo de la posición, que según él había sido vital para que ésta se mantuviera; terminaba sus declaraciones, diciendo: **"Donde haya un aviador hay que descubrirse".**

La tremenda derrota de Abd el Krim cuyas bajas fueron tan cuantiosas que dejó sobre el campo 235 cadáveres —180 de ellos con armamento— no fue aprovechada; órdenes de Madrid sumieron de nuevo al Ejército victorioso en la peligrosa inactividad, y el éxito no fue explotado.

## CUATRO PROPUESTAS DE LAUREADA

EL día 23, la Orden de las Fuerzas Aéreas de Melilla, decía:

> "Los diez últimos días de operaciones, en acción contínua, sin descanso en el día, sostenidos por estas escuadrillas escasas de elementos, han puesto a prueba una vez más el temple de alma del personal navegante y el entusiasmo y pericia del de tierra.
>
> Al felicitaros por el éxito, no puedo olvidar las pérdidas sufridas: tres compañeros más han muerto y otro yace gravísimo. Todos han actuado heróicamente.
>
> El capitán Boy, honra y esperanza de nuestra Aviación, piloto magnífico de temeridad y arrojo, sin pensar más que en la Patria y en el cumplimiento exagerado del deber.
>
> El capitán Baeza, inteligente y entusiasta, le acompaña a socorrer a unos compañeros sitiados y entra con él en una vida mejor.
>
> Por último, el teniente Salgado, bueno entre los buenos, sencillo y bravo como pocos, sin jactancia ni orgullo, muere de un balazo en ese corazón tan noble y grande que aún latió algunos segundos para salvar de la muerte inmediata a su observador, teniente Vilas, quién, herido en la cabeza, siguió disparando su ametralladora hasta tocar tierra.
>
> Loor a los héroes, y sean ellos nuestro orgullo y nuestra guía".
>
> El teniente coronel jefe de las Fuerzas Aéreas. Kindelán.

Los cuatro aviadores fueron propuestos para la Cruz Laureada de San Fernando, y se abrieron los oportunos expedientes de juicio contradictorio, pero el reglamento de la Orden se regía entonces por el R.D. de 5 de julio de 1920, y en su artículo 58, dedicado a **Aviación**, en el apartado 1º ponía como condición **sine qua non** para obtener el ingreso en la Orden, regresar al aeródromo con el aparato. Indudablemente el legislador no había previsto la imposibilidad de regresar con el avión destruido y habiendo entregado la vida. Habrían de pasar veinticinco años antes de que a un aviador muerto entre los restos de su aeroplano le fuera otorgada la Laureada.*

Boy, Baeza, Salgado y Vilas fueron ascendidos al empleo superior, por méritos en campaña, con antigüedad de la fecha de su muerte. ■

* En enero de 1948 le fue concedida la C.L.S.F. al capitán José Calderón Gaztelu que el 16 de febrero de 1937, en el Jarama, luego de pronunciar aquel "Bombardearemos, caiga quién caiga", al frente de su escuadrilla cayó con su avión envuelto en llamar, en territorio enemigo.

# El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier

**JOSE WARLETA CARRILLO**
**Coronel Ingeniero Aeronáutico**

EL nombre "de Havilland" (que se escribe así, con "d" minúscula) ha sido, sin duda, uno de los verdaderamente grandes en la historia de la industria aeronáutica mundial, tan conocido internacionalmente como Breguet, Curtiss o Junkers, pongamos como ejemplo. Desde sus aparatos de bombardeo diurno de la Primera Guerra Mundial DH.4, DH.9 y DH.9A a sus reactores de línea Comet y Trident, las siglas D.H. se han identificado con un número importante de aviones de antología, entre ellos la Moth, pionera de las avionetas de aero club, y el sensacional Mosquito de la Segunda Guerra Mundial. Aunque el nombre se perpetúa en la firma The de Havilland Aircraft of Canada, Ltd., la firma madre británica perdió su identidad al ser absorbida en 1960 por el grupo Hawker Siddeley (hoy, a su vez, incluído en British Aerospace).

En este trabajo intentamos trazar la historia de los primeros de Havilland que prestaron servicio en nuestra Aviación Militar, es decir, los DH.4, DH.6, DH.9 y DH.9A, reservando para un posible artículo futuro los tipos Moth, Moth Major, Tiger Moth y Dragon Rapide que sirvieron en años posteriores, siempre hablando de los previos a la Guerra Civil.

Como solemos hacer, hablaremos de la historia de estos aeroplanos desde su orígen, incluso echando un vistazo a la trayectoria anterior de su creador. Porque Geoffrey (más tarde Sir Geoffrey) de Havilland tenía un pasado interesante. Aunque no de los primeros, de Havilland figura todavía entre los constructores que aprendieron a volar en su propia creación. Además, antes de ocupar el puesto de jefe de proyectos y piloto de ensayos en la Aircraft Manufacturing Co., Ltd. (Airco), en la que diseñó los aviones objeto de este artículo, de Havilland había creado en la Royal Aircraft Factory de Farnborough varios aparatos de significación histórica.

## *Origen de los aeroplanos de Havilland*

GEOFFREY de Havilland nació el 27 de julio de 1882 en un pueblecito cercano a High Wycombe, Buckinghamshire, hijo de un sacerdote anglicano. Su hermano mayor (que había de morir muy joven) y él mostraron temprana afición por la mecánica. Geoffrey estudió en la Crystal Palace Engineering School desde 1900 a 1903, trabajando seguidamente en varias firmas, entre ellas la Wolseley Tool and Motor-Car Company de Birmingham, en la que fue delineante proyectista. Aunque su dedicación principal fueron los motores de motocicleta y automóvil, las noticias de los vuelos de Wilbur Wright en Le Mans le estimularon a construir un aeroplano. Con mil libras esterlinas que le dio su abuelo materno a tal fin, y formando equipo con Frank Hearle, de Havilland proyectó ante todo el motor, un cuatro ciclindros

*Los* ***de Havilland DH.9*** *fueron empleados satisfactoriamente en las escuelas más que en* ***Marruecos.***

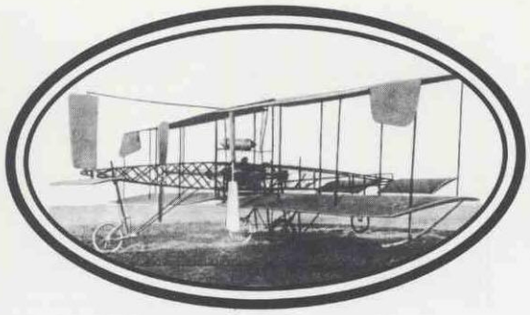
opuestos dos a dos, que encargó fabricar a la Iris Car Company de Willesden. El de Havilland Nº 1, construído en Fulham y terminado en diciembre de 1909 en Seven Barrows por él y Hearle no fue un éxito. Tras muchos intentos infructuosos de despegue con el mismo de Havilland de piloto, el aparato dio un salto y, apenas alzado del suelo, cayó violentamente y quedó destruído. "Creo que fue una mezcla de impaciencia y pura fuerza de voluntad lo que al fin hizo al primer aparato de Havilland despegar para su primer vuelo", diría muchos años después Sir Geoffrey en su autobiografía **Sky Fever**. "Y fue la crasa ignorancia lo que le hizo caer violenta y desastrosamente".

Sin desanimarse, de Havilland hizo, con el mismo motor y también en Fulham, su Nº 2, que llevó a Seven Barrows en verano de 1910 para probarlo. Esta vez el resultado fue muy positivo. Tras semanas de cuidadosos ensayos rodando por el campo, el joven Geoffrey logró un salto horizontal de unos veinte metros a "varias pulgadas" de altura. A partir de entonces, las pruebas fueron, si cabe, aún más cuidadosas. Era necesario aprender a volar al mismo tiempo que descubría las virtudes y defectos de su creación. Por fin, tras una sucesión de saltos rectilíneos cada vez más largos, de Havilland decidió un día continuar el vuelo. Subió a unos 15 metros y suavemente hizo un viraje de 180 grados. Viento en cola, tanteó cuidadosamente los mandos y, tras otro viraje de 180 grados, redujo motor y planeó hacia su primer verdadero aterrizaje. Tras un bote inicial, el Nº 2 rodó unos cuantos metros y se detuvo.

El de Havilland Nº 2 era un biplano estilo Farman, es decir, con hélice propulsora y timón de altura anterior. El motor desarrollaba 45 HP (1). A partir de este primer vuelo en circuito cerrado, de Havilland continuó su aprendizaje, logrando mayores alturas e incluso llevando pasajeros: en primer lugar, como es natural, a Frank Hearle; más adelante su esposa Louie que llevaba en brazos a su primogénito Geoffrey de Havilland Jr., futuro piloto de ensayos que se mataría en accidente en 1946. En noviembre, el novel constructor comenzó a considerarse un piloto competente.

(1) Para los motores británicos y norteamericanos expresamos la potencia en horse power (1 HP = 1,014 CV).

Antes de Navidad, Mervyn O'Gorman, superintendente de la fábrica de globos del Ejército en Farnborough, que intentaba esforzadamente realizar trabajos en el campo de los aeroplanos, logró del War Office que comprara el de Havilland Nº 2 por 400 libras esterlinas y empleara al inventor para desarrollarlo y proyectar nuevos aparatos, con Hearle como mecánico.



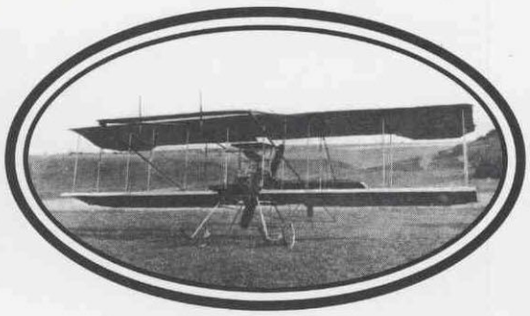
*Nº 1*

## *En Farnborough*

EN la Balloon Factory, que pasaría en abril de 1911 a llamarse Army Aircraft Factory y un año más tarde Royal Aircraft Factory, ya había existido cierta actividad aviatoria en años pasados, a cargo de John W. Dunne, que experimentaba con aeroplanos sin cola, y de Samuel F. Cody, que había realizado en octubre de 1908 el primer vuelo en Gran Bretaña (de sólo 27 segundos de duración) en su "British Army Aeroplane Nº 1". Pero desde mayo de 1909, el War Office no permitía experimentar aeroplanos y Cody siguió sus trabajos por cuenta propia. Así pues, la compra del aparato de Havilland y la contratación del constructor y Hearle fue sólo debida a la tenacidad de O'Gorman, que octuvo por lo menos permiso para "reparar y reconstruir" aeroplanos rotos.

En enero de 1911, Geoffrey de Havilland, único piloto de ensayos de la Factory, realizó las pruebas necesarias para demostrar la aeronavegabilidad de su Nº 2, que recibió la denominación oficial F.E.1. Al mismo tiempo proyectaba un desarrollo con motor rotativo Gnome de 50 CV que se llamó F.E.2. Este prototipo, varias veces remotorizado y mejorado, continuó en vuelo hasta febrero de 1914 y fue progenitor de los diversos F.E.2b, c, d, etc. usados en cantidad en la Primera Guerra Mundial.

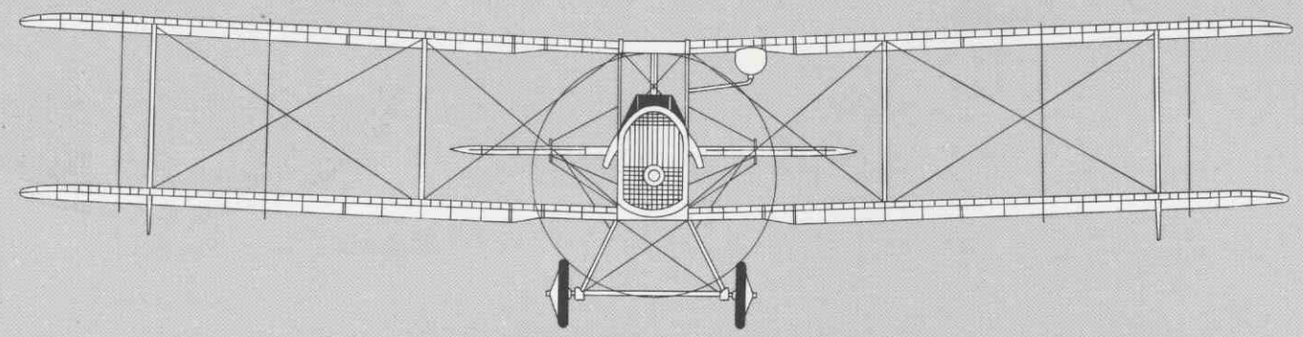
Geoffrey de Havilland hizo también un biplano canard, el S.E.1, terminado probablemente antes que el F.E.2, pero que resultó mortal para un piloto con poca experiencia, que se estrelló en barrena. El proyecto más importante de de Havilland en Farnborough fue el B.E.1, que vólo en diciembre de 1911 por primera vez. Se trataba de un biplano tractor con una configuración similar a la de la gran mayoría de los biplanos que se han producido posteriormente en el mundo, excepto que el mando lateral se efectuaba por alabeamiento de las alas y que carecía de plano de deriva. Aunque desde 1909 se habían construído en el mundo unos pocos biplanos tractores (Goupy, Breguet, A.V. Roe, Caudron, Zodiac), el B.E.1, con sus armónicas proporciones y fuselaje totalmente forrado, ofrecía un aspecto particularmente moderno. Como la instalación del motor Wolseley de 60 HP. producía mucha resistencia al avance, el aparato que se fabricó en serie fue el B.E.2, dotado de un motor

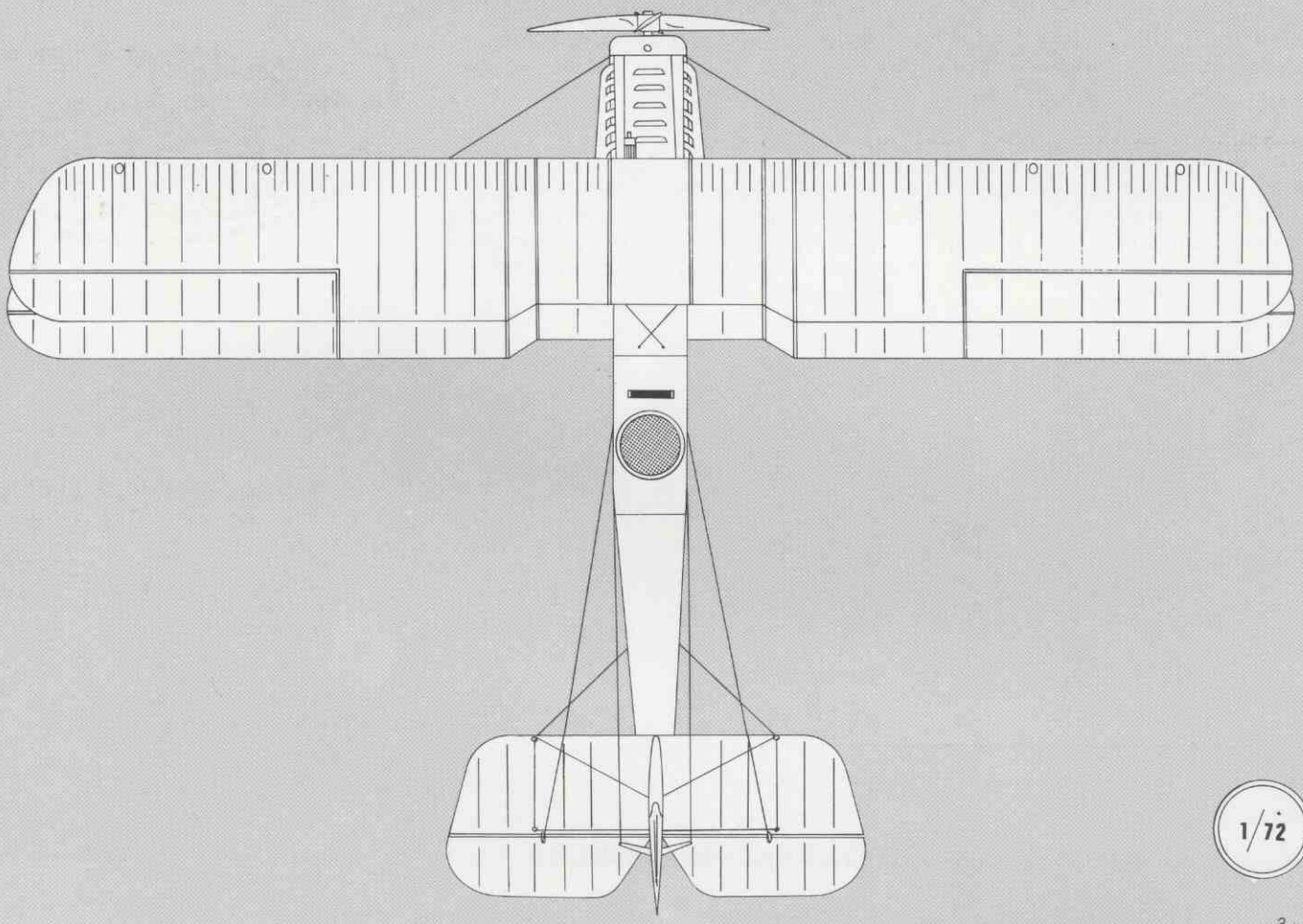


*Nº 2 (FE.1)*

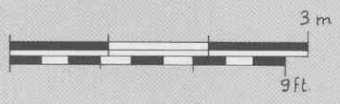
*El **DH.4 Avila (núm. 48)** fue uno de los regalados al **Ejército** por las provincias tras el desastre. En **Melilla** fue pilotado por el capitán **Gudín,** de la **3.ª escuadrilla.***

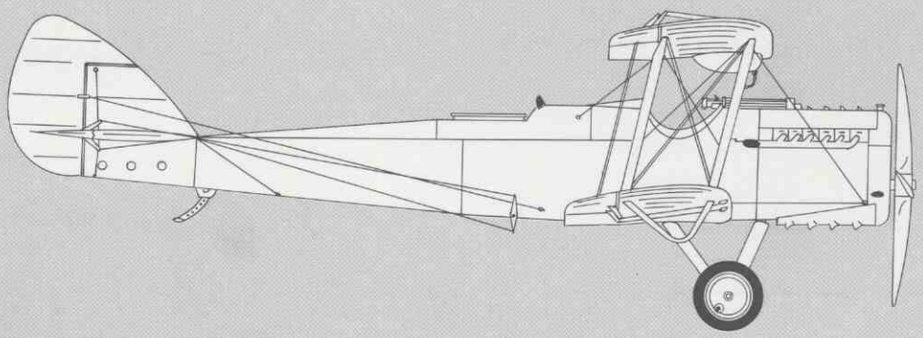
DH.4





1/72

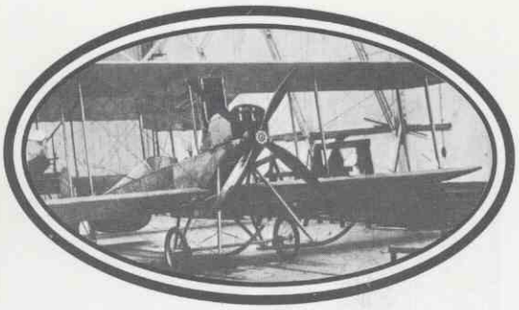


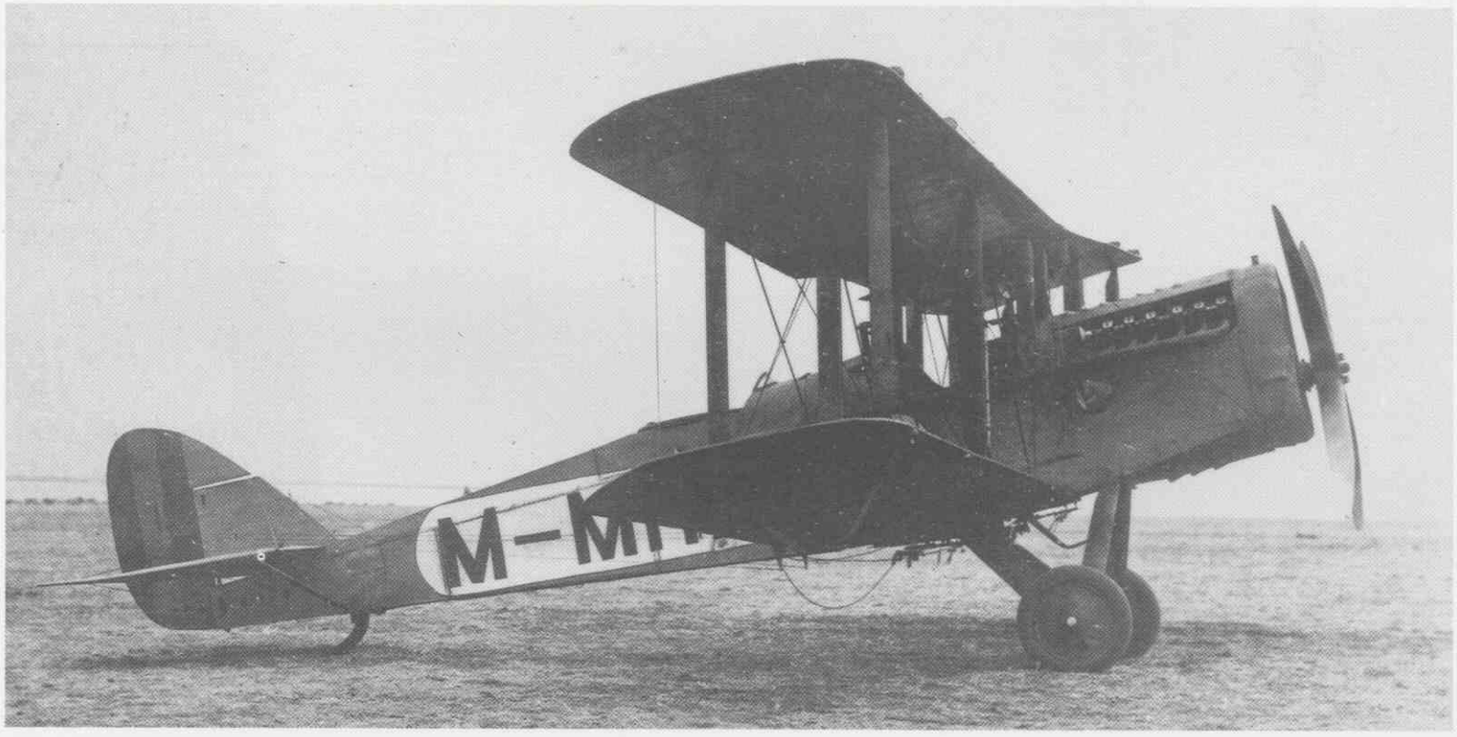
Renault de 70 CV y capaz de desarrollar una velocidad de 116 km/h. Los descendientes del B.E.2 fueron numerosos y las versiones B.E.2a hasta B.E.2e fueron usadas en el frente durante la Primera Guerra Mundial, si bien de Havilland no estaba ya en la Factory.

Aunque no producido en serie, el último proyecto de Geoffrey de Havilland en Farnborough, denominado B.S.1 y aparecido a principios de 1913, constituyó su más audaz avance técnico en aquel período. Era un biplano monoplaza de líneas muy limpias, con un Motor Gnome rotativo en doble estrella de 100 CV y un bonito fuselaje monocasco de madera. El B.S.1 fue el primer aparato proyectado como scout (explorador) rápido y se le considera precursor de todos los scouts británicos de la guerra de 1914-18, siendo capaz de volar a 147 km/h. En marzo de 1913, de Havilland, durante un ensayo del B.S.1, entró en barrena y fue incapaz de salir de ella. La barrena era bastante plana y el golpe no fue fatal (mandíbula rota y pérdida de dientes). El aparato fue reconstruído como B.S.2 (más tarde S.E.2) con un motor Gnome de 80 CV y un timón más grande. Este prototipo único llegó a prestar servicio en Francia en 1914-15, armado con dos fusiles sujetos al fuselaje y tirando por fuera del disco de la hélice, con lo que fue utilizado para vuelos de patrulla ofensiva.

En enero de 1914 se fundó el Aeronautical Inspection Directorate para realizar la inspección oficial de todas las aeronaves y motores británicos. De Havilland fue nombrado inspector de aeronaves, puesto que le permitía seguir volando, pero no proyectar aviones. Por ello decidió abandonar el servicio oficial.



*B.E.1*




*Un **de Havilland DH.4** probablemente recién recibido de **Inglaterra**. Nótese la bandera en el timón con franjas verticales al estilo británico.*

## *La Aircraft Manufacturing Company, Limited (AIRCO)*

GEORGE Holt Thomas había fundado la Aircraft Manufacturing Co. en 1912, adquiriendo las licencias de fabricación de Henry y Maurice Farman. Aunque el negocio le iba bien, Thomas aceptó a principios de 1914 la propuesta de Geoffrey de Havilland de hacer sus propios proyectos, y en mayo lo contrató como diseñador, supervisor de construcción y piloto. La fábrica Airco estaba en Hendon.

Al estallar la guerra en agosto, las autoridades consideraron que de Havilland, que pertenecía a la Reserva del Royal Flying Corps, era más útil como proyectista de aviones que en el frente. Esto permitió que apareciesen durante el conflicto los primeros aparatos con las siglas DH y popularmente conocidos como de Havilland (aunque en rigor eran Airco), algunos de los cuales estuvieron entre los mejores de su tiempo.

## *Los biplanos propulsores DH.1 y DH.2*

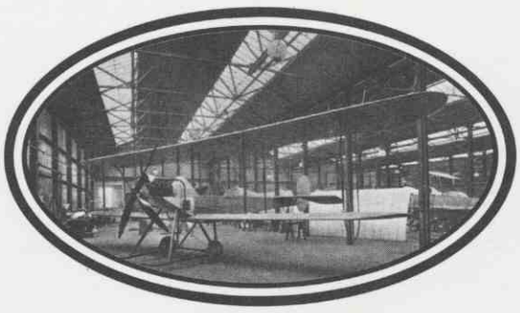
GEOFFREY de Havilland comenzó su actuación en Airco por el proyecto de un biplano tractor al estilo del B.E.2, pero el War Office quería un aparato con hélice propulsora para poder instalarle en el morro un arma con campo de tiro despejado. Por lo tanto, el Airco DH.1, cuyo prototipo voló por primera vez en enero de 1915, fue un biplaza más bien en la tradi-

*Otro **DH.4** regalado por las ciudades españolas al **Servicio,** el **Cartagena (núm. 47)** llegó a **Melilla** en **1921** y fue pilotado por el capitán **Fernández Mulero** en la **3.ª escuadrilla.***

*El **DH.4 núm. 14** en vuelo. Era uno de los aparatos que estaban en servicio antes del desastre de **Annual.***

ción del F.E.2 de 1911. De los 73 que se fabricaron, la gran mayoría usaba el motor Beardmore de 120 HP. Más de la mitad de los DH.1 fueron destinados a las escuelas y ninguno fue a Francia.

El segundo Airco, el DH.2, fue también un biplano propulsor, pero monoplaza, que voló por primera vez el 1 de junio de 1915. Su motor era un Gnome Monosoupape de 100 CV y disponía de una ametralladora móvil frente al piloto. Precisamente el 1 de agosto, el as alemán Max Immelmann obtuvo su primera victoria aérea usando el monoplano Fokker E.I, revolucionario por utilizar por primera vez un dispositivo mecánico para disparar a través de la hélice. Esta victoria fue prólogo de la carnicería de aviones aliados que los británicos llamaron "Fokker scourge" (azote o plaga de los Fokker) que se extendió desde el otoño hasta finales del invierno. El DH.2, a falta de mecanismos interruptores o sincronizadores, que los Aliados no tenían, podía disparar por el morro y era bastante maniobrable, si bien lento. Fue fabricado en 400 ejemplares y enviado a Francia ya en febrero de 1916, constituyendo los primeros escuadrones de cazas monoplazas británicos. La experiencia hizo fijar la ametralladora al morro, usando los pilotos la técnica de apuntar con el fuselaje, como los Fokker alemanes y los Nieuport franceses. Estos últimos resolvían el problema montando una ametralladora fija sobre la cabaña, tirando por encima del disco de la hélice. El DH.2 contribuyó a terminar con el azote de los Fokker (en verano de 1916 reinó la aviación aliada), pero los nuevos cazas alemanes de fines de año, Halberstadt y Albatros, acabaron a su vez imponiéndose, resultando el DH.2 claramente superado.



***B.E.2***

## *El bimotor DH.3 y el formidable DH.4*

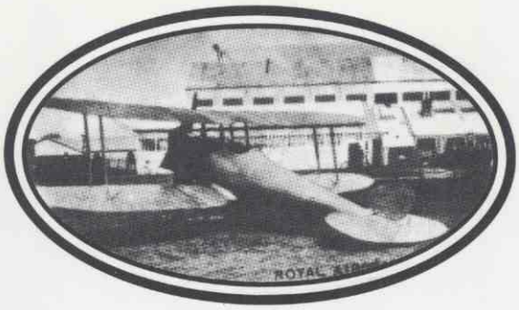
EL tercer proyecto realizado por de Havilland en Airco fue el bimotor de combate y bombardeo DH.3, del que sólo se fabricó un prototipo, volado en 1916 con dos motores Beardmore de 160 HP. Antes de terminar el primer aparato de serie, el War Office cambió de opinión: ahora quería un bombardero monomotor de gran velocidad. El DH.3 será recordado, no obstante, como antecesor directo del DH.10 y como primer de Havilland que usó la forma de deriva y timón de dirección que seria típica de los aviones de este constructor durante muchos años.

La respuesta a los deseos del War Office fue el Airco DH.4, un biplaza biplano tractor de formas equilibradas, regulares. El primer prototipo hizo su vuelo inicial en agosto de 1916, pilotado por su creador, el capitán Geoffrey de Havilland (entonces solía significarse el empleo de de Havilland como oficial de la Reserva del Royal Flying Corps). Este primer prototipo tenía un motor B.H.P. de 200 HP; se trataba de un seis cilindros verticales refrigerado por agua, derivado del Beardmore de 160 HP. La hélice era de cuatro palas. Todavía en el verano voló el segundo prototipo, con modificaciones menores y dotado de un motor de doce cilindros en V, refrigerado por agua, Rolls-Royce 250 HP.

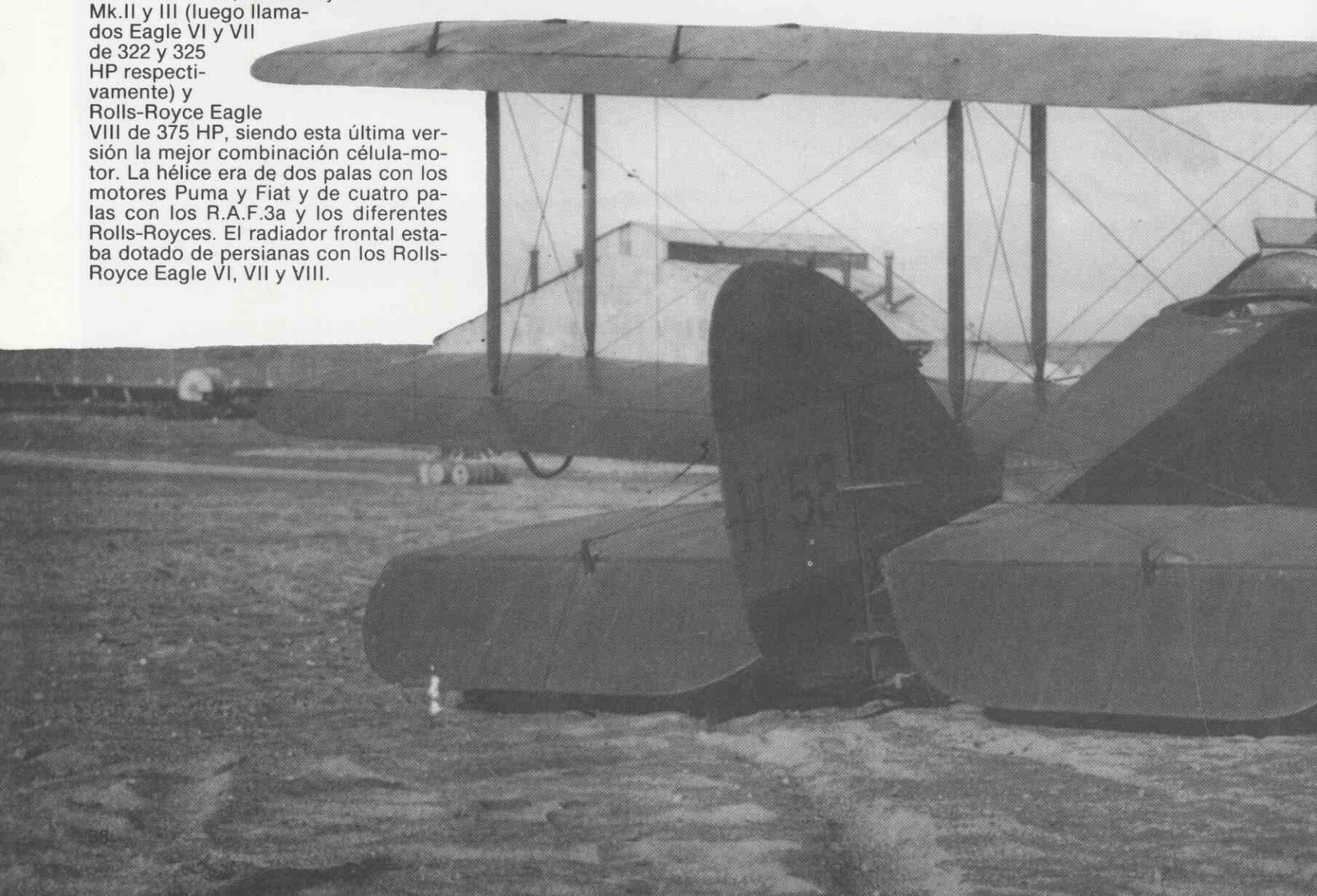
A principios de 1917 comenzaron a aparecer los aparatos de la primera serie, similares al segundo prototipo, pero con arcos guardaplanos bajo los montantes exteriores y un armamento consistente en una ametralladora Vickers sincronizada para el piloto y una Lewis sobre anillo Scarff para el observador. La mayor parte de los aviones de esta serie tenían el motor Rolls-Royce 250 HP Mk.III o Mk.IV. Los motores Rolls-Royce 250 HP Mk.I a Mk.IV fueron más tarde conocidos como Eagle I a IV. Los DH.4 llegaron a Francia en marzo con el Nº 55 Squadron del Royal Flying Corps.

El DH.4, definido como biplaza de bombardeo diurno, tenía el puesto de pilotaje debajo de la cabaña y el del observador bastante detrás, por encontrarse entre ellos el depósito de gasolina. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo, equipando las sucesivas series (dotadas de varios tipos de motor) numerosos escuadrones no sólo en el frente de Francia. Para los cazas alemanes era difícil alcanzar al DH.4, rápido y buen trepador, pero en caso de trabar combate, la incomunicación entre piloto y observador era un grave inconveniente para el por lo demás excelente bombardero.

El DH.4 se fabricó además de con los ya indicados, con los motores R.A.F.3a de 200 HP, Siddeley Puma de 230 HP (desarrollo del B.H.P.), Fiat A.12 de 260 CV, Rolls-Royce 275 HP Mk.II y III (luego llamados Eagle VI y VII de 322 y 325 HP respectivamente) y Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP, siendo esta última versión la mejor combinación célula-motor. La hélice era de dos palas con los motores Puma y Fiat y de cuatro palas con los R.A.F.3a y los diferentes Rolls-Royces. El radiador frontal estaba dotado de persianas con los Rolls-Royce Eagle VI, VII y VIII.



*B.S.1*



*D.H.2*

Durante la Guerra Europea, Airco, Westland y otras firmas británicas fabricaron 1.449 DH.4, pero esta cifra, con ser importante, palidece frente a la de 4.846 ejemplares hechos en los Estados Unidos con motor Liberty, si bien menos de 200 DH.4 americanos llegaron al frente antes del armisticio. En cambio, los DH.4 británicos estuvieron entre los primeros componentes de la Independent Air Force, RAF, creada en junio de 1918 para realizar ataques estratégicos contra Alemania, dando muy buena cuenta de sí hasta el fin de las hostilidades. Al terminar la guerra, el DH.4 desapareció pronto de la RAF. Algunos ejemplares fueron exportados a Bélgica, Chile, Grecia e Irán, así como a España.

## *El contrahecho DH.5 y el feo DH.6*

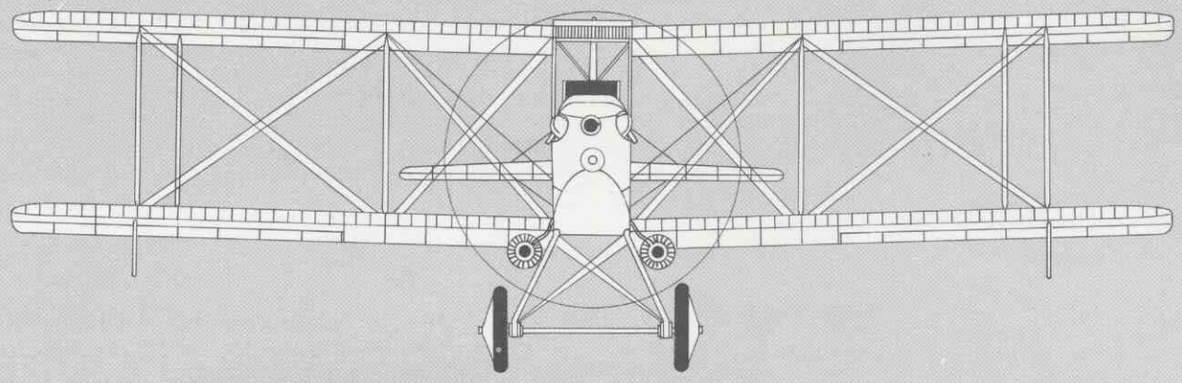
YA a fines de 1916, de Havilland puso en vuelo el DH.5, con motor rotativo Le Rhone de 110 CV. Se trataba de un monoplaza de caza cuya célula biplana tenía decalaje negativo, para mejorar la visibilidad del piloto, situado delante del ala superior. Como los DH.4 de serie, el DH.5 tenía ya una ametralladora sincronizada con la hélice y fue pedido en cantidad, pero su servicio en el frente, en 1917, fue insatisfactorio.

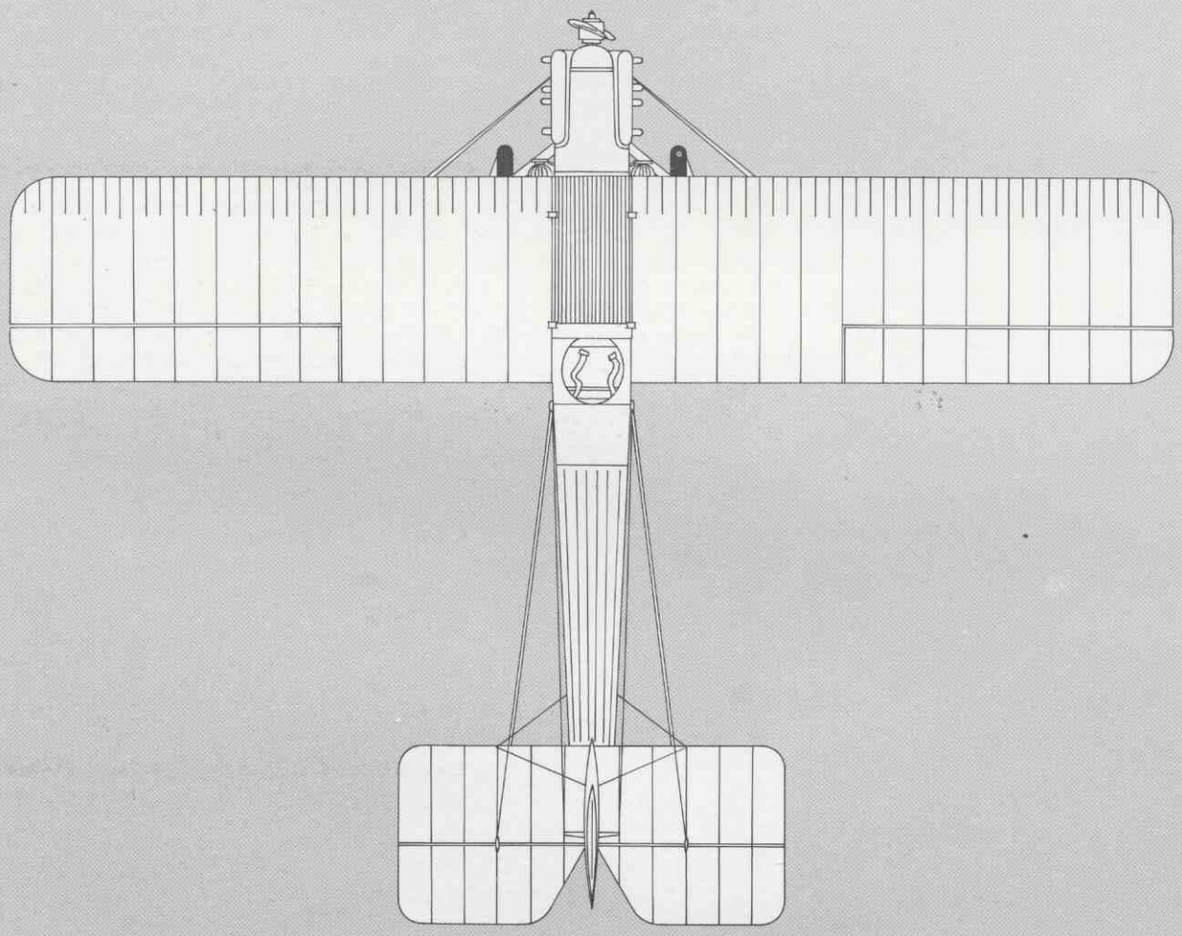
El DH.6 era un aparato de escuela elemental proyectado para lograr sencillez de fabricación y bajo costo. El resultado fue también bajo en actuaciones; parecía un DH.4 reducido y afeado, con alas sin decalaje y los dos ocupantes sentados en tandem dentro de una "bañera" común. De sus alas rectangulares decían en su tierra natal que se fabricaban por millas y se cortaban por yardas y su cola vertical, cortada poligonalmente, no recordaba la armoniosa forma exhibida por los DH.3, DH.4 y DH.5.

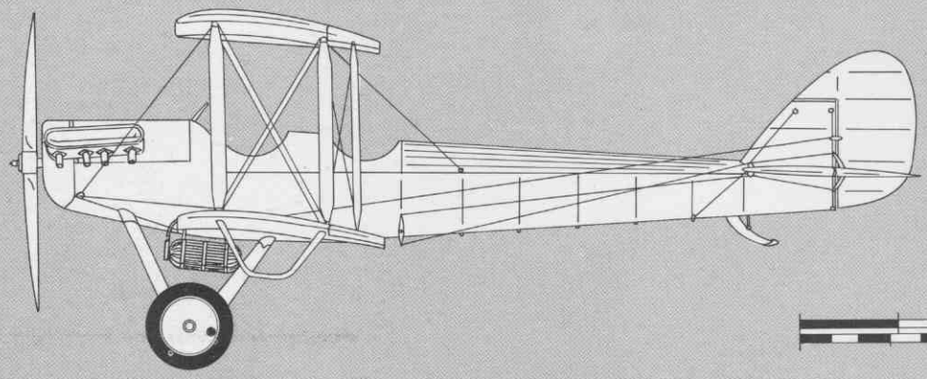
Como la necesidad de este tipo de aparato por parte del RFC data de fines de 1916 y el primer contrato de serie de enero de 1917, el primer vuelo del prototipo (si lo hubo) podría haber tenido lugar en las últimas semanas de 1916, pero todas las fuentes de que disponemos señalan 1917 (sin más precisión) como fecha del primer vuelo. El DH.6 fue pedido en muy grandes cantidades, totalizando, según alguna fuente, 2950 ejemplares por Airco y muchas otras firmas. El motor normal era el R.A.F.1a de 90 HP (sin capot, para mayor sencillez), pero también se usaron el Curtiss OX-5 de 90 HP y el Renault de 80 CV. En servicio, el DH.6 recibió varios epítetos ("Clutching

***DH.9 Hispano 300 CV, núm. 58,*** *de Fotografía. El* ***puesto*** *del* ***piloto*** *ha sido* ***adelantado.***

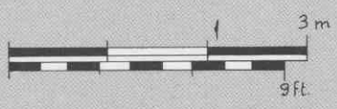
DH.6



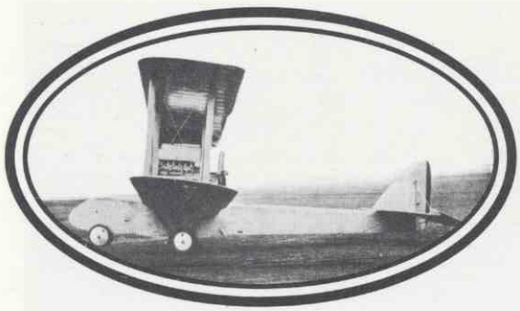




1/72



Hand", "Sky Hook") y permaneció en las escuelas sólo hasta que el Avro 504 fue normalizado en exclusiva. En el último año de la Guerra Europea se usó como avión de patrulla antisubmarina en las costas británicas, labor en la que era enormemente ineficiente, pues su carga útil obligaba a elegir entre llevar observador y llevar bombas. Terminada la guerra, la RAF se deshizo de sus DH.6 (le quedaban más de 1.000) con presteza.

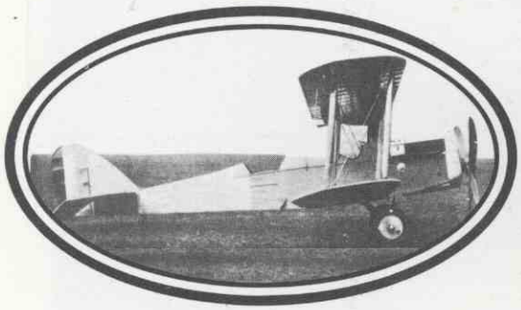


*D.H.3*

## *El DH.9 y el DH.9A*

LOS proyectos DH.7 y DH.8 (cazas monoplaza y biplaza respectivamente) nunca se terminaron, de manera que el siguiente tipo de Geoffrey de Havilland fue el Airco DH.9. A principios del verano de 1917, el War Office recomendó elevar a 200 el número de escuadrones en servicio del Royal Flying Corps. En su mayoría serían escuadrones de bombardeo. El gobierno aceptó la propuesta. Se pensaba en la fabricación en masa del DH.4, que era el mejor avión de bombardeo diurno ya en servicio, con el motor B.H.P., fabricado por varias firmas. Más o menos al mismo tiempo, Geoffrey de Havilland terminó el prototipo DH.9, a base de modificar un DH.4 de serie. Este aparato voló por primera vez en julio. Usaba las mismas alas y la misma cola que el DH.4, pero el fuselaje era nuevo, habiéndose cambiado entre sí las posiciones del depósito de gasolina y el puesto del piloto, que ahora estaba detrás de la cabaña, inmediatamente delante del observador. El motor del prototipo era un Galloway Adriatic de 230 HP (un B.H.P. hecho por Galloway) y la hélice era cuatripala. El nuevo avión debería ser algo más rápido que el DH.4 con motor Siddeley Puma de 230 HP (que, como sabemos, era un desarrollo del B.H.P.) y tener mayor alcance. El Air Board cambió el pedido de DH.4 a DH.9, decisión que se vería más adelante como no muy afortunada. Si bien el DH.9 tenía mayor alcance que su antecesor, sus otras actuaciones eran inferiores a las del DH.4 equipado con el motor Rolls-Royce 275 HP (Eagle VI o VII, que daba realmente 322 o 325 HP).

Lanzada la producción de los motores Puma y de los DH.9 por decisión superior, la situación era de hechos consumados y los aviones comenzaron a salir en gran número en los primeros meses de 1918. En contratos de guerra se pidieron al menos 4.880, de los que parece se terminaron sólo 3.204, debido al fin de la guerra, y la mayoría utilizó el motor Siddeley Puma. Los primeros DH.9 llegaron al frente de Francia en marzo. Inmediatamente se vieron las consecuencias de adoptar un motor que, además de poco potente, era poco fiable. Con bombas, la velocidad de formación del DH.9 era sólo de 122 km/h, elevándose a 137 km/h sin bombas. Teniendo alcance para atacar objetivos situados a 160 km. de las líneas, la escasa velocidad y bajo techo del aparato hacían imposible eludir el combate (para el que no era malo, porque los tripulantes estaban cerca uno del otro y el avión era bastante maniobrable). En agosto de 1918, los DH.9 fueron retirados como bombarderos estratégicos de la Independent Air Force, quedando como bombarderos tácticos. Terminada la guerra, el DH.9 fue usado por la RAF, en cantidad reducida, pocos años más. Muchos países adquirieron DH.9 a bajo precio, instalando a veces otros motores.



*D.H.4*

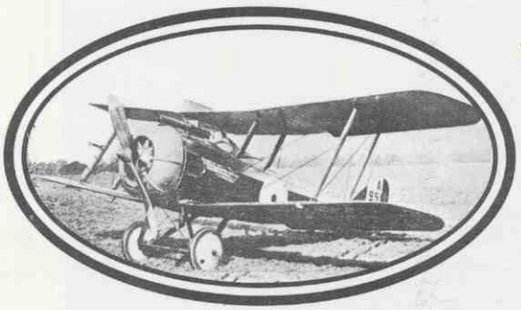
El biplaza de bombardeo monomotor final de la línea DH fue el DH.9A. En vista de que el DH.9 con motor Puma era insatisfactorio y la producción de motores Rolls-Royce no daba abasto a la demanda, se tomó la decisión, a fines de 1917, de instalar sobre el DH.9 el nuevo motor americano Liberty 12. Como Airco estaba dedicada al proyecto del DH.10, la casa Westland (que fabricaba de Havillands bajo licencia) se encargó del trabajo de proyecto, del que resultó verdaderamente otro avión más que una nueva versión del DH.9. Los dos prototipos (uno hecho por Westland y el otro por Airco) usaron el motor Rolls-Royce Eagle VIII de 360 HP nominales (375 HP al despegue), por no disponerse aún de motores Liberty. Al menos uno de los prototipos volaba ya en marzo de 1918.

El motor Liberty 12 de 400 HP era un V12 proyectado y desarrollado en 1917 por la industria automovilística de los Estados Unidos, que lo fabricaba en cantidades propias de dicha industria. Llegados los primeros Liberty al Reino Unido en marzo, la serie del nuevo bombardero, denominado DH.9A, comenzó a fluir en junio.

El DH.9A tenía unas alas más grandes que las del DH.9 y pesaba al despegue un 40% más. Sus actuaciones eran mejores que las de su predecesor, pero no parece que aventajase en velocidad y techo al DH.4 con Eagle VIII, si bien las actuaciones dadas oficialmente para este último (sin bombas) nos siguen pareciendo exageradas. Por supuesto, el DH.9A superaba a sus antecesores en carga útil y autonomía.

Los primeros DH.9A que llegaron a Francia lo hicieron en el último día de agosto, incorporándose a la Independent Air Force. El número de misiones realizadas por este tipo de aparato antes del armisticio fue pequeñísimo. Ahora bien, el DH.9A permanecería en servicio en la RAF hasta 1930, actuando en teatros coloniales de la India, Iraq y Afghanistan, entre otros.

Al terminar 1918, se habían recepcionado 885 DH.9A, pero ya en la paz se terminaron hasta 2.300. La producción con licencia en Estados Unidos fue truncada por el cese de las hostilidades, no terminándose más que 13.



*D.H.5*

| LOS DE HAVILLAND | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TIPO | MOTOR | POTENCIA CV o HP) | ENVER-GADU-RA (m) | LONGI-TUD (m) | SUPERFICIE ALAR ($m^2$) | PESO VACIO (Kg.) | PESO TOTAL (Kg.) | VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.) | TECHO DE SERVICIO (m) | AUTO-NOMIA (h) | NOTAS |
| DH.4 | Rolls-Royce 250 HP Mk.III (Eagle III) | 284 HP | 12,92 | | 40,32 | 1.045 | 1.503 | 182 a 3.000 m. | 4.877 | 3 h. 30' | Modelo inicial del RFC con motor Rolls-Royce. |
| DH.4 | Rolls-Royce 275 HP Mk.II ó III (Eagle VI o VII) | 322 ó 325 HP | 12,92 | 9,20 | 40,32 | | | | | | Modelo interm. RFC. Probabl. los españoles. |
| DH.4 | Rolls-Royce Eagle VIII | 375 HP | 12,92 | | 40,32 | 1.083 | 1.575 | 215 a 3.000 m. | 6.706 | 3 h. 45' | Modelo final RAF. Tal vez España. |
| DH.6 | RAF 1a | 90 HP | 10,95 | 8,32 | 40,53 | 663 | 920 | 106 al NM | 1.860 | 2 h. 45' | Modelo normal del RFC. |
| DH.6 (E.140) | Hispano-Suiza 8Aa | 150 CV | 10,95 | | 40,53 | | | | | | Modelo importado por España. |
| DH.6 (E.180) | Hispano-Suiza 8Ab | 180 CV | | | | | | | | | Modelo fabricado en España. |
| DH.9 | Siddeley Puma | 230 HP | 12,92 | 9,30 | 40,32 | 999 | 1.664 | 180 a 3.000 m. | 4.724 | 4 h. 30' | Modelo normal de la RAF. |
| DH.9 | Hispano-Suiza 8Fb | 300 CV | 12,92 | | 40,32 | | | | | | Modelo importado y fabricado en España. |
| DH.9A | Liberty 12 | 400 HP | 14,00 | 9,22 | 45,22 | 1.205 | 2.184 | 178 a 3.000 m. | 5.100 | 5 h. 15' | Modelo normal de la RAF. |
| DH.9A | Napier Lion | 450 HP | 14,00 | | 45,22 | 1.160 | 2.114 | 217 a 3.000 m. | 6.492 | | Modelo usado por España. |

NOTA: Los datos de las versiones británicas se han tomado de las fuentes que nos han parecido más fiables, principalmente Jane's y J.M. Bruce. De las versiones usadas en España (con motores diferentes en varios casos) no hemos hallado datos fiables, que debían encontrarse en el antiguo Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos para los tipos allí probados. Los datos del DH.9A con motor Napier proceden de un anuncio de Aircraft Disposal Co. en Jane's 1922.

## *Los últimos trabajos de AIRCO*

EL último avión de guerra hecho en Hendon antes del armisticio (11 de noviembre de 1918) fue el bimotor de bombardeo DH.10 Amiens, derivado del DH.3 de 1916. El primer prototipo DH.10 voló por primera vez el 4 de marzo de 1918 y el avión fue pedido en más de mil ejemplares a Airco y otras firmas, con motores Liberty de 400 HP. Por la terminación de la guerra, se terminaron menos de 200 DH.10 y ninguno llegó a entrar en acción.

La guerra había convertido a Airco en una empresa de considerable tamaño para la industria aeronáutica de aquel tiempo. Con más de 2.000 obreros, la fábrica de Hendon hacía más de 300 aviones al mes. Hasta el fin de la contienda, Airco y sus licenciatarios británicos produjeron del orden de 10.000 aparatos con las siglas DH. Ya hemos visto que la industria americana hizo cerca de 5.000.

Holt Thomas acariciaba grandes proyectos para la aviación comercial de la postguerra, pero la realidad se impuso: se terminaron los pedidos militares, y los civiles fueron insignificantes. Airco realizó en 1919 y principios de 1920 conversiones civiles de sus bombarderos, con cabina cerrada para los pasajeros (dos en el DH.4A; cuatro en el DH.16, que era una adaptación del DH.9A) y desarrolló un avión de mayores dimensiones, el DH.18 para ocho pasajeros. No obstante, la situación financiera llegó a ser tan mala que Airco fue absorbida en 1920 por la Birmingham Small Arms Co. (BSA), a la que interesaba la factoría, pero no la actividad aeronáutica. Otra creación de Holt Thomas, la compañía de líneas aéreas Aircraft Transport and Travel, hizo su último vuelo comercial en diciembre de aquel año.

Geoffrey de Havilland y otros miembros de Airco decidieron formar una pequeña empresa que se hiciese cargo del reducido volumen de trabajo de aviación que quedaba en Hendon. Con esto y con el dinero que pudieron reunir, incluyendo el que aportó el propio Holt Thomas, se constituyó el 25 de septiembre de 1920 la firma The de Havilland Aircraft Company que seguidamente se instaló en Stag Lane, Edgware, a pocos kilómetros de Hendon. Aquí comenzó la fase autónoma de la historia de Geoffrey de Havilland.

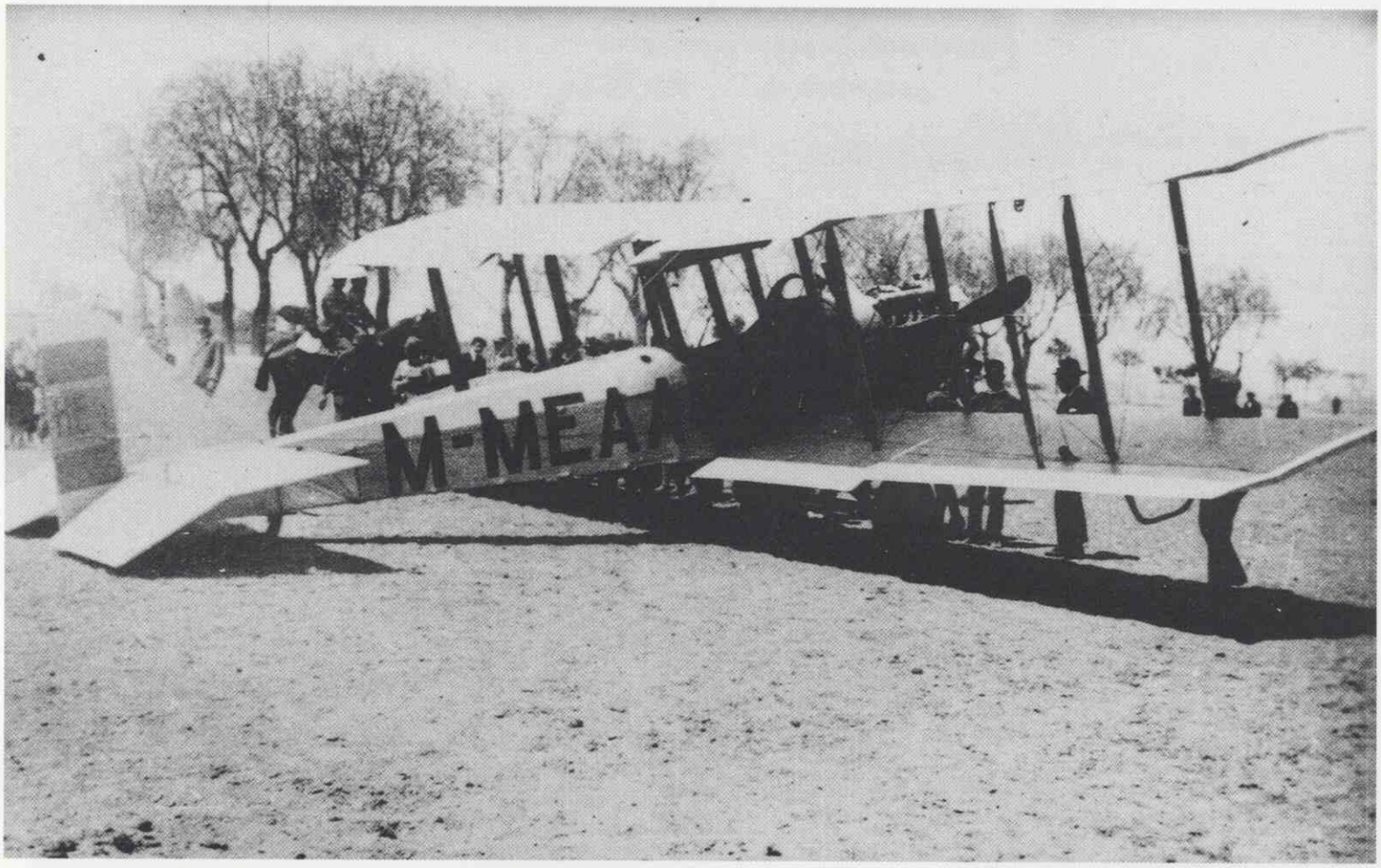
## *La Aviación Española al comenzar el año 1919*

EN enero de 1919, a los dos meses de firmado el armisticio que puso fin a la Primera Guerra Mundial, la aviación española no había experimentado todavía el impacto del tremendo desarrollo que la técnica aeronáutica había

tenido en los países beligerantes, si bien en lo que se refiere a motores uno de los más avanzados, el Hispano-Suiza, había tenido su origen en España, siendo en seguida fabricado y empleado a millares por los Aliados.

El único avión moderno que aterrizó en España antes de terminar 1918 fue un Salmson 2A.2 llegado al Hipódromo de Barcelona el día de Navidad pilotado por Cornemont y llevando de pasajero a Pierre Latécoere. El aparato era un biplaza de reconocimiento con escarapelas francesas, pero la intención de Latécoere (que había fabricado en Toulouse este tipo bajo licencia) era negociar con las autoridades españolas el uso de escalas para la línea aérea postal Francia-Marruecos que pensaba establecer.

La Aeronáutica Militar, dirigida por el general D. Julio Rodríguez Mourelo, contaba en su Rama de Aviación (mandada por el comandante D. Alfonso Bayo Lucía) con cierto número de aviones de tipos de preguerra (biplanos propulsores Maurice Farman MF.7 y MF.11 y monoplanos Morane-Saulnier), con un resto de los Curtiss terrestres e hidros adquiridos en 1915 y ciertamente con varias escuadrillas dotadas de aparatos proyectados en Cuatro Vientos con motores Hispano-Suiza (Barrón Flecha en Sevilla, Tetuán y Melilla; Barrón W en Cuatro Vientos). En total, unos 50 aviones en inventario es nuestra estimación.




*El* ***de Havilland DH.6 núm. 1*** *del* ***Servicio de Aeronáutica.*** *Era de fabricación británica y tenía líneas angulares, cabina biplaza tipo "bañera" y motor* ***Hispano-Suiza de 140 CV.***

Otros dos tipos que usaban motores Hispano-Suiza, el biplano Morane-Saulnier hecho por CECA en Santander y el España, copia del Spad por Barrón hecho en Barcelona por Pujol, Comabella y Cía. (más tarde Talleres Hereter), habían sido pedidos por Aeronáutica Militar (12 ejemplares de cada uno), pero, aunque los Morane habían sido recepcionados a fines de 1918 y los España los serían más tarde, ninguno de los dos tipos sería jamás empleado por el Servicio. Finalmente, otro proyecto de Cuatro Vientos, el Mixto de Luis Sousa, igualmente con motor Hispano-Suiza, prestaría brevemente servicio en Tetuán y Melilla desde otoño de 1919.

El general Rodríguez Mourelo, en un laudable intento de resolver el problema del material con aparatos de proyecto y fabricación nacionales, había convocado en septiembre de 1918 un concurso de aviones militares abierto sólamente a candidatos españoles. Tres tipos de caza, dos de reconocimiento y uno de bombardeo fueron apresuradamente proyectados en Guadalajara, Barcelona y Madrid, procediéndose con igual precipitación a la fabricación de los prototipos, porque el plazo de presentación de los aparatos de caza y reconocimiento era sólo de cinco meses y el de los bombarderos de siete.

Si el panorama aviatorio militar era modesto, el civil era casi inexistente. ,Tratando de hacer un recuento, probablemente pecamos por exceso si estimamos en diez el número de aeroplanos civiles en vuelo o reparables el 1 de enero de 1919.

## *El primer de Havilland en España*

TRAS algún otro vuelo de tanteo por sus pilotos sobre España, Pierre Latécoere volvió a nuestro país, esta vez volando como pasajero de Henri Lemaitre y tocado con un sombrero de paja. El avión hizo escala en Barcelona, Alicante y Málaga para realizar el primer enlace experimental Toulouse-Casablanca. Era el mes de marzo.

Durante este mes, los humildes prototipos nacionales de reconocimiento y caza del concurso militar intentaban, con más o menos fortuna, ponerse a punto (ninguno había volado antes de iniciarse las pruebas oficiales). Sólo los aparatos Hispano de Barrón llegaron a volar este mes (o muy a principios de abril). En abril vólo también, al parecer, el caza Amalio Díaz, pero los dos prototipos de Talleres Hereter probablemente no consiguieron volar en el plazo requerido. En cuanto al trimotor de bombardeo proyectado por Juan de la Cierva, se encontraba ya en Cuatro Vientos pendiente de montaje final. El Barrón de caza se dio a conocer muy pronto dentro y fuera de Cuatro Vientos por los vuelos acrobáticos del piloto probador de La Hispano, el chileno Luis O'Page. Pero este excelente piloto no estaba solo en el "show" ante el público, porque desde primeros de mes se encontraba en Madrid el comandante Hereward de Havilland, hermano menor de Geoffrey, con un avión formidable.

Hasta entonces, sólo Gran Bretaña había anunciado, hacia febrero, una expedición oficial de tres monomotores y un cuatrimotor que debían llegar en vuelo, y hasta terminar marzo ninguna "promoción de ventas militares" había tenido lugar. En realidad, el primer avión llegado a España con tal intención fue el del "mayor" de Havilland, que no era ninguno de los anunciados ni llegó en vuelo, sino en barco a Barcelona y por tren a Madrid. Se trataba de un DH.9 especial con motor Napier Lion de 430 HP, casi sin duda el prototipo matriculado C6078 que en enero había alcanzado una altitud de 9.300 m. Este avión era un DH.9 reforzado para experimentar el nuevo motor y nunca daría lugar a una serie (2). Con su poderoso aeroplano, de Havilland se dedicó a fondo a efectuar espectaculares vuelos de demostración, llevando a menudo como pasajeros a oficiales de Aviación españoles. El **Heraldo Deportivo** del 5 de mayo decía que en una ocasión casi se metió dentro de la plaza de toros, y en otra cortó un partido en el campo de Madrid, pues los jugadores y el público creyeron que iba a aterrizar. Al periodista Ruiz Ferry le parecía mal que se permitiera a de Havilland este tipo de vuelos, cuando nuestros aviadores militares tenían prohibido volar bajo sobre Madrid.

Pero de Havilland no limitaba sus exhibiciones a la capital del Reino. El 16 de abril, llevando de pasajero al teniente Sousa, creador del biplano Mixto, voló de Madrid a Sevilla y regreso. En el vuelo de ida tardó 2.10 horas. El 5 de mayo, con el teniente Alberto Bayo en el puesto de observador, de Havilland voló de Cuatro Vientos a Barcelona en 2.30 horas, volviendo a Madrid por la tarde.

## *Los visitantes de mayo*

POR fin, el 7 de mayo salieron de Londres los cuatro aviones de la RAF cuya visita a España se había anunciado meses antes. Eran dos DH.4 (Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP), un Bristol Fighter F.2B (Rolls-Royce Falcon de 275 HP) y un enorme cuatrimotor de bombardeo Handley Page V/1500 (cuatro Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP). El primero en llegar a Cuatro Vientos fue el DH.4 pilotado por el coronel Beatty con el teniente Jeffrey de observador; era el viernes 9 a las 7.20 de la tarde. Unos diez minutos después tomó tierra un Farman F.50, bimotor de bombardeo adquirido en Francia para Aeronáutica Militar, cuyo viaje de entrega realizó el piloto francés Georges Brou acompañado del mecánico Jovet. Este F.50, según los datos de que disponemos, parece que fue el primer avión militar importado en la postguerra.

tarde aterrizó el Handley Page, pilotado por el comandante Darley con los tenientes Kilburn (segundo piloto) y Murray (observador) y tres sargentos mecánicos. El cuatrimotor procedía, como el DH.4 de Beatty, de Pau, habiendo renunciado el día 7 a hacer el vuelo sin escala. Cerca de las 4 llegó el segundo DH.4, procedente de Vitoria y pilotado por el capitán Square, con observador teniente Anderson. Finalmente, hacia las 5 tomó tierra el Bristol Fighter tripulado por los comandantes Payne (piloto) y Coe (observador).

La llegada de los aviones hizo acudir al aeródromo a numerosas personas. Además del general Rodríguez Mourelo, director de Aeronáutica Militar, y el coronel Soriano, jefe de la Plana Mayor de Tropas del Servicio, estaban en Cuatro Vientos prácticamente todos los aviadores militares con destino en Madrid, así como el agregado militar británico, los aviadores llegados el viernes y el comandante de Havilland. A propuesta de este último se organizó aquella misma tarde un vuelo colectivo sobre Madrid. Precedidos por el caza

*D.H.6*

(2) El DH.9 C6078 con motor Napier Lion voló por primera vez el 16 de febrero de 1918, algo antes que los prototipos DH.9A, de mayores dimensiones. Los DH.9A adquiridos más tarde por España usaban el motor Lion, pero el C6078, insistimos, era un DH.9.

*El **DH.6/E.180 núm. 20** era uno de los fabricados por **La Hispano** en Guadalajara.*

*Un **DH.6/E.180.** Nótense los radiadores **Lamblin** entre las patas del tren de aterrizaje.*

Barrón pilotado por O'Page, despegaron a intervalos de un minuto los aparatos británicos, llevando de pasajeros al coronel Soriano, al capitán Barrón y a otros aviadores españoles, interesadísimos en conocer estos aviones, considerados entre los mejores aparecidos durante la guerra.

El día siguiente, lunes 12, por la mañana temprano, despegaron para regresar a Inglaterra el coronel Beatty y el teniente Jeffrey con su DH.4. A mediodía se hablaba en Madrid de un hecho luctuoso: por la mañana se habían matado en Tetúan los capitanes Zubia y Rodríguez Echagüe al estrellarse el Flecha que tripulaban. Este accidente ocurrido a un piloto tan prestigioso como era Antonio Zubia debía acelerar la baja de los aparatos entonces en servicio en Aeronáutica Militar y la adquisición de material de vuelo de los stocks de guerra aliados. Aquella misma tarde llegaron a Barcelona, procedentes de Turín, los aviadores italianos Giuseppe Grassa y Mario Stoppani pilotando respetivamente un monoplaza SVA y un biplaza Ansaldo. Era la primera visita de aviones italianos a España. También aquella tarde, sobre Madrid, el piloto francés Boulard realizaba vistosas acrobacias con un biplano de escuela Caudron G.3.

El martes 13 tuvo lugar en Cuatro Vientos una fiesta de aviación como no se había visto nunca en España. Participaron el caza Barrón (O'Page), el Handley Page V/1500 (Darley), el DH.4 (Square), el Bristol Fighter (Payne), el DH.9 Napier (de Havilland) y el Farman F.50 (Brou). El número de asistentes fue grande. Los aviones transportaron muchos pasajeros, incluyendo al conde de Romanones y al general Fernández Silvestre. De Getafe llegó el capitán de la Rocha pilotando un arcaico monoplano Morane-Saulnier tipo 1913. Tras despegar de nuevo, el Morane sufrió un accidente del que el piloto salió bien librado. Los periódicos de entonces eran tan incompetentes como los de ahora para explicar las causas, de manera que no sabemos exactamente qué le pasó al viejo aparato. Como era natural, este incidente menor se sumó al trágico accidente de la víspera para alimentar la campaña de prensa en pro de un material apropiado para Aeronáutica Militar (3). Los aviadores británicos ya habían manifestado su cortés admiración por el valor de los nuestros, que no dudaban en despegar, e incluso hacer acrobacia, en aparatos tan primitivos.

El Handley Page siguió siendo la máxima atracción aérea hasta fines de mes. El día 16 fue admirado por las Reinas María Cristina y Victoria Eugenia en Cuatro Vientos. El sábado 17 voló a Barcelona, regresando a Madrid el martes. El jueves 22, S.M. el Rey Don Alfonso XIII se presentó también en Cuatro Vientos. Ese día debían llegar de Barcelona los italianos Grassa y Stoppani, pero no fue así, porque el mal tiempo no les dejó alejarse mucho de la ciudad condal. La real espera fue amenizada por vuelos del caza Barrón, el Farman F.50 y el Handley Page.

Como para demostrar claramente que los accidentes no ocurrían sólo a los anticuados aviones españoles, el jueves 29 el Handley Page, en viaje de regreso a Inglaterra, cayó al mar frente a la costa francesa. El comandante Darley y su tripulación salieron ilesos, pero el gran cuatrimotor resultó destruído.

## *Adquisiciones de aviones de Havilland*

NO sabemos cuánto tiempo permaneció en España el DH.9 Napier usado como demostrador por Hereward de Havilland. En cuanto al DH.4 del capitán Square, sabemos que salió de Cuatro Vientos el 6 de junio y llegó bien a Londres al día siguiente. Square volvería a España como piloto de entregas ("ferry", decimos hoy), quedándose en Madrid como representante de la Aircraft Disposal Company, la firma constituída aquel año que, por acuerdo con el gobierno británico, se hizo cargo de todo el excedente de aviones, motores y accesorios de la Royal Air Force.

Antes de la puesta en servicio de los de Havilland en Aeronáutica Militar, el Servicio, mandado desde julio por el general don Francisco Echagüe, adquirió algunos Farman F.50 adicionales y cierto número de Breguet 14. El F.50 que había traido Brou en mayo se incorporó en vuelo a Tetuán en agosto, y el primer Breguet 14 en septiembre (4). Por entonces entró en servicio en la escuela de Getafe el Caudron G.3. Aparte de éstos, un SVA biplaza, regalo de la casa Ansaldo, fue entregado en Cuatro Vientos en verano.

Según alguna referencia de prensa de aquellos días, las primeras adquisiciones de aeroplanos británicos para Aeronáutica Militar pudieron haber sido 10 Avro y 20 de Havilland. No obstante, parece que estos últimos fueron algunos más, probablemente 22 o 23 bombarderos, es decir, DH.4 y DH.9, con gran predominio numérico de DH.4. Durante el mes de octubre nos constan varios vuelos "ferry" de Gran Bretaña a España, a cargo de los pilotos Hereward de Havilland, Square y otros (aunque alguno de estos vuelos pudo haber sido de Avro). En cualquier caso, la transformación de pilotos españoles a de Havilland comenzó en Cuatro Vientos hacia noviembre, usando probablemente tanto DH.4 como DH.9. Estos aviones fueron vendidos posiblemente por el comandante de Havilland como representante de Airco. Hasta 1921, tras el desastre de Annual, España no adquirió más DH.4 ni DH.9, pero sí compró unos 20 DH.6, probablemente ya en 1920. Estos aparatos de escuela podían proceder de la Aircraft Disposal Company (5).

---

(3) Los viejos Morane-Saulnier se usaban en Getafe para entrenamiento en "aviones rápidos" (preparación para futuras unidades de caza dotadas del tipo España). Ya en marzo de aquel año 1919 se habían matado en un Morane los capitanes J. Balseyro y Clarós. El propio Rocha perecería en septiembre con el capitán Navarro Margati en otro accidente de Morane-Saulnier.

(4) Este Breguet 14 nº 1, pilotado en Tetuán por el capitán D. Felipe Díaz Sandino, era probablemente el traído en julio a Madrid por Bernard de Romanet.

(5) En sus años jóvenes, cuando comenzaba a reunir datos para la "definitiva" historia de la aviación española en común empeño con Jesús Salas, el autor de este trabajo escribió una carta, con cuestionario, al comandante Hereward de Havilland. El "mayor" contestó muy amablemente (carta del 07.12.1959) diciendo que no conservaba datos escritos, pero recordaba haber vendido a España cierta cantidad de DH.4 y DH.9, si bien no creía haber vendido ningún DH.6, aunque no estaba seguro.

Coincidiendo más o menos con las primeras compras de aviones de Havilland por Aeronáutica Militar, la Hispano de Guadalajara, que hasta entonces sólo había construído los prototipos Barrón del concurso, llegó a un acuerdo con la firma británica para fabricar bajo licencia los aviones de ésta. Este abandono por La Hispano de la política de proyectos propios motivó la salida de Eduardo Barrón de la fábrica de Guadalajara a fines de 1920 (6). En virtud de este acuerdo, La Hispano comenzó la fabricación del DH.9 con motor Hispano-Suiza 8Fb de 300 CV. Todo parece indicar que la fabricación del DH.6 en Guadalajara comenzó varios años más tarde, y no antes como se ha escrito alguna vez.

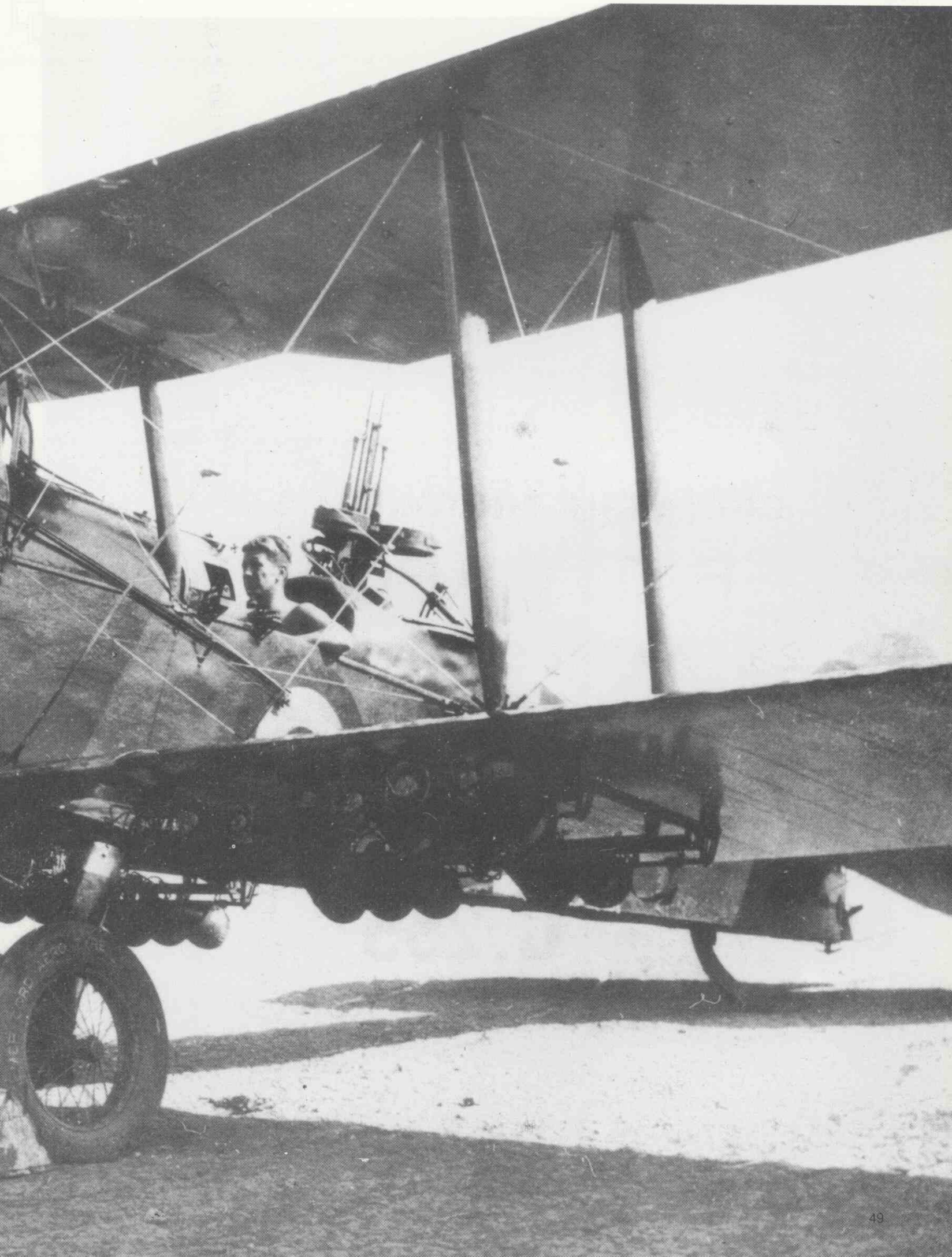
*Escuadrilla de* ***Havilland DH.9.***

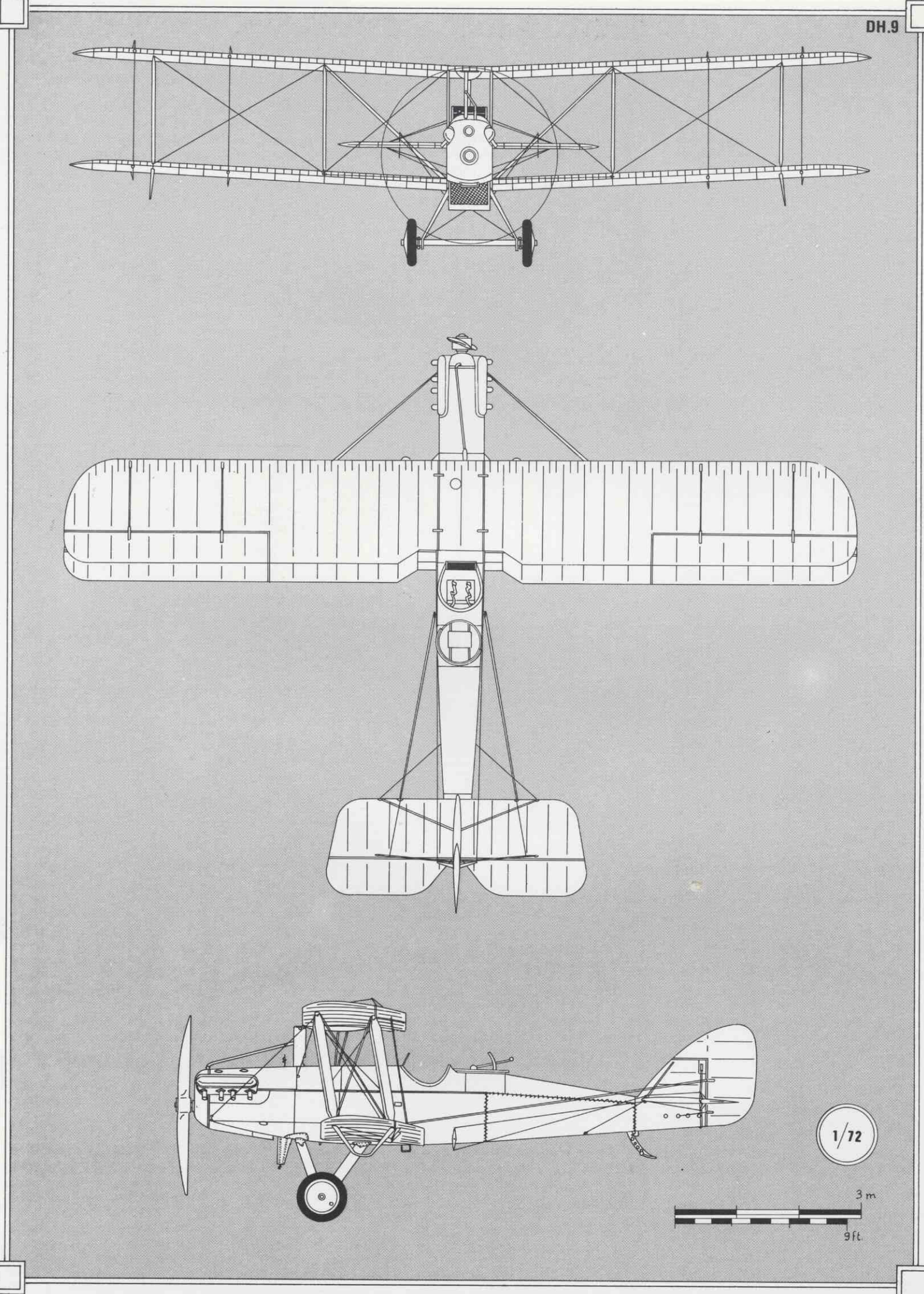
En 1921, el desastre de Annual provocó nuevas compras de aviones para la Aeronáutica Militar. De manera destacada se adquirieron más DH.4 y DH.9, cerca de 40 entre los dos tipos, esta vez de la Aircraft Disposal Company, y a principios de 1922 se recibiron ocho DH.9A. Muchos, si no todos estos aviones, fueron donados por las provincias españolas. Los DH.9 fabricados por La Hispano comenzaron a entregarse en 1922. Como hemos indicado, de los DH.6 de producción nacional no tenemos noticias hasta un par de años después.

Los DH.4, DH.9 y DH.9A fueron numerados en conjunto, comenzando por el H-1. Entre los aparatos adquirido en 1919, la mayoría fueron DH.4, contándose sólo cuatro o cinco DH.9. Entre los recibidos en 1921, unos 30 eran

(6) Aunque no nos consta, el acuerdo pudo haber sido no ya con Airco, sino con la de Havilland Aircraft Company (fundada, como sabemos, en septiembre). La vuelta de Barrón al servicio activo tuvo lugar por Real Orden de 27 de noviembre.

*Un **DH.9A español** (motor Napier Lion de 450 CV) **en Marruecos.** Nótese el **radiador de gran superficie** instalado al parecer para **remediar problemas de refrigeración del motor surgidos en Africa.***



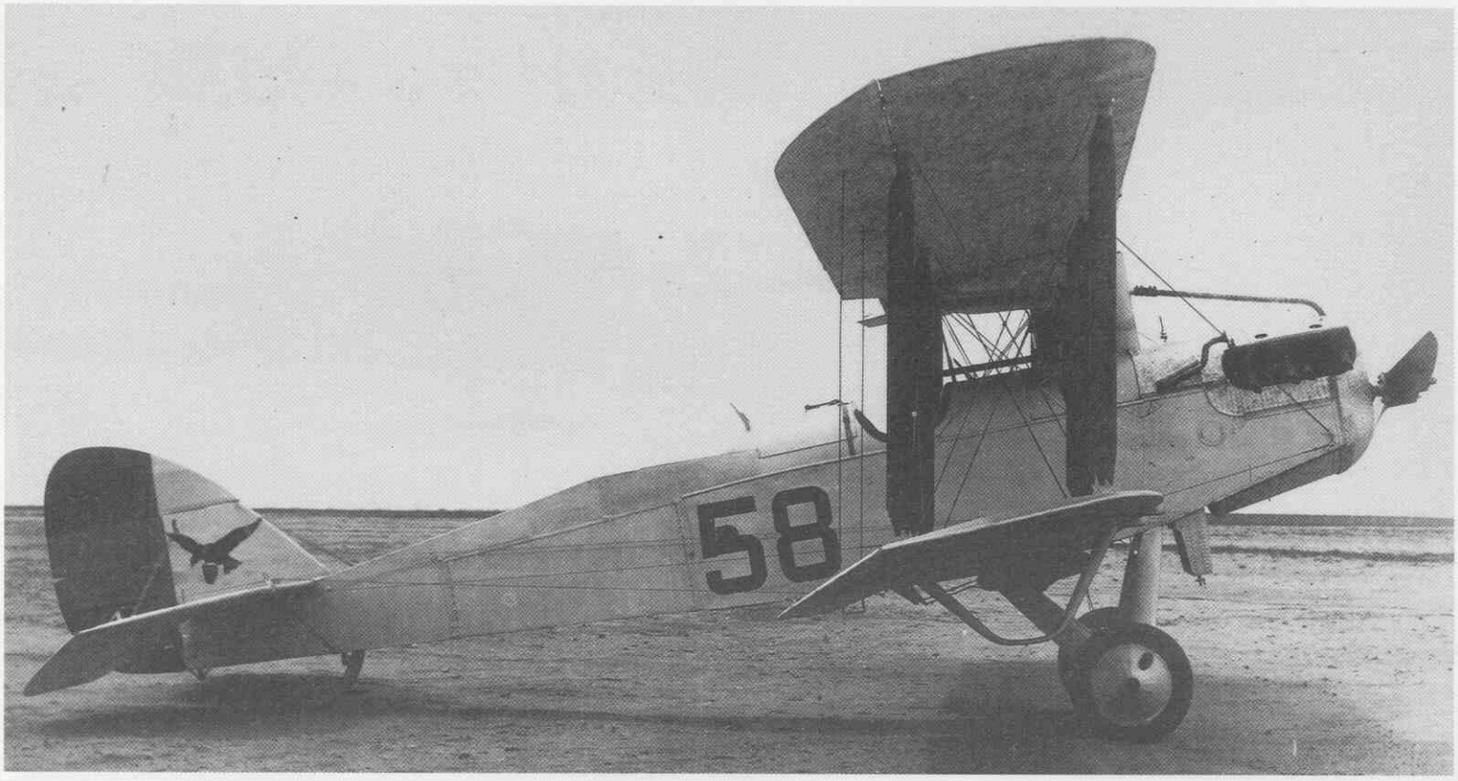

DH.9
1/72
3 m
9 ft.

DH.4 y el resto DH.9. Estas cifras son estimadas, existiendo la sospecha de que algún número usado originalmente por un DH.4 fuera asignado más tarde a un DH.9 reconstruído por La Hispano. Los DH.9A recibieron los números 63 a 70 y los DH.9 fabricados en Guadalajara se numeraron, en consecuencia, desde el 71 en adelante. Los DH.6 importados se numeraron comenzando por el HE-1 (HE quería decir Havilland Escuela), pero los fabricados por La Hispano recibieron, según parece, numeración independiente.

Además de los números de cola, los de Havilland llevaron en alas y fuselaje matrículas militares de letras. El H-1 (un DH.9) era M-MHAA y el HE-1 (DH.6) era M-MEAA. No parece que los DH.9A usaran ya matrículas de letras, como tampoco los DH.9 y los DH.6 de fabricación nacional. Los aviones relagados por las provincias, poblaciones, etc., usaban inicialmente nombres propios. Por ejemplo, el H-48 (un DH.4) era M-MHEG y se llamaba **Cartagena,** y el H-64 (un DH.9A) era **Granada**.

## *Los Havilland Rolls (DH.4)*

TODOS los DH.4 adquiridos por España tenían motor Rolls-Royce Eagle. Como este motor era generalmente mencionado en el Servicio como Rolls-Royce 275 HP, parece que se trataba de las versiones Eagle VI (322 HP) o Eagle VII (325 HP). No nos consta que ninguno usara el más potente Eagle VIII de 375 HP, aunque es probable que así fuera. En el Servicio de Aeronáutica, el DH.4 fue conocido como Havilland Rolls para distinguirlo del DH.9 (Havilland Hispano). Los motores Rolls-Royce Eagle eran mencionados también por su nombre traducido (Aguila Siete, por ejemplo).




*Un **DH.9** modificado por el **Servicio** como **avión fotográfico.** Es el mismo **Núm. 58 que aparece en páginas anteriores,** siendo **esta fotografía de fecha posterior** (pintura color plata en vez de la verde o kaki).*

Al llegar los primeros DH.4 a Cuatro Vientos en otoño de 1919, se organizó en dicho aeródromo, como hemos dicho, la transformación de pilotos del Servicio, actuando como instructor el comandante de Havilland. Los DH.4 debían ser pieza muy importante en la renovación del material del Grupo de Escuadrillas de Africa, mandado desde enero de 1920 por el comandante D. José María Aymat Mareca, comenzando por la 2ª Escuadrilla (Zeluán, Melilla). De aquí que entre los primeros discípulos del "mayor" figurasen el capitán D. Pío Fernández Mulero y (si no erramos) el teniente D. Juan Valverde Villarreal, así como los pilotos de tropa Antonio Gutiérrez Lanzas, Telesforo Espinel Meléndez y tal vez alguno más, que se incorporaron a Zeluán en la segunda mitad de enero. Los aparatos llegaron a Melilla en barco y comenzaron a prestar servicio hacia febrero. Parece que la escuadrilla, mandada por Fernández Mulero, consevó algún tiempo uno o más de los Mixtos que anteriormente la equipaban.

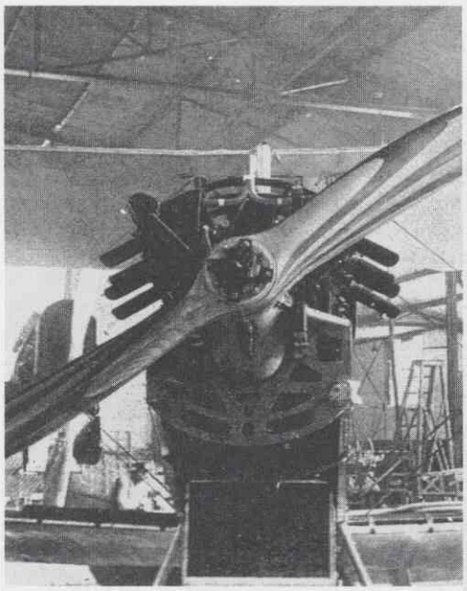
El nuevo material se empleó en las operaciones iniciadas en mayo por el general Fernández Silvestre contra Beni Said, ocupándose el día 15 Dar Drius y siguiendo el avance hacia el norte para envolver el territorio de dicha cábila. Las operaciones continuaron todo el año, incorporándose a la escuadrilla a lo largo de él algunos pilotos más, transformados en Cuatro Vientos.

*Escuadrilla de* ***Havilland DH.9.***

Como ya hemos dicho, la 1ª Escuadrilla (Tetuán) había recibido en verano-otoño de 1919 unos pocos Farman F.50 y Breguet 14, así como algunos Mixtos. En la 3ª Escuadrilla (Arcila), el último Maurice Farman operó al menos hasta diciembre, pero el aeródromo dejó de usarse, habiéndose decidido establecer una unidad en Larache cuando llegara material de vuelo. El 15 de mayo de 1920, tres de Havilland (núms. 13, 15 y 17) despegaron en Cuatro Vientos para Tetuán. Aunque el nº 15 sufrió un accidente, suponemos que los otros dos alcanzaron su destino (7). Además, otros de Havilland devieron enviarse por barco, pues el día 20 del mismo mes llegó a Tetuán el capitán D. Luis Sousa Peco, de Talleres de Cuatro Vientos, para dirigir el montaje de aparatos de esta marca en la 1ª Escuadrilla, permaneciendo allí hasta el 1 de julio. Los de Havilland llegados a la Zona Occidental del Protectorado tal vez incluyeron algún DH.9, pero ciertamente el DH.4 era el dominante (8). La campaña de operaciones del general Berenguer comenzó a fines de junio. Los de Havilland actuaron en la 1ª Escuadrilla junto a los Farman y Breguet, mientras que en la 3ª Escuadrilla fueron el tipo único de dotación. El 14 de octubre se tomó Xauen, con poca participación aérea efectiva, según ha dejado escrito Berenguer, a causa de la escasez de material de vuelo y la larga distancia de los aeródromos. A fines de noviembre, terminada la campaña, había en Tetuán un F.50 (con los motores en mal estado), tres Breguet 14 (uno de ellos sin motor) y dos de Havilland; en Larache había cuatro de Havilland, dos de ellos en reparación.

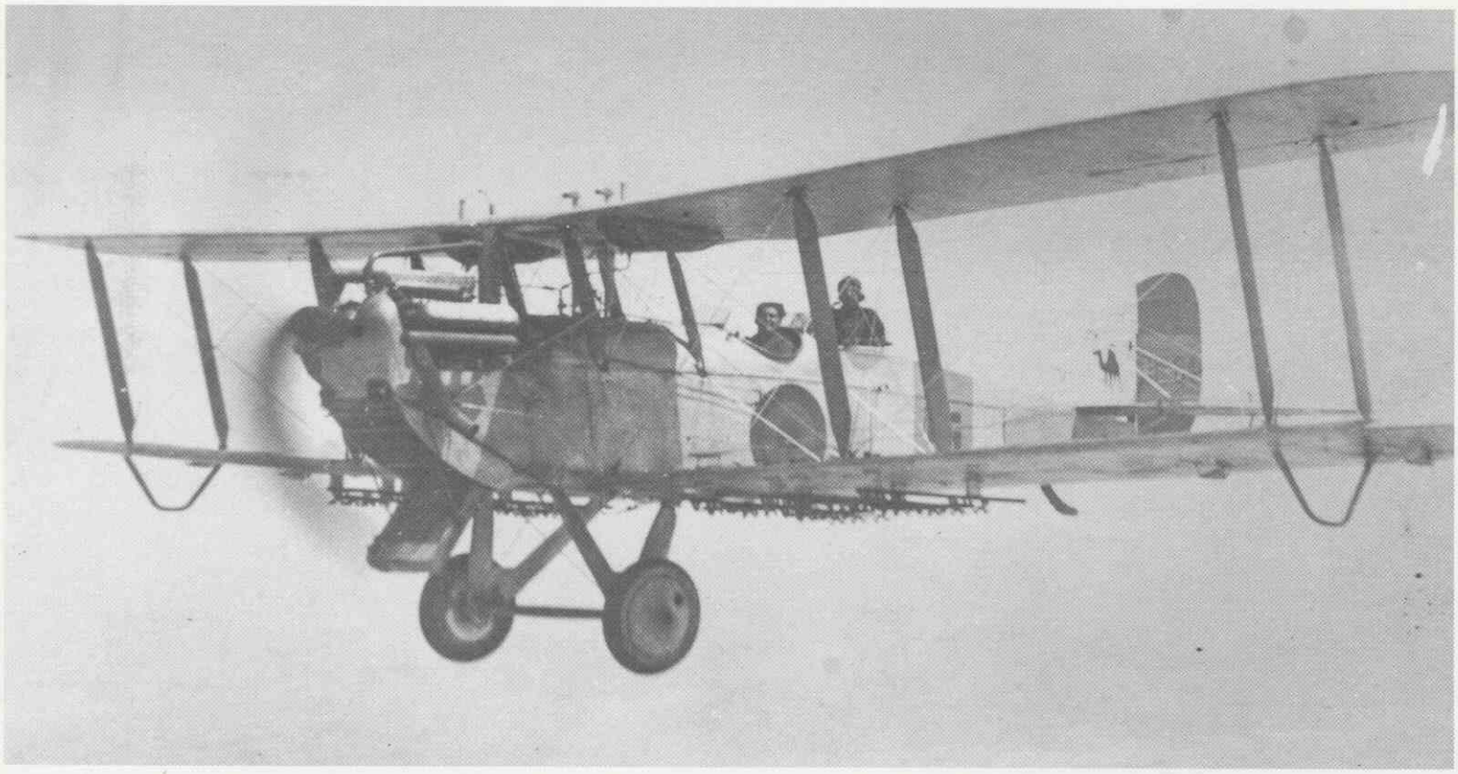
Hasta el desastre de Annual (21 de julio de 1921), el número de DH.4 en el Grupo de Africa debió permanecer constante o casi constante: alrededor de media docena en cada zona del protectorado. El resto de los DH.4 estaba en Cuatro Vientos para transformación de pilotos o en talleres. En la trágica retirada de la Zona Oriental se perdió la 2ª Escuadrilla al ser arrollado el aeródromo de Zeluán. Fue precisamente en la reacción española tras aquella calamidad cuando se perfiló por primera vez el carácter de nuestra Aviación Militar en combate, y el DH.4 fue un instrumento destacado en aquel proceso. Para remediar parcialmente a corto plazo la angustiosa situación, se envió de Tetuán a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4 compuesta de tripulaciones y aparatos de Tetuán y Larache, y mandada por el capitán Sáenz de Buruaga. Esta escuadrilla fue la primera del que sería inmortal Grupo Rolls, que se formo al incorporarse a Melilla otras dos escuadrillas, respectivamente en octubre y noviembre. Los jefes de éstas eran los capitanes D. Luis Morenos Abella y D. Joaquín González Gallarza y los aviones procedían ya de la adquisición patriótica.

***Motor Hispano-Suiza 8Fb de 300 CV*** *montado* ***en un DH.9,*** *con los capots quitados.*



(7) Accidente algo grotesco referido por Gomá, *Historia de la Aeronáutica Española*, Tomo I, p. 553.

(8) La sospecha de que hubiera algún DH.9 se basa en lo que afirmó el general Berenguer en carta de 4 de febrero de 1921 al Ministro de la Guerra: "Las escuadrillas, especialmente la de Tetuán, incongruentes; en seis aparatos que posee hay tres modelos distintos. En el mismo modelo "Havilland" los hay de dos sistemas que no pueden intercambiar sus piezas". Por supuesto, estos dos "sistemas" podrían ser simplemente diferentes series de DH.4 y del motor Eagle.



*Excelente y rara fotografía de un* ***de Havilland DH.9A*** *con motor* ***Napier Lion*** *de* ***450 CV.***

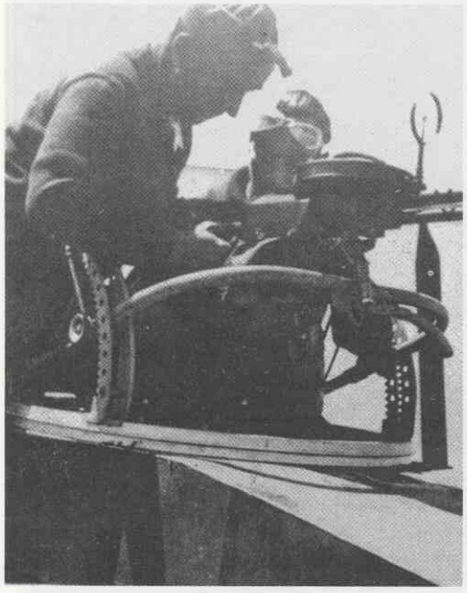
El Grupo Rolls fue mandado sucesivamente por el comandante D. Guillermo Delgado Brackenbury, el capitán D. Joaquín González Gallarza, el comandante D. Luis Palanca Martínez Fortún (brevísimamente, en marzo-abril de 1923) y el capitán D. José Carrillo Durán. El legendario Pepe Carrillo había sido observador de la 1ª Escuadrilla del Grupo en 1921-1922 y, tras hacerse piloto, volvió a Melilla en abril de 1923.

Carrillo mandó el Grupo durante las memorables jornadas de Tizi Assa (mayo-junio) y le fue impuesta la Medalla Militar en julio. En diciembre, el Grupo Rolls (Nº 3 de Africa) quedó reducido a dos escuadrillas. La que desapareció fue la 1ª; las otras dos siguieron llamándose 2ª y 3ª. El 2 de septiembre del año siguiente, 1924, el Grupo voló a Tetuán para tomar parte en las operaciones de abastecimiento de posiciones durante el repliegue de Xauen. Las dos escuadrillas trabajaron incansablemente. Dos días después a llegar a Tetuán murió en el aire por disparos enemigos el observador de Carrillo, Capitán D. Angel Orduna López. El día 28, con muy mal tiempo, sólo operó el Grupo Rolls. Carrillo, en una misión en solitario, fue derribado, pereciendo él y su ametrallador-bombardero, Suboficial José Amat Amat.

En octubre, las dos escuadrillas de DH.4 pasaron a Larache, desde donde operaron todo el invierno. A su regreso a Melilla, en primavera de 1925 los viejos Havilland Rolls estaban tremendamente desgastados. De todas maneras, el veterano Grupo Nº 3 continuó su vida con una sola escuadrilla de DH.4, otra de DH.9A (Napier) y otra de Potez 15, mandado de nuevo por el Comandante D. Joaquín González Gallarza. En esta forma tomó parte en las operaciones del desembarco de Alhucemas, en septiembre. Entonces mandaba la escuadrilla DH.4 el Capitán D. Alfonso Gaona Martín, que se mató ese mes en Tauima en accidente con un caza Nieuport 29.

A principios de 1926 tomó el mando de la Escuadrilla Rolls el capitán D. Francisco Fernández González Longoria. En verano, la acción principal estaba de nuevo en la Zona Occidental y el Grupo Nº 3 volvió a Tetuán y Larache. El parte de diciembre, de nuevo en Melilla, decía que la escuadrilla tenía cinco DH.4, de los cuales sólo dos en vuelo, y cuatro DH.9 (tres en Madrid y uno en talleres). Esto parece indicar un proyectado reequipamiento con Havilland Hispano. En todo caso, los DH.4 habían entregado en Marruecos todo lo que les quedaba. Con la renumeración de los grupos en febrero de 1927, el Nº 3 pasó a llamarse Nº 4 y no tenía más que DH.9A y Potez 15. Los DH.4 no vieron el día de la paz en julio.

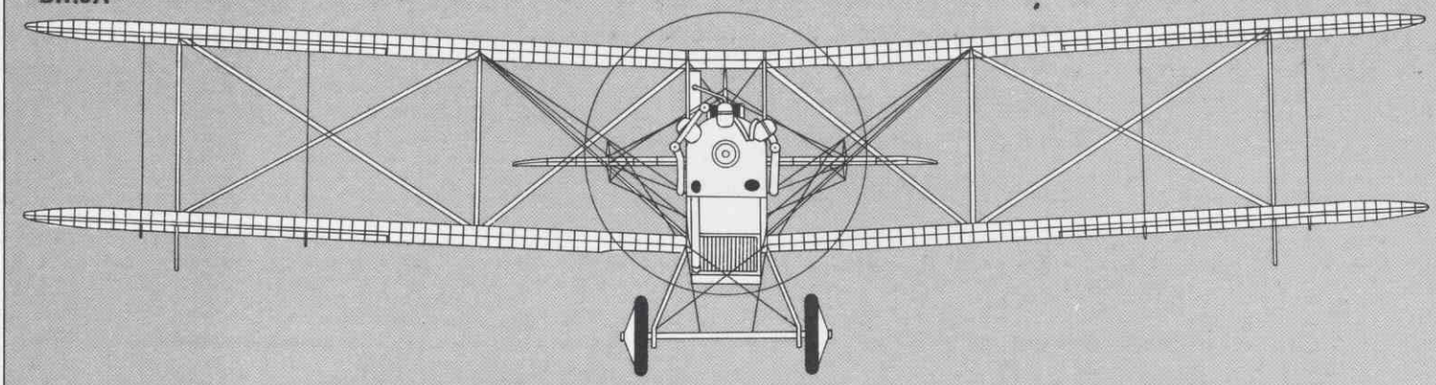
***Puesto*** *de la* ***ametralladora*** *y del* ***observador*** *en un* ***DH.9.***

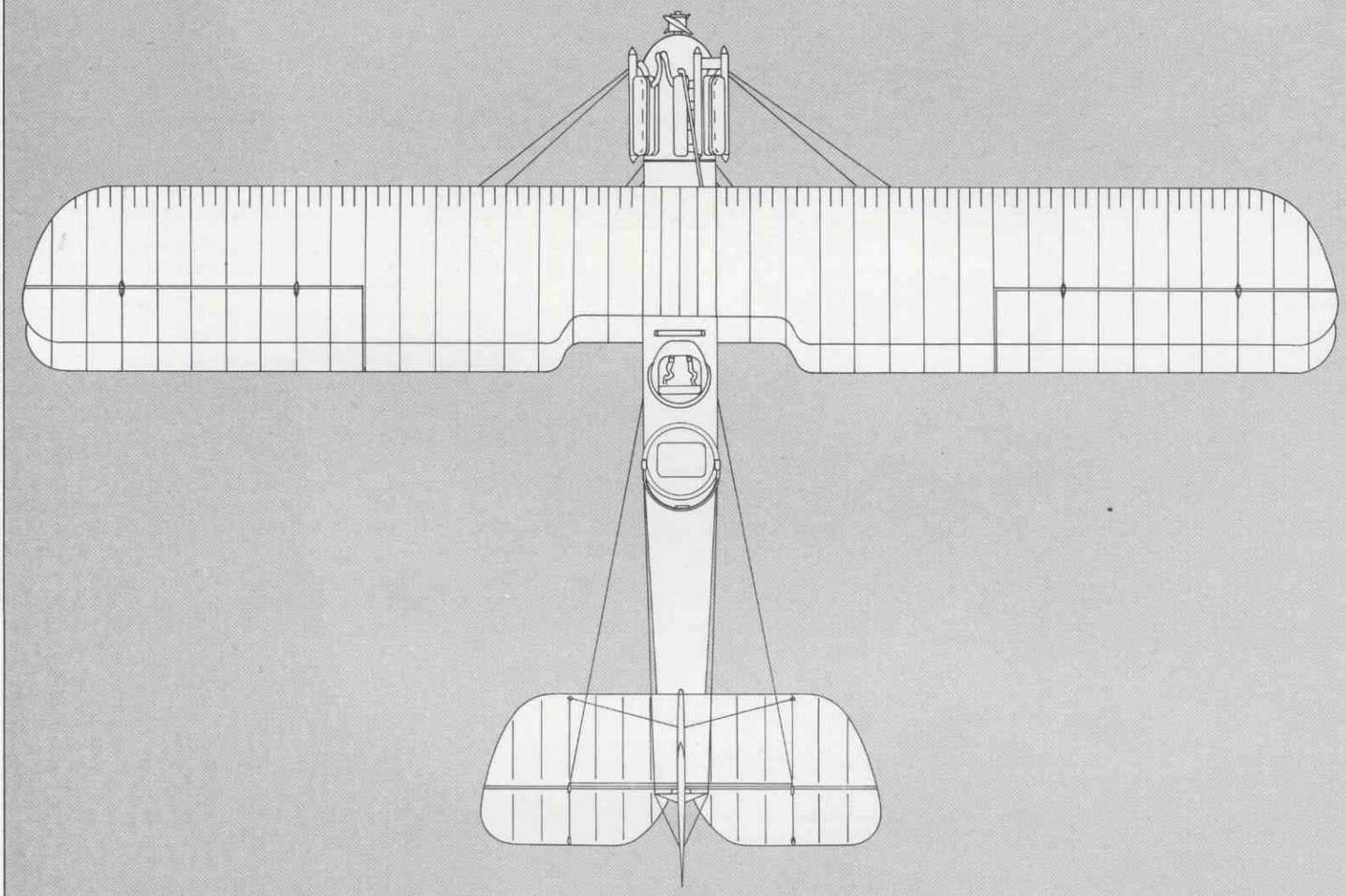


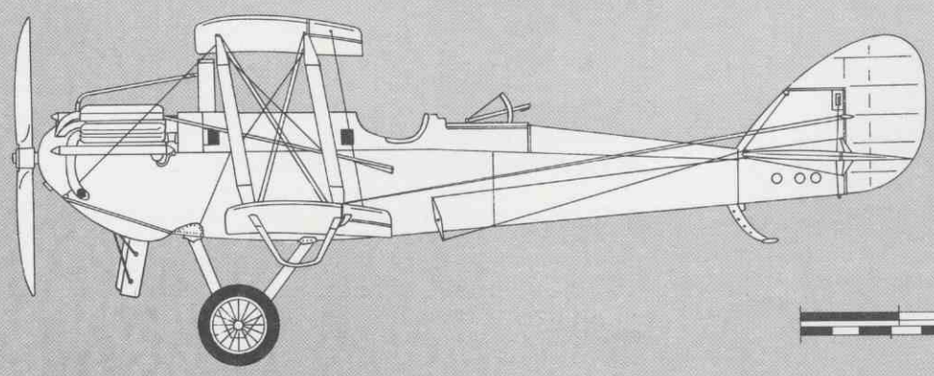
## *Los Havilland escuela (DH.6)*

NO hemos podido determinar hasta ahora cuándo adquirió sus DH.6 nuestra Aviación Militar. Los aparatos comprados en Gran Bretaña tenía motor Hispano de 140 CV y radiador frontal. En septiembre de 1920 había 18 en inventario que, según informe del Coronel Soriano, debían "dejarse a extinguir con los motores que en ellos se emplean". Los DH.6 estaban, creemos, en Cuatro Vientos en aquel año. En 1921 los hubo en la Escuela de Alcalá y, quizás, Guadalajara. Soriano opinaba que podían ser útiles en la etapa de perfeccionamiento de pilotos, pero, con algunas excepciones conocidas, el DH.6 no se empleó como aparato de escuela elemental.

DH.9A







1/72

3 m

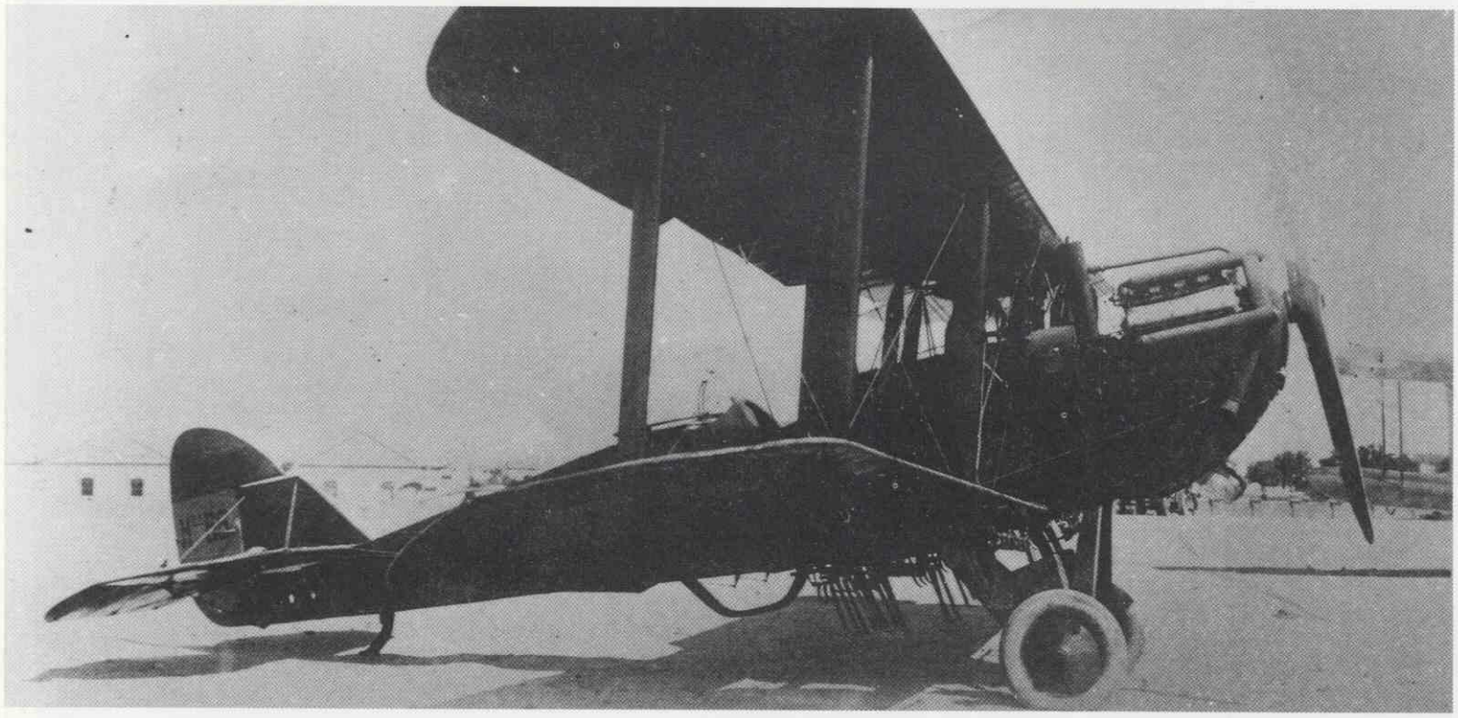
9 ft

Cuando se creó en los últimos meses de 1921 la Escuela de Tiro y Bombardeo en Los Alcázares, cierto número de DH.6 fue destinado a la misma, empleándose para remolcar mangas blanco en el entrenamiento de ametralladores. Originalmente, algunos, si no todos, los DH.6 importados tenían los dos puestos sin separación, aunque en fotos posteriores muestran puestos independientes. Estos aviones tenían el empenaje vertical con bordes rectos y el timón de dirección sin cuerno de equilibrado aerodinámico.

La Hispano de Guadalajara fabricó también el DH.6 con licencia, pero con motor Hispano de 180 CV y radiadores Lamblin entre las patas del tren de aterrizaje. Los puestos eran independientes y el empenaje vertical de la forma curvilínea típica de los DH.4 y DH.9, con cuerno en el timón. No sabemos cuántos aviones produjo la Hispano. A principios de 1924 se autorizó oficialmente la compra de 10 de ellos, sin que sepamos si fueron los primeros ni qué otros pedidos hubo. Los DH.6 españoles eran llamados E.180 y se numeraron probablemente por separado de los E.140 importados.

Cuando se creó en la Escuadra de Madrid (Getafe) el Grupo Nº 31 como segundo grupo de reconocimiento (el primero era el Nº 21, dotado de DH.9), le fueron destinados diez o doce E.180 como aparato interim. En junio de 1927, el Grupo Nº 31 tenía sólo seis de ellos en vuelo, siendo el 25 el número más alto.

Algunos E.180 sueltos estuvieron destinados en diversos aeródromos. Fueron dados de baja probablemente hacia 1931, pero unos pocos siguieron volando en aero-clubs, cedidos por Aviación Militar. En alguna ocasión se usó un DH.6 para remolque de veleros.



*El **DH.9A** era el más potente de los biplazas procedentes del stock de guerra aliado.*

## *Los Havilland Hispano (DH.9)*

LA combinación entre la célula del DH.9 y el motor Hispano-Suiza 8Fb de 300 CV no hizo un avión de guerra excepcional, pero sí un útil aparato para escuela de transformación y otras diversas aplicaciones. No sabemos exactamente qué uso se hizo de los pocos DH.9 Hispano incluídos en las adquisiciones de 1919. Parece que en Cuatro Vientos se encontraban en 1920 los núms. 1 y 2. En el raid Madrid-Lisboa realizado el 1 de febrero por aviadores españoles, un DH.9 con motor Hispano pilotado por el capitán D. Luis Manzaneque Feltrer fue el único con suficiente alcance para hacer el vuelo sin escala intermedia. Los otros tres aparatos (un Salmson 2 A.2, el prototipo Barrón de reconocimiento y un SVA biplaza) requirieron un aterrizaje en Arroyo de Malpartida, desde donde el SVA tuvo que renunciar a seguir por avería.

Ya hemos dicho que consideramos posible que entre los DH.4 enviados a la Zona Occidental de Marruecos en la primavera de 1920 hubiera algún DH.9. En todo caso, el Havilland Hispano no fue considerado apto para el servicio de guerra en Africa. En su informe de septiembre de 1920, el coronel Soriano, Segundo Jefe del Servicio de Aeronáutica Militar, consideraba el motor Hispano-Suiza, "maravilla mecánica de la guerra", construído buscando la máxima ligereza, demasiado poco robusto y seguro para lanzar a los aviadores "por encima de un enemigo como el Moro, que no admite cuartel". Esto de la inseguridad del motor Hispano ha sido discutido por pilotos con experiencia, que consideraban que las averías de los Hispano montados más tarde en los Bristol F.2B no eran imputables al motor en sí, sino a los sistemas de gasolina, aceite y aire comprimido. Sea como sea, los DH.9,

cuando la producción de Guadalajara los proporcionó en cantidad, se usaron en los grupos de la Península y en las escuelas, enviando a Marruecos, aparte de algunos aparatos sueltos, sólo una escuadrilla en 1927, como veremos.

En 1922 se entregaron los primeros DH.9 hechos por La Hispano, creándose el Grupo de Reconocimiento de la Base Aérea de Madrid con dos escuadrillas de DH.9 en Cuatro Vientos y una de Ansaldo A.300 en Alcalá. También se estableció una escuadrilla de DH.9 en el nuevo Aeródromo de Armilla (Granada). En 1923 se creó el Grupo de Reconocimiento de la Base Aérea de León, que estuvo durante años en Getafe y, al parecer, casi en cuadro. En 1926 tenía una escuadrilla de DH.9 y otra de Fokker C.IV, todavía en Getafe. Este año, La Hispano había entregado ya del orden de 100 DH.9 o más.

Agotados los DH.4 del Grupo nº 3 de Marruecos, la Escuadrilla Rolls comenzó a recibir algunos DH.9 muy a fines de 1926 como ya vimos. Probablemente este es el origen de la Escuadrilla DH.9 ya mencionada. Cuando se asignaron números a los grupos de la Península (y se renumeraron los de Africa) en febrero de 1927, el Grupo de Reconocimiento de Madrid (que había pasado de Cuatro Vientos a Getafe) recibió el nº 21 y el de León el nº 23. En Burgos se organizó el nº 33, segundo de reconocimiento de la Base de León, con DH.9. Las obras de León seguían sin terminarse y el Grupo nº 23 continuaba en Getafe. La Escuadrilla DH.9 de Melilla se integró con la de Bristol F.2B en el Grupo nº 5 que, terminada la guerra en Marruecos este año, fue repatriado, pasando a Getafe y, en 1928, a Logroño.

La producción en cantidad del Breguet 19 y, algo después, del Loring R.III, terminó con la vida de los DH.9 en los grupos de reconocimiento. Esta renovación no debió terminar hasta 1931, desapareciendo el Grupo Nº 33 todavía equipado según creemos, con DH.9.

En la Escuela de Clasificación o Transformación (en Cuatro Vientos desde su origen hasta 1927, y desde entonces en Guadalajara) el DH.9 prestó inapreciable servicio, sirviendo también en la Escuela de Observadores (Cuatro Vientos) y en la de Tiro y Bombardeo (Los Alcázares) en determinados periodos.

La Hispano de Guadalajara produjo en total unos 120 DH.9 (el número de cola más alto que hemos detectado es el 189, que estaba en Guadalajara en 1931).

Al iniciarse la Guerra Civil, los DH.9 que quedaban en inventario (tal vez unos 40, aunque probablemente no todos en vuelo) sirvieron en las escuelas de ambos bandos. En el gubernamental, la designación de tipo en 1937 fue RH y terminaron en Los Alcázares. Los nacionales les asignaron el número de tipo 34, constándonos la existencia de hasta el 34-19. Fueron baja hacia 1938.

## *Los Havilland Napier (DH.9A)*

TERMINADA la guerra de 1914-18 la empresa The Aircraft Disposal Co., Ltd. puso en venta cierto número de DH.9A con motores Eagle VIII y Napier Lion. Este último era un excelente motor que no llegó a tiempo para la guerra. Tenía 12 cilindros en W (tres bloques de cuatro cilindros cada uno) y desarrollaba 450 CV, siendo por tanto de los más potentes en su día. Como es natural, también era caro.

Para el uso en Marruecos, el Servicio de Aeronáutica Militar adquirió ocho DH.9A Napier, que numeró del Nº 63 al 70. Con ellos se formó una escuadrilla para Melilla. Dos aparatos, al menos, eran regalo de provincias, como indicaban sus nombres (Nº 64, **Granada**; Nº 65, **Badajoz**). El 4 de mayo de 1922 llegó a Melilla el capitán Moreno Abella pilotando el **Badajoz** para

hacerse cargo del nuevo Grupo Ligero, compuesto de dos escuadrillas de Bristol F.2B (que ya estaban allí) y de la escuadrilla DH.9A (que llegó en junio). El Grupo ligero, que más adelantado el año se llamaría Grupo Nº 4 de Africa, era ligero sólo por lo que a los Bristol se refería, ya que los DH.9A pesaban más que los DH.4 del Grupo Pesado o Grupo Rolls. El primer jefe de la Escuadrilla Napier fue el capitán Sáenz de Buruaga.

Los DH.9A (lástima que fueran caros por sus motores) demostraron ser excelentes para las operaciones de Marruecos por la seguridad de sus Napiers, comparable a la de los Rolls-Royce, y por ser los mejores levantadores de pesos (40 bombas de 10-12 kg.). Sin embargo, fue necesario resolver el problema de la refrigeración del motor, inicialmente insuficiente para el entorno africano. La solución no se produjo hasta 1924, año en que tomó el mando de la Escuadrilla Napier el capitán D. Alejandro Gómez Spencer.

Los DH.9A pasaron los últimos meses de 1924 y primeros de 1925 expedicionarios en Larache, con los Rolls. Después de la durísima campaña, fueron debidamente reparados y la escuadrilla pasó al Grupo nº 3 con la única restante de DH.4 y la de Potez 15, participando en las operaciones del desembarco de Alhucemas. Spencer siguió al mando hasta mediados de 1926.

Para la campaña final (1926-1927), el Grupo Nº 3 se incorporó a Tetuán, pasando a Larache en los meses de otoño-invierno en que el campo de Sania Ramel quedó prácticamente inutilizable por el agua. En abril de 1927, los DH.9A operaron desde el Aeródromo de Herraiz contra los rebeldes de Tagsut, volviendo a Tetuán los tres últimos meses de la guerra.

En marzo-mayo de 1928, la Escuadrilla Napier prestó servicio en el Sahara Español (que hasta entonces no había tenido ninguna unidad de Aviación). La instalación del motor Napier se reveló inadecuada para impedir la entrada de arena por la toma de aire, y, en opinión del jefe accidental de la escuadrilla, capitán D. Félix Martínez Ramírez, la autonomía del aparato era insuficiente para las misiones sobre el desierto. En mayo, la Escuadrilla Napier fue relevada por una de Breguet 14 con motor Rolls-Royce Eagle VIII, volviendo los DH.9A a Nador, donde siguieron prestando servicios cierto tiempo en el Grupo nº 4 con sus habituales compañeros los Potez 15. La baja de los DH.9A debió tener lugar hacia 1930-31 ■

*Esta* ***foto demuestra cómo un solo accidente puede producir la baja temporal de la cuarta parte de los DH.9A en servicio.*** *Es probable que se trate del ocurrido en el* ***Aeródromo de Anámara (Larache)*** *el* ***11 de marzo de 1927,*** *narrado por Gomá,* ***Historia de la Aeronáutica Española,*** *Tomo II, p. 580.*

## *Bibliografía*


Birtles, Philip J., **De Havilland,** Planemakers: 3, Janés, Londres, 1984.

de Havilland, Sir Geoffrey, **Sky Fever,** Hamish Hamilton, Londres, 1961.

Bruce, J.M., **The de Havilland DH.4,** Profile nº 26.

Bruce, J.M., **The de Havilland DH.9,** Profile nº 62.

Bruce, J.M., **"The de Havilland DH.9A", Flight** 25 mayo y 1 junio 1956.

**Janés All the World's Aircraft,** 1919.

Warleta, J., Salas, J. y Pérez San Emeterio, C., **Aviones Militares Españoles,** IHCA, Madrid, 1986.

Expedientes personales de diversos aviadores.

# La Batalla Aérea de Madrid
## (Noviembre 1936)

**JESUS SALAS LARRAZABAL**
**General Ingeniero Aeronáutico**

### ANTECEDENTES

LA abrumadora superioridad aérea gubernamental de julio de 1936 se había invertido por completo a finales de octubre, hasta el punto de que la Aviación Nacional osó planear un ataque masivo a los aeródromos de Cuatro Vientos y Barajas y a los ministerios de Guerra, Marina y Gobernación, a base de 12 lentos trimotores Junkers 52, que debían efectuar el itinerario Salamanca-Avila-Navalmoral (sic)-Cuatro Vientos-Madrid-Barajas-Guadarrama-Salamanca, de 436 km. de longitud y 2 horas 11 minutos de duración (véase anexo 1); los Fiat y Heinkel 51 de protección se unirían a los bombarderos y los despedirían en Avila. Otro ejemplo de la euforia que reinaba en estos días en la Jefatura del Aire es la propuesta de bombardeo del puerto de Cartagena, a partir de Granada, con un recorrido sobre territorio enemigo del orden de los 500 km., a cargo asimismo de una docena de Ju 52.

Estos ataques no llegaron a efectuarse tal como estaban planeados, pero los Ju 52 bombardearon Barajas el 26 de octubre y el aeródromo de Alcalá el 1 de noviembre, acompañados esta vez por los Savoia 81.

El 2 de noviembre, con las tropas de Varela en Fuenlabrada y Pinto, el General Jefe del Aire –quien, como otros muchos, consideraba inminente la caída de la capital de España– transmitió al Jefe de Fuerzas Aéreas de Toledo-Madrid la siguiente orden: "Queda terminantemente prohibido, bajo su responsabilidad, que ningún aparato bombardee la población de Madrid sin orden expresa de Ud. Debe arrojar sobre población Madrid todas las proclamas y periódicos que se remitan con este objeto".

Este mismo 2 de noviembre empezaban a tomar tierra en el nuevo aeródromo de Torrijos los primeros Fiat, concretamente una patrulla de la que formaban parte García Morato y Julio Salvador, que volvía de cumplir el último servicio de la jornada. Al día siguiente se incorporarían a Torrijos casi todos los Fiat de Talavera, aunque Angel Salas y Miguel García Pardo todavía volaron de Talavera a Torrijos, con los últimos cazas, los días 4 y 5.

Los Romeo-37 de reconocimiento y los Savoia 81 de bombardeo quedaron en Talavera, los Junkers 52 repartidos entre Navalmoral y Salamanca y los Heinkel 51 de caza y algún Heinkel 46 de reconocimiento próximo en Avila.

### LA LLEGADA DEL CUERPO EXPEDICIONARIO RUSO

Un primer aviso de que la situación estaba cambiando fue la aparición en combate, el 28 de octubre, de los rapidísimos bombarderos rusos Tupolev SB-2 Katiuska. Siete días después, el 4 de noviembre, la correlación de fuerzas encontró un nuevo punto de inflexión. En dicha jornada una formación de diez biplanos de caza Polikarpov I-15 (Chatos) sorprendió a la patrulla Fiat dirigida por el capitán Dequal y tanto él como Magistrini ("Mainetti") fueron derribados –herido el primero y muerto el segundo–, capotando otros dos Fiat en la toma de tierra. Los Chatos hirieron, asimismo, al teniente Fernando Alfaro del Pueyo y el capitán Augusto Aguirre –observadores de un Romeo 37 y del Junkers núm. 22-55, de la Escuadrilla 2E22 (anterior 4ª Escuadrilla), respectivamente– y ambos aviones quedaron temporalmente inutilizables. Otro Ju 52 tomó tierra fuera de campo cerca de Toledo, el del teniente observador alemán Kolbitz, que resultó herido.

Sin inmutarse por las importantes bajas del 4 de noviembre, los Ju 52 bombardearon al día siguiente Cuatro Vientos y Boadilla del Monte y los Savoia 81 se dirigieron al aeródromo de Barajas, que no encontraron por niebla. De los tres jefes de escuadrilla Fiat italianos, muerto Olivero en accidente y herido Dequal, sólo quedaba en vuelo el recién incorporado Maccagno ("Pecori"), que salió al frente de 9 Fiat y combatió contra 12 Chatos; caído Maccagno en la lucha –con una pierna herida, que hubo de amputársele– los Fiat se rehicieron por la presencia en sus filas de los capitanes españoles García Morato y Salas y del teniente Salvador y derribaron algún aparato enemigo. El parte de Madrid se apuntó cinco victorias aéreas y el nacional ocho (siete cazas y un Potez), cifras ambas evidentemente exageradas.

Este 5 de noviembre, se incorporaron a Torrijos, para cubrir bajas, los capitanes italianos Mosca y Nobili y algunos Fiat.

El 6, la Aviación nacional ya tenía noticias seguras de los nuevos cazas rusos –por haber tomado tierra con anterioridad dos pilotos rusos en Segovia, por error– que se transmitieron así a los aeródromos: "Mucha velocidad, indicadores en ruso, americano y rumano. Las escuadrillas, de 12 aviones, se encuentran, aproximadamente, en Alcalá y Barajas". Otra información añadía que existían campos de vuelo en Algete, Meco, Guadalajara y Barajas. De hecho, los aeródromos habituales de los Chatos eran Alcalá y Algete, pero la escuadrilla de este campo estuvo unos días destacada en Barajas.

Los bombarderos nacionales efectuaron este día tres servicios de guerra, siempre acompañados por los Ro 37 y protegidos por los Fiat. García Pardo salió en los servicios primero y segundo, Morato en el segundo y Salas en el tercero, al frente de 5 Fiat, que combatieron contra 7 Chatos. En la escuadrilla Richagov voló Andrés García Lacalle, por vez primera.

Los Ju 52 españoles atacaron los alrededores de Madrid (Cerro de los Angeles, Villaverde, Carabanchel y Campamento de Retamares) y dos alemanes la estación de Aranjuez. Uno de los trimotores de la 4E22 –el 22-63, pilotado por Larrauri– llegó a Talavera con 43 impactos y hubo de ser enviado a Sevilla para su reparación. El Ju 52 del jefe de escuadrilla von Moreau tomó tierra entre Esquivias y Griñón y un He 51 alemán, al aterrizar de noche en Avila, chocó con otro, quedando ambos inutilizables.

## LA VISPERA DEL ASALTO FRONTAL A MADRID

Desvanecida ya la idea de que Madrid sería abandonada sin lucha, el general Varela decidió iniciar el 8 de noviembre el asalto a la capital de España y el mando nacional estableció una zona de seguridad en el interior de Madrid, que prometía no bombardear.

El 7 de noviembre, el coronel Ruggero Bonomi ("Federico Federici") comunicaba al enlace de Aviación en el puesto de mando de Yuncos, desde la Jefatura de Fuerzas Aéreas de Talavera, lo siguiente: "Por número de cazas enemigos, coronel dispone no se preste ningún servicio".

De acuerdo con esta orden, el 7 no volaron ni los Fiat, ni los Ju 52 de Navalmoral –dependientes todos ellos de la Jefatura de Fuerzas Aéreas de Talavera– ni tampoco las escuadrillas 1E22 y 2E22, que seguían en Salamanca, aunque al día siguiente se trasladarían a Escalona (Toledo). Los He 51 alemanes de Avila, no supeditados a Talavera, es posible que efectuaran un servicio de guerra, si aceptamos el testimonio por parte del ministerio de Marina y Aire (no podemos confirmarlo a base del Diario de Trautloft, ya que este piloto aún no había vuelto a Avila, de su viaje a Sevilla).

El sábado 7 de noviembre había 16 Fiat en vuelo, entre Torrijos y Talavera, y otros cinco en reparación o revisión en Talavera. A su frente estaban los capitanes Mosca y Nobili, recién llegados, y los veteranos españoles García Morato y Salas. En Avila desplegaban los 9 He 51 de Eberhard.

En oposición a ellos, dos escuadrillas de Chatos, capitaneadas por los rusos Richagov ("Pablo Palancar") y Tarjov ("Antonio"), a las que se incorporaron los españoles Andrés García de La Calle ("Lacalle"), Jesús García Herguido y Fernando Roig Villalta.

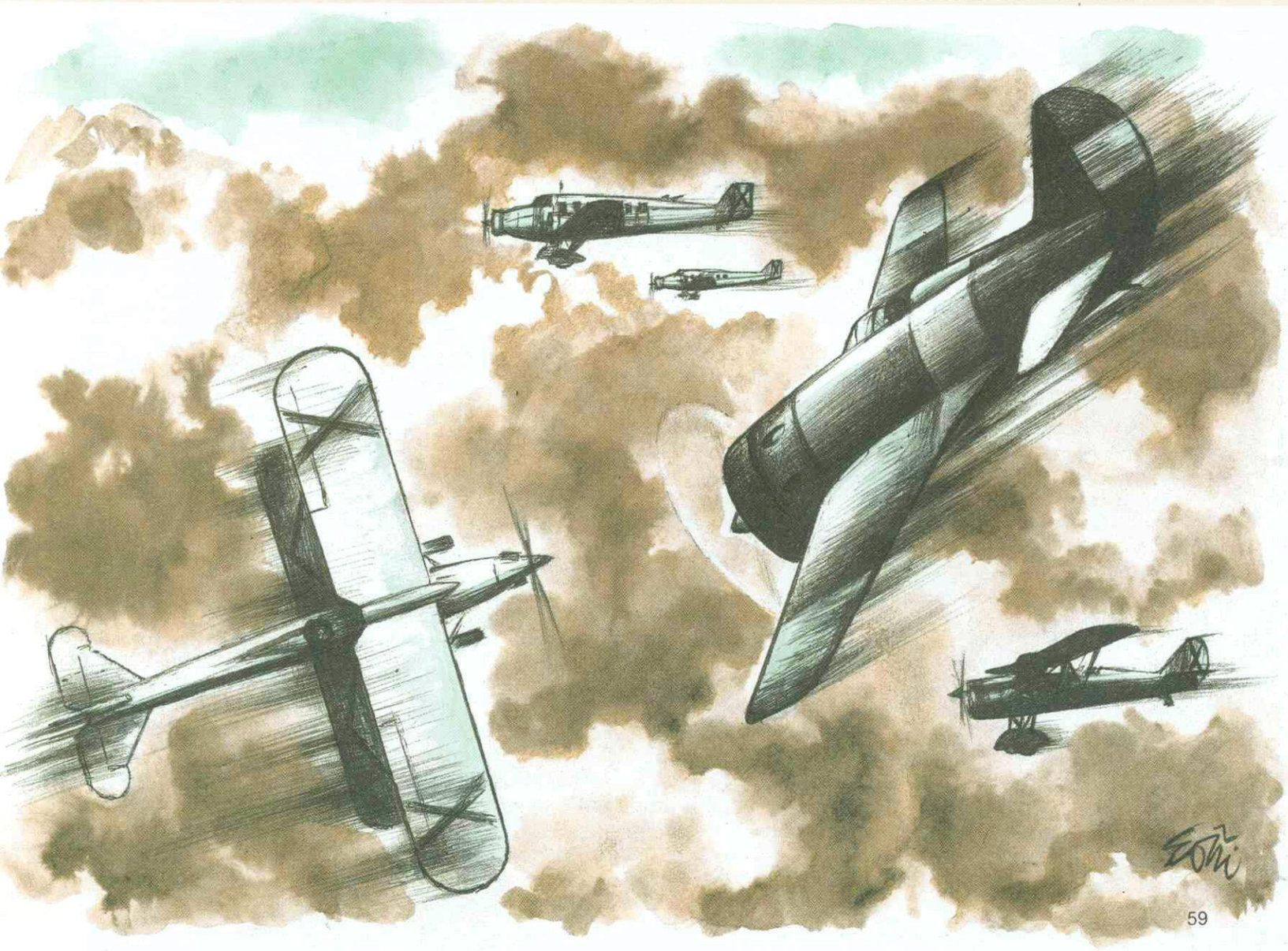
En bombarderos, 15 Ju 52 y 4 Savoia 81 se oponían a tres escuadrillas de rápido bimotores Katiuska –las de Schacht, Jalzunov y Nesmeyanov– y una de trimotores Potez. Los 8 "Ro 37 de reconocimiento de Talavera y los pocos He 46 de Avila se oponían a los Breguet XIX, pues los Rasantes aún no estaban operativos.

El domingo 8, las columnas del ala izquierda de Varela, mandadas por Yagüe, irrumpieron en la Casa de Campo, pero, carentes de apoyo aéreo, fueron frenados en su arboleda. Los sesis Ju 52 españoles desplegados en Salamanca recibieron orden de despegue a las 12.00 y, acompañados por 9 He 51, acudieron al sector del barrio de la China, en la margen occidental del Manzanares, desde donde se hostilizaba el flanco derecho delos atacantes, según el relato del entonces teniente Seibane (véase Anexo núm. 7) (1).

El Generalísimo de los Ejércitos nacionales ordenó a las 15.15 horas que tres Romeo 37 y nueve Fiat acudieran a proteger el avance por la Casa de Campo y a lanzar proclamas. Bonomi nos dice en sus memorias que, al haberse terminado la reparación de dos Fiat en Talavera, eran ya 18 los aviones en vuelo de este tipo y consintió por ello que se efectuase alguna acción.

El parte de Madrid de este día dice que la Aviación enemiga pasó "sobre la capital en las primeras horas de la tarde, lanzando algunas bombas y desapareciendo rápidamente al advertir la presencia de nuestras escuadrillas de caza". Nada aclara el parte nacional de esta jornada, pero Seibane anota en su diario que los Ju 52 se adentraron en un Madrid cubierto de nubes bajas hasta alcanzar el Retiro, donde viraron para dar una segunda pasada al objetivo, siendo entonces hostigados por la caza enemiga, ataque que fue repelido por la caza de escolta, que derribó, al menos, dos aparatos.

(1) Otros pilotos de Ju 52 no citan este servicio del día 8 y sí uno del 9.-



No puedo confirmar ni negar esta afirmación pues el domingo 8 de noviembre no volaron ni García Morato, ni Salas, ni Salvador, ni García Pardo, por lo que esta acción no aparece reflejada en sus cuadernos de vuelo. Bonomi, buen notario, en general, de los sucesos aéreos de 1936 en los frentes del Sur y de Madrid, falla en el relato del 8 de noviembre, fecha en la que se trasladó a Sevilla para activar la reparación y montaje de los 15 Fiat de la 3ª Escuadrilla, para no volver a Talavera hasta el martes 10.

Un residente en Madrid afirma que en la mañana del 8 de noviembre cayó un Chato en el Cuartel de la Montaña y que su piloto, lanzado en paracaídas, fue muerto por los milicianos,que lo tomaron por alemán. Mi informante recogió una libreta que se le cayó al piloto y recuerda perfectamente que estaba escrita en caracteres cirílicos, lo que demuestra que el piloto era ruso. Pensé yo inicialmente que este suceso habría ocurrido el día 9, pero el testigo llevaba su propio diario, que conserva. La discrepancia de horarios puede resolverse situando el combate alrededor de las dos de la tarde —lo que concuerda con los relatos de Seibane y del parte de Madrid— hora que los madrileños consideran aún de la mañana, dada la tardía hora a que acostumbran comer.

## ACTIVIDAD AEREA DESDE EL 9 AL 12 DE NOVIEMBRE

El lunes 9 ya serían 21 los Fiat operativos en Torrijos, al haberse incorporado tres procedentes de Sevilla, con escala en Cáceres. Ello permitió que estos cazas efectuaran dos servicios de guerra por la mañana, con 15 y 14 aviones respectivamente.

En el primero, a las 9.00 horas y con participación de García Pardo, protegieron a seis Romeo 37 que actuaron en ambas márgenes del río Manzanares, desde el puente de Segovia a la Estación del Norte. Morato y Salas salieron en el segundo servicio, de protección a 5 Ju 52 de Escalona y 7 u 8 Ro 37; evitaron un bombardeo de los Katiuskas y combatieron contra una formación de Chatos, derribando uno Morato. En esta jornada fue abatido sobre la Casa de Campo el español Fernando Roig, de la Escuadrilla Richagov..

José Larios ha escrito que el 10 de noviembre actuaron tres escuadrillas españolas de Ju 52, aunque en realidad salieron las cuatro, pero como la 2E22 sólo tenía un avión operativo y la 1E22 dos, entre ambas formaron los efectivos de una. Los Ju 52 de Navalmoral y los Romeo 37 despegaron a primera hora de la mañana, acompañados por 14 Fiat, y los Junkers de Escalona lo hicieron después de las tres (a última hora de la tarde el brigada Ananías San Juan se fugaría con uno de los trimotores a Alcalá de Henares). Este martes 10 llegaron a Talavera otros nueve Fiat procedentes de Sevilla, pero por mal tiempo no pudieron seguir a Torrijos hasta el día siguiente.

Los Katiuskas bombardearon, en varias ocasiones, la Casa de Campo, Carabanchel, Campamento, Fuenlabrada, Leganés, Getafe y el Cerro de los Angeles (que Madrid llamaba Cerro Rojo). Pero la acción más importante de los aviones gubernamentales, fue un espectacular ametrallamiento de la Casa de Campo, poco después de mediodía, en el que participaron 18 Chatos.

El miércoles 11 los Junkers no volaron, los Ro 37 sólo efectuaron algún reconocimiento y los Fiat servicios de alarma o de traslado. Bonomi dió orden de que los Fiat no salieran en número inferior a 15, cifra en lo que solían presentarse los Chatos, y prohibió que se persiguiera al enemigo en el interior de su territorio (táctica adoptada también por el mando adversario), debiendo limitarse los Fiat a interceptar los bombarderos enemigos y a escoltar a los propios.

Koltsov afirma que los bombarderos gubernamentales destruyeron el día 11 doce aviones en el aeródromo de Avila, de lo que se hacen eco los partes de Madrid. Trautloft explica que, a media mañana, tres bombarderos hicieron blanco en la mitad del aeródromo, sin que, milagrosamente, la metralla alcanzara ni a los aviones ni a los hombres.

El 12 los aviones alemanes no pudieron cruzar la cordillera, por mal tiempo; los rusos lo intentaron, al parecer, y dos Katiuskas chocaron entre sí, pereciendo todos sus tripulantes.

## EL GRAN COMBATE AEREO DEL 13 DE NOVIEMBRE

Desde el 4 al 12 de noviembre ambas aviaciones habían perdido un número similar de cazas y bombarderos (véanse anexos núms. 14 y 15), pero los Fiat pudieron cubrir sus bajas y los Chatos no. Ello les permitió intentar, el día 13, la recuperación del dominio del aire.

Yagüe, asegurado ya el control de la Casa de Campo, decidió forzar ese día el cruce del Manzanares, y Miaja, por su parte, había elegido esa jornada para iniciar una ambiciosa contraofensiva en tenaza, que prologó con una alocución que empezaba así: "Cincuenta mil hombres vais a aplastar hoy...".

El choque en tierra fue brutal y en el aire 14 Fiat y 9 He 51 que acompañaban a 3 He 46 y 10 Ju 52 (cinco españoles y otros tantos alemanes) se enfrentaron a las dos escuadrillas de Chatos en un largo y cruento combate. Cayeron tres jefes de escuadrilla: el capitán ruso "Antonio" —maltratado por la muchedumbre, al confundir otra vez la nacionalidad—, el veterano alemán Eberhard y el debutante italiano Mosca, quien, más afortunado que los otros dos, sólo resultó herido por el momento; murió asimismo, otro destacado piloto alemán, el teniente Henrici. El capitán "Antonio" no era sino Serguei Tarjov, cuya defunción consta en los papeles del Hospital Gómez Ulla, con fecha 22-11-36.

Los tres pilotos españoles que volaron con los Fiat tuvieron una actuación brillante. A Morato y Salvador se les reconoció el derribo de un Chato a cada uno y Salas logró segar el plano de uno de los cinco Katiuskas que bombardeaban a gran altura Getafe y Cuatro Vientos, cuya tripulación se lanzó en paracaídas; García Pardo no salió en este servicio, pero actuó de jefe de una de las tres patrullas, de 5 Fiat, que acompañaron a 5 Ro 37 a Seseña.

El parte de Madrid reclama el derribo de cinco cazas —lo que puede ser cercano a la verdad, pues Mariotti tomó tierra fuera de campo junto a Getafe, aunque dejó el avión intacto—, y reconoce la pérdida de un Breguet (sic) y que dos pilotos de otros aparatos resultaron heridos.

Por la tarde, en otro combate, ambas aviaciones se apuntan cuatro victorias, reconociendo la de Madrid la pérdida de dos aviones. La importancia de los combates del viernes 13 viene reflejada en los partes respectivos, que reclaman un número de victorias similar al del periodo que va del 4 al 12 de noviembre.

El resultado global de la jornada favoreció a la Aviación nacional, a pesar de sus sensibles pérdidas, pues los Chatos no presentaron combate en la jornada siguiente. Los Ju 52 y Fiat sobrevolaron el Manzanares por la mañana y el Sur de Madrid por la tarde.

Para evitar nuevas agresiones a pilotos rusos, el general Miaja publicó el 14 de noviembre la siguiente nota: "El aviador que se lanza de su aparato utilizando el paracaídas está fuera de combate y, por ello, ordeno a todas las fuerzas de defensa de Madrid que no disparen, en ningún caso, sobre paracaidistas que pueden ser propios, por la dificultad de identificación y que, en el caso de ser enemigos, proporcionan interesantes informaciones, de gran utilidad para las operaciones.

## ASENSIO CRUZA EL MANZANARES EL DIA 15

La contraofensiva de Miaja del 13 fracasó y ese día y el 14 se sucedieron los infructuosos ataques de Yagüe para cruzar el Manzanares, obstáculo no tan insignificante como pueda parecerle al lector, no por el río en sí, sino por la orografía de ambas márgenes, con los edificios del paseo de Rosales y de la Ciudad Universitaria dominando el valle y las posiciones de arranque de los asaltantes, situadas en los confines orientales de la Casa de Campo y del Club de Campo.

El 15, Miaja y Varela coincidieron en el intento de forzar el paso del río, que encomendaron, respectivamente, a Durruti y Asensio.

Los Katiuskas se dedicaron a hostigar los aeródromos enemigos, sin lograr los grandes éxitos que el parte de Marina y Aire le achacaba. Según dicho parte, los Chatos entablaron combate a las 9 y me-

dia con los aviones que atacaban Madrid (Parque del Oeste y Ciudad Universitaria, hasta Rosales y el Cuartel de la Montaña), pero ni Morato, ni Tautloft, ni Seibane se hacen eco de esta noticia. El parte nacional reclama una victoria aérea y el de Madrid anuncia la destrucción de 4 aviones en el aire y 16 en el suelo.

El ataque de los Junkers, Romeo 37, Heinkel 51 y Fiat se reproduce a primera hora de la tarde y al caer ésta el teniente coronel Asensio logró crear una cabeza de puente en la margen izquierda del Manzanares, entre Puerta de Hierro y el puente de los Franceses, lo que fue anunciado jubilosamente por el parte nacional.

## LOS I-16 ENTRAN EN ACCION

En la mañana del 16, ni los Ju 52 de Escalona ni los de Navalmoral pudieron bombardear por la mañana, los objetivos previstos, debido a una fuerte niebla, que no afectó a los Fiat de Torrijos.

Por la tarde las escuadrillas 1E22, 2E22 y 3E22 y los Ro 37, acompañados por 14 Fiat y un número indeterminado de He 51, atacaron la zona entre el Hospital Clínico y el Cuartel de la Montaña. Los cazas de escolta hubieron de luchar contra 23 enemigos y Morato personalmente lo hizo contra ocho Chatos y cuatro I-16 (llamados Moscas en España por los de su bando y Ratas o Boeing por sus opositores). El parte de Marina y Aire reclama los derribos de dos Fiat, dos Heinkel y un Junkers (que no se produjeron) y reconoce la pérdida de un caza, cuyo piloto se lanzó en paracaídas; Koltsov nos dice que dicho piloto era Pablo Palancar osea el capitán Richagov (2).

La escuadrilla 4E22, sin escolta de caza, bombardeó la estación ferroviaria de Villacañas, 70 Km. al interior de las líneas enemigas y no muy alejada del aeródromo de Mora de Toledo, que, afortunadamente para los Ju 52, no albergaba aviones de caza.

Los Katiuskas, por su parte, se dedicaron a bombardeos lejanos, en Salamanca y Cádiz y a hostigar concentraciones enemigas en el frente de Madrid.

El 16 de noviembre, después de desarticular un intento de estrangulación de su zona avanzada, Asensio amplió su estrecha cuña de la Ciudad Universitaria y conquistó la Casa de Velázquez y la Escuela de Ingenieros Agrónomos. El 17, las nuevas columnas de Barrón y Delgado Serrano lograron penetrar en la Ciudad Universitaria y Asensio pudo ensanchar la brecha por el flanco norte hasta el palacete de la Moncloa y por el sur hasta el Hospital Clínico y el Parque del Oeste.

En el primer servicio de la mañana del 17, dos formaciones de siete Fiat, encabezadas por Nobili y Salas, escoltaron a dos escuadrillas de Ju 52, a dos Savoia 81 (que ya habían terminado el cambio de motores en Sevilla) y a algunos Romeo 37 hasta Madrid. Cuando los bombarderos y siete de los Fiat ya habían iniciado el regreso, aparecieron dos Moscas a baja altura que fueron atacados por la escuadrilla de Salas, cuyos gregarios declararon haber abatido a ambos. El parte de Madrid admite la pérdida de un avión.

Por la tarde volvieron los Ju 52 a la Estación del Norte y Cuartel de la Montaña, acompañados esta vez por Heinkel 51 alemanes y Fiat italianos (Salas y Salvador habán salido por la mañana, ametrallando éste a uno de los Moscas, y Morato y García Pardo sólo hicieron este día, respectivamente, un vuelo de reconocimiento y uno de alarma). En el último bombardeo del día 17 resultó incendiado el palacio de Liria.

El 18 de noviembre, ni García Escámez (sucesor de Yagüe, que había causado baja por enfermedad) consigue penetrar en el paseo de Rosales y en la calle Princesa desde su precaria base de partida de la Ciudad Universitaria, ni Alzugaray pudo expulsarle de ella. Este día, prescindiendo del anterior condicionante de la ocupación de la capital, Italia y Alemania reconocieron a Franco.

(2) Los Fiat tuvieron un herido, el suboficial Beretta, que llegó al campo con su avión.

Los Ro 37, los Savoia 81 y el Grupo 2G22 de Navalmoral (escuadillas 3E22 y 4E22) recibieron orden este día 8 de batir ambas márgenes del Manzanares entre los puentes del Rey y de la Reina, zona enmarcada entre dos concentraciones de fuerzas propias (Casa de Campo y Parque del Oeste). El bombardeo se efectuó a una altura de 1.500 a 2.000 metros, con pleno éxito, bajo la protección de una formación de Fiat, en la que volaba García Pardo. El Grupo 1G22 atacó en esta jornada la Estación del Norte y la vía férrea.

## LOS BOMBARDEOS DE MADRID DEL 19 DE NOVIEMBRE

Como mejor sistema de impedir el avance hacia el interior de Madrid de las tropas situadas en la Ciudad Universitaria, Alzugaray mantuvo el día 19 su actitud ofensiva, fruto de la cual Durruti resultó herido de muerte en ocasión confusa.

A la Aviación nacional se le encomendó un último y gran esfuerzo, con ánimo de doblegar la moral de las tropas de Madrid. Bonomi ha descrito un gran bombardeo de la capital realizado en la mañana del 19, pero ello ocurrió en las primeras horas de la tarde.

Por la mañana cinco Ju 52 de los Grupos 1G22 y 2G22 y dos Romeo 37 acudieron una vez más al Manzanares y a la Ciudad Universitaria, que estaban cubiertos de bruma, y se adentraron en la zona urbana, concretamente hasta la manzana Jorge Juan, Villanueva, Núñez de Balboa, Castelló. Fueron protegidos por una formación de Fiat, en la que volaba Morato.

La acción principal estaba planeada desde el día anterior y en ella debían participar al menos 12 Ju 52, 9 Heinkel 51 y 15 Fiat (Véase Anexo núm. 2), pero quedaba por fijar la hora de salida. Según Seibane los Junkers de Navalmoral fueron alertados para las 13.00 (Véase Anexo núm. 6) y poco después, a las 13.09, se cursó a los aeródromos de Salamanca, Talavera, Navalmoral y Escalona el siguiente mensaje telegráfico:

"Zona seguridad Madrid para refugio ancianos, mujeres, niños y personal no combatiente, se amplía a c/. Zurbano-Nuevos Ministerios, al Oeste; paseo de Ronda, al Norte; Velázquez-paseo de Ronda-Goya, al Este; y Goya-Génova, al Sur".

A los Ju 52 de Salamanca (escuadrilla "Pedros" y "Pablos" o "negrillos") se les dió orden de despegar a las 14.00, pasar por la vertical de Avila a las 14.45 y a las 15.15 sobre Torrijos (Véase Anexo núm. 3). Seibane afirma que los Ju 52 de Navalmoral se unieron a los Fiat sobre este aeródromo a las 14.45.

Los cazas que participaron en la acción están bastante bien determinados por la Orden de Operaciones (15 Fiat y 9 He 51) y por los datos aportados por Salas (16 Fiat) y por Trautloft (24 cazas). Parece, pues, que salieron dos formaciones de Fiat de 9 y 7 aviones, mandadas por Nobili y Salas, y otra de 9 u 8 He 51, a cuyo frente iba Knüppel. El parte de Madrid reduce la cifra de cazas enemigos a 20 y Seibane eleva esta cifra hasta 30.

En lo que a bombarderos se refiere hay alguna mayor indeterminación. Salas, el más concreto en este caso, anotó en su cuaderno de vuelo que escoltaron a 16 Ju 52 y 4 Savoia 81, así como a 12 Ro 37, pero Seibane se refiere a 24 trimotores y 12 Romeos. El parte de Madrid, como en el caso de los cazas, da las cifras menores: 18 trimotores y 6 aviones ligeros.

Con los Savoia 81 volaban dos tripulaciones españolas, encabezadas por Antonio Llorente y Joaquín Tasso, y una de las dos escuadrillas de Ro 37 era completamente hispana (J. Muñoz "el Corto", M. Guerrero, J. Murcia, R. Jiménez Benamú, J. Compagni, etc.).

La formación penetró en Madrid por el Sur, barrios de la China y la Carolina y Vallecas y siguieron luego al Retiro (donde bombardearon la batería del 15,5 allí emplazada) y a Cibeles (ministerios de la Guerra, Marina y Comunicaciones y frontón Jai-Alai) y una de las escuadrillas de trimotores a la Puerta del Sol (ministerio de Gobernación y anexos).

La Escuadrilla 4E22 fue hostigada sobre Cibeles por tres cazas

que atacaron a los Ju 52 por delante y abajo (conocían bien los puntos débiles, a causa del avión fugado de Escalona) y luego por otros más.

Seibane relata cómo pudo ver desde el "puchero" la forma en que las trazadoras encuadraban el avión. "He podido observar –escribe– hasta una docena de cazas disparándonos sus cuatro ametralladoras. Sólo podemos concretar hacia atrás, pero no nos dan tiempo apenas para hacerlo". Este sector ciego de frente y hacia abajo se corregiría más tarde, montando en el "puchero" una tercera ametralladora que disparaba en esa dirección, con el grave inconveniente de no poder usarse en el peligroso momento del bombardeo.

"Picamos fuertemente hacia las líneas propias –prosigue Seibane– a velocidades de cerca de 300 km. a la hora y el avión trepida enormemente. Los cazas rojos nos siguen, incluso dentro de nuestras líneas, ya que la caza propia combate sobre Madrid".

Tanto el avión de Seibane (pilotado por Rute) como el de Ricardo Guerrero, jefe de la escuadrilla, tomaron tierra en Talavera totalmente acribillados y evacuaron allí al sargento radio del avión de Rute, Juan Salvador García, que había resultado herido en un muslo. También llegaron impactados los Ju 52 de la otra escuadrilla de Navalmoral, la 3E22, cuyos primeros pilotos eran Carrillo, Presa y Pablo Benjumea (que sustituía a Luis Bengoechea, ausente por enfermedad).

El Grupo de Escalona sólo tenía en vuelo desde el día 17 tres aviones, los de Gil Mendizábal y Ureña (1E22) y el de Rueda (2E22), por lo que los Ju 52 restantes tenían que ser de las escuadrillas alemanas "Pedros" y "Pablos" –mandadas por Von Moreau y Henke– que debían haber recibido algún avión adicional en los últimos días.

El enfrentamiento de la tarde del 19 de noviembre fue el postrer gran combate aéreo de 1936. El parte nacional se atribuyó el derribo de cuatro cazas y el del Ministerio de Marina y Aire admitió la pérdida de dos, pero se apuntó el abatimiento de tres Junkers y tres cazas enemigos. En realidad no cayó ningún Ju 52 –aunque casi todos llegaron con impactos de bala–, ni tampoco hay noticias de Fiat o He 51 derribados o pilotos heridos.

Pírrica victoria, no obstante, imposible de repetir si quería mantenerse la potencia ofensiva de los lentos trimotores nacionales. El 20 de noviembre tuvieron que bajar a Sevilla, a reparación, los dos Ju 52 más castigados en el combate y tanto el Grupo de Escalona como el de Navalmoral quedaron al 50 por ciento de sus efectivos. La única escuadrilla intacta, la 3E22, sería pronto bombardeada en su aeródromo y muy castigada en la poasterior batalla del Jarama –con la pérdida del avión de su jefe, capitán José Calderón–, en la que su actuación fue muy distinguida, pues los dos aviones restantes, pilotados por Manuel Presa y Pablo Benjumea, no abandonaron el bombardeo que había costado la muerte a su jefe.

## ARCHIVO HISTORICO DEL AIRE, LEGAJO 5, EXPEDIENTE 86, CUADERNO 3, DOCUMENTO 1.

### Idea general

Con este ataque se propone el mando lo siguiente:

1. Producir un gran efecto moral en Madrid, centro vital del enemigo, con la presentación de una fuerte masa aérea que les dé la impresión de la fortaleza, disciplina y superioridad técnica.
2. Causar, además de este mismo efecto moral, daños materiales en las bases Aéreas, con objeto de alcanzar la superioridad aérea, que ha de repercutir directamente en beneficio de nuestras columnas.

Se ha tratado de que la forma de ataque, teniendo en cuenta la gran cantidad de aparatos, sea una línea recta sin cambios de rumbos, en esta forma pueden pasar por la vertical fácilmente, pues desde lejos enfocan el objetivo cada una de las escuadrillas.

Para la mayor sencillez se concentrarán todos los bombarderos en S y todos los cazas en A.

La distancia total a recorrer por los bombarderos será de 436 kilómetros y la duración de 2 horas 11 minutos, y los cazas recorrerán 220 kilómetros con una duración de una hora 05 minutos.

Hemos preferido la formación de columna doble por ser la que sin producir gran alargamiento, concentra los aviones facilitando en esta forma la protección de los cazas.

### PRIMERA ESCUADRILLA

| Avión núm. | Bombas de 50 Kg. | Bombas incendiarias | Carga total |
|---|---|---|---|
| 1 | 16 | 288 | |
| 2 | 16 | 288 | |
| 3 | 16 | 288 | |

#### Objetivo

CUATRO VIENTOS — Frente a cubrir . . . . . 300 m. — Fondo a cubrir . . . . . 500 m. — Edificaciones

#### Bombardeo

| Avión núm. | Bombas de 50 Kg. a arrojar | Bombas incendiarias a arrojar | Superficie cubierta |
|---|---|---|---|
| 1 | 14 | 288 | |
| 2 | 14 | 288 | Frente . . . . . 300 |
| 3 | 14 | 288 | Fondo . . . . 1.400 |

#### Formación

a. Hasta cumplir este objetivo, la primera escuadrilla en cabeza.
b. Terminada esta misión, deja que se adelante la 2ª escuadrilla, para que haga su pasada.
c. Reservará dos bombas de 50 kg.

### SEGUNDA ESCUADRILLA

#### Carga

| Avión núm. | Bombas de 50 Kg. | Bombas incendiarias | Carga total |
|---|---|---|---|
| 1 | 16 | 288 | |
| 2 | 16 | 288 | |
| 3 | 16 | 288 | |

#### Objetivo

BARAJAS — Frente a cubrir . . . . . 500 m. — Fondo a cubrir . . . . . 400 m. — Edificaciones

#### Bombardeo

| Avión núm. | Bombas de 50 kg. a arrojar | Bombas incendiarias a arrojar | Superficie cubierta |
|---|---|---|---|
| 1 | 14 | 288 | Frente . . . 300 m. |
| 2 | 14 | 288 | Fondo . . 1.400 m. |
| 3 | 14 | 288 | |

#### Formación

a. Marcha guiándose por la 1ª escuadrilla.
b. Una vez verificado el bombardeo de Cuatro Vientos, se pone en cabeza y hace de guía.

## TERCERA ESCUADRILLA

| Avión núm. | Bombas 250 kg. | Bombas de 50 kg. | Bombas de 10 kg. | Carga total |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 8 | 32 | |
| 2 | 2 | 8 | 32 | |
| 3 | 2 | 8 | 32 | |

## OBJETIVOS

1. GOBERNACION (Frente a cubrir . . . 100 m.) (Fondo a cubrir . . . 100 m.) Edificio ministerio
   Bombardeo . . . . . 2 bombas de 250 kg.
2. GUERRA (Frente . . . 200 m.) (Fondo . . . 150 m.) Edificio ministerio
   Bombardeo . . . . . 2 bombas de 250 kg.
3. COMUNICACIONES Y MARINA (Frente 200 m.) (Fondo 200 m.) Edificio ministerio y edificio de Comunicaciones.
   Bombardeo . . . . . 2 bombas de 250 kg.

## CUARTA ESCUADRILLA

| Avión núm. | Bombas de 50 Kg. | Bombas incendiarias | Carga total |
|---|---|---|---|
| 1 | 16 | 288 | |
| 2 | 16 | 288 | |
| 3 | 16 | 288 | |

### Objetivo

BARAJAS — Frente a cubrir . . . . 500 m. Fondo a cubrir . . . . 400 m. — Edificaciones

### Bombardeo

| Avión núm. | Bombas de 50 Kg. | Bombas incendiarias | Superficie |
|---|---|---|---|
| 1 | 14 | 288 | Frente . . . 300 m. Fondo . . 1.400 m. |
| 2 | 14 | 288 | |
| 3 | 14 | 288 | |

| | DE | A | RUMBOS G | RUMBOS Corrección | RUMBOS M | Distancia Km. | PARCIAL H | PARCIAL M | TOTAL H | TOTAL M |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Salamanca | Avila | | | | 112 | | 34 | | 34 |
| 2 | Avila | Navalmoral | | | | 76 | | 23 | | 57 |
| 3 | Navalmoral | Barajas | | | | 36 | | 11 | 1 | 08 |
| 4 | Barajas | Guadarrama | | | | 54 | | 16 | 1 | 24 |
| 5 | Guadarrama | Salamanca | | | | 158 | | 47 | 2 | 11 |
| | | | | | | 436 | 2 | 11 | | |

NOTA: Este cuadro se reproduce exactamente como figura en el documento original. No obstante, de su examen parece deducirse un error al consignar Navalmoral, que podría ser realmente Navalcarnero.

Archivo Histórico del Aire, Legajo 5, Exp. 86, cuaderno 3, documento 14

## ANEXO nº 2

ORDEN DE OPERACIONES Nº 1.118

Mañana día 18 a las 14 ~~[illegible]~~ de la mañana se encontrarán doce Junkers cargados de bombas ( de 250,50 Kgs e incendiarias) en el aerodromo de Salamanca con objeto de efectuar un bombardeo sobre Madrid a la hora que se indique.

Dicho bombardeo se hará bajo la protección directa de 9 Heinkel de Avila y la indirecta de 15 cazas de Torrijos.

Los objetivos serán: Para la 1ª escuadrilla de tres aviones, el Paseo de coches del Retiro y la batería de 15 ½ del Observatorio Astronómico (6 bombas de 250 ,24 de 50 y el resto incendiarias ) .La 2ª Escuadrilla, el Ministerio de la Guerra ( 6 de 250 Kgs. y el resto incendiarias) . Para la 3ª, Ministerio de Comunicaciones, Ministerio de Marina y Frontón Jai-Alai ( 12 de 250 y 12 de 50 ) .Para la 4ª el Ministerio de la Gobernación y anexos ( 6 de 250 Kgs y el resto incendiarias)

La orden de salida se dará con media hora de antelación.

18-11-1936

Hora . las 14 h

Archivo Histórico del Aire, Legajo 5, Exp. 76, Cuaderno 3, Documento 45

ANEXO nº 3

JEFATURA DEL AIRE
E.M.

ORDEN para el día 19 de Noviembre de 1936 para el grupo Junker ("Negritos")

A las 14 en punto del día de hoy despegarán del Aerodromo para cumplir la misión que verbalmente se les ha señalado.

Pasarán por la vertical del Aerodromo de Avila a las 14.45 donde de les unirán cazas de otro pabellón e igualmente de 15 horas a 15.15 sobre el Aerodromo de Torrijos donde se les unirán el resto de los cazas.-

SALAMANCA à 19 de Noviembre de 1936
De Orden del Excmo. General
Jefe del Aire
El Oficial de Operaciones

Relatos contemporáneos de un participante nacional

## CUADERNO DE VUELO DEL COMANDANTE JOAQUIN GARCIA MORATO

| Combates números | Días | NOVIEMBRE 1936 | Horas | Victorias números |
|---|---|---|---|---|
| | 4 | Patrulla "Fiat". Vigilancia frente de Móstoles, ametrallando artillería y trincheras en Alcorcón | 2,05 | |
| 19 | 5 | Escuadrilla "Fiat". Vigilancia frente de Getafe-Alcorcón, combatiendo sobre Madrid con 12 "Curtiss" de caza, derribando uno de ellos y ametrallando un "Potez 54", que toma tierra con un motor parado | 1,40 | |
| | 5 | Escuadrilla "Fiat". Protección Junker en bombardeo de Boadilla. del Monte | 1,00 | 12 y 13 |
| | 6 | Escuadrilla "Fiat". Protección columna Yagüe en avance hacia Cuatro Vientos | 2,15 | |
| 20 | 9 | Escuadrilla "Fiat". Protección "Junker" y "Romeos" sobre Madrid, combatiendo con cinco "Curtiss", derribando uno y ametrallando ocho "Sophia", impidiendo bombardeasen AA | 1,50 | 14 |
| | 10 | Búsqueda de un campo alrededores Cuatro Vientos | 1,50 | |
| | 11 | Salir al encuentro, sobre las nubes de una escuadrilla para conducirla al campo | 1,50 | |
| | 11 | Alarma sobre Torrijos | 0,45 | |
| | 12 | Alarma sobre Torrijos | 0,50 | |
| 21 | 13 | Escuadrilla "Fiat". Protección "Junkers" y "Romeos", bombardeo de Rosales (Madrid), combatiendo con 13 "Curtiss" y derribando uno, que se incendia en el aire, y ametrallando tres "Sofía" hasta consumir los cartuchos AA | 1,30 | 15 |
| | 13 | Alarma sobre Torrijos | 0,40 | |
| | 14 | Patrulla "Fiat". Vigilancia sobre Torrijos | 1,25 | |
| | 14 | Escuadrilla "Fiat". Protección "Junker", bombardeo Marañosa AA | 1,25 | |
| | 15 | Patrulla "Fiat". Protección "Junker", bombardeo Rosales (Madrid) AA | 2,05 | |
| | 15 | Patrulla "Fiat". Vigilancia sobre Torrijos | 2,20 | |
| 22 | 16 | Escuadrilla "Fiat". Protección "Junker", bombardeo de la Ciudad Universitaria, combatiendo con ocho "Curtiss" y cuatro "Boeing" monoplanos AA | 1,50 | |
| | 17 | Patrulla "Fiat". Reconocimiento alrededores de Malpica | 0,50 | |
| | 19 | Escuadrilla "Fiat". Protección "Junker", bombardeo estación del Norte (Madrid) AA | 1,45 | |

**NOTA:** Los números de combates y de victorias son datos aportados por el autor. El resto se reproduce textualmente.

(Relatos contemporáneos de un participante nacional).

## CUADERNO DE VUELO DEL CAPITAN ANGEL SALAS LARRAZABAL

4-11-36 **Fiat núm. 199, 2h.00, Talavera.**
Vigilancia aeródromo.

**Fiat núm. 199, 0h.15, Talavera.**
Viaje Talavera-Torrijos.

5-11-36 **Fiat núm. 105, 0h.15, Talavera.**
Viaje Talavera-Torrijos.

**Fiat núm. 278, 1h.40, Torrijos.**
Madrid (vigilancia). Vamos 9 Fiat y encontramos unos 15 Curtis, ametrallo a uno por sorpresa que cae a unos 5 km. al SSE. de Barajas incendiándose al choque. Después ametrallo otro de frente, más tarde ametrallo otro; me atacan dos, salgo picando en la vertical.

**Fiat núm. 199, 1h.20, Torrijos.**
Getafe, Brunete (Vigilancia).

6-11-36 **Fiat núm. 234, 2h.15, Torrijos.**
Mandando 5 Fiat sobre Getafe y Cuatro Vientos, ataco 7 cazas enemigos (Curtis); ataco el izquierdo de una patrulla de tres que huye por derecho, le veo humear blanco y le sigo tirando hasta su proximidad, le pierdo de vista en una nube; probablemente derribado.

9-11-36 **Fiat núm. 199, 1h.45, Torrijos.**
Madrid (Protección 5 Junkers y 7 Romeos). Se evita bombardeo de 3 M. Bomber y algunos combates con 5 Curtis.

11-11-36 **Fiat núm. 84, 0h.45, Torrijos.**
Alarma.

13-11-36 **Fiat núm. 128, 1h.30, Torrijos.**
Madrid (Protección 5 Junkers). 14 Fiat atacamos 13 Curtis; tengo tres combates, uno de frente, tiro al 2º en viraje y al 3º en cola; veo muchos impactos en el fuselaje, no le puedo seguir por otros. Después quedo solo y veo 5 M. Bomber que

bombardean a 5.000 m. Getafe y Cuatro Vientos; ataco dos veces hasta que se interrumpen las ametralladoras. Al tomar tierra me dijeron (1) que había caído, del que se lanzó la tripulación en paracaídas, después de perder un plano.

14-11-36 **Fiat núm. 208, 0h.55, Torrijos.**
Seseña (Reconocimiento). Ametrallo pozos de tirador, recibo dos impactos.

(1) Noreña, Celier y Betancour.

15-11-36 **Fiat núm. 36, 0h.35, Torrijos.**
Alarma.
**Fiat núm. 36, 1h.45, Torrijos.**
Madrid (Protección y Vigilancia).
**Fiat núm. 278, 1h.45, Torrijos.**
Madrid (Protección y Vigilancia).

16-11-36 **Fiat núm. 278, 1h.50, Torrijos.**
Madrid (Vigilancia).

**(Relato posterior de un participante gubernamental)**

## ANDRES GARCIA DE LA CALLE ("LACALLE")

### "La Batalla Aérea de Madrid

No me es posible precisar con toda exactitud cuántos fueron los aviones de caza biplanos rusos I-15 que se recibieron en la primera remesa, si fueron 31 ó 25. Los rusos llamaban escuadrilla a la agrupación de 31 aviones, correspondiente a lo que nosotros denominamos grupo, esto es, dos escuadrillas de 12 aviones cada una más los correspondientes a la plana mayor y las reservas. Por lo que recuerdo y a juzgar por los informes que he leído parece indudable que fueron 25 los primeros que llegaron directamente al puerto de Cartagena en la segunda quincena del mes de octubre del año 1936. Esta misma cantidad es la que señala el informe del agregado militar alemán, según publica el señor Hugh Thomas en su muy documentado libro "La Guerra Civil Española". Coincide esta cantidad con los 6 aviones restantes recibidos aisladamente en el mes de enero del año 1937 y con los cuales se complementan los 31 de una escuadrilla rusa, puesto que todos los pedidos de aviones que efectuamos, tanto de caza como de bombardeo, fueron a base de 31 unidades. Por otra parte el recuerdo que tengo de la actuación de estas dos primeras escuadrillas rusas, a una de las cuales me incorporé casi desde su formación, es que nunca conseguirmos actuar completas, algunas veces por falta de pilotos, ya que debieron de llegar más aviones que pilotos. Además, hay que tener presente que un avión puede ser reparado mucho más fácil y rápidamente que la más leve herida ocasionada al piloto (1).

Se formaron dos escuadrillas con todos sus pilotos y mecánicos rusos, excepto Darry y yo. Darry, magnífico piloto francés y antiguo compañero mío en los muy difíciles meses de agosto-septiembre, se había ausentado con permiso en el mes de octubre debido a la falta de aviones..."

"Como decía, la escuadrilla de Palancar estaba compuesta exclusivamente por personal ruso: pilotos, mecánicos, armeros, servicio de información y plana mayor, con ausencia total de personal español, excepto los centinelas del aeródromo; ni siquiera había un oficial o jefe como agregado u observador...".

"Cerca de Algete, en una finca llamada "El Soto" o XX situada cerca del río, rodeada de árboles que servían muy bien para ocultar los aviones, se alojaba una de las escuadrillas. El día 5 de noviembre me incorporé a ella, y desde el día 6 actué ininterrumpidamente como punto izquierdo de la patrulla de José (Kopets) en todos los combates que se celebraron en el frente de Madrid...".

"...Su jefe era P. Richagov, "Palancar", un ruso de pequeña estatura, joven, fornido y muy agresivo. Desplegaba un tremendo dinamismo y tenía férrea voluntad. De él aprendí varias cosas: una de ellas hacer lo que aparentemente no se debía o podía intentar siquiera. Resultó un magnífico jefe de escuadrilla. Casi siempre volábamos en formación de cuña de patrullas: la cuarta patrulla, la más importante, volaba 500 metros más alto que la escuadrilla, de vigilancia y protección: al dominarnos en altura era siempre la primera en entablar combate. La mandaba un ruso joven, rubio y muy alto, al que llamábamos Casimiro, valiente hasta la temeridad y de una ingenuidad casi infantil y con el cual hice muy buena y sincera amistad.

La otra escuadrilla, formada exclusivamente por pilotos rusos, (2) estaba destinada en el aeródromo de Alcalá de Henares, y debido a lo alejada que se encontraba del frente, hubo que trasladarla, posteriormente, a nuestro campo XX o El Soto, puesto que varias veces tuvo que combatir sola nuestra escuadrilla en manifiesta inferioridad numérica por llegar la escuadrilla de Alcalá cuando ya habían finalizado los casi siempre breves combates...".

"De estas dos escuadrillas rusas, la principal, más agresiva o de choque era la de Palancar, puesto que siempre era la primera en llegar al frente y entablar combate.

Aún tuvimos otro traslado más, precisamente cuando el fuerte ataque a la Casa de Campo, el día 8 de diciembre (3) nos trasladamos al aeródromo de Barajas con objeto de llegar lo más pronto posible al frente. Estuvimos solamente dos días y después regresamos a nuestro campo...".

"La aparición de la caza rusa en el frente de Madrid fue sensacional y muy efectiva. No cabe la menor duda del tremendo impacto que tuvo que causar a los pilotos de caza y bombardeo españoles sublevados y a los germanos e italianos.

Confiados y seguros como estaban debido al total y absoluto dominio que ejercían en el aire, fueron sorprendidos y barridos del frente. Entre derribados y capotados a consecuencia de estos primeros combates quedaron eliminados seis aviones, más otro con el observador herido (4). Brutal golpe para el tipo de guerra que hasta entonces habíamos efectuado.

Siguieron los frecuentes combates desde el día 4 hasta el 20 de noviembre, en que prácticamente quedó parado el ataque frontal a Madrid. No es posible ahora pretender desenmarañanar combate por combate las incidencias de cada uno de ellos, y mucho menos aún, tomando como base los partes oficiales de ambas aviaciones. Sin embargo, hay algunos datos seguros y comprobados, por medio de los cuales se puede establecer el curso general de los acontecimientos, soslayando las narraciones personales de los pilotos, casi siempre parciales y deformadas.

El mismo día 4, primera actuación de los cazas, se despistan dos pilotos rusos y toman tierra en Segovia siendo hechos prisioneros. No hay ni tampoco vinieron más aviones de caza, de cualquier tipo, hasta mucho después de finalizada la batalla de Madrid (5).

Por consiguiente, queda establecido este hecho irrefutable: en todos los combates que sostuvimos en el frente de Madrid no actuaron más que estas dos escuadrillas de Chatos; esto es, nunca pudo haber más de 23 aviones en vuelo. Normalmente y debido a falta de pilotos, impactos y eventuales reparaciones, nuestras escuadrillas despegaban siempre incompletas...".

"Existía entre todos nosotros el firme propósito de no permitir la presencia en el frente de Madrid de ningún avión enemigo, sin tener en cuenta sus características ni su número, casi siempre muy superior al nuestro. Tampoco es de extrañar que tan sostenida y agotadora campaña empezase a fatigarnos. Recuerdo muy bien que ya entonces me hablaban los rusos de un fabuloso avión monoplano, de tren plegable, con especiales y rapidísimas ametralladoras, muy superior al I-15, y que iba a llegar muy pronto, pero que nunca llegaba. Por lo menos, me parecieron meses las semanas que tardaron en presentarse...".

"En la página 139 del libro de Salas, dice que cincuenta aviones de bombardeo, juntos, bombardearon Madrid (6). Esta cantidad me parece tan irreal como fantástica. Jamás vi ni oí siquiera que haya habido cincuenta bombarderos juntos...".

"La gran discrepancia que existe entre el número de aviones declarados como derribados y los recuerdos que aún conservo muy presentes en mi memoria de las acciones vividas por mí es tan grande que resulta difícil pretender ahora establecer con toda exactitud la verdad...".

"Intentando ceñirme todo lo más posible a los hechos, empezaré con los datos e informes que considero exactos e irrebatibles.

En primer lugar hay que poner en cuarentena los informes proporcionados por el periodista ruso Koltsov, de muy sugestiva y atrayente literatura y en los cuales se basa, en parte, el libro de Salas —página 200— y de quien tengo el vago recuerdo de que estuvo en nuestra escuadrilla en una sola ocasión muy fugazmente.

Reconocer o declarar que el piloto francés Abel Guides había derribado 10 aviones lo considero más que un error, una blasfemia aérea"..."Respecto a los cinco derribos atribuídos al también piloto francés Rayneau"

..."debe tratarse de Renant, Darry Jean, mal traducido o escrito por Koltsov, o por mí,"..."si no derribó cinco aviones debió aproximarse mucho a este número..." "actuando en la misma escuadrilla rusa en que yo estaba, la de Palancar, creo recordar que efectivamente llegó a derribar no menos de dos o quizás tres aviones, reconocidos por los rusos...".

"Otro aspecto que resulta muy difícil de aclarar es el que se refiere a lo escrito por Koltsov, de que en los dos primeros meses comprendidos entre el 3 de noviembre y 3 de enero, los pilotos rusos derribaron 70 aviones"... "¿Quiénes fueron los pilotos que los derribaron? Si se refiere a las dos escuadrillas de biplanos I-15 puedo asegurar que esta cifra resulta excesivamente exagerada, aún incluyendo en la citada cantidad los derribos efectuados por los pilotos de las otras dos escuadrillas de monoplanos I-16, a pesar de la excelente calidad de los mismos y la superior característica de sus aviones".

"...el coronel ruso Julio (P. Pumpur), resumiendo la actuación de las dos únicas e incompletas escuadrillas de biplanos I-15 que actuaron hasta finalizar el mes de enero de 1937, me informó personalmente que habíamos finalizado la campaña con 36 aviones enemigos derribados contra 9 bajas, 4 en la de Palancar y 5 en la otra...".

"...nuestra escuadrilla no patrullaba el frente: sólo despegábamos cuando nos anunciaban la presencia de cazas o bombarderos aproximándose a Madrid, lo que representaba un combate seguro cada vez que despegábamos, excepto la única vez que tuvimos que ametrallar la Casa de Campo. Desde nuestro aeródromo El Soto o XX, no tardábamos más que tres o cuatro minutos en llegar al frente. Además, los combates eran, en términos generales, muy breves. Tardábamos media hora o aún menos en regresar a nuestro campo, después de haber combatido, excepto los días en que los pilotos alemanes con sus Heinkel nos presentaron combate pretendiendo permanecer en el frente. Todos los demás combates sostenidos sobre Madrid duraron escasos minutos. Creo haber dejado bien aclarado que en la batalla de Madrid el promedio de aviones que actuó no pudo pasar de unos 20, por la sencilla razón de que no hubo más. Esta afirmación, que comprende desde el día 4 hasta el 20 de noviembre, refuta rotunda y evidentemente los partes de la aviación facciosa, según los cuales entre los días 4 y 13 de noviembre fueron derribados 23 Chatos (7).

En lo que sí puedo ser casi exacto es en cuanto al número de aviones que nos derribaron en mi escuadrilla, no sólo hasta el día 13 de noviembre, como cita Salas en su libro, sino hasta el día 10 de febrero de 1937.

La primera baja tuvo que ocurrir, forzosamente, el día 4 ó 5 de noviembre, esto es, los dos únicos días en que no intervine en los combates celebrados y debió ser en la otra escuadrilla rusa, posiblemente el jefe de la misma, a quien fuí a visitar pocos días después en el Hotel Palace, convertido en hospital ¿Sergei Tarjov? Parece que no pudo ser más que él (8). La primera baja de mi escuadrilla que puedo comprobar fue la de mi compañero y amigo Fernando Roig Vilalta, incorporado un día después que yo, y derribado precisamente en plena Casa de Campo, el mismo día que fue ocupada por las tropas franquistas. Por cierto que al día siguiente de ser derribado Roig, y ocupada ya por las fuerzas rebeldes la Casa de Campo, efectuamos un muy nutrido y prolongado ametrallamiento las dos escuadrillas de I-15, peinando reiteradamente en uno y otro sentido todo el bosque hasta agotar la munición. No vimos nada, desde luego, porque volando tan bajo, con tantos árboles y a esa velocidad, no da tiempo de distinguir tropas ni vehículos, pero muchas veces me he preguntado cómo y dónde pudieron guarecerse los que estuviesen abajo, puesto que aquello sí fue una constante y muy tupida lluvia de balas que les debía caer por todas partes, ya que actuaron no menos de 80 ametralladoras disparando hasta agotar la munición: más de 60.000 disparos en un terreno reducido en muy breve tiempo.

Otra baja fue la de un piloto ruso, cuyo nombre no recuerdo, y que fue derribado por haberse internado excesivamente, solo, en terreno enemigo persiguiendo a un Fiat y que provocó el primer juicio crítico de la actuación de la escuadrilla. Otra más la del propio jefe de escuadrilla, Pablo Richagov, derribado sobre Madrid y salvado al tirarse con paracaídas. Según nos informó, los impactos le cortaron los mandos de su avión. Cuando Richagov fue derribado yo actuaba en ese mismo combate de punto izquierdo de la patrulla de José. Cuando tomamos tierra y notamos la falta del jefe de escuadrilla nos quedamos todos bastante afectados: nos parecía imposible que le pudiesen haber derribado a él. Nuestra alegría fue muy grande y sincera cuando nos avisaron que estaba en Madrid, en las oficinas de las FFAA., sin novedad. La cuarta baja fue la de Casimiro. No me es posible recordar ninguna otra más".

"... Resulta también evidente la falta casi absoluta de informes referentes a la actuación de los Heinkel mientras que abunda en datos e información referentes a las unidades italianas, entre las que estaba incluída una sola patrulla de pilotos españoles (9)...".

"No cabe duda de que el hermetismo acerca de la situación de la Legión Cóndor era absoluto, incluso para los aviadores españoles. La falta de noticias de tan importante sector de la aviación nazi desluce el relato de Salas, a pesar de su indiscutible esfuerzo y buena intención por describirlo lo más verazmente posible (10).

En la otra escuadrilla rusa se mató o fue derribado, dos o tres días después que Fernando Roig, mi amigo y compañero Jesús García Herguido, quien se acababa de incorporar llamado por mí –debió ser, muy aproximadamente, el día 11 ó 12 de noviembre–. Según me informó el comisario, Herguido derribó un Heinkel que se estrelló casi en el mismo campo de Barajas, pero como el avión de Herguido iba tan pegado al Heinkel, no le dio tiempo de sacarlo del pronunciado picado y se estrelló a continuación.

A juzgar por lo que informa Salas –página 134– el primer jefe de la segunda escuadrilla de I-15 debió ser Sergei Tarjov, derribado sobre Madrid: se tiró con paracaídas y cuando descendía normalmente fue ametrallado y herido en el vientre por nuestros mismos milicianos o tropas. Fuí a verlo con los pilotos rusos de mi escuadrilla al hotel convertido en hospital. La visita fue patética. Me tradujeron sus palabras: "Gracias, camaradas, por haber venido. Estoy muy contento de verme otra vez junto a vosotros". Esto lo dijo hablando muy despacio y en muy baja voz. "–¡Con cuánto gusto me tomaría ahora un vaso de cerveza!".

Me dijeron que no tenía salvación. Salimos del hospital bastante deprimidos y nos dirigimos al Bar Miami, donde solíamos ir las pocas veces que nos autorizaban a ir a Madrid, para regresar al aeródromo antes de las once de la noche. Los pilotos rusos se lamentaban mucho conmigo de que su compañero hubiese sido herido precisamente por nuestros propios soldados. Poco después, el general Miaja dio órdenes de no disparar a ningún piloto que descendiese en paracaídas, y todos los periódicos de Madrid divulgaron y comentaron favorablemente esta orden. Pocos días después, nuestro propio jefe de escuadrilla, se salvó por esta orden cuando fue derribado sobre Madrid".

"... A pesar de la exhaustiva labor investigadora realizada por el señor Salas Larrazábal en su citado libro "La Guerra de España desde el Aire", son muy vagos e incompletos los informes que da sobre la actuación de los aviones alemanes que componían esta Legión (Cóndor). En los combates de los días cuatro, cinco y seis ni siquiera nombra a los Heinkel. El parte gubernamental es el único que cita, el día seis, el derribo de dos Heinkel (11). El día ocho informa la salida de una escuadrilla de Romeo y seis Junkers 52 protegidos por nueve Fiat y nueve Heinkel, pero tampoco dice nada de su resultado y no me cabe la menor duda de que ese día sí combatimos y muy reciamente (12)".

"El día nueve...

¿Tampoco actuaron los Heinkel? El día trece el parte franquista informa haber derribado seis cazas rusos y tampoco nombra siquiera a los Heinkel. Sin embargo, el parte gubernamental reclama el derribo de cinco Heinkel. Existe, evidentemente, una separación o independencia entre las unidades españolas e italianas y las alemanas, lo que motiva ese hueco o fallo que impide un mejor conocimiento de los hechos (13).

La prueba más contundente de la gran superioridad moral que tenía la aviación gubernamental en el frente de Madrid y el absoluto dominio que ejercía sobre su cielo, es que, precisamente en esas fechas, esto es, entre el 4 y 15 de noviembre, disponíamos de menor número de aviones de caza que la aviación fascista, ya que a duras penas conseguíamos reunir dieciocho o veinte aviones en total y nuestros adversarios podían disponer de no menos de 15 Fiat, una escuadrilla de Romeo (14), posiblemente más, o dos escuadrillas de Heinkel 51 (15). La impresión general que conservo del conjunto de combates sostenidos en el mes de noviembre es que los Heinkel actuaron con mucha más dureza y tenacidad que los Fiat: esto es, combatieron por el dominio del aire, se esforzaron para quedarse los últimos en el frente y pagaron este esfuerzo con muchas vidas, debido, entre otras posibles causas, a que sus aviones eran de inferiores características que nuestros Chatos.

Los Fiat se limitaban a lanzarse en picado contra los I-15, cuando lo hacían, aprovechando su mayor penetración; disparaban al que habían escogido previamente y encontraban en su trayectoria de descenso y seguían el picado buscando la protección de sus líneas, sacando beneficio de su mayor velocidad. Es muy posible que algún piloto de Fiat volviese a tomar altura para regresar al combate, pero si lo hizo fue la excepción".

"Desde que aparecieron los Chatos I-15, siempre se quedaron éstos dueños del aire y no regresaban a sus aeródromos hasta no ver el cielo limpio de cazas o bombarderos enemigos...".

"...recuerdo muy bien la tremenda regañina que nos dieron porque varios de nuestros pilotos tenían la costumbre de internarse mucho persiguiendo a los Fiat, a causa de lo cual perdimos un avión. En nuestra escuadrilla, perder un avión ocasionaba una reunión y una severa crítica de las causas por las cuales se había perdido. En uno de estos juicios o críticas se determinó que la pérdida de uno de los aviones fue debida a que se internó mucho persiguiendo a un Fiat, siendo sorprendido por otros, y que no se le pudo ayudar por lo lejos que se encontraba. Desde entonces ordenaron la prohibición terminante de internarnos en sus líneas".

"Considero interesante hacer notar el cariño que los pilotos de los Fiat sentían por sus aviones. Resulta emotivo el sentimiento que experimentaron los veteranos y más destacados pilotos españoles al tener que separarse de ellos. Sin embargo, en la zona gubernamental, cualquier piloto del biplano I-15 Chato, aún siendo novato, pero ya con dominio de su avión, no sentía el menor respeto por los Fiat. Se sentían y creían superiores a ellos. La explicación, a mi juicio, de esta aparente contradicción, se debe a las siguientes razones: El piloto del avión I-15 se encontraba seguro en su avión porque sabía que si el Fiat le presentaba combate, su avión era superior por revolverse en un espacio mucho más reducido que el que necesitaba su contrario. Y supongo que el piloto del Fiat, también debería sentirse seguro en su avión porque le permitía aceptar el combate cuando lo consideraba conveniente, puesto que era bastante más rápido que el I-15, o abandonarlo a voluntad amparado en su fulminante picado...".

---

(1) El día 7 se incorporó a la escuadrilla mi amigo y compañero Fernando Roig Vilalta: después de su derribo y ordenado por no se quién se presentó Augusto Martín Campos, antiguo amigo y compañero de cuando hicimos el curso de pilotos civiles. A los dos días de estar actuando, y bien por cierto, fue dado de baja por el mando ruso: supongo que fue debido a que se enteraron de que su hermano César se había pasado en vuelo al bando contrario. A mí no me dijero nada (N.A.).

(2) Posteriormente se fueron incorporando otros pilotos españoles (N.A.).

(3) Fue el 8 de noviembre. (Nota de J. Salas).

(4) Datos obtenidos del libro "La Guerra de España desde el Aire" (N.A.).

(5) No llegaron más Chatos, pero sí 31 Moscas (Nota J. Salas).

(6) En la página citada (núm. 140 en la segunda edición) no se dice eso, sino que los Ju 52 y S-81 disponibles eran ya "unos cincuenta". Esta apreciación se hizo dando por sentado que ya estaban operativos los 31 Ju 52 de la Legión Condor, lo que no ocurriría hasta unos días después. El primer bombardeo de dicha Legión se produjo en la tarde del 25 de noviembre, ya de noche, sobre el puerto de Cartagena.

(7) Los partes dicen 19 cazas, 3 bombarderos y 2 aviones sin clasificar (Véase Anexo núm. 15).

(8) También ocurrió otra baja entre los citados días 4 y 5. Según me informaron, un caza ruso impactado se vio forzado a tomar tierra en el Paseo de la Castellana, donde gracias a la pericia del piloto éste resultó ileso y no causó más daños que el derribo de varios árboles.

(9) No hubo tal patrulla española, sino cuatro pilotos hispanos, los capitanes García Morato y Angel Salas y los tenientes M. García Pardo y Julio Salvador (Nota de Jesús Salas).

(10) No existió tal hermetismo, pero en 1969-70 yo no conocía aún el libro de Trautloft (Nota de Jesús Salas).

(11) No, cita dos aviones, sin decir tipo (Nota de J. Salas).

(12) Este día ni los partes de Madrid ni el de Salamanca registran combates. Un residente en Madrid asegura, como Lacalle, que sí hubo uno (Nota de J. Salas).

(13) El 13 de noviembre fueron derribados dos Heinkel (los de Eberhard y Henrici) y dos Fiat, los de Mosca y Mariotti (Nota J. Salas).

(14) Los Ro 37 no eran aviones de caza, sino de reconocimiento (Nota de J. Salas).

(15) Sólo existía una escuadrilla de He 51 (Nota de J. Salas).

**(Relato posterior de un participante nacional).**

## EXTRACTOS DEL "DIARIO DE GUERRA" DEL ENTONCES TENIENTE OBSERVADOR ANGEL SEIBANE CAGIDE

### Servicios en los Ju 52

**Día 6-11-36.** "Se reauna el avance en tierra, con objetivos: el Cerro de los Angeles, Villaverde, Carabanchel y Campamento de Retamares. Por orden, despega la escuadrilla (1) a las 11.30 horas. Al sobrevolar Torrijos, nos ordenan regresar, pues la caza no despega debido a estar cubierto el objetivo.

Repetimos el servicio a las 15.00 horas con muy mal tiempo y lluvia. Recogemos la caza de protección en Torrijos, 9 CR 32. Al aproximarnos a Getafe, que es nuestro, observamos... el bombardeo de 4 aviones rojos, protegidos por 9 cazas... La lucha en el aire se generaliza y somos atacados por 6 cazas rojos, defendiéndonos con nuestras armas de a bordo. Hay unos 28 aviones luchando en el aire (2), detalle que no se había producido antes".

"El Ju 52 núm. 22-63, que iba a nuestra derecha, pica y nos abandona hacia Talavera. El resto viramos en Griñón y enfilamos de nuevo Madrid...". "Al rebasar Villaverde pican hacia nosotros 9 cazas rojos, aguantando el ataque mientras se bombardea una columna de tropas desde Villaverde a Madrid. La caza nuestra vuelve a intervenir para proteger nuestra retirada... protegidos por las nubes".

"En Talavera se encuentra el 22-63 (3). No tiene heridos, pero sí averías graves en depósitos de gasolina, por impactos de balas. Volando a ras de los árboles, con visibilidad cero y fuerte lluvia, llegamos al campo entre dos luces.

Este ha sido uno de los servicios más duros para la escuadrilla, por la caza enemiga y el mal tiempo. A pesar de ello se bombardeó, regresando todos los aviones con impactos de bala de la caza enemiga".

**Día 8-11-36.** "... Esperamos la noticia de la entrada en Madrid y estamos ya dos días en alarma, sin intervenir...".

"A las 12.00 horas llega orden de despegue del Grupo entero (2G22). Objetivo: Barrio de la China —zona derecha del Manzanares— desde donde se hostiliza el flanco derecho del ataque propio.

Con nubes muy bajas bombardeamos intensamente, a menos de 1.000 m. de altura. Hay una reacción intensísima de artillería antiaérea y ametralladoras...".

"Nos adentramos hasta el Retiro y viramos para dar otra pasada. La caza de protección entrabla combate con el enemigo y derriba, al menos, dos de ellos. Se regresa sin novedad".

**Día 10-11-36.** "... Ha sido tomada la Casa de Campo"... "en Carabanchel se ha tomado el Hospital"... "A las 15.00 h. recibe todo el Grupo orden de salida. Nos repartimos objetivos; nosotros el barrio del puente de Toledo, la otra escuadrilla el de Segovia.

Nos protegen 7 CR 32 de Torrijos"... "a poco más de 1.000 m. de altura, el bombardeo resulta muy espectacular, intenso y eficaz"... "Se utilizan bombas de 250 y 50 kg. Ha habido fuerte reacción antiaérea y ataques de caza enemiga. Ya nos vamos acostumbrando a ambas cosas en este frente"... "felicitaciones del Mando por la actuación del Grupo"... "Un sargento, 2º piloto, se ha fugado desde Escalona con un avión Ju 52, hacia Alcalá".

**Día 13-11-36.** "Ha habido una forzada inactividad a consecuencia de un fuerte temporal de agua y viento...".

"Poco después de las 07.00 h. despega el Grupo entero con un frío muy intenso... Llevamos como objetivo la estación de Villaverde Bajo. Se libra un gran combate aéreo entre nuestros 14 cazas CR 32 y los rojos sobre el cielo de Madrid... Vemos varios aviones ardiendo... Bombardeamos el objetivo y regresamos, mientras aún continúa el combate en el aire... Al parecer han sido derribados varios aviones rojos en este servicio; entre 8 y 10.

A las 12.00 horas despega otra vez todo el Grupo con objetivos diferentes. Nos acompañan 5 Romeo 37 y 15 CR 32... bombardeamos una columna de 40 camiones en 4 pasadas...".

**Día 14-11-36.** "... Despegue a las 11.00 h. Va con nosotros la 1ª escuadrilla de Ju 52... La recogemos en Escalona y a la caza en Torrijos... bombardeando... hacia el río Jarama..."

**Día 15-11-36.** "... Despegamos antes de las 08.00 horas y nuestro objetivo... el Cuartel de la Montaña, Rosales, Parque del Oeste y Ciudad Universitaria. Actúan con nosotros otras escuadrillas hasta un total de 13 Ju 52 escoltados por 25 cazas CR 32 y He 51 (4)...".

"A las 13.00 h. se repite el etaque sobre los mismos objetivos... no se ha visto hoy caza enemiga...".

**Día 16-11-36.** "El ataque nuestro preparó ayer el asalto de Madrid. Se ha salvado el obstáculo y se ha entrado por Puerta de Hierro y Ciudad Universitaria en la capital.

Debido a intensa niebla no podemos despegar hoy hasta la tarde. El Grupo... dos objetivos diferentes, Madrid y Villacañas (Toledo). A la 4ª escuadrilla nos toca Villacañas y sin protección de caza, a pesar de los 70 km. de zona enemiga a recorrer...".

**Día 18-11-36.** "... A lo largo de este duro período –el más duro de la guerra– sólo hemos recibido felicitaciones... La efectividad se consiguió por un gran entrenamiento de las tripulaciones y el vuelo bajo... rara vez... por encima de 1.500 m. y en muchas ocasiones entre 500 y 1.000 m. cuando las nubes lo exigían...".

"El objetivo de esta mañana al Grupo consiste en batir una zona entre los puentes del Rey y de la Reina... Es un objetivo de cierta precisión, ya que a ambos lados –Casa de Campo y Parque del Oeste– se encuentran fuerzas propias... Ha sido un éxito de precisión".

**Día 19-11-36.** "La escuadrilla tiene esta mañana como objetivo el Palacete de la Moncloa... cubierto de bruma... Damos tres vueltas y regresamos, después de ser atacados por abajo por 6 cazas rojos, sin que la escolta propia se enterase...".

"Nos alertan para las 15.00 h. ... vamos a intervenir alrededor de 24 trimotores –número insólito en aquellas fechas– y 12 Romeos. La escolta de caza... la constituyen unos 30 aviones... máxima cantidad hasta ahora... en una protección.

La concentración se verifica en la vertical de Torrijos a las 15.45 h., de donde despega la caza. Nuestra escuadrilla lleva como objetivo los barrios de la China y de la Carolina.

Se bombardea el primero cuando se da la alarma de caza enemiga. Sobre la Cibeles nos atacan 3 cazas por delante y abajo, luego son otros 6 los que nos largan sus ráfagas. Ya la caza nuestra interviene evitando un desastre.

Desde el "puchero" se ven perfectamente las trazadoras que encuadran el avión. He podido observar hasta una docena de cazas disparándonos sus 4 ametralladoras. Sólo podemos contestar hacia atrás..." "sector ciego, de frente y hacia abajo, se corrigió más tarde, montando una tercera ametralladora tirando en esa dirección, pero incompatible con el momento de bombardeo, que es el peligroso por los ataques de caza. Picamos fuertemente hacia las líneas propias a velocidades de cerca de 300 km. a la hora y el avión trepida enormemente, los cazas rojos nos siguen, incluso dentro de nuestras líneas, ya que la caza propia combate sobre Madrid..." "ha sido herido de un impacto el sargento radio del avión, en un muslo; y tomamos tierra en Talavera para dejar este herido. El avión está hecho una criba completa..." "Dejamos el avión en Talavera medio inutilizado y nos trasladamos a otro..." "Con este ya son dos los aviones que quedan inútiles de los tres de la escuadrilla. Pero ha sido milagroso que volvamos vivos y con los aviones. Ha sido el servicio... más completo y efectivo, y también más duro y peligroso de los Ju 52".

**Día 20-11-36.** "... emprendemos dos aviones de la escuadrilla el viaje a la Maestranza de Sevilla (5) para reparación definitiva. El tercero se encontraba en Maestranza desde días atrás...".

"Permanecemos 3 días en Sevilla y regresamos a Navalmoral el día 23...".

(1) La 4E22, conocida por "Las tres Marías".
(2) 4 bombarderos y 9 cazas de Madrid y 6 bombarderos y 9 cazas nacionales.
(3) Pilotado por Larrauri y Belmonte; el día 11 bajó a Sevilla a reparar.
(4) Trautloft da cifras menores, que parecen más reales.
(5) El nombre de Maestranza se dio a finales de 1939. En 1936 se llamaba Parque Regional del Sur.

**(Relatos posteriores de participantes de la Aviación nacional).**

## RELATO DEL CAPITAN MACCAGNO (1)

"El 5 de noviembre de 1936, salí de Talavera a bordo de un CR 32, para efectuar en formación un vuelo de vigilancia sobre el cielo de Madrid. Durante el vuelo, la formación fue atacada por unos veinte aparatos del tipo Curtiss. Yo entablé combate con tres de ellos y, mientras disparaba sobre uno, me di cuenta de que otro me lanzaba una ráfaga desde abajo, hiriéndome en varios sitios de la pierna derecha y alcanzándome el motor y el depósito de gasolina. Los vapores de la mezcla empezaron a hacerme perder el sentido, mientras el motor se incendiaba. Decidí lanzarme en paracaídas. Las heridas casi me impedían moverme, por lo que, para lanzarme, invertí el aparato, dejándome caer.

El paracaídas se abrió perfectamente sin necesidad de accionar la apertura de mano, aproximadamente cuando llevaba cayendo unos treinta metros. En el momento en que se abrió, sentí un fuerte golpe en el pecho. Durante el descenso, dos aparatos siguieron haciéndome muchos disparos, que no me alcanzaron, pero que debieron perforar en varios puntos la tela, ya que el descenso, que al principio había sido bastante lento, se hizo más veloz, al mismo tiempo que adquiría un movimiento de rotación que me hizo girar con bastante rapidez.

"Teniendo el pie derecho casi completamente amputado a consecuencia del balazo explosivo recibido en la pierna, tomé tierra tirándome por completo contra el costado izquierdo, pero a pesar de la herida y del fuerte golpe recibido por la velocidad y por la posición del cuerpo, no me hice mucho daño".

(1) Tomado del libro de Mattioli "L'Aviazione legionaria in Spagna". La traducción corresponde a Alcofar Nassaes, publicada en el libro "La Aviación Legionaria en la Guerra Española".

**(Relatos posteriores de participantes de la Aviación nacional).**

## RELATO DEL CORONEL BONOMI (1)

"Voy a Sevilla para acelerar los trabajos de montaje y revisión de los "CR-32", al objeto de poder organizar una masa de aparatos de tal calibre que nos permita afrontar la situación. Mientras tanto, dada la aparición de formaciones de veinte o más aparatos enemigos y la escasa disponibilidad de CR eficientes en el frente de Madrid, he dado la orden de suspender la actividad de los cazas hasta mi regreso de Sevilla con los nuevos aparatos, limitando los servicios durante estos días a sólo los de alarma. Para tal suspensión, que considero absolutamente indispensable, he tenido que sostener discusiones con todos los comandantes, tanto de tierra como de aviación, los cuales pretendían que se continuase el servicio sobre el frente con los pocos aparatos eficientes, con la convicción de que la bravura de los pilotos italianos podría compensar la inferioridad numérica. Sin la menor duda, estoy muy agradecido y orgulloso del gran crédito que a todos merece la habilidad y el valor de los pilotos italianos, pero permanezco firme en mi decisión, considerando que serían suficientes tres o cuatro combates más, aunque fueran victoriosos como el último sostenido, para quedarnos sin ni siquiera un solo aparato eficiente. No me hago la ilusión de haber convencido a mis contradictores, pero, por fortuna, encuentro un aliado en el mal tiempo, que incluso interrumpe las operaciones terrestres".

(1) Tomado del libro de Bonomi "Viva la muerte". La traducción, es, asimismo, de Alcofar Nassaes, publicada en el libro "La Aviación Legionaria en la Guerra Española".

**(Relato posterior de un participante nacional).**

## DATOS TOMADOS DEL LIBRO DE TRAUTLOFT "ALS JAGDFLIEGER IN SPANIEN"

4/XI – Puente de Aranjuez, con "Angelitos".
– Por la tarde, patrulla Trautloft con 2 Ju a la estación de Aranjuez.
– Patrulla Eberhard y 3 Ju. Cazas rojos. Ju del Tte. Koblitz (Obs.) T.T. cerca de Toledo (dos dedos cortados).
– Marajek.
– Cazas rojos más rápidos derriban a dos italianos sobre Getafe.
– Dos rusos T.T. en zona nacional.
5/XI – Sperrle visita la escuadrilla He 51.
– A mediodía escoltan 3 He 46 al S. de Segovia.
– 9 Fiat x 6 rusos (derriban 4) (pierden el Jefe escuadrilla).
6/XI – Mal tiempo. Trautloft a Sevilla (1).
7/XI – Avión de repuesto, muy rápido. Toma t. en Cáceres. Sale hacia Avila, pero vuelve a Cáceres (2).
8/XI – Cuando toma tierra en Avila, sale la Escuadrilla en vuelo hacia Madrid.

(1) El parte dice que este día chocaron 2 Heinkel en Avila.
(2) El parte de Madrid cita el vuelo de una patrulla de 5 Heinkel.

9/XI – Escoltan a 3 Ju españoles, a las cabezas de puente en el Manzanares. No ven aviones rojos, sí Flak.

– Al aterrizar en Avila, se enteran que los italianos habían derribado dos cazas rusos en Madrid, a mediodía.

10/XI – Algunos Ju y He 46; sobre Getafe la Flak propia dispara sobre 3 Katiuscas; los "K" atacaron a los Ju desde detrás; eran tan rápidos que los He 51 no los pudieron alcanzar. Tomaron tierra en Escalona (un sargento español se acababa de escapar con un Ju).

11/XI – Hoy es día festivo... A las 10 todo permanecía tranquilo. Un cuarto de hora después sonó el teléfono: Tres bombarderos rojos en vuelo hacia Avila. Mi patrulla estaba de protección del aeródromo. Hicieron blanco en la mitad del aeródromo. Milagrosamente, la metralla no alcanzó ni a un hombre ni a un avión.

La Flak propia ha derribado un bombardero rojo.

12/XI – De nuevo, nubes hacia los montes. No podremos sobrevolarlos con nuestros aviones.

13/XI – A mediodía despegan 9 He 51 + 5 Ju + 3 He 46 (con tripulaciones alemanas).

– Patrulla Houwald (3). De 18 a 20 cazas rusos.

– No vuelven Eberhard ni Henrici. Los otros lo hacen individualmente.

14/XI – Los mecánicos trabajan para poner los aviones en vuelo.

– A mediodía llega el ataud de Henrici. A Salamanca para enviarlo a Alemania. 4 van con él a Salamanca.

15/XI – Sólo tenemos 3 cazas en vuelo. Deben escoltar hoy 14 Ju a Madrid. Con la última patrulla de bombarderos.

– Aeródromo de Avila, a la hora de comer. Bombarderos rojos. Ningún herido.

(*) – A Escalona con 6 He 51. Allí 5 Ju + 7 Ro 37. En Torrijos 12 F (en total 30; a Madrid).

16/XI – He 51 a Escalona (7 Ju + 14 F). 18 cazas rojos.

– Por la tarde llega Bothmer de Sevilla con un nuevo avión. Dice que vienen de Alemania nuevos camaradas.

17/XI – Se teme nuevo bombardeo. Patrulla Trautloft de protección de aeródromo. No a Salamanca, sino a Avila. Bombarderos rápidos rusos.

– Después de mediodía, con 3 Ju españoles y 2 italianos agregados. Cuando comenzaban el vuelo de vuelta, divisan en el frente 3 He 46, que los toman por rojos.

18/XI – Noticias de Eberhard.

19/XI – La primera nevada. 33 bombarderos, acompañados por 24 cazas.

20/XI – Mayor Baier (dos escuadrillas del nuevo Grupo irán a Avila, otra a Escalona).

(3) Por otras fuentes de información sabemos que las otras patrullas iban mandadas por Eberhard y Knüppel.

(*) Por otras fuentes de información sabemos que las otras patrullas iban mandadas por Eberhard y Knüppel.

**(Relato posterior de un participante nacional).**

## COMANDANTE GARCIA MORATO
### Relato del combate del 5-11-56

"Mi escuadrilla de nueve Fiats, en formación de combate, despegó en dirección a Madrid. Volamos sobre las líneas, pasando a territorio enemigo. Pronto divisamos a gran distancia las siluetas de 13 de los nuevos cazas, volando a nuestro encuentro. Se trabó combate sobre los tejados de Madrid, suministrando a los habitantes de la población un espectáculo inolvidable. Sin preocuparnos siquiera de ganar altura, nos lanzamos contra la caza enemiga. Pronto todos nosotros nos convertimos en puntos que picaban y ascendían a velocidades vertiginosas, tratando de evitar la bala que había de derribarnos. La primera baja fue un aparato nuestro, derribado por un caza rojo. El piloto se arrojó en paracaídas y le vimos descender con él completamente abierto. Las ametralladoras rojas de tierra abrieron fuego contra él, y no creo que llegara vivo a tierra.

Continuamos el combate, en aquellos momentos bastante empeñado. Por momentos desesperábamos de alcanzar la victoria; pero continuábamos con el deseo ferviente de vengar a nuestros camaradas caídos. De repente, mis balas alcanzaron a un caza rojo, que hizo explosión en el aire a sólo unos metros de mí. Un poco más abajo, otro aparato enemigo en llamas caía hacia el suelo; su piloto se arrojó en paracaídas, encontrando, al igual que nuestro camarada, la muerte por fuego de las ametralladoras de tierra, que dispararon sobre él tomándolo por un piloto Nacionalista. En los minutos que siguieron, cuatro aparatos de caza más cayeron mortalmente heridos, estrellándose contra el suelo. Y los que quedaron se decidieron por una retirada prudente. Nos quedamos solos dueños del cielo de Madrid; volamos por allí un poco, volviendo luego a nuestra base. Aquella derrota, sin embargo, no fue bastante para los cazas rojos. Tan sólo unos días después nos encontrábamos de nuevo en combate sobre las casas de Madrid. Pero esta vez, ya conociendo el nuevo tipo de caza usado por el enemigo, cambiamos nuestra táctica y pudimos derribar en pocos momentos a siete aparatos rojos, sin pérdida ninguna por nuestra parte.

Entre tanto los rojos, aprovechándose de que nosotros estábamos combatiendo, trataron de bombardear a nuestra Infantería, que se hallaba en las afueras de la ciudad. Estaba yo luchando con dos de los cazas rojos cuando vi la escuadrilla de bombardeo enemiga aproximarse a nuestras fuerzas de tierra. Dándome cuenta de sus intenciones, inmediatamente paré la lucha y me dirigí a los bombarderos en un esfuerzo para evitar aquel ataque sobre nuestra Infantería. Dándose cuenta de mi aproximación, los bombarderos rompieron su formación y trataron de escapar; uno, sin embargo, lo hizo demasiado despacio, y mis balas alcanzaron uno de sus motores. Tan sólo tuve tiempo de verlo comenzar la barrena, porque cuatro de los cazas rojos me atacaron y tuve que luchar desesperadamente para salvarme. Cuando, finalmente, dejamos el campo de batalla del aire, miré y vi que el bombardero se estrellaba contra la tierra".

**(Relato posterior de un testigo gubernamental).**

## DATOS TOMADOS DEL "DIARIO DE LA GUERRA DE ESPAÑA" DE MIJAIL KOLTSOV

Pág. 175 – 4-11-36. Cae Getafe. Evacuación del Hospital de Carabanchel, al Hotel Palace.

Pág. 180 – 5-11-36. Entran en combate los nuevos cazas.

Pág. 183 – 6-11-36. Se abren trincheras en la Casa de Campo y se mina el puente de Toledo.

Pág. 193 – 7-11-36. Combate contra Heinkels (Cae 1).

Pág. 202 – 7-11-36. En un tanque italiano de mando capturado, encuentran el cadáver de un oficial español con la Orden de Operaciones de Varela para el asalto de Madrid (reproducida íntegra).

Pág. 210 – 8-11-36. Siete Junkers escoltados por cazas atacan el Ministerio de la Guerra, que carece de refugios anti-aéreos; se producen muchos muertos (1). Los "Chatos" llegaron con 5 minutos de retraso.

Pág. 215 – 9-11-36. Cunde el pánico en el puente de Toledo, que llega hasta la plaza de España. Al atarceder lucha encarnizada en el puente de la Princesa. Un Heinkel derribado en Vicálvaro.

Pág. 217 – 10-11-36. Los Junkers llegan cada 2/3 horas. Uno toma tierra en Alcalá de Henares.

Pág. 221 – 11-11-36. Bombardeo del aeródromo de Avila. Se destruyen 12 aviones.

Pág. 222 – 12-11-36. Lluvia y niebla.

Pág. 225 – 13-11-36. A las dos de la tarde los Junkers huyen, entablando combate los "Chatos" contra los Heinkel. El capitán Antonio se lanza en paracaídas y es arrastrado; le opera Gomecilla (¿Gómez Ulla?). Los "Chatos" derriban 6 aviones enemigos, uno de ellos a cargo de Antonio. A las cuatro de la tarde la escuadrilla de Antonio derriba 3 Heinkel y 1 Fiat; a lo largo de la jornada, 8 alemanes y 2 italianos abatidos, a costa de Antonio y un "Breguet".

Pág. 229 – 14-11-36. Un Junkers vuela el puente de Segovia, sin querer. Otra bomba cae en la fachada del Ministerio de Fomento. Al lado, una bomba de 500 kg. llega hasta el Metro (2). Miaja dicta orden de salvar a los pilotos, aunque sean enemigos (3).

Pág. 233 – 15-11-36. Los facciosos atacan el puente de los Franceses con tanques y 8 Junkers lanzan 70 bombas de 100 kg. (4). Los milicianos vuelan el puente. La aviación nacional lanza sobre Barajas el cadáver descuartizado del piloto de caza José Galarza dentro de una caja de madera con la inscripción "Valladolid" (5).

Pág. 234 – 16-11-36. A las cuatro de la tarde, en el cuarto combate del

día, cae en paracaídas en la Castellana el piloto de caza Pablo Palancar, que es llevado al Ministerio de Guerra.

– 17-11-36. Bombardeo de Madrid desde las once de la noche a las cinco de la madrugada, con artificios de 500 kg. (6). Reducido a cenizas el Hotel Savoy y alcanzado el Hospital de San Carlos (donde se producen 23 muertos y 93 heridos), que es evacuado (7).

Pág. 235 – 19-11-36. Se presentan sobre Madrid 20 Junkers y 30 cazas. Los "Chatos", que están en inferioridad numérica, derriban 2 Junkers y 2 cazas. Arden el mercado del Carmen y el palacio del duque de Alba, (8) lo que origina una protesta en la prensa de las representaciones en Madrid de Francia e Inglaterra.

---

(1) Efectivamente, este día se produjeron 11 muertos y 126 heridos, según datos oficiales que se conservan en el Archivo Histórico Militar. (Veáse Anexo núm. 13).
(2) Lo que se produjo en realidad fue una explosión del material bélico almacenadó en el tunel del Metro, que abrió un boquete hasta la superficie.
(3) Consecuencia del maltrato al capitán ruso "Antonio".
(4) Los Junkers no usaban bombas de 100 kg.; Serían de 50 ó 250 kg. Los Savoia 81 sí utilizaban bombas de 100 kg.
(5) Este inconcebible infundio, sin fundamento alguno, ha sido repetido mucho.
(6) Serían de 250 ó 50 kg., como hemos dicho antes, pues los Savoia 81 no empezaron los bombardeos nocturnos hasta finales de noviembre.
(7) Los datos oficiales de bajas del día 17 fueron 9 muertos y 191 heridos y los del día 18, 7 muertos y 118 heridos.
(8) Otras fuentes de información sitúan este suceso el día 17.

## BAJAS Y DAÑOS CAUSADOS POR LA AVIACION EN MADRID, EN NOVIEMBRE DE 1936 (Datos Oficiales).

| Día | Muertos | Heridos | Casas siniestradas |
|---|---|---|---|
| 4 al 6 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 1 | 16 | 18 |
| 8 | 11 | 126 | 12 |
| 9 | 7 | 55 | 26 |
| 10 | 4 | 48 | 24 |
| 11 | 14 | 14 | – |
| 12 | 1 | 9 | 17 |
| 13 | 5 | 15 | 62 |
| 14 | 62 | 113 | 17 |
| 15 | 6 | 109 | 7 |
| 16 | 5 | 70 | 31 |
| 17 | 9 | 191 | 54 |
| 18 | 7 | 118 | 68 |
| 19 | 18 | 98 | 61 |
| 16 días | 150 | 982 | 397 |
| PROMEDIO | 9 | 61 | 25 |

Nota: Entre los días 20 y 21 se produjeron 96 muertos y 133 heridos, con sólo 15 casas siniestradas, probablemente en bombardeos nocturnos. Desde el 22 al 30, se ocasionaron otros 66 muertos y 80 heridos, con 74 casas siniestradas. Los datos totales del mes son: 312 muertos, 1.195 heridos y 486 casas siniestradas, con unos promedios de 10, 40 y 16 respectivamente.

## VICTORIAS RECLAMADAS POR LOS PARTES DE MADRID. (Del 4 al 19 de noviembre de 1936).

| Tipo | Día 4 | Día 5 | Día 6 | Día 8 | Día 9 | Día 10 | Día 12 | Día 4 al 12 | Día 13 | Día 15 | Día 16 | Día 17 | Día 19 | Del 14 al 19 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biplanos | 2 | – | – | – | – | – | – | 2 | – | – | – | – | – | – | 2 |
| Junkers | 1 | – | 1 | – | – | 1(1) | – | 3 | – | 1 | 1 | – | 3 | 5 | 8 |
| Fiat | – | 2 | – | – | – | – | – | 2 | 1 | – | 2 | – | – | 2 | 5 |
| Heinkel 51 | – | – | – | – | 1 | – | – | 1 | 5 | 5(2) | 2 | – | – | 7 | 13 |
| Cazas | – | 3 | – | – | – | – | – | 3 | 4 | 1 | – | – | 3 | 4 | 11 |
| (?) | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 13(3) | – | – | – | 13 | 13 |
| **TOTAL** | **3** | **5** | **1** | **–** | **1** | **1** | **–** | **11** | **10** | **20** | **5** | **–** | **6** | **31** | **52** |

(1) Pasado de Escalona a Alcalá de Henares.
(2) Tres en ataque al suelo, en Avila.
(3) En ataque al suelo, en Avila y Toledo (sic.).

## PERDIDAS IDENTIFICADAS POR LA AVIACION NACIONAL. (Del 4 al 19 de noviembre de 1936).

| Tipo | Día 4 | Día 5 | Día 6 | Día 8 | Día 9 | Día 10 | Día 12 | Día 4 al 12 | Día 13 | Día 15 | Día 16 | Día 17 | Día 19 | Del 14 al 19 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fiat | 2 | 1 | – | – | – | – | – | 3 | 2 | 2(1) | 1(2) | – | – | 3 | 8 |
| He 51 | – | – | 2(3) | – | – | – | – | 2 | 2 | – | – | – | – | – | 4 |
| Ju 52 | 1(4) | – | 1(5) | – | – | 1(6) | – | 3 | – | – | – | – | – | – | 3 |
| **TOTAL** | **3** | **1** | **3** | **–** | **–** | **1** | **–** | **8** | **4** | **2** | **1** | **–** | **–** | **3** | **15** |

(1) Averíados al capotar en Torrijos.
(2) Este día resultó herido un piloto de Fiat, que llegó a su base.
(3) Por choque al tomar tierra en Avila.
(4) Tomó tierra cerca de Toledo; además resultó herido un tripulante de otro Ju 52 y otro de Ro 37.
(5) Tomó tierra entre Esquivias y Griñón.
(6) Fugado de Escalona a Alcalá de Henares.

| VICTORIAS RECLAMADAS POR LOS PARTES DE SALAMANCA. (Del 4 al 19 de noviembre de 1936). | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tipo | Día 4 | Día 5 | Día 6 | Día 8 | Día 9 | Día 10 | Día 12 | Día 4 al 12 | Día 13 | Día 15 | Día 16 | Día 17 | Día 19 | Del 14 al 19 | TOTAL |
| Cazas | – | 7 | – | – | 2 | – | – | 9 | 10 | 1 | – | 2 | 4 | 7 | 26 |
| Potez | – | 1 | – | – | – | – | – | 1 | – | – | – | – | – | – | 1 |
| Aviones | – | – | 2 | – | – | – | – | 2 | – | – | – | – | – | – | 2 |
| Trimotor | – | – | – | – | – | 1 | – | 1 | – | – | – | – | – | – | 1 |
| Katiuska | – | – | – | – | – | – | – | – | 1 | – | – | – | – | – | 1 |
| Rusos | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 2 | – | – | 2 | 2 |
| **TOTAL** | **–** | **8** | **2** | **–** | **2** | **1** | **–** | **13** | **11** | **1** | **2** | **2** | **4** | **9** | **33** |

| PERDIDAS IDENTIFICADAS DE LA AVIACION GUBERNAMENTAL. (Del 4 al 19 de noviembre de 1936). | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tipo | Día 4 | Día 5 | Día 6 | Día 8 | Día 9 | Día 10 | Día 12 | Día 4 al 12 | Día 13 | Día 15 | Día 16 | Día 17 | Día 19 | Del 14 al 19 | TOTAL |
| Chatos | 2(1) | 2(2) | – | 1(3) | 1(4) | – | – | 6 | 4(5) | – | 1(5) | – | 2(7) | 3 | 13 |
| Cazas | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 1(5) | – | 1 | 1 |
| Katiuskas | – | – | – | – | – | – | 2(5) | 2 | 1(6) | – | – | – | – | – | 3 |
| Breguet | – | – | – | – | – | – | – | – | 1(5) | – | – | – | – | – | 1 |
| **TOTAL** | **2** | **2** | **–** | **1** | **1** | **–** | **2** | **8** | **6** | **–** | **1** | **1** | **1** | **3** | **18** |

(1) Toma tierra en Segovia, por error.
(2) Según testimonio de Lacalle.
(3) Según informe de un testigo presencial.
(4) Fernando Roig (según testimonio de Lacalle).
(5) Según parte de Madrid; por choque en el aire.
(6) Cayó con el plano segado y los tripulantes se lanzaron en paracaídas.
(7) Lacalle registra como últimos derribados de su escuadrilla a Casimiro y García Herguido (éste fué herido en diciembre y derribado y muerto en enero; suponemos que Casimiro sería uno de los dos abatidos el 19-XI-36, según reconoce el parte de Marina y Aire.

## PARTES OFICIALES DEL EJERCITO NACIONAL

**4-11-36. 7ª División - Sector Sur:** El día de hoy ha sido una jornada brillantísima para las tropas nacionales... se apoderaron de otros cuatro potentes carros rusos de combate... Alcorcón, Leganés y Getafe, a las puertas de Madrid y enlazados con el centro de la capital por tranvía urbano, jalonan la línea alcanzada...

**Actividad de la aviación.** La aviación cumplió los objetivos que se le habían señalado cooperando brillantemente a los éxitos conseguidos.

**5-11-36. Actividad de la aviación.** En las primeras horas de la mañana de hoy tuvo lugar un encuentro aéreo entre nueve aviones nuestros y 14 de procedencia rusa. Por nuestra parte perdimos un avión, salvándose el piloto en paracaídas y cayendo en zona enemiga. Los rojos tuvieron que lamentar la pérdida de siete cazas (1) que cayeron a tierra a las vistas de Madrid y de un gran aparato Potez de bombardeo.

En los demás frentes...

**6-11-36. 7ª División.** En el frente de Madrid nuestras tropas ocuparon el campamento de Retamares, el de Carabanchel, el pueblo de Carabanchel Alto y la estación y pueblo de Villaverde...

También se cogió al enemigo... bastante material... tres tanques rusos, con los que tenemos ya en nuestro poder 15 del mismo modelo.

**Actividad de la aviación.** Nuestra aviación de caza ha entablado combate con la enemiga, derribándole dos aviones entre Leganés y Madrid.

En los demás frentes...

**7-11-36.** ... Sólo en los frentes de Madrid la actividad por nuestra parte ha sido muy grande, llegando las columnas... a los puentes del Manzanares después de rebasar los arrabales del sur del río...

**8-11-36. 7ª División.**... En el frente Sur de Madrid continuó el progreso... venciendo todas las resistencias que el enemigo oponía en la Casa de Campo, alcanzando los barrios próximos al Manzanares. En el asalto llevado a cabo al antiguo Hospital de Carabanchel...

**9-11-36. 7ª División.** En los barrios del Sur de Madrid ha continuado la progresión... a lo largo del Manzanares... Varios intentos de reacción del enemigo fueron duramente rechazados...

**10-11-36. 7ª División.** En el frente Sur de Madrid continuó la progresión de nuestras tropas, que rechazaron y contra-atacaron al enemigo que intentó reaccionar...

**Actividad de la aviación.** En el día de ayer no se hizo mención en el boletín de información de dos aparatos de caza que se derribaron al enemigo.

Asimismo en el día de hoy nuestra artillería derribó un trimotor enemigo que cayó incendiado en nuestras líneas.

**11-11-36. 7ª División.** En los barrios del Sur de Madrid continúa la

(1) Cifra evidentemente exagerada.

labor de limpieza y consolidación y mejora a vanguardia de nuestras posiciones...

**12-11-36. 7ª División.** En el frente Sur de Madrid continuó la labor de limpieza y reducción de focos en la zona urbana dominada...

**13-11-36. 7ª División.** En los barrios del Sur de Madrid el enemigo intentó llevar a cabo un ataque en todo el frente, siendo rechazado, con grandes pérdidas, y perseguido por nuestras tropas...

**Actividad de la aviación.** En el aire también la suerte de las armas nos ha sido favorabilísima... al derribar, en el día de hoy, 11 aviones enemigos, seis de ellos de caza, en el primer combate aéreo que tuvo lugar sobre Madrid en las primeras horas de la mañana, otros cuatro de caza en el combate que tuvo lugar en las últimas horas de la tarde; aparte de ellos fue derribado, carbonizándose sus ocupantes, un avión de bombardeo ruso, que cayó sobre nuestras líneas.

Por nuestra parte tuvimos un sólo aparato perdido, con su aviador muerto, al chocar en la lucha con uno de los aparatos rojos que había derribado.

**14-11-36. 7ª División.** En los barrios del Sur de Madrid continuó la labor de limpieza y progresión.

**15-11-36. 7ª División.** A la hora fijada y con decisión ejemplar se lanzaron al asalto las primeras fuerzas de nuestras columnas que, atravesando el Manzanares, rompieron el frente enemigo, no obstante los atrincheramientos y fortificaciones que defendían esta zona... estableciéndose en edificios de la Ciudad Universitaria y por parte noroeste de la población.

La actuación de la aviación y de la artillería ha sido magnífica, acompañando a las columnas y cooperando de manera eficacísima al logro de los objetivos. En los combates aéreos fue derribado un avión de caza enemigo, que cayó en llamas sobre la población.

**16-11-36.** ...En los frentes sur y oeste de Madrid continuó la progresión iniciada en el día de ayer, ensanchando la brecha abierta en el frente enemigo y mejorando y consolidando las posiciones.

En el aire fueron derribados dos aparatos rusos por nuestros aviones...

**17-11-36.** En el frente Sur y Oeste de Madrid ha continuado el avance firme de las fuerzas nacionales que han ocupado la Fundación del Amo, Instituto Rubio, Hospital Clínico, Residencia de Estudiantes, Asilo de Santa Cristina y otros edificios de esta zona del paseo de la Moncloa y parque del Oeste...

En el aire fueron abatidos dos aviones de caza enemigos.

**18-11-36.** En el frente Sur y Oeste de Madrid se han ensanchado las posiciones ocupadas, rechanzando todos los ataques del enemigo...

**19-11-36.** ... En los barrios de Madrid ensanchamiento de las zonas ocupadas, rechazándose varios ataques del enemigo...

En el aire bombardeos intensos de los puntos de importancia militar, siendo derribados por nuestras fuerzas aéreas cuatro aviones de caza enemigos.

## PARTES OFICIALES DE MADRID

**4-11-36. Parte a las tres de la tarde.** Nuestros aparatos de caza, en las primeras salidas que hicieron ayer sobre Madrid, consiguieron incendiar en el aire a un biplano enemigo; otro aparato igual cayó, arrojándose un tripulante con paracaídas; un Heinkel alemán fue alcanzado (1) Un Junkers fue incendiado en el aire (2)...

Todos nuestros aparatos de ataque regresaron indemnes a su base.

**A las diez de la noche** (Marina y Aire). ...Una escuadrilla nuestra, constituída por diez cazas, salió en busca del enemigo, dando vista a una patrulla Junkers, que huyó. Sin embargo, uno de los aparatos alemanes fue alcanzado... y probablemente cayó (3)...

**5-11-36. A las cuatro de la tarde** (Marina y Aire). En los diversos combates... durante la mañana de hoy fueron derribados por nuestros aviones de caza cinco aparatos enemigos. De uno de ellos, el caza italiano Fiat núm. 348 se lanzó... Piccoli, a quien ha sido necesario amputarle una pierna. Se ha recogido el cadáver de otro piloto, al parecer de la misma nacionalidad (4)...

**6-11-36. A las diez de la noche** (Marina y Aire). En la salida, a primera hora de la mañana, de una escuadrilla nuestra, encontróse, a la altura de Vicálvaro, con tres cazas Fiat, que intentaron atacarla inútilmente...

Durante el segundo servicio, nuestros aviones, entre las 10.20 y las 11.55, permanecieron sobre Madrid hora y media, sin encontrar aviación enemiga...

En otro servicio a última hora de la tarde, fue derribado por nuestros cazas un bombardero alemán marca Junkers (5).

Las malas condiciones atmosféricas...

**7-11-36. A las ocho de la noche** (Marina y Aire). ...A las diez y media... dos aparatos bombardearon... Getafe... Una hora más tarde se bombardeó a grupos esparcidos en Getafe, Móstoles y Alcorcón donde se observó gran movimiento. Esta última patrulla encontró cinco... Heinkel, que no se decidieron a iniciar ataque.

**A las diez de la noche** (Marina y Aire). ... Una escuadrilla de Potez bombardeó con extraordinaria eficacia... Getafe... Nuestras patrullas de caza salieron en diversas ocasiones en busca de la aviación enemiga, la cual rehusó todo combate.

**8-11-36. Frente del Centro.** El enemigo ha recrudecido todos sus ataques de ayer... en la parte sur del Sector de Madrid. Nuestras columnas, después de perder algunas de sus posiciones, consiguieron recuperarlas al anochecer... La aviación fascista ha pasado sobre la capital a primera hora de la tarde, lanzando algunas bombas y desapareciendo rápidamente al ver que llegaban nuestras escuadrillas de caza.

**A las cinco de la tarde** (Marina y Aire). Los servicios de la aviación leal durante el día de hoy han sido de muy escasa eficacia en el frente de Madrid, a causa de la gran nebulosidad existente.

**9-11-36. Frente del Centro.** ...Se ha combatido duramente en todos los sectores con ligeros avances del enemigo en la Casa de Campo, y nuestros en el resto del frente...

**A las nueve de la noche** (Marina y Aire). A la nueve de la mañana, tres aparatos, protegidos por otros diez de caza, bombardearon...

Seis de estos aviones de caza salieron al encuentro de 20 cazas rebeldes, que protegían a seis trimotores dedicados a bombardear barrios céntricos de Madrid (6).

Entablóse un combate aéreo, huyendo primero lso trimotores y luego los cazas que los protegían.

Uno de nuestros pilotos resultó herido, tomando tierra en Vicálvaro y sufriendo el avión pequeños desperfectos.

Los restantes regresaron sin novedad a sus bases.

Fueron bombardeados... Carabanchel Bajo... Getafe... Leganés.

La patrulla que verificó este servicio se vio atacada por nueve cazas adversarios, uno de los cuales, alemán, marca Heinkel, fue derribado (7).

Nuestra escuadrilla regresó sin novedad.

Otra escuadrilla bombardeó al Este de Húmera...

**10-11-36. Frente del Centro.** ... no sólo no ha conseguido avanzar, sino que a última hora de la tarde inició la retirada en la Casa de Campo, obligado por un gran bombardeo de nuestra aviación...

Un trimotor enemigo... se ha pasado a nuestras filas (8)..., habiéndose derribado por nuestras escuadrillas de caza otro de igual clase en las proximidades del Puente de la Florida (9).

**A las nueve de la noche** (Marina y Aire). ...intensísima actividad.

Los servicios comenzaron a las siete y cuarto de la mañana... iniciándose... con el bombardeo de una posición artillera... de la Casa de Campo... campo de tiro de Carabanchel... cerca del Campamento de Carabanchel.

Más tarde... Casa de Campo... aparecieron tres Junkers..., escoltados por nueve cazas. Los Junkers huyeron inmediatamente (10).

... siete bimotores... Fuenlabrada... Leganés y Carabanchel... Getafe... Cerro Rojo...

Más tarde, en las cercanías de Leganés, fue atacada con éxito una columna enemiga.

El hecho más culminante... ataque realizado, poco después del mediodía, por 18 aviones nuestros... sobre la Casa de Campo... ametrallaron a las tropas facciosas allí concentradas.

El efecto de este ataque fue verdaderamente terrible...

A última hora de la tarde se presentó en Alcalá, procedente del aeródromo enemigo de Escalona, un brigada conduciendo un Junkers cargado de bombas.

**11-11-36. Frente del Centro.** ...gran actividad artillera de ambas partes...

La actividad de la aviación ha sido bastante eficaz.

**12-11-36. Frente del Centro.** ...El enemigo ha seguido presionando las carreteras de Toledo y Andalucía,...

**A las ocho de la noche** (Marina y Aire). ...dos escuadrillas de bombardeo salieron... sin que la densísima y muy peligrosa niebla arredrara a los tripulantes.

Dos aparatos de los tres que constituían la segunda escuadrilla,... fueron a estrellarse contra el suelo en las primeras estribaciones de la Sierra, sucumbiendo los seis valientes que los tripulaban...

Por la tarde, a las cuatro y media,... se elevaron 15 de nuestros aparatos de caza.

...entre las carreteras de Andalucía y Toledo, a la altura de los Carabancheles... sus 60 ametralladoras en tiro repidísimo...

La columna quedó desecha;...

**13-11-36. Frente del Centro. Parte de las 11 horas.** A primeras horas de la mañana las tropas de la República han establecido contacto con las fuerzas fascistas en el frente de Madrid, iniciándose la lucha que hasta el momento es totalmente favorable a las armas del pueblo.

Nuestras columnas conservan en todo momento la iniciativa del ataque avanzando lentamente con arreglo al plan trazado por el Alto Mando.

...gran batalla... La aviación fascista ha perdido... seis aparatos.

**Parte de las 17 horas.** ... se ha librado, a las 15 horas 45 minutos, una nueva batalla aérea... Cuartel de la Montaña...

**Parte de las 21.30 horas.** ...segundo combate aéreo... derribados cuatro cazas enemigos y no regresando a sus bases dos aparatos nuestros, también de caza.

**A las 13.00 horas** (Marina y Aire). ...El primero de los servicios... tres aparatos de bombardeo... estación de Getafe...

Poco después se libró un gran combate aéreo al Sur de Madrid. 16 aparatos de caza nuestros, que daban protección a algunos Breguet, obligaron a aceptar batalla a 12 aparatos de caza enemigos que iban protegiendo a cinco Junkers. El combate, que fue porfiadísimo, terminó de modo plenamente victorioso para nosotros. Cinco aviones alemanes, marca Heinkel, fueron derribados (11) y, además, uno de nuestros Breguet tuvo la fortuna de abatir a un Fiat... sólo nos costó la pérdida de un Breguet antiguo y dos pilotos heridos, quienes con sus aviones regresaron al punto de partida.

Más tarde cuatro de nuestros aparatos de bombardeo lanzaron 24 bombas... en Carabanchel Alto... Esta escuadrilla fue atacada... por... Heinkel...

Una tercera escuadrilla constituída por cinco unidades, atacó... Villaverde... se encontró con seis Fiat...

**A las 9.00 de la noche** (Marina y Aire). Esta noche se libró un nuevo y empeñadísimo combate aéreo sobre Madrid. Nuestros cazas destruyeron cuatro aviones enemigos. Nosotros perdimos dos aparatos.

**14-11-36. Frente del Centro.** En el Sector de Madrid el enemigo ha presionado por la zona del Puente de los Franceses...

**A las 9.00 de la noche.** (Marina y Aire). De nuevo aviones enemigos bombardearon hoy... barrios madrileños alejados de las zonas de combate...

**15-11-36. Frente del Centro.** Desde las primeras horas del día de hoy el enemigo atacó violentamente en el sector del Puente de los Franceses siendo volado el puente impidiendo este avance.

La aviación enemiga ha bombardeado la Ciudad Universitaria y el Cuartel de la Montaña,...

**A las 8.00 de la noche** (Marina y Aire). Una de nuestras escuadrillas de bombardeo se presentó esta mañana, a las once y media, sobre el aeródromo de Avila, en el cual se encontraban siete aparatos Heinkel de reconocimiento y tres de caza de la misma marca alemana... quedaron destruídos.

También fue atacado por otra escuadrilla nuestra del mismo grupo el aeródromo de Torrijos...

Otra escuadrilla marchó a Navalperal (sic.)... no había aparatos... bombardeó la estación del ferrocarril de Talavera...

Asimismo fue objeto de un fortísimo ataque por 12 de nuestros aviones el aeródromo de Toledo (sic.)... agotaron las municiones de sus 48 ametralladoras... la mayor parte de los aparatos, acribilladísimos, quedó inutilizada.

A partir de las siete de la mañana se prestó servicio constante de vigilancia aérea... a las nueve y media, y cuando la aviación enemiga bombardeaba Madrid, nuestros cazas entablaron combate... conseguimos derribar un avión de caza y otro Junkers de bombardeo.

A las dos de la tarde, 14 aviones nuestros... ataque con ametralladoras... en la Casa de Campo. Luego... combatieron... consiguiendo derribar dos aviones marca Heinkel.

Puede calcularse en una veintena la cifra de aviones facciosos que han sido destruídos durante la jornada de hoy... sin que hayamos tenido una sola baja...

**16-11-36. Frente del Centro.** ...han atacado... en el sector del Puente de los Franceses...

La criminal aviación fascista ha bombardeado nuestra ciudad tres veces en el día de hoy: a las 16.30, 19 y 20 horas...

**A las siete de la tarde** (Marina y Aire). A las cinco y media de la mañana una de nuestras escuadrillas se presentó sobre Salamanca...

Otra escuadrilla llegó a Cádiz...

En Madrid fueron bombardeadas, a las dos y a las cuatro, concentraciones enemigas.

Esta tarde se libró un nuevo combate aéreo sobre la capital... nuestros aparatos de caza, en número de 23, hallaron siete Junkers de bombardeo protegidos por ocho cazas... Uno de nuestros aparatos, averiadísimo, lo abandonó su piloto que se tiró en paracaídas,... descendió ileso en el patio del Ministerio de la Guerra... Al enemigo le fueron derribados... cinco aparatos, dos de ellos marca Heinkel, dos Fiat y un Junkers.

**17-11-36. Frente del Centro.** Desde el amanecer el enemigo ejerció una fuerte presión... sector Puente de los Franceses...

La aviación enemiga ha desplegado gran actividad bombardeando antes de amanecer... expresado sector... un segundo bombardeo en el curso de la mañana y un último ataque a primera hora de la noche.

**A las siete de la tarde** (Marina y Aire). A las ocho de la mañana una de nuestras escuadrillas bombardeó el aeródromo de Avila...

Cincuenta minutos más tarde, otra escuadrilla repitió el bombardeo al mismo aeródromo... sobre 14 ó 16 aparatos enemigos.

Sobre Madrid se prestó constante servicio de vigilancia... a las diez y cuarenta y cinco de la mañana un combate aéreo en el cual perdimos un aparato de caza, que cayó en Fuencarral, sucumbiendo el piloto.

En los alrededores del Puente de los Franceses fueron bombardeadas... concentraciones enemigas.

**18-11-36. Frente del Centro.** En la zona noroeste del frente de Madrid, vivo fuego de fusilería y ametralladora, sin... variación sensible...

**A la noche.** ...constantes servicios de vigilancia... sin encontrar a la aviación enemiga.

Dos patrullas de bimotores bombardearon... la Casa de Campo... arrojaron 36 bombas de 50 kg.

En el Sur de España, la estación de Bujalance fue bombardeada...

**19-11-36. Frente del Centro.** ...se ha combatido con extraordinaria dureza, atacando las tropas facciosas y contraatacando nuestras fuerzas briosamente en diversos puntos de la Ciudad Universitaria y Casa de Campo.

**A las ocho de la noche** (Marina y Aire). ...servicios de vigilancia sobre Madrid durante varias horas, no siendo posible localizar al enemigo (sic.).

A las once y cuarenta y cinco... 18 aparatos de gran bombardeo marca Junkers, seis aviones ligeros de bombardeo y 20 cazas... perdimos nosotros dos aparatos de caza. Derribamos al enemigo seis: tres trimotores Junkers y tres aviones de caza. Uno de los trimotores Junkers cayó en la Casa de Campo. Los otros dos cayeron casi verticalmente, estrellándose contra el suelo (12)

Una de nuestras escuadrillas de bombardeo hizo una incursión sobre Palma de Mallorca...

**20, 21, 22 y 23-11-36.** ...malas condiciones atmosféricas...

---

(1) Los He 51 no salieron al frente por la mañana; los biplanos eran cazas Fiat.
(2) Llegó a Talavera con el observador herido (Augusto Aguirre).
(3) Tomó tierra cerca de Toledo con el observador, Tte. Kolbitz, herido.
(4) No murió ningún piloto de Fiat; los He 51 no participaron en el combate.
(5) Von Moreau tomó tierra entre Esquivias y Griñón.
(6) Eran 5 Ju 52, 7 Ro 37 y 14 cazas Fiat; el parte nacional se apunta dos victorias aéreas con 24 horas de retraso (uno entre Madrid y Vicálvaro y otro entre Madrid y Barajas) según partes internos.
(7) Los He 51 escoltaron este día, por la mañana, a tres Ju 52 españoles y no vieron aviones enemigos.
(8) Pilotado por Ananías San Juan.
(9) No es cierto.
(10) Probablemente Ju 52 alemanes, escoltados por He 51, que fueron atacados por los Katiuska en una pasada.
(11) Fueron derribados dos He 51 (los de Eberhard y Henrici) y dos Fiat.
(12) Este día no cayó ningún Junkers, aunque dos llegaron llenos de impactos y otros varios tocados (Nota de J. Salas).

# "EL ABUELO"

## *Recuerdos, al medio siglo, del* ***Primer Curso de Tripulantes de Aviones de Guerra***

**C.J.M.**

***Mientras los alumnos lo contemplaban uno de la tercera fila exclamó en voz baja: ¡Anda si es como mi abuelo! Y ya no se le llamó de otro modo.***

*TABLADA, otoño de 1936. Una mañana bien fresca y húmeda. Es de esos días en los que Sevilla parece más bien una ciudad del norte de España. El Guadalquivir y las nubes, con una brisa próxima a viento, ponen una nota que hace cambiar el grato clima andaluz. En esas horas tempranas un grupo de jóvenes, de unos dieciocho años, en calzoncillos de aquellos de dos botones, o uno los más elegantes, hacen cola en el botiquín de la Base donde unos médicos muy serios inician el reconocimiento para dar la aptitud física de vuelo. Las caras de estos casi niños muestran expectación y dudas. Los ojos les brillan por la sensación de esperanza y susto que les embarga. ¿Será posible no pasar esas pruebas que cortarían el paso a unos posibles aviadores como Franco, Ruiz de Alda, Durán, Barberán, Collar, Ansaldo, Gallarza,... y tantos, y tantos otros? No soplar suficientemente para que una dichosa aguja señale el punto aceptable. La tensión tras las violentas flexiones previas. El oído. La vista. Algo tremendo.*

*Las pruebas han pasado bien para casi todos. Algunos quedaron en el camino. No se les ha visto marchar.*

*El Brigada instructor los reune, los lleva a que les den la ropa militar, un traje azul que los unifica. La mayor ilusión es el de vuelo. Quizás no es del suficiente grosor para el frío de la torreta, menos aún para el asiento de un biplaza, pero el calor lo llevan dentro, no es necesario más.*

*La primera semana es de estudios básicos preparatorios. Libros, Folletos, Instrucciones, todo teoría y lo que aquellos jóvenes anhelan es volar.*

*Ese día llega y la promoción se encuentra formada ante un viejo trimotor. Su vetusta y digna estampa impresionó por lo noble de su aspecto. En algun momento parecía levantar el morro en señal de superioridad ante los aspirantes ¡Nada menos que para llegar a ser aviadores!, quizás pensaba el anciano Focker. Mientras los alumnos lo contemplan uno de la tercera fila exclamó en voz baja ¡Anda si es como mi abuelo! Y ya no se le llamó de otro modo. Aquella misma noche un alumno bullanguero y ocurrente compuso una canción dedicada al "Abuelo", con música de la entonces muy en boga "La Chaparrita". Fué de un enorme éxito y el Brigada tuvo que poner seriamente orden para que a la hora señalada estuviesen durmiendo... o pensando en gestas brillantes, allá arriba, en lo más alto, donde la imaginación logra unirse a la realidad.*

**Comienzan los intentos de la puesta en marcha. Una profunda emoción es sentida por los aspirantes.**

**Algún escéptico duda de que pueda llegar a funcionar. Pero el "Abuelo" funcionó y con sus tres motores.**

**Ya están sentados en el interior del avión. Lo primero fue percibir una serie de raras sensaciones al oir, primero unos violentos ruidos, estertores más o menos apagados de los viejos motores y segundo unos trompicones al empezar la lenta rodadura hasta situarse en cabecera de pista.**

**El "Abuelo" ha cambiado totalmente, todos los raros sonidos han desaparecido, ahora era un ruido uniforme y a la vez suave.**

**En los vuelos, casi al amanecer, era cuando al "Abuelo" se le notaba más resentido. Al despertar, sus toses asmáticas, bufidos, quejidos, lamentos, fallos, etc., se acentuaban.**

*Primer vuelo. Formados ante el "Abuelo" en una zona de aparcamiento próxima a una cabecera de pista desde donde se divisa una hermosa vista general del campo, instalaciones y sus no menos bellos alrededores, en aquella tan cuidada Base. La fuerte y bien fresca brisa de la mañana azotaba los rostros de los jóvenes alumnos, pero ellos no estan para darse cuenta de nada más que de su inmediato primer vuelo. Se inician los preparativos para la puesta en marcha de aquel —para entonces— mastodonte del aire. Unos expertos mecánicos recorren los tres motores, mientras el Capitán profesor en cabina, comprueba los cuadros donde se recogen todas las sensaciones del mecanismo volante pudiéndose reconocer hasta el más pequeño detalle de su delicado funcionamiento. Pero el pobre "Abuelo", con los años, tenía profundos achaques. Comienzan los intentos de la puesta en marcha. Una profunda emoción es sentida por los aspirantes. El "Abuelo" deja oir un carraspeo seguido de ronroneos, más bien ronquidos de un bronquítico crónico. Toses bruscas con petardeos intermitentes. Nubes grises oscuras mal olientes. Expectación. Aumenta la emoción contemplando lo que sería la casa volante durante una temporada, en la tentativa de su primer motor de adquirir vida. Algún escéptico duda de que pueda llegar a funcionar. Pero el "Abuelo" funcionó y con sus tres motores. Fue espectacular. Pareció, en un momento, levantar la cabeza materializada en el morro. Quizás hubo también un casi imperceptible balanceo de alas, como las cigüeñas se mueven en los altos campanarios antes de elevarse. Algun veterano que por allí pasaba les deseaba "Feliz Aterrizaje". Efectivamente era lo mejor para desear, aquello suponía realizar todo ciclo satisfactoriamente.*

*Ya están sentados en el interior del avión. Lo primero fue percibir una serie de raras sensaciones al oir, primero unos violentos ruidos, estertores más o menos apagados de los viejos motores y segundo unos trompicones al empezar la lenta rodadura hasta situarse en cabecera de pista. Larga detención para calentamiento. Por fin arranque. En forma instintiva los alumnos se levantan ligeramente como para disminuir peso al venerable "Abuelo". Los segundos parecen horas. La carrera se alarga. Suenan los tres motores más intensamente al elevarse el número de revoluciones. El traqueteo va disminuyendo. ¡Arriba "Abuelo", un poco más y ya estamos! grita cada uno en su interior. El avión ya no se balancea ¡están en el aire! Se miran casi sin creerlo. Efectivamente vuelan, están viendo los hangares, la torre, el campo cada vez a más bajo nivel. ¡Sube, sube! El "Abuelo" ha cambiado totalmente, todos los raros sonidos han desaparecido, ahora era un ruido fuerte uniforme y a la vez suave. Los oidos acusan el cambio de altitud, se traga saliva y se recrean en el paisaje. El "Abuelo" era formidable. Algunos sonrien recordando ese consejo de casi todas las madres "volar despacito y lo más bajo posible". Las emociones de ese primer vuelo quedarían imborrables. Durante el resto del día no hubo otro tema. Todos escribieron a familia, novias, amigos contando el gran acontecimiento.*

*Pero no todo era volar. Las clases teóricas obligan a estudiar y ellos se impacientan pensando en la hora de estar con el "Abuelo". A veces aviadores con gran prestigio les hablan de esta carrera a que aspiran. Uno les dijo que el aviador debe poseer tres virtudes del soldado de tierra: El arrojo y sacrificio del Infante. La temeridad del Jinete. La frialdad del Artillero. Otro les advirtió que el aviador ha de ser un "caballero del Aire" en todo momento, demostrado al combatir sin saña: el objetivo es destruir el avión contrario. Los alumnos se entusiasmaban oyendo a aquellos hombres con tanta experiencia.*

*En los vuelos, casi al amanecer, era cuando al "Abuelo" se le notaba más resentido. Al despertar, sus toses asmáticas, bufidos, quejidos, lamentos, fallos, etc., se acentuaban. Uno de la promoción ideó una fórmula. Se acercaba cerca del morro y disimuladamente le decía "Despierta Abuelo que si no te llevan a la chatarra" y creyó que sus palabras hacían efecto porque casi siempre coincidia con el rodaje normal del primer motor. Pero ¡horror!, una mañana se negó a ponerse en marcha. A cada intento dejaba oir una suave tosesita de su gastado mecanismo y allí quedó. Estaba en manos de unos mecánicos. Un brigada que conocía el afecto de los jóvenes por el avión les dijo como parte médico "Señores alumnos, el "Abuelo" repuesto de su ligera indisposición podrá despegar mañana". Todos prorrumpieron en alegres ¡Vivas! y la tranquilidad volvió a reinar en el grupo.*

*Los ejercicios de localización se hacían cada vez más difíciles. Progresivamente las rutas son cada vez más complicadas y los endiablados paineles cada vez más escondidos. Una noche, cuando iban al dormitorio, les sorprendió uno muy emocionado, con la absoluta creencia —"El Abuelo nos habla". Aquello produjo las más varias reacciones, coincidiendo en que el pobre estaba loco. Pero el hombre insistía apasionadamente —¿No os daís cuenta que al aproximarnos a los blancos o en la corrección de rumbos el "Abuelo" se balancea ligeramente y cada motor hace un ruido especial? Los compañeros seguían mirándole con ideas confusas, pero poco a poco en el interior de cada uno se iban encendiendo lucecitas que les hacía recordar cómo, en diversas ocasiones, habían notado algo especial durante los ejercicios. Al final de la íntima y aclaratoria meditación que duró largo tiempo, todos estaban convencidos. Efectivamente el "Abuelo" se comunicaba con ellos. Nunca más viva quedó una frase que oían a los veteranos. —"El avión y su tripulación forman un todo, íntimamente ligados, que se transmiten sus sensaciones".— Para ellos la ligazón era aún mayor.*

*Una tarde, en el campo, durante la clase de armamento apareció un piloto en traje de vuelo con una bufanda blanca que se dió un afectuoso abrazo con el Capitán profesor. La emoción de los alumnos al reconocerlo fue profunda. Era García Morato. Le miraban ya como un héroe legendario. Un hombre muy sencillo. Les dirigió unas palabras como*

saludo, entre ellas quedaron muy grabadas unas... —"tiren, tiren primero pero sin odio. Es una pena tener que instruirles para combatir contra nuestros propios hermanos...".

Los alumnos también tenían horas de "buen pasar". Para muchos, la gratificación de vuelo, cobrada por vez primera, fue algo extraordinario al no haber visto nunca esas pesetas juntas en la mano de una vez. Aquel sábado hubo de todo. Generalmente la primera visita de casi todos era al Jesús del Gran Poder, luego la reunión al Simón y al Alfonso, otros elegían Gallango. Después de cenar, ese primer sábado de sentirse ricos, algunos marcharon a iniciar contactos con la "vida nocturna". El lunes creyeron percibir, en las toses del "Abuelo", algo de reconvención por el ligero comportamiento.

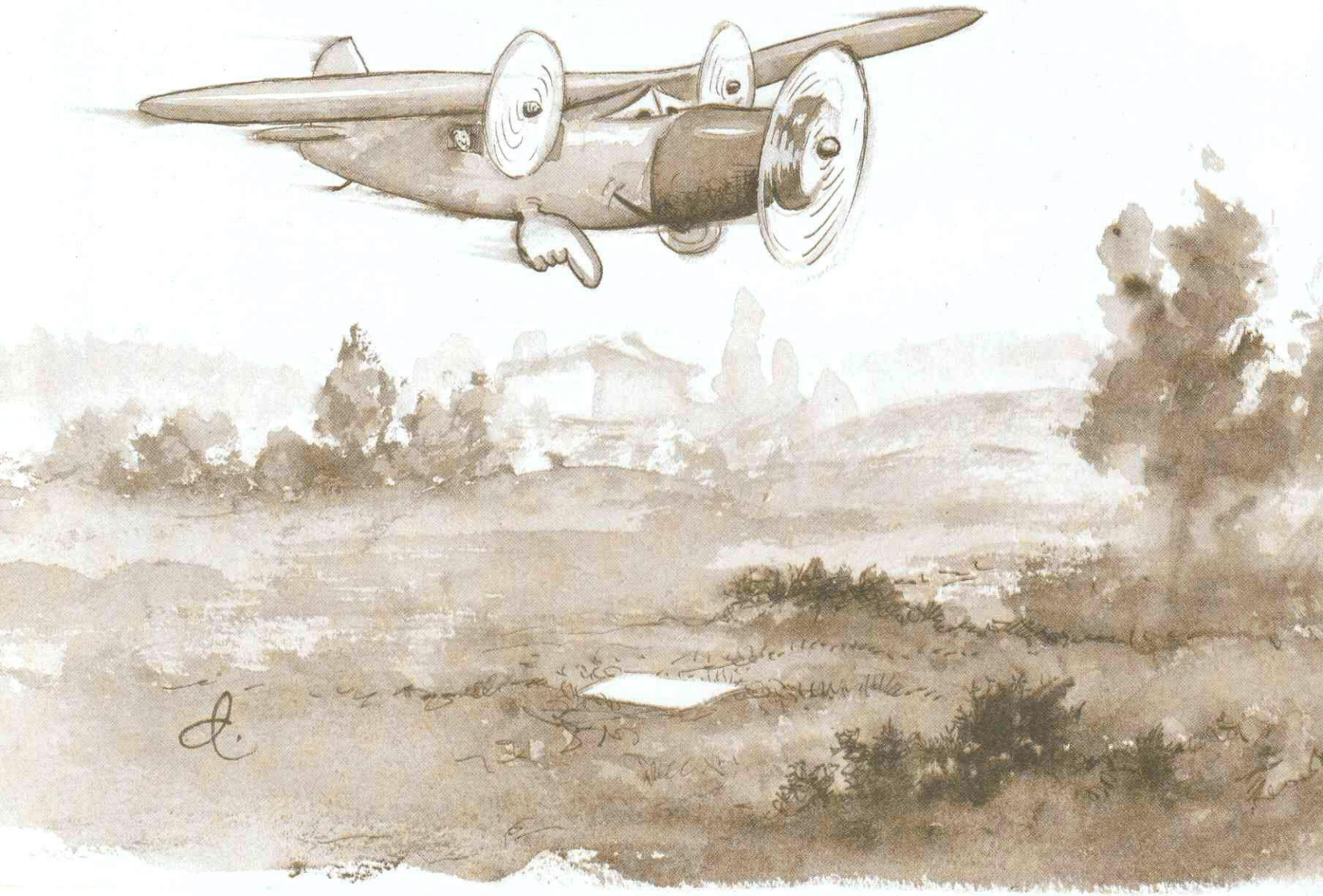
Dos hechos marcaron hondas huellas. Una mañana se vió aproximarse al campo un caza. Su motor lanzaba nubes de humo. El piloto bajó agitando una mano para alertar a la torre. A pesar del peligro de su avión no se lanzaba abandonándole, se veía que deseaba por todos los medios salvarlo aterrizando. No lo logró. El incendio violento se produjo al tocar tierra. Todos los esfuerzos de salvamento fueron inútiles. Los alumnos se acercaron impresionados. Allí estaba el piloto calcinado, en tamaño reducidísimo, todavía con un brazo cerca de la palanca de mando como en postrer esfuerzo de intentar salvar su avión. En otra ocasión, una tarde, corrió la voz de que el Breguet donde iba un Sargento, hijo del Teniente Instructor, no había regresado de un servicio. Fue impresionante contemplar aquella figura del padre, solo, en el campo horas y horas, mirando al cielo, atento al menor ruido. Así estuvo toda la noche esperando escuchar ese motor que debía traer a su hijo. Afortunadamente, al siguiente día se supo que habían tenido que realizar un aterrizaje forzoso en lugar apartado con poco daño de sus dos tripulantes.

La mayor satisfacción de toda la promoción era poder volar en los biplazas escuela, Breguet XIX, utilizados para formar a los pilotos y cuando a éstos se les soltaba se les permitía volar con ellos. Era una verdadera lucha en aquella verdadera tómbola de pinchar un vuelecito. Todos en las horas libres, sábados y domingos por la mañana, corrían a la suerte de poder acompañar en sus prácticas a los afortunados alumnos del curso de Pilotos que se encontraban en los últimos días para alcanzar el ansiado título. Este era el segundo objetivo a lograr, fijo en las mentes de este Curso de Tripulantes.

La promoción parecía buena, incluso en forma extraoficial se les aconsejó encargarse el uniforme. Así tenían muchas esperanzas de salir airosos. Quedaban ya muy pocos días. Pero uno de los aspirantes no terminaría el Curso. Era el 20 de Diciembre, domingo, y como siempre allí estaban disputándose los vuelos como paquetes de los recien soltados. Uno de los que consiguió una plaza sufrió un grave accidente al colisionar el Breguet con un caza cuando aquel iniciaba la maniobra de aproximación para tomar tierra. El Alumno no quedo apto para volar.

Han pasado unos meses. Un tren está detenido en la estación de Dos Hermanas. Un joven Oficial de la Legión está apoyado en la ventanilla de un pasillo mirando hacia arriba. Le ha parecido oir un ruido de motores muy conocido. Sí es él, no cabía duda, era el "Abuelo", quizás con otra carga de otros aspirantes. Un nudo se le forma en la garganta. Acuden a su mente todas las ilusiones frustradas. Ahí va el viejo Focker F-VII, tan airoso. Quizás él también sintió la proximidad, abajo, de un antiguo compañero y pareció dejar oir un silbido especial en sus motores a modo de saludo.

Ahora, al cabo de medio siglo, es curioso pensar, ¿Qué habrá sido del querido "Abuelo"? Muy difícil es imaginar como acabaría cuando lo sacaran del desguace, ¿muebles de cocina, estanterías metálicas, cacerolas, ceniceros...? Pero sí es seguro, cuando eso ocurriera, que de su viejo cuerpo se desprendería una silueta esbelta y transparente que remontaría en vuelo majestuoso hacia el cielo, quizás en busca de todos aquellos jóvenes a los que enseñó a volar y que le habían precedido, esperándole allá en las alturas, para que nuevamente les transportara,... pero esta vez en un vuelo mucho más largo. ■



# La Legión Cóndor en la 2ª Guerra Mundial

JORGE FERNANDEZ-COPPEL LARRINAGA

El 22 de Mayo de 1939 la Legión Cóndor se despedía del suelo peninsular desde su base en el aeródromo de León, de ella partían unos hombres que pocos meses después se convertirían en el eje central de la Fuerza Aérea Alemana durante la 2ª Guerra Mundial.

Los cinco primeros pilotos que obtuvieron 100 victorias con la Luftwaffe habían pertenecido a la Legión Cóndor. El primero en obtenerlas y sin duda el piloto más admirado, junto con Galland, durante la guerra fue Wenner Mölders, el máximo "as" con 14 derribos en nuestra Guerra Civil.

A comienzos de la 2ª Guerra Mundial, Mölders quedó encuadrado en la III/JG53. A pesar de no ser un hombre obsesionado con las victorias personales consiguió su primer derribo el 19 de septiembre y no tardó mucho tiempo en ser el primer piloto alemán en alcanzar 20 victorias, lo que le valió ser el poseedor de la máxima condecoración del momento, la Cruz de Caballero. Cuando sus fotografías comenzaban a llenar los periódicos y noticiarios alemanes, Mölders fue derribado, el 29 de septiembre de 1940, en el área de Compiegne por un caza francés Morane-Saulnier MS406, pilotado por el Subteniente Pomier-Lay Rages, siendo hecho prisionero.

Tras la rendición de Francia, Mölders regresó a Alemania y se hizo cargo de la JG51 con base sobre el Canal de la Mancha. Con 68 victorias en el Oeste se trasladó con su unidad al frente ruso donde su número de derribos se incrementó a 101, siendo el primer piloto en alcanzar esta cifra. El 15 de Julio de 1941 Mölders fue nombrado Jefe de la Caza alemana con tan sólo 28 años, en este puesto pudo demostrar su verdadera habilidad y ambición, el campo de la táctica y la organización. En una conversación con Galland sobre Richthofen y Bölche (máximo "as" y táctico más importante de la 1ª Guerra Mundial, respectivamente) Mölders afirmó: "tú puedes ser el Richthofen de la Luftwaffe, que yo prefiero ser un Bölcke". Efectivamente, para la mayoría de los pilotos alemanes, Mölders fue la figura más relevante de la Luftwaffe durante la guerra. Dietrich Hrabak otro de los "ases" con 125 victorias y posteriormente finalizada la guerra, General con la nueva Luftwaffe, afirmó: "Nosotros únicamente éramos pilotos de combate; Werner Mölders era algo más".

Mölders se encontraba en Crimea cuando llegaron malas noticias, el General Udet (2º "as" de la 1ª Guerra Mundial, Jefe y Director del Departamento Técnico de la Luftwaffe) se había suicidado. Göring envió un mensaje a Mölders invitándole a volar hacia Berlín para formar parte de la guardia de honor en los funerales. El bravo piloto alemán ordenó a un He-111 que se preparara para volar hacia la capital alemana. El tiempo era malo, el cielo se encontraba encapotado, pero Mölders insistió en ir y ordenó al teniente Kolbe, un viejo camarada de la Legión Cóndor, que despegara del aeródromo de Chaplink. El mal tiempo reinante les obligó a aterrizar en el aeródromo de Lemberg. Al día siguiente, 22 de noviembre, Mölders ordenó continuar el vuelo aunque el piloto se oponía.

*Los **máximos protagonistas en el combate aéreo durante la Guerra Civil** se vuelven a encontrar tres años después, el **Messerschmitt Bf 109**, y el **Polikarpov I-16**.*

Durante el viaje comenzó a fallar un motor y decidieron aterrizar en Breslau. Descendieron entre nubes para hacer un aterrizaje a ciegas; perdieron altura demasiado pronto, al salir de las nubes aparecieron unos cables, el piloto aplicó potencia al segundo motor, pero éste no respondió, y aunque lograron superar el obstáculo el avión entró en pérdida y se estrelló. Mölders y el mecánico murieron al instante, Kolbe murió camino del hospital. Los supervivientes fueron el ayudante de campo y el operador de radio. Mölders fue enterrado en el cementerio de los inválidos en Berlín junto a Richthofen. A su muerte la Escuadra de Caza 51 fue bautizada en su honor como Jagdgeswader "Mölders".

El hombre encargado de sustituir a Mölders como Comandante de la Caza fue su gran amigo Adolf Galland. El destino le había llamado a sustituir al hombre que tres años antes en España, le reveló en el mando de la 3/J88 durante la Guerra Civil.

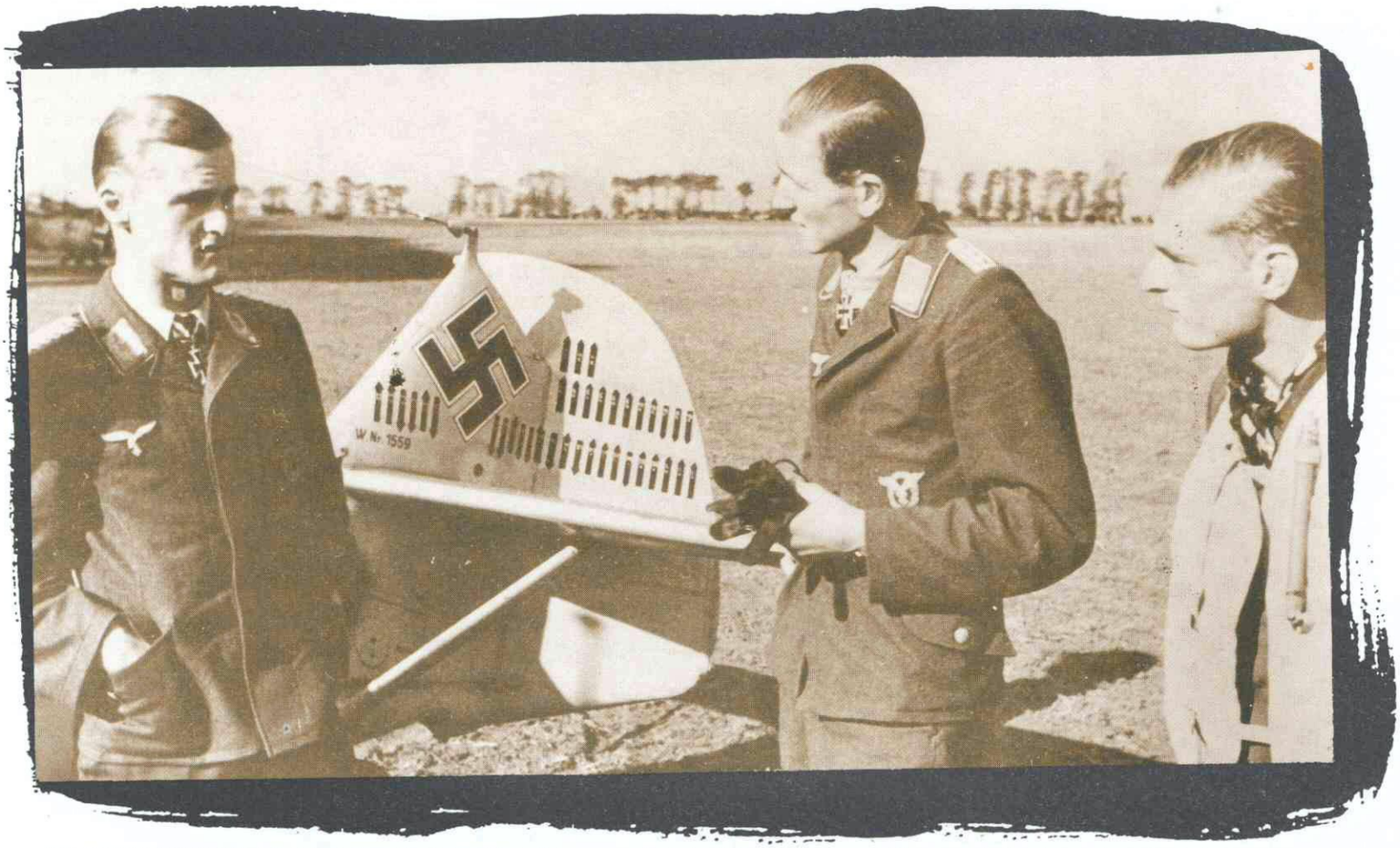
*El **primer piloto del mundo en alcanzar los 100 derribos** el Coronel **Werner Mölders**. En esta fotografía se encuentra con su amigo de España el Comandante Muñoz Jiménez "el Corto". El destino les volvió a unir, tan sólo murieron con cinco días de diferencia.*

A su regreso de España y durante la ofensiva contra Polonia, Galland quedó encuadrado en la II (S) LG2 volando el avión de bombardeo en picado HS-123. Durante esta campaña consiguió la Cruz de Hierro de 1ª clase, pero su felicidad no era completa, el piloto alemán tenía una obsesión: volar cazas. Sus deseos se cumplieron y pocos días después fue destinado a la JG27 con base en Krefeld como ayudante del Comandante en Jefe, el Coronel Max Ibel. A pesar de hallarse en una unidad operativa su puesto burocrático le impedía volar con la misma asiduidad con que lo hacían los otros pilotos.

En junio de 1940 fue transferido al III/JG26. El 18 del mes siguiente fue ascendido a Mayor y su unidad comenzó a actuar en la Batalla de Inglaterra. Con 40 victorias en septiembre de 1940, Galland se convirtió junto con Mölders y Wick en los "ases" más destacados de la Luftwaffe en el año cuarenta. Después de su 50 victoria Galland fue ascendido a Teniente Coronel y se le encomendó el mando de la JG26 "Schlageter" sustituyendo a Gotthardt Handrick. El 21 de Junio de 1941 Galland experimentaba la peor sensación de su vida: tras derribar un Spitfire, el piloto alemán cometió un error que le pudo costar la vida; en su afán por confirmar la victoria siguió la caída del avión inglés descuidando su propia cola, poco tiempo tardó en ser alcanzado por los disparos de otro caza británico; Galland lo narra en sus memorias: "Al Sudeste de Boulogne avisté a mi 1ª escuadrilla y decidí unirme a ellos. Ligeramente más abajo se hallaba una formación de Spitfires. Inmediatamente ataqué al último de la formación, el Spitfire cayó envuelto en llamas. Victoria número 70. Un bonito número par, pensé, mientras lo seguía para registrar la victoria. De repente se desató el infierno en mi avión, me habían alcanzado. ¡Eso es lo que sucede cuando se desvía una mirada un par de segundos! Algo duro me golpeó en la cabeza y en el brazo. Mi avión estaba seriamente dañado, las alas habían sido alcanzadas por fuego de cañón. El costado derecho del fuselaje había sido arrancado. Instintivamente, viré alejándome hacia el norte. Noté, casi con calma, que mi aparato, gravemente dañado, todavía volaba y respondía tolerablemente bien con el motor parado. Pensé que mi suerte me acompañaba una vez más y decidí intentar planear hasta la base. Mi altura era de 5.000 metros.

***Adolf Gallandf fue el piloto más célebre de la Luftwaffe tras la muerte de Mölders.** Hoy a sus setenta y cinco años vive apaciblemente en Bonn.*

Me sangraban la cabeza y el brazo, pero no sentía dolor. Una seca detonación me arrancó de mis sueños. El tanque, que hasta entonces había estado goteando constantemente, estalló. Inmediatamente todo el fuselaje se incendió. Me obsesionaba un sólo pensamiento: ¡Salir, salir!, el cierre de la cabina no funcionó. ¡Debía estar atascado!, ¿me asaría vivo allí? De un tirón me desabroché el cinturón de seguridad. Traté de abrir la cabina pero no podía, la presión del aire era demasiado fuerte. ¡No podía achicharrarme allí! Aquellos fueron los momentos más terribles de mi vida. Con un esfuerzo final, empujé con toda mi fuerza contra el techo. La tapa se abrió y fue arrancada por la fuerza del aire. El empujón contra la barra de dirección no alcanzó a separarme del todo del ataúd viviente que hasta pocos minutos antes había sido mi fiel ME-109. El paracaídas sobre el que iba sentado se enganchó en la parte fija del techo de la cabina. Ahora todo el avión estaba en llamas y se precipitaba a tierra conmigo. Rodeé con el brazo el




***Dos de los mejores hombres que tuvo la Luftwaffe, Lützow** (izquierda) y **Balthasar** (centro). Ninguno, de los dos vería el final de la guerra ya que ambos serían derribados, uno al comieno de la guerra y Lützow que murió cuando quedaban dos semanas para el final.*

mástil de la antena, tiré, empujé con todo lo que pudieron encontrar mis pies. ¡Todo en vano! No se como conseguí librarme al final. Una sacudida y quedé suspendido como un péndulo con el paracaídas abierto. Lentamente floté hacia tierra".

Tras la muerte de su gran amigo Mölders, Galland fue nombrado su sucesor como Inspector General de la Caza. El 19 de noviembre de 1942 fue nombrado General convirtiéndose a los treinta años en el General más joven de las Fuerzas Armadas Alemanas. Su desacuerdo en el modo de dirigir la guerra aérea y su oposición a la utilización del caza-reactor Messerschmitt 262 como caza-bombardero, le costaron a Galland su sustitución como Comandante en Jefe de la Caza.

Pero Göring no podía tener a un hombre de la talla y reputación de Galland fuera del servicio, por ello le encomendó la creación de la unidad de caza a reacción JV44. El 26 de abril de 1945 Galland condujo a sus hombres en la que sería su última misión de guerra; un Mustang logró alcanzarle obligándole a realizar un aterrizaje forzoso, el diagnóstico: dos esquirlas en la rótula derecha. Había realizado 420 misiones, más 280 en España, con un total de 104 victorias, todas en el Oeste.

No todos los antiguos miembros de la Legión Cóndor tuvieron tanta suerte. El 22 de junio de 1941 el Comodoro de la escuadra de Caza número 27 se hallaba sobre Grodno (Unión Soviética) en misión de caza libre. Consiguió colocarse en posición favorable tras un Polikarpov I-16. Al dispararle una ráfaga con todas las las armas, el avión ruso se desintegró en el aire, pero el piloto alemán estaba tan cerca que debido a la mayor velocidad de su avión no pudo evitar la colisión con los restos del aparato enemigo que aún no había comenzado a caer.

***Walter Oesau** fue **uno de los pocos pilotos alemanes que consiguieron 8 victorias con la Legión Cóndor.***

Consiguió arrojarse en paracaídas siendo hecho prisionero y posteriormente fusilado por los rusos. De esta desagradable forma moría el 2º "as" de la Legión Cóndor en España con 12 victorias, el Comandante Wolfgan Schellmann. Desde sus comienzos en la ofensiva contra Polonia, había formado parte de la I/JG77 y el 3 de septiembre de 1940 se le nombró Comandante de la JG 2 "Richthofen" hasta que fue transferido a la JG 26 donde encontró la muerte. Había volado 150 misiones logrando 26 victorias.

Uno de los hombres más respetados en la Luftwaffe, no sólo por sus victorias, sino por sus dotes para el mando y su carisma personal fue el Coronel Gunther Lützow. Ganó la Cruz de Caballero el 18 de septiembre de 1940 después de 15 victorias como Capitán del 1 Grupo de la JG3. En agosto toma el mando de esta unidad donde se convierte en el segundo piloto en alcanzar 100 victorias. Su carácter, habilidades y capacidad de diálogo le hacen resultar elegido como representante de los pilotos ante Göering.

Cuando se creó la unidad de cazas a reacción JV44, equipada con Me 262, Galland no olvidó a su gran amigo que se encontraba en el destierro, concretamente en Italia, como resultado de la discusión que mantuvo con Göering sobre las protestas de los pilotos contra el alto mando.

El 24 de abril de 1945 fue dado por desaparecido sobre el área de Donauwörth. Sólamente fue dado por desaparecido un Me 262 ese día. El comandante de la USAAF Ralph F. Johnson reclamó el derribo de un reactor, aunque lo más seguro es que Lützow perdiera su vida al

atacar las formaciones de bombarderos B-24 y B-17 que estaban bombardeando ese sector.

El carisma que había alcanzado este bravo oficial lo reflejó Galland en su libro "El primero y el último": "Mucho después de terminada la guerra, todavía seguíamos alentando la esperanza de que este espléndido oficial no nos hubiera dejado para siempre". Había volado 300 misiones y le fueron homologadas 108 victorias (5 en España, 18 en el Oeste). Una de las mayores azañas de la Legión Cóndor en España, la había protagonizado el Comandante Wilhem Balthasar, al derribar en un sólo día 3 bombarderos SB-2 "Katiuscas" y un caza Polikarpov J-16, a pesar de regresar a su base con el avión materialmente agujereado.

A su regreso de España quedó encuadrado como Capitán de escuadrilla en la 7/JG27. Con 23 victorias y 13 aviones enemigos destruídos en tierra, se convirtió en el piloto alemán más famoso durante la Batalla de Francia, lo que le valió el ser condecorado con la Cruz de Caballero, siendo el segundo piloto alemán en conseguirla.

Uno de los mayores "defectos" de Balthasar era su afición a gastar bromas pesadas. Durante la campaña de Francia, Adolf Galland se encontraba volando un Me-109 con camuflaje experimental consistente en ligeros tonos amarillos y nuevos distintivos. Volando a 3.000 pies, Galland escuchó una voz en la radio que rápidamente reconoció, era Balthasar hablando con otros tres pilotos de su escuadrilla: "¿Veis ese Spitfire inglés a 3.000 pies por debajo nuestro con camuflaje amarillo? Os voy a demostrar como se derriba a un enemigo." Galland miró hacia atrás viendo como sus amigos se lanzaban tras él. ¡Wilhem! gritaba Galland en la radio; "Por favor no me derribes, soy yo, Adolf". Lo siguiente que oyó Galland fue una carcajada.

Tras morir Helmuth Wick, Balthasar se hizo cargo como Comandante de la JG 2 "Richthofen", el 16 de febrero de 1941. Poco pudo disfrutar de su mando, puesto que tras un duro combate contra Spitfires fue derribado sobre Aire el 3 de julio de 1941. Había conseguido 40 victorias en el Oeste y 7 en España.

Su sucesor al mando de la JG 2, fue Walter Oesau, el tercer piloto alemán en traspasar la barrera de las 100 victorias logrando totalizar 123, 8 de las cuales las consiguió en España.

En el período comprendido entre los meses de agosto y noviembre de 1940 mandó la III/JG 51. La Cruz de Caballero la obtuvo el 20 de agosto de 1940 siendo el 5º "as" en alcanzar 20 victorias. Durante la Batalla de Inglaterra la experiencia de Oesau se deja notar y obtiene otras 20 victorias en lucha contra lo más selecto de la R.A.F. Tras obtener las espadas para su Cruz de Caballero con Hojas de Roble, Oesau se traslada al frente ruso donde obtiene 44 victorias antes de volver al frente occidental para hacerse cargo de la JG 2 "Richthofen".

Ascendido a Coronel Oesau se hace cargo de la JG 1 "Oesau" en octubre de 1943. El escuadrón recibió su nombre como recompensa a su incansable trabajo y enseñanzas.

Pero Oesau cometió un gran error, el

*El comandante **Rolf Pingel** demostró su habilidad en el combate aéreo en el poco tiempo que tuvo antes de ser derribado y trasladado a un campo de concentración canadiense.*

gran número de misiones y combates en que había tomado parte sin descanso desde su época en la Legión Cóndor le habían causado un gran perjuicio en su modo de actuar. Galland se dio cuenta y rápidamente telefoneó al ayudante de Oesau, pero en ese mismo momento despegaba el "as" alemán para realizar el último vuelo de su vida. Se encontraba sobre Aachen cuando divisó una formación de bombarderos norteamericanos; rápidamente se lanzó sobre ellos sin percatarse de que iba seguido por Munstang y Lightnings de escolta. El "as" alemán no pudo hacer nada por esquivarlos, la Luftwaffe había perdido a uno de sus grandes ases, el Coronel Walter Oesau.

*En esta fotografía vemos al Coronel **Eduard Neumann** con el uniforme de la Legión Cóndor y la graduación de Capitán. **Neumann sería uno de los jefes del escuadrón más famoso de la 2ª Guerra Mundial.***

El 10 de julio de 1941, un Me Bf-109F, matrícula W.Nr 12764, se hallaba planeando con la hélice en bandera y el motor seriamete dañado tras un duro combate contra Spitfires. Su altura no era suficiente para lanzarse en paracaídas por lo que su piloto optó por el aterrizaje forzoso sobre la localidad inglesa de St. Margaret cerca de Dover; era el Comandante Rolf Pingel. A su regreso de la Legión Cóndor había quedado encuadrado como Capitán de la 2/JG54 "Pik-As". El 22 de Agosto se le nombra Comandante del primer Grupo de la JG/26 "Schlageter". Ganó la Cruz de Caballero el 14 de septiembre de 1940 como Capitán tras conseguir 15 victorias. Hasta el momento de su derribo había obtenido 26 victorias (4 en España) y realizado 350 misiones más de 200 con la Legión Cóndor. El resto de la guerra lo pasó en un campo de concentración canadiense.

El quinto piloto alemán en alcanzar las 100 victorias fue Herbert Ihlefeld. Su carrera como militar fue fulgurante, durante su etapa con la Legión Cóndor su graduación era de Brigada, en cinco años alcanzaría el grado de Coronel.

Tras su regreso de España, donde había obtenido siete victorias, se incorporó a la I/JG2, que poco después se denominaría JG/77. Mandó ésta desde agosto de 1940 hasta mayo de 1942. Al final de la Batalla de Inglaterra había obtenido 25 victorias. Desde mayo de 1942 hasta el final de la guerra estuvo al mando de varias unidades de caza: 52, 25, 11 y la 1. Fue uno de los pocos pilotos que obtuvo las Espadas para su Cruz de Caballero con Hojas de Roble. Voló unas 1.000 misiones, obtuvo 130 victorias (7 en España, 56 en el Oeste).

Muchos pilotos se podrían seguir citando: Trautloft 57 derribos, 4 en España), Neumann (Comandante de la JG 27), Seiler (109 victorias), etc...

Hay que tener en cuenta que el alto mando alemán, con la finalidad de entrenar al mayor número de hombres, había establecido un sistema de rotación para la Legión Cóndor, por lo que, era raro ver a algún voluntario alemán con más de 8 meses de servicio en España. En total pasaron por España unos 17.000 hombres y se efectuaron tres relevos.

**Enseñanzas adquiridas en España**

No cabe duda que los pilotos alemanes probaron sus máquinas y pulieron sus tácticas durante su estancia en la Legión Cóndor. Aprendieron lo que era enfrentarse a un caza vomitando fuego y lo que era más importante, abandonaron las vulnerables formaciones cerradas con las que volaban países como Italia e Inglaterra. No hay que olvidar que la mayoría de los pilotos alemanes se habían formado de manera clandestina en Lipezk (Unión Soviética) y en Italia, tras la firma del Tratado de Versalles que prohibía a Alemania la creación de una aviación militar.

La Guerra Española pronto mostró a los alemanes la vulnerabilidad de las formaciones cerradas. El cerebro gris de la Luftwaffe, Werner Mölders, ordenó a

## ACTUACION DE PILOTOS ALEMANES QUE PERTENECIERON A LA "LEGION CONDOR" (1) (1939-1945)

| NOMBRE | UNIDAD (2) | VICTORIAS | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|
| ADOLPH, Walter | JG 27, 26 | 28 (1 España) | Muerto sobre el Canal de la Mancha (18-9-1941) |
| BALTHASAR, Wilhelm | JG 27, 3, 2 | 40 (7 España) | Muerto en combate aéreo (3-7-1941) sobre aire. |
| BERTRAM, Otto | JG 2 | 21 (8 España) | Retirado del frente tras morir sus dos hermanos. |
| BORCHERS, Adolf | JG 51, 52 | 132 (5 Oeste) | Sobrevivió a la guerra. |
| BRETNUETZ, Heinz | JG 53 | 37 (2 España) | Muerto al realizar un aterrizaje forzoso (22-6-1941). |
| BRUCKER, Heinrich | III/STG2, JV 44 | 1 (España) | Piloto de Stuka, al final voló los Me-262, sobrevivió a la guerra. |
| EHLE, Walter | Z 61, NJG 1 | 36 | Muerto cuando al realizar la aproximación por la noche las luces de pista se apagaron, cerca de St. Trond (7-11-1943). |
| EWALD, Wolfgang | JG 52, 3 | 78 (1 España, 2 Oeste) | Derribado por Artillería Antiaérea (Rusia) fue hecho prisionero. |
| FÖZÖ, Josef | JG 51 | 27 (3 España, 9 Rusia) | Herido grave en despegue (11-7-1941) asumió puestos burocráticos. |
| GALLAND, Adolf | JG 27, 26 | 104 (Oeste) | Sobrevivió a la guerra. |
| GRABMANN, Walter | ZG 76, 234 | 12 (6 España, 6 Oeste) | Sobrevivió a la guerra. |
| HARDER, Harro | JG 53 | 22 (11 España) | Muerto a comienzos de la guerra. |
| IHLEFELD, Herbert | JG 52, 103, 25, 11, 2 | 130 (56 Oeste, 7 España) | Sobrevivió a la guerra. |
| KALDRACK, Rolf | ZG 76, SKG 210 | 21 (10 Este, 3 España) | Muerto cerca de Toropez (Rusia) (3-2-1942). |
| KELLER, Lothar | JG 3 | 20 (3 en España) | Muerto cerca de Wladimierz (Polonia) en un vuelo de observación (26-6-1941). |
| KOLBOW, Hans | JG 51 | 27 (13 Oeste) | Murió al saltar de su aparato a una altura insuficiente (16-7-1941). |
| KRAAL, Karl | JG 2, 3 | ? | Derribado por Artillería Antiaérea sobre Malta (14-4-1942). |
| LIPPERT, Wolfgang | JG 53, 27 | 29 (4 España, 4 Este) | Murió de las heridas al ser derribado (23-11-1941). |
| LOSIGKEIR, Fritz | SG2, 51, 26, 77 | 68 | Sobrevivió a la guerra. |
| LUTZ, Martin | 1 ZG 1 | Sin victorias | Muerto sobre Bristol el 27-9-1940. |
| LUTZOW, Günther | JG 3 | 108 (5 España, 18 Oeste) | Derribado sobre Donavmörth (24-4-1945). |
| MAYER, Hans-Karl | J 53 | 38 (8 España, 30 Oeste) | Desaparecido el 17-10-1940. |
| MENGE, Robert | JG 26 | 18 (4 España) | ? |
| MÖLDERS, Werner | JG 51 | 115 (14 España) | Muerto en accidente aéreo (22-11-1941). |
| NEUMANN, Eduard | JG 27 | 13 (Africa) | Sobrevivió a la guerra. |
| OESAU, Walter | JG 51, 3, 1, 2 | 123 (8 España) | Derribado el 11-5-1944. |
| PINGEL, Rolf | JG 26, 53 | 26 (4 España) | Derribado sobre Inglaterra fue hecho prisionero. |
| PITCAIRN, Douglas | | 14 | Retirado a puestos burocráticos. |
| RADUSCH, Günther | 2/L 61, NGJ 3 | 64 (Nocturnas, 1 España) | Sobrevivió a la guerra. |
| REDLICH, Karl-Wolfgang | JG 27 | 43 (2 España) | Muerto en combate sobre St. Pölten (29-5-1944). |
| RESCH, Rudolf | JG 52, 51 | 94 (1 España) | Muerto en acción sobre Orel (Rusia) (11-7-1943). |
| RÖDEL, Gustav | JG 27 | 98 | Sobrevivió a la guerra. |
| ROSSIWALL, Theodor | ZG 76, NJG 4 | 17 (2 España) | Sobrevivió a la guerra. |
| RUBENSDÖRFFER, Walter | ? | Sin victorias | Derribado por cazas británicos sobre Croyoon (Inglaterra) (15-8-1940). |
| SCHELLMANN, Wolfgang | JG, 2, 27 | 26 (12 España) | Salto en paracaídas y fusilado por rusos (22-6-1941). |
| SCHILLING, Joachim | JG 27, 26 | 8 (5 España) | Derribado sobre Inglaterra fue hecho prisionero (6-9-1940). |
| SCHOB, Herbert | ZG 76, 26 | 28 (6 España) | Sobrevivió a la guerra. |
| SPIES, Wilhem | JG 26 | 20 | Muerto sobre Suchinitchi (Rusia) (27-1-1942). |
| TIETZEN, Horst | JG 51 | 27 (7 España) | Muerto en acción. (18-8-1940). |
| TRAUTLOFT, Hannes | JG 51, 54 | 57 (4 España) | Sobrevivió a la guerra. |
| VON BONIN, Hubertus | JG 26, 54, 52 | 77 (4 España) | Muerto en combate aéreo sobre Witebsk (Rusia) (15-12-1943). |
| WANDEZ, Joachim | SG 54 | 75 | Derribado en combate sobre Ostashkov (7-10-1942). |
| WILCKE, Wolf-Dietrich | JG 53, 3 | 162 (25 Oeste) | Derribado por mustangs sobre Schöppenstedt (23-3-1944). |

(1) Unidamente se mencionan pilotos de caza, excluyendo a los de bombardeo.
(2) JG es la abreviatura de Jagdgeschwader (Escuadra de Caza).

= Cruz de Caballero. = Hojas de Roble. = Espadas. = Diamantes.

***El máximo as de la Cóndor con 14 victorias*** *el Coronel* ***Werner Mölders*** *verdadero estratega de la Luftwaffe. En esta curiosa fotografía se encuentra recibiendo las novedades de su mecánico, antes de partir para una misión durante la Guerra Española.*

sus hombres de la 3/J88 en 1938, no volar la formación en cuña, ya que además de limitar la visibilidad de sus integrantes, reducía el espacio de maniobra e impedía toda cobertura mutua. Por contra, implantó la "Rotte", la pareja, en la cual el jefe se ocupaba de la navegación y del ataque, siendo la principal misión de su compañero vigilar el espacio aéreo y cubrir a su jefe en caso de ser atacado. Después de esta formación se encontraba la "Schwärm", patrulla, compuesta por dos parejas en línea de frente. La escuadrilla distribuida por Schwärme cubría unos dos mil quinientos metros, escalonándose sus patrullas en altitud y siempre en dirección opuesta al sol para asegurarse protección contra un ataque por sorpresa. Mölders no había sido el inventor de esta táctica ya puesta en práctica por Bölcke durante la 1ª Guerra Mundial, únicamente se había limitado a perfeccionarla y adecuarla al nuevo material, siendo el mismo dispositivo excepto las distancias entre aviones que habían pasado de 60 metros (radio de giro del Fokker) a 200 metros (radio de giro del Messerschmitt).

Ninguno de los grandes Ases de la Cóndor se encuentra entre los veinte primeros pilotos alemanes en cuanto a número de victorias; pero ésto tiene una fácil justificación, cuando los pilotos que

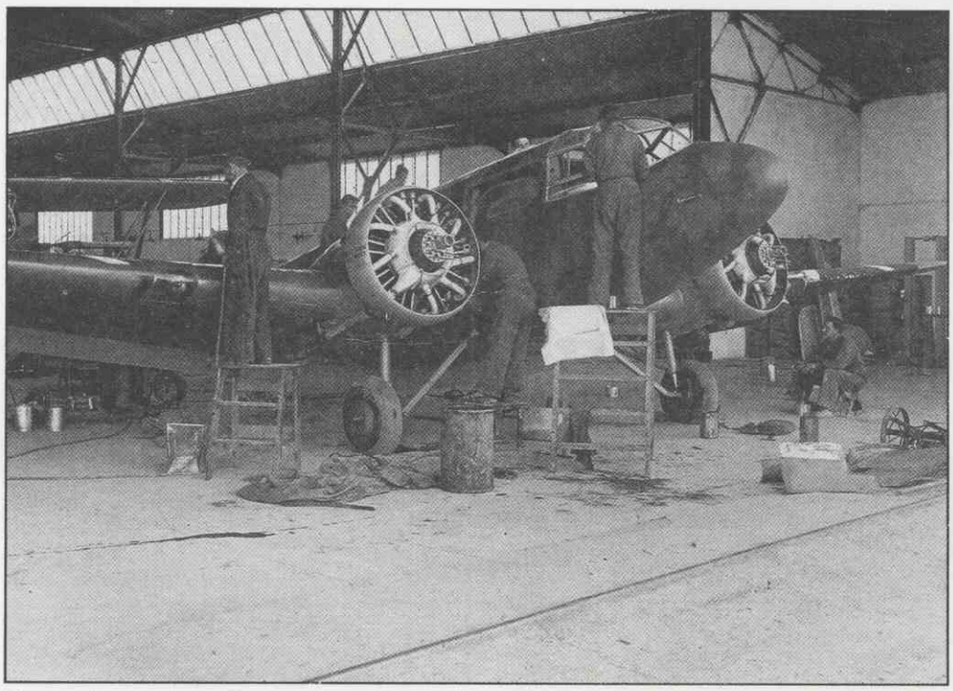
***Herbert Ihlefeld,*** *brigada durante la Guerra Española,* ***llegó al grado de coronel de la Luftwaffe,*** *acumulando un total de 130 derribos.*

actuaron en España regresaron a su patria comenzaron a luchar contra los pilotos de la R.A.F. (Fuerza Aérea Británica), sus fulgurantes éxitos y la política del Alto Mando de la Luftwaffe consistente en entregar el mando de grandes unidades a los pilotos que destacaban al comienzo de la guerra, hizo que pilotos como Galland, Mölders, Lützow, etc... se les prohibiera volar con la misma asiduidad que a un piloto de combate normal. A pesar de ello no hay que olvidar que los cinco primeros pilotos en alcanzar los 100 derribos durante la segunda guerra mundial habían pertenecido a aquel grupo reducido de hombres que experimentó lo que era el combate real en una unidad llamada Legión Cóndor. ■

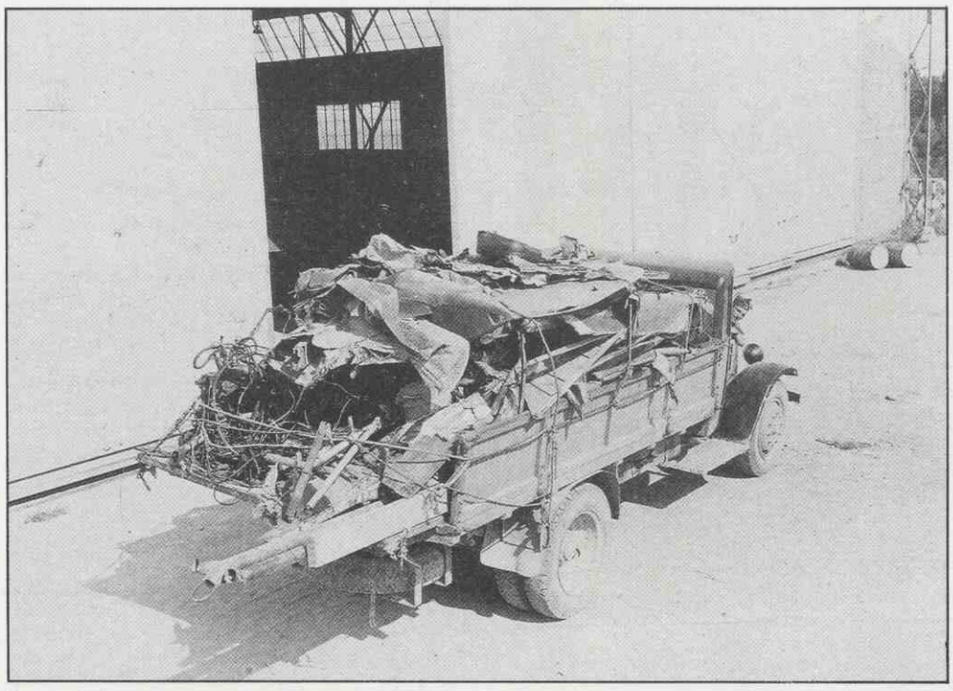
***Quiero expresar mi más sincero agradecimiento por sus valiosas informaciones al Teniente General Adolf Galland, a Rolf Pingel, Eduard Neumann, Erich Hartmann y a la Jager Blatt (Revista de los Veteranos de la Luftwaffe.)***

# MATACAN, Base Aérea

**FRANCISCO MORALES IZQUIERDO**
**Teniente Coronel de Aviación**



*Airspeed "ENVOY" AS-6G, al servicio del* ***General Mola*** *durante una revisión en el aeródromo de Agoncillo.*



*Restos de la avioneta que transportaba al* ***General Mola,*** *pilotada por el* ***Capitán Chamorro.***

## *Introducción*

EL aterrizaje, en enero de 1937, de una avioneta que transportaba al General Mola y la llegada, no bien contrastada, de la Legión Cóndor, a finales del 36 ó principios del 37, marcan el nacimiento de la Base Aérea de Matacán. Se cumple pues, este año, el quincuagésimo aniversario de su fundación. Tal efemérides, importante para el Ejército del Aire y para la propia ciudad de Salamanca, merece ser destacada. Y así lo ha sido, no solo en los medios de comunicación social, sino también en importantes voces locales, que sueñan con una gran fiesta que, resaltando dicha conmemoración, sirva para seguir uniendo a las sociedades civil y militar.

Cincuenta años de vida, quinientas mil horas de vuelo, y cien mil aproximaciones radar, son de cualquier forma, concreto resultado de una labor continuada de veinticinco mil hombres.

El trabajo que se expone a continuación es síntesis de los que han aparecido en el diario local "El Adelanto". En él se intenta mostrar el determinismo que empujó a la "palma llana de Matacán", que cantara Gerardo Diego, a ser destino final de Base Aérea y de Centro de Enseñanza y, por último, la honda penetración de la Base y sus hombres, en la tierra charra, en el pueblo salmantino.

***Matacán** en abril de 1943, vista desde el aire. Al fondo se aprecian los **primitivos barracones** dos de los cuales aún permanecen en pie.*

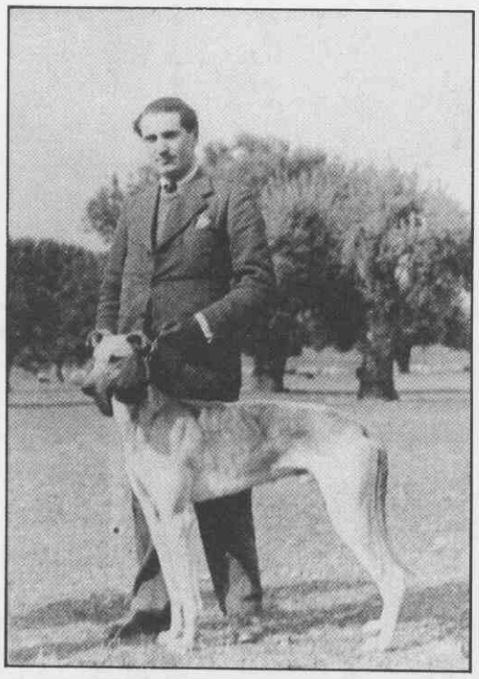
*Ruinas del castillo de* ***Bernardo del Carpio,*** *próximo a* ***Matacán.***

***Los Arapiles,*** *donde Wellington y Marmont se enfrentaron.*

## *Matacán, Base Aérea*

CUENTAN los estudiosos dedicados a escudriñar en los primeros años de la vida de nuestra tierra, que la capital salmantina y sus aledaños estaban anegados por las aguas de un gran lago. Los cantos rodados encontrados en tesos de gran altura respecto al cauce actual del río y la prueba irrefutable de los numerosos quelonios fósiles del Eoceno extraídos de los yacimientos vecinos de San Morales y Babilafuente, parecen confirmarnos la teoría de que Matacán fuera terreno sumergido. Con el tiempo, el nivel del agua descendería, las temperaturas se harían más benignas y el que luego sería río Tormes empezaría a abrirse paso, dividiendo salomónicamente, unas tierras que, allá por el siglo VIII a.C., darían asiento al pueblo agrícola de los vacceos, en su margen derecha, y al ganadero de los vettones, en su izquierda. Pero ya antes, en la Edad de Bronce, Matacán se encuentra habitada por aquél, o aquéllos, a quienes pertenecieran las hachas de piedra pulimentada y el hacha plana trapecial de cobre, encontradas en el solar de Castañeda que hoy ocupa la Base.

El llano terreno de sedimentos que habían dejado las aguas al retirarse, se convirtió probablemente, en pronto y excelente lugar de pastoreo y siembra lo que, aprovechando la secundaria vía romana que unía Salamanca con Alba, facilitó la instalación, justo en los límites de la Base, de una lujosa villa romana, como se deduce de los grandes y bonitos mosaicos hallados, de nuevo en Castañeda, así como dovelas, fustes de columnas y cerámicas (1). Más no solamente vive y crece en nuestro suelo el hombre del siglo IV, sino que también muere y se entierra, como se desprende de la sepultura que, formada por lajas de pizarra y solera de tégulas, se descubre en terrenos que



***D. Francisco Seirul-lo,*** *el galgo* ***Fandango*** *y la mítica encina, preludio de la* ***B.A. de Matacán.***

(1) *Catálogo Monumental de la Provincia de Salamanca —Gómez Moreno—.*

*El primer barracón construído en Matacán.* ***antes de 1940,*** *asiento de la* ***Legión Cóndor, Aviación Legionaria, Iberia, Lufthansa...*** *etc.*

*Teniente Coronel* ***Luis Roa Miranda,*** *Jefe de la Base Aérea de Matacán desde julio del 39 hasta marzo de 1945.*

podrían ser de la Base, junto a una sortija de cobre y clavos de hierro, que hacen pensar fuera un ataúd de madera el empleado en esta ocasión (2).

Andando el tiempo, entra Carlomagno en España como resultado de alianza e interés propios. Con él, su pariente el mítico Roldán. Enfrente, al mando de las tropas castellano-leonesas, el legendario Bernardo de Carpio, a quien la leyenda convierte en el poseedor de la espada que mató al francés. "En lo que hubo Cid no hay duda, ni menos Bernardo de Carpio", escribe Cervantes en el Quijote. Por su parte, Alfonxo X, en su Primera Crónica General de España, nos dice "et cuando llegó a un otero, et cató a todas parte, et vió toda aquella tierra tan fermosa et tan cumplida que todas las cosas que mester era a omme et fizo y en aquel lugar un castillo muy fuerte et muy bueno et pusol nombre de Carpio; et dalli adelante llamaron a el Bernardo de Carpio". Sobrino de Alfonso II "El Casto" luchó con denuedo para merecer el perdón real del padre, que penaba en prisión por haber casado sin consentimiento con la hermana del monarca. Al no conseguirlo marchó de la Corte viniendo a recalar a orillas del Tormes. Tan cerca estuvo de Matacán, que aún ahora, cuando se alarga la mirada hacia el Sur, se encuentra la vista con los restos de aquel "castillo roquero al extremo de una loma, colgado sobre el abismo" —como describiera el Padre Morán (3)— donde a no más de media legua, tendría Bernardo, a buen seguro, amplio

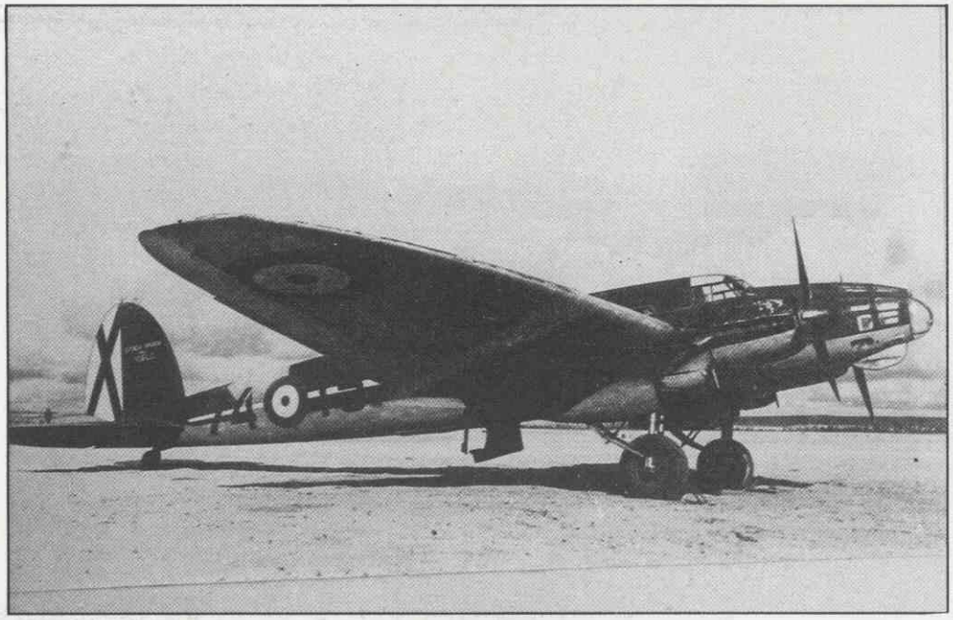
(2) *Carta Arqueológica de España —Maluques de Notes—.*

(3) *Breve Reseña Histórico-Artística de la provincia de Salamanca —Padre Mesas—.*

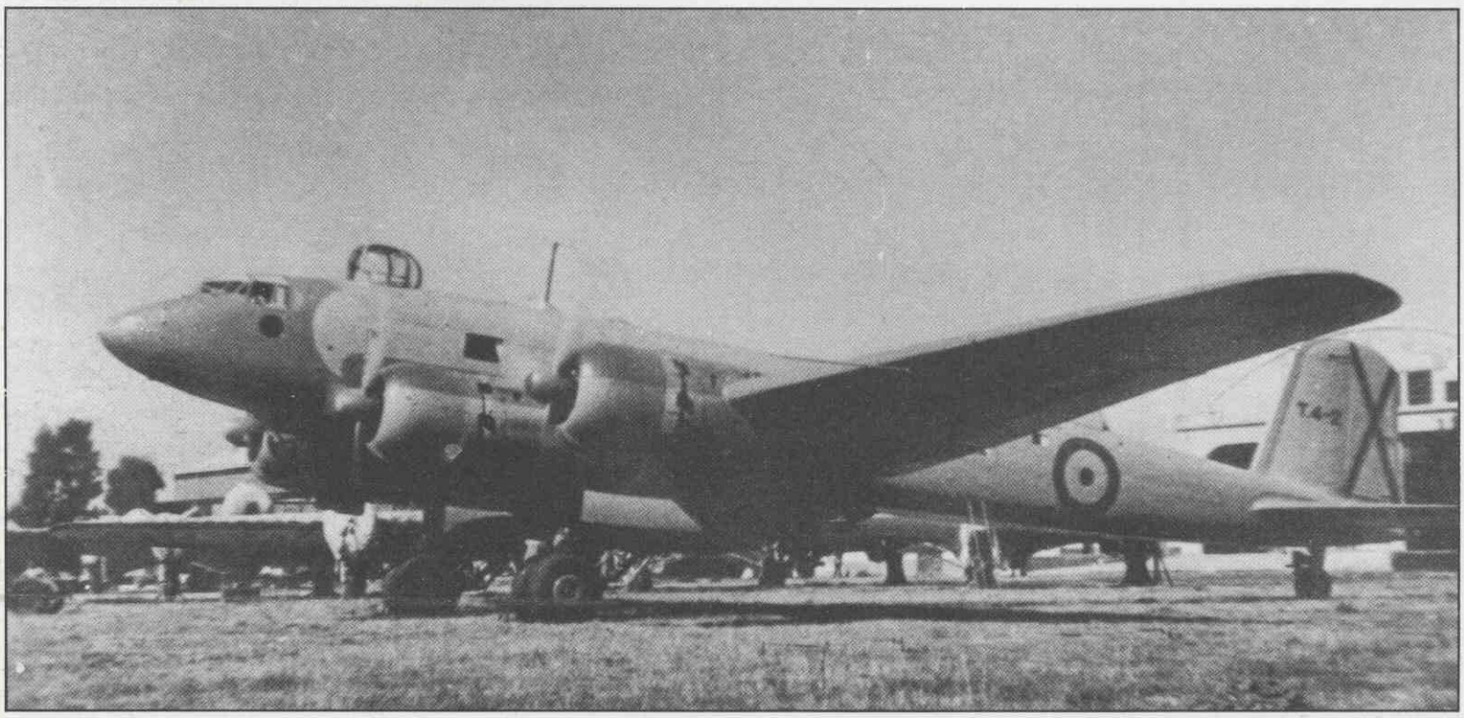
***Ju-52 de "Iberia,*** *Compañía de Transportes S.A.", primera en el enlace de Salamanca con otras ciudades españolas.*

Los **Junkers (Ju-52)** son los primeros aviones "empadronados" en Matacán.

Otro de los pioneros de la aviación en Salamanca es el **He-111,** que puede observarse en la fotografía de la izquierda y en la línea de la foto superior, donde al fondo están los **Ju-52.**



El **Focke Wulf-200C** "Cóndor", con denominación T.4-2, prestó servicio en la Escuela Superior de Vuelo del 1945 a 1948.



sitio de rápidas cabalgadas, precursoras de las que hoy elevan al cielo a otros metálicos corceles. Un medallón con su imagen, deja para el recuerdo —en la Plaza Mayor de Salamanca— al héroe leonés, al Señor de Matacán, mientras que el Romancero lo inmortaliza en preciosos versos.

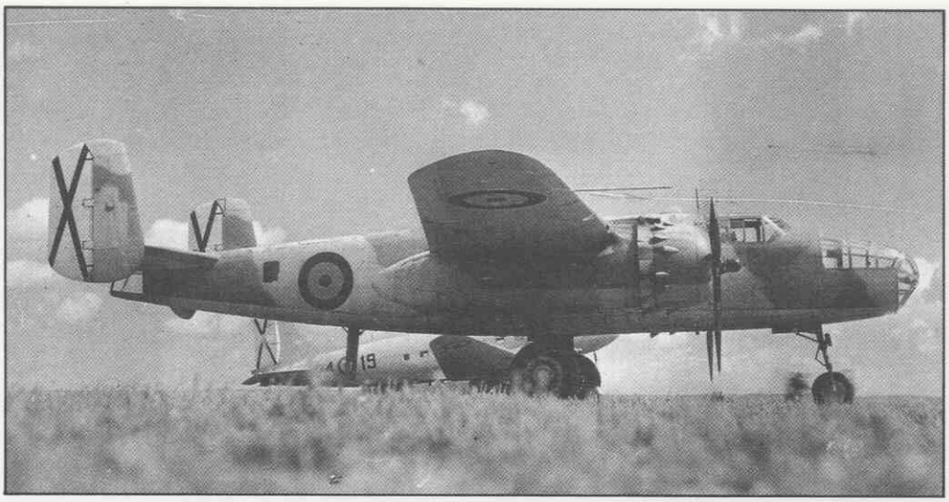
La Guerra de la Independencia puso cruentas notas de dolor en los comienzos del siglo XIX. El Ejército aliado se enfrentaba al francés con la suerte de Europa en juego. El pueblo español, a falta de un consistente ejército nacional, defendía con valentía, a su Patria, subiendo al olimpo de los héroes, nombres propios como el de don Julián Sánchez "El Charro". Salamanca continuando con su triste destino, vuelve a ser zona de avanzadas y retiradas, siendo unas veces de unos, otras de otros. Sitiaba Wellington a los franceses que se hacían fuertes en los conventos salmantinos de la Merced, San Cayetano y San Vicente. Marmont regresaba intentanto socorrer a sus hombres. Los aliados rodeaban la ciudad, mientras que los franceses situaban sus fuerzas en la ribera derecha del Tormes, entre Huertas y Cabezabellosa. Fue el 24 de junio de 1812 cuando "antes de la aurora, diez mil infantes franceses y mil ginetes cruzaron el Tormes por Huerta; contrapúsoles Wellington su primera y séptima división, que pasaron también el río, al mando de Sir Thomas Grahan, juntamente con una brigada de Caballería; se apostó lo restante del ejército inglés entre Castellanos y Cabrerizos. Hora de mediodía sería cuando avanzó el enemigo hasta Calvarrasa de Abajo; mas vislumbrando a sus contrarios apercibidos, y que éstos les seguían en sus movimientos, parose, y tornó muy luego a su estancia anterior" (4). La llanura de Matacán, dura, lisa, sin obstáculos, apta para la marcha de tan imponente ejército, estaba en el centro, siendo paso obligado entre las localidades vecinas de Huertas y Calvarrasa. Un mes más tarde, el 21 de julio, en la víspera de la Batalla de Arapiles, es posible que las águilas napoleónicas regresaran a Matacán para dormir, algunos de ellos, su postrer sueño terrenal, cuando "tienen que detenerse y pernoctar, en su mayoría, entre Encinas de Abajo y Babilafuente" (5).

Tendrían que pasar ciento veinticuatro años, para que Matacán volviera a albergar a un ejército. Fueron unas lluvias otoñales del decimoquinto día de octubre de 1936, la circunstancia detonante, el pistoletazo de salida en la búsqueda de mejores y más permeables terrenos que permitieran mayor seguridad en las operaciones aéreas de tomas y despegues, evitando, por contra, la inutilidad de la Fuerza Aérea por encadenamiento del terreno. Así fue como el encharcamiento de la dehesa "San Fernando" —desde donde

---

*(4) Historia de Salamanca —Villar y Macías—.*
*(5) Batalla de Arapiles —Alonso Baquer—.*

*El **Ju-290** se utilizó en Matacán como transporte de alumnos en viajes de estudio al extranjero.*



*B-25 Mitchell, único ejemplar que ha tenido el Ejército del Aire.*

operaba el 22 Grupo de Bombardeo, al mando del Comandante Gil Mendizábal según unos o Pardo Prieto según otros— propició una reunión de Oficiales, en la que se comentó la dificultad que se tendría para mantener la actividad aérea en el Sector del Oeste, si no se disponía de un campo de vuelo que pudiera soportar las inclemencias del tiempo. Luis Hernández, soldado voluntario, terció en la conversación, para hacer llegar al conocimiento de aquellos pilotos, que él sabía de un lugar, que posiblemente, reunía las condiciones expuestas, y que lo conocía bien por haber cazado allí liebres con galgo y a caballo, después de intensas lluvias.

A primeras horas de la tarde, el Teniente Coronel Lecea y don Ricardo Soriano, Marqués de Iwanrey, se hacen acompañar por el soldado antes mencionado, al terreno anunciado, que no era otro sino aquél donde la Sociedad Galguera salmantina tenía su coto, cerca del pueblo de Encinas. El campo gustó, comprobándose que, a excepción de una zona arbolada con pinos, la única parte negativa la constituía la escasez de vegetación que dificultaba el enmascaramiento de los aviones. Tras los contactos pertinentes con los dueños del mismo —don amador González y sus tres hermanas— estos cedieron el terreno voluntariamente y hasta la finalización de la contienda civil, al Ejército del Aire.

Hasta aquí llega la versión oficial del nacimiento de la Base. Respecto a la cual, es necesario introducir una ligera pero importante matización, dando por primera vez, la entrada en escena que por justicia le corresponde, a D. Francisco Seirul-lo presidente de la Sociedad Deportiva Galgera, a quien recurrieron los aviadores, por mediación del alcalde de la ciudad Cte. Valle, al enterarse de que los terrenos apetecidos estaban arrendados por la Sociedad que el polifacético salmantino presidía. Fácil encaje tiene así ambos nombres en la trama de la génesis de Matacán como Base Aérea.

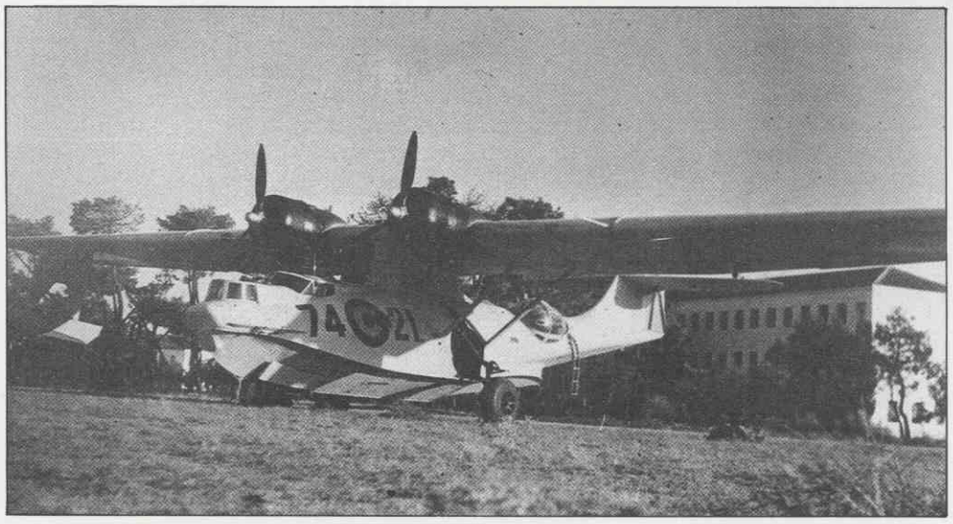
También pudo ser que ambas gestiones coincidieran en el tiempo, pues ya se sabe que cuando existe necesidad de buscar una solución que resuelva un problema, son varios los hilos que se tocan y varios, también los caminos que se recorren, para intentar llegar a la luz por el más rápido de ellos.

Por tanto, no se puede desbancar a nadie, y así, sin embargo, se puede hermanar a Paco Seirul-lo y Luis Hernández en el patrinazgo de nuestro aeródromo militar.

Aunque al bautizar el nuevo campo, alguien propuso el nombre de "Santa Teresa", en honor de la madre del propietario, el de "Matacán" predominó, no sólo por la razón de no ser aceptado por los familiares de la señora alu-

*Entrada de la Base Aérea.*

*Imposición de la Medalla Aérea al* ***Coronel Pombo,*** *Jefe de Matacán de marzo del 47 a julio de 1954.*



*Consolidated PB "Catalina", único ejemplar que sirvió en la Aviación española.*

*Formación en vuelo de T-6 "Texan", uno de los principales artífices de la historia de Matacán.*

*En primer plano un T-6, al fondo Matacán. Base que lo acogió desde enero de 1958 hasta junio de 1972, en que salió hacia la Academia General.*

dida, sino, también, por el arraigo popular que había encontrado el dictado por el ocurrente odontólogo y galguero salmantino. De esta forma, el campo, el aeródromo, la Base Aérea de Matacán, se incardina en Salamanca de forma permanente, sucediendo a los efímeros asentamientos aéreos de Arauzo y San Fernando (6).

En fugaz repaso de la Historia, hemos visto como el río Tormes primero, el prehistórico hombre salmantino del Bronce después, los soldados del ejército imperial francés más tarde, y los cazadores de espíritu deportivo por último, han ido conformando, configurando unos terrenos y un estilo, que llevaron, al fin, a la creación de una Base Aérea, de fuerte raigambre salmantina y de gran solera profesional, títulos ambos ganados a pulso, por los muchos hombres y mujeres, que por aquí han pasado, en sus recién cumplidos cincuenta años.

## *Tiempo de guerra*

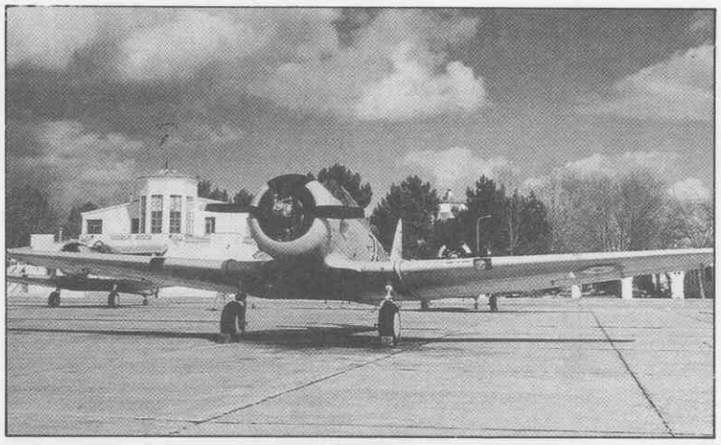
UNA vez reconocida —por aviadores y técnicos— la planicie de Matacán, recibida la aprobación para la realización de las operaciones aéreas que se pretendían, y aceptada la generosa cesión hecha por don Amador González —propietario de la finca— para la utilización de los terrenos hasta el final de la campaña, el Mando Aéreo envió a Matacán al Sargento Guzmán al frente de un reducido grupo de soldados, para proceder al acondicionamiento del campo. Con la limpieza de los retamares, en el mes de noviembre de 1936, se inician, por tanto, los trabajos que conducirían a la creación de la Base Aérea de Matacán.

Pese a que el primer avión del que se tiene noticia que utilizara estos terrenos, fue el ya citado en que viajara el General Mola en julio de 1936 —tres meses antes de que se pensara en su utilización como campo de vuelos— y que, más tarde, mientras se procedía a las primeras tareas de saneamiento, aterrizara otra avioneta, a cuyos mandos iba su propietario el Marqués del Mérito, podemos decir que la Base Aérea de Matacán no empieza a utilizarse como tal, hasta que no llega destinada a la misma la primera unidad aérea, lo que ocurriría en diciembre de 1936 o primeros días de 1937, cuando aterrizan en el antiguo coto galguero, los primeros "Ju-52" —los famosos "Junkers"— de la Legión Cóndor.

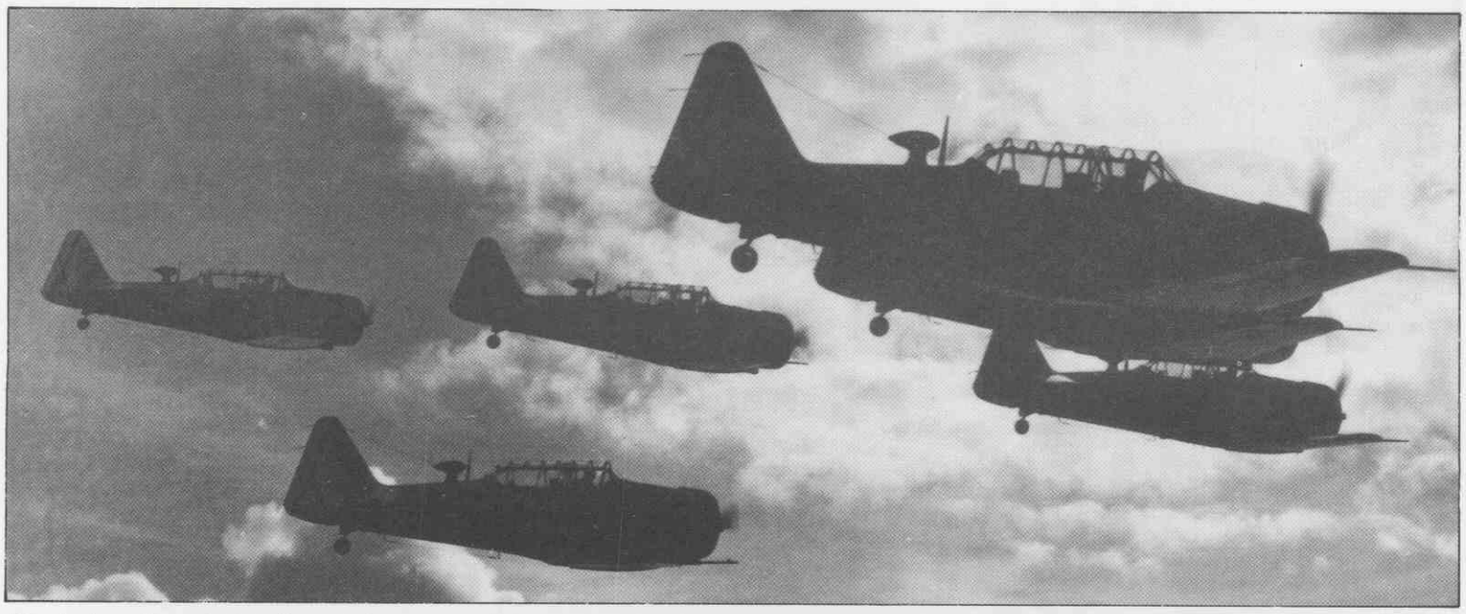
---

*(6) Cincuenta años corriendo liebres —Francisco Seirul-lo—.*

*Formación de T-6 de la* ***Escuela Básica de Pilotos.***



*Línea de* ***T-6*** *con los locales de la Escuela Básica al fondo.*



*Más de dos mil trescientos pilotos se formaron en T-6 mientras surcó los cielos salmantinos.*

La buena situación de Matacán, en cuanto a la distancia a los distintos frentes, le confería una cierta importancia que va variando con las necesidades de la contienda. Pasan por ella, los aviones alemanes de la Legión Cóndor, los italianos de la Aviación Legionaria y los españoles de dos figuras legendarias: García Morato y Haya.

Mientras los cañones continuaban dejando oir su tronante voz, los trabajos, en Matacán, eran acelerados, buscando rápidas soluciones a la cobertura técnica de los aviones, al apoyo logístico de los hombres destinados y a la defensa de los previsibles bombardeos. A tal fin, a los primeros trabajos de limpieza y desbrozamiento del campo, siguieron las labores de levantamiento y construcción de la infraestructura que darían a la Base su propia configuración. La hospitalidad de los propietarios de la finca "Castañeda", proporciona alojamiento, en aquellos fronteros días, a los primeros hombres destacados bajo el mando del sargento Guzmán.

Con la urgencia que el caso demandaba, se levantaron unos barracones, donde se instalaron los servicios necesarios para la operatividad de las Unidades destinadas. Dos de estos edificios —humildes en su estructura, pero orgullosos en su historia— aún permanecen en pie, como auténticas reliquias, pidiendo, en su silencio, una restauración —no muy gravosa por otra parte— que pudiera llevarles a la digna misión de un posible museo de la historia de Matacán. En ellos se decidieron importantes misiones, por ellos pasaron laureados aviadores, se impartieron diferentes cursos, y en ellos tuvieron sede, además de las fuerzas militares la línea aérea pionera en el enlace de Salamanca con otras ciudades españolas. En efecto, la titulada "Iberia, Compañía de Transportes S.A.", puso en servicio con pilotos alemanes —en agosto de 1937— una flota de "Ju 52" para cubrir las líneas que unían nuestra ciudad con Tetuán (400, 720), Vitoria (160, 286), Burgos (110, 198), Cáceres (90, 162), y Sevilla (200, 360), con las tarifas en pesetas, y para los viajes de ida o de ida y vuelta, que se incluyen entre paréntesis (7).

Coetáneos y vecinos de los alargados barracones, resisten aún al tiempo, cegados por grandes cantidades de tierra, dos refugios subterráneos de robusta fábrica, de los que sólo son visibles sus cubiertas superiores. En

*Otra perspectiva del mismo avión. Al fondo se aprecia un Ju-52.*

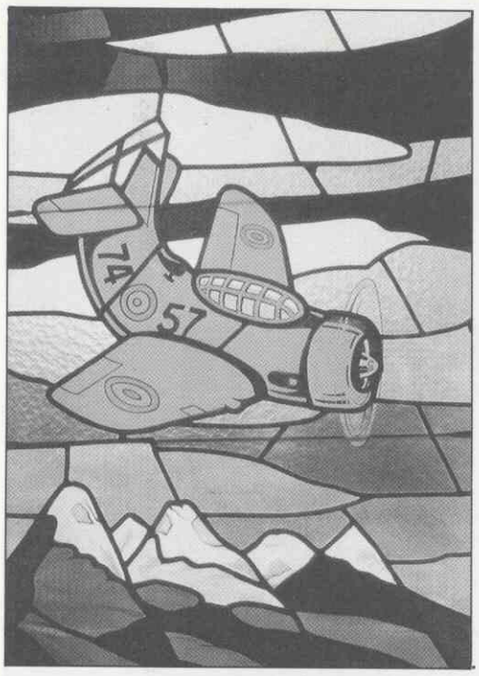
(7) *El Adelanto 17 y 22 de agosto de 1937.*

ellos debieron cobijarse los hombres de Matacán, durante los bombardeos aéreos sufridos en 1936 (30 de octubre) y 1937 (28 de julio, 1 de agosto, 21, 25 y 28 de noviembre).

A estas primeras edificaciones de urgencia, fueron siguiendo otras que iban convirtiendo el primitivo aeródromo de fortuna en otro de mayores y mejores servicios. La Torre de Mando, donde se establecieran —junto a la Jefatura y la Mayoría— las primeras aulas de instrucción y algunos servicios, tales como la estación Radio Fija (punto a punto); el característico "Briefing", que sirviera como primer Pabellón de Oficiales; hasta la construcción de éste; el Taller de Aviones, con preciso y extenso trabajo entre sus paredes desde su nacimiento y el Escuadrón de Tropa, destinado a los dormitorios de la misma, fueron las primeras construcciones levantadas en la llanura de Matacán.

Al mismo tiempo que Villagonzalo veía crecer en sus términos lo que más tarde sería una importante Base Aérea, Salamanca ciudad iba tiñiéndose con el color azul de los uniformes del Ejército del Aire, cuya Jefatura, al mando del General Kindelán, establecía su sede en el edificio que los jesuitas tenían en el paseo de San Antonio, a donde fue a parar, a finales de 1937, la Estación Central de Radio que Aviación tenía localizada en el Asilo de Ancianos Desamparados que existía en la carretera de Valladolid, próximo a la Plaza de Toros.

Años de guerra fueron estos últimos de los treinta. Crueles por bélicos y desgarradores por la rota fraternidad. En ellos, y por la necesidad, comenzó la relación entre salmantinos y aviadores. Recatada en un principio, profundamente enraizada más tarde. Decir hoy Matacán, es decir Salamanca. Y allá por donde vuelen las alas de los "Buhos" y los "Amigos", allá por donde posen sus indicativos, se seguirá hablando, como desde hace cincuenta años, de Salamanca y Matacán.



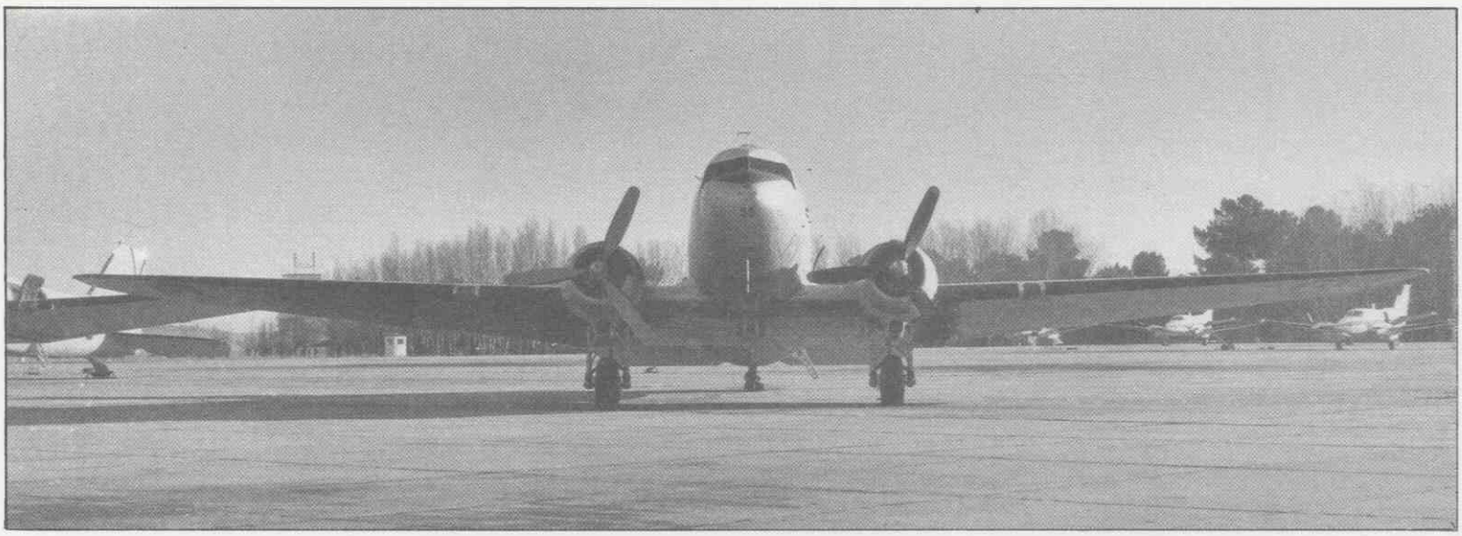

*Vidriera de la* ***Torre de Mando,*** *con el emblema de la Escuela Básica de Pilotos.*

## *Aviones*

LOS primeros aviones a los que se les puede conceder con toda justicia el acta de empadronamiento en Matacán, son los Junkers (Ju-52) que con su chapa ondulada nacieron en la década de los 20, de la mano del profesor Hugo Junkers. Desde su llegada con la Legión Cóndor hasta su desaparición a finales de los sesenta, mantuvieron una gran actividad, iniciándose con ellos, en Salamanca, la Escuela de Vuelos Sin Visibilidad.

Junto a los anteriores, la anécdota la marcan el North American B-25 y el Ju-290. El primero de ellos, conocido como "Mitchell", en memoria del General americano defensor de la teoría de la supremacía del poder aéreo, fue el único ejemplar que ha tenido el Ejército del Aire, al que vino a parar a

*El D-C une su nombre a la Escuela de Polimotores, donde se forman la totalidad de los pilotos militares de Transporte.*



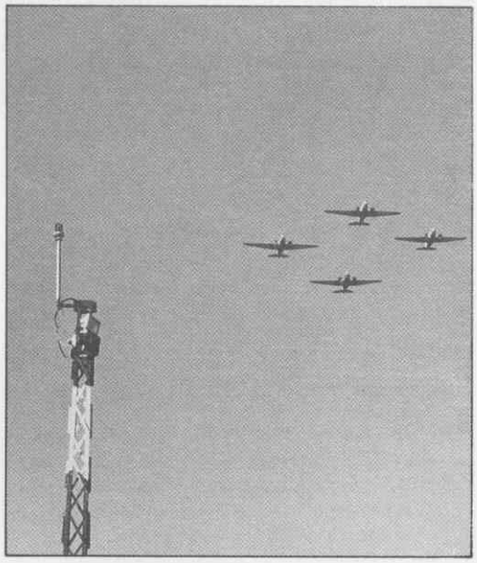
*Vista frontal del* ***Douglas DC-3.*** *Al fondo el paisaje típico de Matacán.*

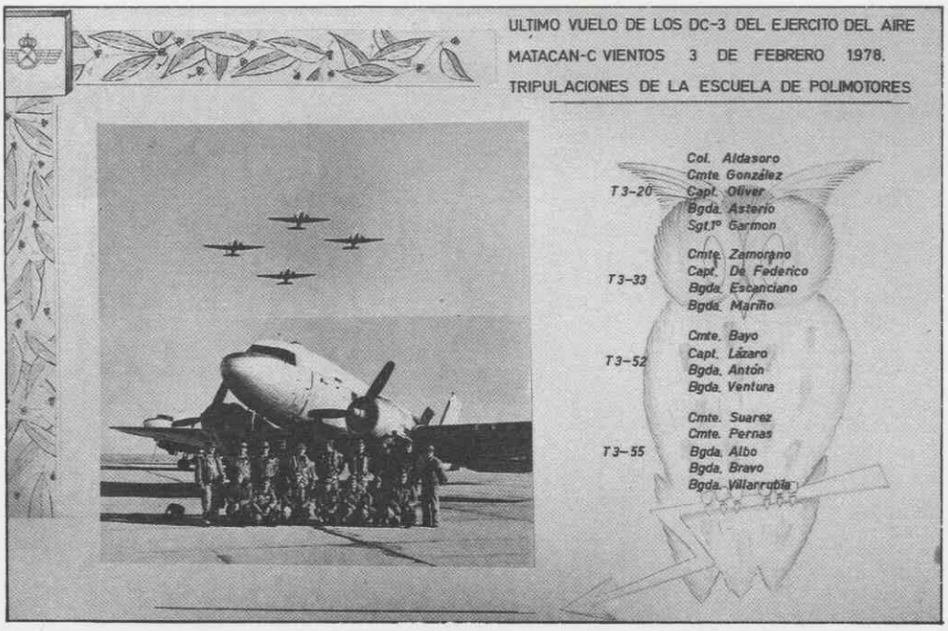
causa de un aterrizaje de emergencia que tuvo que realizar en el aeródromo de Nador, Melilla, en enero de 1943, cuando volaba con colores de la USAF. Tras una inmovilización de 6 años, pasó a Matacán en 1950, cumpliendo servicio hasta su baja y desguace. Fue una pena no haber conservado esta reliquia. El segundo de ellos, que procedía de la compañía alemana Lufthansa, sirvió, con sus cuatro motores BMW y su gran capacidad para 60 pasajeros, como un magnífico avión para transportar alumnos en viajes de estudio al extranjero.

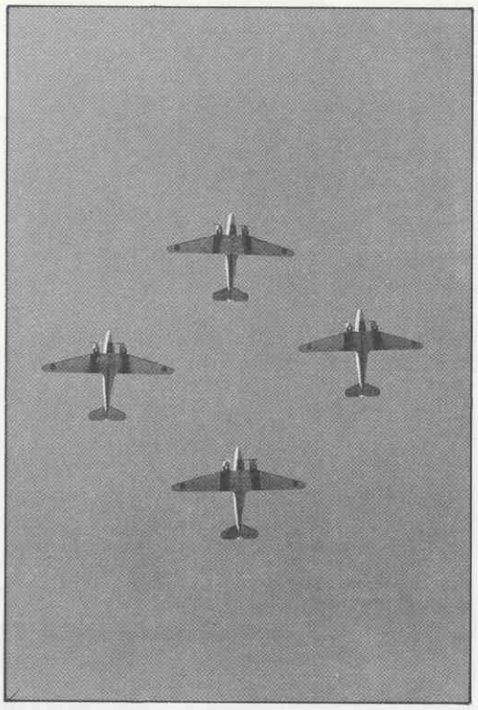
Los veteranos Focke-Wulf FW 200 "Cóndor", Heinkel He-111 y Consolidated PB "Catalina" y los más modernos Dornier DO-27, Hispano Aviación H 17-200 "Saeta", Piper-Navajo, Beech Baron-Bonanza y King-Air C-90 y C-100, dan escolta a los que, con el pionero Ju-52, son los principales artífices de la historia de Matacán, es decir al North-American T-6 "Texan", al Douglas DC-3, al CASA C-212 "Aviocar" y al CASA C-101 "Aviojet".

El T-6, está unido íntimamente a la Escuela Básica de Pilotos y al indicativo "Charro" que, en homenaje al pueblo salmantino, paseó por todos los cielos de España. Más de un millón de pilotos se formaron en él, en todo el mundo, siendo 2.320 los que lo hicieron en Matacán, donde desarrolló 190.000 horas de vuelo, desde que se incorporara a su flota en enero de 1958, hasta su salida hacia la Academia General en junio de 1972.

El DC-3, une su nombre, sin embargo, a la Escuela de Polimotores, donde se vienen formando la totalidad de los pilotos militares de Transporte. Durante quince años (1963-1978) se dejó ver en el cielo salmantino, la inconfundible silueta del que está considerado como uno de los mejores y más efectivos aviones que hayan sido construídos. Su primer vuelo, en 1935, se realizó el día que se celebraba el trigésimo segundo aniversario del vuelo de los hermanos Wright. Su último vuelo en Salamanca, fue el 3 de febrero de 1978, siendo su destino el bien ganado retiro en el aeródromo de Cuatro Vientos. Aquel día, una espléndida formación de "Buhos" enfiló la Plaza Mayor en emotiva despedida a la ciudad que les había cobijado. Hoy, los jardines de Matacán echan de menos su presencia, guardando su mejor lugar para cuando sea dispuesto acompañe en vuelo eterno, al viejo "Cha-







*Los últimos DC-3 de Matacán, que se entregaron a la Maestranza Aérea de Madrid en febrero de 1978.*

rro" que "pica su pasada", frente al Pabellón de Alumnos, donde se alojaron, promoción tras promoción de sus futuros jóvenes pilotos.

Los dos modelos más representativos, actualmente, de la industria aeronáutica española componen el grueso de la flota aérea del Grupo de Escuelas. El CASA C-212, es un bimotor de transporte medio, de gran facilidad de mantenimiento, fiabilidad y buenas condiciones de vuelo, del que han sido construídos 400 ejemplares. Sus cortas carreras de despegue (400 mts.) y aterrizaje (250 mts.) que le posibilitan para su actuación en pistas cortas de características STOL y sus fenomenales condiciones para el lanzamiento de paracaidistas y de cargas, le han hecho presente en más de 30 países. En la Escuela de Transporte Salmantina, se le emplea para la calificación militar de Transporte y Supervisión de cargas y para el lanzamiento de paracaidistas.

El más moderno de los aviones salmantinos, el CASA C-101 llega a nuestra Base nueve años después que, ante S.M. el Rey, iniciara el vuelo de presentación. Dos días antes, el 27 de junio de 1977, había efectuado su primer vuelo en la misma Base Aérea de Getafe. Reactor de entrenamiento básico y de apoyo, reúne características de buena aceleración y de gran maniobrabilidad, tanto a alta como a baja cota, amplia visibilidad y asientos eyectables a altura y velocidad cero, lo que le convierte en un aparato idóneo para el reentrenamiento al que son sometidos los pilotos militares reactoristas, destinados en misiones apartadas del vuelo.

De la hélice al reactor, siempre desempeñando misiones docentes, la actividad de todos los aviones mencionados ha sido constante, estando a sus mandos, la casi totalidad de los aviadores militares. Más de medio millón de horas de vuelo avalan una trayectoria, un trabajo dedicado a España, desde el cincuentenario enraizamiento de Salamanca.

## *Centro de enseñanza*

OBSERVANDO en el tiempo cual ha sido el devenir de la Base Aérea de Matacán, se puede llegar a pensar que existiera una predeterminación o, al menos, un fuerte condicionamiento que dirigiera su futura labor hacia el área docente en la que siempre se ha significado Salamanca. Puede pensarse también que el ambiente universitario que vivía la ciudad, pese a la guerra, produjera ideas favorables a tal fin, en los planes de la jefatura del Aire, ubicada precisamente en ella. Si todo es posible, no se estaría muy desencaminado, si se supone que los responsables de la decisión coincidían, lectores o no, con el más "sabio" de nuestros Reyes, al considerar, como se lee en la segunda de las partidas, que:

"De buen aire et de fermosas salidas debe ser la villa do quieren establecer el estudio, porque los maestros que muestran los saberes et los escolares que los aprenden, vivan sanos en él et puedan folgar et rescebir plaser a la tarde quando se levantaren cansados del estudio, et otrosi debe ser abondada de pan et vino et de buenas posadas en que puedan morar et pasar su tiempo sin grand costa".

No cabe duda que la llanura, firmeza y permeabilidad del terreno, la

*El HA-200 "Saeta" entró en servicio en los años sesenta, siendo la Base Aérea de Matacán uno de los lugares que contaron con su presencia.*

ausencia de obstáculos en un considerable radio de acción, la localización del área en una zona libre de rutas aéreas nacionales e internacionales, la meteorología confirmadora de un amplio calendario de días hábiles para el vuelo, la facilidad de los accesos, las buenas y abundantes vías para el abastecimiento y mantenimiento, las magníficas prestaciones de estudio y comercio que proporcionaba la inmediata ciudad y, ¿por qué no?, el cervantino "enhechizamiento y apacibilidad de vivienda" que poseía Salamanca, fueron algunos de los puntos, no solo favorables a la instalación de la Base, sino también, a hacer de ella un centro de enseñanza de los más importantes del Ejército del Aire.

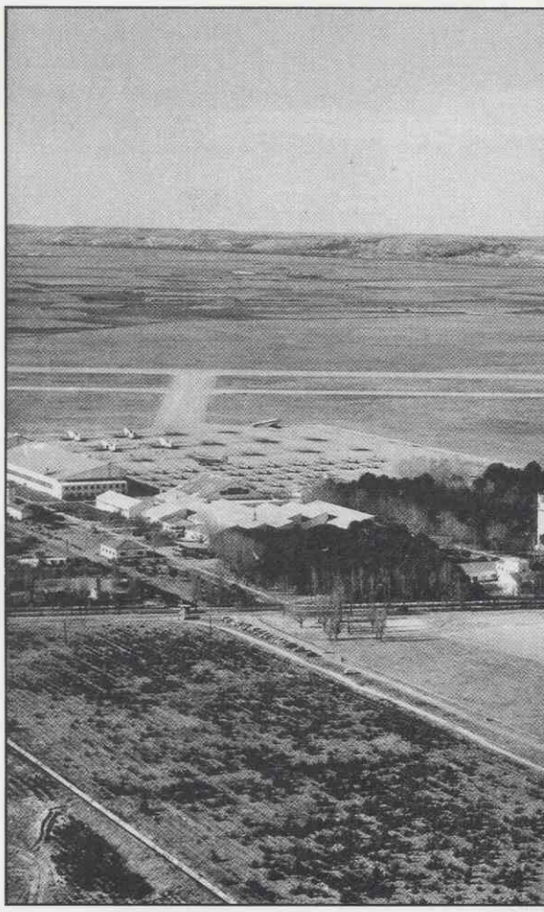
Los tiempos que vivía España obligaron a convertir a Matacán en un aeródromo de fortuna, en el que se asentaban unas u otras unidads, dependiendo de la marcha de los distintos frentes bélicos. Es a la terminación de la contienda, cuando se decide la que va a ser, hasta nuestros días, permanente utilización de la Base, con lo que ésta adquiriría su propia identidad. El reconocimiento, el apoyo, la caza, el bombardeo y el transporte, aplicaciones todas ellas de la aviación, dejan paso a la necesaria preparación de los técnicos que, más tarde, las harían posible.

Fue en septiembre de 1939, cuando se inició la cadena de Escuelas que ininterrumpidamente han tenido asiento en Matacán. Comienza la andadura de la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad, que ya venía funcionando desde que dos años antes comenzaran sus vuelos por tierras de Olmedo. Más tarde, en 1946, vendría la Escuela Superior de Vuelo, que, además de asumir las funciones de la anterior, añadiría las de las Escuelas de Navegación y Radio.

Tras su supresión, una decena de años después, la Escuela de Polimotores viene a ocupar el vacío dejado por ella, encontrándose con fuerzas, al mismo tiempo, para crear y dirigir en sus primeros pasos a la Escuela Nacional de Aeronáutica, que pasaría a depender, en 1978, del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

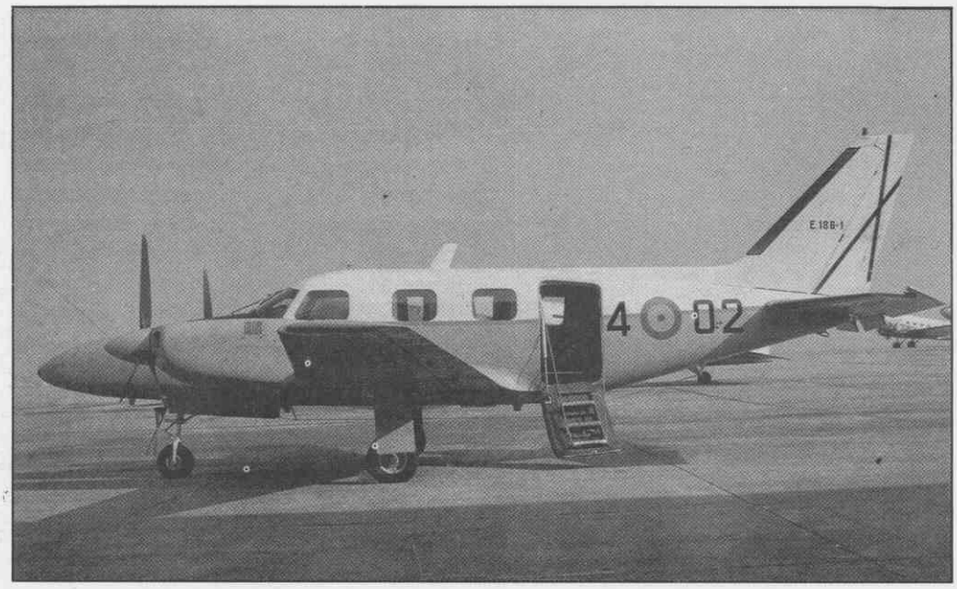
La Escuela Básica de Pilotos, paso preparatorio y obligado a las enseñanzas del vuelo en reactores y polimotores, la Escuela de Control de Tráfico Aéreo que forma a los responsables de dirigir y coordinar la cada vez más intensa circulación aérea y el Grupo de Adiestramiento encargado del reentrenamiento de los pilotos reactoristas, son, por ahora, los últimos centros docentes que completan la saga de Escuelas que han ido conformando la personalidad de la Base Aérea de Matacán, hasta llegar a convertirla en el importante centro de enseñanza que hoy es.

Si en un principio, su condición de salmantina pudo marcarla, cincuenta años después, la Base Aérea de Matacán, ha demostrado, con sus seis Escuelas y con la calidad y cantidad de las doctrinas impartidas en sus aulas, que ha sido humilde, pero digna merecedora de su cuna de nacimiento y de la tradición universitaria que la engalana.



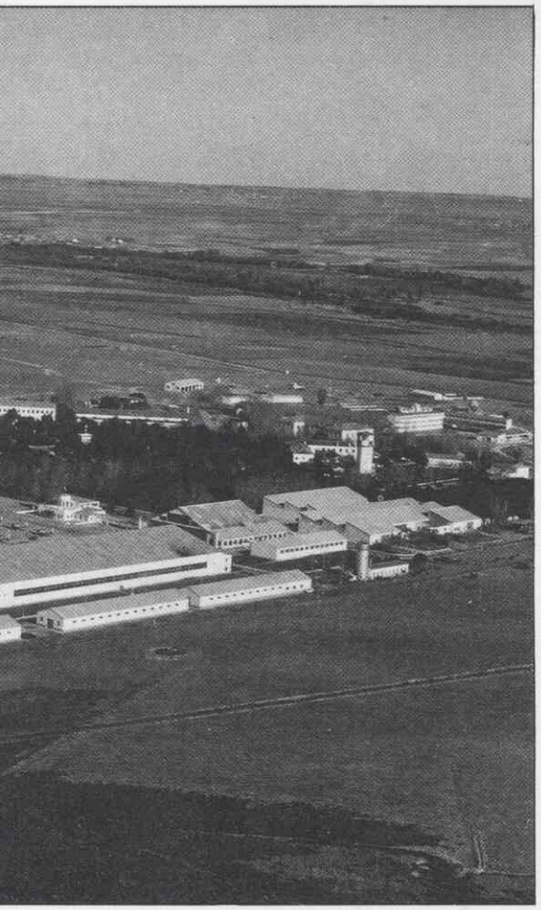
### *La Escuela de Transporte*

LA Escuela de Transporte es la última heredera de esa prestigiosa saga de centros escolares que tuvieron que ir transformándose de acuerdo con los avances que experimentaban las técnicas del vuelo militar. El origen de la misma, se remonta a junio de 1939, cuando se instala, definitivamente, en Matacán la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad, que había comenzado a funcionar en 1937, en el Aeródromo de Olmedo, villa cercana a Valladolid. Acontecimientos bélicos de distinta fortuna hicieron que durante los dos años que separan estos hechos, la Unidad se desplazara de uno a otro sitio, hasta lograr su asiento definitivo en Salamanca. En septiembre de ese mismo año, la Escuela, al mando del Comandante don Luis Roa Miranda, con un cuadro de profesores y técnicos alemanes y cuatro Junkers, imparte



*Piper Navajo, en la época en que pertenecía al 744 Escuadrón.*

*B-55 Baron del 744 Escuadrón, donde fueron inicialmente destinados.*



*Diferentes vistas aéreas de las instalaciones de la Base, en las pistas distintos aviones que confluyen en una misma época.*

su primer curso, iniciando una difícil, pero intensa vida, que terminaría el 28 de enero de 1946, cuando queda incluída en la Escuela Superior de Vuelo que absorbe cuantas misiones tenía encomendadas.

La nueva Escuela queda establecida en el Aeródromo de Matacán seis años después de la publicación del Decreto Ministerial de su creación —15 de marzo de 1940— que explica que ha sido motivada por la reorganización de la Escuela Superior de Aerotecnia que la faculta para doctorar a los ingenieros en la especialidad de Aeronáutica, dejando aparte la formación del personal navegante, por lo que se hacía "preciso crear un Centro que proporcione a los Oficiales del Ejército del Aire las enseñanzas teóricas y prácticas superiores relacionadas con la ejecución del vuelo, estimulando su progreso", así como por "poder capacitar al personal navegante de Aviación Civil para el ejercicio de su profesión dentro y fuera de España". En cumplimiento de tan ambicioso plan y con cursos que comprendían materias tales como Meteorología, Cosmografía, Cartografía, Radioelectricidad, Aerodinámica, Geografía Aeronáutica y Navegación, se expedían y mantenían los títulos de Piloto de Transportes Públicos, Navegante Aéreo, Radio Aéreo, Jefe de Tráfico y Oficial de Tráfico en cuanto a lo civil se refiere y los de Piloto Superior, Navegante Aéreo y Radiogoniometrista, en cuanto a lo militar. La Escuela que desarrollaría una densa actividad durante toda su etapa, queda disuelta el 6 de julio de 1956, al considerar que, consecuentemente con los modernos sistemas de enseñanza, las misiones que tenía asignadas eran o serían desarrolladas por otras Escuelas.

Una de las Escuelas que acabamos de citar fue la de Polimotores, que nacía en febrero de 1951 en el campo jerezano de la Base Aérea de la Parra donde quedó ubicada hasta el 29 de abril de 1963, fecha en la que el Jefe de Estado Mayor ordena el traslado de la misma a la Base Aérea de Matacán, recuperando, por ello, Salamanca, su perdida tradición.

A partir de entonces, los Douglas DC-3 comenzaron a hacer familiar su silueta por el cielo salmantino, cumpliendo, hasta su sustitución por los Aviocares, más de cien mil horas de vuelo. Sin perder sus primeros cometidos de la enseñanza de la más depurada navegación en avión polimotor y del vuelo con cualquier condición de tiempo meteorológico, se va adaptando a las nuevas exigencias que va requiriendo el transporte militar. Así pues, la navegación a baja cota, el transporte y lanzamiento de paracaidistas y cargas, la especialización en la supervisión de cargas y plegado de paracaídas, etc... van condicionando un comportamiento que lleva a la creación de la Escuela Militar de Transporte, el día 20 de septiembre de 1978.

En sus últimos veinticuatro años de vida, la Escuela de Polimotores o de Transporte, que tanto monta, ha tenido una fructífera labor gracias al intenso trabajo que se ha desarrollado por parte de los componentes de la misma y al esfuerzo a que se ha sometido el material. Resumen de todo lo dicho lo reflejan las cifras que acompañan a su historial: 144 cursos realizados con 12 titulaciones diferentes, 2.451 alumnos, 205.000 horas voladas. Difícil, muy difícil, es superar tan óptimos resultados. Matacán, Salamanca, una vez más, fiel a su tradición docente, humanística y cultural, enseña, forma y genera, como así lo hizo la Escuela de Polimotores, al crear, desde los cimientos, la Escuela Nacional de Aeronáutica, de acuerdo con el Decreto de 24 de mayo de 1974, firmado por el Teniente General Cuadra Medina, a la sazón Ministro del Aire. La formación de Pilotos Comerciales de 1ª Clase y la renovación y convalidación de licencias, títulos o calificaciones aeronáuticas, eran los cometidos que se le asignaban a la nueva Escuela, al objeto de atender, primordialmente, "a la formación de Pilotos para las Compañías Aéreas Civiles Españolas". Fértil camino, por tanto, el que ha tenido esta dinastía de Escuelas, que consciente de su acreditada fama, sigue superándose en la enseñanza del arte del buen volar.

## *La Escuela de Control*

LA Escuela de Control de Tráfico o de Tránsito Aéreo de acuerdo con su más moderna denominación, no sólo es la más antigua de las que permanecen, sino que también, con sus 31 años de vida se convierte en la decana de cuantas Escuelas existieron en Matacán, contándose, al mismo tiempo, entre las más veteranas del Ejército del Aire.

Según rezaba en la Orden de creación fue "la necesidad de atender a las nuevas exigencias que el aumento de tráfico aéreo y la presencia de aviones de reacción creaban a los Servicios de Control de Vuelo, "lo que aconsejó a la formación de personal especialmente instruído que pudiera ejercer las misiones de control con la máxima garantía de seguridad", por lo que, a tal fin, se creaba, en la Base Aérea de Salamanca, la Escuela de Control de Tráfico Aéreo, dependiente de la Dirección General de Instrucción, a la que se le encargaba de fijar los programas de estudios y prácticas de los cursos que iban a constituir la misión del naciente centro de enseñanza.

Con esta Orden firmada, el 31 de diciembre de 1955, por el entonces Ministro del Aire, Teniente General Gallarza, se empezó a dotar a todos los organismos de la circulación aérea, de un personal altamente instruído en los controles de aeródromo, aproximación y área, función que se viene cumplimentando, fiel e ininterrumpidamente, con la única salvedad de que el "todos" ha quedado reducido únicamente a los militares, desde que las responsabilidades del Tráfico civil y el militar tomaran rumbos distintos.

Con el nombramiento del Comandante SV. Tizón, como director del Centro y de una exigua plantilla de 3 profesores, se inicia la andadura de un reto que, aún hoy, sigue funcionando con los escasos medios que le fueron proporcionados a su fundación. Si bien los medios siempre fueron cortos, no lo fue así el profesorado, que ha venido haciendo gala, desde entonces, de una exquisita preparación, manteniendo, como norma inexcusable, el cumplimentar rigurosamente cuanto especifican los documentos y reglamentos de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), en cuanto se refiere a la titulación de los Controladores de Circulación Aérea. Las aulas de Aeródromo, Aproximación y, el bien pertrechado gabinete de Inglés, el vetusto radar de aproximación a tierra (GCA) y las instalaciones de la Torre de Control, constituyen su poder terrestre, estando formado el aéreo por el apoyo que recibe de cuantos aviones se encuentran destinados en la Base.

### CUADRO 1

DESDE la más temprana de las actuaciones de una fuerza armada, los guerreros entraban en combate enarbolando un distintivo que cercano siempre a su Jefe, permitía distinguirlo y poder atender prestamente a sus indicaciones. Siguiendo esta tendencia de siglos, la Fuerza Aérea de todos los países, adorna sus aviones con una vastísima serie de emblemas. Cuatro han sido, los más representativos de la Base Aérea de Matacán. Por orden de antigüedad, corresponde comentar, en primer lugar, al que pertenecía a la Escuela Básica de Pilotos, que lucía, sobre fondo blanco, un retorcido T-6, con su característico color naranja. El avión, que llevó el peso de la formación básica de muchas promociones de aviadores, hablaba, en su escorzo, del gran esfuerzo que se exigía a profesores y alumnos, en la búsqueda del buen piloto de combate, en cuyo camino se encontraba la enseñanza de una acrobacía aérea de muy alta Escuela.

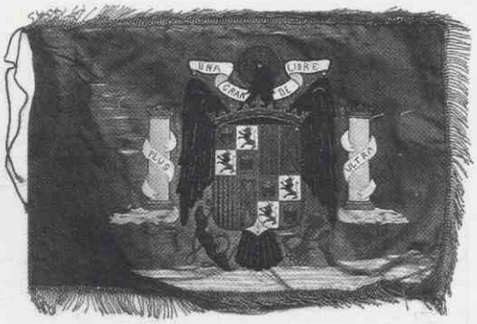
La Escuela de Polimotores, simplificó el trazo del buho que traía de su estancia en Jerez de la Frontera, llenando el escudo circular con la figura del ave sabia por excelencia, posada sobre un rayo, y con un fondo nocturno —y tormentoso—, queriendo significar con ello, el amplio grado de conocimiento al que había que llegar para ser un buen piloto de transporte y, por otra parte, que la enseñanza que se impartiría, sería la del vuelo con cualquier clase de tiempo.

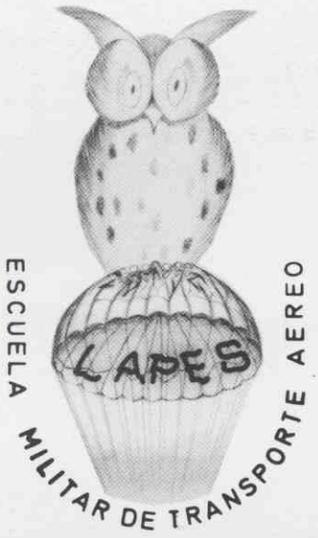
Al crearse la Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreo, se creó un nuevo emblema, partido esta vez, en el que el cuartel principal correspondía a la antigua Escuela de Control de Tráfico Aéreo, de mayor antigüedad en Matacán y el secundario a la Escuela de Transporte, antigua de Polimotores. La pista principal de la Base, el carromato del Radar de Aproximación a tierra y la Torre de Control llenan el cuartel derecho, mientras que en el izquierdo, corresponde tal honor a nuestro amigo el Buho, al que se le han añadido, en esta ocasión, el birrete profesoral, el emblema del profesorado militar, un paquete-símbolo de los lanzamientos de cargas en que esta Escuela es pionera —y un puro, sinónimo de facilidad en la ejecución de las más laboriosas tareas— "Me fumo un puro", se dice en el habla coloquial militar, cuando uno quiere demostrar total tranquilidad y confianza, ante difíciles misiones —o como alguien dijo, remate final a un jocoso comentario de un oficial que, cuando vió el emblema por primera vez, sin poder contenerse exclamó: "¡Sólo le falta un puro!". En la parte superior, el sol, la nube, la luna y las estrellas, simbolizan que la Escuela enseña a volar durante las veinticuatro horas del día, sea cual fuere el tiempo atmosférico reinante.

Por último, el de más reciente ingreso en la familia, lo constituye el traído por el Grupo 41 en la cola de sus aviones, y que contrapone a su indicativo radio "Amigo" —vocablo que nos habla de apertura de brazos y camaradería hacia el compañero—, al precioso tigre, de actitud rugiente y amenazadora, signo inequívoco del arrojo y la fiereza que sus pilotos han de mostrar en el combate.

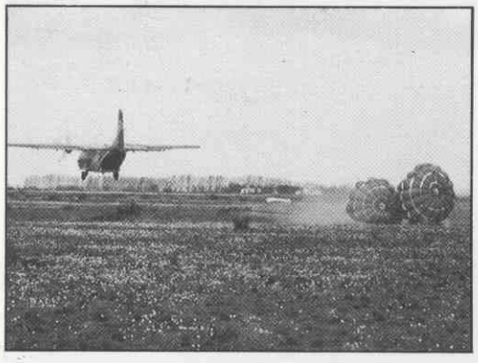
La nueva configuración de la Unidad en el "Grupo de Escuelas de Matacán", obliga —sin pérdida de los anteriores— a la búsqueda de un nuevo emblema para la misma, quedando en el Grupo de Enseñanza, —heredero de la misión que antes tenía la Escuela Militar— con el anterior y el Grupo de Adiestramiento, con el que siempre fue suyo. ●

*Estandarte de la Escuela Básica de Pilotos.*


*Banderín de la Escuela de Vuelo sin Visibilidad.*



*Emblema de la Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreo.*



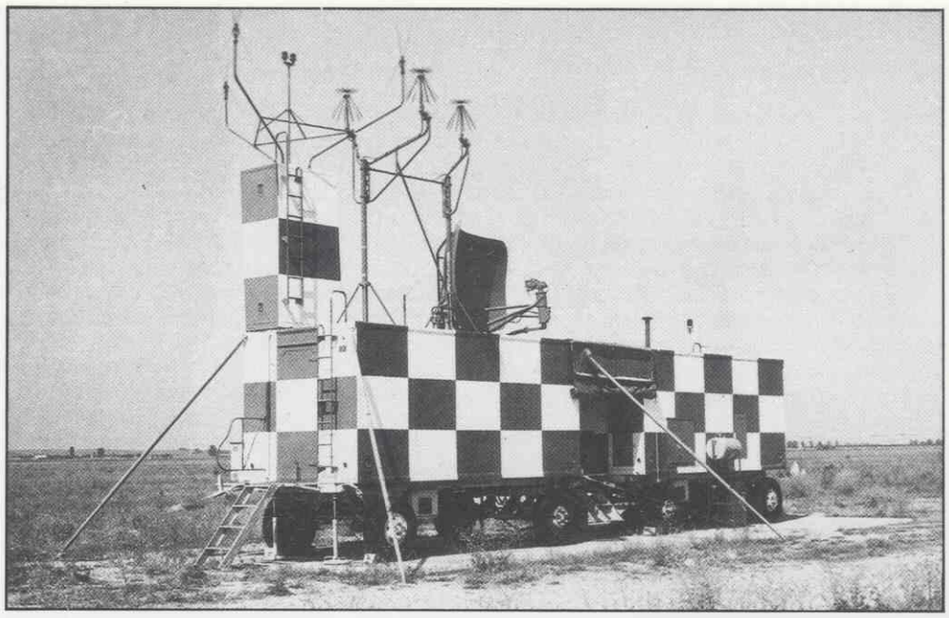
*Escenas de un Curso de Transporte Aéreo.*

Dos cursos se imparten, preferentemente, en la Escuela, el de Controladores de Circulación Aérea y el de Controladores de Combate. El primero de ellos dirigido durante ocho meses, a todas las promociones de Suboficiales Radiotelegrafistas, mientras que el alumnado del segundo, está compuesto por paracaidistas que, a lo largo de un mes, reciben los conocimientos suficientes que les capacitan para responsabilizarse de un control aéreo específico en zonas muy avanzadas de un frente.

Seis horas diarias de clase desarrollan unos programas escolares que incluyen asignaturas tales como: Derecho Aeronáutico, Fisiología del Vuelo, Inglés, Reglamento de Circulación Aérea, Meteorología, Comunicaciones y Navegación. Una vez que se han adquirido los conocimientos teóricos previstos, se inicia la fase de prácticas con control simulado en los Laboratorios pertinentes o real desde la Torre o Radar. La Torre de Control es donde el alumno se encuentra con la primera gran dificultad, ya que bajo la atenta y experta vigilancia del instructor, se encarga de dirigir todo el tráfico aéreo que le pasan los organismos adyacentes y que, en Matacán, especialmente, constituye un serio problema, el tener que coordinar arribadas de aviones reactores, convencionales y helicópteros, en los más diversos tipos de aproximaciones y circuitos. La aproximación a tierra por medio del radar, representa la máxima confianza que un hombre, el piloto, tiene en otro, el controlador, pues supone, ni más ni menos, que efectuar una aproximación al campo y un aterrizaje, con visibilidad nula o casi nula, siguiendo, tan sólo, las instrucciones que van recibiendo desde tierra y que conducen a que la habilidad del controlador, junto con la pericia del piloto, sepan llevar el "eco" que el avión produce en la pantalla del radar, a dos líneas que permiten saber si el descenso del aparato es el adecuado y si su dirección a la pista es correcta.

El número y calidad de cursos realizados y el de alumnos aprobados, refleja el amplio y brillante historial de esta Escuela que, desde su humildad, ha dado constantes pruebas de su eficacia.

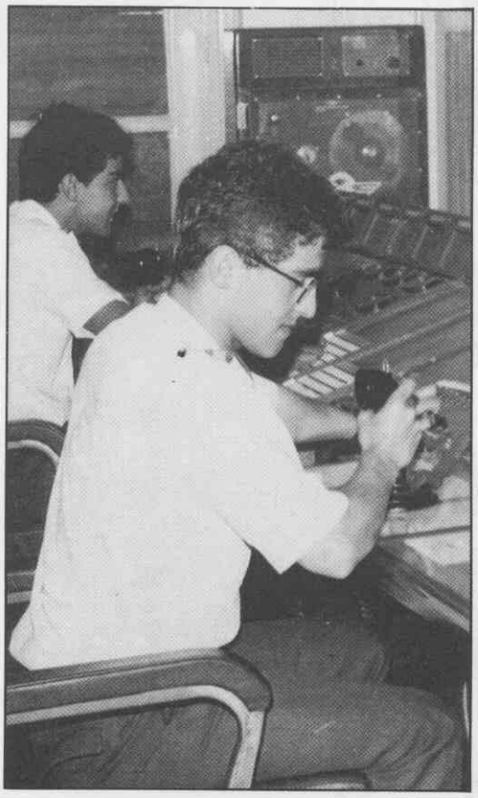
| | Cursos | Alumnos |
|---|---|---|
| Oficiales de Vuelo y Jefes del Servicio de Vuelo | 1 | 15 |
| Jefes Técnicos de Control de Bases Conjuntas | 1 | 6 |
| Operadores y Simuladores de Radar | 1 | 5 |
| Informativo de Control | 1 | 9 |
| Control de Aeródromo y Aproximación | 46 | 898 |
| Operadores de GCA | 48 | 267 |
| Revalidación | 14 | 447 |
| CCT | 6 | 53 |



*Carro del Radar G.C.A. donde se realizan las Prácticas de los cursos Radar.*

*Gabinete de Control de Aeródromo en la* ***Escuela de Tránsito.***

*Edificio de la* ***Torre de Mando.***



*Gabinete de Prácticas de Aproximación de la Escuela de Tránsito.*

La labor realizada, que ha sido importante, puede y debe ser continuada y aumentada en el futuro, si éste se ve con profundidad y amplias miras, puesto que el Control del Tráfico Aéreo va escalando, cada año, niveles de mayor complejidad, y si al Ejército del Aire le corresponde la responsabilidad de "ejercer el control del espacio aéreo y el de Soberanía Nacional", según especifica el R.D. 1108/78, Art. 1º, la Escuela de Tránsito debe estar preparada en primera línea, para seguir proporcionando los especialistas que la situación demande, como lo ha venido haciendo escrupulosamente, desde su creación. Piénsese, a tal efecto, que si desde ella se han dirigido más de cien mil aproximaciones GCA e incontables aproximaciones Torre, sin ningún accidente motivado por fallos imputables al Controlador, estos números se incrementan asombrosamente al sumarles todas aquellas operaciones llevadas a cabo por sus antiguos alumnos repartidos por toda la geografía nacional, que son prácticamente, el cien por cien de los controladores militares.

## *Grupo de adiestramiento*

EN el mes de julio de 1954, arribaron al puerto de Santander los primeros aviones T-6 "Texan" que, procedentes de EE.UU., venían a incorporarse a la flota del Ejército del Aire español. Un Ju-52, a cuyo mando se encontraba el Capitán Liniers, transporta a los equipos técnicos y de vuelo que tenían que hacer posible hacerlos volar hasta Matacán. El traslado desde el buque americano hasta el aeródromo cántabro, a través de las calles santanderinas, constituyó una curiosa procesión. Durante el "viaje", un soldado provisto de un silbato iba sentado en el extremo de cada plano, al

objeto de dar el toque de atención necesario que sirviera para que el tractorista que los remolcaba utilizara los frenos, evitando así, que las alas tropezaran con algún árbol o farola. De forma casi artesanal, al no contar con las herramientas apropiadas y ser desconocido el material que se manipulaba, los hombres de tierra que dirigía el Alférez ITA Pérez-Aranda, consiguieron, tras mil peripecias, poner en vuelo cada aparato, después de haber procedido a la limpieza y montaje de todos sus sistemas. Los Capitanes Tizón y Casas, procedentes de Alemania donde se encontraban realizando un curso del avión, y un piloto americano, fueron los encargados de traer a Salamanca los tres primeros T-6. El Mayor Plumer de la USAF, piloto probador de los mismos, ordenó que el vuelo hacia la Base de destino lo hicieran a la estela del DC-3 que el mismo pilotaría. Cumplida la orden, fue pasando el tiempo sin que se llegara a término, por lo que el nivel de combustible iba descendiendo alarmantemente. Al darse cuenta los pilotos de los cazas que la ruta había sido perdida, decidieron romper la formación, buscando ya por propios medios algún sitio donde aterrizar, haciéndolo Casas en Madrid y en las cercanías de Zamora los otros dos.

*Emblema de los "Amigo".*

La inquietante anécdota del primer vuelo no tuvo repetición, por fortuna, en los siguientes, realizados, exclusivamente, por pilotos españoles, entre los que se encontraba, en la segunda expedición, el hoy Jefe del Estado Mayor de la Defensa Teniente General Puigcerver. Una tras otra, ciento veinte unidades, con su inconfundible color naranja, llegó a tener la Escuela Básica. Su calidad y dureza le hicieron fiel a su fama de buen entrenador de vuelo básico, siendo el soporte aéreo para que la Escuela desarrollara los cursos instrumentales avanzados, sirviendo como paso previo a la enseñanza del vuelo en reactor y polimotor. Las 190.000 horas de vuelo contabilizadas desde la fundación de la misma el 27 de agosto de 1954, hasta su traslado el 29 de junio de 1972, lo confirmaron como uno de los aviones más rentables del Ejército del Aire.

Los mejores pilotos del momento eran destinados como profesores a la Escuela, aprendiendo con sus enseñanzas promociones enteras de Oficiales y Suboficiales pilotos recién salidos de sus respectivas Academias. La Escuela Básica tuvo hombres de gran categoría que supieron elevarla a un nivel de prestigio y eficacia difícilmente superable. Si nació cobijada por la tutela de la Escuela Superior de Vuelo, tomó carácter independiente a la disolución de ésta el 6 de julio de 1956 y no murió, sino que desapareció, superándose en una marcha hacia adelante, como su propia historia le pedía, al trasladarse a la Academia General del Aire, en cuyo programa de estudios quedaría incluída.

Catorce años tuvieron que pasar hasta que el hueco dejado por la Escuela Básica de Pilotos fuera ocupado —muy dignamente, por cierto— por el Grupo de Adiestramiento. La hélice dejó paso al reactor, el T-6 al C-101, los "Charros" a los "Amigos". El lento, patriarcal y solitario vuelo de los aviones de transporte, volvió a tener como compañero, al más rápido y ágil de los cazas que, procedentes de Zaragoza, tomaban tierra, el 15 de junio de 1986, en la que iba a ser su nueva Base. Atras quedaba el Ebro, delante estaba el Tormes.

El actual Grupo de Adiestramiento, nace de la Orden Circular dictada por el Jefe del Estado Mayor del Aire —el 21 de julio de 1986—,

ordenando que se reactive el Grupo de Escuelas de Matacán. Pero si bien su presencia entre nosotros es aún reciente, no lo es así su hoja de servicios sino que, por el contrario, es larga y brillante, remontándose a un día de septiembre de 1956, en el que se crea, en la Base Aérea de Valenzuela (Zaragoza), el Ala de Caza nº 2, naciendo, con ella, el emblema del tigre acechante y el indicativo de radio "Amigo" que aún hoy ostenta. La Unidad, va tomando con el tiempo las denominaciones de Ala de Caza nº 12, 102 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, Ala nº 13, Ala nº 41 y, por último —el 23 de abril de 1973—, Grupo de Fuerzas Aéreas nº 41, como consecuencia de una modificación realizada en la Instrucción General del EMA. núm. 52, en la que se elaboraba un nuevo Plan de Adiestramiento para Jefes y Oficiales del Arma de Aviación SV. que no se encontraban destinados en Unidades de Fuerzas Aéreas o no seguían el Plan de Instrucción específico de las mismas. Conviene recordar, llegados a este punto, que en la misma disposición queda disuelta la Escuadrilla de Aviones Base núm. 513 que, ubicada en Matacán, servía para que cumpliera las condiciones reglamentadas, el personal de vuelo destinado en la Base.

Dotadas las distintas Unidades mencionadas con material reactor C.5 Northrop - F-86 F "Sabre" E.15 Lockheed T-33A "Shooting Star" y el E.25 CASA C-101 "Aviojet", han ido desarrollando muy variadas misiones, hasta desembocar en las actuales, entre las que destaca, como principal, la de desarrollar el Plan de Adiestramiento previsto por el personal de la Escala del Aire con aptitud de reactores y, como secundaria, efectuar controles de calidad del sistema de radar de Defensa Aérea, participar en evaluaciones de los sistemas de detección, seguimiento y tiro de artillería antiaérea, remolcar blancos aéreos para ejercicios de tiro real de la artillería, hacer de aviones blancos en los ejercicios del Mando Aéreo de Combate y cualquier otra que se le ordene.

El Grupo de Adiestramiento, sucesor de la Escuela Básica de Pilotos, ha venido a ser el complemento ideal de la Escuela de Transporte, ya que si por ésta pasan todos los tenientes pilotos que buscan la aptitud del vuelo en avión de hélice, por aquél pasan, antes o después, los Oficiales de más alta graduación con aptitud de vuelo en avión reactor. Juventud y experiencia, transporte y caza, hoy como ayer, podemos decir que el Ejército del Aire pasa por Salamanca o, lo que es más importante, el mensaje cultural y humanístico que siempre ha irradiado Salamanca, ha sido recogido, aceptado y difundido por el Ejército del Aire.

### *Matacán salmantina*

"CORRIENDO por campos y lugares a comer lo que comen los pastodurmiendo en cama de pueblo o sobre la santa tierra si se terciara, andando de un sitio a otro, hablando con todo el mundo —decía don Miguel de Unamuno— era donde había aprendido a querer a su patria". Si este sentimiento es digno de ser compartido por cualquier patriota, más lo es, aún, por aquellos que dedican su vida a defenderla. Así debió entenderlo el Ejército del Aire, cuando desde el mismo momento de su asentamiento en Salamanca, rehuye el aislamiento corporativo y busca la integración con la sociedad salmantina.

Pese a la escasa información de los años de guerra, ésta nos indica una gran actividad deportiva y otra, más general, de tipo social, en la que participan los que ya empezaban a ser conocidos por el apelativo de "los aviadores". Entre las últimas destaca el festival taurino celebrado en junio del 37, en el que dos cuadrillas capitaneadas por Juan Mari Pérez Tabernero y por un glorioso y anónimo aviador, dieron muerte a novillos de Manuel Arranz y Antonio Pérez Tabernero, siendo entregadas las 2.096 pesetas recogidas a doña Carmen Polo, para que fueran invertidas en obras sociales. En cuanto al mundo del deporte se refiere, descuella, por méritos propios, un hombre: Fabián Vicente del Valle y una selección: la de fútbol de Aviación. El que años más tarde llegaría a ser el coronel Fabián, había debutado en el peso pesado en el año 1933, llegando a junio de 1936 con tan sólo dos derrotas en su "debe" lo que le supuso ser seleccionado para la olimpiada de Berlín. En 1939, fue nombrado Subdelegado de Boxeo del Consejo Nacional de Deportes y Comité Olímpico Español. Al Boxeo se le unía el fútbol en las páginas de los periódicos, narrando las victorias de la selección de Aviación de Salamanca, cuyos jugadores alcanzaban una calidad tal, que les condujo a ser la base de la formación hecha con los mejores jugadores de la Copa del Generalísimo del año 1938. Guillermo, Begoña, Hernández, Antonio, Agustín, Lucas, Montalbán, Escudero, Rodríguez, Machorro y Pretel, junto a García, Mundo, Pepote y el entrenador Cabrera, era el equipo "germen" del futuro Atlético Aviación, que desembocaría, años adelante, en el actual Atlético de Madrid. Esta tradición deportiva, sigue manteniendo en alto lugar el Pabellón del Ejército del Aire con los éxitos que sus equipos federados de fútbol, fútbol-sala, baloncesto, balonmano, tenis y tiro, obtienen actualmente y con la organización en el mes de mayo, del trofeo "Base Aérea de Matacán" que da cita anualmente, en la misma, a más de trescientos deportistas provinciales, lo que ha llevado a que su labor sea provincialmente reconocida por la Exma. Diputación, —en el año en curso— con la concesión de una placa de atención a los esfuerzos realizados en la promoción del deporte.

***José Sanchiz y Alvarez de Quindós,*** *Coronel Jefe de Matacán que recibió el estandarte donado por el Ayuntamiento.*

## *Cesión de terrenos*

PERO con ser importantes los inicios de esta concordia entre la sociedad civil y la aviadora, el primer gran lazo de unión se lleva a cabo el 16 de julio de 1940, cuando el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Salamanca, presidido por su alcalde don Manuel Torres López, hace la cesión de los terrenos de Matacán al Ejército del Aire. Para ello había mediado escrito del Teniente Coronel Jefe del Aeródromo don Luis Roa Miranda, en los siguientes términos: "Siguiendo instrucciones de la superioridad y el conocimiento de los elevados sentimientos nacionales de esa Entidad, tengo el honor de exponer a V.E. que efectuándose obras en este Aeródromo y anunciada la subasta de otras por valor superior a un millón de pesetas, habiendo al mismo tiempo el proyecto de ampliación del campo, se encuentra el Ejército del Aire en situación precaria al no ser de su propiedad los terrenos sobre los que edifica y ha de tropezar con dificultades por la expropiación de otros terrenos en la ampliación del campo. Es también favorable para esa capital el crecimiento y ampliación de este Aeródromo —Escuela—. Por todo ello me dirijo a V.E. en nombre del Ministerio del Aire a ruego de que se hiciera cesión al Ejército del Aire de los terrenos y edificaciones propiedad de esa Entidad a este Aeródromo". Reunida la Comisión Municipal Permanente el 25 de julio de 1940, se dirige al Pleno diciendo que "Considera la informante como razón primordial para aceptar la propuesta que se formula la de atender una necesidad de nuestro glorioso Ejército, facilitándoles por cuantos medios sea posible el desarrollo de esa iniciativa en pro de la mejora de los servicios de Aviación y en beneficio de España. Otra razón atendible ya la indica en su atenta comunicación el señor Teniente Coronel Jefe, la ampliación del Aeródromo Escuela se ha de traducir en el aspecto económico en un positivo beneficio para la capital. Considerando innecesario razonarla más extensamente, la comisión es de parecer y así tiene el honor de proponerlo, que se eleve a conocimiento y resolución del Pleno la propuesta de que acuerde ceder el Aeródromo al Estado para su utilización por el Ejército del Aire, sin compensación alguna, pero con la limitación que es obligada en defensa del interés municipal de que si en el futuro se desistiera de utilizarlo por dicho fin, el Aeródromo con todos los elementos y edificaciones que en él existan, revertiría automáticamente y volvería a ser propiedad". El precedente acuerdo fue adoptado con la condi-

*Medalla de oro de la ciudad concedida a la Base Aérea de Matacán.*

*Plaza Mayor de Salamanca engalanada para los actos conmemorativos de la entrega de la* ***medalla de oro de la ciudad*** *de Salamanca a la Escuela Básica de Pilotos.*

CUADRO 2

CON Matacán se consigue el establecimiento definitivo de la Aviación en tierras salmantinas, quedando atrás los intentos de S. Fernando y Arauzo. Más lejanos aún en el tiempo, están aquellos otros momentos en que, en nuestra ciudad, se preludiaba el mundo de la Aeronáutica a través de la Aerostación. Merece la pena recordar, gracias a las páginas de "El Adelanto", la feria setembrina de 1883 en las que su programa oficial destaca como el "único espectáculo bueno, válido o siquiera original", las ascensiones en globo que iba a realizar el auto-titulado Capitán Martínez. Ante una multitud de unos 8.000 espectadores congregados en la Alamedilla, se presentó el esperado acróbata, vestido entre gimnasta y mefistófeles, para efectuar sus ascensiones. Fue el día 15, a la taurina hora de las cinco de la tarde, cuando se elevó hacia el cielo, suspendido de dos argollas "sin otra defensa que su propio valor, su serenidad y su fuerza". Gracias a los 3.000 $m^3$ de gas que contenía su globo, consiguió subir hasta 1.500 metros, cayendo en la Aldehuela, "armado de revólver y llave inglesa a prevención de lo que pueda ocurrir en el ignorado lugar de su descenso". La aventura pudo acabar drásticamente, cuando el domingo siguiente se incendió el globo, por lo que el dicho "Capitán" pudo subir directamente hacia mayores alturas. ●

ción propuesta por el Concejal Sr. Motta de que "a ser posible se consintiera que el Aeródromo pudiera ser utilizado por servicios civiles" (8).

### *Entrega del primer estandarte*

EL 29 de septiembre de 1957, Salamanca, por medio de su Ayuntamiento, muestra de nuevo su cariño a la Base, al rendir público y caluroso homenaje al Ejército del Aire, entregando el Coronel don José Sánchiz y Alvarez de Quindós el estandarte donado a la Escuela Básica de Pilotos. La señorita Mª Felisa Gutiérrez de Ceballos, hija del Alcalde salmantino amadrinaba la entrega, agradeciendo la designación "porque la bien ganada fama y prestigio de la Unidad militar receptora de la enseña de la Patria, asignaba al acto una categoría e importancia verdaderamente honrosa" y terminaba recordando que en Salamanca "se la quiere y estima —a la unidad— como algo propio e íntimamente unido a nuestra ciudad". A los distintos actos de homenaje, verbenas y festival taurino realizados en honor de la Escuela, correspondió la Base con una exhibición de acrobacia aérea, en la que destacaron el Comandante Liniers y los Capitanes Canales, Fernández Roca y Sánchez (9).

### *Medalla de oro de la ciudad*

EL 20 de septiembre de 1963, marca la fecha cumbre en las relaciones entre Salamanca y Matacán, pues si, hasta entonces, todas las pruebas de amistad habían sido resultado de la generosidad de la ciudad, en ese momento, sin abandonar ésta, se produce, con la concesión de la "Medalla de Oro de la ciudad", un doble sentimiento de reconocimiento y gratitud por parte de la capital charra, como así lo expresaba en su alocución, el alcalde de la misma don Julio Gutiérrez Rubio, cuando decía que "Salamanca estaba deseosa de poder hacer pública manifestación del afecto que profesa a esta gran familia del Ejército del Aire que durante cerca de 25 años viene conviviendo con sus vecinos en una ejemplar relación de amistad y solidaridad haciéndose unidad con sus problemas, alegrías o adversidades y prestando en todo momento cuanta ayuda o colaboración se le solicita" y que "El Ejército del Aire ha sabido calibrar en forma perfecta el Alma Mater de nuestra Salamanca, presagiando una auténtica Universidad del Aire que constituye la verdadera ambición de nuestra ciudad: que el Centro Superior de Estudios del Ejército del Aire llegue a ser realidad en Salamanca". Con motivo de dicha entrega, el cronista de la Gaceta Regional, escribía al día siguiente: "La Escuela de Matacán, ejecutoria de experiencia y también de esa ya larga teoría de años de convivencia, tiene carta de ciudadanía salmantina y es ya tan consustancial con la vida salmantina como cualquiera de sus otras facetas ciudadanas". Con una brillante exhibición de la Patrulla Acrobática de Paracaidistas y de los F-86, al mando, respectivamente, de los Capitanes Blázquez y Almodóvar, terminaron los actos que conmemoraban los 25 años de la creación de la Base y las 100.000 horas de la Escuela Básica cumplidas —por una formación de T-6, "Charros", dirigidos por el Coronel don Ignacio Alfaro Arregui— a las 10.36 horas del 21 de mayo de 1963, en la vertical de la Plaza Mayor.

*El* ***Coronel Ignacio Alfaro Arregui,*** *Jefe de Matacán al cumplir la Escuela Básica las 100.000 horas.*

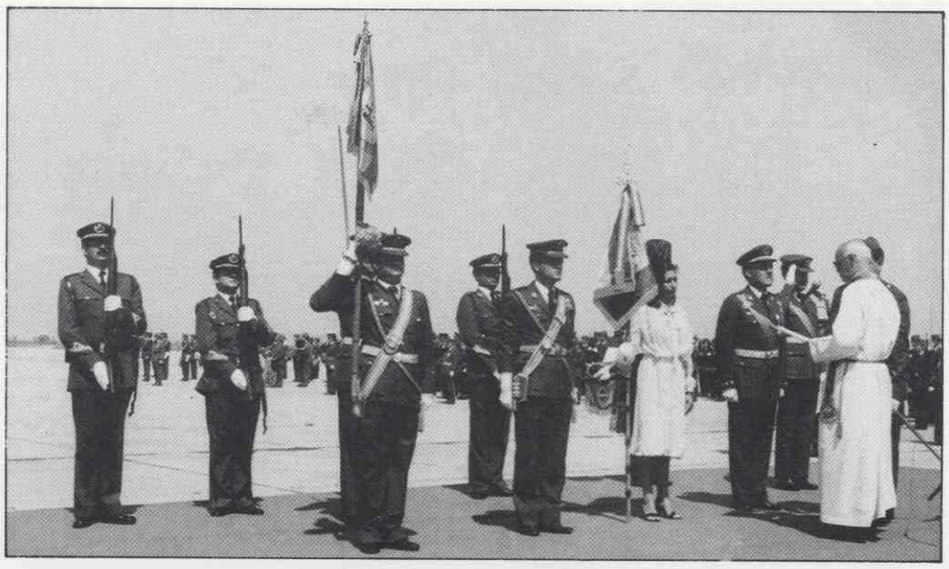
### *Entrega segundo estandarte*

EL 26 de febrero de 1982, la Excma. Diputación Provincial en acuerdo tomado en sesión plenaria, hace donación de un estandarte a la Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreos, "como homenaje a la referida Base por el destacado nivel cultural de sus enseñanzas, el prestigio del Centro y vinculaciones tradicionales con lo más representativo y de singular valor de nuestra provincia". En cumplimiento al acuerdo tomado, se hizo entrega del estandarte el día 29 de junio, actuando como Madrina doña Clara María del Carmen Ledesma García, esposa del entonces Presidente de

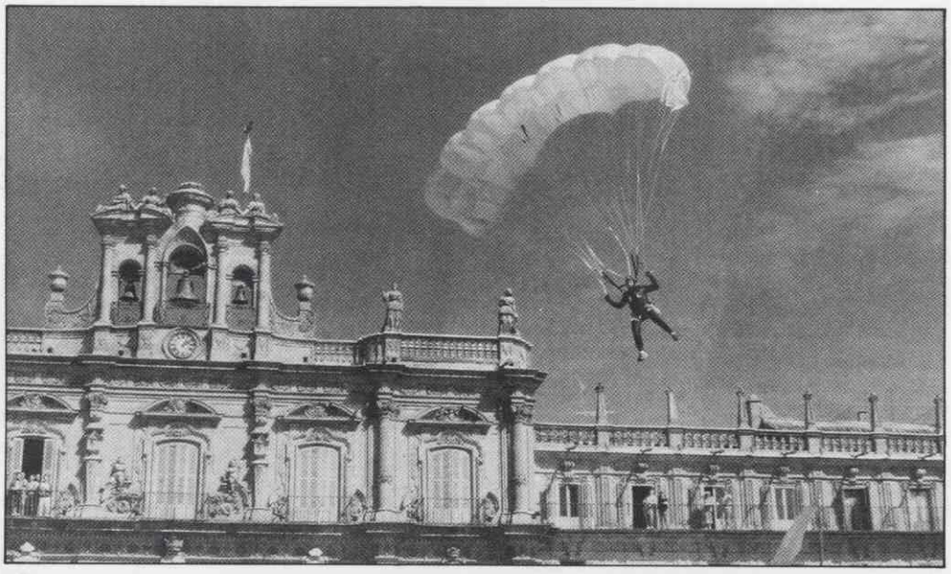
*(8) Archivo Historico Municipal de Salamanca —Acta Constitucional 16 Julio 1940—.*

*(9) La Gaceta Regional, 1 de Octubre de 1957.*

*Escultura en un paseo de la Ciudad de Salamanca.*



*Momento de la entrega del* ***último estandarte,*** *ofrecido por la Excelentísima Diputación Provincial.*



*Salto de la* ***Papea*** *en la Plaza Mayor salmantina.*

***Miguel Angel Ausín Martínez,*** *Coronel Jefe de la Base que recibió el estandarte.*

la Corporación Provincial, quien al ponerlo en manos del Coronel don Miguel Angel Ausín, se hizo eco en sus palabras del honor que significaba "de que sea precisamente la Diputación —representante de las gentes y de las tierras de nuestra provincia— quien hace entrega de la enseña de la Patria a esta Escuela Militar, tan arraigada a Salamanca, Universidad del Aire de este Glorioso Ejército".

Las fechas que se acaban de citar son los momentos estelares de la integración, del enraizamiento de la salmantina Base Aérea de Matacán con la ciudad que le acogió. Muchos años han servido para acrecentar el arraigo, la amistad y el cariño de unos hombres con otros. Nuestros aviones han estado escoltando a Santa Teresa en el traslado de su brazo al convento de Duruelo, o rindiendo pleitesía desde el aire a la Reina de Castilla-León, la Virgen de la Peña de Francia, el día de su coronación en la Plaza Mayor. Nuestros servicios, han apoyado y ayudado en la extinción de graves incendios, o en cualquier otra circunstancia para la que hayan sido requeridos. Larga e interminable sería relatar la "Hoja de Servicios" común de las dos instituciones, sirva como punto y seguido la lista de familias salmantinas creadas a la sombra de este arraigo, haciendo bueno lo que respecto a sus estudiantes cantaba don Miguel de Unamuno en su "Oda a Salamanca":

Allí Teresa, Soledad, Mercedes,
Carmen, Olaya, Concha, Blanca o Pura,
nombres que fueron miel para los labios
brasa en el pecho:
así bajo los ojos la divisa
del amor, redentora del estudio,
y cuando el maestro calla, aquellos bancos
dicen amores.

Y, como punto y final, los 60 caídos en servicio, que fundieron en eterno abrazo, su cuerpo con el de la tierra charra, siendo su ofrenda, estímulo permanente de entrega y sacrificio por todos los bien nacidos, salmantinos y aviadores, en su afán común del engrandecimiento de la patria. ■

# LUIS DAVILA PONCE DE LEON

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

**Cuando los veteranos de hoy, los quinceañeros de ayer, pero que ya peinamos canas, entramos en esto de las Líneas Aéreas, había unos señores a los que todo el mundo llamaba "brahmanes", que acababan de traer los primeros Jumbos. Unos lo eran de verdad y otros creían que lo eran, pero casi todos ellos transpiraban experiencia, humanidad, confianza en ellos mismos y transmitian y enseñaban bien hacer y buen saber a diestro y siniestro. Tan solo con abrir mucho los ojos y los oídos, era como si uno estuviera haciendo un cursillo en cada línea.**

**Pero además algunos, muy pocos, eran hombres extraordinarios. Sin duda en primera fila entre ellos, destaca Luis Dávila Ponce de León Pérez.**

La vocación de Luis Dávila por la Aviación no es nada casual dados los antecedentes familiares. En estas páginas se ha glosado brillantemente el historial de su padre, aerostero de los primeros en España y posteriormente notable aviador militar, cuyo nombre ostenta actualmente el Aeródromo Militar de Armilla en Granada, denominado Aeródromo Dávila.

El Comandante Dávila Ponce de León, Oficial de Ingenieros, compañero de Emilio Herrera y Alfredo Kindelán en los comienzos del Servicio de Aerostación, encontró la muerte en accidente de aviación en Granada cuando Luis contaba seis años de edad. Su hijo había nacido el 19 de Marzo de 1918 en esa misma ciudad, y allí cursó los estudios primarios y el Bachillerato.

**Por los años 30 para llegar a ser aviador habia dos caminos: el de militar o el de marino, intentando después pasar a la aviación militar o a la naval, y todo esto no era nada seguro. Pensando en ello y en mi afición a navegar, decidí hacerme marino y empecé la preparación en Ferrol, donde hice amistad, entre otros; con futuros aviadores como Ramón Piñeiro y José Chaos. A partir de Enero del 36, seguí la preparación en la Academia Bastarreche de Madrid, donde coincidí con los hijos de Ortíz Echagüe y Emilio Herrera, ambos compañeros y muy amigos de mi padre, y me presenté a examen a primeros de Julio de 1936.**

**Recuerdo que al terminar las pruebas de Matemáticas, después de entregar los papeles, me dí cuenta de que en una representación gráfica de una raíz bicuadrada, sólo había sacado la raíz cuadrada y obtenido dos soluciones en lugar de cuatro. Pedí el examen de nuevo, pero ya no me permitieron completarlo y abandoné la Escuela de Chamartín apesadumbrado.**

**Esa misma noche del 13 de Julio, dejé Madrid en tren hacia Granada: la misma noche en que fué asesinado José Calvo Sotelo.**

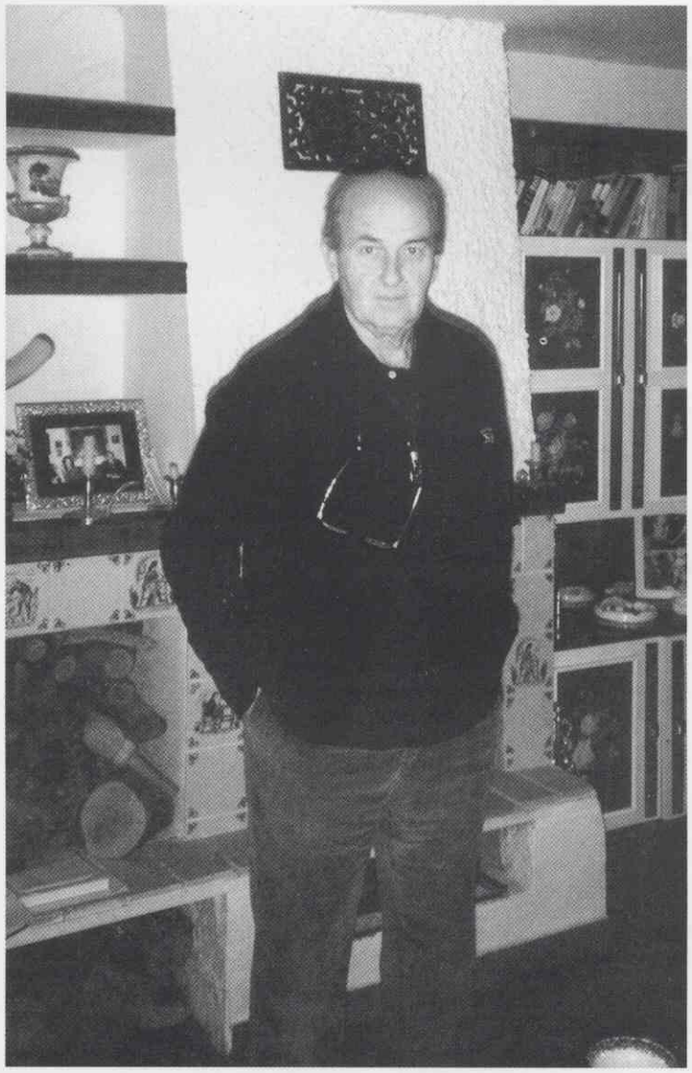
*La Guerra Civil le sorprendió ya en su ciudad natal. Allí entró voluntario en Infantería y en poco tiempo era un flamante Soldado de Primera, habilitado para Cabo, sirviendo en el Grupo Alpino de Esquiadores de Granada, con destino teórico en Sierra Nevada.*

*Durante algún tiempo permaneció en aquella unidad hasta que se enteró de que había cursos para Aviación. La primera vez que tuvo noticia lo pidió y le correspondió el Tercer Curso de Tripulantes. El 10 de Marzo de 1937 comenzó el Curso de Observadores en Tablada, Sevilla, y salió de la Escuela como Alférez de Complemento el 10 de Mayo.*

*Como tantos otros tripulantes de esa época, realizó el curso teniendo como profesores al comandante Enrique Palacios Ruiz de Almodovar, a los capitanes Del Val, Ragosín y Avilés, y como compañeros a otros aviadores que comenzaban entonces su temprana vocación, como Gavilán, Luis Zavala, César Alvarez Cadórniga, García Ramal, Mario Gómez, Galarraga, Billy Vackoning y Bernardo Meneses.*

*Allí recibió sus primeras nociones de Navegación Estimada, Bombardeo usando el viejo visor Warleta, Croquizado, Ametrallamiento y Fotografía, durante esos dos meses. El bombardeo real se hacía sobre las marismas del Guadalquivir en un Fokker Trimotor, tumbados sobre un agujero y usando como tirador los pantalones del mecánico, que se sentaba en una silla de anea, que por cierto, les hacía caso o no, según su propia experiencia le indicara.*

**Al terminar el curso con el número 1, tuve la oportunidad de escoger destino, y como alguien me dijo que había un tipo nuevo de aviones muy buenos, pedí el Grupo de Aeros-Praga, que se habían cogido a los republicanos en el barco Mar Mediterráneo, con los**



***Luis Dávila*** *en su casa de Madrid.* ***Marzo de 1987.***

**cuales se formó el 1-G-17. Me incorporé al grupo en Vitoria y realicé mi primer servicio de guerra curiosamente, no en un Aero, sino en un Dragón pilotado por el Capitán Chamorro, el día 3 de Junio de ese mismo año. Y probablemente ese fue uno de los servicios más peliagudos de ese año, porque fuimos desde Vitoria a la "Cota de San Pedro" a lanzar varias bombas de 12 kilos, a través de un agujero y llegamos también agujereados, con catorce impactos. Para ser mi bautismo de fuego, fue bastante impresionante.**

*Voló durante varios meses en el grupo de los Aeros, tomando parte en las diferentes campañas del Norte, toma de Bilbao, y Brunete pasando posteriormente a Posadas y Granada. En Julio del 38 pasó un mes en los Junker 52, y a finales de ese mes fue destinado con otros pilotos, tripulantes y ametralladores-bombarderos a formar el Grupo 8-G-27, el magnífico grupo de los "Bacalaos". Había pedido continuamente hacer el curso de piloto y había visto desfilar a los del Primer Curso de observadores y a la mitad de los del segundo, pero a él no lo llamaban. Así llegó la Batalla del Ebro y la formación del Grupo de Dornier 17, en el cual terminó la Guerra.*

El día 2 de Julio del 38 ascendió a Teniente Provisional. El último servicio de guerra fue un reconocimiento sobre Valencia el día 29 de Marzo y después del desastre del triple accidente el día 4 de Abril en Medinaceli, los restos del grupo permanecieron en Azuqueca, desde donde participaron en el Gran Desfile Aéreo de la Victoria el día 19 de Mayo de 1939. Su último vuelo en los Bacalaos fue en Agosto de ese mismo año. A continuación pasó a hacer el curso de piloto en Alcantarilla y la Escuela de Transformación en San Javier. Al año siguiente realizó el curso en la Escuela de Caza en Reus, volando el Romeo 41 y el Fiat CR-32 Chirri y soltándose también en el "Messer".

A primeros del 41 pasó a formar parte de la Segunda Tanda de la Primera Promoción de la Academia de Transformación de León. Al salir de León 18 meses más tarde, fue destinado a Granada y ascendió a Capitán en Noviembre de 1942.

Como todos los pilotos españoles de esa época, Luis Dávila sufrió las tremendas escaseces de la Aviación Española en la post-guerra. Falta de gasolina y de repuestos tenían a los aviones en el suelo demasiado tiempo, y la disciplina de vuelo y los Planes de Instrucción eran prácticamente inexistentes.

**Me presenté voluntario para ir a la División Azul y llegaron a llamarme a Sevilla para comenzar la preparación en Mayo del 43, pero caí enfermo y estuve mucho tiempo de baja y posteriormente en recuperación. En Noviembre de 1945 estaba en Granada volando los Saboya 79 ya de Comandante, cuando fuí destinado al Estado Mayor de Canarias. Desde allí pedí la Escuela de Observadores de Málaga en Enero de 1946. Allí estuve como Jefe de Estudios y volé varios tipos de aviones que habían participado en la guerra como el Heinkel 46, el Junker monomotor, la Cigüeña o el Angelito.**

**En Málaga permanecí destinado de comandante hasta que me fuí a Iberia. Realicé el Curso Instrumental en Salamanca en Enero del 48. También hicimos unos vuelos en los DC-3 de Iberia como segundos, para conseguir el título de Transportes. Teníamos que hacer 200 horas y volamos también algunas veces en los DC-4 con los Brahmanes de entonces como Imaz y Menéndez.**

**Volví a Málaga en Julio del 48 y en Junio del 49 ya estaba en Iberia.**

*Como tantos otros buenos profesionales de la Aviación en España, Dávila se vio espoleado para irse a la compañía nacional por las necesidades familiares y por las grandes carencias de la época, aunque siempre conservó hacia el Ejército del Aire ese cariño tremendo que se siente hacia quien nos ha enseñado y nos ha proporcionado lo más imprescindible para llegar a ser alguien en nuestra profesión.*

*Le había animado su íntimo amigo Cecilio Imaz, a quien había conocido siendo profesor en Alcantarilla. Le hablaron a Ansaldo para que lo probara en el DC-3, por si podía entrar en Iberia, aunque eso parecía inaccesible.*

**En aquellos años en Iberia los pilotos que entrábamos íbamos al Junker primero y al DC-3 después, y las diferencias eran enormes entre los que volaban el DC-4 y los dos grupos de DC-3. En los años 49 y 50 volaban los DC-4 Loring, Martínez Gallardo, Presa, Peña, Corton, Menéndez, Imaz, Damaso, Arango y Bay. En el DC-3 volabamos en dos grupos, uno hacía nacional y Lisboa exclusivamente y el otro hacía además, Ginebra. El pasar de un grupo a otro era por antigüedad, pero importante, porque las dietas eran muy diferentes.**

**Volabamos los DC-3 Luca de Tena, Rafael Castillo, Indalecio Rego, Ramón Piñeiro, García Amor y Pepe Romero entre otros.**

### El comienzo de una honesta Admiración

RECUERDO que mi padre, al oirme decir que el Director de Operaciones en Iberia en aquella época era Luis Dávila, emocionándose un poco, me contó una de esas anécdotas de la guerra, una estampa de las que permanecen muy claras en la memoria de los que van haciéndose mayores.

Cuando la "Legión Cóndor" iba a salir para realizar un servicio, había una pequeña reunión previa entre el Jefe de la unidad alemana que iba a realizar la misión y un oficial que actuaba como enlace, español. Los Dornier 17 del Grupo de los "Bacalaos", eran los aviones que tenían la desagradable tarea de ir por delante de los Heinkel 111 a la zona del objetivo, para suprimir la Artillería Antiaérea enemiga de los lugares próximos al área señalada.

Muy temprano por la mañana o bien entrada la noche en Sanjurjo, Alfamen, Albatarrech, Belpuig o en cualquiera de los aeródromos donde estuvo basado el Grupo 8-G-27, un joven oficial español, impecable en su correcto uniforme, recibía en alemán las instrucciones correspondientes del Jefe de la Agrupación K-88. A continuación volvía a la línea de los Bacalaos y transmitía a su jefe las ordenes de operaciones de ese día.

Aquel oficial alto y de buen porte, bastante parecido a sus interlocutores germánicos, con el cabello rubio y los ojos muy claros, era Luis Dávila. Al igual que los pocos supervivientes del Grupo de Dornier 17 españoles, recibiría al finalizar la Guerra, una alta condecoración colectiva, porque aquella unidad fue diezmada.

El fue uno de aquellos supervivientes. Debió ser un gran comienzo, para una carrera aeronáutica tan sobresaliente.

*Nuestro **protagonista**, vistiendo el **antiguo uniforme azul oscuro** de teniente de Aviación, ante la caseta que servía de Oficina de Operaciones en **Sanjurjo**, Zaragoza, Aerodromo base de los **Dornier-17**.*

**Cuando entramos Bengoa y yo volamos primero en el Junker 52 para hacer Tetuán-Sevilla, Málaga-Melilla. En el año 51 realizamos algunos vuelos como navegantes en el DC-4 y mi primer vuelo transatlántico fue el 8 de Septiembre de ese año desde Madrid hacia Sal, Natal, Rio, Montevideo, Buenos Aires y la vuelta.**

**A comienzos del 54 ya era comandante de DC-4. En Octubre de 1952 había ascendido a Teniente Coronel en el Ejército del Aire, con el cual se mantenían, como siempre, estrechas relaciones. Durante un año reingresé en el Ejército del Aire, coincidiendo con la Campaña de Ifni, formando parte del Ala 35 cuyos aviones eran DC-3. Estuvieron conmigo otros pilotos de Iberia y de Aviaco como Herrero, Del Río, Castillo, Varela, etc.**

**Antes de la campaña de Ifni, a finales del 54 Bengoa y yo habíamos pasado a volar el Super Constellation, haciendo el primer curso que se realizó en Madrid.**

*Durante los años 49-50 era Presidente de la Compañía Jesús Rubio Paz y Director Gerente Don Cesar Gómez Lucía, "Don Cesar", un hombre que había marcado una época en la Aviación Comercial Española. El Subdirector de Tráfico era José María Ansaldo y el Jefe de pilotos Loring. A finales de los años 50 se formó una comisión compuesta por Bastardés, Mariano de las Peñas y Luis Dávila, para hacer un estudio sobre los nuevos aviones reactores para tratar de sustituir a los SuperConstellation. Ese grupo de evaluación debería analizar todos los aviones que había a punto de salir o ya en el mercado, el DC-8 de la Douglas, el Boeing 707, el Coronado 880 de Convair y el Comet de la De Havilland.*

*Para que Iberia se decidiera a dar el salto a los reactores, fue necesario que el Presidente del INI, Don Juan Antonio Suanzes, hombre de gran visión y honradez, diera el impulso necesario. Comprar tres reactores, cuyo precio era de unos cuatro millones de dólares, parecía en Iberia una inversión inalcanzable.*

*Ansaldo envió a Dávila a Inglaterra a evaluar el Comet y allí asistió a una exhibición de este y voló el simulador y el propio avión, pero el informe que entregó fue contrario, opinando que no era el avión adecuado.*

*Los representantes de las diversas casas constructoras, en su afán de vender, presentaban a sus aviones como capaces de hacer todo lo que pudiera interesar a Iberia, en cuanto a posibilidades operativas. Para conseguirlo jugaban con los niveles de vuelo, las temperaturas, los vientos, las reservas en ruta y destino, la densidad del combustible y otros datos.*

*Al principio tanto Douglas como Boeing, ofrecían sus aviones equipados con motores Pratt and Witney JT-4, mientras que Convair se había decidido por el After Fan de General Electric, que tenía un consumo específico mucho más bajo.*

*Durante un viaje de evaluación del grupo formado por José Arango, Fausto Bastardés y Luis Dávila, se consiguió que Douglas cambiara su oferta inicial por una nueva en la que el DC-8/52 iría equipado con motores JT-3-D1 Turbo Fan, que eran más baratos y con unos consumos muy inferiores. Boeing*

Un avión **Aero-Praga** de los que volaron en la **Aviación Nacional**

**Formación de Aeros,** *llamados popularmente* **OCAS, ave** *que figuraba en el* **emblema del grupo.**

*cambió también su oferta, pero el plazo de entrega se retrasaba respecto al de Douglas y no hubiera alcanzado al verano del 61.*

*Bastardés y Arango fueron a volar el DC-8 a Los Angeles. En San Diego se voló el Convair y en Hartford se analizaron los motores que se montarían en los aviones, los Pratt and Witney JT-4, que iban a impulsar tanto al DC-8 como al B-707. Los de la Convair se quedaron con el motor After-Fan de la General Electric y el tiempo demostró que se habían equivocado.*

**Al final se decidieron por los DC-8 y los tres primeros aviones vinieron en Mayo y Junio de 1961. El curso lo hicimos los pilotos en Los Angeles, y los primeros comandantes de la nueva maravilla de la época, el DC-8-52, fueron Cecilio Imaz, Hermenegildo Menéndez, Ramón Peña, Antonio París, Fernando Bengoa, González Martínez, Dámaso y Pepe Arango y yo. Ansaldo en esta ocasión, como ya había hecho en el pase al Super, hizo la selección con los consiguientes "problemillas". Hicimos el curso teórico en Long Beach, el simulador en Estocolmo y el vuelo aquí, ya con nuestros aviones y con un grupo de instructores americanos de vuelo, de los que alguno quedo muy ligado a Iberia posteriormente, como Dixon.**

**En esta época, los estudios que se habían hecho, en común con Aviación Civil, para modernizar Iberia de arriba abajo, por parte de un comité en el cual participó el General Azcarraga, Quintanilla y Chamorro, influyeron mucho para tomar decisiones que constituyeron un auténtico golpe de timón y fueron un cambio radical en Iberia. Como resultado de esa decisión, en 1962 se modifica profundamente la estructura orgánica de la compañía. El Vicepresidente fue Azcarraga, con Lázaro Ros como Director Gerente y se creó una Dirección de Producción, de la cual me encargaron, y que comprendía una Subdirección de Material al mando del Ingeniero Sagastume y una Subdirección de Operaciones que llevaba Pepe Arango.**

***Luis Dávila muy joven,*** *en los primeros tiempos como* ***tripulante*** *de las* ***OCAS.***

*Pedí el Grupo de Aeros-Praga, que se habían cogido a los republicanos en el barco Mar Cantábrico, con los cuales se formó el 1-G-17.*

**En esa etapa tuve algunos problemas con el Director Gerente y a los pocos meses pedí la dimisión como Director de Producción. Ese puesto pasó a La Braña, pero al poco tiempo, Material y Operaciones pasaron a ser Direcciones cada una de ellas y desapareció la de Producción.**

*Un hombre tan valioso como Dávila no podía estar desaprovechado en la Compañía, donde siempre ha ocupado puestos de responsabilidad, compartidos con su función como piloto al mando, realizando su programación mensual correspondiente. Fue uno de los primeros Inspectores Generales nombrado por Aviación Civil dentro de la empresa y poco después aceptó ser Jefe de Flota de DC-8, con Pepe Arango ya como Director de Operaciones. También fue por esta*

*época uno de los primeros enlaces sindicales que colaboraron a poner en pie el Convenio Colectivo del personal de vuelo.*

*Después de José Arango, que fue Director de Operaciones desde 1962 hasta Junio del 65 y de Carlos Texidor que lo fue hasta Octubre de 1966, Luis Dávila pasó a ocupar la Dirección de Operaciones, cargo que desempeñó hasta 1972, habiendo sido uno de los pilotos más representativos y de más larga duración en ese importantísimo y decisivo puesto, de entre los que lo ocuparon en los últimos 15 años.*

**En sus indispensables "Apuntes para una Historia de Iberia", María Dolores Porteros dice lo siguiente "Durante el periodo en que Luis Dávila Ponce de León fue Director de Operaciones se hizo el primer intento sistemático de mecanización de determinados trabajos de la Dirección. Se alquiló un pequeño ordenador Siemens 303 con el cual se comenzaron a realizar Planes de vuelo para rutas de tiempo mínimo e incluso, como producto adicional elaboraba el cálculo de Hojas de Carga y también realizaba la facturación mecánica de Barajas. Por tanto los primeros pasos de mecanización para la facturación de pasajeros en Iberia se llevaron a cabo mediante el pequeño ordenador Siemens de Operaciones.**

**El sistema se perfeccionó al cambiar al Siemens 4004, que añadía la ventaja de ser alfanumérico. Con este ordenador se calculaban Planes de Vuelo para rutas de tiempo mínimo y paralelamente se abordaron otros temas de mecanización para el tratamiento de Partes de Vuelo, tiempos y consumos, cálculo de la Prima Horaria, actuaciones de aviones en los diferentes aeropuertos y otras". En todo ese proceso de modernización fue básica la presencia y el empuje de Dávila.**

**Nuestro hombre ha sido, en esa época crucial, uno de los creadores e impulsores de gran cantidad de experimentos e ideas que, al cuajar en forma de organismos o actividades, han configurado la estructura de Iberia**

### Dávila en el 8-G-27, el Grupo español de "Bacalaos"

A finales de Julio de 1938 se destinaron cinco aviones Dornier 17 de los que empleaba la Legión Cóndor en misiones de reconocimiento, encuadrados en la Agrupación K-88, a una nueva unidad española con la denominación 8-G-27. La unidad se formó en Zaragoza con cinco aviones de los seis que inicialmente se le habían asignado, y comenzó su entrenamiento en León a las ordenes del Comandante Rambaud Gomá.

Durante la Batalla del Ebro y la Campaña de Cataluña hasta el final de la guerra, los 29 componentes de vuelo y 8 aviones de la unidad, perdieron por accidente, sabotaje o impacto de la Artillería Antiaérea, 20 de sus componentes iniciales y cinco aviones, volviendo en numerosas ocasiones a las líneas propias con numerosos impactos o con algún motor parado.

Luis Dávila hizo su primer vuelo como observador-navegante y ametrallador-bombardero en un DO-17 el 25 de Agosto del 38, participando en todas las misiones de guerra hasta el día 3 de Abril de 1939. Como oficial observador más antiguo y único del grupo que hablaba correctamente alemán –su abuela era alemana– era el encargado de recibir las instrucciones del comandante alemán de la Legión Condor, Mayor Hielle. Voló las misiones primero con Rambaud, luego con Cárdenas y después todos los servicios de guerra que realizó el Capitán Micheo como Jefe de la unidad al desaparecer el Comandante Rambaud, que fueron la mayor parte de los que llevó a cabo el Grupo, además de algunas con el Comandante Ibarra, el malogrado último Jefe de la unidad durante las semanas finales de la campaña.

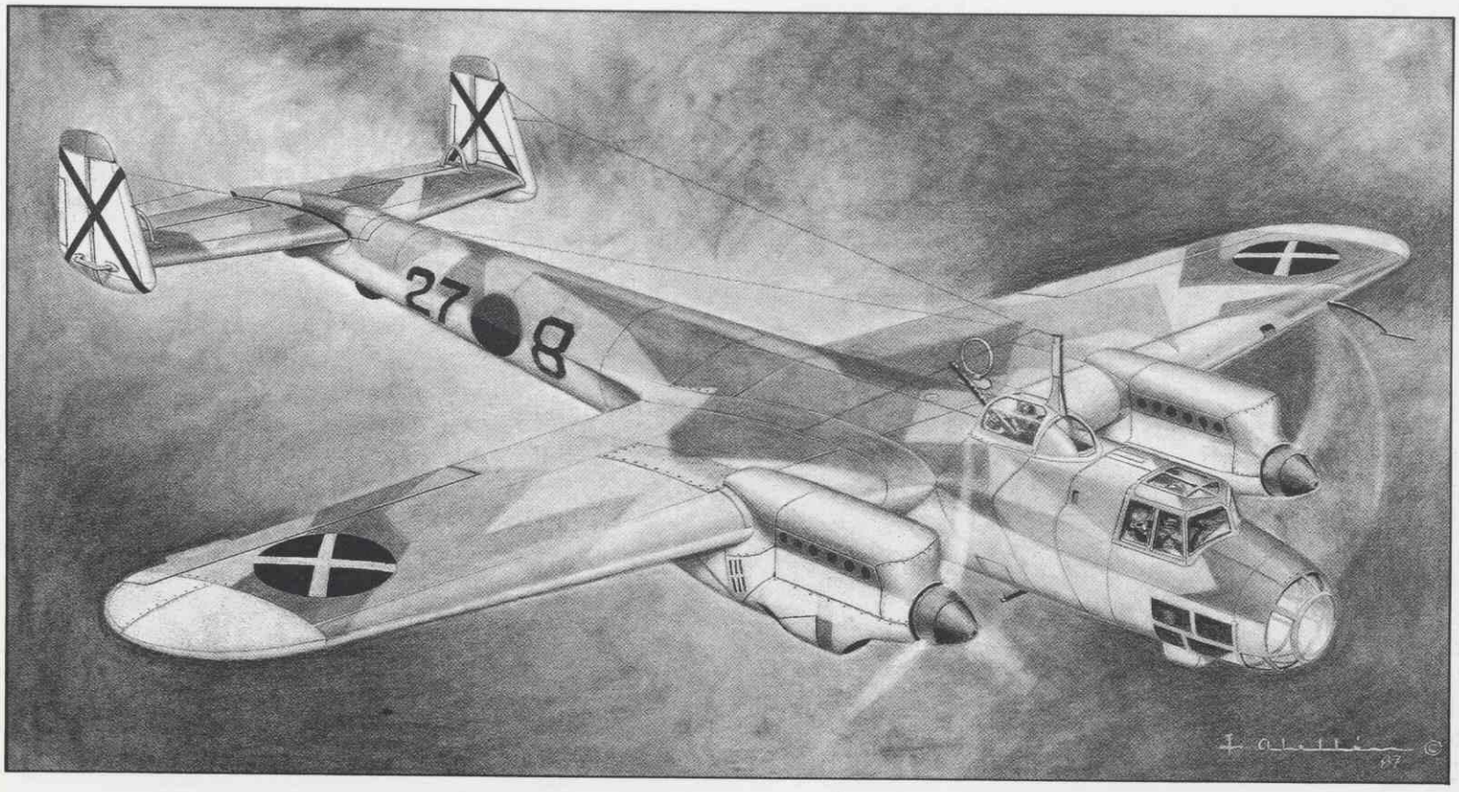
En el periodo de casi tres meses desde el 4 de Octubre al 31 de Diciembre de 1938, se realizaron 59 vuelos, dándose varios días como el 1 de Enero del 39 en que se realizaron 3 servicios seguidos.

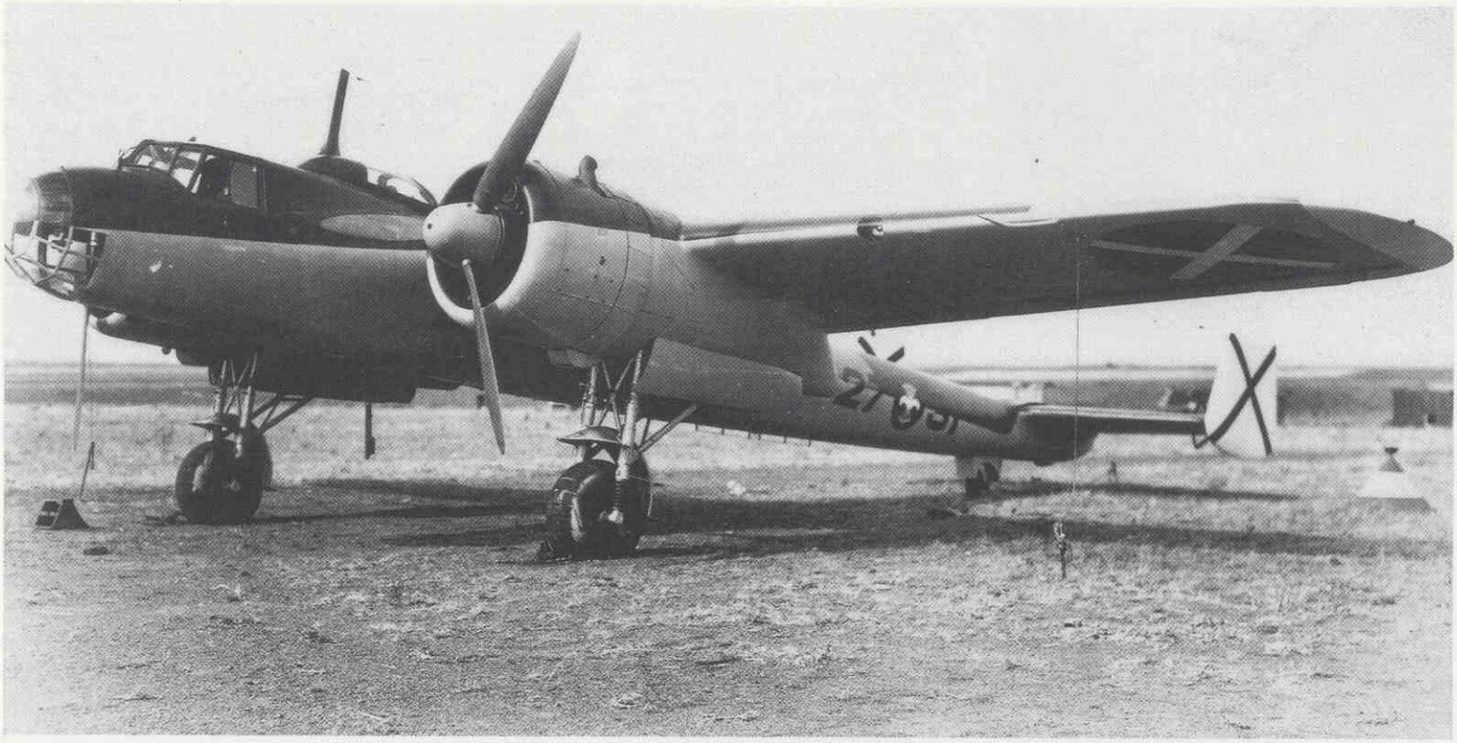
Estaba a bordo del avión jefe del rombo con el Capitán Eugenio Micheo Casademunt el aciago día 29 de Diciembre del 38 cuando volando en formación cerrada sobre Artesa de Segre, el Teniente Coll y su observador Zabala, volando de "perro", vieron asombrados a través de su carlinga acristalada, como una "picha de toro" hacia impacto directo en el plano derecho del avión del Teniente Osborne, que volaba de punto izquierdo, y haciendo un tono volado se estrellaba contra el punto derecho, cayendo ambos en una maraña endiablada de metal hasta el suelo.

Y sobrevivió por pura "chiripa" al terrible accidente del día 4 de Abril de 1939 en que se estrellaron tres aviones DO-17 sobre la zona de Medinaceli en la Provincia de Soria, pereciendo una docena de valientes aviadores que habían salido indemnes heroicamente a 7 meses de combates continuos sobre los frentes más activos del final de la guerra.

Todos los componentes de esta unidad que habían realizado más de 25 servicios de guerra, recibieron la Medalla Militar Colectiva.

*Todos los componentes de esta unidad que habían realizado más de 25 servicios de guerra, recibieron la Medalla Militar Colectiva.*



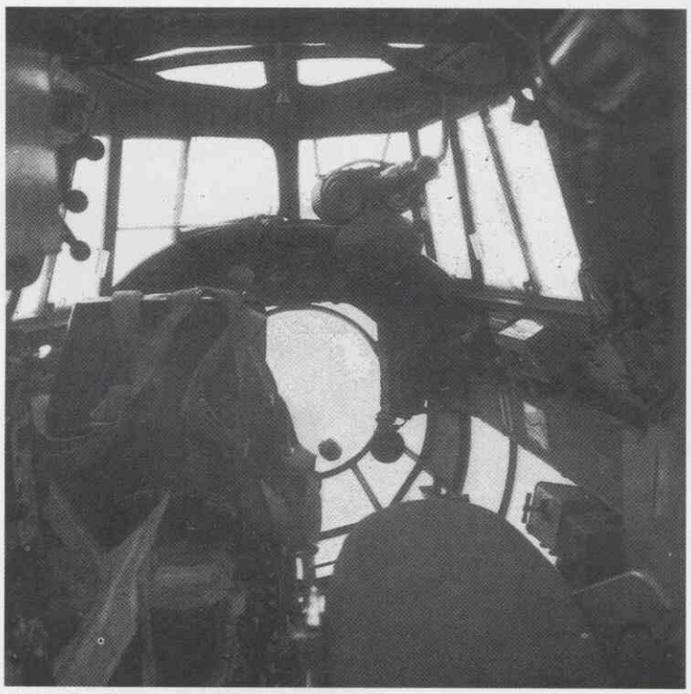


**y de la Aviación Comercial en España. En unos casos fue el organizador o creador de tales iniciativas; en otros casos potenció y desarrolló ideas que venían funcionando en embrión. Entre las más importantes de unas y otras están las siguientes:**

## LA ESCUELA DE IBERIA

Después de la llegada de Lázaro Ros, y en la etapa posterior, coincidió con él como director y llegaron a trabajar juntos de forma muy positiva y con gran creatividad. Fue una época de expansión rápida y los pilotos para Iberia ya no podía proporcionarlos masivamente el Ejército del Aire. Primero porque se necesitaban muchos pilotos, y segundo porque lógicamente Aviación no quería desprenderse de los Reactoristas. Se buscó una selección dura y una instrucción moderna y se trató de evolucionar hacia una enseñanza que comprendiera más vuelo instrumental y una típica formación para Líneas Aéreas.

La idea primera fue mucho más ambiciosa: se trataba de crear una Escuela de Pilotos Ab-Initio, desde el principio, con gente que ni tuviera el Título de Piloto Privado, haciéndo una selección por sus condiciones individuales, con aptitudes, no con experiencia. Se trataba también de conseguir universitarios y darles la oportunidad de hacer pilotos con una financiación adecuada, que luego se pudiera reembolsar a la compañía. Pero no pudo ser. Navarro Garnica quería simplemente que Iberia le proporcionara directamente los aviones para llevarlos a Salamanca.



***Interior de un Bacalao Do 17. A la izquierda, puesto de pilotaje único** con el panel de instrumentos **al frente, cristaleras rodeándolo** y la **enorme rueda del compensador de profundidad detrás. A la derecha asiento deslizante** y con respaldo abatible **del bombardero ametrallador.***

*Durante la Batalla del Ebro y la Campaña de Cataluña hasta el final de la guerra, los 29 componentes de vuelo y 8 aviones de la unidad, perdieron por accidente, sabotaje o impacto de Artillería Antiaérea, 20 de sus componentes iniciales y cinco aviones, volviendo en numerosas ocasiones a las líneas propias con numerosos impactos o con algún motor parado.*

Lo que finalmente se creó fue lo mejor para la época y las condiciones existentes. Se cogía gente con el título pero sin experiencia IFR y después de algunos vuelos como Flight Students, se les daban horas muy intensivas y una instrucción muy fuerte. Los tres aviones Fokker 28 volaban de 9 a 10 horas diarias y hacían carga por toda Europa, para reducir costos. Al ser aviones cargueros siempre salían puntuales, volaban continuamente en hora, sin problemas de horarios o de pasaje. Volaban principalmente de madrugada y era una forma de reducir los gastos de instrucción y al mismo tiempo empezar con carga pequeña para abrir mercado en puntos interesantes. Aquello era muy duro, pero muy útil. Al mismo tiempo el contrato que se hizo con la casa Fokker fue muy estricto, para que no pudieran subir el dinero del contrato. Pero Fokker estaba tan interesada como nosotros en mantener el éxito de la experiencia, con los tres aviones alquilados volando permanentemente, así que aquí estaban continuamente destacados los mejores mecánicos que ellos tenían.

Aquello dio un resultado muy bueno para Iberia. Hoy día, en que se está tratando de resucitar

**Ansaldo visto por Dávila**

ERA un gran piloto, un hombre con una afición tremenda, una vocación y una entrega profundísimas a la aviación. No oía apenas, pero se adaptó al medio con gran espíritu práctico y tuvo mucha visión de futuro. Era una persona honestísima, de los pocos que supieron retirarse a tiempo, renunciando a volar el DC-4 como comandante, al darse cuenta de que empezaba a tener limitaciones.

Había probado a montones de pilotos. Le daba mucha importancia al hecho de que no te impresionara, al saber estar. Es aquello que se ha dicho de él con cierta exageración, que era capaz de saber si un piloto valía, por la forma de sentarse y atarse en el asiento: ya no necesitaba más.

Mi prueba con Ansaldo en el DC-3 supongo que fue como todas. No obstante me habían dicho todos mis amigos que ¡no se me ocurriera hacer una toma de ruedas! Pero el caso es que hacía bastante viento de costado ese día y era difícil así hacer una toma buena de tres puntos, muy difícil. Acabé haciendo una toma de ruedas claro, con la cola tan baja como fue posible, pero al fin y al cabo ¡de ruedas! No me dijo nada y entré en Iberia.

resucitar algo parecido, nadie en Europa comprende como en España eliminamos una idea que estaba funcionando tan bien y que produjo cientos de pilotos de primera fila para los modernos aviones de los años 70 y 80.

## LA IMPRENTA DE OPERACIONES

El volumen de publicaciones que se necesitaban iba en aumento cada día y además la cartografía bien hecha y que aparezca puntualmente, era una de las cuestiones en que el Grupo Atlas iba a intercambiar trabajos y responsabilidades. Al frente de Angel Salvador, se creó esa imprenta que se ha conseguido mantener siempre dentro de Operaciones, dando unos servicios inestimables y compitiendo en igualdad de condiciones con los departamentos similares de las demás compañías en Europa. Allí se editan y mantienen al día infinidad de Manuales, Cartas, libros de Navegación y de Aproximación, repartiendo con el resto del Grupo Atlas la confección de la documentación de Navegación y elaborando hoy día, como producto complementario, multitud de documentos y formatos diversos para el resto de los departamentos de la compañía. Esta imprenta en fin, altamente especializada, fue otra iniciativa impulsada por Luis Dávila.

## CONTROL GENERAL DE RED

El puesto de Jefe de Día había sido creado por Ansaldo y pasó a tener carácter permanente en 1963. Pero muy pronto Dávila tuvo una idea mucho más compleja de lo que se necesitaba, según él, "por haberlo padecido", por haber sentido en sus carnes la falta de un organismo ejecutivo, que funcionara las 24 horas del día.

En esos largos vuelos de noche, sin comunicación con la compañía, había que solucionar a veces problemas muy complejos. Se trató de averiguar lo que había en otras compañías para adaptarlo a la nuestra.

El primer problema consistá en que algunas de las prerrogativas necesarias para solucionar los incidentes que se presentan, se salen del entorno de Operaciones, y abarcan otros terrenos como Material o Comercial. Lo más difícil fue conseguir que dentro de un organismo de Operaciones, se otorgaran facultades delegadas por la Gerencia, llegando a la creación de las figuras de los Asesores de Material, Comercial y la propia de Tripulaciones, y todo ello dirigido siempre, en horario de 24 horas, por un piloto.

De ahí nace la actual estructura de la Subdirección de Control General de Red, creada el 24 de Diciembre de 1969, pasando a ser la cuarta Subdirección de Operaciones, y que básicamente es el control ejecutivo de la Operación de la compañía en cuatro continentes durante las 24 horas del día. Tiene medios y atribuciones de Operaciones, Material y Comercial para tomar todo tipo de decisiones, y el Jefe de Día representa al Presidente o Director de la compañía fuera del horario de trabajo regular, ya que cuenta con cobertura HF y VHF, y todo tipo de comunicaciones por telex, pantallas y todos los terminales de los actuales ordenadores. Todo ello nació de una idea magnífica, perfeccionable, y de un esquema ambicioso, que lleva funcionando positivamente muchos años.

*Comprar tres reactores, cuyo precio era de unos cuatro millones de dólares, parecía en Iberia una inversión inalcanzable.*

*La selección de los colaboradores es una de las labores más importantes para quien ocupa un puesto de responsabilidad. Rodearse de un buen equipo es primordial.*

*Lo más difícil fue conseguir que dentro de un organismo de Operaciones, se otorgaran facultades delegadas por la Gerencia llegando a la creación de las figuras de los Asesores de Material, Comercial y la propia de Tripulaciones.*

## MECANIZACION

La idea de mecanizar todo lo posible los trabajos de Operaciones, le surgió al comprobar día a día que Iberia se iba quedando retrasada en estos temas. La mecanización comenzó en Madrid, sin participación de Operaciones y solo para el tema de reservas en la vieja central de la calle Alenza.

Los primeros planes de vuelo se hicieron con el DR-2, por muy complejos que fueran. Pero Dávila tuvo la fortuna de tropezar con Pedro Rodríguez Franco, uno de esos magníficos colaboradores que él ha intuido frecuentemente, con su finísimo olfato de buen "catador" de hombres valiosos. Rodríguez Franco comenzó a trabajar para la organiza-

**Los idiomas**

UNO de los ayudantes de Ansaldo más caracterizado e importante en Iberia a efectos de instrucción y selección de pilotos fue Espinel. Las anécdotas que cuentan los antiguos sobre este hombre y el primitivo QBI son infinitas. Muchos todavía recuerdan lo importante que era para entrar, causarle una buena impresión a aquel hombre, que había sido instructor, profesor de pilotos en Albacete, cuando lo primero que se enseñaba era a mantener los planos nivelados con un bidón sin alas, o los doblemandos en el "Pingüino" sin planos de los años 20. Espinel hacía en Iberia las pruebas en el simulador incipiente de entonces, y su opinión era definitiva.

En el año 54 yo realizaba un vuelo por Europa en DC-4, y Espinel viajaba hacia Frankfurt vía Ginebra. Yo tenía la costumbre de pedirle en algunos tramos al radio que me dejara llevar la radio, para entrenarme un poco con el inglés. Espinel vio que yo llevaba las comunicaciones sobre Francia y por lo visto debió contárselo a Ansaldo, porque al poco tiempo me nombró para una comisión representando a Iberia en un Panel de IATA, que celebraba una reunión en Barcelona, a pesar de que le insistí en que yo no sabía inglés sino alemán.

El día de la clausura, estando Ansaldo en Barcelona, se mató en accidente de aviación un yerno suyo y me pidió que le dijera al que presidía el panel, que no podía asistir a la clausura por tener que regresar de inmediato a Madrid. Yo lo hice desde una cabina del hotel, pero en francés, y Ansaldo que me estaba viendo, cuando salí me dijo "y decía Vd. que no hablaba inglés". Cuando yo le contesté que lo había hecho en francés, su respuesta fue "¿Pero también habla francés?". No había forma de convencerle de que yo entonces no hablaba inglés.

ción de la informatización de Planes de Vuelo con la casa Siemens, surgiendo el primer programa para Planes, Hojas de Carga e incluso se comenzó la mecanización del check-in. Todo eso en años posteriores desembocó en la actual organización informática de la compañía, de una gran complejidad y que presta servicios muy sofisticados en todos los terrenos.

*Hay muchos otros aspectos en los cuales Dávila ha alentado la continuidad de los trabajos emprendidos por otras personas u organizaciones, como pudieron ser en su momento Coordinación Exterior o la Oficina de Coordinación Atlas. La asistencia a los comités y reuniones internacionales de personas bien preparadas y con una gran continuidad en esa difícil función, la ha considerado siempre importantísima para ahorrar enormes sumas, al conseguir logros importantes y defender los intereses de la compañía, y por tanto los de España, en instituciones como IATA, OACI, NAT-SPG, EANPG, etc.*

*El Grupo Atlas ha sido durante años un pequeño Mercado Común de las compañías aéreas europeas, de cara al claro objetivo de ahorrar, compartir y abaratar costes, y repartirse funciones y trabajos de todos tipos, haciendo frente a la adquisición de ciertos equipos y a una utilización más racional e intensiva, como los Simuladores o los stocks de motores de aviones comunes. Siendo Iberia un miembro destacado y principal socio, la participación al nivel adecuado, ha sido una función cuidada con especial esmero durante la etapa en que Dávila fue uno de los representantes.*

*En Enero de 1972, la Dirección de Operaciones pasó a Antonio Laseca. Todavía antes de retirarse en 1978, nuestro protagonista prestó servicios relevantes durante sus últimos años de actividad aeronáutica.*

*En el transcurso del año 1973, la otra compañía nacional, Aviaco, sufrió tres accidentes importantes. Su presidente en ese momento, Tomás Maestre, lo llamó para invitarlo a hacerse cargo de Operaciones de la compañía. Le dió toda clase de razones, pero realmente no quería aceptar. Finalmente después de mucha insistencia, también por parte de Claudio Boada, entonces Presidente del INI, accedió poniendo algunas condiciones, como, por ejemplo, estar un tiempo máximo de un año y después volverse a Iberia.*

**Cuando llegué a Aviaco, el director era Abril y me habían preparado un despacho con una mesa enorme. Pensé que otra vez me encontraba casi en el mismo sitio de donde había salido en Iberia hacia unos meses. Mi cargo era Director Técnico y el Director de Operaciones en ese momento era Enrique Vela. Las medidas que habían tomado yá eran buenas, las únicas posibles en el caso, y realmente estaba todo hecho antes de que yo llegara por allí. Endurecer las condiciones para soltar a los comandantes y tomar ciertas medidas de precaución, todo lo habían hecho yá, porque eran gente competente. En mis conversaciones con los enlaces sindicales estabamos prácticamente de acuerdo. Algún tiempo después me encontré con Claudio Boada y en esa conversación trataba de explicarme lo bien que había salido todo y lo bien que había hecho aceptando, ya que así las cosas se habían arreglado en Aviaco. Le conté claramente que yo no había hecho nada, tan solo algunos vuelos como inspector.**

*Pero todo el mundillo de la Aviación Comercial en España sabía que sí había hecho algo: había puesto su prestigio y su profesionalidad de tantos años donde hacía falta, en un momento delicado. Con solo "estar", le había dado credibilidad a un saneamiento que por otro lado estaba ya siendo realizado.*

*Su* ***curso de Piloto Elemental*** *en* ***Alcantarilla****. De izquierda a derecha los* ***profesores*** *Capitán* ***García Delgado****, Capitán* ***Juan Lerma León****, y* ***alféreces alumnos Luis Dávila, Luis Zavala, Gabriel Martínez Mata, Bernardo Meneses y César Alvarez Cadórniga.***

## Los nombramientos: cómo escoger

CUANDO se le pregunta a un hombre que ha tenido tantas veces la responsabilidad de elegir a sus colaboradores y sus subordinados durante muchos años, y le ha salido bastante bien, es bueno atender a sus razones y argumentos.

Operaciones en Iberia ha sido siempre una organización abierta, jerarquizada, pero en la cual el escalafón era sacrosanto solo a efectos económicos y de progresión. Por tanto los cargos se han cubierto siempre por curiosos procedimientos aleatorios, basados en relaciones humanas y sobretodo con un gran pragmatismo. Las veces que se ha intentado alterar un proceso tan práctico, o se ha dado un salto demasiado brusco en la antigüedad o en la experiencia de los nuevos cargos, el resultado no ha sido bueno, y toda la estructura ha chirriado.

Luis Dávila dice "La selección de los colaboradores es una de las labores más importantes para quien ocupa un puesto de responsabilidad. Rodearse de un buen equipo es primordial. Los cargos de Operaciones deben ocuparlos gente de la Profesión lo más acreditada posible, trabajadores y si es factible personas capaces de evolucionar, de no aferrarse a ideas anticuadas o preconcebidas y que sean flexibles para adoptar nuevos métodos o nuevas técnicas sin traumas".

"Uno se juega mucho al efectuar un nombramiento, porque hay que observar lo que da de sí la persona en el cargo que se le ha asignado. Si no funciona bien hay que tener cuidado para no proceder a un cambio prematuro, porque los cambios frecuentes dan a los subordinados un aspecto de falta de estabilidad. Y por otro lado, mantenerlos a toda costa es tan malo como lo anterior. Es muy difícil acertar. Cuando dejé de ser Director, me dí cuenta de pronto, de que había estado durmiendo mal durante años. Mis insomnios no eran consecuencia de los años, sino de las preocupaciones.

*Ya siendo **comandante**, durante su estancia en Las Palmas, destinado en el **Estado Mayor de Canarias**.*

## El barco

DEBERIA analizarse sociológicamente la curiosa afición, la verdadera pasión por la naútica de muchos aviadores, que constituye un fenómeno chocante.

La afición al mar por parte de Luis Dávila quizás provenga de tener tantos amigos de juventud marinos o hijos de marinos. Ya vimos que de chaval se preparó para la Escuela Naval junto a otros aficionados o descendientes de oficiales de la Marina, como Chaos o Casteleiro.

"Volar es bastante caro cuando uno se retira" pero en cambio navegar puede ser un buen sustitutivo y más asequible. Unos dos años y medio antes de retirarse decidió adquirir un barco para llenar un poco las horas libres. Lo adquirió en forma de "kit" en Barcelona y estuvo durante casi todo ese tiempo trabajando en él, modificándole sistemas y añadiéndole caprichos, hasta que al jubilarse en el 1978 ya estaba terminado. Desde entonces lo ha usado mucho.

"Hay que prepararse el retiro con tiempo y planear la forma de llenar las horas con algo interesante".

*Un aspecto muy interesante de la vida de este gran hombre es la continuidad que sus hijos le han dado a su profesión. Nada menos que cuatro Dávila Ponce de León son hoy día Comandantes de la compañía Iberia, superando la familia en este momento la destacable cifra de 85.000 horas de vuelo, que en el futuro llegará a ser mucho más elevada, puesto que los miembros de la tercera generación, todos están en activo y son todavía jóvenes.*

**La afición a la aviación se produce como en todas las familias aeronaúticas, de padres a hijos. Ellos ven que volar te gusta, que no es solo un trabajo, sino que es apasionante, deportivo, e incluye cierta tendencia a la competencia. Se establece así esa relación de afinidad con la profesión del padre que es tan lógica y frecuente. Cuando José y Rafa, junto con Luis Bay quisieron hacerse pilotos comerciales, no había ninguna academia que pudiera prepararlos para presentarse a examen en la Escuela de Vuelo Instrumental de Salamanca.**

**Entonces, de acuerdo Rodolfo Bay y yo, decidimos organizar para estos tres alumnos una miniacademia y pusimos al frente de ella a José Ramón Garrido Capa, un profesional de la Aviación, con una capacidad de trabajo y unos conocimientos aeronáuticos fuera de lo corriente. Los tres alumnos hicieron algunas horas en un DC-3 de Spantax. Las horas que necesitaban para conseguir los títulos las hicieron en una Jodel, primero en Cuatro Vientos y luego en Granada. Luis hizo el curso en California y Paco siguió el camino de Piloto de Complemento, y destinado en Alcantarilla, acabo volando el Junker 52 que yo había volado tantos años antes.**

*¿Qué es Iberia, qué puede ser para Nuestra Patria, qué se debe hacer con ella?*

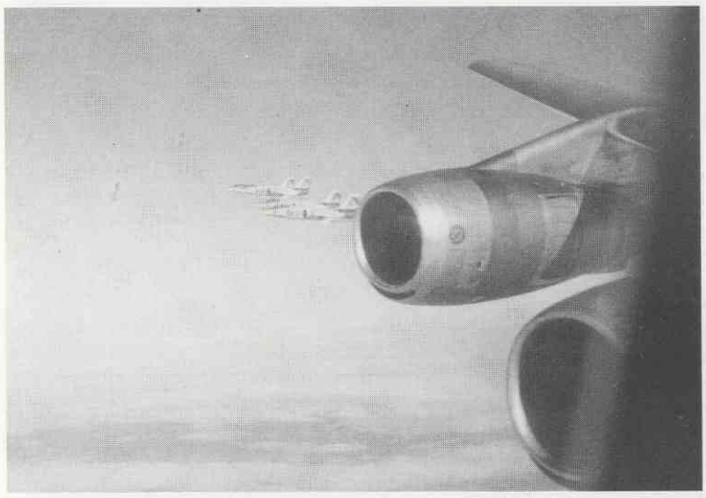
**Iberia es una compañía aérea que ha conseguido un gran prestigio a lo largo de su historia y los que trabajan hoy en ella estan obligados a que ese prestigio siga en alza.**

**Es muy difícil resumir lo que debe hacerse con Iberia en el futuro. Como en toda empresa, es necesario que se definan unos objetivos a corto, medio y largo plazo, ambiciosos, pero realistas, bien estudiados, en proceso de actualización constante, pero con rumbo definido.**

**Para alcanzar esos objetivos, hay que seleccionar unos cuadros de mandos eficaces, teniendo en cuenta sus conocimientos, experiencia y aptitudes, aprovechando al personal más idóneo dentro de la empresa y olvidándose por completo de afiliaciones. Es muy difícil encontrar fuera de la empresa, personal con experiencia y conocimientos sobre algo tan complejo, como es una Línea Aérea, y si se colocan en puestos de responsabilidad a personas que no vengan avaladas por un solido prestigio, lo único que se consigue es deteriorar el clima laboral. Creo que hay que preparar los medios humanos y materiales de**

*El día **6 de febrero de 1968**, el **General Franco** inauguró en Almería el nuevo aeropuerto y con ese motivo voló en un avión **DC-8-52** desde Madrid. El avión iba pilotado por el **Comandante Dávila,** Director de Operaciones entonces, y se realizó un viaje sobrevolando varias ciudades y costas, tanto a la ida como a la vuelta.*

*Fue **una de las pocas oportunidades en las cuales Franco voló en un avión comercial.** En el primer tramo Madrid a Almería, sobrevolaron Sevilla, Rota, el Estrecho de Gibraltar y a continuación la costa, hasta Almería.*



*Tanto a la ida como a la vuelta el avión fue **escoltado** por **diferentes aviones de caza** de las distintas unidades del Ejército del Aire.*

*Aquí se puede ver en el plano del **DC-8**, una formación de **cuatro F-104G**, uno de los cuales pilotado por el autor de este trabajo. Desde Torrejón se realizaron cuatro relevos para escoltar al entonces Jefe del Estado, tanto en el primer tramo por la mañana como en el segundo de vuelta por la tarde.*

*Durante el **vuelo de vuelta, el General**, que ya se había familiarizado con la cabina, **despegó de Almería en el puesto del Segundo.** Recorrieron Palomares, toda la costa levantina, Gerona y después todo el Pirineo desde la ladera sur dirigiéndose desde Pamplona a Madrid. Dávila mantenía contacto contínuo con el Centro de Operaciones de la Defensa y por tanto con los radares militares. Y el radionavegante, Angel Gutiérrez mantenía las comunicaciones con el Control. **Volaron a cualquier nivel pedido, subiendo y bajando a discreción, y sobrevolando todos los lugares que deseaba el General.***

**forma muy meditada y con gran rigor para poder conseguir los objetivos propuestos.**

**En lo que respecta a la selección del personal y a su formación esta debe ser muy severa y mucho más cuando se trate del destinado a vuelo. Hay que restaurar el clima laboral a fondo, ya que en la actualidad está en cotas muy bajas, debido entre otras razones a demagogias alentadas con fines políticos.**

**Se debe conseguir que todos los que trabajan en Iberia comprendan que forman una gran familia en la que cada uno cumple una función necesaria y complementaria, y que esa función deberá realizarla a la perfección para que la empresa prospere, genere más beneficios que poder repartir y no solo asegure el puesto de trabajo, sino que mejore las perspectivas de futuro para el y su familia.**

**Resumiendo: Hay que conseguir que todos sientan a la empresa como cosa propia y que se acaben las discrepancias entre los diferentes grupos laborales de la compañía.**

**En lo que respecta a medios materiales, aunque todos tienen importancia, la selección de los aviones creo que es vital. No se puede tener demasiados tipos diferentes de aviones. Si además van equipados con motores diferentes e instrumentaciones distintas, el problema se agudiza, sobre todo para las Direcciones de Material y Operaciones.**

**De la red a cubrir, habrá que eliminar aquellos tramos demasiado cortos que solo generan pérdidas, aunque el índice de ocupación sea alto.**

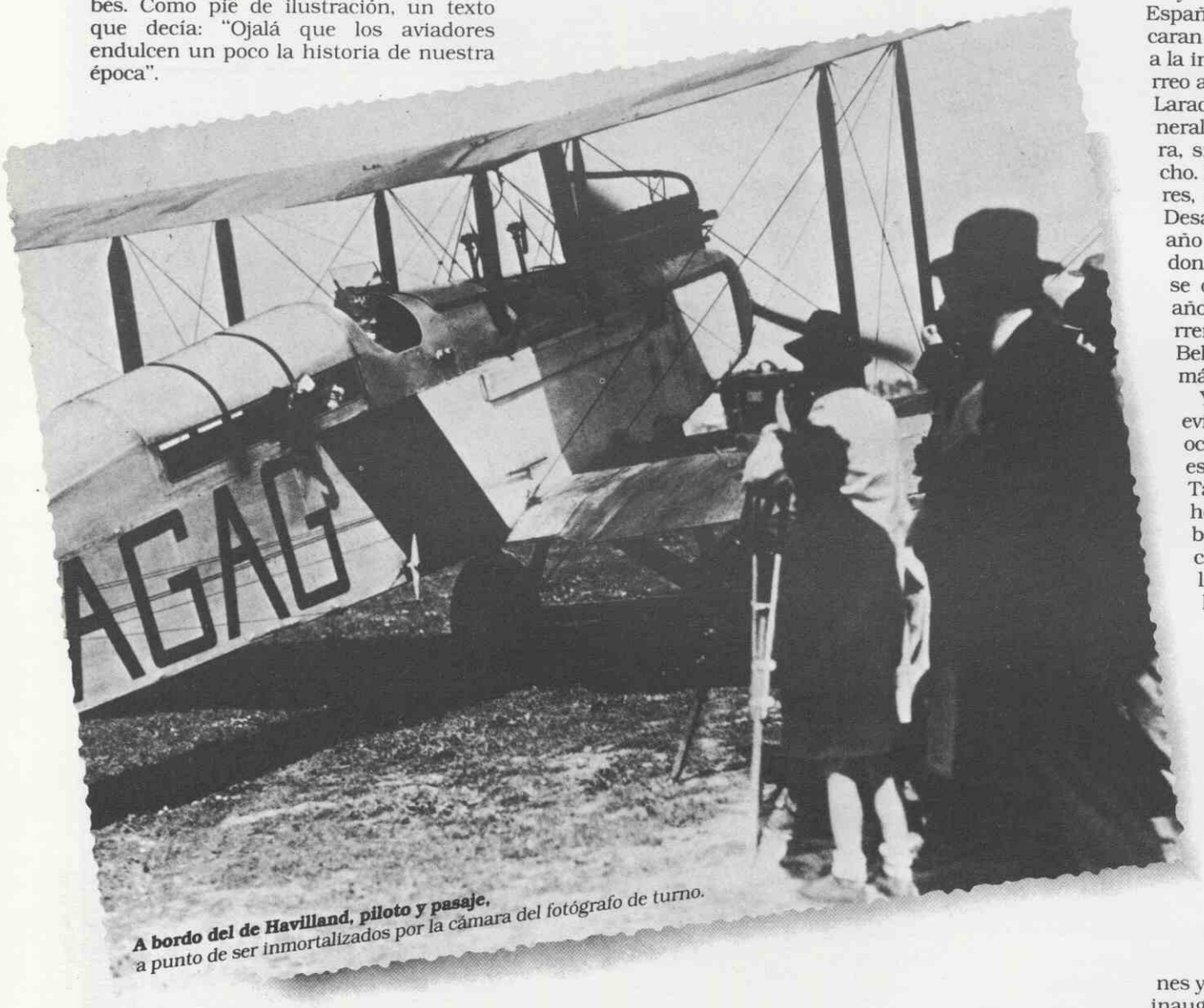
*Iberia es una compañía aérea que ha conseguido un gran prestigio a lo largo de su historia y los que trabajan hoy en ella están obligados a que ese prestigio siga en alza.*

Luis Dávila fue una pieza clave en la modernización de Iberia en los años 60 y posteriormente un hombre fundamental en la estructuración de la compañía como una gran empresa aérea comercial de alcance internacional. Durante años ha alentado, seleccionado y contribuido a formar a decenas de hombres que han constituido el cordón umbilical de la Aviación Comercial en España. Desde su retiro activo, rodeado de sus hijos y de toda su familia ó desde su barco ó su negocio turístico en Madrid, está pendiente de los acontecimientos y le preocupa el progreso de este mundo aeronaútico civil, en el que tanto influyó durante años. Muchos aviadores y especialistas en diferentes campos de la Aviación Comercial española le recuerdan con cariño y devoción, y echan de menos sus aciertos y su capacidad de trabajo, organización y creación, en una palabra, su vigoroso liderazgo. Nos hacen falta en este país muchos hombres como Luis Dávila Ponce de León Pérez. ■

# Sobre el Estrecho en un De Havilland con una saca de correo

CARLOS PEREZ SAN EMETERIO

BAGARIA, el inolvidable caricaturista del diario madrileño "El Sol", dibujó allá por los años veinte en una de sus conocidas viñetas, la imagen de un león con alas sobre el que aparecía montado un piloto con sombrero cordobés. Como pie de ilustración, un texto que decía: "Ojalá que los aviadores endulcen un poco la historia de nuestra época".




**A bordo del de Havilland, piloto y pasaje,** a punto de ser inmortalizados por la cámara del fotógrafo de turno.

Como en tantas otras ocasiones, el caricaturista acertaba. En una España problemática, apasionada, y carente de lo que en lenguaje actual podriamos llamar "grandes ilusiones colectivas", las hazañas de los aviadores eran una de las pocas cosas que lograban aglutinar a los ciudadanos en torno a un orgullo nacional cada día más problemático. Si la Guerra de Africa nunca fue nada popular, la gente, en cambio, admiraba en todo su valor los hechos protagonizados por los pilotos que combatían a los moros desde lentos y destartalados aviones. Y en años sucesivos, esos mismos ciudadanos de a pie, fijos en los periódicos o en las escasas radios de entonces, se olvidarían de si eran adeptos o contrarios a don Miguel Primo de Rivera, monárquicos o republicanos, y vibrarían al unísono siguiendo los vuelos del Plus Ultra o el Jesús del Gran Poder.

La Aviación seguía encarnando por aquel entonces el mito del héroe, tan arraigado en la cultura española, donde siempre se valoró más lo individual que lo colectivo, donde el corazón y hasta la pasión primaban sobre lo cerebral y lo técnico.

Era lógico, por tanto, que cuando se iniciaba el otoño de 1921, revistras gráficas como Blanco y Negro, La Esfera, o España Automóvil, dedicaran amplios reportajes a la inauguración del correo aéreo entre Sevilla y Larache. La Historia general, la "grande", ignora, sin embargo, el hecho. Para los historiadores, 1921 fue el año del Desastre de Annual, el año en que mataron a don Eduardo Dato, y si se quiere, también el año más feliz de la carrera taurina de Juan Belmonte. Pero poco más.

Y, sin embargo, es evidente que el 15 de octubre de 1921 algo estaba naciendo en Tablada, aquella dehesa que los toros bravos compartían con los aviones de la Aeronáutica Militar.

## De realidades, discursos y utopías

AQUEL día, Tablada era una feria. Era un caleidoscopio de caballos, autos de época, uniformes, ilusiones y sol: mucho sol. La inauguración del correo aéreo con Africa tenía que ser un acontecimiento señalado con toda la vistosidad posible, aunque sobre su futuro no hubiera en los medios oficiales las mejores esperanzas. Iba a asistir al acto el Ministro de la Gobernación, pero el escepticismo sobre la utilidad del Correo en los aviones era tan grande que, al final, sin duda "las muchas obligaciones del cargo" le aconsejaron quedarse en Madrid. Ningún otro miembro del Gobier-

no se acercó por Sevilla aquel día, a pesar de que la Familia Real estuviera representada por los Infantes D. Carlos y D.ª Luisa, y que el propio Rey D. Alfonso XIII enviara de su puño y letra una carta de salutación para las tropas de Africa, que habría de viajar justo en la saca postal de ese día.

No: la única representación gubernamental la ostentaba en tan fausta fecha el Director General de Correos, Conde de Colombí, que llegó a Sevilla en tren y vestido de uniforme. En toda Europa, por lo general, la incipiente Aviación Civil se iba rigiendo progresivamente por las normas de navegación aérea implantadas por los Aliados nada más terminar la Guerra del Catorce; normas que nacían con vocación de extenderse a toda Europa, como es lógico. Pero España estaba condenada a ir por otros caminos: aquí se llegó al caso atípico, que revelaba una evidente cortedad de miras, de promulgarse únicamente un Real Decreto estableciendo un Servicio Postal Aéreo. Con ello se llegaba al extremo aberrante de asignar la inspección técnica de aviones y pilotos a un funcionario postal designado por el propio Director General de Correos.

Con tan "acertada" legislación a las espaldas se presentó el Conde de Colombí, acompañado de la Condesa, dispuesto a leer un discurso atronador que ensalzara aquello en lo que no creía en absoluto; un discurso que apenas mencionaba para algo la Aviación y que terminaba dando vivas al Cuerpo de Correos. La suerte del Conde era que, a su lado, trabajaba un Jefe del Servicio Postal Aéreo tan eficiente como Federico Leal, a quien con justicia se reconocería luego su papel de verdadero impulsor de la subvención del Gobierno a CETA, la Compañía Española de Tráfico Aéreo; una subvención de seis pesetas por kilómetro que a duras penas concedió el Ministerio de Fomento, y que caía llovida del cielo para que los De Havilland pudieran prestar servicio.

Así que, en plena euforia de inauguración de CETA, cuando el Arzobispo de Sevilla, Monseñor Ilundain, llegó a Tablada, ya estaban todos allí: los Condes de Colombí, los Infantes, Leal, Francisco Echagüe, que era Jefe de la Aeronáutica Militar, representaciones de los Ministerios de Estado, Marina...

Y, naturalmente, la Directiva de CETA en pleno: su Presidente, el Marqués de Piedras Albas, que accedió al cargo tras invertir bastante dinero en la Empresa, su Director General, Jorge Loring, personalidad brillantísima y de sobra conocida, y el Jefe de Servicios, Juan Viniegra.

A eso de las once, mientras los invitados bullían en plena fiesta en Tablada, apareció volando el De Havilland DH-9 que venía de Cuatro Vientos y era el tercero y último de los aparatos de CETA. Cuando aterrizó, bajaron de él su piloto, que era Hereward De Havilland, el Conde de San Luis, Consejero de la compañía, el ingeniero de la misma José Muñoz, y el fotógrafo Leopoldo Alonso, que ya por entonces se interesaba vivamente por la Aviación y que cinco años después sería testigo directísimo de las primeras horas del raid del Plus Ultra.

*Con motivo del viaje a Tetuán para el* ***estudio de la línea aérea.***

Poco después, los otros dos De Havilland de CETA, que dormían en un hangar de Tablada, fueron sacados a la luz para hacer compañía al recién llegado de Cuatro Vientos. Les fueron impuestos los nombres de "Algeciras", "Sevilla" y "Larache". El Arzobispo invocó para aviones, aviadores y pasajeros la protección de la Virgen de Loreto, y poco después todo quedó listo para la partida.

El avión elegido fue el "Sevilla", que pilotaría esta vez Jack Hatchet. Junto a él, como pasajeros, irían el Teniente de Navío Sartorius con la mencionada carta de salutación Real a las tropas de Africa, el Conde de San Luis, y un nuevo periodista, que ya no sería Alonso, sino otro más avispado, Alvarez del Vayo, que se las arregló como mejor supo para dejarle en tierra, y al que más tarde, los azares de la Historia turbulenta le llevarían nada menos que a Ministro de la Gobernación cuando el Frente Popular.

Y salió el "Sevilla" para Africa. Y empezó, en embrión, la Aviación Comer-

*El* ***primer despegue de CETA*** *desde* ***Sevilla*** *hacia* ***Larache.***

cial española. Con las parrafadas del Conde de Colombí, y, sobre todo, con horas y más horas de trabajo de aquellos incansables Loring, Viniegra, Leal y otros, que eran capaces incluso de suplir la miopía política existente, lo cierto es que el biplano De Havilland remontó el vuelo animado por las seis pesetas/kilómetro de subvención y por los vivas al Cuerpo de Correos de Colombí. ¿Dónde quedaban entonces los proyectos grandilocuentes? Lógicamente, en su sitio: en el papel del Real Decreto de 5 de julio del 20, que determinaba DIEZ aviones capaces de alcanzar doscientos kilómetros por hora de velocidad media y trescientos kilos de carga postal para la línea Sevilla-Larache; comunicaciones rápidas por coche o motocicleta entre los aeródromos y las ciudades mencionadas, y, sobre todo, la existencia de abundantes stoks de repuestos de motores.

Papel mojado, evidentemente: no ya aquel esbozo de "sistema Postal Expres" con motocicletas llevando cartas a toda velocidad desde el avión al destinatario, que a todas luces iba a ser difícil de cumplir: es que el Gobierno ni siquiera fue capaz de planificar un sistema medianamente eficaz de recepción de repuestos, cuya única gestión administrativa consistía en un acuerdo entre Correos y Hacienda. Pues ni eso: cada vez que Viniegra se enteraba de que en Inglaterra había una partida de motores "Puma" para vender de ocasión hacía malabarismos con el presupuesto y encargaba diez o veinte. Y entonces se entraba en la odisea: al llegar los motores a la aduana, los gravámenes subían tanto el costo que la débil economía de CETA era incapaz de pagarlos. Y allí habían de quedarse almacenados hasta que al cabo de un año salían a subasta y Viniegra acudía como único postor. Nadie salvo él podía interesarse por viejos motores Puma de saldo. Nadie, por otra parte, en la burocracia oficial movió un solo dedo para terminar con aquel absurdo.

No había que engañarse. La Aviación no interesaba, tal vez porque entonces, al menos en España, no se le veía futuro por ningún lado. Un avión podía servir para hacer la guerra con mayor o menor eficacia, o para contemplar la ciudad desde una perspectiva nunca vista. Pero todo lo demás quedaba por ver.

Cuando el "Sevilla", al que ahora dejamos en pleno vuelo rumbo a Larache, adonde llegaría dos horas después, se alejaba entre las brumas, el "Algeciras" pasó una buena parte de la mañana dando baustismos de aire; el Conde de Colombí, las señoritas Luca de Tena y Antelo... Todos pudieron ver ese día la Giralda desde una altura hasta entonces nunca soñada. Más tarde, el Conde de Colombí se acercó a Leal y le comentó con gran agudeza: "Amigo Leal, ya estará satisfecho. Se cumplieron sus deseos. Y ahora, aquí entre nosotros, ¿usted cree que ésto va a servir para algo?".

## La vida de un piloto de CETA

UN dicho de aquella época afirmaba que ser piloto era un oficio de locos que sólo podía ser ejercido por gente muy cuerda. Claro está que en los tiempos en que CETA empezaba a volar no había una distinción muy nítida entre aviadores militares, civiles y de exhibición; más bien al contrario, había aviadores que volaban donde y como podían en biplanos que eran muy parecidos unos a otros. Aviadores como los norteamericanos que al término de la Guerra del Catorce tuvieron que dedicarse a volar sus De Havilland correos sobre las montañas de Allegheny o a ganarse la vida como acróbatas y volatineros ("Burnstormers") en Curtiss Jenny de segunda, tercera o cuarta mano.

CETA vivió en gran medida esa etapa de la Aviación. Dado que nuestros aviadores en su gran mayoría estaban en Africa por aquellas fechas, sus primeros pilotos hubieron de ser británicos, igual que los aviones. De los tres ingleses que trajeron los De Havilland a Sevilla, dos no alcanzaron gran renombre en la Historia, pero el tercero era nada menos que Allan Cobham, más tarde ennoblecido en su país por sus largos vuelos de record a Ciudad del Cabo. Cobham había transportado en 1919 a cinco mil pasajeros en los De Havilland, pero antes había sido piloto militar del Royal Flying Corps, había hecho multitud de exhibiciones aéreas, y en agosto, justo dos meses antes de venir a España, voló cinco mil millas por toda Europa.

Cobham volvió luego a su país, pues los tres pilotos que había contratado CETA para operar los DH-9 eran Jack Hatchett, Sidney St. Barbe y Wolley Dod, pero aún realizó algún vuelo a Larache llevando como pasajeros a Leopoldo Alonso y a Juan Lafita. Un vuelo delicioso en el que la emoción lógica de aquellos casos inspiró el lápiz de dibujante de Lafita y la pluna de Alonso, que escribió: "En aquel viaje, el segundo de la línea, me acompañaba de pasajero el artista sevillano Lafita. Ibamos vis a vis, y él, primerizo en vuelos, loco de entusiasmo, iba anotando sus impresiones en un bloc que de cuando en cuando me mostraba.

Volamos sobre inmensos olivares que parecen mantillas de madroños tendidos en la tierra.

De madroños verdes —le decía yo— sin madurar. Después el Estrecho... el mar... el mar estrecho, el menos estrecho, y otro más ancho; porque se ven los tres, amigo.

Y yo creo que al meternos en el mar se le congeló un poco la inspiración; porque la verdad por aquel entonces al internarse en él, ya que no se podía con las manos, nos agarrábamos a las costas lejanas como tirando de ellas con los ojos para que llegasen cuanto antes, pues abajo, al dejar las de España, se veían unos azules profundos en los que se hundía la playa o el acantilado y unas honduras que sólo pensar... ¡Bueno! ¿Quién piensa en cosas tristes?

Para distraerse, el buen Lafita me empezó a hacer un retrato a lapiz que resultó de traza perfecta y seguramente la obra de más altura que ha realizado: íbamos a mil quinientos metros.

En el aeródromo de Larache, los Oficiales amigos nos echaron de comer tanto y tan bueno, que al De Havilland le costó despegar cuando empredimos el regreso. Yo, como soy casi capilar y no sirvo como las medidas para áridos y líquidos, no fue mucho lo que ingerí; pero Lafita y Cobham habían ganado sus seis kilos de peso".

***Loring** durante un viaje a **Tetuán** para el **estudio de la línea Sevilla-Tetuán.***

Transcurrido el primer año de vida de CETA, al haberse estipulado que en este plazo los dos tercios de los pilotos de la compañía habían de ser españoles, Wolly Dod y St. Barbe volvieron a Inglaterra, y sólo quedó aquí Hatchett. Para sustituirles llegaron dos pilotos hispanos: Canudas y Estegui. Sintomáticamente, el primero, Canudas, era un acróbata que deleitaba al público catalán con evoluciones aéreas en las que había bastante arte y aún más riesgo. Curiosamente, su avión se mezclaba en el campo barcelonés de "la Volatería" con los Breguet XIV de la línea francesa Latecoere, que recorría, viniendo desde el país galo, todo el Levante español para pasar luego a Africa desde Málaga. A Canudas le ofrecieron entrar en la "placidez" de un servicio comercial sin sobresaltos y no dudó en aceptar; nada nuevo, si se piensa en que en 1919, Albert Plesman, fundador de la KLM, precisamente con biplanos DH-9, se había ganado la vida hasta entonces con un espectáculo de circo aéreo.

El otro piloto, Juan José Estegui, procedía de la Aeronáutica Militar, era voluntario en las escuadrillas de Marruecos, y había dejado el servicio con la venia de sus superiores para incorporarse al Correo Aéreo. Nada tampoco aquí, extraño, si se analiza que CETA vivía en gran parte arropada —casi acunada— en la Aeronáutica Militar, en un vínculo que la Historia prolongaría, con otros hombres, otras situaciones y alguna salvedad, hasta prácticamente la Restauración Monárquica de 1975.

Los viejos biplanos siguieron volando, un día, otro día; recorriendo el camino del Estrecho con una regularidad que en 1964 sorprendería a Gómez de Lucía al escribir la historia de Iberia: trescientos vuelos al año: casi uno diario.

Se volaba por la mañana. Los pilotos habían de estar a las diez y media a la puerta de su casa, donde eran recogidos por el coche de CETA que les conducía a Tablada. Con una rapidez sorprendente para nuestro tiempo, a las once, el biplano estaba ya en el aire dispuesto a volar las dos horas largas que separaban a Sevilla de Larache. En palabras de uno de ellos, el Capitán Armijo, "se despega de Tablada bajo un sol magnífico en un cielo azul y despejado. El motor marcha bien sin que ninguno de sus elementos falle. Voy tomando altura sobre la marcha a noventa millas de velocidad, para encontrarme a nueve mil pies al llegar al Estrecho, sobre el pueblo de Barbate. Mientras tanto, voy pensando en mis cosas sin más precaución que de cuando en cuando mirar para comprobar que voy bien, por los muchos puntos de referencia. El ruido monocorde del motor me denunciaría cualquier cambio de régimen. De Barbate a Tánger —unos treinta kilómetros— cruzo el Estrecho, teniendo siempre planeo a cualquiera de las dos costas, y una vez sobre Tánger reduzco motor para ir descendiendo en un planeo largo y tendido sobre la orilla atlántica hasta el Valle de Lucus. Aterrizo en Larache... y a sacar por medio de un tubo de goma el agua que ha pasado a los cilindros por las rajadas camisas".

Se comía en Larache junto a los pilotos militares destacados allí, y total, a las cinco de la tarde o a las seis ya se estaba otra vez en el hotel con la perspectiva de que al día siguiente no había nada que hacer. Y luego, Sevilla, con todo su encanto. La Sevilla del vino oloroso y la aceituna, junto al Guadalquivir; la Sevilla de las noches claras y templadas; la Sevilla, en fin, que un piloto metido a "señorito andaluz" podía vivir en toda su intensidad porque CETA pagaba bien: mil doscientas cincuenta pesetas de sueldo base, que podían convertirse en unas tres mil si el buen tiempo había permitido hacer los doce o quince vuelos previstos para un piloto a lo largo del mes.

Sin embargo, es curioso que aquel destino privilegiado que podía ser, y que sin duda era el Correo Aéreo Sevilla-Larache, no aprovechara por largo tiempo a sus dos primeros pilotos españoles. Después de haber estado jugándose la vida en la acrobacía aérea, Canudas descubrió que lo que en verdad le llenaba era, precisamente, eso: "jugársela"; y la nostalgia subsiguiente le hizo abandonar pronto la compañía.

Lo de José Estegui, por su parte, quizá esté más cerca de aquello que Rubén Darío dijo de Antonio Machado: "un día al imposible fue". En una mañana de invierno en la que el tiempo estaba malísimo, varios Breguet XIV de la Aeronáutica Militar estaban dispuestos para regresar a Tetuán. Llevaban ya allí varios días esperando a que la meteorología mejorase, hasta que finalmente, la Superioridad, con discutible acierto, les había ordenado volver a Africa. Y despegaron.

**Inauguración de la línea Sevilla-Larache** en 1920 ó 1921.

Aquel día, precisamente, esperaba también Estegui para despegar. Tenía como pasajero al ayudante del General Sanjurjo, y al ver que sus compañeros militares despegaban, pudo más en él su temperamento militar que la prudencia consustancial a un piloto civil: éstos han salido, luego yo también...

Su cadáver, junto al del ayudante de Sanjurjo y los restos del biplano fueron encontrados al sur de Tánger, entre montañas. Fueron las primeras víctimas de la Aviación Comercial española, aquella aviación comercial que por los primeros años veinte tanto tenía de militar como de servicio de correos. Los filósofos de la Grecia clásica, y algunos escritores franceses de nuestro siglo como André Guide, decían que el valor es un conglo-

**La llegada a Bu Ahmará,** *aerodromo de* **Larache.**

merado de cosas: es un poco de rabia, un poco de vanidad, mucha testarudez y un vulgar placer deportivo: sobre todo, la exaltación de la propia fuerza física, que, no obstante, ahí no pinta nada.

Puede que el valor haya de ser situado en la última categoría de las virtudes humanas. Pero hubo un tiempo en que la Aviación necesitaba de todos y cada uno de sus ingredientes: de la testarudez, de la rabia, del placer deportivo... incluso de la vanidad; aunque el resultado de todo aquello fuese a veces, como en el caso de José Estegui, la muerte. ¿Qué otra cosa sino el valor personal podía mover aquellos frágiles biplanos?

*Don* **Juan Viniegra** *(A) reunido el 15 de octubre con el* **personal de CETA.** *En el grupo también aparece (B) el pequeño Juan Viniegra Velasco.*

## "Se admiten pasajeros"

PERO, evidentemente, CETA no eran sólo sus pilotos, ni sus sacas de correos, ni sus gastados biplanos De Havilland con los cilindros de los motores mojados por el agua que pasaba por las camisas. ¿Dónde ponemos a los pasajeros en esta historia? Porque los había; y volaban, y llegaban sanos y salvos.

Hoy, a sesenta y seis años vista, parece que el pasajero era en todo aquel tinglado un intruso amablemente recibido. Incluso la redacción de los sencillos anuncios de los billetes que la compañía vendía a doscientas cincuenta pesetas ayuda a pensar así: "Compañía Española de Tráfico Aéreo. Salida de Tablada a las 11. Salida de Larache a las 15. Servicio Diario. SE ADMITEN PASAJEROS y paquetes". Todo un panorama.

Al ser un bombardero transformado, al De Havilland DH-9 se le había modificado el puesto del observador inmediatamente delante del piloto, para alojar con la cabeza al aire, a un pasajero. Y, aún más atrás, donde en el DH-9 original iba el montaje de la ametralladora, se le instalaron dos asientos también con la cabeza al aire. Con el tiempo, estos dos puestos de cola se cerraron con una capota atada al fuselaje mediante correas,

desde la cual los pasajeros podían mirar al exterior por sendas ventanillas. A este compartimento, los mecánicos de Tablada le llamaban "el ataúd", y en él se acoplaba en los últimos tiempos la pequeña saca de correspondencia, metida entre ambos pasajeros. Antes de ello, sin embargo, cuando todos iban con la cabeza al aire, la saca la pasaban al puesto que había justo delante del piloto. Puede imaginarse fácilmente el porqué al pasajero que iba allí, con las cartas, se le apodó "el matasellos": sin duda en previsión de un aterrizaje poco ortodoxo.

¿Supieron alguna vez los clientes de CETA estos apodos? Poco importa saber-

**Acomodando pasaje y carga** *para iniciar el vuelo.*

lo. Si hay algo fuera de duda es que quien se atrevía en 1921 a subirse a uno de los biplanos De Havilland, o conocía poco el miedo, o estaba dispuesto a vivir una aventura desconocida. Porque aventura era, desde luego, meterse de lleno en un mundo hasta entonces reservado a pilotos de guerra o acróbatas aéreos. Aventura era también, sin duda, la sensación de llegar a Tablada para que los pilotos le cubrieran con toda la parafernalia de ritual de gorros, guantes, gafas (los "más pesados cueros" como escribiría Saint Exupery) y calzarse a duras penas en un habitáculo rodeado de cables y riostras en el que hacia arriba no se veía nada y hacia delante el disco plateado de la hélice era la única referencia. O, aún peor, meterse en el "ataúd" con la saca de correos justo entre las piernas en aquel compartimento angosto que debía acusar como nada en el mundo cualquier bache de aire por ligero que fuese.

Ese pasajero, el del "ataúd" o el del "matasellos", no sabría, a buen seguro, que la única información meteorológica de que disponía CETA era un empleado a sueldo, destacado en Larache, que cada mañana, poco menos que sacando la mano por la ventana, miraba el tiempo que hacía, y luego se iba al telégrafo: "despejado", salía el De Havilland. "Temporal", se quedaba en Tablada.

Tal vez hoy sea ya tarde para bucear en el ambiente de los barracones de Tablada; aquellas cajoneras de madera en las que pilotos y pasajeros convivían en los minutos previos al vuelo; pero sí podemos imaginar que el clima humano que se establecía habría de ser, a la fuerza, de gran compenetración. El pasajero, por imperativos del momento histórico y tecnológico, era mucho más "parte activa" de lo que es hoy. De alguna manera, compartía con el piloto el aire y el viento en la cara, y en cualquier caso, subirse en uno de aquellos aeroplanos era invadir un poco esa porción de cielo reservada para héroes o locos. ¿Qué pensarían aquellos hombres de todo ese tinglado? Porque si alguno tuvo la idea de acercarse por Tablada un día de lluvia fuerte, el espectáculo de ver todo el campo inundado y a Juan Viniegra yendo de hangar a hangar en una barca de remos no debería ser precisamente tranquilizador...

Tablada era el lugar mágico donde cada vez que despegaba o aterrizaba un De Havilland había previamente que apartar a los toros bravos del hábitat que, por tradición, les correspondía para vivir. Tablada fue el lugar que, a despecho de los agoreros de siempre, vio nacer el primer atisbo de la Aviación Comercial española.

CETA vivió la primera y más romántica aventura del transporte aéreo llevando el correo entre España y Africa. Fue el instrumento para que muchas madres y novias pudieran enviar ánimos escritos a unos soldados empeñados en una guerra cruel y estéril que necesitaba altísimas proporciones de sacrificio.

Con sus biplanos De Havilland inicialmente, y luego con un rústico y lento Dornier Komet, CETA sobrevivió la década de los felices veinte hasta que, junto con otras compañías fue diluida en la más poderosa "CLASSA" (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) creada bajo directrices de Primo de Rivera; hasta que, finalmente, las brumas de Larache se convirtieron en nostalgia, y los finos alambres alares de los biplanos en un recuerdo del pasado.■

# En homenaje y en recuerdo

## II

"CANARIO" AZAOLA

**Continuamos en este número la serie "En homenaje y en recuerdo" dedicada a dar noticia y testimonio gráfico de aquellas aeronaves que llevaban inscritas en sus fuselajes los nombres de aquellos compañeros caídos normalmente en heróica acción de guerra, costumbre ésta puesta de moda durante la guerra de 1936-39, en la Aviación Nacional. Esta norma seguida a posteriori por la compañía Iberia desapareció, más tarde, perdiendo así una bonita costumbre pues, como se indicaba en el número anterior, nunca podrá encontrarse más apropiado lugar para recordar y homenajear a los esforzados héroes.**

**MARCHENKO.** En Aeroplano 4 nos referíamos al "Sariñena", que como otros "Junkers", recibió el nombre de aquellos lugares geográficos donde cayeron heróicas tripulaciones. En Sariñena (Huesca), recordémoslo, la caza enemiga abatía en la noche del 14 de Septiembre de 1937 al Ju-52 (22-61), de cuyo comandante, el capitán Carlos Muntadas, hacíamos una breve semblanza. Hoy, traemos a estas páginas a su segundo, el teniente Marchenko, aviador de gran competencia y biografía un tanto singular, quien pereció también en la acción.

Wsevolod Marchenko había nacido en Tuchine (Rusia) hacía 37 años, oficial de marina primero y de aviación después, la guerra europea y la posterior guerra civil desatada en su país, le ofrecerían la oportunidad de dar a conocer su arrojo y gran valía. Vencido el ejército blanco, emigra a Yugoslavia, en cuya aeronáutica militar prestó servicio, pero ávido de aventura, en 1920 se alista en el Tercio Extranjero, combatiendo por España en la campaña marroquí, más la ilusión de Marchenko es la aviación y unos años después como primer paso, consigue una plaza de mecánico en el aeródromo militar de Los Alcázares. Nacionalizado español en 1927, al fin alcanza su meta, volviendo a volar, como profesor ahora en la Escuela de Albacete. A la clausura de esta, Marchenko con un puñado de viejos aviones se traslada a Barajas al frente de la CEA (Compañía Española de Aviación), empresa dedicada a la formación y entrenamiento —"a peseta minuto"— de pilotos. Esta actividad un tanto bohemia y sin gran futuro, no podía ser muy gratificante para un aviador de su talla, así que tan pronto tuvo la oportunidad, pasó a la LAPE, llegando a ser nombrado comandante piloto en sus líneas internacionales.

Cuando estalla el Alzamiento, Marchenko se evade de Madrid, para incorporarse en Sevilla a la escuadrilla de su gran amigo el capitán Haya, experto como él en vuelo sin visibilidad. A bordo de los "Junkers" y Savoia-81, poniendo de manifiesto su gran corazón, destreza y valor, totaliza 27 servicios de abastecimiento a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, en varios de los cuales resultó tocado su avión.

También con los "Junkers" interviene en las operaciones de Brunete, Santander y Belchite. El 13 de Septiembre de 1937, a fin de neutralizar la agobiante caza enemiga, Haya y Marchenko, inician el bombardeo nocturno de sus aeródromos; al día siguiente el 22-61, comandado por Muntadas y Marchenko, trata de repetir la operación, pero las propias bengalas empleadas para iluminar el objetivo, sirvieron para que la caza alertada, derribara sin dificultad al lento trimotor.

Marchenko y el sargento Blasco, pudieron saltar en paracaídas y si bien éste, pudo alcanzar las líneas propias, nuestro protagonista con las manos y pies quemados, trás caminar durante la noche cerca de cuatro kilómetros y vadear un río, muy cerca ya de su salvación, fue descubierto, hecho prisionero y fusilado.

En los años de la postguerra, este DH-89 "Dragón Rapide" de la Compañía Iberia, ostentó el nombre de Marchenko, como homenaje a aquél excelente piloto.

Posteriormente, con el grado de capitán, tuvo destinos en Granada y en la Escuela de Observadores. Cuando se produjo el Alzamiento de 1936, al negarse a luchar contra sus compañeros alzados en armas, sería encarcelado por más de un año por el Gobierno de Madrid. Liberado al tomar las fuerzas nacionales la provincia de Santander fue ascendido a comandante, confiriéndosele el mando del Grupo 4-G-12, en el que murió valientemente a los 36 años de edad.

Terminada la campaña, el heróico aviador malagueño sería ascendido a titulo póstumo a teniente coronel.

Y como la tradición familiar perdura, un día de 1972, casualmente juntos a bordo de un "Phantom" del Ala nº 12, el comandante Francisco Mira Pérez y el capitán Angel L. Negrón Pezzi sobrevolaban a velocidad supersónica aquellas resecas cumbres de Las Pedrizas, donde 34 años atrás, sus padres habían escrito una de las más admirables páginas de la Aviación Española. En la fotografía, a la izquierda el comandante Negrón y, a la derecha, el comandante Tomás Ruiz Jiménez.

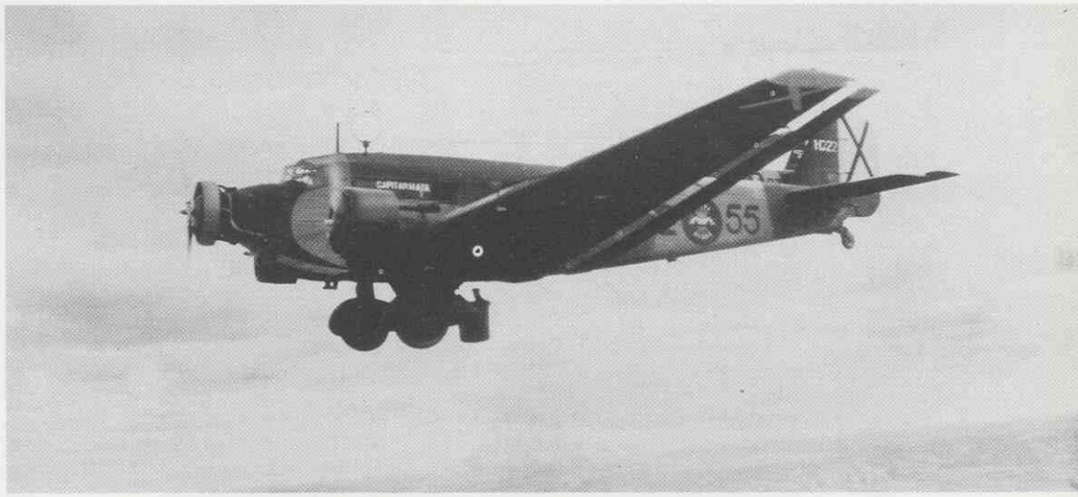
**NEGRON.** Entre las unidades de la Aviación Nacional, participantes en la feroz y penosa Batalla de Teruel, una de las que por su bravura, mayor admiración o... temor despertó entre los combatientes, fue la "Cadena" 4-G-12, equipada con los biplanos Romeo-37.

El 20 de Enero de 1938, para apoyar el avance de la infantería, nueve aparatos de aquella unidad, al mando de su jefe comandante Negrón, inician, en medio de un violento fuego enemigo, el ataque a determinadas cotas de Las Pedrizas. En una de las pasadas, un disparo hiere al capitán Mira Monerri, observador de Negrón, pero este, consciente de que ningún "eslabón" de la "cadena" debe romperse, antes de que los infantes ocupen la posición, continua sus ataques, hasta que a la salida de un picado, cuando el ondear de las banderas en la cumbre anunciaba el éxito de la misión, un impacto de antiaérea alcanza de lleno al comandante, quien fallece instantaneamente.

El capitán Mira gravemente herido en su puesto trasero, se hace con el avión y con grandes dificultades —téngase en cuenta que además de la dramática situación, no era piloto aún— consigue llegar hasta el aeródromo, donde trás angustiosos intentos de aterrizaje, termina capotando violentamente. Trasladados los aviadores al hospital de Zaragoza, el general Kindelan, en improvisada ceremonia, impodría al cadáver del comandante Negrón la Medalla Militar. Cuando se disponía a imponérsela al capitán Mira, alguien le dice que todavía vive, por lo cual el general reacciona diciendo: "No se la impondré para no gafarle".

Afortunadamente, Mira sobrevivió a las graves heridas con las que pagó el heróico gesto, y con el tiempo, culminaría su carrera alcanzando el grado de teniente general.

Curtido por los combates de Marruecos, donde como alférez de Infantería recibió su bautismo de fuego, Manuel Negrón de las Cuevas ingresó en 1923 en Aviación, realizando el curso de piloto con la XIX Promoción; al año siguiente ya teniente, regresaría a Marruecos destinado a los "Breguet" de "La Balumba", con los que intervino en numerosas acciones, como en los "Fokker" más tarde, con los que terminó su campaña africana.




**HAYA.** En cierta propuesta oficial, donde se exponían los hechos y méritos del capitán Haya en los seis primeros meses de guerra, el general Kindelan declararía: "Es un caso excepcional, incansable, entusiasta y uno de los aviadores mejor preparados y más aptos en todos los aspectos". Más lacónico y rotundo, un viejo y modesto mecánico, con muchas horas de vuelo y no menos "colmillo", en cierta ocasión nos diría: "Como Haya, no ha volado nadie". Estos puntos de vista, definen al que fue quizás, el más extraordinario de los pilotos españoles.

Carlos de Haya González, dominó todas las facetas del vuelo, lo mismo la acrobacia, en la que destacó, como el vuelo de navegación con instrumentos, del que fue pionero. Como deportista, junto al capitán Rodríguez Díaz, batió en 1930 varios records mundiales de velocidad en circuito cerrado y al año siguiente, en admirable raid, cubrió en 27 horas 11 minutos los 4.312 Km. —la mayo-

ría de ellos sobre el desierto— que separan Sevilla de Bata, en la Guinea Española.

Estudioso infatigable, en 1927 en compañía del capitán Tauler, había realizado la vuelta aérea a la Península empleando el radiogoniómetro y haciendo recaladas exactas en los puntos previamente marcados. Integrado en el vuelo instrumental, desarrolló diversos procedimientos para el pilotaje e inventó el "Integral Giroscópico Haya" considerado como el más completo de los ideados hasta entonces en el mundo.

Como militar, Haya que ya había destacado en la escuadrilla "Bristol" de Melilla, alcanzaría la fama, prestigio y admiración en la guerra civil. Primero en el Puente Aéreo del Estrecho, después como jefe de la Escuadrilla "Junkers" de vuelo nocturno y muy especialmente en el aprovisionamiento a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, donde puso de manifiesto su tenacidad, resistencia y las relevantes virtudes militares de que estaba dotado.

El 21 de Febrero de 1938, combatiendo en los Fiat (CR-32) del Grupo de Caza italiano "As de Bastos" —en el cual voluntariamente se había ingresado— por salvar la vida de un compañero en peligro, colisionó contra el enemigo, perdiendo la vida en tal generosa como sublime acción.

A aquel excepcional aviador bilbaíno caído a los 35 años de edad, le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando, la Medalla Militar individual, así como la Medalla de Oro al Valor, la más alta condecoración militar italiana.

Su nombre sería perpetuado en el "Vultee" (43-14) que sirvió de nodriza en la Escuadra de Caza de Morato, en el "Junkers" (22-55) así como en el DC-2 (EC-AAD) de la Compañía Iberia.

**RAMBAUD-VIERNA.** Terminada su revisión en los talleres del Parque, y a fin de incorporarse de nuevo al frente, el 28 de Octubre de 1938, un "Bacalao" (Dornier Do-17) volaba de León a su base de Zaragoza, cuando de imprevisto, se incendia en el aire sobre el pueblo burgalés de Salas de los Infantes. Lógicamente sus tripulantes abandonan el avión, pero solamente el sargento Ramos lo hace con éxito; los demás —víctimas de alevoso sabotaje que lamentablemente se repetiría— tenían inutilizados los paracaídas.

En el percance perderían la vida el comandante Jefe de Grupo Rambaud, el teniente De Arco, el alférez Vierna y el sargento González Villar.

Luis Rambaud Gomá, había nacido en Barcelona hacía 38 años; muy joven ingresa en la Academia de Artillería y como teniente de esta Arma, se hace aviador, formando parte de la XXII Promoción (1924). Destinado al Grupo "Bristol" de Marruecos, la campaña africana le permitiría demostrar su gran pericia para el pilotaje y el generoso celo puesto siempre en cuantos servicios realizó. La incesante actividad bélica y el arrojo —"salero" que se decía entonces— de Rambaud, inevitablemente habían de hacerle blanco en alguna ocasión de las certeras balas rifeñas, de ahí que en tres ocasiones fuera derribado resultando herido gravemente en dos.

Pacificado el territorio, regresa a la Península, destinándosele a la Escuadrilla Experimentación, donde vuela los "sesquiplanos" Breguet Bre-19, que por aquél entonces salían de las naves de C.A.S.A. y forma parte del Primer Curso de Paracaídas. Luego, tentado más por la afición, que por compensaciones económicas, en situación de supernumerario, pasa como probador a la empresa Jorge Loring en la que tiene ocasión de ensayar el autogiro C-12, con el que vuela de Madrid a Lisboa, cumpliendo el más largo viaje realizado hasta entonces, por un aparato de alas giratorias.

El estallido de la guerra civil sorprende en Marruecos al capitán Rambaud, quien a bordo de uno de los pocos Nieuport-52 con que contaron los sublevados, protege el puente aéreo del Estrecho. A la llegada de los cazas Heinkel He-51 enviados por Alemania; toma el mando de la primera Escuadrilla; luego, organiza el Grupo 1-G-70 dotado con viejos hidros Dornier Wal y más tarde el 2-G-62 con los más modernos Cant Z-501.

Ascendido a comandante, pone en práctica sus grandes dotes de organizador en la Jefatura del Aire, pero su afición por el vuelo, le lleva a mandar las tripulaciones españolas integradas en los Heinkel He-111 de la Legión Cóndor. En Julio de 1938 se hace cargo del mando del Grupo 8-G-27 (Do-17) con cuyos "Bacalaos" trás participar en la cruenta Batalla del Ebro, pierde la vida en el cobarde sabotaje relatado.

En adelante, como póstumo homenaje de sus hombres a uno de nuestros más prestigiosos aviadores, el "Bacalao" (27-21) ostentaría el nombre de "comandante Rambaud", a quien por Decreto de 23.2.1940 se concedería el ascenso a teniente coronel y la Medalla Militar individual.

Otro de los aviones del Grupo, el 27-13, recordaría al alférez Alfonso de Vierna y Pita, joven ferrolano al que en Aviación se le conoció cariñosamente por "el Baby". Hijo y sobrino de ilustres marinos de guerra, Alfonso, como apasionado falangista, hubo de pasar por distintas peripécias al producirse el Alzamiento.

Embarcado en uno de los primeros "bous", vivió la epopeya de estas débiles embarcaciones en el Cantábrico; herido en acción de guerra, no tardó mucho en incorporarse a la dotación del que habría de ser glorioso "Baleares". Llevado de su ardor guerrero, también participó como "observador" en distintas y arriesgadas misiones de reconocimiento a bordo del hidro Savoia S-62 nominado "General Franco". Sin duda estos vuelos influyeron decisivamente en el futuro de aquél muchacho cuya vocación primitiva era la mar y su intención, que la guerra frustró el ingreso en la Academia Naval.

Alumno del tercer curso de pilotos, obtiene la calificación de "apto para la caza", pasando destinado a la 5ª Escuadrilla de Fiat dependiente de la 1ª Brigada del Aire, con la que actua en el frente de Teruel. Desde Febrero a Julio de 1938 vuela en la zona sur el "Angelito" (24-5), agregado a las "Ocas" del 5-G-17, de donde por último, se incorporaría a los "Bacalaos" del 8-G-27.

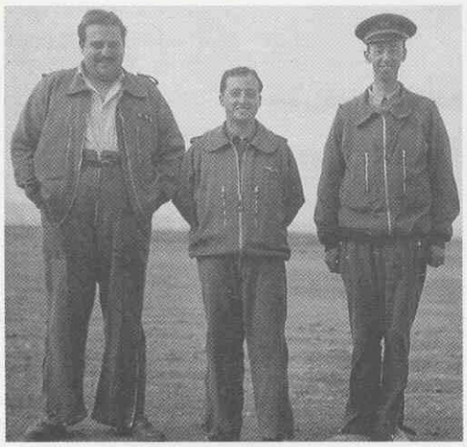
Con motivo de una revisión de su aparato en León, su familia tuvo la suerte de pasar dos días con él. "Nunca ví a nadie más convencido de su próxima muerte —nos relataría su hermana Maruxa— estaba seguro de que caería en la Batalla del Ebro; pensándolo así, dejó encargadas misas al cura de nuestra aldea y lo último que le oí al abrazarle fue: Aprieta fuerte que es la última vez". Y así fue, sin llegar a caer en combate, sino víctima de la guerra sucia, a los diecinueve años, perdía la vida el simpático "Baby", cumpliéndose fatalmente su premonición.

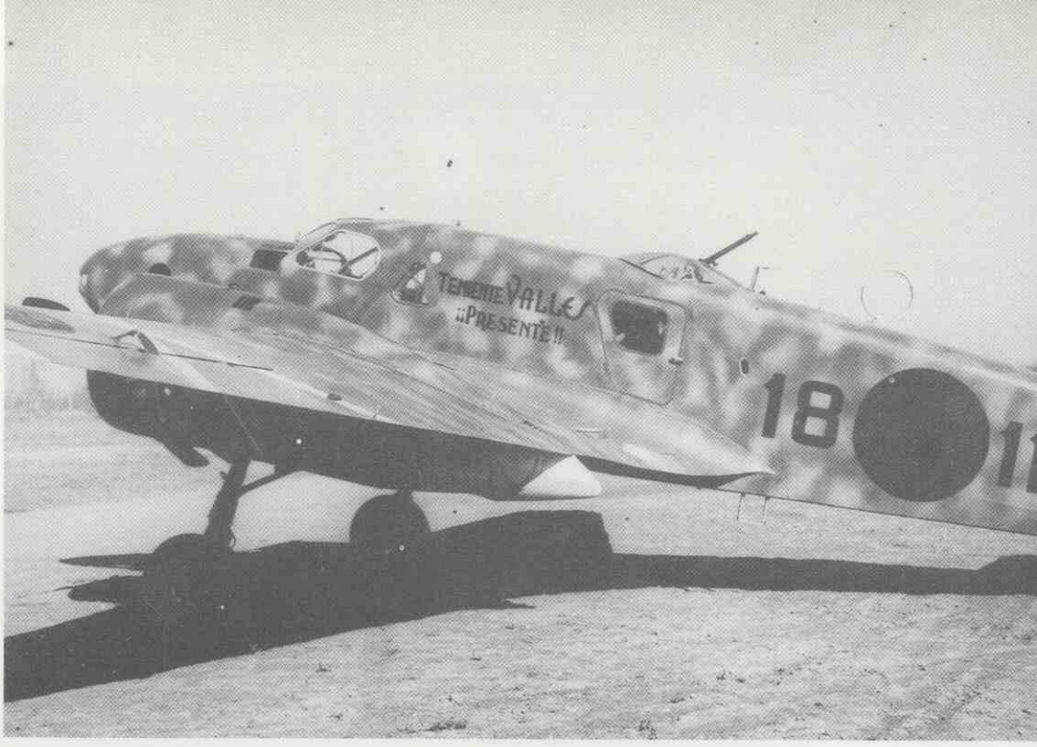
**OSBORNE.** El 27 de Diciembre de 1938, una patrulla de "Bacalaos" (Do-17), al mando del Jefe de Grupo comandante Micheo Casademunt, se dispone a realizar el tercer servicio del día: bombardeo de posiciones en la carretera Artesa-Cubells (Lérida). Ya en las cercanias del objetivo y con el fin de conseguir una mayor concentración a sus bombas, los aviones adoptan la formación de rombo; es entonces cuando la defensa antiaérea, que últimamente se había mostrado tan hostil, consigue un auténtico doblete. Alcanzado el punto izquierdo de la formación (teniente Osborne, alférez Chacel y sargento Manzano) este, pierde su plano derecho y se estrella explotando contra el punto de este lado (tenientes Minguel, Galera y Félez). La trágica carambola había costado seis hombres al Grupo.

El teniente José María Osborne Vázquez, era piloto privado del Aero Club de Andalucía y con las avionetas militarizadas del mismo, comenzó a hacer sus primeros servicios de guerra. Pasó luego de segundo a los "Junkers" de "Las Tres Marías" y posteriormente como primer piloto al grupo nocturno, antes de integrarse al 8-G-27 equipado con los estilizados y efectivos "Bacalaos", uno de los cuales ostentaría su nombre después de su muerte.

Por Decreto del 23 de Febrero de 1940 le sería concedida a título póstumo al teniente Osborne la Medalla Militar.

**VALLES.** El 13 de Enero de 1939, en plena campaña de Cataluña, despega desde su base de Candasnos una escuadrilla de Caproni Ca-310, al mando del teniente coronel Jefe de Grupo, Rafael Martínez de Pisón, a quien, cumpliendo labores de observador-navegante, acompaña el teniente Federico Valles. Pocos minutos después, situados los aviones sobre el objetivo —OE de Pons— inician sus pasadas de ametrallamiento, al tiempo que arrojan las pequeñas bombas que portan. En uno de los picados, un disparo desde tierra hiere a Valles; percatado Pisón de la gravedad —aunque en su cuaderno de Navegación no se refleje— parece ser que decidió aterrizar en Balaguer, a fin de trasladar al herido al hospital de primera línea, donde llegó cadáver.






Federico Vallés Gil-Dolz del Castellar, ostentaba el título de Marqués de San Joaquín; piloto privado del Aero Club de Valencia ya antes de la guerra, durante esta como hábil profesor de vuelo, desempeñó una fatigosa e importante labor en la Escuela de Tablada, El Copero y Jerez. Luego, buscando generosamente un mayor riesgo, pasó a los "Caproni" de asalto del 9-G-18, donde desgraciadamente, en su primer servicio de guerra perdió la vida.

En la divertida fotografía, aparece Vallés en el centro acompañado del capitán Eugenio Gros (a la izquierda) quien por cierto daría su nombre al "Junkers" EC-AAL de Iberia y el teniente Fernando Lezama Leguizamon, el famoso "Lezama el de Bilbao".

**MORATO.** "Ahora, no tengo más remedio que jugarme el bigote...", esta espontánea confidencia del comandante Morato a un compañero que le felicitaba, momentos después de que le fuera impuesta la Cruz Laureada de San Fernando, refleja la modestia de aquél "as" de la caza, auténtico mito de la aviación nacional en la pasada guerra civil.

Su audaz y dramática intervención en la Batalla del Jarama, decisiva para el logro del dominio aéreo, no fue casual, ya que a lo largo de los 511 servicios de gerra y más de 100 combates en que participó, demostró siempre una gran clase y un indiscutible valor.

Joaquín García Morato Castaño, comenzó su carrera aeronáutica con la experiencia africana donde había combatido como oficial de Infantería, ingresado en la Escuela de Albacete realiza el curso de piloto con la XXVII Promoción (1925). Tras un breve destino en los "Breguet" de Tablada, vuelve voluntario a Marruecos, formando parte de la Escuadrilla "Bristol", más tarde se especializa en hidros y con los de la base de El Atalayón, continua interviniendo en numerosos servicios de guerra, resultando gravemente herido al amerizar de regreso de uno de ellos.

Destinado a la Península, imparte sus innatos conocimientos del vuelo en la Escuela de Transformación y Combate; su habilidad para la acrobacia, la demuestra públicamente en aquellas multitudinarias Fiestas de Aviación durante la República, e incluso se codea exitosamente con los "ases" europeos de la especialidad en el certamen internacional de Amadora (Portugal). En 1935 fruto de sus experiencias, publica en su obra "Acrobacia Aérea" considerada entonces como uno de los más completos manuales sobre tan fascinante deporte, de fundamental importancia por otro lado para el combate aéreo.

El estallido de la Guerra civil le sorprende en Inglaterra de donde regresa para incorporarse en Córdoba a la precaria aviación nacionalista de aquellos primeros días. A bordo de los Nieuport 52 participa en las acciones iniciales y consigue su primer derribo, pilota luego, los más modernos Heinkel He-51 que aporta la ayuda alemana y ya en enero de 1937 con los muy superiores Fiat CR-32 italianos forma junto a los capitanes Bermúdez de Castro y Salvador la legendaria "patrulla Azul", auténtico embrión de la caza nacionalista, pues con el tiempo se transforma en escuadrilla; luego Morato habilitado para el empleo de comandante toma el mando del Grupo formado por su escuadrilla y la del capitán Salas y bajo el lema de Vista Suerte y al Toro combate en todos los frentes.

Nombrado Jefe de la 1ª Brigada del Aire, siempre que puede, participa activamente junto a sus pilotos en los combates. La guerra continua y el comandante Morato tras formar el 2º Grupo de "Fiat" es nombrado Jefe de la Escuadra de Caza.

Pero el destino habría de ser injusto con aquel, que calificado como "El mejor entre los mejores" por el General Franco, recibió de éste el consejo de que se cuidara, a fin de contar con él para las tareas de la paz que se vislumbraba ya, y el 4 de abril de 1939, cuando aún resonaban las campanas victoriosas, un día tristón de Semana Santa, García Morato y su inseparable "Chirri" (3-51) caían víctimas de una "machada" previa al aterrizaje en el campo de Griñón. Así, en absurdo accidente, perdía la vida a los treinta y cuatro años el vencedor de cien batallas, con cuarenta derribos en su haber, un auténtico "as" cuya imagen "el pulgar de la mano derecha en el cinturón, el pitillo en la izquierda y siempre en su cara la sonrisa" aún se mantiene viva entre los supervivientes de su Escuadra de Caza.

Además de la Cruz Laureada de San Fernando, Joaquín García Morato fue condecorado a título póstumo con la Medalla Militar y la Medalla de Oro al Valor italiana. Fue ascendido a comandante por méritos de guerra y años después en 1950 el Jefe del Estado concedió el título nobiliario de Conde de Jarama que ostentó su viuda y hoy su hija María José.

En la inmediata postguerra el Junkers 52 (M-CABB) de la compañía Iberia recibió el nombre del lengendario aviador.

Dos hermanos de Joaquín García Morato, también fueron víctimas de la aviación, Antonio con el grado de teniente perecería en la Escuela de Guadalajara a bordo de un "Havilland" el 20 de febrero de 1929; Ricardo, siendo alférez de Aviación perdía la vida junto a dos compañeros el 2 de agosto de 1939 al estrellarse en el cerro de la Abeja próximo a Torox, la "Pava" que tripulaba.

**ZORITA.** El 5 de Marzo de 1954, sobre la Base marsellesa de Bretgny-Marignane, el comandante Zorita, pilotando un reactor Mystere II de L'Armée de L'Air francesa, se convertía en el pionero de los supersónicos españoles.

Demetrio Zorita Alonso comenzó su carrera militar como soldado voluntario de infantería, combatiendo en los campos de batalla de la guerra civil española. En 1937 ingresó en Aviación, realizando el curso de piloto en Alemania, con la primera expedición de alumnos enviada a aquél país. A su regreso, pasó a formar parte de la Escuadra de Caza; 2-G-3 primero y la escuadrilla 8-E-3 después.

En 1941, al sumarse los aviadores a la lucha contra el comunismo soviético, iniciada en las estepas rusas por la División Azul, el teniente Zorita, se alistó en la 1ª Escuadrilla Expedicionaria, donde volvió a revivir el riesgo y la emoción de la guerra aérea. Su habilidad para el vuelo, junto a una sólida formación intelectual, adquirida en los numerosos cursos que realizó, le convirtieron en uno de nuestros más sobresalientes aviadores. Piloto de pruebas del Grupo de Experimentación en vuelo, fue propuesto para realizar en el Centro de Ensayos de Bretigny, un curso sobre la especialidad, en el que obtuvo el número uno.

El 27 de Noviembre de 1956, cuando aún no se había apagado el clamor de los medios de comunicación, refiriéndose al primer supersónico español, una pérdida de velocidad cuando experimentaba la avioneta AVD-12 en Torrejón, costaría la vida a aquél excepcional piloto leonés, caído a los 38 años de edad, a quien el Ejército del Aire agradecido y orgulloso le concedería la Medalla Aérea a título póstumo.

Hoy, una flamante Piper PA-23-250 "Aztec" matrícula EC-CIG, perteneciente a la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, con la cual en alguna ocasión colaboró, ostenta su nombre.

Campeonatos Mundiales de Acrobacia Aérea

# España en lo más alto del podio

JUAN ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA
ANTONIO Mª ALONSO IBAÑEZ

*La acrobacia aérea, espectacular y bello deporte que tuvo sus precursores en los franceses Pegaud y Godefroy, en el norteamericano Lincoln Beachey y en los alemanes Udet y Fieseler, entre otros, alcanzó su máximo apogeo entre los años 20-30, período de tiempo en el que se realizaron centenares de exhibiciones y concursos en los que se podía presenciar desde el paso de un aeroplano bajo el parisino Arco de Triunfo hasta la espectacular recogida de un pañuelo con el plano de un avión. En España la acrobacia no tardó en calar hondo en el ánimo de los pilotos militares y así y desde los años 30 era práctica experimentada por aquellos aviadores forjados especialmente en la Escuela de Vuelos y Combate de la madrileña localidad de Alcalá de Henares.*

Tras un largo período de inactividad, la acrobacia aérea española se encuentra en los años cincuenta iniciando el camino de su renacimiento. En él se inscriben nombres de tanta importancia como los de Ibarreche, Ferrándiz, Ramiro Pascual y los mismísimos de Carlos Haya y García Morato. Sin olvidar aquellos que perdieron la vida en este bello y arriesgado deporte, acróbatas como el teniente Gaspar Tellechea, muerto en los entrenamientos previos a la Fiesta de Barajas del año 1932, o el teniente Gobar y el sargento Jiménez, quienes perecieron cuando tomaban parte en un ejercicio de caza de globos que representaban diversos animales, dentro del programa de la Fiesta de Aviación de Barajas, de abril de 1933.

Será en el año 1953, con la celebración del primer festival aéreo en el aeródromo de Cuatro Vientos, organizado por el Real Aero Club de España, cuando esta actividad aérea vuelva a reencontrarse con la multitud, haciendo vibrar al numeroso público tras un largo paréntesis de escasa actividad. Precisamente el gran éxito logrado llevó al Real Aero Club a presentar una nueva edición, perfeccionada y con más representación en 1954, con el *handicap* que supone reunir más de 150.000 personas en el Aeródromo de Cuatro Vientos, de nuevo, para presenciar un festival aéreo. La sombra de la tragedia empañó una vez más este tipo de acontecimientos cuando, próximas las siete de la tarde, el capitán Aldecoa, tras realizar con maestría varias figuras espectaculares, se dispuso a efectuar un doble "looping" apenas sin espacio para salir del segundo invertido y su "Jungmeister" cayó a tierra a 50 metros de un público atónito que no podía dar crédito a lo que allí había ocurrido. Este 8 de mayo fatídico se llevó la vida del brillante aviador de 36 años. Constantino Cantacuceno, príncipe rumano exiliado en España, rubricó de forma admirable la exhibición acrobática en homenaje al piloto fallecido, cuando la duda de una posible suspensión del festival había flotado en el ambiente.

Por estas fechas destacan, además de los ya mencionados, nombres

como Fernando Lens, Guillermo Palanca y, por supuesto, José Luis Aresti, que, por su gran valía en este campo, merece un punto y aparte en el deporte que nos ocupa. Aresti, nacido en Bilbao en 1917, supera con creces la dificultad que supone el aunar elementos técnicos y habilidad humana en la práctica de un deporte que presenta tan complejas características; domina la acrobacia aérea. En 1956 conquista la Copa de las Aguilas en el Campeonato Europeo de Acrobacia celebrado en Francia, y sus éxitos le acompañarán en Inglaterra, Portugal, Estados Unidos... y Filipinas, de cuya fuerza aérea ostenta el título de piloto honorario. Además de sus éxitos deportivos o de competición, cuenta en su haber con el reconocimiento internacional al adoptarse su sistema aerocriptográfico como lenguaje común universal de los pilotos de acrobacia aérea, sistema consistente en la "representación de las figuras de vuelo acrobático mediante una clave de signos gráficos" según lo definió su creador. Antes de la aceptación oficial de este sistema por la Federación Aeronáutica Internacional, los aviadores tenían sus propios signos o claves que les servían para recordar las maniobras que formaban parte de su exhibición, pero se carecía de un buen reglamento internacional con una base científica de la valoración de las distintas figuras, y no existía una grafía universalmente aceptada y de eficacia reconocida. Podemos afirmar, como bien subtitulaba Miguel Saenz en diaro "Ya" —18 de septiembre de 1964— que con José Luis Aresti la acrobacia aérea había dejado de ser analfabeta.

## CAMPEONATOS MUNDIALES DE VUELO ACROBATICO

La semilla dejada por los virtuosos de la acrobacia no tardaría mucho tiempo en fructificar. Los primeros pasos habían sido dados, sólo restaba su consolidación con la participación de nuestros pilotos en certámenes internacionales para afianzar en nuestro país la práctica y admiración hacia este bello y arriesgado deporte. Con este espíritu, en 1954, y en base a las normas establecidas por la Federación Aeronáutica Internacional que acordaban la celebración de un Campeonato Mundial cada dos años, se solicitaba su organización por parte de España si bien Checoslovaquia la había presentado también con un mes de antelación. No sería, sin embargo hasta 1960 cuanto tuvo lugar el Primer Campeonato del Mundo de Acrobacia, a pesar de darse con anterioridad las condiciones necesarias para su puesta en funcionamiento, en el que, además de exigirse la participación mínima de cuatro países miembros de la FAI, la celebración de los mismos tendría como objetos fundamentales:

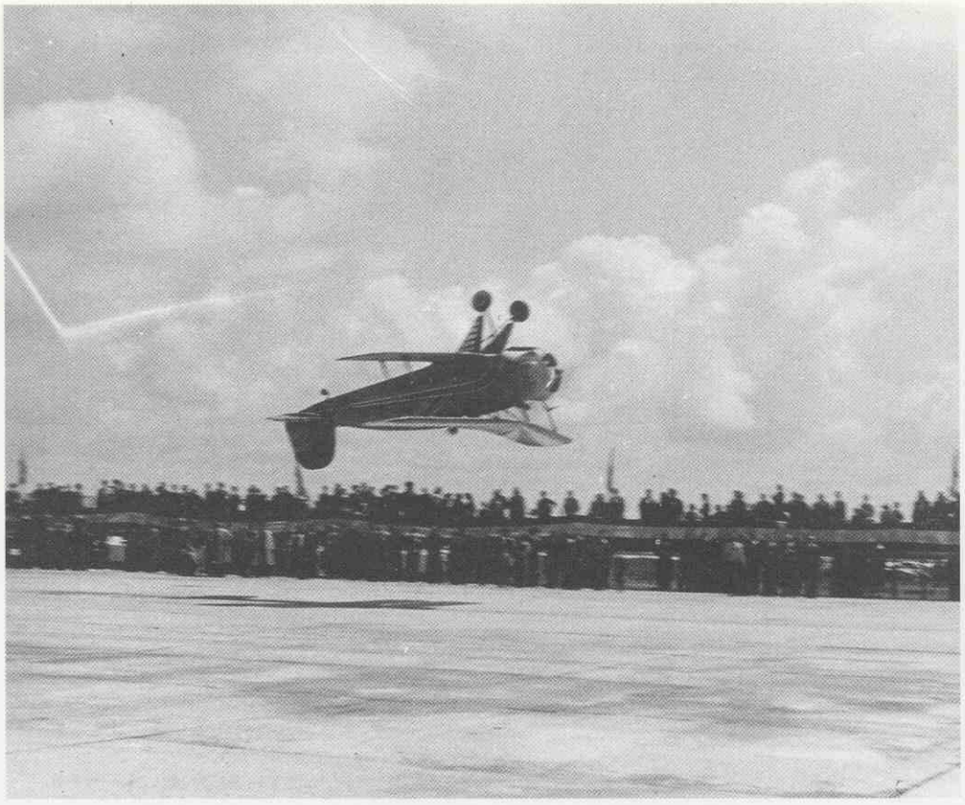
— Mejorar el nivel de las maniobras de acrobacia aérea en los Clubs afiliados a la FAI.

— Designar al campeón mundial y a los campeones del mundo por categorías.

— Otorgar la "Copa Challenge Nesterov" al equipo nacional que hubiese conseguido el mayor número de puntos.

— Otorgar la Copa del Presidente de la FAI al campeón del mundo.

— Intercambiar entre los participantes la experiencia adquirida en el perfeccionamiento de la técnica del



***Aresti** en el transcurso de una exhibición en Barajas (Madrid).*

***José Luis Aresti** en el primer **Trener** llegado a Cuatro Vientos.*

pilotaje de los aviones deportivos, en los métodos de entrenamiento y en los progresos efectuados en materia de acrobacia aérea.

— Popularizar la aviación deportiva.

— Y, finalmente, establecer y consolidar los sentimientos de amistad entre los concursantes.

Correspondió al Aero Club de Checoslovaquia su organización y Bratislava fue su sede, recayendo el título de campeón del mundo de la especialidad en el checo Ladislaw Bezak, descubridor infatigable de nuevas figuras acrobáticas. Sin embargo un acontecimiento desgraciado enturbió la alegría general de los participantes y fue el terrible accidente que costó la vida al célebre piloto francés Leon Biancotto, producido cuando efectuaba sus figuras en los entrenamientos previos.

En 1961, España vuelve a solicitar la organización del campeonato, corriendo la misma suerte que en la edición anterior, si bien no quedó descartada su candidatura hasta el último momento, ya que tras un empate con Hungría la papeleta decidió finalmente que la organización corriera a cargo de este último país. Los II Campeonatos mundiales se disputaron en Budapest en 1962 y en esta ocasión el campeón individual fue el húngaro Jozsef Toth, hombre sencillo, magnífico ingeniero y piloto poseedor de una delicadeza exquisita en sus maniobras.

En el próximo encuentro internacional de acrobacia aérea, a celebrar en el año 1964, dos fueron los países candidatos: la URSS y España, y aquí sí dio resultado el dicho de que a la tercera va la vencida, ya que España ganó la votación y el Real Aero Club de nuestro país se encargaría de fijar la fecha y lugar del III Campeonato. Sin embargo, la alegría de los momentos iniciales se disipa rápidamente cuando, al hacer un análisis de la situación, se llegó a la conclusión de que carecíamos de pilotos y de aviones con los cuales poder participar y alcanzar al final de los mismos un resultado satisfactorio.

## BILBAO 1964. LUCHA CONTRA EL RELOJ POR UN CAMPEONATO DEL MUNDO

"Mi mayor ilusión era participar, como piloto, en los campeonatos", —contaba Aresti—. Pero debido a la misión que se me encomendó como jefe de equipo, por una parte, y como Secretario del Real Aero Club, por otra, ha sido imposible mi participación directa". Nadie mejor que Aresti, pues, para dejar que nos relate las vicisitudes por las que atravesó la formación del equipo español.

"En octubre del sesenta y tres se hizo un llamamiento a los pilotos españoles para hacer una preselección con vistas al campeonato. De esta llamada surgieron seis pilotos que fueron concentrados en Albacete y tuvimos un mes de prácticas en avionetas Bücker, que no están muy adaptadas para vuelos de alta escuela. La segunda llamada la hicimos en el mes de febrero del sesenta y cuatro para reunirnos en Cuatro Vientos. Se presentaron cinco, de los cuales dos pasaron a engrosar el equipo de una compañía civil. Después conseguí otros dos pilotos, pero se me fueron otros dos, y seguí disponiendo únicamente de tres. En el mes de marzo se incorporó el comandante Latonda, como segundo jefe del equipo, para ayudarme en todos los menesteres. Hacemos una

nueva llamada a los pilotos, porque nos era imprescindible un número de cinco para participar en el campeonato. El capitán Arrabal nos indicó que tenían un buen amigo en Jerez de la Frontera, el capitán Ugarte. Visité al general Merino y, por fin, logré su incorporación. El comandante Latonda me indicó que el jefe suyo tenía un cuñado piloto al que le gustaría incorporarse. Nuevas molestias al general Merino y logramos incorporar al teniente Negrón. Podemos decir que en vez de seleccionados, tuvimos cinco voluntarios de toda España. La última incorporación la tuvimos en abril y en agosto, a finales, eran los campeonatos."

Paralelamente al relato de Aresti, el Real Aero Club de España, con la colaboración del Real Aero Club de Vizcaya y el Correo Español-El Pueblo Vasco, se encarga de la organización de este III Campeonato, que se disputaría en el aeropuerto nacional de Bilbao —Sondica—, del 1 al 13 de septiembre de 1964. El presidente del RACE, general José Juste Iraola pide al coronel Luis Serrano de Pablo que acepte la Dirección Técnica y Ejecutiva de la exhibición internacional, dada su experiencia en este tipo de certámenes, proposición que es aceptada asumiendo la gran responsabilidad que conlleva la dirección y el control de la competición. Y todo ello, a pesar de que el propio Reglamento del III Campeonato de Vuelo Artístico, en su apartado 3.6 indica que el Aero Club organizador no acepta responsabilidades en caso de daño, accidente o pérdida, haciendo recaer ésta sobre el concursante, y no es exagerado el aclarar el descrédito que ello supondría para la persona que tiene a su cargo la dirección del Campeonato.

Vistos a grandes rasgos los avatares por los que tuvo que pasar la formación del equipo español y dados ya los primeros pasos de la organización del acontecimiento deportivo, surge un problema cuya solución va a seguir un camino más lento de lo esperado: la consecución del material necesario para poder participar, es decir, las avionetas checas Zlin Trener Master. La primera se incorporó en abril, la segunda en mayo, la tercera a primeros de junio y la cuarta a finales de este mismo mes. Apenas se disponía de tiempo para adaptar el equipo al nuevo material, y no solamente los pilotos sino también a los mecánicos, imprescindibles tanto en el período de entrenamiento como en los días de competición. La preparación habría de ser intensa, pues frente a ellos iban a tener a checos, rusos, húngaros..., hombres todos ellos con mucha experiencia a sus espaldas, un conocimiento profundo de sus aviones y nervios templados en innumerables competiciones aeronáuticas. El equipo español era de formación reciente, desconocía el material con el que habrían de trabajar y al lado de sus competidores eran casi unos debutantes. El primer objetivo era adaptarse a las Zlin Trener Master, avionetas de tipo monoplano, de ala baja "cantilever" de estructura metálica, provistas de fuselaje de tubo de acero y los planos de cola, asimismo "cantilever" de estructura metálica. Estaban provistas de un motor Walter Minor G-III, con seis cilindros, en línea, invertidos y refrigerados por aire, que le proporcionaban una potencia de 160 caballos. La cabina era biplaza en tandem y el tren de aterrizaje retráctil y ruedas semiocultas, siendo la hélice bipala de madera de paso fijo.

*Entrenamientos preparatorios del III Campeonato.*

*Repaso al Reglamento hasta que se disipe la niebla que cubre Cuatro Vientos.*

Jornada a jornada es aprovechada sin un minuto de respiro. La acrobacia aérea es un deporte que exige una constitución de hierro y una voluntad que no quede a la zaga. Además, el equipo español no dispondría en el futuro de las ventajas de poder disfrutar un campeonato en casa, con la ventaja que supone el poder entrenar durante dos meses en el propio escenario donde habrán de celebrarse las pruebas deportivas y contando, además, con el apoyo incondicional del público asistente. Nadie piensa en el tiempo, pero en la mente de todos está el poder realizar un decoroso papel. El emblema del equipo, un cangrejo de ojos saltones que con sus pinzas sujetan la leyenda "lento pero seguro" parece ser algo contradictorio con la preparación a que deben someterse.

## AEROCLUBS Y PILOTOS PARTICIPANTES EN EL III CAMPEONATO DEL MUNDO DE ACROBACIA AEREA

*Aero Club de Africa del Sur*

Piloto:
TURVEY, Ran.

*Aero Club alemán de Nevenhagen*

Pilotos:
BUSCH, Kurt
RICHTER, Heins
BLASKE, Erwin
BONNER, Cuenter
KAHLE, Peter

Sustituto: KAPPHAN, Dieter

Acompañantes:
Jefe de Equipo: SPERKE, Manfred
Entrenador: FLIEGAUF, Frik
Mecánico: HAUKE, Werner
" KRIEGER, Bodo
Intérprete: HOFFMAN, Anita

*Aero Club alemán de Fankfurt*

Piloto:
GREB, Herbert

Acompañante:
GERING, H. Dieter

*Aero Club de Checoslovaquia*

Pilotos:
Femenino: KAPRASOVA, Eva
Masculinos: BEZAK, Ladislaw
SOUC, Juraj
KOBRIE, Jiri
KDER, Frantiseck
Reserva: SKACELIK, Frantiseck

Acompañantes:
Jefe de Equipo: SINDELAR, Vaclaw
Entrenador: NANKA, Tomás
Mecánico: KREJCI, Borijov
" SEDLACEK, Jindrich
Médico: STOKLASSA, Jiri
Juez; CERNY, Jiri
Intérprete: MALEK, Jarcslav

*Real Aero Club de España*

Pilotos:
CASTAÑO, Tomás
NEGRON, Angel
ARRABAL, J.
QUINTANA, Ignacio Manuel
UGARTE, Manuel

Acompañantes:
Presidente del Colegio de Jueces:
PASCUAL, Ramiro
Jefe de Equipo: ARESTI, José Luis
2º Jefe de Equipo y Juez: LATONDA, Jorge
Ayudante Juez: CARRO, J. Ramón
Mecánico: CASTAÑO, Pedro
" ECHEVARRIA, Gerardo
" GONZALEZ, Frutos

*Aero Club de Francia*

Pilotos:
Femeninos: LACOUR, Reine
DELCROIX, Madeleine
Masculinos: THONEL D'ORGEIX, Jean
CHAROLAIS, Marcel
VERETTE, Gerard
BAURIN, Michel
Reserva: PASSADORI, Jean

Acompañantes:
Jefe de Equipo: CUFFAUT, L.C., General
Juez: GUILLAUME, R.
Ayudante: SIKDENIER, E.
Mecánico: BORZIT
" BOULET
" BREBEL, L.
" DECUSURCE, M.

*Federación Aeronáutica Deportiva de la URSS*

Pilotos:
Femeninos: ZANOZINA, Rosalía
KIRSANOVA, Margarita
VASILJEVA, Ludmila
Masculinos: OVSIANKIN, Vadim
PISKUNOV, Vladimir
POCHERNIN, Vitold
MARTEMIANOV, Vladimir
TEREGULOV, Dinet
Reserva: KONSTANTINOV, Victor

Acompañantes:
Jur. Internacional: PARKHONOV, Alelmey
Juez: SHUNILOV, Vladimir
Ayudante: PIMENOV, A.P.
Jefe de Equipo: SMIRNOV, Oleg
Ayudante: PASTUKOV, Dimitry
Mecánico: RADCHENKO, Konstantin
" ANDRIANOV, Eugeny
" POLIAKOV, Nikhail
" SMIRNOV, Ivan

*Aero Club del Reino Unido de Gran Bretaña*

Pilotos:
WILLIAMS, Neil
PHILLIPS, Peter
WINTER, Robert

Acompañantes:
Jefe de Equipo: BLAKE, John
Mecánico: Sª de PHILLIPS

*Aero Club de Hungría*

Pilotos:
TOTH, Jozsef
FEJES, Peter
FEJER, MIklós
KATONA, Sandor
ROZHANN, Gyula

Acompañantes:
Jefe de Equipo: NAGY, Dela
Monitor: BORSAS, Pal
Mecánico: BOGDANDI, Tibor
" TELLER, Laszlo
" BERKI, Géza
Ayudante: Sª de GYULAAS
Juez: KARSAI, Endro
Ayudante: GYULAAS, Ferenk

*Aero Club de Suiza*

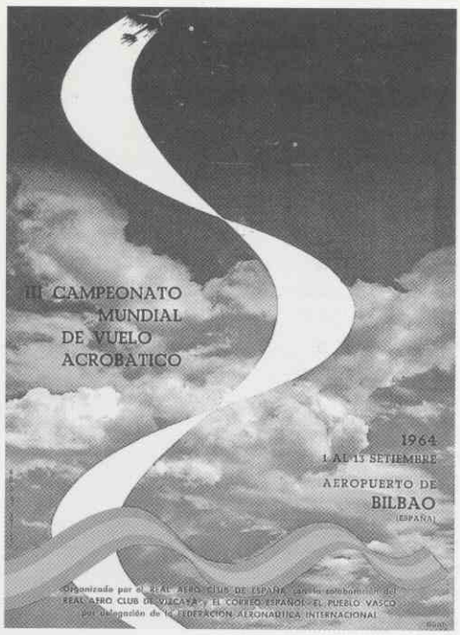
Pilotos:
BOIS, Daniel
RUESCH, Albert
RUESCH, Hanssedi
WAGNER, Arnold

Acompañantes:
Juez Internacional: Coronel LIARDON
Juez: Coronel FREI, W.
Ayudante: MORNING, W.
Mecánico: ZELLER, Ernest

*Federación Aeronáutica Nacional de Estados Unidos*

Pilotos:
KRIER, Harold
PRICE, Frank
NANCE, Robert

Acompañantes:
Jefe de Equipo: HOWARD, Beverley
Entrenador: JOCELYN, Rodney
Técnicos: ADAMS, W.M.
CURTIS, W.M.
PLATT, Charles
D'APUZZO, Nicholas
Juez: HURPHY, Michael




## Y... LLEGO LA HORA

Por fin, el día 31 de agosto comienzan a llegar los participantes así como las numerosas delegaciones que acuden a Bilbao. Los días 1 y 2 de septiembre entrenarán en el recinto del festival acrobático, una vez realizado la distribución en los alojamientos que ocuparán durante el campeonato. Los españoles los esperan concentrados desde hace varias semanas en el colegio San José Artesano, de la Junta de Protección de Menores de Vizcaya, regentado por los Padres Terciarios Capuchinos. En este lugar, y haciendo una vida casi monástica, permanecerían durante todo el Campeonato. El capitán Julio Arrabal, baja en el equipo por problemas de salud, permanece junto a sus compañeros y les ayuda en todo cuanto puede.

Los franceses, espléndidos acróbatas, se presentan con aviones Stampe, los más anticuados de la competición, si bien su piloto Thonel D'Orgeix hacía tan sólo dos años que había conquistado el Lockheed Trophy en la localidad de Conventry, completándose el resto del equipo con verdaderos profesionales y maestros de la acrobacia.

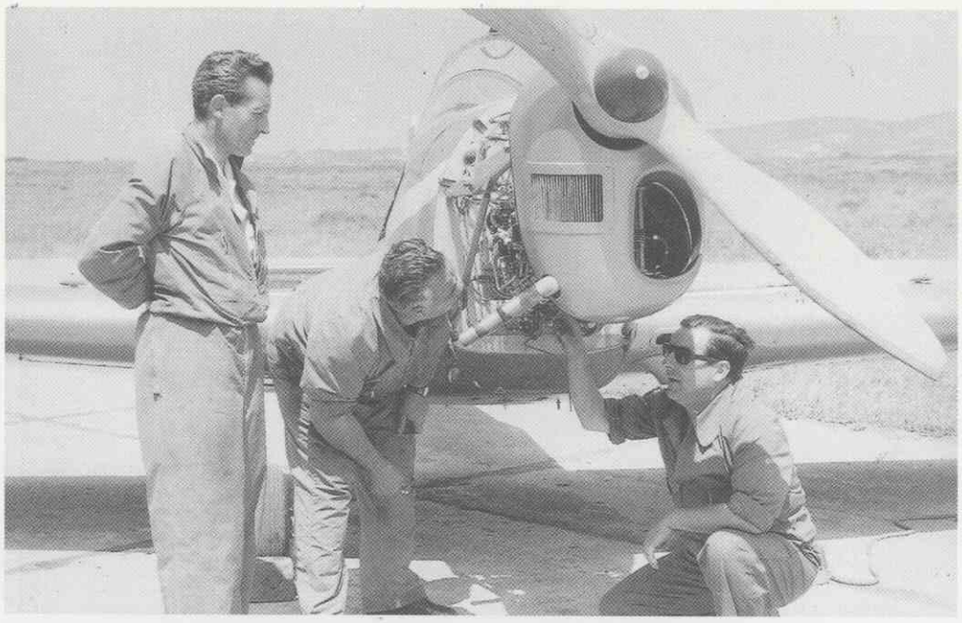
Los rusos, sin embargo, representaban el avance de la técnica. Con sus Yak 18P totalmente pintados de rojo, avión —según los expertos— mejor dotado para la acrobacia moderna, realizarán preferentemente figuras en plano vertical, no exentas de gran complejidad. Se les puede calificar como los paladines de la nueva acrobacia, la acrobacia de la fuerza y de la precisión, si bien pecan de exceso de rigidez, no concediendo ninguna importancia a las individualidades.

Los checos siguen siendo los grandes maestros. Conocen a la perfección el avión, como si lo hubieran fabricado pieza a pieza, y coordinan en sus exhibiciones el ritmo, la belleza y la precisión en las dosis justas.

A los húngaros se les puede definir como de fantásticos maestros. Los alemanes del Este eran pilotos aún poco definidos. Los británicos perfectos individualistas si bien su material es tan anticuado como el de los franceses. Los americanos, con aviones prácticamente de fabricación casera, más parecían pilotos de circo que competidores. Los suizos fueron la gran sorpresa, logrando situarse espléndidamente dos de sus miembros. Y así hasta completar los once equipos participantes.

Este III Congreso de Vuelo Acrobático batirá todos los records de asistencia. Se presentan 11 países, 45 pilotos, entre los que destacan el checo Ladislaw Bezak y el húngaro Jozsef Toth, campeones mundiales respectivos de las dos ediciones anteriores.

El día 2 de septiembre a las 17,30 horas comienza una muestra folclórica que dará paso a la presentación de los equipos, al término de la cual queda inaugurado el III Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea, pasando los concursantes inmediatamente al "briefing" que sirve para ponerles al corriente de las condiciones de vuelo, recibiendo asimismo las explicaciones que consideren necesarias acerca de los artículos del Reglamento.



*Pieza fundamental del éxito, los mecánicos* ***Castaños, Echevarría*** *y* ***Frutos.***

El vencedor individual de la Copa Challenge deberá superar las pruebas eliminatorias y finales. Las primeras constan del grupo obligatorio y del grupo libre. El programa obligatorio —conocido— consta de 15 figuras, divididas en tres subgrupos: las básicas desde vuelo normal, las básicas desde vuelo invertido y las derivadas de las anteriores.

El programa obligatorio desconocido será confeccionado por el Colegio Internacional de Jueces del Campeonato y constará de 17 figuras, de las que cada Jefe de equipo elige una por sorteo y los Jueces, a la vista de las mismas, establecen el programa a realizar, siendo éste conocido por los Jefes respectivos con 24 horas de antelación, por lo

*Componentes del equipo español. En pie, de izquierda a derecha:* ***Castaño, Aresti, Latonda*** *y* ***Ugarte.*** *Sentados:* ***Negrón, Arrabal*** *y* ***Quintana.***

que es imposible realizar cualquier entrenamiento previo a la exhibición.

La segunda parte de la fase eliminatoria está compuesta por el programa libre, que no puede sobrepasar 25 figuras escogidas de la lista de la FAI de maniobras acrobáticas (Sistema Aerocriptográfico Aresti). Y todo ello cumpliendo a rajatabla la totalidad de requisitos exigidos, entre los que podemos enunciar:

**Límites de altitud:** Se marca una altura mínima de 100 metros de forma general y una máxima de 500 ó 1.000 metros, según el grupo de maniobras. Este punto del reglamento es en la práctica inamovible.

**Area de presentación:** Comprende el lugar donde han de tener cabida los vuelos de los distintos participantes. Estará señalizado en forma de flecha, apuntando en dirección opuesta a la del viento.

**Tiempo de subida:** El tiempo para ganar altura desde el despegue hasta el inicio de cualquier grupo de maniobras, fijándose en cinco minutos, contabilizados o no en el tiempo total según los ejercicios a realizar.

El día 3 comienza la competición y ya empieza a vislumbrarse la extraordinaria participación española, que tras el preceptivo descanso reglamentario del día 4 y la suspensión por malas condiciones meteorológicas del día 5, se sitúa tras la segunda prueba celebrada el día 6, a la cabeza de la clasificación por equipos y coloca al capitán Castaño al frente de la categoría individual.

*Mientras se esperaba la clasificación para la fase final, el* ***general Navarro Garnica,*** *interpreta a la guitarra una canción española. Sentada a su lado y mirando atentamente su ejecución aparece la aviadora checa* ***Eva Kaprasova.***

Hay que reseñar que el capitán Quintana ganó la primera prueba de estas eliminatorias con 3.840 puntos, por delante de Castaño y del ruso Ovsiankin. El día 7 es decisivo para la cabeza de la clasificación, pero los vuelos programados fueron suspendidos una vez más a causa de las adversas condiciones meteorológicas, cuando únicamente dos pilotos habían realizado sus ejercicios: la checa Eva Kaprasova y la rusa Margarita Kirsanova. El alemán Greb y la francesa R. Lacour ya en el aire, tienen que tomar tierra sin realizar sus ejercicios "por falta de techo". Se intenta reanudar la prueba a las dos y media de la tarde pero de nuevo el alemán Greb tiene que aterrizar, al comprobar que antes de ganar la altura necesaria alcanzaba el techo de nubes, convirtiéndose el aplazamiento en definitivo a las cinco de la tarde dada la persistencia de las malas condiciones atmosféricas.

La prueba aplazada al día 8 es la denominada libre, la más fuerte y en la que cada piloto se fija a sí mismo un repertorio "caro" de figuras, en número de veinticinco, y es el paso previo para que el treinta por ciento de pilotos pase a la fase final. El momento culminante del campeonato se traslada pues al día 8 que, con un tiempo excelente, verá finalizar la fase eliminatoria. Los resultados no pueden ser más alentadores.

Castaño se mantiene líder al alcanzar el cuarto puesto en esta prueba y todos los españoles se clasifican.

*El capitán* ***Castaño*** *con su esposa, hablando con la aviadora soviética* ***Ludmila Vasiljeva.***

España es el único país que coloca a todos sus efectivos en la final. La lista de los clasificados la componen cinco rusos, cuatro españoles, cuatro checos, dos suizos y un húngaro: 1.— Castaño (España). 2.— Bezak (Checoslovaquia). 3.— Pochernin (URSS). 4.— Piskunov (URSS). 5.— Ovsiankin (URSS). 6.— Martemianov (URSS). 7.— Trebaticky (Checoslovaquia). 8.— Negrón (España). 9.— Wagner (Suiza). 10.— Quintana (España). 11.—Skacelik (Checoslovaquia). 12.— Fejes (Hungría). 13.— Teregulov (URSS). 14.— Ruesch (Suiza). 15.— Ugarte (España). 16.— Kobrie (Checoslovaquia).

Han sido eliminados definitivamente los cinco alemanes del Este, el alemán del equipo de Frankfurt, los cinco franceses, los tres norteamericanos, los tres pilotos representantes de Gran Bretaña y el participante de Sudáfrica. Los rusos han sido protagonistas en esta fase eliminatoria.

Asimismo, los rusos han perdido en esta fase eliminatoria tres pilotos, los checos dos, los húngaros cuatro, convirtiéndose así en los grandes derrotados y los suizos dos, habiendo colocado otros dos pilotos en la fase final.

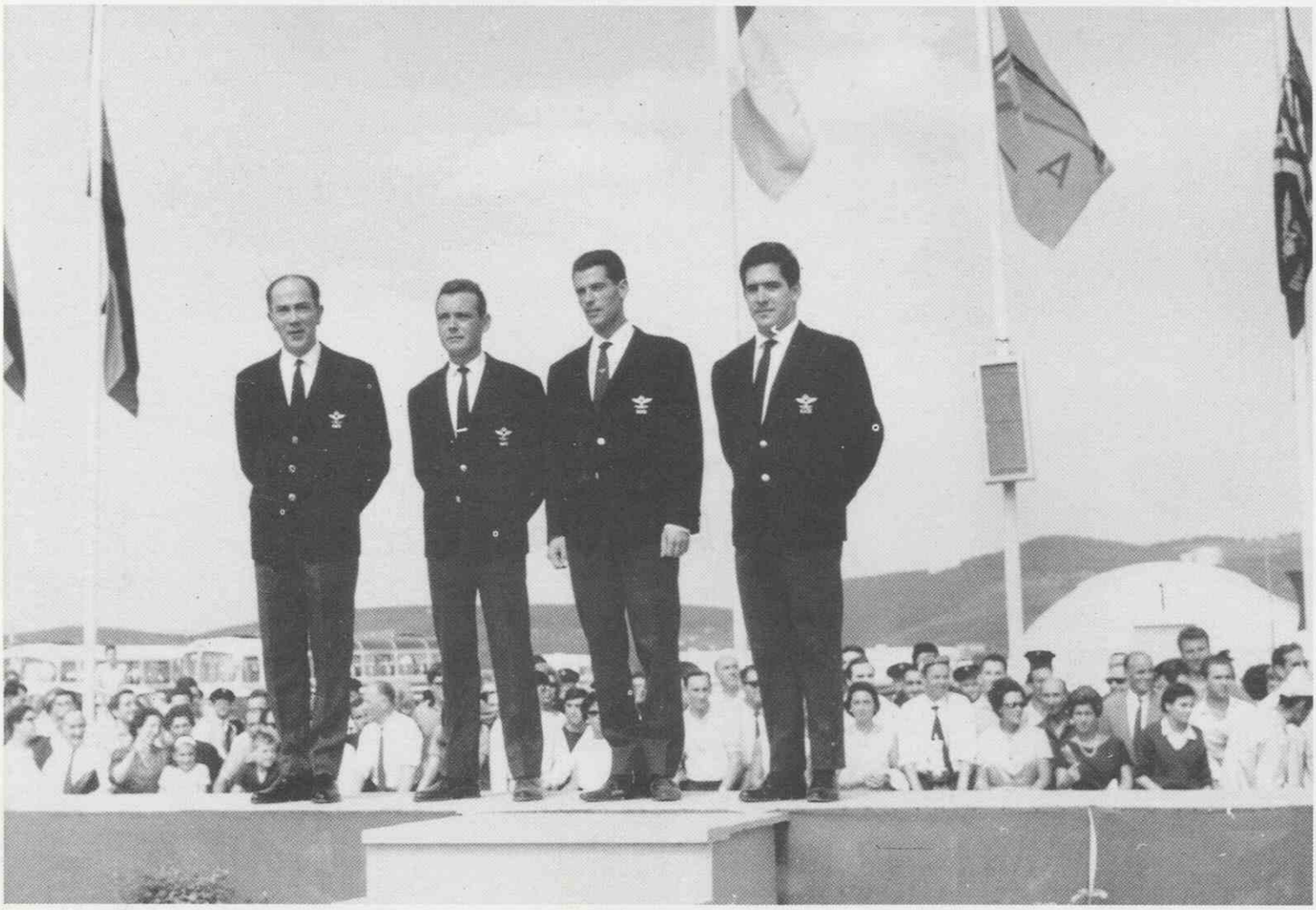
**III CAMPEONATO MUNDIAL DE ACROBACIA AEREA BILBAO — RELACION DE CAMPEONES**

| | | Puntos |
|---|---|---|
| ***CAMPEON INDIVIDUAL*** | | |
| Castaño, Tomás | España | 30.431 |
| ***CAMPEON GRUPO 1º, FASE ELIMINATORIA*** | | |
| Quintana, Ignacio | España | 3.840 |
| ***CAMPEON GRUPO 2º, FASE ELIMINATORIA*** | | |
| Pochernin, Vitol | URSS | 7.948 |
| ***CAMPEON GRUPO 3º, FASE ELIMINATORIA*** | | |
| Piskunov, Vladimir | URSS | 7.495 |
| ***CAMPEON GRUPO 1º, FASE FINAL*** | | |
| Trebaticky, Ladislaw | Checoslov. | 3.864 |
| ***CAMPEON GRUPO 2º, FASE FINAL*** | | |
| Castaño, Tomás | España | 4.014 |
| ***CAMPEON GRUPO 3º, FASE FINAL*** | | |
| Bezak, Ladislaw | Checoslov. | 7.696 |
| ***CAMPEON FEMENINO (definida en las pruebas eliminatorias, por ser menos de diez participantes).*** | | |
| Zanozina, Rosalía | URSS | 13.961 |

La participación femenina concluye al término de esta fase debido a su escasa representación, proclamándose campeona del mundo la aviadora soviética Rosalía Zanozina con 13.961 puntos. Al finalizar la misma se proclama también la Unión Soviética vencedora por equipos, desplazando a España a una honrosa segunda posición, empatada a puntos con Checoslovaquia.

La emoción, pues, está en su punto más alto. Todos los pronósticos dan como favorito al piloto checo Bezak, que ya había sido proclamado campeón del mundo en la primera edición de estos campeonatos. El capitán Castaño únicamente aventaja por seis puntos al piloto checo, razón por la cual los entendidos en la materia pronostican al piloto del Este como virtual campeón del mundo.

Las pruebas finales dan comienzo el día 9 y en ella participan los 16 primeros clasificados, entre los que están los componentes del equipo español al completo: Primero Castaño, en el octavo Negrón, en el décimo Quintana y en decimoquinto Ugarte. El día 10 no pueden concluir las pruebas debido al excesivo calor, quedando para la mañana del día 11 cuatro pilotos, entre ellos Quintana.



*Mientras **Castaño** daba la vuelta de honor, los restantes miembros del equipo español reciben en el "podium" el aplauso del público. De izq. a der. **Aresti, Quintana, Ugarte** y **Negrón.***

Tras ellos salió al aire el ruso Martemianov, que abría la última serie del torneo. En cuarto lugar voló Castaño, con el tono de autoridad que fue su constante a lo largo del campeonato, siendo ésta tan evidente y sus ejercicios tan perfectos, que una vez en tierra y antes de saberse oficialmente los resultados, el equipo ruso llevó al piloto español junto a su roulotte y todos los pilotos soviéticos se fotografiaron junto al español porque deseaban tener un recuerdo del nuevo campeón mundial. Es decir, se le había reconocido como campeón del mundo antes de que los jueces emitiesen su fallo.

La clasificación definitiva, como hemos apuntado quedó encabezada por Tomás Castaño siguiéndole, a continuación los checos Bezak y Trebaticky. Los soviéticos Piskunov, Ovsiankin, Pochernin y Martemianov ocuparon los puestos cuarto, quinto, sexto y séptimo. El español Negrón se situó en noveno lugar, pasando a ocupar los últimos lugares los también españoles Ignacio Quintana y Manuel Ugarte.

Si bien todo el equipo brilló a gran altura, y nunca mejor dicho, lo cierto es que al hablar del triunfo español no se puede dejar en olvido a Julio Arrabal, que habiendo sido excluído al principio de la competición por causas de salud, lo cierto es que estuvo en todo momento junto a sus compañeros, analizando sus actuaciones, compartiendo inquietudes y celebrando finalmente la alegría del triunfo.

En la clasificación general por equipos resultó vencedora la URSS seguido en segundo lugar por Espa-

*El capitán **Castaño**, campeón individual, entre los checos **Bezak**, segundo clasificado y **Trebaticky**, que ocupó el tercer lugar.*

**PERFIL DEL CAMPEON**

**Nacido en Castellón de la Plana, el 8 de noviembre de 1929, a los dos años se traslada a Melilla con su familia, donde transcurrirá parte de su juventud. Tomás Castaño cumplirá los veintiún años vistiendo ya el uniforme del Ejército del Aire, pues en julio de 1950 ingresa en la Academia General del Aire de San Javier (Murcia). Cuatro años más tarde, en 1954, alcanzará el empleo de teniente, siendo destinado al 43 Escuadrón de FFAA, en Tetuán. Aún con el empleo de teniente marcha a Estados Unidos, donde realiza cursos en Mission AFB (Texas), Laredo, donde realiza el curso de reactores, y en Williams AFB (Arizona) lugar donde lleva a cabo un curso de tiro.**

**A finales de 1958 asciende a capitán y pasa destinado a Talavera la Real como profesor de la Escuela de Reactores (F-86 "Sabre"). En este destino transcurre su actividad entre las horas diarias de vuelo y las aulas.**

**En 1961 se inscribe para participar en la Vuelta Aérea a España, siendo el único piloto que lo hace en solitario, clasificándose al término de la prueba en cuarta posición. Continúa sus clases en Talavera, volando F-86 y T-33, cuando en 1963 se incorpora al equipo para participar en los III Campeonatos Mundiales de Acrobacia, Tomás Castaño será uno de los integrantes del conjunto. Poco más tarde el mundo entero conoceria su proeza.**

**III CAMPEONATO MUNDIAL ACROBACIA AEREA BILBAO — CLASIFICACION GENERAL POR EQUIPOS**

**1º U.R.S.S.**

| | |
|---|---|
| POCHERNIN, Vitold | 14.812 puntos |
| PISKUNOV, Vladimir | 14.755 puntos |
| OVSIANKIN, Vadin | 14.660 puntos |
| TOTAL | 44.227 puntos |

**2º ESPAÑA**

| | |
|---|---|
| CASTAÑO, Tomás | 14.865 puntos |
| NEGRON, Angel | 14.349 puntos |
| QUINTANA, Ignacio | 14.261 puntos |
| TOTAL | 43.475 puntos |

**2º EX-AEQUO - CHECOSLOVAQUIA**

| | |
|---|---|
| BEZAK, Ladislaw | 14.859 puntos |
| TREBATICKY, Ladislaw | 14.466 puntos |
| SKACELIK, Frantiseck | 14.150 puntos |
| TOTAL | 43.475 puntos |

**3º ALEMANIA DDR**

| | |
|---|---|
| BORNER, Guenter | 13.545 puntos |
| RICHTER, Heinz | 13.263 puntos |
| BLASKE, Erwin | 13.114 puntos |
| TOTAL | 39.922 puntos |

**4º HUNGRIA**

| | |
|---|---|
| FEJES, Peter | 14.087 puntos |
| TOTH, Jozsef | 12.733 puntos |
| FEJER, Micklós | 12.729 puntos |
| TOTAL | 39.549 puntos |

**5º FRANCIA**

| | |
|---|---|
| THONEL D'ORGEIX, Jean | 13.451 puntos |
| VERETTE, Gerard | 13.094 puntos |
| BAURIN, Michel | 12.952 puntos |
| TOTAL | 39.497 puntos |

**6º SUIZA**

| | |
|---|---|
| WAGNER, Arnold | 14.331 puntos |
| RUESCH, Hansedi | 13.959 puntos |
| RUESCH, Albert | 8.629 puntos |
| TOTAL | 36.919 puntos |

**7º GRAN BRETAÑA**

| | |
|---|---|
| NEIL, Williams | 12.576 puntos |
| WINTER, Robert | 9.698 puntos |
| PHILLIPS, Peter | 8.410 puntos |
| TOTAL | 30.684 puntos |

**8º ESTADOS UNIDOS**

| | |
|---|---|
| PRICE, Frank | 11.997 puntos |
| KRIER, Harold | 11.230 puntos |
| NANCE, Robert | 5.478 puntos |
| TOTAL | 28.705 puntos |

ña con los mismos puntos que Checoslovaquia.

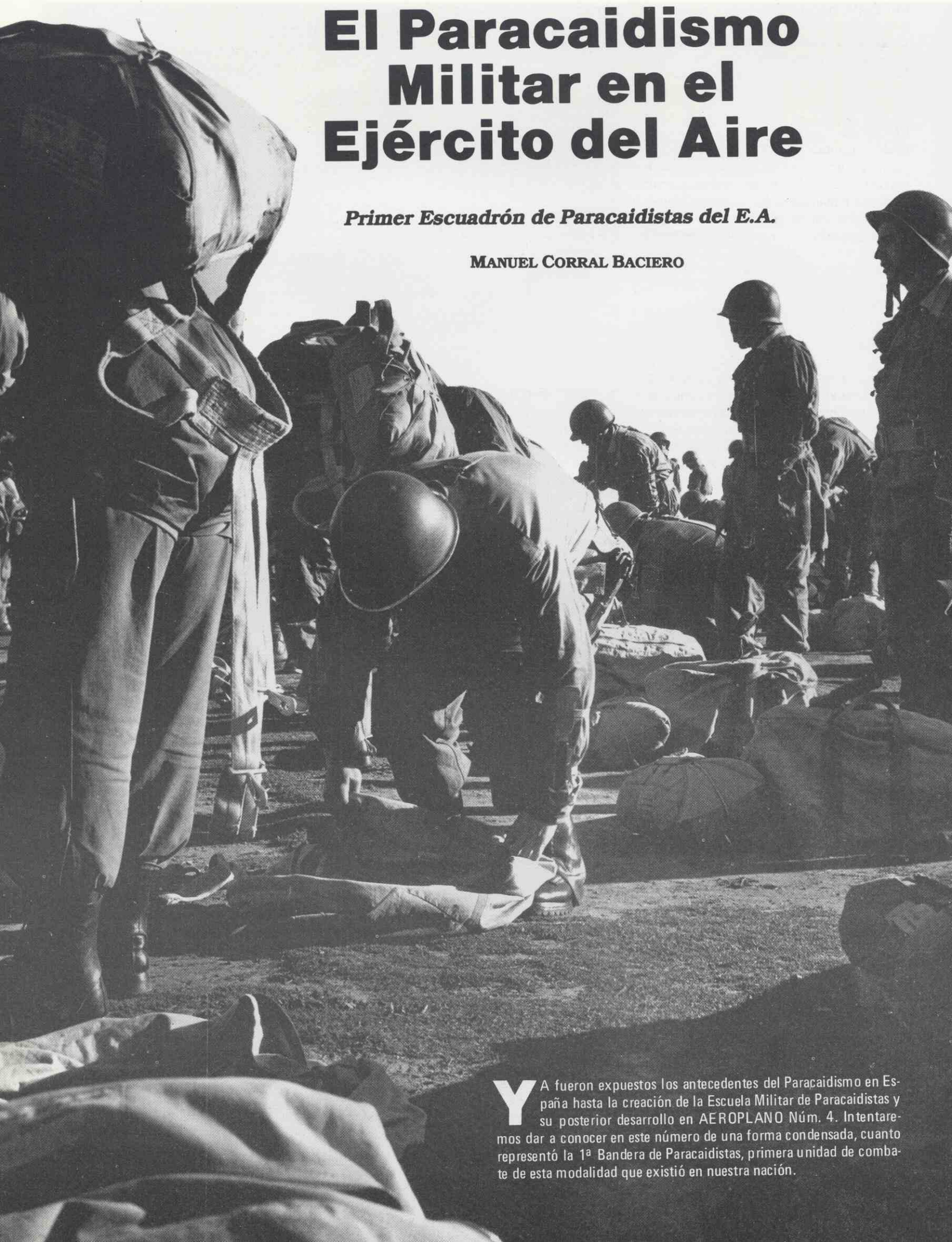
Cronológicamente seguiría el IV Campeonato Mundial disputado en Moscú, en las instalaciones del aeródromo de Touchino, campo de vuelo del Aero Club Central de la URSS, donde el equipo estaba formado por los ya veteranos en estas lides Castaño, Quintana y Ugarte, con las nuevas incorporaciones de E. Gómez Carretero y A. Gil de Montes. Su actuación, si bien no alcanzaría los resultados de la edición anterior, sí fue destacada, consiguiendo una honrosa posición al quedar el equipo español en cuarto lugar, detrás de Rusia, Checoslovaquia y República Democrática Alemana.

A partir de aquí la participación española en las siguientes ediciones de estos Campeonatos mundiales continuó con desigual fortuna hasta llegar al extremo de tener que lamentar en 1972 durante unos entrenamientos previos al VII Campeonato Mundial, la muerte de Alfredo Jiménez Millas, teniente del Ejército del Aire y joven promesa de la acrobacia española. Esto, sin embargo, lejos de mermar el entusiasmo y afición, propició que los ya "curtidos" Castaño y Gil de Montes, en unión con Carlos Alós, fundaran el Club Acrobático "José Luis Aresti" promocionando con su entusiasmo y entrega esta bella modalidad de vuelo.

*El campeón de 1964 contribuirá a que España ocupe un buen 4º puesto en 1966.*

Con el transcurrir de los años y por razones bien diferentes, los dos primeros nos han dejado definitivamente, en tanto que Alós se ha convertido en Jefe del Equipo Nacional de Acrobacia y bajo su dirección continúan formándose nuevas generaciones de pilotos acróbatas que, con su juventud e ilusión, surcan los cielos, llevando los colores de nuestro país en todas aquellas competiciones donde la acrobacia aérea seguirá siendo además de bello deporte, una de las más sobresalientes modalidades del vuelo. ■

*Los pilotos **A. Gil** (España), **Mikhail Sulghin,** (URSS), supervisor de vuelos, y el campeón mundial de vuelo acrobático durante una charla, antes de dar comienzo el Campeonato mundial de Vuelo Acrobático en el aeropuerto de **Touchino.***



# El Paracaidismo Militar en el Ejército del Aire

## *Primer Escuadrón de Paracaidistas del E.A.*

MANUEL CORRAL BACIERO

YA fueron expuestos los antecedentes del Paracaidismo en España hasta la creación de la Escuela Militar de Paracaidistas y su posterior desarrollo en AEROPLANO Núm. 4. Intentaremos dar a conocer en este número de una forma condensada, cuanto representó la 1ª Bandera de Paracaidistas, primera unidad de combate de esta modalidad que existió en nuestra nación.

## LOS PRIMEROS PASOS

PARA situar la iniciación de esta Unidad hay que remontarse a la O.M. de 18 de marzo de 1946 (B.O.A. núm. 36), en la que se anunciaban vacantes, por concurso, de las siguientes plazas: 1 de Comandante, tres de Capitanes, diez de Tenientes, cuatro de Brigadas y dieciocho de Sargento del Arma de Tropas de Aviación para la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas de Aviación que debía constituirse en 1ª Bandera de Paracaidistas.

Esta unidad, después de algunas vacilaciones, fué instalada en septiembre de 1946 en los locales construidos en la Base Aérea de Alcalá de Henares para la Academia General del Aire, idea que se había desechado al designar a la Base de San Javier como lugar para albergar ese Centro Superior de enseñanza militar del Ejército del Aire. Pero las edificaciones estaban sin terminar y resultaba muy difícil soportar las inclemencias meteorológicas: frío y lluvia, a pesar del espíritu y entusiasmo que derrochaban aquellos aspirantes a paracaidistas.

En vista de que la idea de constituir una Bandera de Paracaidistas resultaba difícil, el General Jefe de la Región Aérea Central emitió el 13 de enero de 1947 una orden muy drástica en la que determinaba que la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas de Aviación pasaba a constituirse en 1ª Bandera de Paracaidistas como unidad independiente y concretaba que: en relación a armamento y equipo se le consideraba preferente, debiendo encontrarse en todo momento dotada al completo con las existencias de los Parques o retirándolo de otras unidades; respecto a efectivos, se mantendría al completo en todo momento, a cuyo efecto el jefe de la Bandera comunicaría al E.M. de la Región Aérea Central, las necesidades de personal que pudieran presentarse; material, locales, elementos de instrucción, deberían considerarse de máxima urgencia.

Tras esta orden, la Bandera, ante la situación desesperada de las instalaciones, recibió la de trasladarse el 10 de marzo de ese mismo año al edificio de la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos en Cuatro Vientos (hoy Escuela de Transmisiones).

Por O.M. de 2 de septiembre de 1947 se destinaba a los 174 hombres que formaban el embrión de la 1ª Bandera de Paracaidistas a la Escuela Militar de Paracaidistas, con la finalidad de realizar el curso que les acreditase como tales "paracas". El curso se inició, como es natural, con gran euforia que a medida que transcurría el tiempo iba descendiendo, porque se carecía de paracaidas y de aviones. A título anecdótico recordaremos que por fin se realizó el primer lanzamiento el 23 de enero de 1948, ya relatado en AEROPLANO Núm. 4. El curso finalizó el 10 de abril con la entrega de títulos de "Cazador Paracaidista" y la unidad regresó a sus instalaciones de la Base Aérea de Alcalá de Henares, al mando del Capitán Javier Alarios Saubot.

El 20 de abril dio comienzo en el Aeródromo Militar de Alcantarilla el 2º curso al que concurrieron 18 oficiales y 145 soldados. Entre los oficiales se encontraba el Capitán Mariano Gómez Muñoz, que, ascendido a Comandante (O.M. 30 de julio 1948; B.O.A. núm. 83), se hizo cargo del mando de la Bandera, una vez recibido el título de Cazador Paracaidista el 1 de agosto de 1948.

En los cursos posteriores se fue nutriendo la unidad, hasta llegar a completar la plantilla total de 444 hombres, con tropa procedente del voluntariado especial paracaidista y con clase de tropa procedente de otras unidades del Ejército del Aire.

*La camaradería más profunda y el máximo espíritu de cuerpo, debe reinar en las tropas paracaidistas; de la unión y el compañerismo nace la fuerza y del espíritu de cuerpo el genio para arrastrar alegres y optimistas los riesgos y penalidades de la batalla.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*El Paracaidista ejemplar es el hombre sencillo, sobrio, alegre y buen camarada, fuerte de cuerpo y espíritu y deseoso de destacar por ser el mejor en el servicio de la Patria.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

## ACTIVIDAD EN LA BANDERA

UNA vez incorporada la Bandera a sus remozadas instalaciones de Alcalá de Henares, aunque no completas puesto que faltaba mucho y pasaron muchos años disponiendo una plaza de armas que era un auténtico barrizal, se procedió a dar a la Bandera un plan de instrucción lo más especializado posible, dentro de los medios disponibles, para conseguir que llegara a ser la única unidad terrestre apta para el combate en el Ejército del Aire.

Ahora bien, el soporte del plan de instrucción del que hablaremos más adelante, era el horario; es decir la programación de la actividad diaria de la Bandera. Empezaremos por aclarar como estaba establecida esta actividad según los días. Los lunes, miércoles y jueves eran días dedicados a instrucción; se iniciaba la actividad con orden cerrado por sucesivas unidades, desde pelotón hasta llegar a Escuadrilla, para pasar –más adelante– al orden abierto. Después venía el paso de la pista de obstáculos –la famosa "pista Pérez", bien reforzada– que se efectuaba reiterativamente hasta conseguir que cada paracaidista sobrepasase la pista en el menor tiempo posible. Seguía en el horario –en forma general, puesto que con el transcurso de los años se fueron introduciendo modificaciones que la experiencia aconsejaba– la instrucción paracaidista, con una serie de aparatos –de mayor complejidad– que era preciso superar satisfactoriamente para que los paracaidistas se afianzaran cada vez más en la salida del avión, descenso, enrrollamientos, vela romana, llegada a tierra, manejo del paracaídas y los temibles arrastres. La última hora de la mañana se cerraba con gimnasia y deportes, antes de la ducha y la comida.

Los martes y viernes eran los días designados para el lanzamiento de una Escuadrilla, la que le correspondía y previamente figuraba en la orden del día. La Escuadrilla que estaba de imaginaria era la encargada de realizar los servicios propios de lanzamiento: revisión de equipos de personal para lanzamiento, colocación de protectores en los aviones; jefe de salto, en cada patrulla, jefe de pista con colocadores de paneles, encargados de los anemómetros y otros cometidos.

La Escuadrilla designada para lanzamiento se encargaba de preparar un tema de un supuesto táctico, inicialmente de pelotón, que debían realizar todos los pelotones de las distintas unidades, que posteriormente se incrementaba a Sección, después a Escuadrilla y Escuadrilla reforzada, cerrándose el cielo con unas maniobras en las que intervenía toda la Bandera.

Es preciso hacer un pequeño inciso. Las instalaciones de la 1ª Bandera estaban situadas como a 1 km. ó 1,5 kms. en ascenso de la zona de aparcamiento de aviones. Era preciso trasladarse hasta ese lugar –en muchas ocasiones cargando con los dos paracaidas (espalda y pecho)– y una vez en la zona se requería, desde septiembre de 1955, esperar que llegaran los aviones de la Base Aérea de Getafe y desde 1962 de la de Los Llanos, con la consiguiente espera que en muchas ocasiones finalizaba con la llamada telefónica comunicando que no podían salir por exigencias meteorológicas o anunciaban que necesidades operativas obligaban a enviar los aviones a cumplir otras misiones, por lo que las posibilidades de salto fueron siempre muy inferiores a las de la Escuela. Se recogían todos los bártulos y se regresaba a la Bandera a adaptarse al horario de lunes, miércoles y jueves. Eran terribles esos días que los paracaidistas con cierta chunga calificaban de haber realizado un "salto moral".

Los sábados, por la mañana se dedicaban a tiro. La 1ª Bandera se trasladaba al cercano campo del Val, donde a la orilla del río He-

***Al crearse la 1ª Bandera de Paracaidistas del Ejército del Aire se propusieron varios modelos de equipos de lanzamiento;*** *entre ellos el que muestra la fotografía, que no llegó a prosperar.*

***Modelo del equipo de lanzamiento de la década de los años sesenta.*** *Puede observarse el correaje de lona y el macuto con la manta debajo del paracaídas de pecho.*

nares se colocaban los blancos para que los rebotes fuesen a parar en el espaldón de la otra orilla del río. Allí se realizaba tiro con mosquetón, pistola, subfusil, fusil ametrallador, mortero, lanzamiento de granadas, cargas de demolición en las diversas modalidades. Además de la correspondiente cartilla de tirador que se llevaba a cada paracaidista, se efectuaba una escrupulosa selección de los paracaidistas que debían tomar parte en las competiciones regionales y nacionales de patrullas militares de tiro.

Otros sábados, al objeto de regular el consumo de munición, se alternaba la práctica de tiro con una marcha, naturalmente con todo el equipo completo. En la marcha, de acuerdo con un plan estudiado, se aprovechaba para efectuar ejercicios de golpe de mano, con destrucciones mediante explosivos.

Pero la 1ª Bandera de Paracaidistas dispuso a lo largo de su existencia de una intensa actividad ajena a la programación diaria que permitía romper la monotonía de la vida de guarnición rutinaria: maniobras especiales, festivales, campeonatos, etc. donde cada paracaidista se multiplicaba por un número indefinido de personas para atender a todas las necesidades. En cuanto se iniciaba una de estas actividades, paradójicamente, aún exigiendo más a los "paracaidistas", automáticamente cesaban las infracciones disciplinarias así como las solicitudes de permiso, o cualquier escaqueo ante la evidencia de algo que había de hacerse y además bien.

Las tardes se dedicaban a las clases teóricas, desarrolladas a base del libro VENCER de Morón Izquierdo y del que cada paracaidista disponía de su correspondiente ejemplar. Finalizaba la jornada con revista de policía, lectura de la orden del día, arriado de bandera y "paseo de la tropa". Después cena, lista de retreta y silencio.

## EL PLAN DE INSTRUCCION

A compás de la distribución del horario, según la actividad diaria, se seguía un riguroso plan de instrucción anual muy meticuloso y apropiado a este tipo de unidades.

El plan se dividía en dos ciclos que correspondían cada uno a los de cada año de los dos que los paracaidistas tenían como compromiso de su voluntariado. Cada año finalizaba el plan coincidiendo con el curso de paracaidistas que se licenciaba con unas competiciones que abarcaban el conjunto de instrucción militar y deportiva desarrollado a lo largo de la totalidad del tiempo de permanencia en la Bandera.

Pero ¿en qué consistía la parte militar del plan de instrucción? En realidad se trataba de demostrar prácticamente todos los conocimientos adquiridos en las clases teóricas y enseñanzas prácticas. Para esta conceptuación la unidad básica era el pelotón, por ser la unidad que era transportada en un solo avión –inicialmente los CASA-352, (Junkers Ju 52)– y ser, al mismo tiempo, la unidad mínima para mantener el espíritu de iniciativa, audacia y eficacia de cada componente bajo el mando del Suboficial jefe del pelotón que se reflejaba directamente en los resultados de la competición, lo cual estimulaba a cada paracaidista a que se esforzase por obtener una elevada puntuación, de la que cada uno se sentía responsable de una parte importante.

Las pruebas cubrían una amplia variedad que iban desde el lanzamiento desde el avión –puntuándose el menor tiempo de salida, rapidez en la concentración y densidad en la toma de tierra– pasando por conocimientos sobre el terreno de topografía; destrucciones; tiro de subfusil, pistola y fusil ametrallador; paso de obstáculos; manejo de medios de transmisiones; instrucción en orden abierto y cerrado; hasta el estado de policía, todo lo cual revestía carácter de competición.

En el aspecto deportivo desembocaban en unas competiciones entre Escuadrillas con pruebas de lanzamiento de disco, martillo y peso; salto de longitud y altura; carreras de 100 m., 1.500 m. y 4 x 100 m. relevos; tabla de gimnasia, partidos de balónmano, balónvolea y fútbol. En estas competiciones participaban también Oficiales y Suboficiales de las respectivas Escuadrillas poniendo en evidencia

*Nadie es pequeño en el servicio de la Patria; por poco importante que parezca la misión propia, de su cumplimiento nacen los éxitos parciales y de éstos el triunfo de las grandes empresas. A veces el éxito de una gran operación, dependerá de que un paracaidista cumpla su misión exáctamente.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

una noble rivalidad por conquistar el campeonato, aunque esta participación solamente se hiciera en alguna de las pruebas.

La unión de los resultados de las competiciones militares y deportivas determinaban la Escuadrilla vencedora absoluta de la competición.

Los primeros ejercicios finales del Plan de Instrucción que se celebraron en la 1ª Bandera de Paracaidistas tuvieron lugar el 4 de julio de 1949 en las que tomó parte una Sección al mando de un Capitán de las fuerzas atacantes, como tales paracaidistas, y otras dos Secciones, al mando de otros dos Capitanes, constituyendo la defensa móvil del Sector Aéreo.

Alguno de esos desfiles –como el de 1952– se efectuó portando, además del armamento, el equipo completo de lanzamiento, que alcanzaba los 25 kg. de peso y se realizó un puente aéreo Alcalá de Henares-Getafe para la fase de preparación.

El Capitán Antonio Linares había diseñado un guión para la 1ª Bandera de Paracaidistas, que los paracaidistas se encargaron de convertir en realidad. En el desfile de la Victoria de 1948, ya confeccionado el guión, se pretendió que tomara parte, pero carecía del reconocimiento oficial, así que la Bandera fue al lugar destinado de la parada sin el guión; se esperó pacientemente a que se pasase la revista y cuando se inició el desfile, un cabo paracaidista que esperaba

***En los años cincuenta todavía se utilizaba la chichonera, el entrebuzo y el correaje*** *de cuero.*

## DESFILES MILITARES

DESDE la participación de la 1ª Bandera de Paracaidistas en el Desfile del 1º de abril de 1947 –cuando el personal aún no había realizado el correspondiente curso– durante los dieciocho años de existencia no dejó de tomar parte en ninguno de éstos, así como en otros muchos, tanto de carácter nacional, con asistencia de Jefes de Estado extranjeros, como locales.

En fin, la participación en ese primer desfile, fue la oportunidad de que dispuso la Bandera para hacer su presentación ante el público, siendo acogida con gran entusiasmo.

dos manzanas más abajo del lugar de la parada con el guión cuidadosamente plegado, se incorporó al desfile con el guión desplegado al viento. La anécdota se repitió cuantas veces se negaba el reconocimiento oficial a participar el guión.

Mientras discurrían los primeros años de la vida de la Bandera –1ª Bandera de Paracaidistas– cambió su denominación por "Primer Escuadrón de Paracaidistas", según orden de abril de 1953. Con suma obediencia por parte de sus componentes fue aceptado el cambio, y así figuraría en los escritos oficiales, pero en los íntimos sentimientos y en el argot paracaidista continuó siendo "la Bandera", sin numeración, no hacía falta identificación porque fue la única.

*El alardear de algo, es síntoma de carecer de lo que se presume, la estimación del mérito propio viene de los demás y no del propio juicio. El bravucón es esforzado en palabras, pero el Paracaidista debe serlo en hechos y de éstos deducirán su valia los que le rodean.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Al Caballo noble de pura sangre, la espuela no le deprime, sino que le empuja hacia la meta. Al paracaidista, hombre de viriles virtudes, las dificultades no le aplanan, sino que le dan coraje para conseguir cueste lo que cueste, lo ordenado por sus Jefes.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

## PARTICIPACION EN IFNI DEL ESCUADRON
(Diciembre 1957-Marzo 1958)

LA guerra de Ifni fue una guerra que parece no haber existido, al menos nunca fue declarada y, por tanto, debe hablarse más de "campaña" en la que intervinieron unidades militares españolas, hasta que el territorio fue cedido al Reino de Marruecos por el tratado de Fez del 4 de enero de 1969.

Después de la firma de la declaración conjunta entre el Gobierno español con el Rey Mohamed V, reconociendo la independencia de Marruecos, Ifni quedó bajo la soberanía española y llegó a tener estatuto de provincia, como el Sahara y Guínea Ecuatorial.

Tras la independencia surgió la actividad de bandas armadas acosando a las fuerzas españolas, buscando la anexión de Ifni a la monarquía alauita, apoyadas desde territorio marroquí. A finales de noviembre de 1957 el Gobierno español, después de importantes y constantes escaramuzas, decidió reforzar la guarnición enviando unidades peninsulares.

Antes de dejar constancia de la intervención del Escuadrón en base a una historia elaborada por mediación de su Memoria y de datos aportados por protagonistas de los dos saltos de guerra efectuados por la unidad, recojo como preámbulo algunos aspectos que revistió la participación de la Unidad al citadoteatro de operaciones.

Se habían incorporado ya a Ifni fuerzas paracaidistas del Ejército de Tierra y se hizo necesaria la intervención del Teniente Coronel Gómez Muñoz, jefe del Escuadrón, ante el alto mando del Ejército del Aire para hacerle ver que la existencia del Escuadrón se justificaba en su utilización en situaciones como la que se presentaba y que la veteranía de la Unidad en España merecía su empleo prioritario en combate. Se logró así, a las muy pocas horas, la orden de incorporación a Ifni, y fue casi milagroso ver como la dotación de equipo militar y armamento que se venía reclamando con insistencia y pocos resultados desde hacía años, de acuerdo con lo fijado en la Orden de su creación, fue enviado masivamente en la tarde anterior a la marcha, acumulándose los empaques sin abrir en el patio del acuartelamiento en el momento en que el personal se aprestaba para la partida.

También ocurrió que, al ser colocado el Escuadrón, al incorporarse a Ifni, a las órdenes directas del General Gobernador del Africa Occidental Española y Jefe de la zona de operaciones, y no a las de la autoridad militar aeronáutica, establecida en las Islas Canarias, el Escuadrón se encontró en las primeras semanas desasistido del apoyo logístico de la Zona Aérea, dándose situaciones muy precarias en las que incluso hubieron de abastecerse de víveres por medio de encargos efectuados, en forma extraoficial, a algunas tripulaciones y aviones de "Iberia" movilizados para el enlace con Canarias.

El día 6 de diciembre de 1957, a las 11 horas de la mañana, se recibe Orden de disponer el Escuadrón para emprender la marcha, esa misma noche, con destino a Ifni. A las 5 de la madrugada del día 7, se salió de Alcalá en camiones para Getafe, en donde se despegaba en los aviones del Ala de Transporte y otros movilizados de Iberia y Aviaco, a las 8 de la mañana, para llegar en la tarde del mismo día a las 15:15 (locales) a Sidi-Ifni. El Escuadrón fue alojado en una escuela junto al aeródromo, quedando a las órdenes directas del Excmo. Sr. General Gobernador del Africa Occidental Española (AOE). En la noche de este mismo día, se recibieron las primeras órdenes de Operaciones.

Para que el lector pueda situarse le remitimos al croquis del territorio de Ifni, que más adelante reproducimos, ilustrándolo con la leyenda de la I.G. 357-15 del Estado Mayor Central del Ejército de Tierra que estructuraba el sistema defensivo de Sidi-Ifni en dos zonas: la zona de defensa inmediata y la zona de defensa exterior.

La primera, de defensa inmediata, tenía la misión de defender a toda costa las posiciones, definidas por los centros de resistencia "A" y "B". Desde el centro de resistencia "A" se defendía la plaza por el N., apoyándose en la cota de EL GURRAN y desde el "B" cerraban los accesos por el E. y S., aprovechando las elevaciones de EL CORAIMA y BULAALAM.

La zona de defensa exterior tenía la misión de resistir a toda costa y de repliegue a la zona de defensa inmediata, a la orden del Gobernador General del Africa Occidental Española, caso que fuese preciso. Esta zona estaba constituida por los centros de resistencia "C", "D" y "E" y un puesto de apoyo: "F". El centro de resistencia "C" reforzaba por el S. al "A" con los puntos fuertes de AJAIAX, LARUIA, EL BUSGADIR, LA CONICA –que era la cota y posición más avanzada por el S. del dispositivo defensivo–, cerrando el camino por la costa hacia Sidi-Ifni. El "D" defendía los accesos del "C" y del "B". El punto de apoyo "F" tenía igual función que el centro de resistencia "C" con relación a las penetraciones por el N. a lo largo de la costa, apoyándose en EL BUYARIFEN.

*Tu vida es tu gran riqueza y dispones enteramente de ella. Tu orgullo será estar siempre dispuesto a entregarla al servicio de la Patria, con el convencimiento de que si llegas a perderla, habrás dado algo que no tiene precio, y que solamente los hombres que lo son de verdad pueden hacerlo.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

Inicialmente se le encargó a la 1ª Escuadrilla, bajo el mando del Capitán José Pérez Ramos, relevar a otras de Paracaidistas del E.T. en el pico de Busgadir. A la 2ª Escuadrilla, Capitán Celso Díaz Pérez, se le designó la seguridad y defensa de los puntos sensibles de la plaza de Sidi-Ifni y del campo de aviación, relevando al Grupo de Artillería y Grupo de Tiradores de Ifni núm. 1. La 3ª Escuadrilla, Capitán Javier Gefall Gorostegui, –salvo la 3ª sección, al mando del Teniente Manuel Cabeza Martínez que quedó en el acuartelamiento del Puesto de Mando– tuvo que escoltar un convoy hasta Air-Buhus con objeto de incorporar un pelotón de legionarios del VI Tercio a su unidad, establecida en la cota 646 y que el día anterior no había podido llegar a su destino. Al mismo tiempo se debía entregar una radio de campaña a dicha unidad, así como medicinas y camillas para recoger heridos y muertos para trasladarlos a Sidi-Ifni. También debían informarse del paradero de una Sección desaparecida, del Regimiento de Soria, mandada por un Teniente de Zapadores, que había ido a arreglar carreteras. Regresó el convoy a Sidi-Ifni transportanto 14 muertos, 22 heridos y 2 prisioneros recogidos en Air-Buhus, así como 1 muerto y 1 herido recogidos en Air-Brahin. Esta Escuadrilla una vez cumplimentada esta misión recibió la orden –reforzada con su 3ª Sección– de apoyar en el punto de Id-Nocus el repliegue a Sidi-Ifni de la columna del Teniente Coronel Crespo, Jefe de la

*Paracaidista: el valor de nuestra Escuadrilla no se ha de medir por el número de los que somos, sino por el de los valientes que hay detrás de nuestras armas.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

***Desfilando con traje de lanzamiento y boina negra*** *que fue concedida al Escuadrón después de participar en la Campaña de Ifni (1957-58).*

Agrupación de Banderas Paracaidistas del Ejército de Tierra, procedente de Tagragra. Se cumplió lo ordenado, sin novedad, estando de regreso a las 08:30 horas del día 9. El Puesto de Mando del Escuadrón fue establecido en la factoría del "Sahara", guarnecido por una Sección de la Plana Mayor. El día 18 de diciembre se ordenó el relevo de la 1ª Escuadrilla, en el Busgadir, por la 2ª Escuadrilla, la encargada de la seguridad y defensa de la plaza de Sidi-Ifni. El 28 se ordenó el relevo de la 2ª Escuadrilla por la 3ª y el 3 de enero de 1958, la superioridad ordenó el cese de la vigilancia en el aeródromo y plaza de Sidi-Ifni para reunir al Escuadrón en su Puesto de Mando.

Se recibió el día 4 de enero la orden "Operación Banderas" de que una Escuadrilla reforzada con una Sección de la Plana Mayor aerotransportada ocupase, organizase y defendiese el día 9 a la hora Z –hasta su relevo– la cota 348 del Alat Ida Usugun, apoyar la base de partida de la VI Bandera de la Legión y proteger la acción, neutralizando y rechazando el adversario procedente del E. La Sección de la Plana Mayor, además de las misiones encomendadas anteriormente, tenía la de protección de un convoy de vehículos en su regreso a Sidi-Ifni. Pero la operación tuvo que suspenderse debido a las malas condiciones atmosféricas.

*Al* ***1er Escuadrón de Paracaidistas*** *le* ***cupo el honor*** *de* ***portar el Estandarte de la 1ª Región Aérea*** *en bastantes desfiles, al ser sus Tenientes los más antiguos.*

*No es la vida del paracaidista camino de regalo y deleite, encierra grandes penalidades, trabajos y sacrificios, pero gloria también, que como las cosas, surge entre las espinas. No olvidar que ese sufrir y vencer es hoy la escuela del triunfo y mañana el camino del futuro.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

El día 22, el jefe de la Reserva de Sidi-Ifni, en virtud de órdenes del Mando de las Fuerzas Militares de la Provincia, señala al Escuadrón la misión de conducción y protección de un convoy de víveres y municiones al punto de apoyo (Buyarife).

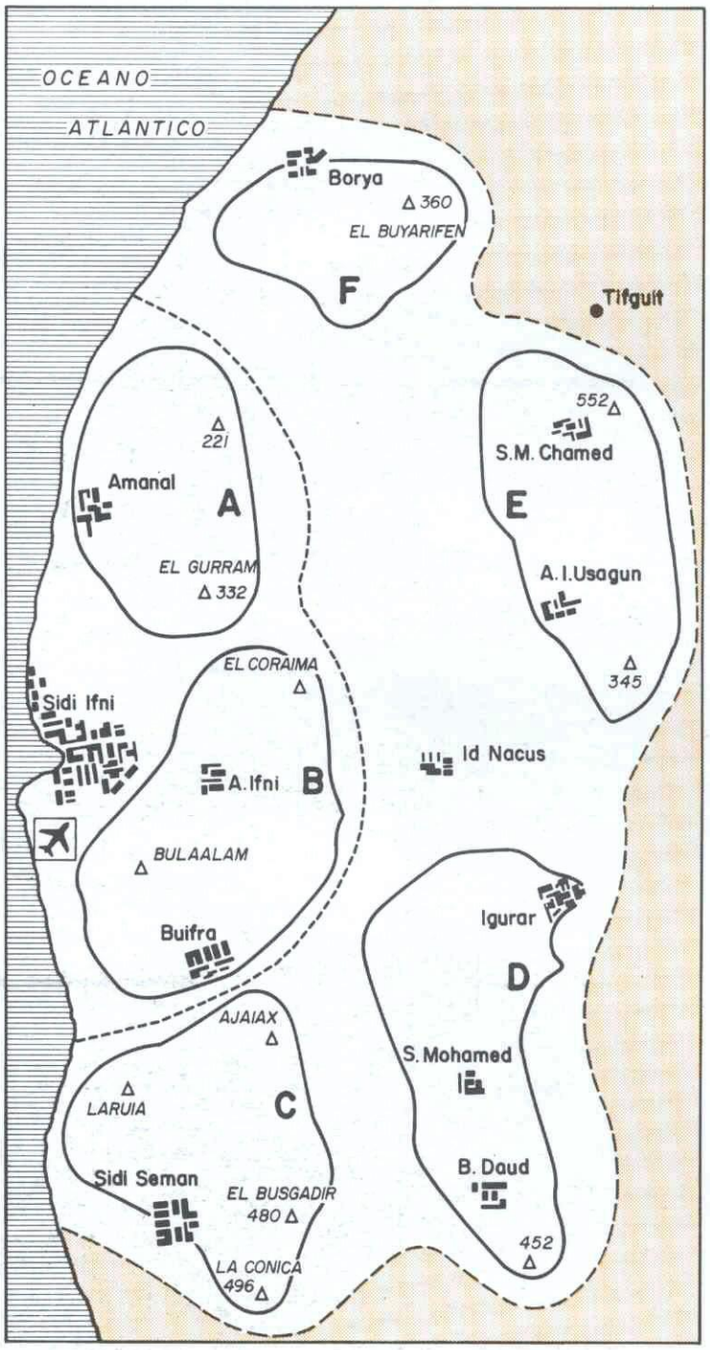
El día 23 de enero, a pesar de las circunstancias, se celebró el X Aniversario del primer lanzamiento en paracaídas en España oficiándose una misa por el Capellán del Escuadrón en el Acuartelamiento del Puesto de Mando y se obsequió a las autoridades de la Plaza con un vino de honor.

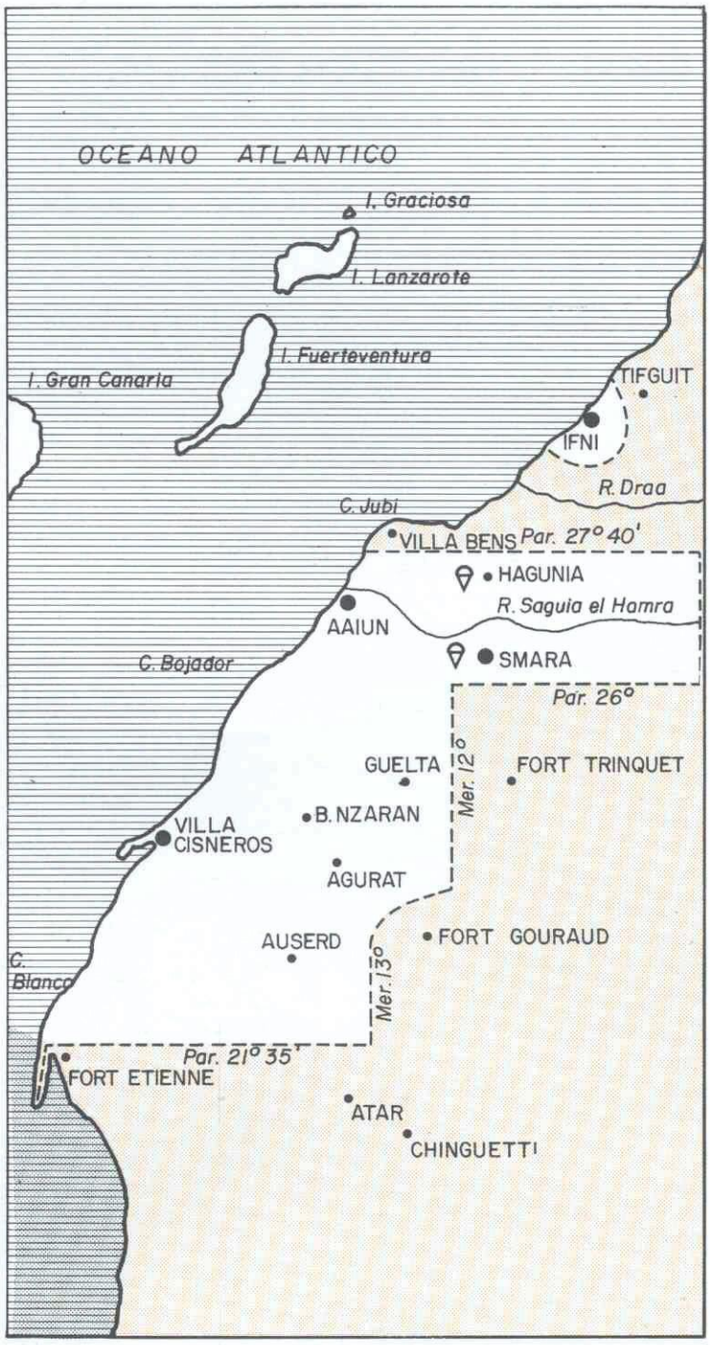
El Primer Escuadrón de Paracaidistas quedó en alerta para su transporte a El Aaiun (Sahara) el 27 de enero, al haber pasado a depender el Escuadrón como reserva del Capitán General de Canarias, y Africa Occidental Española, a las órdenes del General Gobernador del Sáhara.

El 1 de febrero parte en vuelo el Escuadrón para El Aaiun, quedando a las órdenes del General Gobernador del Sáhara.

*Paracaidista: la disciplina no encierra mérito cuando la condición del mando nos es grata y llevadera; solo reviste su verdadero valor cuando el pensamiento aconseja lo contrario de lo que se nos manda, y el corazón pugna por levantarse en íntima rebeldía.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

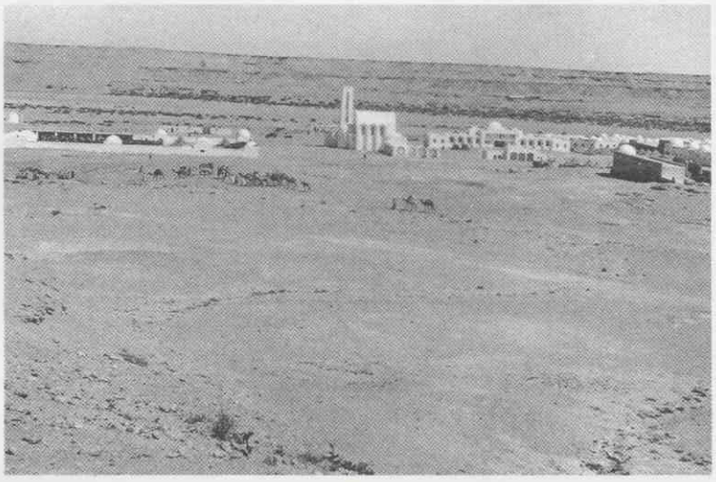
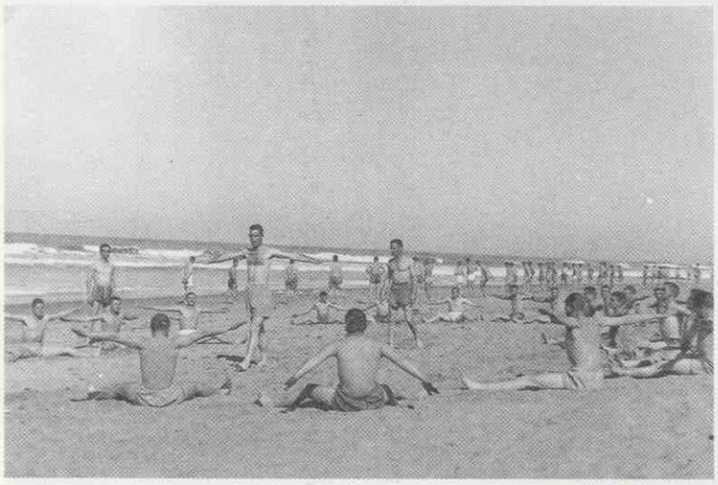
*Paracaidista: por la calle vé con paso decidido, mirando alto y con orgullo, que tu porte y mirada, tanto como tu emblema, vayan diciendo a todos quien eres.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

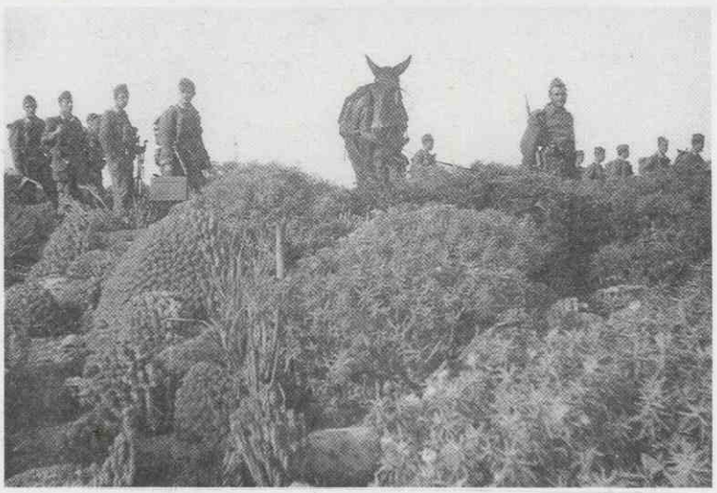



*Paracaidista: todos los hombres que pasan a tu lado pueden ser valientes, tú demuestra que lo eres.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*El paracaidista requiere más instrucción que cualquier otro soldado pues por su forma de combatir tendrá que manejar material muy diverso y además puede verse elevado a la jefatura de sus compañeros o encontrarse en ocasiones aislado, en cuyo caso habrá de serlo todo a un tiempo: Jefe y Soldado.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***



***Diversas actividades del 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire en la Campaña de Ifni (1957-58)*** *que van desde la misa de campaña a la vida de acantonamiento.*

*La victoria no se entrega a los soldados que solo saben desfilar apuestos y gallardos o vestir vistosos uniformes. Unicamente lo logra aquel bravo soldado que aunque esté descalzo, hambriento y cansado, tiene arrojo para empuñar las armas y atacar al enemigo.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Debes considerar que eres "Cazador Paracaidista". Es decir, que al acabar tu actuación como "Paracaidista" comienza la de "Cazador" que es tanto como ser soldado selecto, especializado y escogido. El descenso en paracaídas es un medio y no un fin.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

La situación prosigue y por eso se ordena que una Escuadrilla (la 2ª) se ponga a disposición del Jefe de Defensa de El Aaiun, entrando en posición la tarde del día 2 de febrero, relevando a la IV Bandera de la Legión, el mismo día que se recibió la orden. El resto del Escuadrón pasó a las órdenes inmediatas del General Gobernador del Sáhara.

## SALTO EN SMARA

EL Teniente Coronel Gómez Muñoz, jefe del Escuadrón, en unión del Capitán jefe de la 2ª Escuadrilla, partió el día 5 de febrero para Fort-Trinquet al objeto de mantener con el mando de las fuerzas francesas conversaciones sobre futuras operaciones aerotransportadas. Se coordinó con el General Bourgond, jefe de la Columna francesa con la que se desarrollaría la misión en la región de Smara. Al día siguiente, el Teniente Coronel Gómez Muñoz efectuó un vuelo de reconocimiento de zonas de lanzamiento en la región de Smara y cruce de pistas al W. de Anech. Al regresar a El Aaiun, en las proximidades de Edchera, el avión, tras efectuar varios

***Aviones de transporte franceses Nord-Atlas 2.501*** *desde donde se lanzó la 2ª Escuadrilla del 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire, el día* ***10 de febrero de 1958 sobre Smara.***

*Los resultados del fuego dependen más de la voluntad de tirar bien, que del número de proyectiles lanzados; solo el tiro exacto da cuenta al enemigo. Además, por la escasez de su dotación, la munición debe ser mirada como un tesoro por el paracaidista. Disparar por disparar es síntoma de cobardía, y el cobarde no merece el título de Paracaidista.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Cualquiera que sea la situación en que te encuentres, no titubees jamás, la duda puede causar la muerte, una rápida decisión podrá salvar tu vida, y también quizás las de tus compañeros.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

ametrallamientos en vuelos rasantes, recibió varios impactos de armas automáticas, alguno de cuyos proyectiles quedó alojado en el asiento del propio Teniente Coronel.

La 2ª Escuadrilla parte de El Aaiun el día 8 de febrero, en cinco aviones DC-3 con destino a Fort-Trinquet, donde reciben de las fuerzas paracaidistas francesas las instrucciones necesarias para el lanzamiento desde aviones de transporte franceses Nord-Atlas 2.501 y con paracaidas franceses EFA PT-660, de 12 cuerdas, medios totalmente nuevos para la tropa paracaidista española. El día 10, la 2ª Escuadrilla realiza un lanzamiento de combate sobre el territorio enemigo de Smara, desde 4 aviones Nord-Atlas con protección de escuadrillas de T-6 y B-27 franceses en una operación combinada con las fuerzas francesas que operan por tierra. El capitán Celso Díaz Pérez, jefe de la 2ª Escuadrilla, sufrió una lesión en el lanzamiento, haciéndose cargo del mando accidental el Teniente Eladio Muñoz Martín Esperanza ocupando los objetivos asignados e izando el pabellón nacional en el fuerte de Smara. Permaneció la Escuadrilla una semana en Smara, donde quedó la XIII Bandera de la Legión y durante ese tiempo, entre otras misiones, protegieron el traslado de una unidad francesa de la Legión, compuesta por senegaleses.

*Las pérdidas en el combate son proporcionales al tiempo en que se permanece sometido a los efectos del fuego enemigo. Vuestro propio fuego reducirá la eficacia y densidad del contrario, en tanto que la rapidez en el ataque disminuirá el tiempo durante el que sois blancos para los golpes del adversario. Unas gotas de sudor ahorrarán litros de sangre.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

El día 14, el Teniente Muñoz Martín Esperanza recibió del Coronel Vidal, jefe de las fuerzas francesas que operaron por tierra, la información de que se esperaba un ataque al amanecer del día 15, de unos 300 hombres. Se estableció la defensa de acuerdo con los senegaleses, concretándose que la 2ª Sección defendiese el fuerte de Smara, la 3ª Sección el aerofaro y equipo de radio, mientras que la 1ª Sección se constituyó en reserva móvil. Por fin, el día 16 recibe orden de incorporarse al día siguiente al grueso de la Agrupación "A", en Luectc Elmedlia, saliendo en dirección a El Aaiun.

## LANZAMIENTO EN HAGUNIA

EN la Hagunia se efectuó un lanzamiento de combate, desde 200 m. de altura, perteneciente a la operación paracaidista "Morabito", que formaba parte de la llamada "Coralito" para el conjunto de fuerzas de los Ejércitos de Tierra y Aire que intervenían. El mando de las fuerzas paracaidistas lo ostentó el Teniente Coronel Gómez Muñoz, jefe del Escuadrón, con unos efectivos de 133 paracaidistas.

Se ocuparon los objetivos indicados, regresando en la madrugada del día 19, a través de terreno enemigo, a El Aaiun, con una columna motorizada que transportó los efectivos y material del Escuadrón.

Fuerzas del Primer Escuadrón de Paracaidistas, bajo el mando del Teniente Coronel jefe, formó parte el día 23 de una columna motorizada junto con IV Bandera de la Legión, al objeto de realizar un reconocimiento en Ray en Mansur y limpiar de enemigos los pozos y dunas allí existentes, debiendo tomar contacto en la zona W. con la Infantería de Marina que en misión análoga partía de la playa. Se regresó el mismo día a El Aaiun.

## EL REGRESO AL ACUARTELAMIENTO

EL día 26 se notificó que el Escuadrón iba a ser repatriado, iniciándose el transporte en avión por medio de un puente aéreo a Canarias que culminó el día 29. Desde Las Palmas de Gran Canaria el Escuadrón embarcó el día 31 en una lancha de desembarco LST-1, rumbo a La Carraca (Cádiz) donde llegó el día 3 de abril, prosiguiendo en tren el día 4 en dirección al acuartelamiento de Alcalá de Henares, a donde se llegó a la una de la madrugada del 6 de abril, siendo recibido el Escuadrón con todos los honores por el General 2º jefe de la Región Aérea Central, el Coronel jefe de la B.A. de Alcalá de Henares, autoridades civiles y público en general.

Además de las felicitaciones de diversas autoridades extensivas al conjunto de Ifni y Sáhara, de las que formaba parte el Escuadrón, éste mereció las siguientes particulares:

La del Gobernador General del Africa Occidental Española, General Mariano Gómez Zamalloa, con motivo de la protección prestada al convoy efectuado al punto de apoyo "F" en vanguardia (Buyarife); del Gobernador General de la provincia del Sáhara, General José Héctor Vázquez con motivo de las últimas operaciones contra las bandas rebeldes y por el valor, entusiasmo, disciplina y alto grado

***Los días 22 y 23 de mayo de 1958,*** *aviones franceses de transporte* ***Nord-Atlas 2501*** *se* ***trasladaron a la Base Aérea de Alcalá de Henares*** *realizando demostraciones de lanzamientos de personal y carga.*

*El Paracaidista no se puede rendir jamás, por muy críticas que sean las circunstancias, ha de estar siempre dispuesto a la heroicidad, que para él será una forma de servicio. Vencer o morir no solo debe ser su lema, sino su forma de actuar.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Paracaidista: Si estás envuelto no importa, si tus enemigos son más no importa, si no tienes municiones no importa. Acércate al enemigo, saca tu cuchillo y ataca, ataca siempre, sin que te importen los hombres ni las armas. El General no importa, te dará la victoria.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

de instrucción observados, así mismo la misma autoridad, otra con motivo del regreso a su punto de destino y por el comportamiento, instrucción y disciplina demostrados.

Desde que el Primer Escuadrón de Paracaidistas saliese de su acuartelamiento de la Base Aérea de Alcalá de Henares el 6 de diciembre de 1957 hasta su reincorporación el 6 de abril de 1958, habían transcurrido tan solo cuatro meses. Cuatro meses vividos a la máxima intensidad por cada uno de los miembros del Escuadrón, pero quizás perdure con mayor énfasis en aquellos bisoños "paracas" del curso que se encontraban en la Escuela de Paracaidistas y que con tan solo cuatro lanzamientos se integraron al Escuadrón. Ifni: la posición del Busgadir, donde en la Navidad, los "paracas" montaron un belén con las amorosas estampas que cada paracaidista llevaba en su cartera donde colocaron un bello cielo, el cielo y las estrellas de la noche africana.

Quedaban los lesionados, los fallecidos y la vida que había convertido a cada miembro de la unidad en más hombre, en más responsable de su propio hacer.

Pero la vida seguía y era preciso proseguir con la rutina diaria del acuartelamiento, los horarios, el plan de instrucción, las competiciones, las clases teóricas y la... incógnita ante una variante de cualquier innovación.

## DISOLUCION DEL ESCUADRON

SIN embargo, a pesar de la notable proyección conseguida por el Escuadrón fuera del recinto del Acuartelamiento, la disolución del Primer Escuadrón de Paracaidistas estaba muy próxima, no había sido suficiente el entusiasmo ni la efectividad de una obra donde la disciplina e instrucción quedaban garantizados en múltiples demostraciones. La existencia de la Brigada Paracaidista del Ejército de Tierra y la poca efectividad en el reclutamiento de los ingresos especiales como paracaidistas en el Ejército del Aire fueron puntos más que suficientes para que el mando tomase esa drástica decisión.

Por O.M. 545/65 de 12 de marzo (B.O.A. núm. 31) cesaba como jefe del Primer Escuadrón de Paracaidistas, el Teniente Coronel Mariano Gómez Muñoz, siendo nombrado con carácter forzoso jefe del Servicio de Mecanización del Ministerio del Aire, en plaza de superior categoría, ya que estaba próximo su ascenso a Coronel. Se anunciaba la vacante de Teniente Coronel jefe del Primer Escuadrón Paracaidista, sin que se presentasen solicitudes (otro hito que ayuda para la disolución) y se declara desierta. Finalmente, la orden más difícil de cumplir, la comunicada de 9 de septiembre de 1965, por la que queda disuelto el Primer Escuadrón de Paracaidistas, creando, en su lugar, la "Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas" que se instalará en la Base Aérea de Alcantarilla.

Las consecuencias serán irreversibles y la 1ª Bandera –Primer Escuadrón de Paracaidistas– quedará para la historia, como ya es historia aquella consigna del Libro de Consignas Paracaidistas que decía: **"Paracaidista: Es posible que tu sacrificio en el campo de batalla quede ignorado para los hombres, pero para Dios ningún héroe es anónimo"**, como no queremos que lo sean los trece paracaidistas caídos en acto de servicio, por diversas causas: nueve en tierra y cuatro en los dos accidentes aéreos que sufrió la unidad.

Uno, el 29 de septiembre de 1950, cuando de los tres aviones Junkers Ju-52, el T-2-124 se perdió entre las nubes. A punto de estrellarse en Galápagos (Guadalajara) pudieron saltar bajo el mando del Capitán Linares Mohedano casi todos los componentes de la patrulla menos dos, así, como tres miembros de la tripulación, muriendo todos ellos en el accidente.

Y el otro, en una demostración en la Base Aérea de Alcalá de Henares, el 14 de marzo de 1952, se rompieron simultáneamente los cables estáticos de dos aviones, bajando en caida libre seis paracaidistas, de los cuales cuatro abrieron a tiempo el paracaidas de emergencia, mientras que otros dos fallecieron.

## DEBER Y DISCIPLINA

Inevitable tributo al destino. La Unidad estuvo siempre impregnada por un fundamental sentido del rigor en el deber y la disciplina.

En todas las conversaciones que hemos mantenido, para realizar este reportaje, con antiguos componentes de la Bandera y del Escuadrón, han destacado el espíritu castrense y profesionalidad con que fue regida por Don Mariano", (como así era reconocido por sus oficiales y suboficiales con bastantes años de servicio en la unidad), su jefe, riguroso y exigente hasta el límite. El ahora General de División, en situación de reserva, D. Mariano Gómez Muñoz supo mantener una alta moral militar y un gran nivel técnico profesional, aún a costa de medidas no agradables, como nos recordaba cuando fueron sometidos a Consejo de Guerra a los primeros paracaidistas de la Unidad que se negaron a saltar, cortando de raiz estos "rehuses", que en otras Unidades paracaidistas llegaron a ser, aunque excepcionales, un fenómeno usual.

Asimismo, es de destacar, que a pesar de los más de 58.000 saltos efectuados, ninguna baja fatal se produjo por culpa del mal uso o funcionamiento defectuoso de los paracaidas, gracias a la estricta disciplina en la instrucción para el uso, manejo y mantenimiento del material con lo que también se logró reducir el índice de lesiones a menos de 7 por cada mil saltos.

Muestra también del estilo dado a su Unidad está en las Memorias Anuales que hemos podido consultar, resumen sintetizado y valioso de una época difícil en la que todo estaba por hacer y todo se fue haciendo, sin recibir demasiadas ayudas exteriores.

Desde los correajes del personal y empaques del armamento y de los abastecimientos, diseñados en la Unidad y confeccionados por un guarnicionero propio, hasta las normas para la ejecución de los saltos, de la instrucción, de las competiciones, de los lanzamientos de material, etc. y la redacción de unas consignas como guía de conducta del paracaidista, son parte de una obra que ha sido básica para la formación y ejercicio de las Unidades militares paracaidistas.

Llegó a tal grado de normativa que, aún siendo un pequeño detalle anecdótico, es curioso descubrir en la Memoria 1952-53, la existencia de una "Cartilla de enfermedades venéreas", con advertencias y consejos útiles para prevenirse y librarse de tales enfermedades.

En marzo de 1954, se instaló en Alcalá de Henares la recien creada Bandera de Paracaidistas del Ejército de Tierra, núcleo de la posterior Agrupación y Brigada a la que se apoyó y traspasó con la mejor voluntad y espíritu de servicio todos los conocimientos y ex-

*El miedo es el resultado de la falta de confianza. Todos podemos valer más de lo que nos dicen que valemos o nos figuramos. Pero si alguna vez tuvieses en algún trance de tenerte que juzgar por cobarde, es preferible que mueras con los ojos cerrados frente al enemigo, que afrontar después toda la vida el remordimiento y la vergüenza de su falta de valor.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

***El 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire embarcado en la lancha de desembarco LST-1,*** *que desde Las Palmas de Gran Canaria fue trasladado a La Carraca (Cádiz).*

## MANIOBRAS

04.07.49. Celebración de los ejercicios finales del Plan de Instrucción del Ejército del Aire en los que intervino la Bandera, formando parte una Sección de ella, al mando de un Capitán, de las Fuerzas Atacantes (como tales Paracaidistas) y otras dos Secciones, al mando de otros dos Capitanes, constituyendo la Defensa Móvil del Sector Aéreo.

14.06.50. Celebración de los ejercicios finales del Plan de Instrucción del Ejército del Aire en los que intervino la casi totalidad de la Bandera, desarrollando el ejercicio "ALFA" en las proximidades del Aeródromo de Valenzuela (Zaragoza), iniciado con el mayor lanzamiento efectuado hasta la fecha en España: 82 hombres desde 7 aviones.

Febrero y Mayo 1951. Formaciones, lanzamientos, ejercicios, etc. efectuadas de acuerdo con lo que solicitaron los realizadores de la Película "Trinca del Aire".

22.08.51. Participación de la Bandera, ejecutando el ejercicio "Cid", en las maniobras de la Milicia Aérea Universitaria en su Campamento de Villafría (Burgos) ante S.E. el Capitán General de la Región Militar y General Jefe de la Región Aérea.

18.05.53. Participación del Escuadrón, ejecutando el ejercicio "Gran Capitán", en las maniobras del Ejército Español en colaboración con la Academia General del Ejército de Tierra ante S.E. el Generalísimo Franco y el Presidente de Portugal Claveiro López.

05.06.54. Participación del Escuadrón, ejecutando el ejercicio "Cristóbal Colón", saltando desde18 aviones, en presencia de SS.EE. los Generalísimos de España y la República Dominicana.

12.08.54. Suspensión maniobras de la Milicia Aérea Universitaria en su Campamento de Villafría (Burgos) por mal tiempo.

22.02.55. Saltos del Escuadrón ante S.E. el Ministro del Ejército que presencia un ejercicio de la Bandera Paracaidista del Ejército de Tierra.

27.05.55. Salto de una representación del Escuadrón en la Escuela de Alcantarilla con motivo del Primer salto que allí realizan los Oficiales, Suboficiales y Tropa del Ejército Portugués.

30.05.55. Salto de una representación del Escuadrón en la Escuela de Alcantarilla (Murcia) con motivo de la entrega de Títulos a la última Promoción C.C. del Arma de Tropas de Aviación.

24.06.55. Comienzo de los lanzamientos, que por Secciones y en días sucesivos, se realizan en las proximidades del Pueblo de Jadraque, desarrollando el ejercicio "Embolia", como maniobras de final del Plan de Instrucción en el seno del cual, cada Sección debe incorporarse al Acuartelamiento, distante unos 70 kms., por sus medios, cumpliendo unas determinadas misiones, ocultas a la vigilancia de la Guardia Civil alertada, y pernoctando en campo abierto.

12 y 13 de julio 1957. Lanzamientos que iniciaron las Maniobras, que con el nombre del ejercicio "Embolia - Objetivo 4 bis", se realizaron sobre los puentes del Tajo, en las proximidades de Fuentidueña del Tajo (Madrid), para Unidades tipo Compañía, compitiendo las de Veteranos. En este ejercicio han cubierto la distancia aproximada de 60 kms. a pie con armamento y equipo, cumpliendo además de la principal, otras misiones sobre objetivos secundarios intermedios.

22 y 23 de mayo 1958. Lanzamientos de material y personal del Escuadrón desde avión Nord-Atlas 2501 francés con motivo visita a la Base Aérea de Alcalá de Henares de dicho avión, con una representación de Paracaidistas y Aviadores franceses, presididas por el Agregado Aéreo francés.

21.02.61. Actuación del Escuadrón en el Ejercicio "Gavilán III" en colaboración con la Escuela de Cooperación Aeroterrestre.

17.04.61. Pase del Escuadrón a la situación de "Alarma".

13.10.61. Pruebas de los equipos de salvamento de la Defensa Aérea en aguas del Mar Menor, por personal del Escuadrón.

28.10.61. Actuación de una compañía reforzada por una Sección de Armas Pesadas en el Ejercicio "Gavilán IV" en colaboración con la Escuela de Cooperación Aeroterrestre.

31.10.61. Participación de una representación del Escuadrón en una demostración en colaboración con la Escuela Militar de Montaña, Escuela Militar de Paracaidistas y Paracaidistas del Ejército Americano, como fin de maniobras de guerrilleros.

11.04.62. Desarrollo por una compañía reforzada con una Sección de armas pesadas del Ejercicio "Gavilán V" con E. de CAT.

periencia adquiridos en los seis años de funcionamiento de los paracaidistas del Aire, aun cuando su creación representaba una decepción para la esperanza de ver desarrollarse algún día el paracaidismo en el Ejército del Aire.

## MEMORIAS DE LA UNIDAD

Recogen las Memorias informes continuados sobre la infradotación constante de material y hombres que sufría esta Unidad. Así leemos en 1961. "El actual sistema de reclutamiento precisaría como complemento de una labor de propaganda semejante a la intensiva y constante que por las Banderas Paracaidistas del Ejército de Tierra y los Banderines de Enganche de la Legión se efectúa, pues en la actualidad resultan desconocidos los devengos, ventajas y condiciones de ingreso en paracaidistas del Aire, e incluso su misma existencia, para la mayoría del elemento civil a quien ello podría interesar. En esta labor de propaganda tienen gran influencia las demostraciones públicas, como las realizadas frecuentemente por el Ejército de Tierra.

Pero para que la propaganda rinda sus frutos hay que darle un contenido, ofreciendo como acicate y estímulo para el reclutamiento ventajas de tipo moral y material semejantes en todo momento a las que ofrece el Ejército de Tierra para sus Unidades, creadas varios años después que las del Ejército del Aire: distintivos llamativos, uniforme especial, concesión oficial de un Guión o Banderín, etc. y alguna protección para los que se licencian y sobre todo para los que quedan inútiles para su profesión civil, como consecuencia de algún accidente en salto. Para ello podía darse opción al personal paracaidista licenciado, si hay vacantes y lo solicitan, para ocupar algún puesto civil en el Ejército del Aire de los relacionados en Memorias pasadas, en las que también se proponía un posible medio de funcionamiento del sistema, dando, como es natural, preferencia a los lesionados incapacitados.

Asimismo sería conveniente una protección para el personal de Tropa reenganchado que llegue al límite de la edad para el paracaidismo y tenga que causar baja en el servicio activo como tales paracaidistas en el Escuadrón, pero que quieran continuar en el Ejército, para que puedan pasar a otras Unidades con ventajas semejantes a las que el Ejército de Tierra establece para estos casos.

Con todo lo anterior se podría conseguir una mayor afluencia de voluntarios y por tanto una mayor selección de los admitidos y, además, ir contando con un personal reenganchado veterano, capacitado y entrenado en los Cuadros de Mandos Subalternos, en tanto que ahora se observa que muchos que desearían continuar en el Servicio del Paracaidismo del Aire, al terminar su compromiso solicitan el ingreso en las Banderas de Tierra, o en la Guardia Civil y Policía Armada, por juzgar que allí encuentran mayores seguridades y ventajas para el porvenir, y son contados los casos de reenganche en el Escuadrón".

Cuando el Escuadrón se planteaba el futuro del paracaidismo, vemos en las Memorias el informe que transcribimos a continuación, premonitorio de lo que el Arte de la Guerra ha reservado a los paracaidistas militares del futuro: "Es muy de desear que se determinase la doctrina de empleo del Escuadrón, bien enfocándolo a operar como parte de otra Unidad táctica paracaidista superior (cosa que parece más bien reservada a las Banderas del Ejército de Tierra), bien pensando en una unidad apta para el desempeño de misiones especiales, modalidad en que se incluyen diversas especialidades: señaladores guías, controladores de tráfico avanzado, salvamento aéreo, zapadores del Aire, abastecimiento aéreo, comandos del Aire (sabotaje, información y guerrilla), etc., a semejanza de las Unidades que existieron en la II Guerra Mundial y que existen en la actualidad en diversos países. Como consecuencia de esta determinación de misiones se podría adoptar una plantilla elaborada con vistas a la constitución de una reserva de paracaidistas licendiados apreciable o al mantenimiento en filas de unos efectivos suficientes de tipo profesional. El Plan de Instrucción se podría orientar entonces específicamente, dando preferencia a la Instrucción de Combate o a la de Especialidades (destrucciones, vehículos,

***En la pista de embarque de la Base Aérea de Alcalá de Henares, paracaidistas del 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire*** *dispuestos a colocarse los paracaídas y pasar revista.*

abastecimientos, tráfico aéreo, etc.), según el enfoque dado, en tanto que ahora hay que tratar de todo, pero, como es consiguiente, de manera muy ligera por tener que luchar con el inconveniente de la falta de medios materiales y del tiempo necesarios".

Con la disolución del Escuadrón en 1965, desaparecía la primera Unidad de Paracaidistas creada en España, tras dieciocho años de trabajos, esfuerzos y sacrificios y labor callada y fecunda, desaparición que, personalmente, altas jerarquías del Estado y del propio Ejército del Aire lamentarían en reiteradas ocasiones y que había servido eficazmente con una doctrina de empleo —sino también como centro de experimentación de todo tipo de armamento y material, de tácticas, normas y procedimientos y sobre todo como magnífica escuela donde se forjaron unos Oficiales y Suboficiales de cuya competencia, eficacia y alto espíritu se beneficiaba todo el Ejército del Aire. Su documentación y cuidados archivos con un copioso cúmulo de informes, experiencias y datos estadísticos, técnicos e históricos fueron repartidos por diversos organismos —y el que esto suscribe es testigo de ello— buena parte de ellos no se pueden localizar en la actualidad. Se repite una vez más la triste experiencia hispánica del tejer y destejer.

Tras la desaparición del Escuadrón se recogió sobre el papel la existencia de una Escuadrilla de Zapadores, pero el tiempo ha ido dando la razón a aquellos avanzados paracaidistas que ya veían un futuro donde las grandes masas lanzadas con gran densidad perderían su posibilidad de existir ante las armas cohetes antiaéreas portátiles tipo SAM, para dejar sitio a pequeños grupos o comandos lanzados a gran altitud, expertos en campos muy concretos y diversos que tendrían en el avión no un mero medio de transporte ni en el paracaídas el simple instrumento para llegar a tierra, sino que ambos formarían parte muy consustancial de su forma de actuar —como el carro lo es para las fuerzas acorazadas— por lo que el ámbito matriz donde deberían de forjarse, entrenarse y mantenerse es el del Ejército del Aire, formando equipo con sus tripulaciones aéreas.

## ESCUADRILLA DE ZAPADORES PARACAIDISTAS

LLEGA el momento de dejar constancia de dos Unidades vivas, nacidas sucesivamente del Escuadrón, la que dá título a este apartado y, de ésta, la más moderna (EATAM), a la que dedicamos breve capítulo aparte.

Surgió la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas con la disolución del Escuadrón y fue destinada a Alcantarilla, dependiendo operativamente del Mando Táctico y administrativamente del Aeródromo, donde también está la Escuela. Alcantarilla ha sido su sede permanente excepto un paréntesis de algo más de un año (Marzo de 1973 - Abril de 1974), en que fue destinada a El Copero (Sevilla) y su intervención en las operaciones de Sáhara (1975):

*Debes hacer siempre más de lo que parezca que tus fuerzas te permiten. Aún el último grado de agotamiento, la voluntad siempre es capaz de arrancar al cuerpo una última reserva de energía. Pocas cosas son por sí mismas imposibles, y de la voluntad para hacerlas triunfar carecemos más que de los nervios.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Sólamente cuando nuestro Banderín esté cubierto de sangre, barro y gloria, sabremos de verdad cuantos paracaidistas tiene España. A Dios pedimos que ese día nos conceda la dicha de ver que lo somos todos.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

***Paracaidistas del 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire con los Cetmes y cascos*** *dispuestos para realizar uno de los* ***primeros lanzamientos desde aviones DC-3 (T-3).***

Sus misiones fundacionales eran:

- Señalizar objetivos a la aviación propia.
- Recoger y transmitir por los medios a su alcance desde territorio enemigo información de interés para el Arma Aérea.
- Realizar pruebas y exhibiciones y tomar parte en competiciones y concursos nacionales e internacionales.

En un primer momento, albergó a la que luego sería en la Escuela PAPEA.

Con ella en su seno, la Escuadrilla cosechó los mayores triunfos en paracaidismo dentro y fuera de nuestras fronteras al mando del Capitán José F. Ayuso Gallardo, el primer Oficial que alcanzó los 1.000 saltos.

En esta época realizó también el primer ejercicio "SARRIO", con el ALA 37, permitiendo a esta Unidad integrarse en el conjunto de las de transporte que realizan misiones de lanzamiento, uno de los 12 ejercicios que tuvo la Unidad hasta 1973.

El traslado a El Copero supuso una renovación de personal, la creación de una sección autónoma de plegados y dificultades en los lanzamientos, ya que los medios directamente disponibles eran las avionetas de enlace L-9 o el, también utilizado para saltos, DC-3 (T-3) a disposición del Jefe de la Segunda Región Aérea, dificultades que no impidieron cumplir el programa habitual de saltos, que se realizaban desde Tablada.

Los lanzamientos a alta cota con empleo de oxígeno y material estadounidense se había iniciado en 1972. En 1979 se efectuó el primer lanzamiento con material totalmente español desde un avión T-10 a una altura de 30.500 pies, 1.000 por debajo del record europeo. Así, la Escuadrilla se ha convertido en la única Unidad europea que efectúa estos lanzamientos sin depender de material estadounidense. En la misma línea de avanzada profesional, la Escuadrilla realiza permanentemente misiones límite como el salto en nieve o en zonas muy elevadas (p. ej. Sierra Nevada, 11.200 pies), siendo la única unidad de Europa Occidental que emplea paracaídas planos (STRATO-STAR y STRATO-CLOUD) para lanzamientos operativos con equipo de guerra.

## CAMPEONATOS

1960. El Escuadrón queda Campeón Regional de Tiro.

1962. El Escuadrón queda:

Campeón Regional de Tiro individual de precisión.

Campeón Regional de Tiro individual de velocidad.

Campeón Regional de Tiro individual de patrullas.

Interviene en la Olimpiada Militar de los 3 Ejércitos quedando Campeón Nacional de Patrullas Militares.

13.01.63. El equipo de campo a través se clasifica en primer lugar del Trofeo "ELOLA" al lograr los puestos siguientes de la clasificación general: 1º, 2º, 3º, 5º y 12º.

19.01.63. El equipo de Campo a través del Escuadrón se clasifica en el primer lugar en la selección regional para los Campeonatos Nacionales al obtener los puestos de clasificación general siguientes: 3º, 4º y 5º.

25.04.63. La "Patrulla de Tiro" del Escuadrón se clasifica en Primer lugar en el Concurso Regional, obteniendo además en precisión los puestos siguientes: 1º, 2º y 5º y en velocidad: 1º, 2º y 3º.

11.05.63. En los Campeonatos del Ejército del Aire, la "Patrulla Militar" se clasifica para el Concurso Nacional de los tres Ejércitos.

11.07.63. La "Patrulla Militar" se clasifica en Primer lugar en el Concurso de los tres Ejércitos.

15.12.63. El equipo de campo a través se clasifica en Primer lugar en el "Trofeo Federativo".

22.12.63. El equipo de campo a través del Escuadrón se clasifica en Primer lugar en la 2ª fase del Trofeo "ELOLA", obteniendo los puestos siguientes de la clasificación general: 1º, 2º, 3º, 5º, 6º, 7º y 10º.

05.01.64. El equipo de campo a través se clasifica en Primer lugar en la 3ª Fase del Trofeo "ELOLA", al obtener los puestos siguientes de la clasificación general: 2º, 3º, 5º, 6º y 7º.

21.04.64. La "Patrulla de Tiro" del Escuadrón se clasifica en Primer lugar en el Concurso Regional de Tiro.

30.05.64. La "Patrulla de Tiro" del Escuadrón se clasifica en el Primer lugar en el Concurso Central de Tiro del Ejército del Aire.

10.10.64. La "Patrulla Militar" del Escuadrón se clasifica en Primer lugar en los Campeonatos Nacionales del Ejército del Aire.

## FESTIVALES

10.05.52. Salto exhibición en el Campo del R.A.C. (Cuatro Vientos) ante los miembros de la XLV Reunión de la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.).

08.05.53. Lanzamiento, desde 17 aviones, en el Campo de Cuatro Vientos, con motivo del II Festival Aeronáutico Internacional del R.A.C.E.

30.09.56. Salto de una Compañía en el Aeródromo del Prat de Llobregat (Barcelona), con motivo del Festival Aeronáutico "Virgen de la Merced".

29.09.57. Salta una Patrulla en la Base Aérea de Matacán (Salamanca), como representación del Escuadrón en el Festival Aéreo de entrega de Estandarte a la Escuela Básica de Pilotos.

07.07.58. Desplazamiento por 10 días a Alcantarilla del Capitán D. Jaime Aguilar Hornos y una Sección completa, para colaborar en el Documental que sobre paracaidismo está rodando el NO-DO; por cuyo motivo se efectúan tomas de escenas y actos de la vida ordinaria en el Acuartelamiento, en días sucesivos.

20.10.58. Salta una Compañía en el Aeropuerto de San Pablo (Sevilla) con motivo del I Festival Aéreo Internacional organizado como clausura de la Semana Deportiva de Sevilla.

15.05.60. Exhibición de 4 Patrullas del Escuadrón en el Lago de la Casa de Campo.

28.06.60. Lanzamiento de 4 Patrullas en Segovia con motivo de las Fiestas Patronales.

09.10.60. Asistencia de una representación del Escuadrón al Festival Aéreo Internacional de Barcelona.

27, 28 y 29 octubre 1961. Toma parte personal del Escuadrón en el Primer Campeonato de España de Paracaidismo Deportivo.

28.06.62. Personal del Escuadrón efectúa un lanzamiento de exhibición en Segovia con motivo de las Fiestas Patronales.

05.10.64. Participación del Escuadrón en un Festival Aeronáutico organizado por el Real Aero Club de Lugo.

Siguiendo el sino de su hermana mayor, la Escuadrilla fue destinada, dentro de la "OPERACION GOLONDRINA", a Canarias, durante la retirada del Sáhara Español, permaneciendo en la Base Aérea de Gando desde Noviembre de 1975 hasta fines del mismo año.

El primer lanzamiento de cargas, casi inicio de una interesante actividad de futuro en la Aviación Militar de Transporte española, fue ejecutado por la Unidad en presencia de S.M. el Rey en el ejercicio "PRIMAVERA", desarrollado en 1977 en Zaragoza.

Con la reorganización del Ejército del Aire, en 1980 y la anterior creación de la PAPEA (1978), se reestructura la Escuadrilla, desapareciendo la Sección de Pruebas y Exhibiciones y naciendo la Sección de Apoyo y derivando hacia la intensificación del salto operativo manual, con lanzamientos con equipos de guerra y saltos en masa en apertura retardada.

En 1981, se potencia la Sección de Apoyo a las acciones de Transporte Aéreo de Combate, hasta que pueda ser creada una Unidad independiente, situación que duraría hasta Octubre de 1983, en que se desgaja la Sección para constituir la EATAM, dependiente del Mando Aéreo de Transporte.

*El que se contenta con cumplir lo mínimo exigido o el que necesita el aguijón y el castigo para obrar bien, no sirve como Paracaidista. Este obrar a veces aislado, sin otro acicate que su propio espíritu y sin otra recompensa a la vista que la satisfacción de saberse capaz de realizar lo que otros no pueden o no se atreven a hacer.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Hay que estar atento a la salida del avión.* ***Suena el claxón y el jefe de patrulla sale al aire seguido de sus "paracas".***

Han crecido las misiones de la Escuadrilla de Zapadores en el tiempo y se han enriquecido integrándose en el entramado de misiones de otras Unidades del Ejército del Aire. Así debe destacarse que, tras participar en misiones de rescate de Combate de tripulaciones en ejercicios RED EYE, SAREX y RESCOMBEX, la Unidad comenzó, a partir de Junio de 1983, un programa de instrucción de supervivencia a personal de vuelo, formación que hasta Septiembre de 1985 habían recibido 76 pilotos de casi todas las Unidades de Fuerzas Aéreas.

Respecto al avanzado material de que dispone la Unidad incluímos un cuadro anexo, suministrado por ella, relativo a Armamento, Paracaídas y Material Especial, comparativo de su situación al liquidar el Escuadrón y en 1985. No da ideal global porque se dispone, además, de avanzados equipos de comunicaciones, sanitarios y de transporte.

*Paracaidista: La muerte no es horrible, lo triste es morir sin gloria, vivir bajo el yugo de la derrota.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

*Paracaidista: Es posible que tus sacrificios en el campo de batalla queden ignorados para los hombres, pero para Dios ningún héroe es anónimo.* ***(De las "Consignas Paracaidistas").***

El Escuadrón acumuló 53.203 saltos durante su vida (1948-65) llegando la Escuadrilla, actualmente, a un total acumulado de más de 107.000 saltos, con un gran índice de apertura manual (43 por ciento en 1984, p. ej.).

Ha saltado en su existencia desde 14 distintos aviones y helicópteros con más de 20 tipos de paracaídas diferentes y en cualquier posible configuración de uso militar acorde a sus misiones.

Acumuló hasta 1984 participación en 241 ejercicios propios, con otras Unidades y Ejércitos nacionales y con fuerzas extranjeras. A las órdenes del Comandante D. José A. Beltrán Doña es hoy una unidad "de bandera", quizás lastrada por la no profesionalidad de todos sus componentes —dada la carga que supone la formación de tropas de escasa permanencia, necesaria, por otra parte, en caso de movilización—, que cubre un amplio espectro de misiones reconocidas, muy superior al reseñado en su formación, y de la cual solo podemos sentirnos honrados de que exista por haber sabido recoger, aplicar y ampliar cotidianamente el campo de las funciones que unidades muy especializadas de paracaidistas pueden y deben cubrir en el actual estado de la cuestión de la defensa.

## ESCUADRILLA DE APOYO AL TRANSPORTE AEREO MILITAR (EATAM)

RECIENTE es la Unidad y reciente el material al que referimos este resumen (Artículo del Capitán D. Joaquín Carrasco Martín publicado en RAA - Marzo 1985) para reseñar la breve historia de esta Unidad.

Surgida de la necesidad de dar independencia de otros Mandos y misiones al lanzamiento de cargas desde aviones militares de transporte, la EATAM nace en 1983, dentro del Mando Aéreo de Transporte, con las siguientes misiones basicas:

- Proporcionar al personal medios necesarios para formar parte de los equipos ALCE y CCT.
- Otras características, similares y derivadas de las acciones de Transporte Aéreo de Combate.

MOCLA (Manual Operativo Conjunto para Lanzamiento desde Avión), MATUTE (Manual de Aerotransporte de Unidades Terrestres) y CONFITE (Conjunto de Fichas Técnicas), parecen nombres elegidos para provocar la risa del lector, siendo sin embargo, la única reserva al humor que queda detrás de los diversos manuales técnicos elaborados tras la realización de ejercicios CRETA, con lanzamientos de cargas entre 1976 y 1980. Es la base doctrinal para la Fuerza Aérea española en el lanzamiento de cargas que aplica la EATAM desde su nacimiento segregado de la Escuadrilla de Zapadores.

La joven y activa Unidad ha participado ya en maniobras conjuntas con Fuerzas del Ejército de Tierra, USAF y Francia, estando preparada para colocación y lanzamiento de cargas desde todos nuestros aviones de transporte, para formar a sus tripulaciones y realizando con las Unidades de Fuerzas Aéreas del MATRA constantes ejercicios COBAYA, de entrenamiento en lanzamientos de todo tipo de cargas.

## CONCLUSION

SIENTE el autor haber agotado con creces el respetuoso espacio dedicado en una publicación periódica a reflejar un asunto concreto. Y lo siente, tanto por haber excedido la voluntad del editor, como por quedarse corto respecto a los protagonistas de la historia, que desearían ver más detalles individuales y colectivos aquí recogidos.

Solo me cabe acabar diciendo que el Organismo de nuestro Ejército del Aire que da a luz esta publicación desea ampliar el estudio de la vida y actividad del paracaidismo, aquí solo apuntados. Abrase, pues, el turno para que nuestro Instituto reciba testimonios, hojas de servicio, datos, anécdotas, fotografías que pudieran configurar un muy digno libro futuro que recogiese la HISTORIA DEL PARACAIDISMO EN EL EJERCITO DEL AIRE, para cuyo inicio, ya establecido, agradecemos el testimonio y colaboración de todos los que han atendido las peticiones del autor ■

*Clásica **panorámica de paracaidistas del 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire,** con los fieles aviones Junkers Ju-52 en espera de un lanzamiento.*

# AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

IHCA

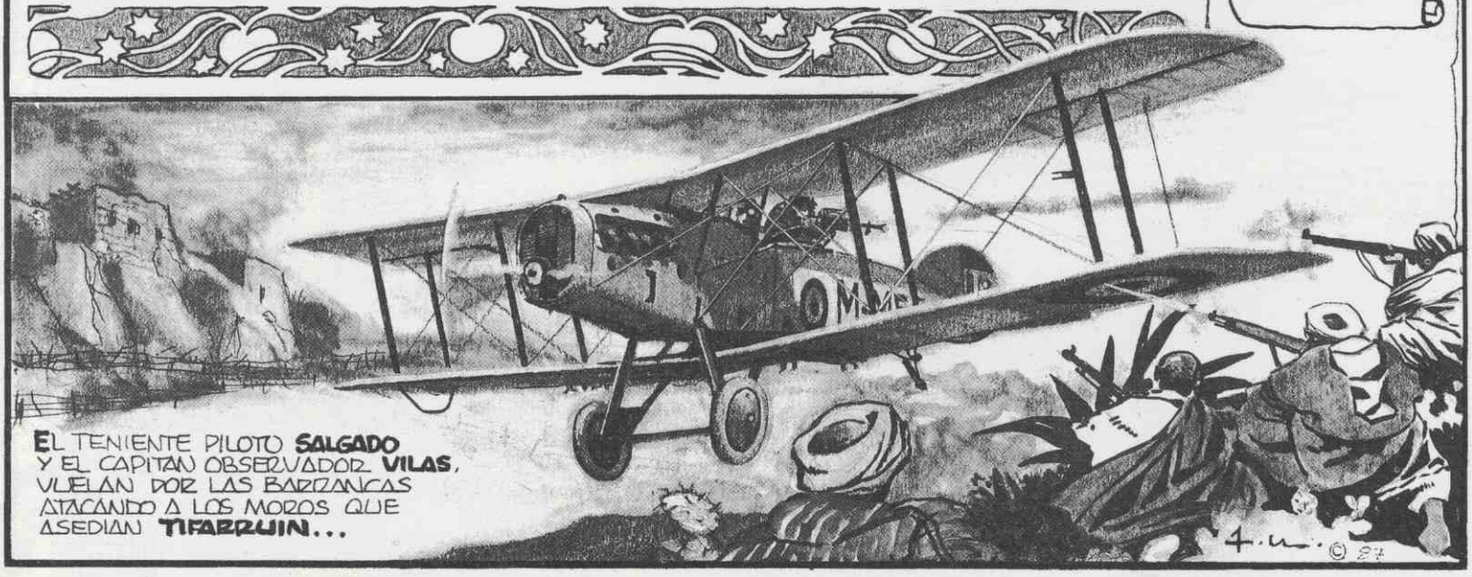
EL CAPITAN DON **LUIS VILAS**, AGONIZA EN EL HOSPITAL DE **DAR QUEBDANI** CONTANDO LO SUCEDIDO EN EL ABASTECIMIENTO DE **TIFARRUIN**...

## HISTORIAS DE NUESTRA AVIACIÓN...

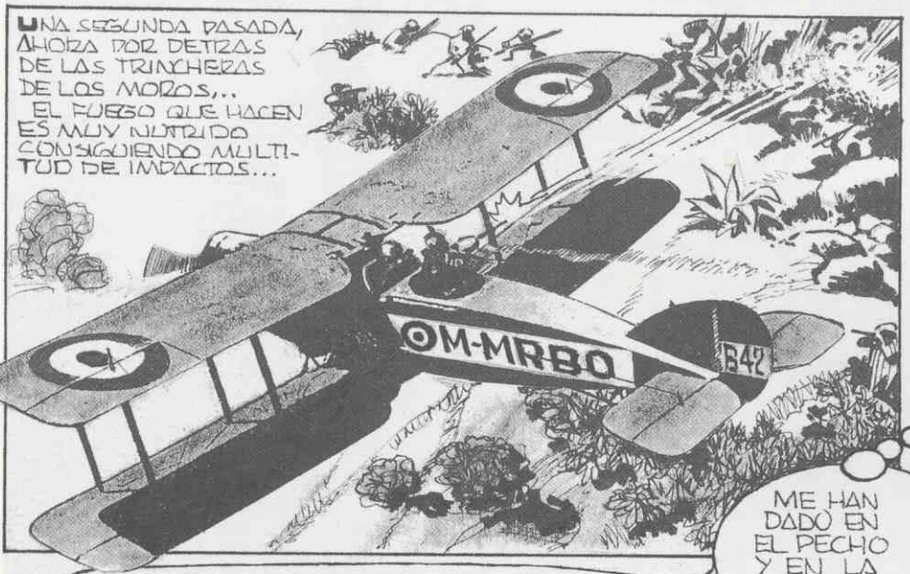
# VUELO A LA ESPAÑOLA

AGOSTO 1923

LA POSICIÓN DE **TIFARRUIN**, EN EL CORAZON DEL **RIF**, HA QUEDADO AISLADA, ATACADA POR NUMEROSOS MOROS QUE SE ATRINCHERAN MUY CERCA... **PARA** QUE PUEDA RESISTIR HASTA SU LIBERACIÓN, TIENE QUE SER ABASTECIDA POR AIRE...



EL DIA 20, EL BRISTOL Nº 42 DE SALGADO Y VILAS, ARROJAN PAQUETES DE HIELO, SANDIAS Y ESTOPINES DE ARTILLERIA. VOLANDO MUY BAJO ES POSIBLE SUMINISTRAR, PERO... LOS MOROS DISPARAN A PLACER.
¡QUE!?
SE HA PARADO EL MOTOR HAY QUE ATERRIZAR DONDE SE PUEDA...
TENEMOS MUY POCA ALTURA YA NO HAY REMEDIO
ESTE TERRITORIO ES ENEMIGO. PREPAREMOS LAS ARMAS...
M-MRBO
EL CAMBIO DE LLAVES HA HECHO EFECTO. HE CONECTADO EL OTRO DEPOSITO
ARRANCANDO EL MOTOR EN EL CRITICO MOMENTO...
¡ESTAMOS TOMANDO ALTURA!...
M-MRBO
1987
Y OTRA VEZ... EL DIA 22.
M-MRBO
LOS MOROS SE HABIAN EMBOSCADO EN PUNTOS DESENFILADOS Y ATACABAN CON BOMBAS DE MANO...
ES PRECISO AYUDARLES, LA SITUACION ES MUY GRAVE...



EL TENIENTE SALGADO MURIÓ DE UN BALAZO EN ESE CORAZÓN TAN NOBLE Y GRANDE QUE AÚN LATIÓ LOS SEGUNDOS NECESARIOS PARA SALVAR A SU COMPAÑERO...

EL BRISTOL ERA UN BIPLANO INGLES DE 1918, EQUIPADO CON MOTOR HISPANO-SUIZA DE 300 CV. QUE VOLABA A 185 KILOMETROS POR HORA. EMPEZARON A OPERAR DESDE MELILLA A PARTIR DE 1922. ERA MUY APTO PARA EL ATAQUE AL SUELO POR SU ESTRAORDINARIA AGILIDAD Y CON EL NACIO LO QUE LOS FRANCESES LLAMARON "VUELO A LA ESPAÑOLA" Y QUE EN LA GUERRA CIVIL SE DENOMINARIA: "CADENAS"... EL 8 DE MAYO DE 1926, CATORCE BRISTOL EFECTUARON UN IMPRESIONANTE ATAQUE AL ZOCO DE ASLEF