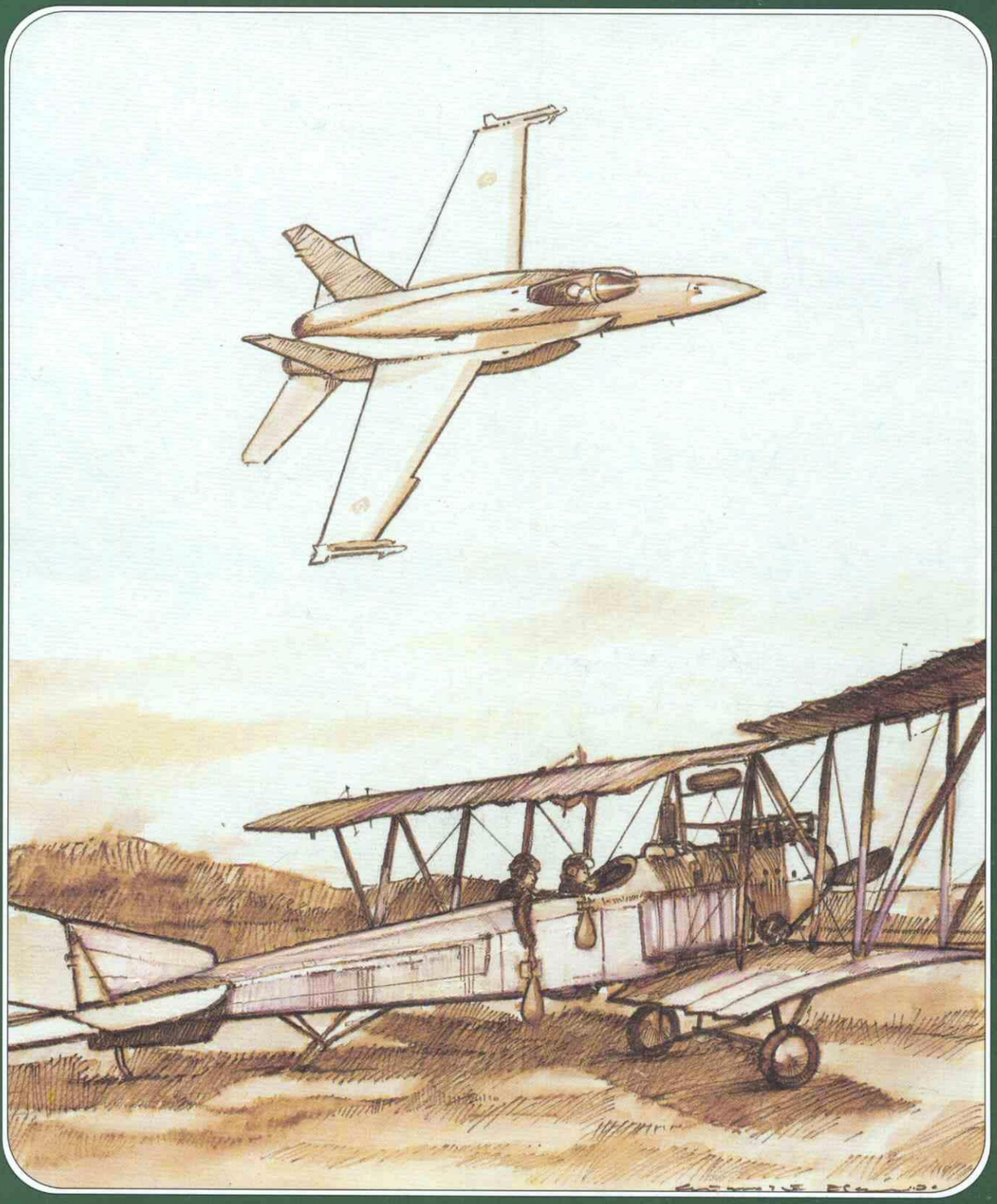
AEROPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica. Año 1999. Nº 17



El nacimiento de la Aviación de Caza
Manuel Cascón, 60 años de silencio
Aviones Británicos

PRESENTACIÓN 3

EL NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN DE CAZA. Por José Warleta Carrillo 4

ALA DE CAZA N.° 6. Por Carlos Hidalgo García 15

BASE AÉREA DE ZARAGOZA. Por Antonio González-Betes Fierro 32

PRIMERAS BOMBAS SOBRE EL SÁHARA. Por Emilio Herrera Alonso 42

MANUEL CASCÓN, 60 AÑOS DE SILENCIO. Por Antonio Montero Romero 46

FIGURAS DE LA AVIACIÓN DEPORTIVA. Por Rafael de Madariaga Fernández 64

IUNCTI ET PERMIXTI, SED MINUS. Por José Luis González Serrano 74

PALACIO DE QUINTANA. Por Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre 88

LEOCADIO MENDIOLA. Por Vicente García Dolz 96

AVIONES BRITÁNICOS. Por Javier Aranduy Laiseca 114

ESCUELA DE ESPECIALISTAS. ESCUELA DE MECANICOS. Por José Parejo Linares 139

COMIC: 60 AÑOS ATRÁS. Por J. M. Cicuéndez (CIC) y Ángel Flores 156

AEROPLANO

Publicación de Historia Aeronáutica

Edita: MINISTERIO DE DEFENSA. SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
Princesa, 88 – 28008-MADRID – ESPAÑA
Teléfono: 91 544 40 80
Depósito Legal: M. 20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-99-031-X
Impresión: ALBADALEJO, S.L.
Suscripción: 1.200 pesetas; Número suelto: 1.600 pesetas; Extranjero: 1.600 pesetas más gastos de envío

NORMAS DE COLABORACIÓN

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

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

Dirección: **Juan Delgado Rubí**
Adjunto a la Dirección: **Jesús María Sancho Lázaro**
Portada: **José F. Clemente Esquerdo**

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

PRESENTACIÓN

LA celebración en Madrid en el mes de octubre del presente año del V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, que organiza el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, nos obliga a adelantar las fechas de publicación de la decimoséptima edición de AEROPLANO.

Las operaciones llevadas a cabo en esta primavera en los Balcanes, en las que participaron aviones del Ejército del Aire, tiene su reflejo en nuestra portada, donde los EF-18 se unen en el tiempo con el Lohner que efectuaría el 17 de diciembre de 1913, desde Tetuán, el primer bombardeo aéreo de la historia con bombas diseñadas para ser lanzadas desde un aeroplano.

Cierra el número el tradicional "comic", dedicado en esta ocasión al 60 Aniversario de la creación del Ejército del Aire, efectuada en octubre de 1939, a los seis meses de la finalización de la Guerra Civil.

Todos los artículos que aparecen en este número tienen un gran valor histórico. La pluma de Warleta nos lleva a la I Guerra Mundial, con el nacimiento de la Aviación de Caza y su repercusión en la industria aeronáutica española. Dos figuras representativas de la aviación republicana son evocadas en estas páginas. Una es la de Leocadio Mendiola, en una entrevista realizada poco antes de su muerte, acaecida el año pasado. El otro es Manuel Cascón, que fue quien entregó los aviones de la República al terminar la contienda. El lanzamiento de las primeras bombas en el Sahara en 1957 y los aviones utilizados en misiones diversas durante los años inmediatos de la posguerra, así como un excelente trabajo de investigación sobre los aviones británicos internados en España en la II Guerra Mundial, constituyen una gran aportación para mejorar el conocimiento de nuestra historia aeronáutica. Otros trabajos muy notables se refieren a los orígenes de la Base Aérea de Zaragoza y a la historia del Ala de Caza número 6, unida inseparablemente a la base aérea más emblemática, hoy día, del Ejército del Aire, Torrejón de Ardoz. El reconocimiento histórico a nuestros especialistas y mecánicos, por cuanto han contribuido al desarrollo de nuestra Aviación Militar, lo representa el artículo de Parejo Linares. Presentamos un documento escrito por un compañero, ya fallecido, el coronel Fernández-Monzón, sobre el Palacio de "La Chata", hoy sede del Cuartel General del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea, que nos ha sido entregado por su esposa y finalmente dedicamos un recuerdo a uno de nuestros representantes más genuinos de nuestra Aviación Deportiva, Ramón Illán.

En diciembre de 1998 pasó a la situación de segunda reserva el general Carlos Hidalgo García, a quien desde estas páginas queremos agradecer su dedicación y excelente labor como jefe, hasta esa fecha, del Servicio Histórico y Cultural. En mayo del presente año, el general Juan Delgado Rubí se ha hecho cargo de la dirección del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, a quien damos nuestra más cordial bienvenida y deseamos toda clase de éxitos.

Asimismo agradecemos a Construcciones Aeronáuticas y al BBV su apoyo económico en las tareas de investigación histórica que realiza este Servicio Histórico y Cultural. Finalmente queremos dejar constancia a la Fundación AENA por su ayuda y colaboración y que junto con la compañía Iberia son patrocinadores del citado V Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial.

EL GENERAL JEFE DEL SHYCEA
JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
Madrid, julio 1999

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

JOSÉ WARLETA CARRILLO

La ametralladora sincronizada - Primer período de dominio alemán (Julio 1915-Abril 1916)

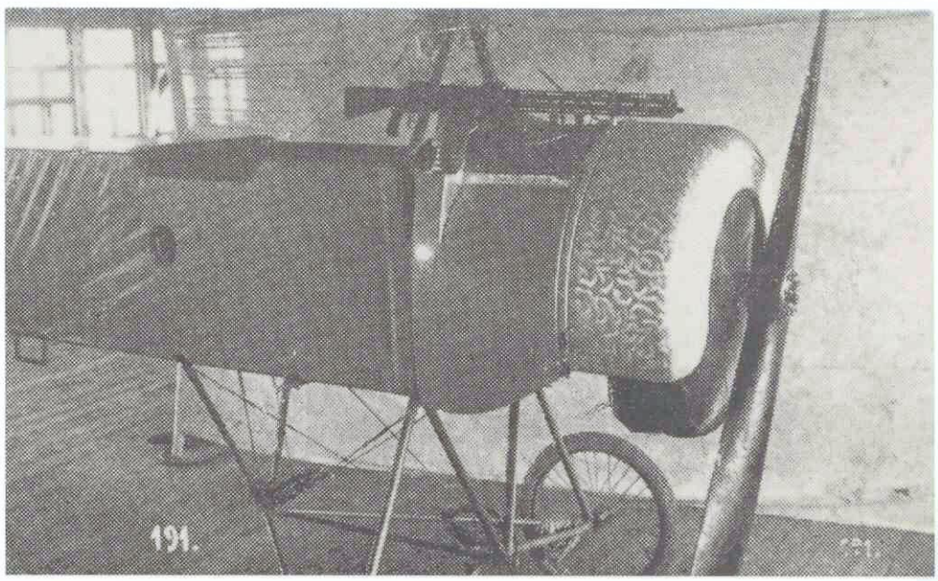
EL SINCRONIZADOR DE FOKKER

LA historia de cómo Anthony Fokker hizo el primer sistema sincronizador para tirar a través de la hélice ha sido contada infinitas veces con más o menos exactitud. Ya vimos cómo el 18 de abril de 1915 Roland Garros tuvo que aterrizar en territorio enemigo con su Morane-Saulnier Parasol L dotado de una ametralladora fija Hotchkiss que disparaba a través del disco de la hélice, estando ésta protegida por cuñas parabalas. Garros no pudo destruir el aparato, que fue examinado por los alemanes, mientras él pasaba a la situación de prisionero de guerra. Las autoridades alemanas, advirtiendo la importancia de la disposición del armamento del aparato francés, encargaron a Anthony Fokker el desarrollo de un sistema de tiro frontal. No parece que antes hubieran hecho caso de la patente de Franz Schneider mencionada en la primera parte de este trabajo. Se ha dicho que la mostraron a Fokker, y también que la idea de Schneider, teóricamente brillante, no podía realizarse con la cadencia de fuego de las ametralladoras existentes.

Fokker era un holandés muy dinámico establecido en Schwerin, Alemania, donde tenía una fábrica de aeroplanos. Para el Ejército alemán fabricaba unos monoplanos monoplazas de reconocimiento (M 5l y M 5k, llamados A II y A III en el Ejército) copiados del Morane-Saulnier H, pero con fuselaje de tubo de acero y tela. Fokker, que era un excelente piloto de demostración, asombraba a los militares con sus vuelos acrobáticos sobre el ágil M 5. Probablemente, que el M 5 fuese el aparato con más *visos de caza* (como los Morane-Saulnier en Francia) determinó la elección de Fokker para el importante cometido. En un espacio de tiempo brevísimo, Fokker desarrolló un sistema interruptor a base de bielas y palancas que conectaban el motor a la ametralladora, impidiendo el disparo de la misma cuando una pala de la hélice pasaba por delante.

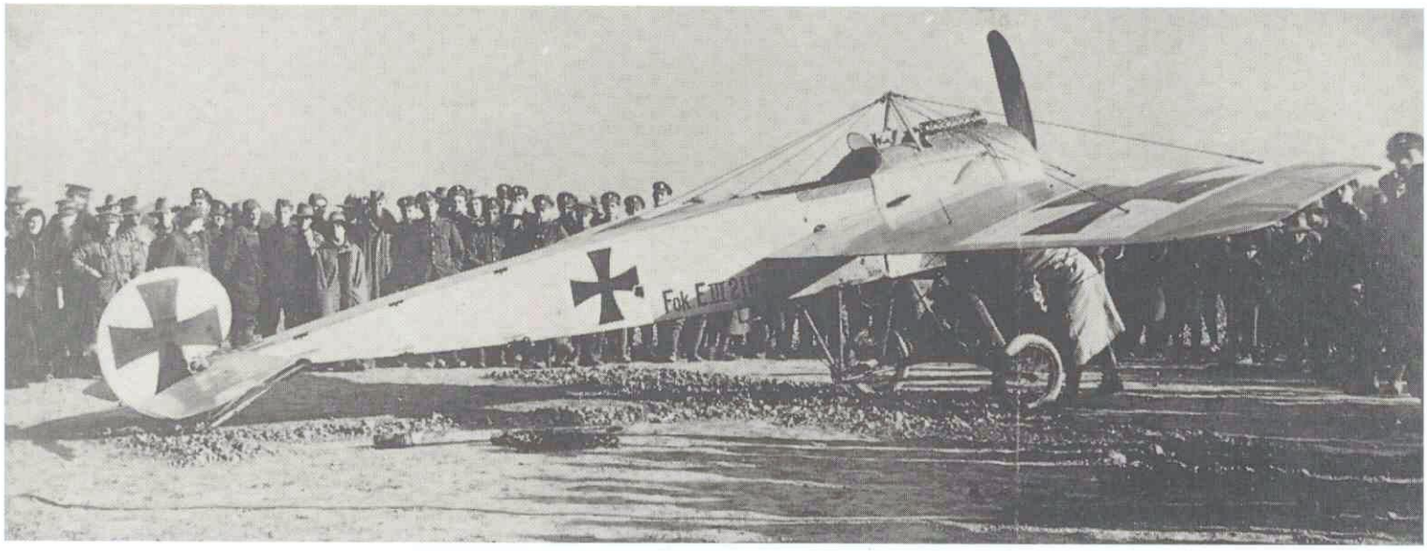
Aquí hay que hacer una distinción entre dos principios básicos para efectuar el tiro a través de la hélice (y el autor lamenta no ser un experto en este asunto). Aunque generalmente cubiertos por la denominación de sincronizadores, los dos principios difieren en su filosofía. El primero es el llamado **interruptor**, como el de Fokker. El segundo es el **sincronizador** propiamente dicho, en el que el motor acciona el disparo cuando conviene.

Fokker instaló su mecanismo en un M 5k (A III) con una ametralladora Parabellum, y después de satisfactorios ensayos de tiro en Schwerin, llevó el aparato, llamado M 5k/MG, a Berlín y realizó convincentes demostraciones ante el elemento oficial. A continuación se efectuaron pruebas en el frente occidental, donde, según J. H. Morrow, aparecieron dos Fokker en junio. El 1 de julio de 1915, pilotando uno de ellos,el tenienete Kurt Wintgens realizó el primer derribo de la historia con ametralladora sincronizada. Su víctima cayó en líneas francesas, por lo que los alemanes no reconocieron oficialmente esta victoria.



Centro de Documentación IHCA

Instalación de ametralladora Parabellum sincronizada sobre monoplano ***Fokker M 5k/MG****. Los aparatos de serie usaron generalmente la ametralladora Spandau*



Centro de Documentación IHCA

Fokker Eindecker. *El primer caza con ametralladora sincronizada con la hélice. El* ***EI*** *entró en servicio en junio de 1915, con desastrosas consecuencias para los aviadores aliados. La foto muestra un* ***E III*** *(Oberursel 100 cv), que fue la versión más numerosa, capturado por los Aliados.*

Así nació el monoplano de caza Fokker E I (motor rotativo Oberursel U 0 de 80 cv), inaugurando la clase E (Eindecker = monoplano). La serie, en vez de la Parabellum, montará la ametralladora Spandau, que será el arma de los cazas alemanes hasta el fin de la guerra.

EL AZOTE DE LOS FOKKER

A mediados de julio, había 11 Fokker E I en el frente, según Morrow. En general, un par de Eindecker se agregaba a cada unidad (Fiegerabteilung o abreviadamente Fl. Abt.) de biplazas para su protección, no pensándose inicialmente en el empleo agresivo.

Durante este mes varios futuros ases de los dos bandos se estrenaron como derribadores, usando los aparatos disponibles. El alemán Oswald Boelcke, de la Fl. Abt. 62, pilotando un biplaza Albatros C I, obtuvo su primera victoria el día 4, gracias al fuego de la Parabellum de su observador. El día 19, el francés Georges Guynemer, de la escuadrilla MS 3, sobre Morane-Saulnier Parasol, consiguió lo mismo cuando su observador alcanzó (con fusil o ametralladora Lewis, no estamos seguros) a un aparato alemán. El último día del mes, el francés Charles Nungesser, pilotando un pesado Voisin de la escuadrilla V 106, maniobró de manera que su mecánico-ametrallador abatió un biplaza alemán cerca de Nancy.

Un hecho particularmente distinguido en la historia de la caza tuvo lugar este mes. El día 25, el capitán Hawker, en solitario con su Bristol Scout C, dotado de una Lewis montada oblicuamente en el costado izquierdo, ganó la primera cruz Victoria obtenida en combate aéreo por derribar dos aparatos alemanes y obligar a aterrizar a un tercero.

De los escasos Fokker E I llegados al frente, algunos cayeron en manos excepcionalmente hábiles. El teniente Max Immelmann, de la Fl. Abt. 62, con base en Douai (frente británico), que llevaba pocos días volando el E I, derribó el 1 de agosto un biplaza británico B.E.2c, su primera victoria y la primera homologada oficialmente con ametralladora sincronizada. Su compañero de unidad, Boelcke, más veterano, abatió un Bristol el 19 de agosto con E I, pero no le homologaron la victoria por no caer el británico en líneas alemanas. En septiembre entró en servicio un Fokker mejorado, el E II, con motor Oberursel U I de 100 cv. Antes de fin de año salió el E III, con el mismo motor y algunas mejoras. Este fue el Eindecker más fabricado, aunque no mucho (tal vez no llegó a 150 ejemplares). La última versión, el E IV de la primavera de 1916 (sólo unos treinta fabricados), tendría un motor U III de 160 cv y dos ametralladoras, pero parece que muchos pilotos preferirían el más ágil E III.

El efecto del monoplano Fokker sobre los Aliados fue enorme. Los lentos aparatos de reconocimiento franceses y británicos fueron, naturalmente, las principales víctimas, puesto que su trabajo los llevaba sobre las líneas alemanas. Los Fokker no salían de su propio territorio. El único avión aliado diseñado para el combate, el biplaza propulsor Vickers F.B.5 Gun Bus, del que hablamos en nuestra primera parte, había llegado al frente en algunos

Centro de Documentación IHCA

Oswald Boelcke *alcanzó junto a Max Immelmann, la categoría de As al completar cada uno 8 victorias en enero de 1916. La época del monoplano Fokker que ambos protagonizaron, terminó en la primavera de aquel año, perdiendo la vida Immelmann el 18 de junio. Boelcke, que tenía talento táctico, fijó los principios del combate aéreo y condujo con implacable eficacia a sus pilotos en los inicios de la era de los Albatros, cayendo él mismo el 26 de octubre tras alcanzar la impresionante cifra de 40 victorias.*

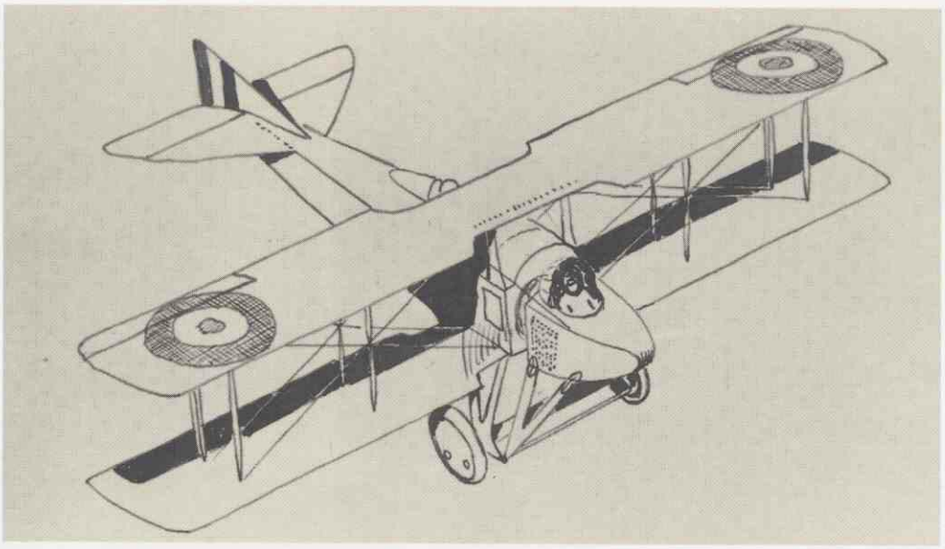
ejemplares, y en julio de 1915 se envió a Francia un escuadrón completo de este tipo. El Nº 11 del Royal Flying Corps, fue la primera unidad de caza de la historia equipada con un solo tipo de aeroplano. Pero el Gun Bus no podía equipararse al Fokker en cualidades y actuaciones de vuelo. Además, como todos los aparatos con el motor detrás, carecía de defensa contra ataques por la cola.

El dominio del aire por los monoplanos Fokker, aunque perdiendo firmeza desde los primeros meses de 1916, se prolongó hasta abril. La prensa británica hablaba de "Fokker scourge" (azote) y "Fokker terror". Boelcke e Immelmann eran héroes nacionales en Alemania, obteniendo la condecoración Pour-le-mérite tras conseguir ambos el 12 de enero de 1916 sus octavas victorias aéreas. Se iniciaba la "era de los ases".

LA RESPUESTA ALIADA AL FOKKER - LOS NIEUPORT - VERDUN

A mediados de 1915 los franceses contaban para el combate, como sabemos, con sus Morane-Saulnier L y N con parabalas en la hélice. Procedimiento poco fiable y que no se generalizaría. Una fórmula atormentada, intentando obtener un biplaza que no fuera de motor trasero y que permitiera sin embargo al observador disparar hacia delante sin obstrucción, fue el llamado sistema de "púlpito". Este desarrollo, aparecido en la primera mitad de 1915 y que no prosperó, fue realizado por la casa francesa Spad con sus aparatos serie A, fabricados en modesto número. La Royal Aircraft Factory hizo también un prototipo de púlpito, el B.E.9.

Pero el futuro iría por otro camino. Ahora los franceses también tenían un biplano biplaza de reconocimiento de formas recogidas y excelentes características, el Nieuport 10, introducido en el servicio en primavera o a principios del verano. Este avión tenía el ala inferior de un solo larguero y los montantes eran, por ello, en forma de V. Convertido en monoplaza y armado con una ametralladora fija montada sobre el ala superior fue llamado Nieuport 10 C.1 (C.1, en el sistema francés, era caza monoplaza). El problema del

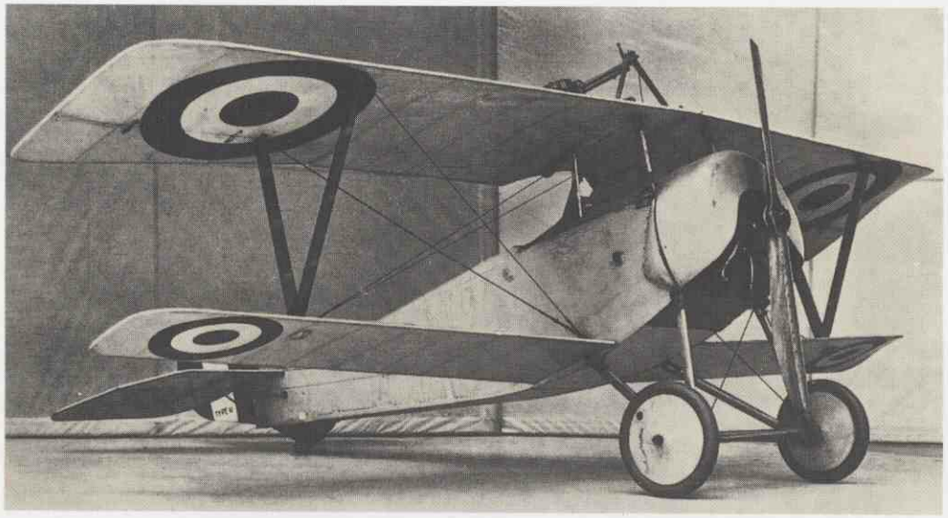


Centro de Documentación IHCA

Spad A. *Ejemplo de caza del llamado "tipo púlpito" por la forma del habitáculo del ametrallador, situado delante de la hélice a efectos de dejar un campo de tiro libre. En vista de su escasa aceptación, se hicieron pocos aparatos de los tipos* ***A.2*** *y* ***A.4****. Algunos fueron vendidos a Rusia.*

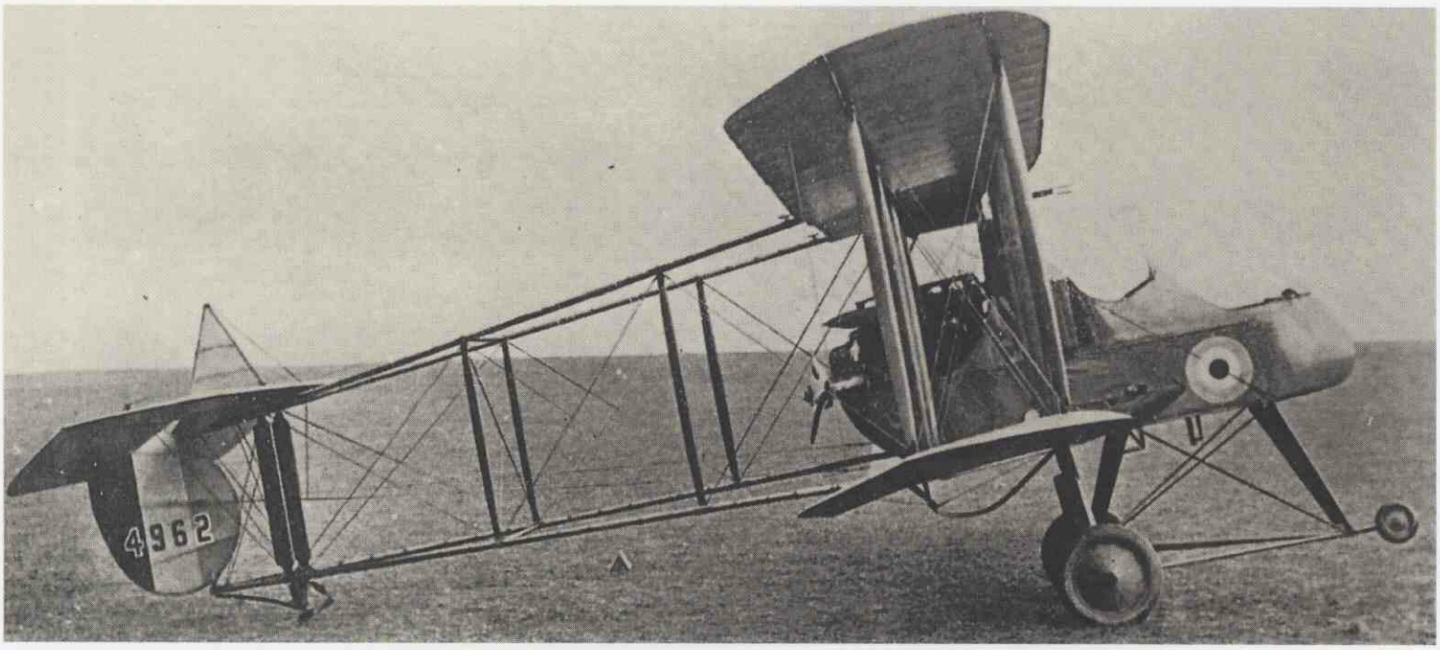
Centro de Documentación IHCA

El biplaza ***Nieuport 10*** *(Le Rhône 80 cv), progenitor de todos los Nieuport con montantes en V, nació en 1914. El Royal Naval Air Service británico lo adoptó como avión de reconocimiento en los primeros meses de 1915, adelantándose a los propios franceses que lo adquirieron para el mismo uso. En el verano, como medida contra los temidos monoplanos Fokker, numerosos Nieuport 10 fueron convertidos en monoplazas con una ametralladora fija sobre el ala superior y denominados* ***Nieuport 10 C.1****.*



Centro de Documentación IHCA

El ***Nieuport 11 C.1****, llamado "Nieuport Bébé" (Le Rhône 80 cv), cuyo prototipo apareció en el verano de 1915, fue uno de los más afortunados diseños aeronáuticos de la Gran Guerra. Llegó a las escuadrillas de caza en enero de 1916. A sus líneas graciosas y ligeras unía unas cualidades y actuaciones sobresalientes, que hicieron de él el auténtico vencedor de los monoplanos Fokker y padre de una larga sucesión de cazas Nieuport usados tanto por Francia como por todos sus aliados.*



Centro de Documentación IHCA

*El biplaza propulsor **F.E.2b** de la **Royal Aircraft Factory** (Beardmore 120, más tarde 160 cv) llegó al frente en enero de 1915. Fue con el D.H.2, la primera respuesta británica al monoplano Fokker. De hecho, este aparato seguía la misma fórmula que el descartado Vickers Gun Bus, con su ametralladora de observador en el morro.*

tiro frontal se resolvía tirando por encima del disco de la hélice. No era lo ideal, pero, a falta de sincronización permitía olvidarse de los peligrosos parabalas. El Nieuport 10 C.1 entró en servicio hacia agosto de 1915. A mediados de septiembre, la escuadrilla MS 3 cambió sus Morane-Saulnier Parasol por Nieuport 10, pasando a llamarse N 3.

Continuando en esta línea, Gustave Delage, diseñador del Nieuport 10, puso en vuelo por aquellos días una pequeña maravilla, un monoplaza que seguía las líneas generales del tipo 10 pero a escala reducida. El Nieuport 11 C.1, llamado Bébé tenía, como su hermano mayor, un motor Le Rhône de 80 cv y una ametralladora Lewis montada sobre la cabaña. Este avión de grácil es líneas es probablemente el que más méritos cuenta para ser considerado el progenitor de todos los biplanos de caza producidos en los siguientes veinte años. Pero no entraría en servicio hasta principios de 1916.

Mientras tanto, los Fokker continuaban dominando el aire. A mediados de enero de 1916, el Cuartel General del Royal Flying Corps británico ordenó que cada aparato de reconocimiento fuera escoltado al menos por tres aviones de combate. Un inglés un tanto extravagante y fantasioso, Noel Pemberton Billing, aviador y constructor (poco afortunado) de aeroplanos, ganó un escaño en la Cámara de los Comunes en marzo de 1916. En su estreno como orador dijo que mandar so-

Centro de Documentación IHCA

*El **Airco D.H.2** (Gnome Monosoupape 100 cv), diseñado por Geoffrey de Havilland, era un monoplaza con motor propulsor y una ametralladora frontal fija. Llegado al frente en febrero de 1916, con el Nº 24 Squadron mandado por Lanoe Hawker, hizo su papel contra los Fokker, pero no era comparable al Nieuport Bébé.*

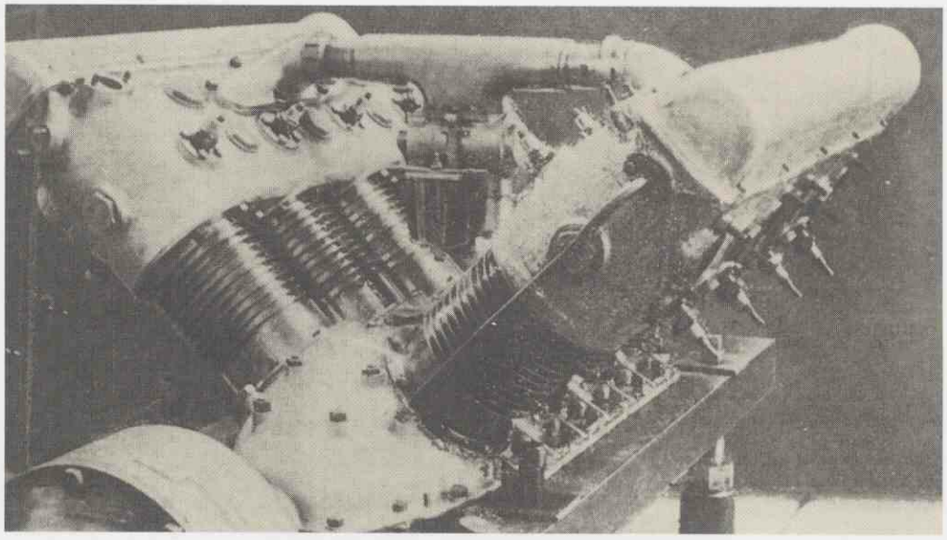
Años de la primera parte

Por ello volveremos atrás sobre los años tratados en nuestra primera parte.

Abril 1913.	El consejo de administración de La Hispano-Suiza (correspondiente a 1912) decide desarrollar un motor de aviación. No obstante, parece que hasta ser requerida por el Servicio de Aeronáutica Militar tras estallar la Gran Guerra en 914, la actividad de la empresa en este proyecto debió ser casi nula.
07 a 16.08.14	Viaje a Barcelona en comisión de servicio del capitán Kindelán, jefe de la Rama de Aviación de la Aeronáutica Militar, "para gestionar en dicha capital la construcción de motores para aeroplano", según reza su hoja de servicios.
04.09.14	En el consejo de administración de este día, D. Damián Mateu informa de que "el aviador militar Sr. Kindelán ha entregado a los talleres de esta Sociedad dos motores de aviación, para construir uno igual al que nuestros técnicos crean más perfecto, asumiendo el Estado cualquier responsabilidad que pudiera ser exigida, al estar patentados dichos motores."
Septiem. 1914	Birkigt, que estaba en la sucursal de La Hispano-Suiza en París, se instala con su familia en Barcelona. Examina el motor que se construye por encargo de Aeronáutica Militar y estima que se puede diseñar uno mucho mejor con su sistema de árbol de levas en cabeza.
	Con gran dinamismo, entre septiembre y octubre se realizan los planos del motor Tipo 31, primer motor de aviación de la firma, con énfasis en la ligereza de las piezas móviles y facilidad de fabricación. Es un V8 refrigerado por aire y agua, con bloques de aleación ligera y camisas de acero roscadas. Durante estos meses y los que siguen, los contactos con Aeronáutica Militar son constantes.
24.01.1915	Se instala en banco de pruebas el primer semimotor Tipo 31. Sólo se prueban los cuatro cilindros de la bancada izquierda, porque el freno dinamométrico nº 231 sólo podía medir hasta 90 cv. Apenas 15 minutos después del arranque, se gripan los émbolos de aluminio.
Ene.-feb. 1915	Trabajo intensísimo para resolver problemas. El ingeniero Miguel Grau, especialista en metales, dueño de una fundición y viejo conocido de Birkigt, ayuda eficacísimamente, ensayando aleaciones de aluminio para los émbolos. Se prueban seguidamente émbolos con 4, 6 y 8 segmentos.
17.02.1915	Nuevo ensayo al freno de la bancada izquierda., que da 71 cv a 1500 rpm.
26.02.15	El consejo de administración de La Hispano-Suiza decide construir una serie de 6 motores de aviación para realizar cuanto antes las pruebas definitivas.
23.03.15	Primer ensayo del motor V8 completo en el freno nª 230, adaptado para medir potencias más altas.
26.03.15	Birkigt, de regreso de un viaje a París, informa al consejo de que los constructores franceses de aeroplanos sienten urgente necesidad de un motor de 150 a 200 cv. Ello brinda a La Hispano-Suiza una oportunidad valiosísima para fabricar en gran serie sus motores en su factoría de Bois-Colombes, cuyo arriendo a Gnome et Rhône está próximo a terminar.
Abril 1915	La casa Morane-Saulnier escribe al consejo de La Hispano-Suiza pidiéndole que ruegue al Rey Alfonso que influya para que Alemania deje en libertad a Roland Garros (derribado, como sabemos, el día 18) por canje con aviadores alemanes prisioneros o de otra forma.
Nota del autor.	Este curioso hecho, que conocemos a través de Emilio Polo, no tuvo el desenlace deseado. Los alemanes retuvieron a Garros, que sólo lograría la libertad escapándose el 15 de febrero de 1918, para morir en combate aéreo el 5 de octubre, un mes antes del Armisticio. Pilotaba un Spad XIII con motor Hispano-Suiza.

bre las líneas enemigas a los jóvenes aviadores británicos con los aviones diseñados por la Royal Aircraft Factory de Farnborough (el B.E.2 principalmente) era equivalente a un asesinato. Aquellos aparatos eran "Fokker fodder" (forraje para los Fokker). Fue una llamada de atención que ofendió a muchos, pero que obtuvo cierto apoyo del famoso Charles C. Grey, editor de *The Aeroplane*, otro personaje temperamental. Pemberton Billing no fue reelegido para el Parlamento. Lo cierto es que muy poco después de sus intervenciones, el dominio del aire cambió de manos, pero no por su influencia.

El 5 de enero se había incorporado a la escuadrilla N3 el primer Nieuport 11 Bébé destinado a una unidad operativa. El 1 de febrero ya había en el frente 90 aparatos de este tipo. El resto de los cazas franceses, otros 45 aviones, eran todavía Morane-Saulnier y tal vez algunos Nieuport 10. La primera respuesta británica al Fokker Eindecker, también tardía y además mucho menos brillante que la francesa, llegó a Francia en enero. Se trataba del 20 Squadron del RFC, equipado con el biplaza propulsor F.E.2b, de la misma fórmula que el Vickers Gun Bus aunque más potente y rápido. En febrero se incorporó al frente el 24 Squadron, mandado por Lanoe Hawker y dotado de monoplazas de caza Airco D.H.2. A falta de un sincronizador, el diseñador de este aparato, Geoffrey de Havilland, recurría, para poder instalar una ametralladora fija en el morro, al motor



Centro de Documentación IHCA

*Motor **Hispano-Suiza Tipo 31**. Diseñado en Barcelona por Birkigt a fines de 1914, se ensayó en banco a principios de 1915. En julio se ensayó con gran éxito en Francia y unos días después hizo su primer vuelo en Cuatro Vientos. Nótese que los cilindros tenían todavía una parte considerable refrigerada por aire.*

Centro de Documentación IHCA

El primer ensayo en vuelo del motor Hispano-Suiza Tipo 31 fue realizado por el capitán Barrón en Cuatro Vientos el 27 de julio de 1915, en presencia del Rey. Para ello había instalado el motor en un ***biplano Flecha****. Fue el primer vuelo de un avión totalmente español (célula y motor).*

propulsor, con sus efectos negativos en actuaciones y cualidades. El Nieuport 11 con sus 155 km/h a 2000 metros, era con diferencia el caza más rápido. A la misma altitud, el D.H.2 hacía unos 140 km/h y el F.E.2b sólo 130. No tenemos datos concretos de la velocidad del Fokker E III, que ha sido cifrada entre 134 y 140 km/h sin especificar la altitud de vuelo.

El 21 de febrero los alemanes desencadenaron la ofensiva de Verdun, con un cañoneo de 10 horas por 1.400 piezas de artillería, iniciando la terrible batalla de degaste que duraría hasta julio-agosto. El contingente aéreo alemán era inicialmente de 168 aeroplanos (incluyendo 21 monoplanos Fokker), 14 globos cometa y 4 dirigibles. Para la ofensiva, Boelcke fue enviado a Sivry, en el frente francés, al mando de una unidad de Eindecker. Todo ello debía proteger al V Ejército y así fue durante los primeros días. Pero la reacción francesa no se hizo esperar. Al comandante Tricornot de Rose se le encomendó la misión de arrebatar la iniciativa a los alemanes. De Rose reunió en el sector de Verdun 15 escuadrillas de Nieuport y Morane-Saulnier, iniciando la táctica de constantes patrullas ofensivas en vez del acompañamiento protector de los aviones de reconocimiento y reglaje de artillería. El Nieuport 11 se manifestó netamente superior a los monoplanos Fokker y el dominio del aire pasó en un par de meses al lado francés, si bien con importantes pérdidas. Los ases de caza galos (pilotos con al menos cinco victorias) fueron elevados a la adoración pública. Guynemer fue herido en el quinto combate que sostuvo en Verdun y estuvo de baja dos meses. Navarre, Nungesser, Chaput y Chainat fueron particularmente efectivos.

Durante la batalla de Verdun aparecieron dos derivados del Nieuport Bébé: el Nieuport 16, con el nuevo motor Le Rhône de 110 cv (hacia marzo) y el Nieuport 17, también con 110 cv y con ametralladora sincronizada (en mayo). Del último hablaremos más adelante.

EL PRIMER MOTOR DE AVIACION HISPANO-SUIZA

EN la primera parte de este trabajo vimos cómo La Hispano-Suiza proyectó y ensayó en banco su avanzado motor de aviación Tipo 31. Posteriormente, el que esto escribe ha tenido acceso a los notables libros de Pablo Gimeno Valledor y de Emilio Polo, libros que contienen un caudal enorme de datos sobre los constructores españoles de automóviles. Al tratar de La Hispano-Suiza, ambos autores aportan detalles sobre el desarrollo del motor de aviación que nos permiten corregir y ampliar la cronología que conocíamos. Esperamos con impaciencia el libro de Manuel Lage que tratará en detalle los motores de aviación de La Hispano-Suiza. Mientras tanto, Lage nos ha hecho valiosos adelantos de sus pesquisas.

Los motores Tipo 31 tenían refrigeración mixta (aletas en la parte inferior de los cilindros y camisas de agua en la parte superior). Un motor de ensayo Tipo 31 dio 140 cv a 1400 rpm y 163 cv a 1600 rpm. Estos resultados parecen ser los de la prueba de 12 horas mencionada por el coronel Vives el 12 de mayo y de la que dimos cuenta en la primera parte de este trabajo.

Polo menciona un "ensayo definitivo" realizado el 15 de mayo, obteniendo 150 cv a 1500 rpm. La firma consideró llegado el momento de la comercialización y se comenzó a dar precios para Aeronáutica Militar y para exportación, pensando en una serie inicial de 100 motores a realizar en Barcelona y otra de 50 en París. El mismo autor nos revela los precios establecidos el 15 de junio para la exportación de dos tipos de motor. El primero, Tipo 31, es el de 11,8 litros y 150 cv en toma directa, y se ofrece por 20.000 francos. El segundo, llamado aquí Tipo 34, es de la misma cilindrada, pero con re-

ductor, de 200 cv, cotizándose en 25.000 francos. Las denominaciones de los tipos son algo sorprendentes, ya que discrepan de lo que otras fuentes parecen indicar. Además, es curioso que en esta fecha se hable del motor de 150 cv (en vez del 140 cv) y más aún de la versión con reductor, que todavía debía estar en la mente de Birkigt, con vistas al mercado francés. En cualquier caso, el motor con reductor inicial, con refrigeración mixta, parece que fue el Tipo 33, no el 34, mientras que los motores con zona ampliada de refrigeración por agua destinados a fabricarse en serie fueron el Tipo 34 (150 cv sin reductor) y Tipo 35 (200 cv con reductor).

En Francia se conoció rápidamente el resultado de los ensayos del motor español. El comandante Martinot-Lagarde, jefe del servicio de motores, insistía a principios de año en la necesidad de desarrollar un motor fijo de 200 cv, refrigerado por agua, para un futuro bombardero estratégico. Este distinguido especialista, procedente de la prestigiosa Ecole Polytechnique, recomendaba las configuraciones de cilindros en V o radiales fijos, por razones de ligereza (cigüeñales cortos), descartando los motores rotativos de alta potencia por razones de refrigeración y resistencia estructural. Cuando se enteraron en París de los resultados del motor Hispano-Suiza, el general Hirschauer, director de la Aeronáutica Militar francesa envió a Barcelona a los comandantes Grard, jefe del servicio de fabricación, y Martinot-Lagarde. La comisión francesa, acompañada por el Sr. Quintero de la sucursal de La Hispano-Suiza en París, estuvo en la fábrica barcelonesa desde el día 18 al 20 de junio de 1915. En los ensayos que allí se efectuaron, el motor rodó 10 horas a una potencia continua de 140 cv. Los franceses volvieron a su país muy impresionados después de encargar varios motores. Según Polo, se les enviaron los de números de serie 3.742 y 3.743. Según Gimeno, se llevaron dos Tipo 31 (números 3.744 y 3.745) y un Tipo 34 (número 3.746).

En julio, los franceses ensayaron oficialmente en banco los motores que habían adquirido en Barcelona. La suntuosa publicación *25 Ans d'Aéronautique Française* (Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, París, 1934), que no se digna mencionar el esfuerzo español, dice que el motor Hispano-Suiza sufrió su primer ensayo oficial en julio, rodando durante 15 horas a 1550 rpm y desarrollando más de 150 cv. El comandante Grard, tras las impresionantes pruebas, recomendó con urgencia la contratación de la fabricación en serie. Los pedidos comenzaron a llegar a Barcelona. El día 23 se expidieron algunos motores para Francia y Gran Bretaña.

Fue en su país de origen donde el motor Hispano-Suiza 140 cv original se ensayó por primera vez en vuelo (otro hecho poco difundido por la literatura extranjera). El capitán Barrón lo instaló en uno de sus biplanos Flecha, efectuando el primer vuelo en Cuatro Vientos el 27 de julio, en presencia del Rey. La prensa nacional se hizo eco de este acontecimiento: por primera vez volaba un avión español con un motor igualmente español. Las fotos y descripciones del motor publicadas con esta ocasión se refieren al Tipo 31 de refrigeración mixta. No obstante, en las fotos aparentemente más antiguas, la parte del cilindro refrigerada por aire es todavía muy grande, pudiéndose contar 11 aletas. En otra foto se muestra la zona refrigerada por agua muy ampliada, quedando sólo ocho aletas. En el Tipo 34 de serie continuará esta tendencia y las aletas terminarán desapareciendo.

Los fabricantes de motores franceses, alarmados por la clara superioridad del Hispano-Suiza, señalaron que un motor de aluminio tendría muy corta vida de servicio. Se exigió una prueba de 50 horas, ensayo nunca antes impuesto en Francia, que la empresa de Barcelona aceptó siempre que los motores de la competencia se sometieran también al mismo. En diciembre, dos motores Hispano-Suiza rodaron en Chalais-Meudon durante 50 horas a potencia máxima, saliendo victoriosos del desafío.

Desde agosto de 1915, Marc Birkigt estuvo permanentemente en Francia. La fábrica de Bois-Colombes fue recuperada por La Hispano-Suiza para fabricar su motor con destino, en principio, a la Aviación Militar francesa. Los franceses probaron en vuelo el motor por primera vez en un hidro FBA. Más tarde, un Nieuport y un Morane-Saulnier actuaron de bancos de prueba volantes. En enero de 1916 se encontraba en Cuatro Vientos un prototipo de biplano Morane-Saulnier llegado de Francia. El motor era un Hispano-Suiza de 140 cv (no sabemos si fabricado en Barcelona o en París). Este aparato debía servir de modelo de producción a una serie que realizaría la nueva empresa CECA en Santander.

Hacia marzo de 1916, don Damián Mateu como presidente de La Hispano-Suiza, y el consejero de la misma don Enrique Careaga firmaron en París la cesión de licencias de fabricación para el War Office británico, el Gobierno ruso, un grupo financiero norteamericano y cuatro firmas francesas ajenas a La Hispano-Suiza (Gnome-Rhône, Aries, Brasier y Voisin). En el futuro las licencias irán también a otros países y empresas.Un dato curioso aportado por el libro de Pablo Gimeno Valledor es que cuatro o cinco motores de la fábrica de Barcelona fueron exportados a Alemania. Este país recordó que España era neutral y dicha neutralidad podía verse comprometida si un motor español se ponía a disposición únicamente de uno de los bandos beligerantes.

El motor Hispano-Suiza, que los franceses querían inicialmente para un avión de bombardeo, pasó a ser considerado una panacea. En pocos meses y una vez perfeccionado, llegaría a ser casi sin duda, el más avanzado motor para aviones de caza de la Gran Guerra.

Primer periodo de dominio aliado (Abril-Septiembre 1916)

VUELTA DE TORNAS

LA batalla de Verdun, que debía durar hasta el verano, fue el escenario de la coronación de los Nieuport 11 y 16 como cazas supremos, a pesar de su inferioridad en armamento respecto del Fokker E III. Los británicos, con sus F.E.2b y D.H.2 de hélice propulsora, contribuyeron simultáneamente, en su frente, al ocaso del monoplano alemán. Boelcke pide en sus informes biplanos de caza ágiles y organización de unidades de esta especialidad, como tenían los aliados. Hacia abril de 1916, las tornas se habían vuelto.

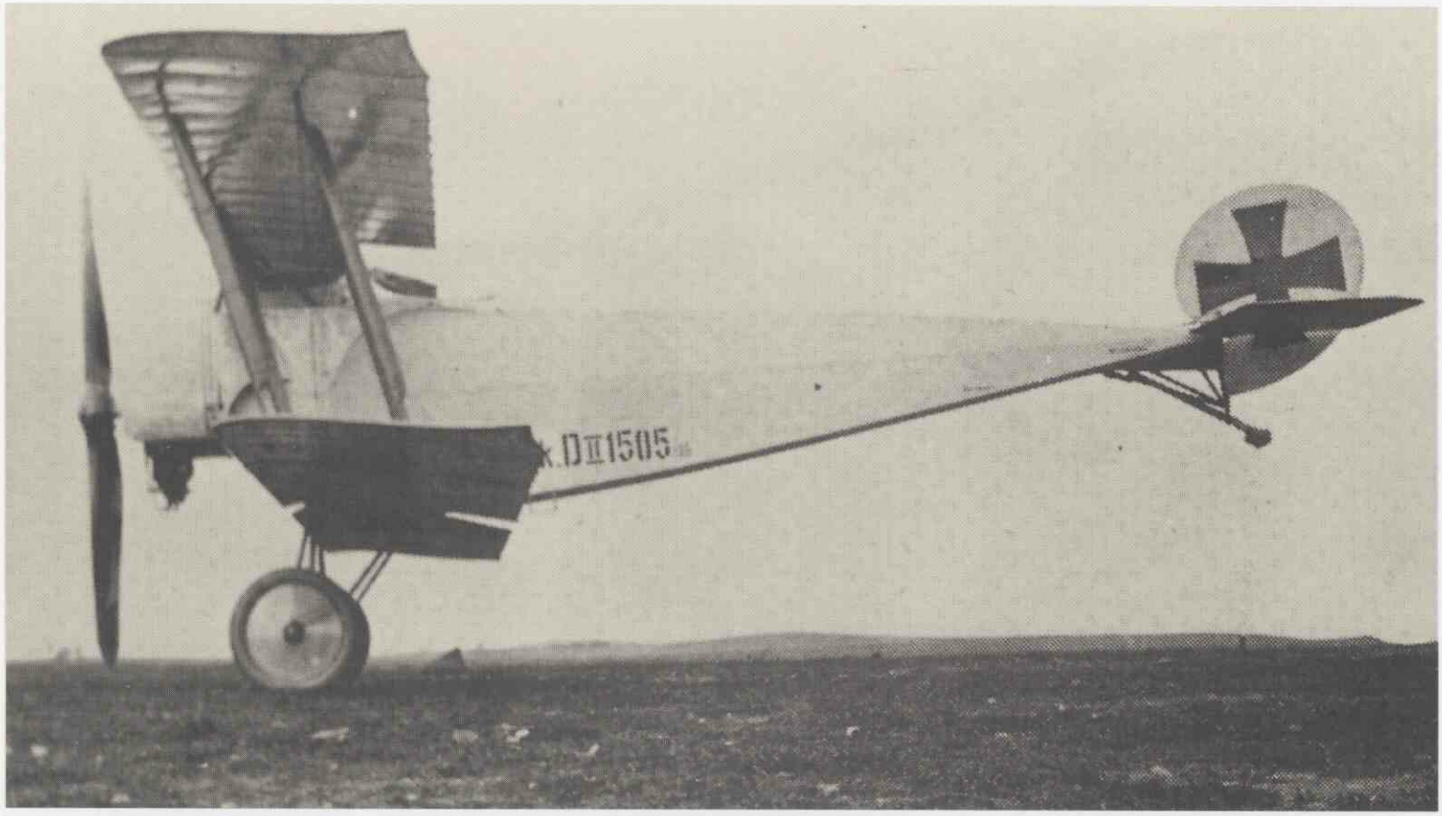
Los alemanes se decidieron por fin a adoptar biplanos de caza, apareciendo la clase D, de la que fueron iniciadores los Fokker D I y D II (mediocres) y el Halberstadt D II (bastante mejor). El famoso y temible Immelmann, siempre en el frente británico, cayó en combate el 18 de junio, todavía en su Fokker Eindecker. Eran los días en que entraban en servicio los primeros biplanos de caza alemanes.

LOS SINCRONIZADORES DE LOS ALIADOS - EL SOMME

CASI un año, a partir de la aparición del Fokker E I, tardaron los Aliados en disponer de sistemas de sincronización. La ametralladora que usaron tanto los sistemas franceses como británicos fue la Vickers, aunque un único Bristol Scout D con una ametralladora sincronizada por el sistema Vickers-Challenger apareció en Francia en marzo de 1916.El primer caza aliado que usó en cantidad un sistema de sincronización fue el Nieuport 17, aparecido en el frente en mayo, en plena batalla de Verdun. El sincronizador había sido desarrollado por la Sección de Armamento del Service Technique de l'Aéronautique.

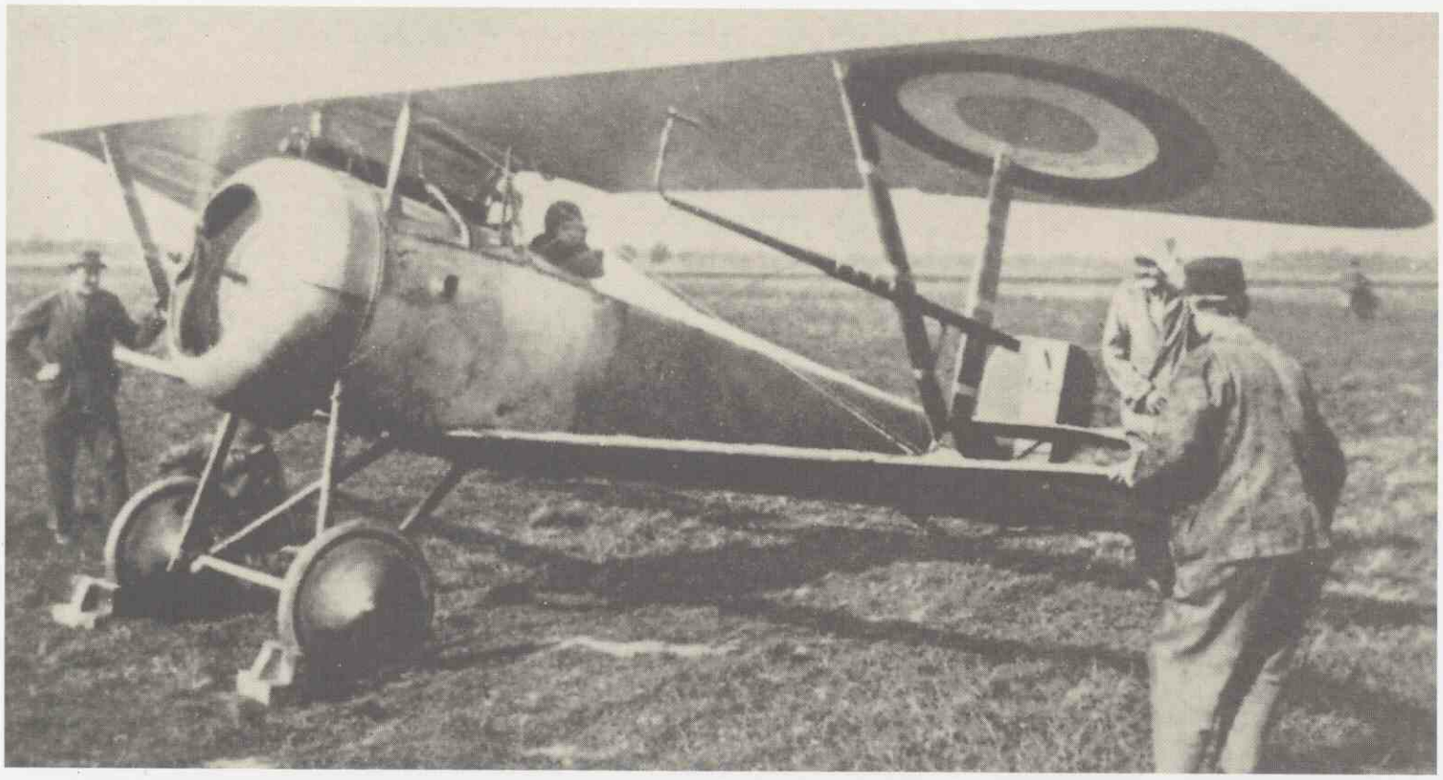
El Nieuport 17, con su motor Le Rhône de 110 cv, tenía una superficie alar de 14,75 metros cuadrados, frente a los 13 metros cuadrados de los Bébés 11 y 16. Fue un aparato excelente y, como sus antecesores, empleado también por los británicos y otros Aliados. Curiosamente los Nieuport 17 del RFC no usaron, que sepamos, la ametralladora Vickers sincronizada, sino la clásica Lewis sobre el plano superior. Armamento favorito del as británico Albert Ball, que solía ametrallar a sus enemigos desde atrás y por debajo, orientando su ametralladora oblicuamente hacia arriba.

El 24 de junio comenzó la batalla del Somme, iniciada por los Aliados con una formidable barrera artillera británica que duró varios días. Participaron 201 aviones franceses y 185 británicos, según algunas fuentes. También se ha dado la cifra de 500 aviones aliados a principios de agosto, contra unos 250 alemanes. El contingente



Centro de Documentación IHCA

La superioridad de los Nieuport 11 y 16 (éste, con motor Le Rhône 110 cv), convenció a los alemanes de la necesidad de desarrollar biplanos monoplazas de caza, estableciéndose la nueva clase D. Fokker construyó varios aparatos de esta clase en 1916, ninguno de ellos especialmente distinguido. El ***Fokker D II****, en la foto, usaba el mismo motor rotativo Oberursel de 100 cv que los monoplanos E II y E III. El mando lateral era todavía por alabeo elástico de las alas.*



Centro de Documentación IHCA

Por fin, en mayo de 1916, los Aliados pudieron desplegar cazas con una ametralladora Vickers sincronizada. El ***Nieuport 17 C.1*** *difería del Bébé original, aparte del armamento, por su motor Le Rhône de 110 cv y sus dimensiones algo mayores. Fue un gran avión, aunque el ala inferior de un solo larguero siguiera representando una debilidad estructural. Curiosamente, los británicos, que usaron mucho el Nieuport 17, descartaron la ametralladora sincronizada y mantuvieron la Lewis sobre el plano superior, como en el Nieuport 11.*

francés incluía el Groupement de Cachy (seis escuadrillas de Nieuport 17 mandadas por el comandante Brocard). La caza británica seguía con sus F.E.2b y D.H.2, contando además con Nieuports comprados a Francia y con el nuevo biplaza Sopwith 1-1/2 Strutter, con ametralladora sincronizada y otra de observador, temporalmente usado como caza. Los alemanes disponían de sus últimos monoplanos Fokker y de los biplanos Fokker y Halberstadt ya mencionados, a los que se unirían en aquel verano el Fokker D III y el Halberstadt D III. Pero estos aparatos todavía no operaban en unidades como las que proponía Boelcke.

Como había ocurrido en Verdun, el Somme fue una matanza espantosa sin resultados finales decisivos. La línea del frente, a pesar de la introducción por los británicos de una nueva arma, el tanque, se desplazó muy pocos kilómetros en un sector también reducido. En noviembre terminó la batalla, pero unos meses antes la aviación de caza alemana había recuperado la superioridad en combate aéreo.

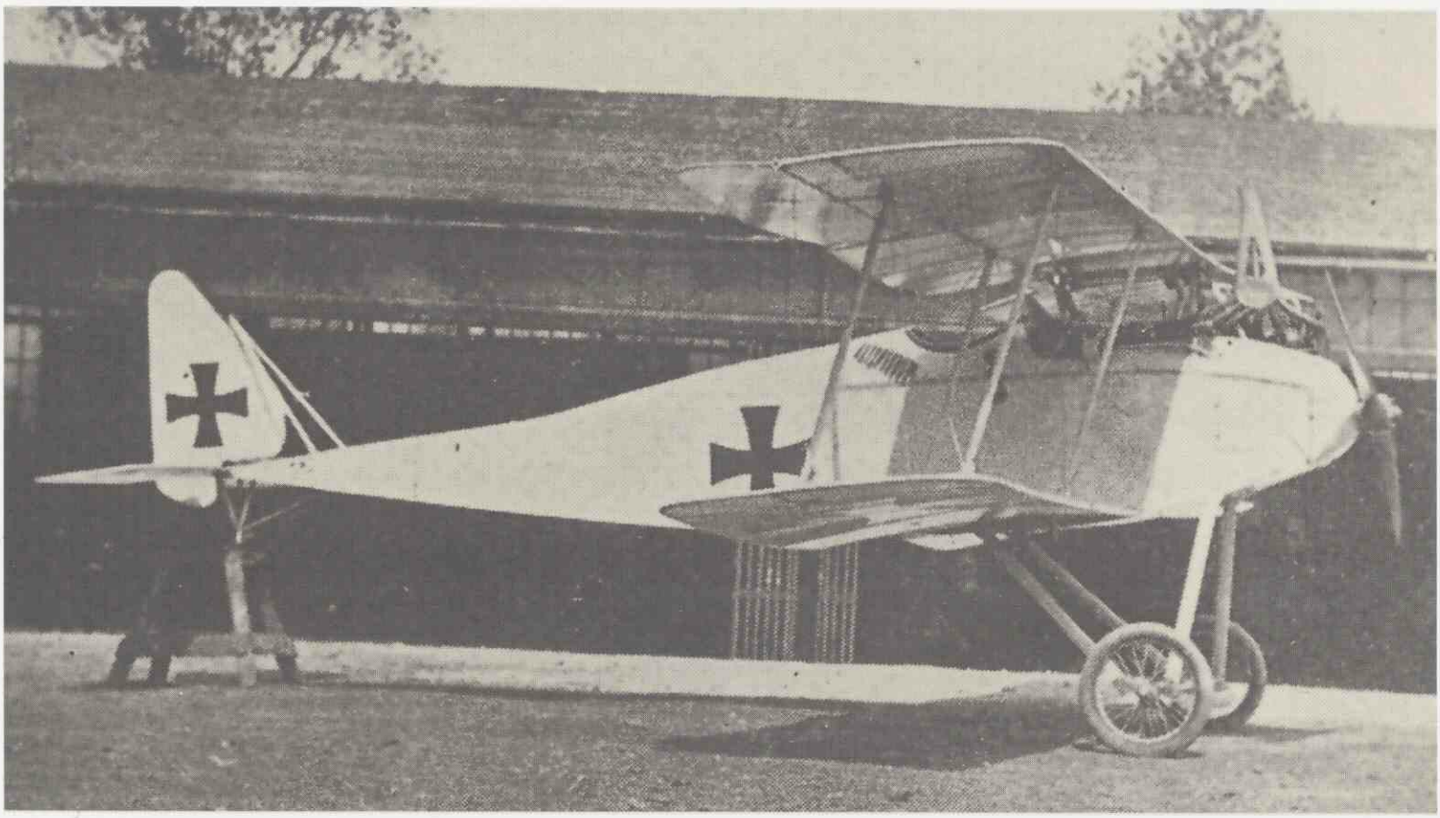
Motor Hispano-Suiza y sus aliados

Hispano-Suiza (España)	1 - 5.000
Hispano-Suiza (Sucursal francesa)	5.001 - 10.000
Aries (Francia)	10.001 - 15.000
Brasier (Francia)	15.001 - 20.000
La Flaire (Francia)	20.001 - 25.000
Voisin (Francia)	25.001 - 30.000
De Dion (Francia)	30.001 - 35.000
Fives Lille (Francia)	35.001 - 40.000
Mayer (Francia)	40.001 - 50.000
Wolseley (Gran Bretaña)	50.001 - 60.000
Fabricantes rusos	60.001 - 70.000
Fabricantes italianos	70.001 - 80.000
Fabricantes americanos	80.001 - 90.000
D.F.P. (Francia)	90.001 - 95.000
Ballot (Francia)	95.001 - 100.000
S.C.A.P. (Francia)	100.001 - 105.000
Hispano-Suiza (sucursal francesa)	105.001 - 110.000
Chenard (Francia)	110.001 - 115.000
Peugeot (Francia)	115.001 - 120.000
Delaunay Belleville (Francia)	120.001 - 125.000

EL MOTOR HISPANO-SUIZA EN FRANCIA Y SUS ALIADOS. NUEVOS DESARROLLOS

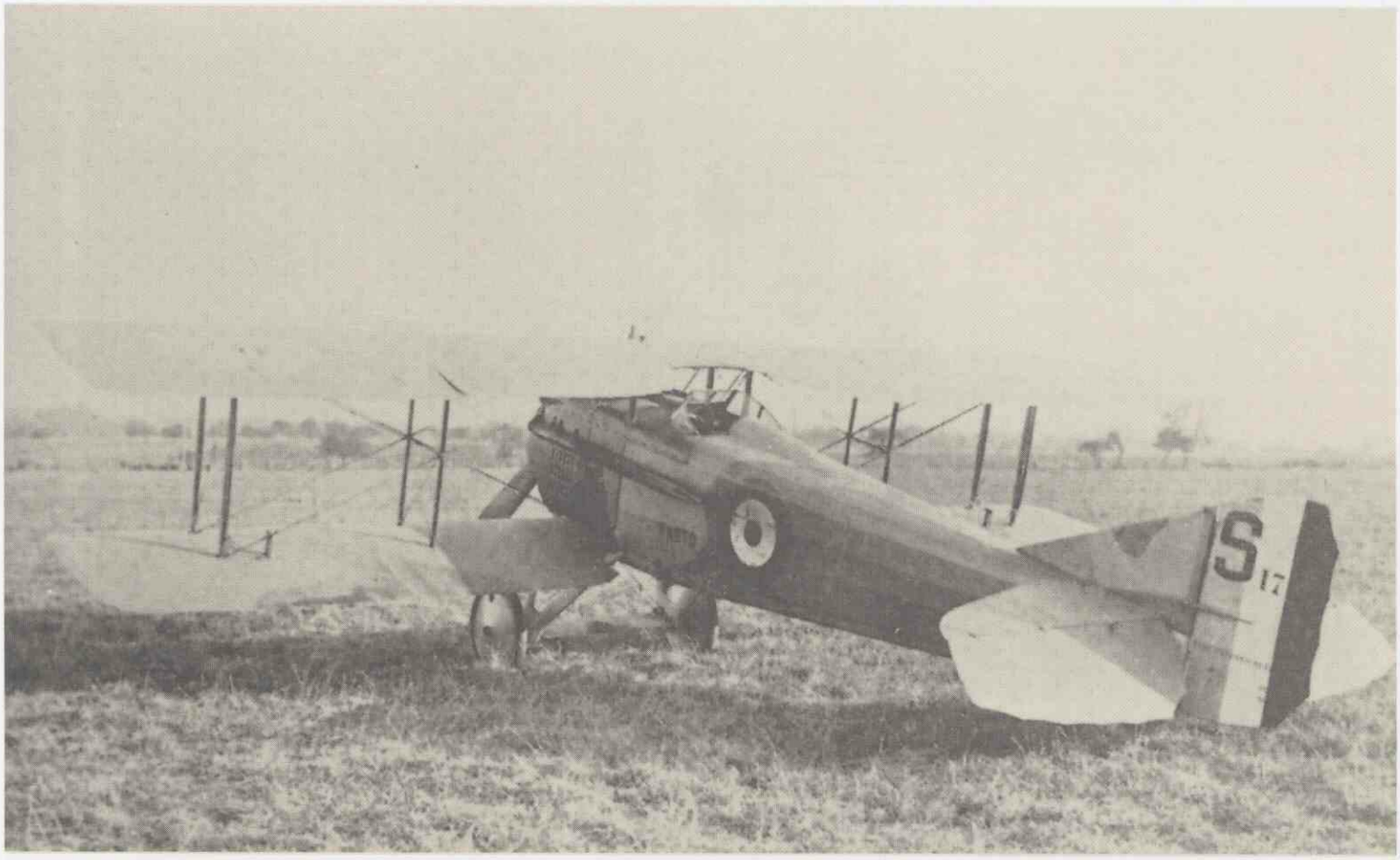
CONFORME a los acuerdos de licencia, la fabricación de motores Hispano-Suiza se organizó repartiendo los números de serie entre los diferentes fabricantes. De esta forma, a los fabricantes ya mencionados y a otros que se fueron añadiendo, les correspondieron los siguientes números:

Independientemente de que no todos los números de serie fueron usados, se aprecia por este reparto que la producción francesa fue la más importante con mucha diferencia. De hecho en Francia se fabricarían durante la guerra 5.130 Hispano-Suiza de 150 y 180 cv, y nada menos que 20.300 Hispano-Suiza con reductor de 200-220 cv.



Centro de Documentación IHCA

*El **Halberstadt D II** (Mercedes 120 cv) fue probablemente el mejor biplano de caza alemán antes de aparecer los Albatros. Frágil en apariencia, el Halberstadt era realmente muy robusto y los pilotos lo apreciaban. Como otros cazas clase D de la primavera de 1916, fue reemplazado en otoño por los Albatros D I y D II.*



Centro de Documentación IHCA

***Spad VII C.1.** Este famoso caza francés, proyectado para obtener máximos beneficios del nuevo motor Hispano-Suiza, fue la montura de los más grandes ases franceses desde finales de 1916 hasta su sustitución por el tipo XIII C.1, sustitución que no fue ni mucho menos automática, pues el tipo VII se siguió fabricando en paralelo con el XIII durante meses. Equipado inicialmente con el motor Tipo 34 (8Aa) de 150 cv, llegó a la plenitud de su rendimiento con el Tipo 34S de mayor compresión (8Ab) de 180 cv. Además de los franceses, usaron el Spad VII sus aliados británicos, belgas e italianos, y el avión fue fabricado con licencia en Gran Bretaña.*

Este año, Birkigt continuó el desarrollo de su motor de Tipo 34 de 150 cv (denominación oficial francesa 8Aa) sin variar la cilindrada de 11,8 litros. Aumentando la compresión de 4,7 a 5,3 y cambiando el carburador obtuvo el 180 cv, llamado "sobrecomprimido". Paralelamente, aumentando el régimen a 2.000 rpm, lo que obligó a usar un reductor, logró el 200 cv. Este motor permitía a Birkigt fijar al motor entre los dos bloques de cilindros una ametralladora o un cañón, que disparaba por dentro del árbol portahélice, desplazado hacia arriba por el reductor. No sabemos cuando se ensayó el motor de 180 cv, que se llamó Tipo 34S (8Ab). El primer motor de 200 cv con reductor, el Tipo 35 (8B), terminó su ensayo oficial de 50 horas en junio de 1916. Los dos se ensayaron en vuelo en varios Spad VII, y las series correspondientes se iniciaron este año, pero su empleo en aviones operativos tendría lugar ya en 1917. El desarrollo final del motor de 11,8 litros será el de 220 cv, combinando el reductor con la compresión de 5,3. Este motor Tipo 35S, sin embargo no aparecerá en el frente hasta 1918.

Centro de Documentación IHCA

***Georges Guynemer** sería el as mítico de Francia. De constitución enclenque, estaba no obstante dotado de una tremenda furia combativa. Tras su primera victoria en la "era del mosquetón", combatió sobre sucesivos tipos del Nieuport hasta lograr su derribo número 18 en agosto de 1916, pasando luego a pilotar uno de los primeros Spad VII llegados al frente.*

GENESIS DEL SPAD

LA compañía creada en 1910 por Armand Deperdussin con el brillante ingeniero Louis Béchereau como cerebro técnico era en 1915 sólo un recuerdo. Mientras Béchereau creaba los famosos Monocoques, los aviones más rápidos del mundo desde 1912 hasta el comienzo de la guerra, su patrón incurría en irregularidades dinerarias, yendo a parar a la cárcel en 1913 por fraude bancario (se suicidará en 1924). Louis Blériot y otros industriales atendieron a la continuidad de la empresa en quiebra, convertida en Société de production des aéroplanes Deperdussin y seguidamente en Société pour l'aviation et ses derivés (Spad), conservando siempre a Béchereau al frente de la oficina de proyectos.

Para el motor Hispano-Suiza de 140 cv (llamado oficialmente en Francia tipo 8A), Béchereau proyectó un monoplaza de caza que se denominó Spad V y voló por primera vez en abril de 1916. Además del motor, La Hispano-Suiza aportaba el sincronizador de ametralladora ideado por Birkigt (probablemente no instalado hasta algo más tarde). El Spad V era compacto, robusto y muy rápido. En mayo fue ensayado oficialmente y aceptado con entusiasmo, siendo el primer pedido para la Aviation Militaire de 268 aparatos, que se denominaron Spad VII y llevarían el motor Hispano-Suiza 8Aa de 150 cv. La velocidad máxima del avión de serie era de 184 km/h a 2.000 m de altitud.

Hay varias versiones de la introducción en el frente del Spad VII. Según Morrow, el coronel Barès designó al teniente Armand Pinsard para ensayar el Spad VII en el frente. El 13 de agosto, Pinsard logró su primera victoria con el nuevo caza. Morrow también dice que Guynemer recibió su Spad el 27 del mismo mes, encontrándolo *merveilleux* y pasando todo el día en su *taxi*.

Bruce (*Spad Scouts)* nos da una versión distinta, y dice que se cree que los dos primeros Spad VII llegados a una escuadrilla del frente fueron los de número de fabricación S.112 y el S.113, entregados el 2 de septiembre a la Escuadrilla N.3 y asignados respectivamente al sargento Sauvage y al teniente Guynemer. Guynemer encontró que el Spad era lo que él soñaba, hizo un derribo en su segundo vuelo sobre su nuevo aparato y el 23 de septiembre logró una triple victoria. Una vez equipada totalmente con Spad VII, la N.3 pasaría a llamarse SPA.3.

Las entregas iniciales de Spad fueron lentas. A fines de octubre las escuadrillas francesas habían recibido sólo 25, si bien Francia había entregado algunos más a los ingleses. Estos decidieron también fabricarlos ya que disponian de la licencia para el motor. Fue ya en 1917 cuando los Aliados pudieron disponer del excelente avión en cantidades sustanciales, pero para entonces, como veremos, los alemanes habían recobrado la superioridad en el aire. ■

* Este artículo es la segunda entrega del publicado en **Aeroplano nº 12** (año 1994).

Los F-86 de la B.A. de Torrejón

Antecedentes

CARLOS HIDALGO GARCÍA

General del E.A.

CON motivo del desarrollo del Convenio Defensivo entre España y los Estados Unidos firmado el 26 de septiembre de 1953, se planteó la conveniencia de renovar las Fuerzas Armadas españolas cuyas dotaciones de material se habían quedado totalmente anticuadas. A estos efectos conviene recordar que la aviación de combate se encontraba ante una carencia extrema de repuestos, por lo que se había trazado un plan de reactivación de la misma para dotarla de 65 Messerschmitt con motor Hispano, 168 Messerschmitt con motor Rolls Royce y 200 Heinkel 111.

Para iniciar este plan, en 1951 se había instalado un motor Hispano-Suiza de 1300 CV en un ME-109, comenzando en 1952 la producción de 35 aviones monoplazas. Sin embargo, el motor no llegó a estar a punto en su montaje sobre estos primeros aviones en el momento previsto, por lo que no fueron entregados a las unidades operativas. Cuando se consiguió la puesta a punto de aquellos ya se había abandonado su producción en serie en favor del Rolls Royce Merlin y el Ejército del Aire había apostado ya (corría el año 1956) por la sustitución de la aviación de caza convencional por la de reactores, lo que no impidió que los últimos ME-109 estuvieran volando hasta 1957-58.

Las citadas dificultades técnicas y los problemas encontrados para la adquisición de motores, hélices y armamento, dejaba a las unidades de caza en precario ya que en las mismas se iba sufriendo cada vez mayores carencias de repuestos, que no podrían ser suplidas, por el buen conocimiento que del material tenía el personal de mantenimiento.

A las deficiencias señaladas se sumaban la falta de características de los aviones disponibles, ya que en dichas fechas los reactores, con sus elevadas prestaciones, habían desplazado a los aviones de hélice, mucho más modestos en sus capacidades e inadecuados, en consecuencia, para asegurar la soberanía en nuestro espacio aéreo ante la posibilidad de intrusiones de aviones desconocidos en el mismo. Mucho menos estaban en condiciones de plantear una hipotética batalla aérea para defender nuestra área de responsabilidad en el caso de una conflagración general o de un conflicto local que nos afectase en cuanto el contrario estuviese dotado de los anhelados aviones de caza con motores a reacción.

En este cuadro general y en el marco del citado Convenio Defensivo se cedía el uso de una serie de instalaciones en suelo español a los Estados Unidos y éstos, entre otras contrapartidas, se aplicaban a modernizar las Fuerzas Armadas españolas y en particular al Ejército del Aire y muy especialmente a las fuerzas de Defensa Aérea. Este plan de modernización afectó fundamentalmente a las bases aéreas donde iban a ubicarse los aviones de caza a reacción, su material de enseñanza aérea, la Red de Alerta y Control y las comunicaciones y servicios en general.

Pero centrándonos en el ámbito de este trabajo hay que decir que la historia de la llegada de los F.86F a España, la potenciación de las bases aéreas a que fueron asignados y los hombres que en aquellos momentos, impulsaban la vida de las unidades estuvieron íntimamente ligados y sería injusto separar a unos de otros ya que las circunstancias de todos y su evolución en el tiempo hicieron la historia que, en este caso, se va a concretar a la Base Aérea de Torrejón y los F.86F que a la misma fueron asignados, sin soslayar las ineludibles interrelaciones con otras Unidades.

Pues bien, como ya es sabido los aviones F.86F llegaron a España cedidos por la USAF en el seno del MDAP (Programa de Defensa y Ayuda Mutua) que afectaba no solo en España sino a otros países que también recibían F.86F y aplicado al nuestro como consecuencia del ya citado Convenio de Defensa.

El plan consistía en ir transfiriendo F.86F procedentes de unidades de la USAF que eran desactivadas o provistas de nuevo material. Estos aviones se enviaban dados de baja a Francia o el Reino Unido, donde una vez revisados eran trasladados en vuelo a la Base Aérea de Getafe, en nuestro caso, donde se recepcionaba, y se mantenían hasta que eran distribuidos a las Unidades a que se destinaban. Este movimiento obligó a establecer en Getafe un contingente de personal dedicado al mantenimiento en 1er. Escalón de los aviones que esperaban su turno de volar a su unidad de destino o entrar en CASA si requerían algún mantenimiento de nivel superior.

El programa inicial de entregas estaba coordinado globalmente con el año fiscal norteamericano de los ejercicios 1954, 1955 y 1956, que comprendía el período de octubre del 54 a octubre del 55 y así sucesivamente hasta octubre del 57.

A cada uno de estos períodos de actividad económica les correspondían tres grandes bloques de entregas que estaban ajustadas como sigue:

Octubre de 1954 a octubre de 1955 - 90 aviones
Octubre de 1955 a octubre de 1956 - 90 aviones
Octubre de 1956 a octubre de 1957 - 90 aviones

que sumaban los 270 aviones que iban a dotar el Ejército del Aire, que serían adquiridos junto a repuesto de avión y motor para un año, con créditos del MDPA.

Las fechas límite de entrega, ya más precisas, introducían un ligero retraso para los últimos 30 aviones y se ajustaban como sigue:

N° de aviones a entregar:	Fecha prevista:
2 F.86F	1 de julio 1955
25 F.86F	1 de octubre 1955
25 F.86F	1 de enero 1956
25 F.86F	1 de abril 1956
15 F.86F	1 de julio 1956
30 F.86F	1 de octubre 1956
30 F.86F	1 de enero 1957
30 F.86F	1 de abril 1957
30 F.86F	1 de julio 1957
30 F.86F	1 de octubre 1957
30 F.86F	1 de enero 1958

En principio un plan escalonado que, no obstante, parece demasiado ambicioso, pues se trataba de absorber un gran volumen de material de una tecnología totalmente nueva. No obstante, los resultados obtenidos parecen avalar el plan de entregas inicialmente trazado, en cuanto se refiere a la primera unidad organizada.

Centrándonos en el mismo podemos observar que hay dos aviones más de los 270 previstos. Estos dos aviones fueron entregados al principio con objeto de que los especialistas tuviesen sus primeros contactos con los aviones manipulando precisamente sobre estas dos unidades "sacrificadas" a tal propósito. Posiblemente fue la solución más adecuada al momento pero hay que significar que en adquisiciones de otro material estadounidense este procedimiento no ha vuelto a repetirse. En la recepción de los F.104, F.4 ó F.18 se han adquirido sistemas maquetizados que han permitido estudiar los aviones en detalle sin sacrificar ningún elemento para dedicarlo al aprendizaje.

El 1 de julio de 1958 las cifras habían evolucionado de forma que el total de aviones recibidos era de 226, cuando ya deberían haber sido entregados los 272 convenidos y, de este total, 209 estaban distribuidos entre las Unidades y 17 en Maestranza. Durante este período siempre existió un elevado número de aviones en Getafe pendientes de recepción y distribución, lo que convirtió a esta base en una importante unidad de reactores sin que, no obstante, estuviese previsto que fuese a estar dotada permanentemente de este tipo de material.

Es interesante reseñar que el 16 de diciembre de 1954, mediante Ley, se habilitó un Suplemento de Crédito de 7.701.036,10 pts. "para pago de los gastos que ocasione el desplazamiento y estancia de comisiones y cursos en el extranjero realizados como consecuencia del pacto con Norteamérica." Esta actividad docente permitió que a primeros de julio de 1955, es decir a la llegada de los dos aviones dedicados a la instrucción del personal especialista y tres meses antes de la recepción del primer lote de 25 aviones, ya habían realizado cursos de transformación al material F.86F, en instalaciones de la USAF, tanto en Alemania como en Estados Unidos, un total de 59 Jefes y Oficiales, así como 334 Suboficiales, Clases de Tropa y 7 civiles. Además, otras 80 personas se encontraban realizando cursos, como se detallaba en un informe enviado al Alto Estado Mayor en la fecha citada.

La cifra parece modesta si se tiene en cuenta el número de bases a transformar y el número de aviones a sostener. Sin embargo, las demoras en la activación de las unidades permitieron que el número de personas preparadas fuese más coherente con las necesidades que se iban presentando. Es interesante reseñar, respecto a las necesidades de personal especialista, que la Dirección General de Industria destacaba permanentemente en sus informes de la época la falta de personal capacitado para mantenimiento en 1er. escalón de los aviones F.86F que se acumulaban en la B.A. de Getafe pendientes de su destino a las Unidades. En cambio, destacaba que en aquellas en que se disponía de este material, su comportamiento era bueno y el personal de mantenimiento era capaz, en general, de solucionar los problemas que se presentaban siempre y cuando se dispusiese del repuesto necesario, que como en tantas ocasiones eran el punto débil del sistema.

En cualquier caso, como ya se ha apuntado, el plan de activación de unidades resultaba muy ambicioso al intentar poner en funcionamiento demasiadas en un corto espacio de tiempo, cuando ello implicaba un salto tecnológico muy superior a cualquier otro acometido hasta el momento, exigiendo unas modalidades operativas y logísticas que introducían cambios drásticos respecto al pasado.

Sea como sea, el Estado Mayor del Aire informaba al Ministro en diciembre de 1954 que las provisiones de activación de las unidades y la dotación inicial de las mismas sería el siguiente:

- Base Aérea de Manises se activaría en abril de 1955 con 25 aviones
- Base Aérea de Valladolid se activaría en julio de 1955 con 25 aviones
- Base Aérea de Son San Juan se activaría en octubre de 1955 con 25 aviones

El resto de las bases se activarían durante 1956.

No obstante, esta previsión inicial fue rectificada sobre el mismo documento original que quedó como sigue:

- Base Aérea de Manises se activaría en julio de 1955
- Base Aérea de Valladolid se activaría en octubre de 1955
- Base Aérea de Son San Juan se activaría en diciembre de 1955

Las demás bases deberían activarse en 1956.

Este plan de renovación de las Unidades sufrió varias modificaciones y, finalmente, en un informe del EMA para el Tte. Gral. Jefe del Alto Estado Mayor se fijaron las siguientes fechas de activación y efectivos de dotación:

Manises con 2 escuadrones	1° de octubre 1955
Son San Juan con 1 escuadrón	1° de enero 1956
Villanubla con 2 escuadrones	1° de abril 1956
Torrejón con 1 escuadrón	1° de julio 1956
Morón con 1 escuadrón	1° de noviembre 1956
Zaragoza con 1 escuadrón	1° de abril 1957
Reus con 2 escuadrones	En 1958

A pesar de todo, hay que recordar que en la Base Aérea de Manises, el 11 Escuadrón dotado de F.86F se activó el 1° de octubre de 1955, lo que representa un acierto importante en un programa de la magnitud como el que nos ocupa, mientras que el 12 Escuadrón se organizó a principios de 1956. En cambio, la activación de otras unidades fue menos afortunada pues las Bases Aéreas de Valladolid y Reus no fueron dotadas de aviones F.86F, y Torrejón tuvo un retraso de tres años, más imputable a la infraestructura y cambios en las decisiones que a la entrega de los aviones.

LOS PREPARATIVOS

EN 1957 el Director General de Industria y Material se dirigía al Coronel Jefe de la B.A. de Torrejón para comunicarle que habían sido entregadas al Jefe del Escuadrón de Abastecimiento de la Unidad las relaciones de materiales "Repuestos para aviones F.86F de la 3ª Ala, calculados para 90 aviones durante 180 días, así como los equipos y herramientas necesarias". Así mismo, comunicaba que se había adjuntado la lista de repuestos para 1° y 2° Escalón de la 3ª Ala para 75 aviones y 180 días.

Todo ello con objeto de que se confeccionasen las fichas de movimientos de aviones y los niveles de reposición. Para los cálculos se advertía que los aviones que correspondían a Torrejón serían 30 y el período de reposición de 90 días, por lo que el nivel inicial debía calcularse en 1/3 x 1/2 = 1/6 del listado suministrado.

Por otra parte, ya a principio de año la citada autoridad había comunicado a la Maestranza de Madrid que sería el depósito del material que dotaría a la futura 3ª Ala, pero que de momento no se suministrase nada a Torrejón por carecer de instalaciones. Sin embargo, en enero de 1958 se insta a la citada Maestranza a que envíe a Villanubla y Torrejón el material que le falta con cargo al programa "Deficiencias" al objeto de dotar a la 3ª Ala.

De todo ello se infiere que bajo la denominación de 3ª Ala se agrupaban los dos Escuadrones de Villanubla y el Escuadrón de Torrejón y que, posiblemente, dicha denominación genérica tuviese el propósito de facilitar los cálculos de necesidades. Sin embargo, este tipo de aproximación no parece adecuada ya que si en ambas bases se iba a establecer un 2° escalón de mantenimiento, hay utillaje que debería dotar a ambos independientemente del número de aviones a mantener.

Por si fuera poco el retraso e indefinición existentes, en 1958 se decidió crear el Escuadrón de F.86F en la B.A. de Talavera, por lo que se ordenó que el 50% del material destinado a Villanubla se trasladase a la base anteriormente citada.

La decisión estuvo documentada por un informe del Jefe del Mando de la Defensa al Ministro del Aire fechado el 16 de mayo del 58 en el que aconseja el despliegue de uno de los escuadrones de Valladolid a la B.A. de Morón, aduciendo una mejor situación táctica así como disponerse de una pista adecuada y el apoyo a las operaciones de una unidad de radar en sus proximidades, circunstancias que no concurrían en Valladolid. Respecto al segundo escuadrón, se aconsejaba su despliegue a Talavera, con lo que se homogeneizaba la enseñanza, se completaba la instrucción en reactores y, lo más importante, se descargaba a las unidades de la función de instruir a las tripulaciones recién destinadas, lo que mejoraba su operatividad al no distraer tripulaciones ni horas de vuelo en una función que no era la principal de la unidad. Obviamente el argumento estaba bien fundamentado, teniendo en cuenta la homogeneidad del material que dotaba a las unidades.

Por su parte, el Estado Mayor, en otro informe fechado el 19 de mayo del 58, se mostraba partidario de mantener el segundo Escuadrón en Valladolid y que el sistema de adaptación al F.86F se siguiese haciendo en las unidades o más concretamente en Manises, que era la única preparada en aquellas fechas para hacerlo.

De esta forma la 3ª Ala quedó distribuida entre Morón, Talavera y Torrejón, lo que de alguna manera desaceleró la puesta a punto de ésta, ya que la dotación de las dos primeras resultaba más apremiante que esta última, por lo que en octubre de 1958 se dotó a la Escuela de Reactores con un Escuadrón de "Sabres" con la misión de desarrollar un curso de adaptación a este material de 40 horas de vuelo, para pilotos que ya tuviesen hecho el Curso de Reactores en T.33.

Estas vacilaciones iniciales debieron influir en el hecho de que Torrejón, que debería haber sido dotada con un Escuadrón de F.86F en 1956, se encontrase con que en octubre de 1957 no solo no había empezado a actuar, sino que al cambio de despliegue citado venían a sumarse las dudas operativas sobre la viabilidad de instalar en dicha base el 61 Escuadrón por las interferencias que su actividad aérea podía representar para el tráfico de Barajas. En consecuencia, se estudiaba como alternativa su instalación en la Base Aérea de Getafe o en la de Albacete, con las obvias ventajas de la primera en cuanto a un conocimiento previo del material F.86F que venían recibiendo desde hacía más de dos años, y la libertad de espacios aéreos que siempre han concurrido en la segunda. En documentos de dicha fecha se apremiaba a tomar una decisión, ya que se trataba de asignar fondos en el presupuesto del 57-58 a una unidad u otra en orden de adecuar las instalaciones al fin que iban a tener que soportar. En la directriz del documento que pide la decisión se dice algo tan inconcreto como familiar últimamente, y era que debería conseguirse alguna economía respecto al presupuesto del 56-57 para lo cual se reduciría la contratación de personal y el consumo de combustible, dándose prioridad a las instalaciones y planes de instrucción de los reactores.

Así a Torrejón se le asignaba una partida de las contrapartidas recibidas de Estados Unidos que se dedicaban a la construcción de 20 barracones, cocheras, pabellones de Oficiales y Suboficiales, Mayoría, Servicios, Jefatura de la Base y Central Eléctrica.

Todo ello sí es una fuerte desviación del plan inicial, en el cual, como se ha dicho, se preveía la activación de la unidad durante 1956 y que como veremos más tarde no se produjo hasta 1959.

LA FASE INICIAL

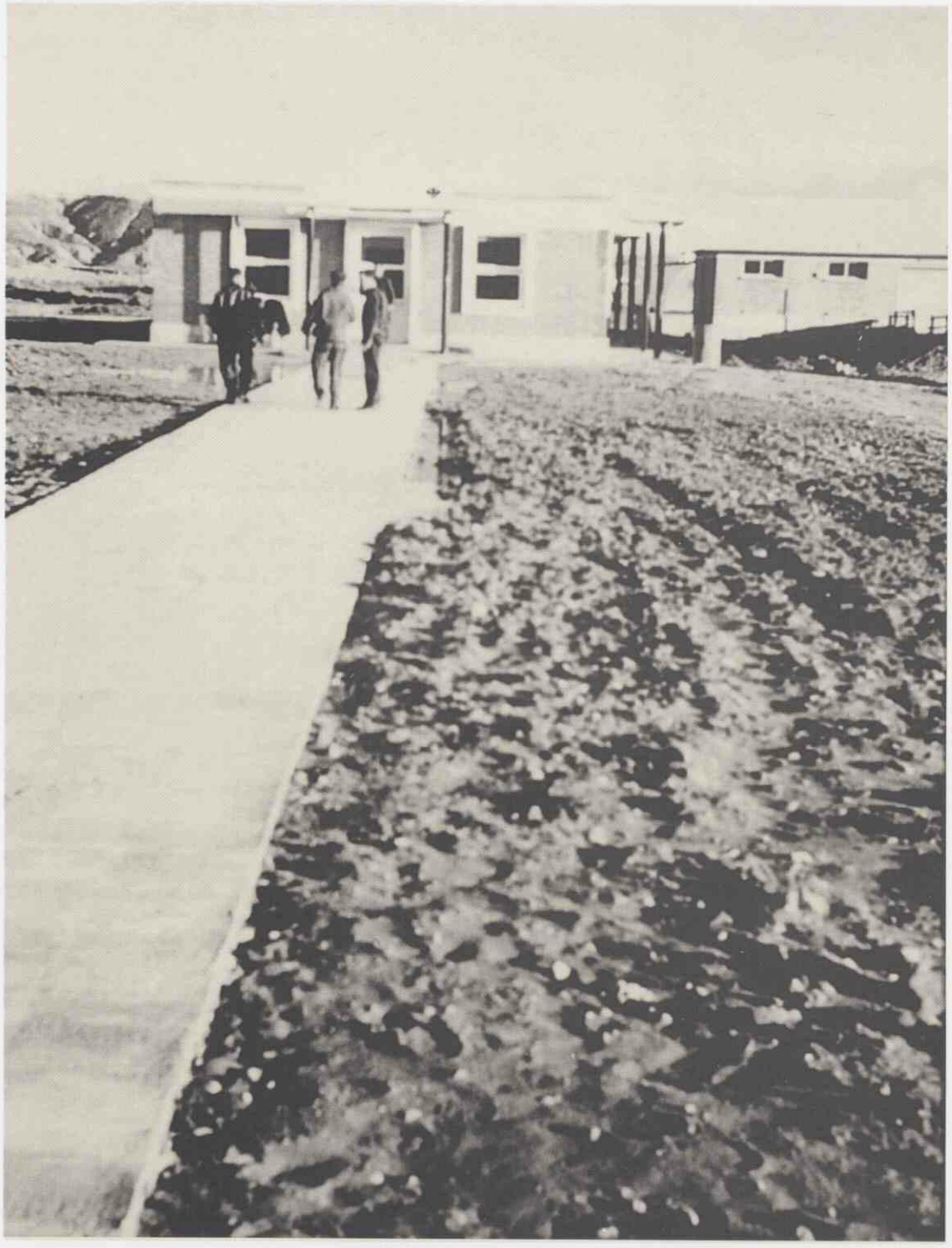
NO obstante, que nadie piense que en 1957 no había nada construido en la Base Aérea de Torrejón. Por el contrario, la base figuraba como tal desde el destino de su primer Comandante, el Coronel D. Mariano Cuadra Medina el 14.11.54 ya que hasta dicha fecha las referencias mencionan el Aeródromo de Torrejón.

En sus orígenes los terrenos iban a ser destinados a establecer en ellos el aeropuerto civil, pero fueron desechados por su lejanía. Adquirió entonces los terrenos el Ministerio del Aire, quien los puso a disposición del INTA en 1947. Posteriormente, con motivo de los acuerdos hispano-norteamericanos éstos escogieron la pista de ensayos de Torrejón, para implantar sobre ella la nueva gran pista y desarrollar la futura base conjunta en su zona Este. En esta ubicación se construyeron tres áreas de diferente aplicación funcional: la española, la norteamericana y una común como eran las pistas, aparcamientos e instalaciones de control de tráfico. Pues bien, en 1957 esta parte común estaba terminada así como lo que se podía apreciar de la parte norteamericana, pero la zona española que se centraba en torno a lo que actualmente son las instalaciones del 43 Grupo y estaban constituidas por el edificio del Escuadrón de Vuelo, el de Mantenimiento, así como el edificio de Abastecimiento, la Jefatura, que además albergaría la mayoría y los servicios de personal y administrativos, se encontraban sin construir.

Algunas instalaciones claves en el funcionamiento de una Unidad Aérea, tenían ubicaciones provisionales, como el Escuadrón de Abastecimiento, que era un barracón de aluminio ondulado sobre base de ladrillo, y lo mismo ocurría con los alojamientos de tropa, armamento, servicios eclesiásticos, el botiquín, etc., que contaban con instalaciones provisionales. En consecuencia, resultaba urgente decidir la alocación de medios en los presupuestos si finalmente se iban a recibir los aviones, pues en la citada fecha no se estaba en condiciones de recepcionarlos ni se disponía del personal que debía mantenerlos y operarlos.

No obstante, el autor puede dar fe que en septiembre de 1957 se inauguró la pista de la Base Aérea de Torrejón.

Los hechos ocurrieron de la forma siguiente: El Suboficial de Servicio en la torre de control llamó al Oficial de Vuelo y más o menos le dijo: "Mi Teniente, va a tomar tierra un C.47 de la USAF". La noticia impactó al pequeño grupo de Oficiales que estábamos reunidos en aquel momento, en primer lugar porque era el primer avión que tomaba tierra en la pista y en segundo lugar porque "C.47" sonaba a avión de prestaciones desconocidas ya que lo que sí se rumoreaba era el destino a la base de los B.47. En cualquier caso, corrimos al pie de la antigua torre del INTA, cerca de la cual nos encontrábamos, para ver aterrizar al desconocido pionero. No tardamos en regresar un tanto desilusionados cuando vimos aterrizar un modesto DC.3 por la pista 23 que, tras rodar hasta la primera intersección giraba a la izquierda



Archivo Monterde

Entrada al 61 Escuadrón. Todavía carece del cartel identificador.

Cuadro n.° 1
Fecha de destino y aptitud en reactores de los primeros oficiales del 61 Escuadrón

- Cap. D. César Villalonga Alonso
  Curso de Reactores en Talavera en 1954, de instructor en T.33 en Furstenfeldbruk. Adaptación al F.86 en la B.A. de Hacshice en Alemania. Destinado en B.A. de Torrejón en octubre de 1957, procedente del Ala 1.
  Jefe de Operaciones del 61 Escuadrón.
- Cap. D. Carlos Baudot Mansilla
  Curso de Reactores en Furstenfeldbruk en 1955. Curso de Tiro en F.86 en Williams. Estados Unidos. Destinado a la B.A. de Torrejón en julio de 1957.
  Jefe de la 1ª Ella. del 61 Escuadrón
- Cap. D. Pedro Monedo Somacarrera
  Curso de Reactores en T.33 y F.86 en Estados Unidos en 1956. Destinado a la B.A. de Torrejón en julio de 1957 procedente del Ala 2.
  Jefe de la 2ª Ella. del 61 Escuadrón.
- Cap. D. Vicente Roa Labra
  Profesor de la Escuela de Reactores. Curso de Tiro en F.86 en Williams. Estados Unidos en 1957. Destinado a la B.A. de Torrejón en noviembre de 1957.
  Posible Jefe de la 3ª Ella. del 61 Escuadrón.
- Cap. D. Mariano Ortiz Rojo
  Curso de Reactores en Furstenfeldbruck en 1956. Curso de F.86 en Williams. Estados Unidos en noviembre de 1956. Destinado a la B.A. de Torrejón en septiembre de 1957.
  Jefe de la 4ª Ella. del 61 Escuadrón. En marzo de 1958 cambió de situación
- Cap. D. Fernando Esteban Rodríguez Sedano
  Curso de T.33 en Furstenfeldbruck, Alemania. En 1956-57 hace el curso de F.86 en Estados Unidos. Destinado a la B.A. de Torrejón en noviembre de 1957, procedente del Ala 1.
- Cap. D. Carlos Valero Alonso
  Curso de Reactores en Furstenfeldbruck en 1956 y de F.86 en Estados Unidos en el mismo año. Destinado a la B.A. de Torrejón en noviembre de 1957.
- Tte. D. José Mª García Riera
  Curso de T.33 en Talavera en 1957. Destinado a la B.A. de Torrejón en julio de 1957. Sin curso de F.86. Cambia de destino en octubre de 1957.
- Tte. D. Carlos Hidalgo García
  Destinado en la B.A. de Torrejón en julio de 1957. Sin curso de reactores. Enviado el mismo año a Estados Unidos para realizar curso en T.33 y curso de Tiro en F.86.

para dirigirse al aparcamiento americano y dándonos su cola entre despectivo y altanero. Así se vivió la inauguración de la pista de la base a nivel de la oficialidad y se ignora si a otros niveles hubo mayores celebraciones. Lo cierto es que los F.86F no se encontraban allí para participar en el evento.

Esta anécdota nos centra en la situación de la Base Aérea de Torrejón en el verano-otoño de 1957, donde según los planes previstos ya deberían haber llegado los F.86F y donde la realidad era que aún se dudaba de la ubicación de un Escuadrón en la misma. A pesar de ello las obras en las instalaciones españolas seguían a buen ritmo y desde la parte que ocupábamos parecían un espejismo que se agrandaba con el paso del tiempo. En realidad disponíamos de un pequeño bar con tres o cuatro habitaciones para los Oficiales de servicio, próximo a la torre del INTA, donde se ubicaba la jefatura de la base, mientras la tropa se alojaba también en las instalaciones del INTA. El edificio citado, al que podríamos calificar como embrión de Pabellón de Oficiales, era un adosado del barracón de mantenimiento y persiste en nuestros días con el número 1201.

En 1957 empiezan a ser destinados a la B.A. de Torrejón mandada por el Coronel D. Mariano Cuadra Medina los Jefes y Oficiales del S.V. que se relacionan en el cuadro n° 1 y que fueron el núcleo sobre el cual se constituyó la futura Unidad de Fuerzas Aéreas. Durante 1958 siguió una lenta incorporación de pilotos hasta que en 1959 se produce un destino masivo de personal.

En 1957 la Lista de Revista de la Mayoría de la B.A. de Torrejón relaciona un total de 33 pilotos, incluyendo a los ya citados en el Cuadro n° 1 y a los pertenecientes al Grupo de Experimentación. Sin embargo, estos últimos nunca estuvieron integrados en la Unidad de Reactores.

También hay que significar que la presencia de alguno de los Oficiales que aparecen el Cuadro n° 1 fue efímera como puede apreciarse en el mismo, donde se detalla la fecha de incorporación de cada uno a la Unidad, su aptitud en reactores y su destino fuera, cuando se produjo prematuramente.

La plantilla total de la base era de 150 hombres desde el Coronel al último Cabo Ayudante y además contaba con 164 soldados y 27 Alumnos Ayudantes de Ingenieros Aeronáuticos, cuya escuela, como es sabido, se encontraba en la zona del INTA.

En esta época la unidad tenía una plantilla de 26 aviones de los que 6 estaban desplegados en Getafe en estado operativo, según los partes de la época.

Se aseguraba que la llegada de los F.86F a Torrejón era inminente, que incluso estaban en Getafe y que pronto se iniciarían los vuelos desde dicha base, como así fue a finales de 1957. Pero hasta que llegó aquel momento el único material volante del que se disponía en la Base era dos avionetas L.8C, en las que realizaban las prácticas de vuelo los pilotos destinados y se hacían cosas tan emocionantes como ir a buscar material a la Maestranza de Cuatro Vientos o cosas extravagantes, vistas con la óptica de hoy día, como dar volteretas en la zona que ocupa la Avenida de América y Francisco Silvela.

LA FUNDACIÓN DEL 61 ESCUADRÓN

LA primera fecha que se ha encontrado como reconocimiento público de la existencia del 61 Escuadrón ha sido el 5 de abril de 1958, fecha en que dicha Unidad aparece adscrita al Mando de Defensa Aérea constituido, como se sabe, por Decreto del 13 de abril de 1956 (BOE 11 1/56).

Pero aunque no ha aparecido un documento específico creando el 61 Escuadrón, lo cierto es que el 24 de septiembre de 1957 se nombra Jefe de la Unidad de Vuelo de la Base Aérea de Torrejón, al Comandante D. Anselmo Martínez Pesquera, y que en Getafe los aviones del 61 Escuadrón empiezan a volar en el último trimestre de 1957, y a partir de abril aparecen referencias genéricas a la base y específicas al Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

En el cuadro n° 2 se relacionan los sucesivos Coroneles

Archivo Monterde

El escuadrón se autoidentifica con un gran cartel a la entrada del edificio.

Jefes de Base o Ala mientras los F.86 permanecieron en Torrejón y en el cuadro n° 3 se cita a los Jefes del Escuadrón de F.86.

En cualquier caso, entre las fechas citadas como de creación del 61 Escuadrón y la de nombramiento de su primer Jefe hay unos 6 meses de diferencia que sería el margen de error en el peor de los casos.

Por otra parte, como las instalaciones del Escuadrón no permitían albergar y operar a los F.86F los pilotos, mecánicos y aviones empezaron a actuar, como se ha dicho, desde la B.A. de Getafe, donde al carecer también de instalaciones adecuadas se preparaban los vuelos o trabajos desde tiendas de campaña habilitadas a estos efectos.

Los pilotos de reactores con aptitud de F.86 que figuran en el cuadro n° 1 fueron los que iniciaron los vuelos de los F.86F de Torrejón que operaban desde la B.A. de Getafe desde 1957.

Cuadro n.° 2
Coronel Jefes de Base o Ala durante la presencia de los F-86 en la B.A. de Torrejón

Cor.	D. Mariano Cuadra Medina	Noviembre 1954. Febrero 1960
"	D. Antonio de Alos Herrero	Marzo 1960. Agosto 1965
"	D. Gonzalo Hevia Alvarez de Quiñones	Agosto 1965. Junio 1967
"	D. Rafael Lorenzo Vellido	Junio 1967. Junio 1975

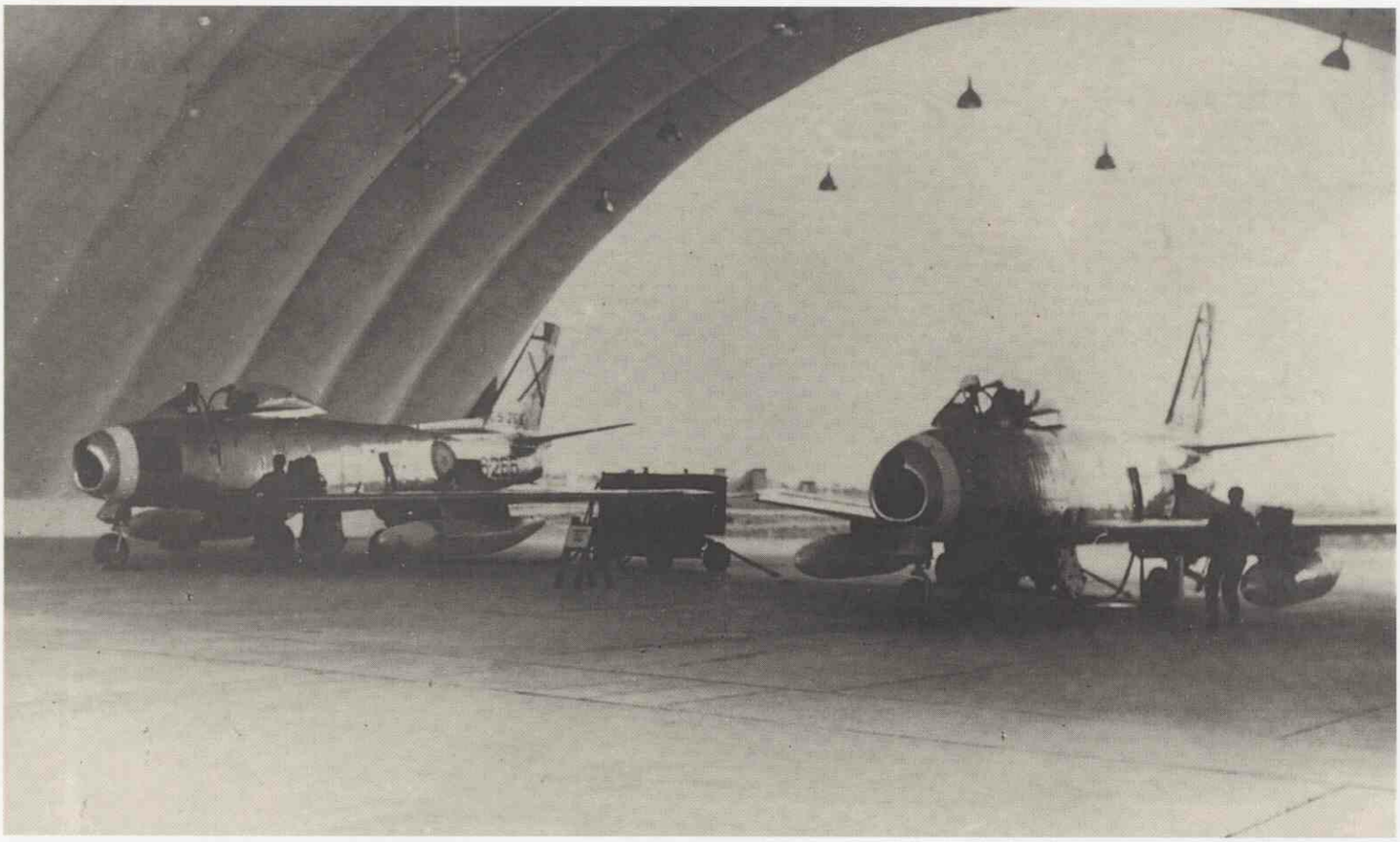
No podemos olvidar que compartiendo esfuerzos con las tripulaciones y la Jefatura de la base se encontraban también en estos primeros estertores de la Unidad un grupo de personal de tierra y especialistas que genéricamente, ya se han citado anteriormente, y de los que 32 prestaban apoyo directamente en Getafe.

Como consecuencia de esta actividad aérea se originaron los primeros incidentes en vuelo en los que aparecen involucrados pilotos y aviones del 61 Escuadrón. El primero se registró el 20 de marzo de 1958, es decir antes que fuese creado oficialmente el 61 Escuadrón. Se trató de la colisión en vuelo de los aviones C.5/216 y C.5/223 por deslumbramiento de uno de los pilotos y con el resultado de daños menores para el material y sin consecuencias para el personal. Posteriormente, el 9 de octubre del mismo año se produjo el lanzamiento de los tanques al despegue del avión C.5/161, al haber percibido el piloto olor a quemado. El aterrizaje posterior se produjo sin más incidentes.

LA CONSOLIDACIÓN DE LA UNIDAD

LA Unidad estuvo operando en estas precarias condiciones durante algo más de un año, pues en mayo de 1959 al haberse terminado las obras básicas para poder operar desde Torrejón se produjo el traslado de los aviones a la zona de aparcamiento asignado al 61 Escuadrón, que era aproximadamente la que actualmente ocupan los aviones del Grupo 43.

Las instalaciones disponibles en aquel momento eran la Jefatura de la Base, que se había trasladado desde la anti-



Archivo IHCA

Dos F.86 del Ala nº 6 montando el servicio de alarma.

gua torre de control existente en las instalaciones del INTA, el hangar de mantenimiento y cinco barracones con base de mampostería y la parte superior metálica que hacían de almacén de abastecimiento y eran del mismo tipo que los que albergaban capilla, el botiquín o las compañías de tropa. El edificio del 61 Escuadrón que estaba sin terminar se finalizaría poco después.

En realidad el 3 de mayo se había producido un ensayo general de lo que podría ser operar desde la plataforma de Torrejón al estacionarse en la misma 92 F.86F, de los que 88 desfilaron sobre la Castellana dando una muestra del nivel de instrucción alcanzado por las tripulaciones y del poder aéreo de que el Ejército del Aire disponía en aquel momento.

Como miembros de aquella formación se encontraban ocho pilotos del 61 Escuadrón, que fueron el Coronel Cuadra, el Tte. Cor. Elvira, los Comtes. Sepúlveda y Calvo Ugarte y los Capitanes Baudot, Monedo, Villalonga y Olaya, que formaron la 2ª y 4ª Escuadrillas, todos ellos relacionados en el cuadro de pioneros ya reseñado excepto el Cap. Olaya que se incorporó a la Unidad en 1958.

Los ocho aviones participantes más los cuatro reservas

Archivo M. Peral

El Tte. Martínez Peral fue el creador del emblema del "Gato" que utilizan los aviones del Ala 12 en el momento actual.

Cuadro n.º 3
Jefes del Escuadrón de F.86

Comte.	D. Anselmo Martínez Pesquera	24.09.57 al 03.10.58
"	D. Benjamín Sepúlveda Pariente	01.10.58 al 24.09.59
"	D. Antonio Calvo Ugarte	24.09.59 al 03.09.61
"	D. Benjamín Sepúlveda Pariente	28.09.61 al 29.05.62
"	D. Antonio Calvo Ugarte	29.05.62 al 28.05.63
"	D. Trinidad Fernández Muñoz	28.06.63 al 29.05.64
	Pérez de Guzmán y Escrivá de Romani	02.06.64 al 03.07.64
"	D. José L. Martorell Guisasola	15.01.65 al 09.12.67
Tte.Cor.	D. Francisco García Díaz	09.12.67 al 25.02.71

Jefes del Escuadrón de F.86 desde su creación a su disolución. No se incluyen los que en algún momento lo fueron con carácter temporal.

Cuadro n.º 4
Pilotos de reactores destinados en el Ala 6 o en el 61 Escuadrón en 1959

Coronel	D. Mariano Cuadra Medina **
Tte. Cor.	D. Emiliano Barañano Martínez **
Tte. Cor.	D. César Elvira Pisón **
Comte.	D. Francisco López Mayo
	D. Anselmo Martínez Pesquera **
	D. Benjamín Sepúlveda Pariente **
	D. José Viema Sieira
	D. Antonio Calvo Ugarte **
Capitán	D. Carlos Baudot Mansilla **
	D. Pedro Monedo Somacarrera **
	D. Carlos Valero Alonso **
	D. Esteban Rodríguez Sedano **
	D. Vicente Roa Labra * *
	D. César Villalonga Alonso **
	D. José L. Olaya Pina
	D. Carlos Pérez Caballero Martínez
	D. Guillermo Delgado Olivares
	D. Agustín Palomino Valencia
	D. José Chillón Ortega
	D. Roberto Seoane Cortés
	D. Manuel Ruiz Martínez
	D. Manuel García Riera
Teniente	D. Fernando Díaz Sintes
	D. Antonio Ordovás Artieda
	D. José Ramón Sáenz de Santamaría *
	D. Francisco Mira Pérez *
	D. José L. Revueltas Salinas*
	D. José de la Fuente Arévalo *
	D. Jaime Pelayo Martorell Balien *
	D. Ventura González Moñino *
	D. Baldomero Monterde Fomos *
	D. Marcelino Sánchez López *
	D. Carlos Hidalgo García **
	D. Roberto Alonso Gárate *
	D. Pablo Martínez Peral *
	D. Alfredo Arija Arrabal *
Subteniente	D. José L. Mata Pérea ***

* Oficiales con curso de reactores recién terminado en EE.UU.
** Oficiales que figuran en el Cuadro n° 1 como pioneros en la Unidad.
*** Primer Suboficial de Complemento reactorista de la Unidad.

correspondieron al 61 Escuadrón. Sin embargo, solo los C.5/251, 254, 248 y 185 están identificados.

Es de significar que en dicha fecha el edificio que albergaría al 61 Escuadrón estaba sin terminar, careciendo incluso de instalación de servicios, como se cita en "Un día en la vida de 100 pilotos de "Sabres" de Rafael de Madariaga, publicada en Aeroplano n° 10.

El 6 de junio de 1959 se creó el Ala de Caza n° 6 con el 61 Escuadrón como su unidad de Fuerza Aérea, y a dicha Ala pasaron destinados los componentes del citado Escuadrón, que hasta aquella fecha había pertenecido a la Base Aérea de Torrejón. Pocos días después, el 29 de junio de 1959, el nombre cambió a Ala n° 6, al igual que sucedió con las otras Alas de Caza.

La personalidad de la unidad fue consolidándose con la incorporación de nuevas tripulaciones a lo largo del año 1959. Este nuevo personal venía ya con el curso de reactores completo, incluyendo su adaptación al F.86F. Un número importante de los mismos había recibido su instrucción en Estados Unidos y habían incluso realizado el curso de tiro con este material.

En el verano de 1959, se encontraban destinados en el Ala n° 6 ó en el 61 Escuadrón el personal piloto de reactores que se relaciona en el cuadro n° 4.

Cuando empezaron a incorporarse estas nuevas tripulaciones, el Jefe del Escuadrón era el Comte. D. Benjamín Sepúlveda Pariente, quien fue relevado por el Comte. D. Antonio Calvo Ugarte, como se indica en el cuadro n° 3.

El Comte. Ugarte había hecho el curso de reactores en la base de Furstenfeldbruck, en Alemania, y después de estar destinado en Talavera como profesor, llegó a a la Base Aérea de Torrejón en septiembre de 1957, y una vez hecho el curso de adaptación al F.86F en la B.A. de Manises empezó a volar con los pioneros de aquel año mientras organizaba el Escuadrón de Abastecimientos y/o Mantenimiento, labor en la que iban rotando los Comtes. destinados en el Ala.

Pero como es natural este grupo de pilotos poco hubiese podido hacer de no estar apoyados por otro más numeroso de personal de otras escalas, cuerpos y especialidades que son los que figuran en el cuadro n° 5.

El personal que aparece destinado en el Ala n° 6 es el que globalmente se relaciona en el citado cuadro, sin haber descendido al detalle nominal de cada especialidad por el largo listado que representaría y admitiendo que pueda existir alguna desviación que no se haya podido detectar. Sin embargo, estas cifras y estos nombres están documentados y responden a un corte en el tiempo que coincide con la creación oficial del Ala y que a buen seguro se modificó rápida-

Archivo M. Petal

El Tte. Martínez Peral en el avión de Caza nª 6 al que se aprecia el emblema que él mismo diseñó.

Archivo IHCA

Formación de F.102, F.104 de la USAF con los F.86 del Ala de Caza nª 6 en diciembre de 1960 combinada de módulos y FF.AA, Los F.102 habían sustituido a los F.86D para realizar un servicio de alarma durante la noche.

Archivo Olaya

El Tte. Monterde en vuelo en el invierno de 1960.

Cuadro n.° 5
Personal de Cuerpos y Escalas destinados en el Ala 6 en 1959

Servicio de Tierra

Comte.	D. Rafael Collado Acosta
Cap.	D. Félix Rengifo Femández
"	D. José Gómez Martínez
"	D. Alejandro Martínez Camino
"	D. Juan José Escrivá de Romaní
"	D. Manuel López Ayerbe
"	D. Eladio Muñoz Mtnez.-Esperanza
Tte.	D. Francisco Ferrer Gómez
"	D. José Ripoll Diez
"	D. Arturo Pérez Pascual

Escala de Especialistas

Cap.	D. José Bengoa Pérez
Tte.	D. Ricardo González Suaces
"	D. José Amat Terol
"	D. Joaquín Ontañon Casanueva
"	D. José Mª Escobar Espinosa
26	Suboficiales
21	Cabos 1° Aytes.

Radiotelegrafistas

Tte.	D. Miguel Molinero Rienda
4	Suboficiales
8	Cabos 1° Aytes.

Mecánicos Radiotelegrafistas

Tte.	D. Víctor Romero Alonso
4	Suboficiales
4	Cabos 1° Aytes.

Cuerpo de Sanidad

Comte.	D. Antonio Alvarez Barcenilla
Cap.	D. Joaquín Ugedo Abril
"	D. Vicente Velamazán Díaz
"	D. Pedro Herrero Aldama

Cuerpo de Ing. Aeron.

Comte.	D. Julio Nadal Aixala
Ayte. 1ª	D. Amado Cruz Velasco
Ayte. 1ª	D. Ramón Orbea Cánovas
Ayte.2ª	D. Fernando García Cernuda Calleja

Cuerpo de Intendencia

Cap.	D. Ricardo García Salas

Fotografía y Cartografía

2	Suboficiales
3	Cabos 1° Aytes.

Mecánico de Transmisiones

1 Sgto. 1°

Armeros Artificieros

Tte.	D. Laudelino Sánchez Alvarez
"	D. Francisco Pichardo Robledo
10	Suboficiales
5	Cabos 1° Aytes

mente como consecuencia del movimiento a que están sometidas las plantillas de las unidades con permanentes incorporaciones y bajas en las mismas.

LA MADUREZ

EN aquellos primeros tiempos del verano de 1959, el interés principal se centraba en conseguir que las tripulaciones estuviesen calificadas de "Aptas para la Alerta" con objeto de que el Escuadrón se hiciese cargo del Servicio de Alarma que hasta aquel momento venían desarrollando los pilotos de la USAF, que disponían de aviones F.86D con radar, mientras que sus controladores y oficiales dirigían Escuadrones de Alerta y Control así como el Centro de Operaciones de Combate en combinación con Oficiales españoles, que teóricamente, eran los Jefes de las Salas.

Las alarmas se iniciaron una vez que hubo suficientes tripulaciones calificadas en tiro aire-aire.

El servicio se montó solo durante las horas de luz, desde media hora antes del orto hasta media hora después del ocaso, mientras que los americanos montaban el servicio durante las horas de oscuridad. Esta situación se mantuvo hasta que los F. 104 se hicieron cargo de la alarma las 24 horas del día.

Como las instalaciones no estaban terminadas se dormía en las habitaciones del adosado al barracón del INTA, por lo que para iniciar el servicio en verano resultaba prácticamente imposible descansar la noche previa, pues era necesario cruzar la pista, en un vehículo carente de radio, por lo que había que esperar a que te viesen desde la torre y te dieran luz verde. A veces, se producían unos minutos de demora que a los forzados madrugadores les parecían horas. A continuación había que revisar los aviones, ponerlos en marcha y rodar hasta el barracón de alerta, donde se relevaba a los guardianes de la noche.

Desde luego la situación mejoró mucho cuando se entregaron la cafetería y habitaciones que había junto a la entonces nueva torre de control. Ver la fotografía n° 8 donde aparecen dos aviones del 61 Escuadrón en el barracón de alarma. El avión C5. 266 estuvo en la Unidad en 1960.

En el año 1959 se creó el emblema de la Unidad. El conocido gato negro con su expresión agresiva que desde entonces han lucido todos los aviones herederos de aquellos "Sabres" que dotaron a la primera unidad de caza que se ubicó en la B.A. de Torrejón, y que junto a su indicativo de radio "TENIS" han venido identificando a los cazadores procedentes de dicha Base.

Los hechos se desarrollaron más o menos como sigue: el Coronel Cuadra, que como ya se ha dicho era el Comte. de la Base Aérea y del Ala n° 6, comunicó a los oficiales que podíamos aportar ideas y bocetos para dotar a la unidad del emblema que carecía, para lo cual dió un plazo para pre-

Cuadro n.° 6
Participaron del 61 Escuadrón en Ejercicios entre los años 58-60

1958: 4 aviones al Mando del Comte. Sepúlveda realizan un vuelo de demostración en la B.A. de Getafe con motivo de la entrega de una bandera a dicha Unidad.

1959: Ejercicio Trompera Bravo. Con 6 aviones que actúan como blancos desde la B.A. de Talavera.

1960: Ejercicio Big Deal. Con 8 aviones en 30 minutos y 8 aviones en 1 h. para misiones CAP.

Abril
1960: Ejercicio Dead Horn. Los aviones del 61 Escuadrón deberán rellenar un plan de vuelos normal para intentar despegar a unas horas establecidas por el Puesto de Mando siempre que no sea posible el despegue inmediato.

Julio
1960: Ejercicio Purple Sage. El 61 Escuadrón participa con
2 aviones en 5 minutos
2 aviones en 15 minutos
resto aviones en 1 hora

Ambos ejercicios fueron conjuntos y marcaban la normalización de las actuaciones del 61 Escuadrón en los ejercicios que en aquellas fechas organizaba y dirigía el Mando de la Defensa, además de los clásicos Red Eyes de defensa aérea, combinados con la 65 Div de la USAFE, frente a la NAVY que actuaba como atacante con sus A3D, A4D, F8U. A6D.

Archivo IHCA

En vuelo hacia el Polígono de Bárdenas en 1963.

Archivo G. Serrano

Reunión en 1980 de antiguos miembros del 61 Escuadrón. De pie: Escudero (meteorólogo), Sánchez López, Arija, Arrabal, Mira, Pichardo, nuestro armero encargado de Pabellones. Agachados: G. Salas (Intendencia), Monterde y Martínez Peral.

sentar las propuestas, cosa que haríamos de manera pública, para que finalmente la elección la realizásemos los propios oficiales.

El día fijado los artistas de la unidad presentaron sus propuestas y el Coronel la suya, que se correspondía con el emblema de una de las unidades de Caza que participaron en la Guerra Civil.

Obviamente la elección popular recayó sobre el gato, que había sido presentado por el Tte. D. Pablo Martínez Peral.

La votación se realizó en un salón que había en la planta baja del edificio existente junto a la torre de vuelos del INTA, y el Coronel, a quien no pareció complacerle mucho la elección, se marchó rápidamente del salón. Sin embargo, honró su compromiso logrando las autorizaciones pertinentes para que el emblema figurase en el fuselaje de los "Sabres".

En la fotografía n° 5 vemos al Tte. Martínez Peral en un Sabre con el emblema que presentó.

Sobre la interpretación del lema "No le busques tres pies..." podría aceptarse como lógica la siguiente: el gato agresivo es la fiera en que se convierte el apacible felino cuando alguien le molesta insistentemente. Aplicada esta interpretación al Ala n° 6 habría que inferir que los pilotos de la unidad son pacíficos hasta que son acosados por un enemigo.

Mientras tanto el 61 Escuadrón iba participando en los ejercicios, como el Milano en 1959, con armamento real, o los que organizaba el Mando de la Defensa Aérea como los "Red Eye", a los combinados con la VI Flota, "Purple Sage", en los que la 65 División, actuaba todo tiempo y las 24 horas, mientras que el Mando de la Defensa actuaba en operaciones diurnas. Un ejercicio de este tipo tuvo lugar en julio de 1960 y duró dos días, participando el Ala n° 6 con otras Unidades de F.86.

En cualquier caso, la situación de la B.A. de Torrejón dentro del Área de Control Madrid siempre planteó problemas a la hora de las salidas en "scramble" para ejercicios. Era frecuente la asignación de salidas para realizar misiones en CAP, en uno de los puntos asignados al efecto. También las recuperaciones se hacían complicadas, siendo frecuentemente necesaria la recuperación instrumental aunque las condiciones de la base no lo requiriesen. A pesar de existir pasillos para salidas de scramble o puntos de transferencia GCI/GCA, lo cierto es que rara vez funcionaron satisfactoriamente en ejercicios o vuelos de instrucción.

Además de las ya reseñadas participaciones en ejercicios conjuntos y combinados, en 1960 tuvo lugar una evaluación del Escuadrón de Mantenimiento por parte de un equipo de la USAF, todo ello en el seno de un Ejercicio de Defensa Aérea. Se trataba de escoger alguno de los aviones que volvían de cumplimentar una misión y someterles a un cambio de ruedas o paquetes de frenos, sometiéndolos luego a un ciclo de tren de aterrizaje, previa suspensión sobre gatos como es lógico y también proceder a un cambio de motor de alguno de los aviones que se encontraban en la línea. Parece ser que los resultados fueron muy satisfactorios, por las manifestaciones de satisfacción oídas a los jefes de la Unidad, y es que el personal de mantenimiento, como siempre ha demostrado en las unidades, no ha tenido nada que envidiar a los profesionales de otras Fuerzas Aéreas. Su dedicación y su preparación han permitido superar situaciones de escasez y precariedad que de otra forma hubieran supuesto la inoperancia de la unidad.

En el cuadro n° 6 se resumen la participación de los aviones del 61 Escuadrón en sus primeros ejercicios.

EL CONCURSO DE TIRO DEL MANDO DE LA DEFENSA

EL Ala 6 con su 61 Escuadrón vivía momentos de organización, asimilación de las nuevas tripulaciones y especialistas y, en general, en la necesidad de conseguir las horas de vuelo necesarias para entrenar a las tripulaciones y que éstas estuviesen capacitadas para llevar a cabo la misión que tenían asignadas. En este ambiente el Mando de la Defensa organizó el conocido concurso de tiro en el que sus unidades participaban en las diversas modalidades de tiro que se practicaban en aire-tierra y además en aire-aire.

El sistema de representación no quedaba establecido con exactitud, lo que motivó que cada unidad presentase los equipos que creyesen convenientes. Quizá podría haberse nombrado una Escuadrilla completa al azar, o un equipo de pilotos medios, o quizá los mejores calificados, o simplemente los que a juicio del jefe de la unidad fuesen a representar mejor a ésta. Es posible que los resultados obtenidos no representasen el auténtico estado de instrucción o que los resultados no fuesen equiparables ya que la constitución de los equipos no fue la misma en todas las unidades. En cualquier caso, en el 61 Escuadrón se siguió el procedimiento de formar un equipo para aire-tierra y luego sustituir alguno de sus miembros y así constituir el equipo de aire-aire. El jefe del equipo fue el comandante D. Benjamín Sepúlveda Pariente y los pilotos que formaron parte de él se dedicaron a volar intensamente con el comandante a la cabeza. Con seguridad que consumieron las horas propias y ajenas pero los resultados avalaron el método seguido, ya que se obtuvo el primer puesto en tiro de cohetes y el segundo puesto en ametrallamiento, resultados que llenaron de satisfacción a toda la unidad y que posiblemente sorprendió a otras unidades con mayor experiencia y nivel de instrucción.

Los equipos que participaron en el concurso fueron:

En la modalidad de Aire-Tierra:

Comte. Sepúlveda
Cap. Chillón
Tte. Alonso Gárate
Tte. Reixa Cadenas

Arbitro: Tte. Hidalgo

En la modalidad de Aire-Aire:

Comte. Sepúlveda
Cap. Baudot
Cap. Olaya
Cap. Chillón

Arbitro: Tte. Peral

El concurso ha sido ampliamente reseñado en otros trabajos, por lo que no se insistirá sobre el mismo excepto reseñar las curiosas presiones, personalmente vividas, que algunas Unidades ejercieron sobre los árbitros para intentar conseguir un mejor período de tiro o un reconocimiento de sus reclamaciones.

Por lo demás, ésta fue quizá la época de mejor preparación del Ala 6 con su 61 Escuadrón de F.86F, ya que como

Cuadro n.º 7
Cambios de denominación del Ala y/o Escuadrón de la B.A. de Torrejón de 1958 a 1971

1958, Abril	Creación Oficial del 61 Escuadrón, de la B.A. de Torrejón aunque operaba desde el año anterior desde Getafe.
1959, Junio	Creación del Ala de Caza n° 6, con el 61 Escuadrón, estacionados en la B.A. de Torrejón.
1959, Junio	Se cambia la denominación por la del Ala n° 6.
1965, Enero	Creación del 102 Escuadrón del Ala 6, estacionado en la B.A. de Torrejón, dotado con F.86F. Dotación del 61 Escuadrón del Ala 6 con aviones F-104G, estacionados en la B.A. de Torrejón.
1965, Abril	El Ala 6 pasa a denominarse Ala 16. El 61 Escuadrón, 161 Escuadrón. El 102 mantiene su denominación.
1965, Diciembre	Disolución del Ala 16 Ambos Escuadrones estacionan en la B.A. de Torrejón dependiendc directamente de los Mandos por cuestiones operativas.
1967, Noviembre	El 102 Escuadrón pasa a denominarse 201 Escuadrón y sigue estacionado en la B.A. de Torrejón.
1971, Marzo	Se crea el Ala 12 con el 121 Escuadrón dotado de aviones F.4C. Se disuelve el 201 Escuadrón. La nueva unidad estaciona en la B.A. de Torrejón.

es sabido, la primera parte del concurso se celebró en 1961, mientras que la segunda tuvo lugar en enero del 1962, y el Escuadrón alcanzó su madurez en 1960 y tuvo un cambio drástico en su organización y dotación en 1964, como trataremos posteriormente.

Sin embargo, en medio de la aparente bonanza no tardaron en aparecer problemas para los componentes de la Unidad como fue que la falta de personal para ocupar el puesto de director del COC, hizo que el Mando de la Defensa decidiera que dos pilotos del 61 Escuadrón se incorporasen al mismo para reforzar a los controladores que allí se encontraban.

Así se hizo y allí fueron a parar dos Ttes. que sin titulación alguna ni otra preparación que los briefings que les dieron los más veteranos, se encontraron controlando el Sistema de Defensa Aérea codo a codo con el oficial norteamericano cuyos hombres, prácticamente, copaban todos los puntos de la sala. La situación duró 6 meses, el tiempo necesario para formar controladores que se hicieran cargo del servicio, con más conocimientos de causa.

A continuación vinieron los cursos y los destinos forzosos que afectaron a las plantillas de las unidades de reactores.

ACCIDENTES E INCIDENTES

EL capítulo de accidentes aéreos fue ciertamente respetuoso en el Ala n° 6. En realidad solo hubo un accidente mortal, que fue el ocurrido al Tte. D. Luis Revuelta Salinas, el 2 de diciembre de 1959 con el C.5-221. El citado Teniente volaba como punto de una formación que había navegado a Palma de Mallorca durante el fin de semana. Con ello se pretendía conseguir algunas horas de vuelo adicionales para la Unidad y para las tripulaciones que podían navegar, volar en formación, y practicar penetraciones en bases diferentes a la habitual.

El caso es que al regreso el tiempo estaba complicado, con nubes bajas y con turbulencias, que de alguna forma propiciaron que en una fase de la aproximación el Tte. Revuelta impactase con el suelo. El jefe de la formación, que era uno de los pilotos más experimentados de la Unidad, pudo continuar la maniobra y tomar tierra en Torrejón. El otro punto, que se había percatado de lo ocurrido rompió la formación y no sin problemas procedió a la B.A. de Zaragoza, al parecer en mejores condiciones meteorológicas.

Sin embargo, no faltaron incidentes graves y otros calificados como "NO GRAVES", es decir, aquellos en los que no se produjeron daños al personal y los daños materiales eran recuperables con los medios de la propia Unidad.

Las fechas en las que se produjeron y los aviones afectados fueron los siguientes:

04.08.60 avión C.5-211
20.10.60 avión C.5 253 Destruido por lanzamiento
12.10.61 avión C-5-55
17.06.63 avión C-5-228
06.07.63 avión C-5-226
04.04.64 avión C-5-92
29.04.64 avión C-5-179 del 98 Escuadrón
17.10.64 avión C-5-98 del 98 Escuadrón
04.09.64 avión C-5-111 del 61 Escuadrón
17.12.65 avión C-5-97 del 102 Escuadrón
08.09.66 avión C-5-106 del 102 Escuadrón

Como se ve aparecen otras Unidades dotadas con F.86F y ajenas al 61 Escuadrón, uno de ellos, el 98 Escuadrón, coincidiendo en las fechas con el anterior, y el 102 Escuadrón cuyos incidentes se producen después del 64 ya que ambos Escuadrones no coincidieron en la B.A. de Torrejón dotados del material F.86F. En la pág. 30 se citan otros dos accidentes ocurridos en el 201 Escuadrón.

Incidentes graves en vuelo ocurrieron como siempre que se producen actividades aéreas, pero como ya se ha dicho anteriormente, los accidentes mortales no penalizaron a esta unidad de manera importante. Sin embargo, hay que destacar algunos incidentes de mayor importancia como aquella formación de dos aviones que procediendo al punto D de salida, el punto de la pareja notificó al jefe que había visto cómo se le caía algo. El jefe, que a su vez notó una significativa pérdida de potencia, procedió a la Base y tomó tierra. En el aparcamiento, se pudo observar como la tobera de salida de gases se había desprendido y se había perdido. Era el "algo" que el punto había percibido que se le había caído al jefe. Ni que decir tiene que los gases de salida empezaban a quemar las tuberías y la estructura del avión cuando tomó tierra.

Otro no menos intranscendente fue el de aquel piloto que en un combate observó como el avión al que atacaba, al revolverse en un viraje fuerte, perdía el empenaje de cola y parte del fuselaje. Mientras veía caer sin control a su compañero le gritaba por la radio que saltase en paracaídas, mientras que aquél, que se había quedado sin radio, convencido de que estaba fuera de control, intentaba recupe-

rar el mando del avión. Finalmente, lo infructuoso de sus esfuerzos y el suelo acercándose rápidamente le decidieron a activar el sistema de lanzamiento que funcionó a la perfección.

EL 98 ESCUADRÓN

SIN embargo, los F.86F del 61 Escuadrón no fueron los únicos que se estacionaron en la B.A. de Torrejón en los primeros tiempos. Efectivamente sólo un año después de la creación del 61 Escuadrón, hay un escrito del Jefe del Estado Mayor, redactado por la la Sección, 1° Negociado de fecha 24.05.60 por el que se creó el 98 Escuadrón de Fuerzas Aéreas con la misión de facilitar el desplazamiento entre las unidades del Mando de la Defensa, y facilitar el cumplimiento de las condiciones de vuelo del personal destinado en el mismo.

Su dependencia orgánica era directa de la Jefatura del Mando de la Defensa Aérea, aunque administrativamente dependía del Ala n° 6 con todas las ventajas e inconvenientes que ello comportaba para ambas unidades.

El Escuadrón estaba compuesto por dos Escuadrillas, una de aviones convencionales, y otra dotada con material reactor.

Esta última tenía una plantilla de 10 C.5 y 2 E.15, mientras que la Escuadrilla de material convencional debería contar con 1 T2B (JUNKER), 1 T.5 (AZOR), y 3 E.9.

La plantilla de personal estaba compuesta por un Comandante y dos Capitanes todos de S.V. de los destinados en el Cuartel General del Mando de la Defensa o de la Jefatura de Fuerzas Aéreas.

Respecto a especialistas y ayudantes se asignaba una dotación de 53 hombres, así como 32 soldados con sus mandos, hasta completar un total de 88 hombres.

El Ala 6 pidió que se le aumentara el personal de talleres, enviándole personal laboral de la Maestranza Aérea de Madrid, pero se le contestó que no era posible por la carga de trabajo y la falta de medios, pero que se le pidiesen los trabajos adicionales que requiriesen. Solución tan poco funcional para el Ala como conveniente para la Maestranza.

Los niveles de repuestos del Ala fueron aumentados en los correspondientes a medio Escuadrón.

El 98 Escuadrón pasó más tarde a ser el 981 Escuadrón, desapareciendo el 03.11.67 con el nombre del 981 Escuadrilla.

El primer avión recibido por la unidad el 06.07.59 fue el C.5 119 que procedía de CASA donde había entrado el 07.10.58 con 153 h. desde el Ala 2.

En el año 1959 la unidad recibió además los aviones siguientes:

C.5 91
C.5 101
C.5 132
C.5 144

Otros once aviones pasaron por la unidad en los ocho años que tuvo de existencia, realizando una media anual de 950 horas de vuelo, mientras ostentaban el morro pintado con una banda ajedrezada de cuadritos amarillos, azules y verdes claro.

EL CAMBIO DE LA ORGANIZACIÓN

EL paso del tiempo había afectado de forma muy sensible a la plantilla del 61 Escuadrón. A la vez que había ganado en entrenamiento, su personal se había ido renovando de manera sensible. Los destinados a unidades no deseadas, como eran las de Transporte o a la Academia, o los cursos no apetecibles como era el de Controlador de Interceptación, desanimaron a seguir a muchos.

En realidad al personal se le movía en función de las necesidades del servicio, aunque los criterios aplicados no siempre fueron coherentes. Ante destinos forzosos o cursos obligatorios, unas veces se escogió a los más antiguos, alegando su experiencia y madurez –caso de la Academia–, otros a los más modernos –caso del curso de Interceptación–, y otros a los de en medio, quizá porque ya no había otras opciones –caso del destino a unidades de Transporte–. Ciertamente estas circunstancias se vivieron también en otras unidades, pero en el 61 Escuadrón tuvieron un impacto particular entre sus tripulaciones, quizá porque muchos tuviesen ya una predisposición para ello, pero lo cierto es que el goteo que la unidad tenía perdiendo tripulaciones que se iban a las líneas aéreas se incrementó en las citadas circunstancias.

También es posible que las proximidades a Barajas fuese una motivación para que algunos pidiesen el destino al Escuadrón, lo cierto es que cuando se entró en el año 1964, en el que se adoptaron importantes decisiones sobre el futuro de la Unidad, ya quedaban muy pocos de sus fundadores originales, algunos porque fueron respetados por las adversas circunstancias de cursos y destinos, otros porque superaron el impacto negativo que supuso en el terreno personal y habían decidido seguir en el Ejército del Aire hasta donde la suerte y las circunstancias les llevaran.

El 13.02.64, la 3ª Sección del Mando de la Defensa Aérea emite un informe elaborado según las más clásicas líneas estudiadas en la Escuela Superior del Aire. Creo que la lectura del informe constituye una delicia para cualquier diplomado, a la vez que tiene que hacerle esbozar una ligera sonrisa al constatar cómo los criterios objetivos son aplicados con la objetividad que la subjetividad del ser humano permite.

El informe trata de seleccionar la Base Aérea más adecuada para alojar al Escuadrón de F.104 que va a reforzar al Ejército del Aire a partir del año 65. En principio, y dada la premura de tiempo, había que escoger con una base en la que no fuese necesario iniciar obras de adecuación. En consecuencia, se desestimaron las bases de uso exclusivo del Ejército del Aire y se centró en las bases de utilización conjunta. En estas últimas no se podía contar con las instalaciones utilizadas por los F.86F, por lo que había que utilizar edificios cedidos por la USAF, ya que una de las condiciones era que ambos sistemas de armas pudieran operar simultáneamente.

Se destaca la voluntariedad de los pilotos para volar un material más avanzado, en cualquiera de las ubicaciones. En cambio por parte del personal especialista había reticencias si se trataba de desplazarse a Morón por las dificultades sociales que planteaba en aquellos momentos.

Cuadro n.° 8
Pilotos que pasaron de un escuadrón a otro y los que permanecieron con los F-86

Jefatura del Ala

Arma de Aviación S.V.		Arma de Aviación S.T.
Cor.	D. Antonio de Alos Herrero	Comte. Torres Domínguez
Tte. Cor.	Macías Pérez	Cap. D. Jaime Aguilar Hornos
"	D. César Elvira Pisón	" García Almenta
"	D. Gerardo Escalante de la Lastra	" D. Eladio Muñoz Martín-Esperanza
"	D. Francisco García Díaz	" D. José Soria Pamies
Comte.	D. Antonio García-Fontecha Mato	" D. Mancera García
"	D. Mariano Pérez Jaraiz	" D. Jarnés Mayoral
"	D. Carlos Baudot Mansilla *	
"	D. José L. Martorell Guisasola **	
"	D. Eduardo Alvarez Valera	

Escuadrones de Fuerzas Aéreas

Cap.	D. Leocricio Almodóvar Martínez *
"	D. Angel Conejero Lillo *
"	D. Fernando Díaz Sintes ***
"	D. Francisco Mira Pérez *
"	D. Jaime P. Martorell Balién *
"	D. Carlos Negrón Colomer ***
"	D. Carlos Hidalgo García *
"	D. José Sánchez Méndez *
"	D. Juan A. Remírez de Esparza *
"	D. F.J. Saavedra Hevia **
"	D. Miguel Ruiz Nicolau *
"	D. Fernando Arteaga Dánvila *
"	D. Marino Herranz María ***
"	D. Santiago Escudero Lozano *
Tte.	D. Mariano Zamora Munuera *
"	D. Angel Luis Negrón Pezzi *
"	D. Rafael Garate Barrenechea *
"	D. J.A. Bernabé Pesoa *
"	D. J.A. Renedo Bengoechea *
"	D. Juan Delgado Rubí *
"	D. Rafael de Madariaga Fernández *
"	D. Bernardo Vidaña Sanz **
"	D. Jesús Melgar Fernández **
"	D. Valcárcel Villar **
"	D. del Campo Martín **
"	D. Jaime Jorge Raga **
"	D. García Barroso **
"	D. Sánchez Archidona **
"	D. Cereceda Fernández **
"	D. de Castro López Cortijo**
"	D. Díaz Vega **
"	D. Zorita Rieckers ***

* Pilotos que fueron pasando al 104 Escuadrón.
** Pilotos que permanecieron en el 102 Escuadrón.
*** Pilotos que cambiaron de destino o situación.

Por otra parte se destaca la operatividad de Zaragoza y Torrejón, con un promedio de aviones operativos del 75% y del 71% respectivamente en el año precedente. El rendimiento de ambas unidades fue considerado como MUY BUENO. Los porcentajes de aviones en AOCP fueron del 20% para Morón, 13% para Zaragoza y solo del 6% para Torrejón.

Estas y otras consideraciones operativas sobre la ubicación de las unidades y sus posibilidades de intervención y seguridad, que no es el caso detallar, terminan aconsejando la selección de Torrejón y el inicio de las conversaciones con la 65 Fuerza Aérea para obtener la cesión de las instalaciones requeridas, de forma que el 01.01.65 se pudiese iniciar la instrucción del nuevo Escuadrón sin interferir con la operatividad del Escuadrón de F.86F que debería seguir funcionando.

En el cuadro n° 7 se resumen los cambios de denominación que sufrieron el Ala y el Escuadrón de F.86 hasta la desaparición de este material.

LA FASE FINAL

PODEMOS considerar que en 1965 se inicia la última fase de la vida de los F.86 en Torrejón, más que por decaimiento, del que no puede hablarse pues siguieron en plena actividad, por haber dejado de ser la unidad puntera en Torrejón. Las visitas se desvían hacia el 104 Escuadrón así como las demandas de máxima operatividad. Pero los F.86 todavía vivieron cinco intensos años en Torrejón.

Respecto a los pilotos es de significar que de los destinados en la B.A. de Torrejón en 1957 solamente quedaban el Comte. D. Carlos Baudot Mansilla y el Cap. D. Carlos Hidalgo García, y si ampliamos la referencia a 1959, fecha de la creación del Ala 6, nos encontramos que de los 49 que fueron destinados a la misma, además de los dos citados, sólo permanecieron el Cap. D. Francisco Mira Pérez y el Cap. D. Jaime Pelayo Martorell Balién.

El Comte. citado, fue el Jefe del 104 Escuadrón y los Oficiales los primeros en transformarse al nuevo avión. Pero

Cuadro n.° 9
Personal Piloto destinado en el 201 Escuadrón en enero de 1971

Tte. Cor.	D. Francisco García Diez
Comte.	D. J.L. Martorell Guisasola
Cap.	D. T. Jorge Raga
"	D. J. García Rodríguez
Tte.	D. J. Melgar Fernández
"	D. J.A. Sánchez-Archidona Martínez
"	D. Sergio Valcárcel Villar
"	D. José García Barroso
"	D. J.A. Pareja Font
"	D. J. Fernández del Río
"	D. P.M. Cruz Liñán
"	D.J.G. Rivera Rodríguez
"	D. J.A. Fernández Conesa
"	D. F. Sanz de Julián
"	D. A. Díaz Vega
"	D. J. Valverde de Armas
"	D. F. Femández de Cacho
"	D. A. Sánchez Ampudia
"	D. J.M. Martínez Pérez Mendana
"	D. P.M. Tellechea Casaña
"	D. J.A. Fernández Garzo
"	D. J. Salas Gómez
"	D. A. Olano y Lorenzo Cáceres
"	D. S. Rodríguez María
Brigada	D. M. Díaz Guerra
"	D. E. Fontanet Fluch
"	D. R.M. Núñez González

esta es otra historia que ya ha sido contada. Lo que nos interesa es el devenir de los F.86 a partir de aquel momento.

El primer Jefe del 102 Escuadrón, que así se llamó la Unidad de Sabres y cuyo indicativo de vuelo pasó a ser PUMA, fue el Comte. D. José Luis Martorell Guisasola, que mantuvo en las filas de la Unidad a los pilotos que se iban adaptando al F.104, hasta el momento que les llegaba el turno de hacer el curso correspondiente, e iba incorporando nuevos pilotos recién destinados.

En el cuadro n° 8 se relaciona los pilotos que fueron pasando paulatinamente de un Escuadrón a otro, así como aquéllos que permanecieron con los F.86 hasta que fueron reemplazados por los F.4C.

Respecto a los aviones que se debían integrar en la nueva Unidad, se fijaron en 18 de los 24 que el 61 Escuadrón disponía en 1965, y que a falta de una mejor fuente de información se estiman que debieron ser los 14 que se encontraban identificados en aquel momento en la citada Unidad más los C.5 que salieron de CASA a finales de 1964 a donde habían llegado procedentes del 61 Escuadrón y que supuesta, pero no necesariamente, volvieron a su Unidad de origen.

En cualquier caso, como veremos más adelante, esta Unidad contó con una serie de aviones no operativos que fueron destinados a proporcionar repuestos para los aviones que se mantenían en vuelo por lo que se mantuvieron unos buenos niveles de operatividad hasta el final.

Así en 1965, a pesar de las transformaciones orgánicas y la renovación de tripulaciones el Escuadrón vuela 2.570 horas, y se continuaron haciendo el servicio de alarma, los ejercicios Red Eye del Mando de la Defensa y se fueron incrementando las cooperaciones con el Ejército de Tierra y la Armada, dada la vocación de apoyo directo de la unidad.

El 20 de diciembre de 1965 se reorganizaron las Fuerzas Aéreas Tácticas y el Mando de la Defensa, apareciendo el 102 Escuadrón como Unidad independiente, perteneciente al Mando Aéreo Táctico y estacionado en la B.A. de Torrejón, situación en la que permanecería hasta 1970 en que sería disuelto.

En 1967 cambia nuevamente la denominación de las Unidades. El Ala n° 16 desapareció el 3 de noviembre de 1967 y los Escuadrones adscritos al mismo, cambian la denominación. El 161 Escuadrón pasó a ser el 104 Escuadrón mientras que el 102 Escuadrón pasa a denominarse 201 Escuadrón, manteniéndose dentro del Mando de la Aviación Táctica y asignándosele un nuevo Jefe el Tte. Cor. D. Francisco García Diez, quien permanecería como Jefe del mismo hasta su disolución.

El Comte. Martorell Guisasola pasó a ser Jefe de Operaciones de la Unidad hasta su disolución.

El cambio se debió a que se estimó conveniente que los Jefes de los Escuadrones independientes fueran Ttes. Coroneles.

En este año se realizaron 3.245 horas 30 minutos de vuelo de las que 2.695 horas se invirtieron en el Plan de Instrucción y las restantes en cooperaciones con el Ejército de Tierra, la Armada, el Mando de la Defensa o vuelos de otra naturaleza.

Se mantuvo una plantilla de 18 aviones de los que 12 se encontraban en estado operativo.

En 1968 el Escuadrón tenía una plantilla de 20 aviones de los que mantenía 14 operativos sobre los 17/18 que estaban habitualmente destinados, además de 5 aviones dedicados a la canibalización, ya que los repuestos se encontraban por debajo de los niveles fijados. Se volaron 1.770 horas y 15 minutos dedicadas la mayoría de ellas al Plan de Instrucción aunque se participó en todos los ejercicios habituales del Mando de la Defensa y además en el Path Finder Express en combinación con los aviones de la USAFE, aportando el mismo 4 aviones que realizaron 30 salidas. Con la Armada se realizan los ejercicios EJEDAN y con el Ejército de Tierra ejercicios de Apoyo Directo y Reconocimiento, finalmente se participó en un Poop Deck con la Navy.

Desafortunadamente este año se produjeron varios incidentes graves y un accidente mortal, así el 15 de enero el avión C.5 106 absorbió al Sgto. D. Ignacio Rodríguez Verdugo, causándole la muerte.

El C.5 234 resultó destruido al lanzarse el piloto el 08.03.68.

El C.5 218 sufrió graves daños al chocar con cables de alta tensión, aunque pudo tomar en la Base.

El año 1969 se produjo una notable caída en el número de aviones operativos que descendió a solo 6/8 aviones mientras se encontraban 19 aviones en AOCP y la flota era afectada por pérdidas hidráulicas y de aceite, averías de instrumentos y visor de tiro así como de los frenos, todo ello agravado por unos niveles de repuestos por debajo de los niveles establecidos y la plantilla de especialistas se encontraba sin cubrir.

Cuadro n.° 10
Aviones C.5 entregados por el 201 Escuadrón de la B.A. de Torrejón al 102 Escuadrón de la B.A. de Zaragoza, y su situación

C.5 -	047	Cumplido de horas *
"	076	En vuelo
"	088	En vuelo *
"	097	En vuelo
"	101	Inspección de 80 horas **
"	143	En vuelo **
"	147	Cumplido de horas *
"	157	En vuelo *"
"	160	En vuelo *
"	165	En vuelo *
"	167	En vuelo
"	172	En vuelo
"	173	En vuelo *
"	193	En vuelo *
"	197	En vuelo *
"	209	En vuelo *

* Aviones que se incorporaron a la Unidad en 1970

** Aviones procedentes del 161 Escuadrón, en consecuencia los más veteranos de la B.A. de Torrejón.

No se han podido localizar los aviones 050, 103, 106 y 261, incorporados a la Unidad en 1970.

En estas circunstancias, los F.104 pasaron a hacerse cargo del servicio de alarma, cesando en esta función el 201 Escuadrón el 14 de abril de 1969 que lo había venido realizando desde que sustituyeron a los aviones de la USAFE, y cuatro años después de haber dejado de pertenecer al Mando de la Defensa.

1970 fue el último año operativo de la Unidad. Las averías que afectan a los aviones eran prácticamente las ya mencionadas, pero la situación se había agravado al aparecer grietas en las toberas de salida. Este problema exigió que los intervalos entre revisiones se acortasen siendo necesario fijarlas en 80 horas por razones de seguridad.

La media de aviones destinados se mantuvo en 20, de los que 12 estuvieron en vuelo y dado el bajo nivel del abastecimiento 4 aviones se dedicaron a la canibalización. El Jefe del Escuadrón seguía siendo el Tte. Col. García Díaz y el Jefe de Operaciones el Comte. Martorell Guisasola, que contaban con:

12 Capitanes de S.V.
11 Tenientes de S.V.
3 Brigadas de S.V.

En enero de 1971 el número de pilotos se había mantenido respecto a los destinados en 1965, como puede apreciarse en el cuadro n° 9.

De estos 27 pilotos disponibles, 15 estaban aptos para el combate, 3 estaban aptos para maniobra y el resto en transición o entrenamiento.

Durante el año se realizaron 2.507 horas 45 minutos que globalmente suponen 89 horas 30 minutos por piloto, aunque teniendo en cuenta las incorporaciones y ausencias, el promedio real fue de 104 horas por piloto.

En realidad se habían programado 3.500 horas para 30 pilotos lo que hubiese significado un promedio de 116 horas por piloto.

No obstante se realizaron el 90% de los ejercicios programados con el Ejército de Tierra y el 70% de los programados con la Armada habiéndose cancelado los no realizados por motivos meteorológicos. Posiblemente la última misión con la Armada fue el EJEDAM 13 que con el destructor Ferrándiz realizaron los Capitanes Raga y Sanz, desplegados en San Javier.

La Unidad se disolvió en el mes de enero de 1971 y los aviones que el 201 Escuadrón de la B.A. de Torrejón entregó al 102 Escuadrón de la B.A. de Zaragoza con su situación son los que figuran en el cuadro n° 10.

El último avión entregado fue el C.5 076 que pasó a pertenecer al 102 Escuadrón de Zaragoza el 26 de febrero de 1971.

La cifra total de horas voladas por los F.86F en la B.A. de Torrejón fue de unas 50.000.

El 25 de marzo de 1971 se creó el Ala 12 con el 121 Escuadrón dotado de aviones F.4C como sucesor del 201 Escuadrón. ■

La Base Aérea de Zaragoza

Antecedentes

ANTONIO GONÁLEZ-BETES
Dr. Ingeniero Aeronáutico - Coronel Retirado

PRELIMINARES

SE puede considerar que en el año 1909 nació en ESPAÑA la aviación con motor. En efecto el primer vuelo en nuestra Patria tuvo lugar en Paterna (Valencia). (1). El 5 de septiembre de 1909 voló, durante unos treinta segundos, un aeroplano construido por el ingeniero industrial nacido en Barcelona D. Gaspar Brunet y manejado por Juan Oliver. Este estudiante de ingeniería no tenía experiencia en el pilotaje de aeroplanos. Brunet construyó otros biplanos, uno de ellos en "tandem" que experimentó en Moncada y Malvarrosa (Valencia), en Casa de Antúnez y en Prat de Llobregat (Barcelona). Fracasó por no disponer de un piloto adecuado. Los aeroplanos de Brunet estaban bien concebidos pero mal pilotados. (2).

Francia, sin embargo, fue la primera nación que desde 1907 floreció más en las artes del vuelo. En octubre de 1908 nuestros ingenieros militares Vives, Kindelán y Herrera visitaron Francia y pudieron contemplar los vuelos de los hermanos Wright. Las conclusiones que obtuvieron es que era un aeroplano difícil de pilotar y que solo lo podían hacer ellos debido a la enorme experiencia y habilidad adquirida en varios años (3). La estabilidad lateral era prácticamente inexistente, extremo que resolvería favorablemente nuestro compatriota el Sr. Brunet con su estabilizador automático lateral (4).

Pilotos galos a finales de 1909 se ofrecieron a las autoridades españolas para mostrar al hombre el milagro del vuelo humano controlado, en nuestras capitales y pueblos (5).

Zaragoza con cerca de dos mil años de historia que había comenzado hacia el otoño del año 24 a. J.C., cuando en el Imperio Romano reinaba Augusto e Hispania no era más que un territorio provincial de aquella unidad política, tenía en 1909, unos 100.000 habitantes.

La prensa de aquella época publicaba los últimos adelantos de la aeronáutica y las autoridades querían ofrecer a sus habitantes y personas de la

Lámina 1. "Vista aérea del primer aeródromo de Zaragoza - Valdespartera".

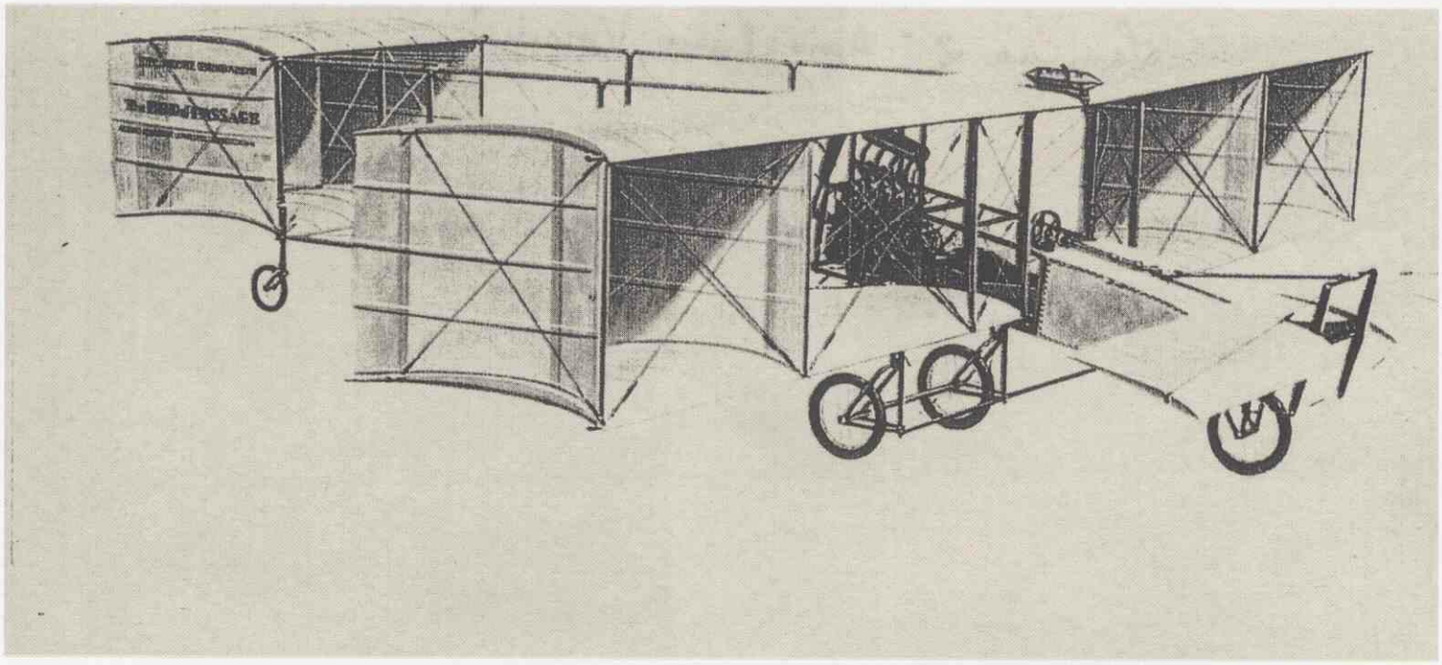


Lámina 2. "Aeroplano Voisin".

región aragonesa ese milagro de la navegación aérea, que se había mostrado ya en Paterna (Valencia) en 1909 y en Barcelona, Madrid, Pamplona, Sevilla y San Sebastián en el año 1910 (6).

El S.I.P.A. (Sindicato de Iniciativa y Promoción del Turismo) con sede en Zaragoza, presidido por el Marqués de Arlanza se propuso a finales de 1909 que hubiese una fiesta de aviación.

La Cámara de Comercio, Ayuntamiento y otras personas prestaron su ayuda. Se pusieron en contacto con una recién creada empresa de aviación española que organizaba festivales.

Cuadro I
Características del aeroplano VOISIN

Constructor: Hermanos Gabriel y Carlos Voisin (Billancourt) Francia. Con la colaboración de Farman.
Primer vuelo: 23 de noviembre de 1907.
Dimensiones y Pesos.
Envergadura: 10,2 m.
Longitud: 10,5 m.
Altura: 3,35 m.
Célula biplana.
Peso al despegue : 522 Kg.
Velocidad de crucero: 55 Kph.
Motor: Antoinette de 8 cilindros en V de 50 CV.
Relación Peso/potencia: 10,4 Kg./CV.
Estructura: Tubos de acero y madera de fresno.
Revestimiento: Tela.

EL PRIMER AERÓDROMO DE ZARAGOZA

SALVANDO cientos de obstáculos se contrató a un aviador galo de nombre Louis Gaudart, de 25 años de edad nacido en las Indias Francesas. Ya había volado en Barcelona. En principio se prepararon las fiestas para el mes de abril de 1910.

Siguiendo las directrices de aquella época, se buscó un terreno adecuado, llano y despejado de aproximadamente 300 por 100 metros. De todos los sitios visitados se encontró que el de Valdespartera, cercano al barrio de Torrero, ofrecía las mejores condiciones teniendo en cuenta su fácil acceso por los medios de transporte.

VALDESPARTERA se convertiría así en el primer aeródromo de Aragón y de Zaragoza.

Hoy se encuentra en una zona urbanizada y se distingue por la proximidad de los cuarteles, que se aprecian en la parte superior de la lámina 1.

El campo de Vadespartera sufrió una gran transformación para prepararlo como aeródromo; se allanó el terreno, se retiraron piedras y matojos y se instaló un hangar, palcos, tribunas y zonas para el público, aparcamientos para vehículos de motor y de tracción animal, tiendas de campaña de la Cruz Roja y un bar que sería servido por Victoriano Zarraquino.

El público accedería al campo en tranvías desde la Plaza de la Constitución (línea del Cementerio) y el ferrocarril de Cariñena pondría vagones especiales hasta Casablanca cada

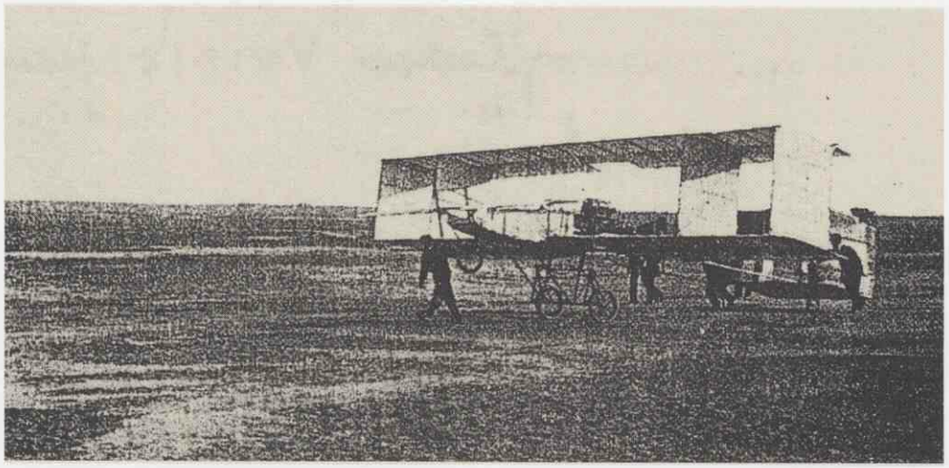


Lámina 3. "Aeroplano Voisin".

media hora, lugar distante unos 900 metros de Valdespartera. El billete de ida y vuelta en tercera valía 0,30 pesetas.

EL PRIMER VUELO EN ZARAGOZA

EL 22 de abril de 1910, a las 16 horas, llegó Gaudart, el aviador galo, en el rápido de Madrid, con personal de la empresa de aviación –Sres Regas y Martí– y sus dos mecánicos. Se trasladaron en automóvil al Hotel Europa y después visitaron Valdespartera. Gaudart lo encontró aceptable, tanto que recomendó convertirlo en aeródromo permanente para Zaragoza.

El 23 de abril Gaudart visitó al presidente del SIPA –Marqués de Arlanza– y al secretario –Sr Varza– para concretar la fecha de los vuelos. Al día siguiente el aviador se trasladó al campo donde los mecánicos empezaron el montaje del aeroplano, un biplano Voisín (Consúltese el Cuadro I "Características del aeroplano Voisin").

Este aerodino había llegado por tren de Madrid a las 10 de la noche del día anterior.

Los carteles anunciaron la fiesta de aviación y se publicaron los precios de las entradas: General 1 peseta; preferencia 2; Sillas y libre circulación 3,5; Palco sin entrada 12; Entrada de coches 5. Los billetes se expenderían en la Administración de Loterías y estancos del Paseo de la Independencia y los días de vuelo en las taquillas del campo.

El 25 de abril se celebraría la fiesta de aviación. Desde las últimas horas de la mañana y primeras de la tarde el público empezó a llegar al campo de Valdespartera y alrededores. Coches llenos, tranvías a tope y trenes con vagones tomados al asalto, que procedían de la Estación de Cariñena y llegaban cada media hora hicieron que al comenzar la fiesta se calculase en unas 25.000 personas las que llenaban el campo y los alrededores: Cabezo de Buenavista, espaldón del Tiro Nacional y altos del Cementerio.

Por la mañana fue sacado el aparato "Voisin" del hangar y probado por el aviador que solo recorrió algunos metros por el aire. El aeroplano volvió al hangar.

Cuadro II
Razones de Gaudart sobre su fracaso en Zaragoza

En un periódico de Zaragoza se encontró una reproducción de una carta con fecha 25 de abril de 1910 firmada por el Sr. Gaudart (Louis) y dirigida al director del periódico explicando las razones del fracaso de su vuelo. Este documento a nuestro juicio tiene un gran valor por ser la primera investigación de un accidente desde el punto de vista del aviador hace 89 años.

"Muy distinguido Sr.: Después del accidente que me ha ocurrido esta tarde en la primera tentativa de vuelo realizada en esta ciudad ruego a Vd. sea interprete mío para expresar al pueblo de Zaragoza mi agradecimiento por la simpatía que me ha demostrado en estas circunstancias. Muchas personas me han interrogado acerca de las causas de mi accidente. Estas a mi criterio pueden reducirse a las siguientes: en primer lugar el poco espacio de la pista destinada al lanzamiento del aparato y en segundo lugar a una debilidad momentánea del motor en el acto que necesitaba el máximo de fuerza ascensional que impidió elevarme con la rapidez necesaria para sustraerme a los remolinos del viento que siempre se encuentran al nivel del suelo".

La carta contiene dos comentarios, primero que el aeródromo no era adecuado. Sentimos diferir. El campo fue visitado días antes del vuelo por el aviador y lo encontró tan aceptable que recomendó que se convirtiese en aeródromo permanente.

En segundo lugar se habla de remolinos. El parte meteorológico del día del vuelo y del accidente, contiene unos datos ideales para el vuelo. No había viento, por tanto no había remolinos.

Eliminadas estas dos causas, aeródromo pequeño y remolinos, queda a nuestro entender otra causa, fallo del motor, extremo que se comenta pero que no fue a nuestro entender factor determinante del accidente.

El diagnostico final, a nuestro juicio, es la escasa o ninguna experiencia del piloto. La falta de titulación y el comportamiento del piloto avalan el mismo. Lo cierto es que de Francia venían pilotos de muy poca experiencia. Hemos comprobado en la lista de títulos de aviadores y aparece el de Louis Gaudart, nacido en las Indias Francesas el 6 de junio de 1885, con el nº 228 obtenido el 4 de octubre de 1910 sobre aeroplano Voisin. Esto demuestra que cuando voló en Zaragoza en abril no tenía el titulo de piloto oficial en Francia.

Un extremo que queda por comentar, es el de la seguridad del público que a nuestro entender no se tuvo en cuenta. En el futuro produciría muertos y heridos como pasó en 1911 en una fiesta de aviación organizada en el Hipódromo de Madrid. (8).La seguridad era del gobernador civil que en definitiva autorizó la fiesta.

Todo el público estaba deseoso de contemplar el milagro del vuelo. Fuerzas de la Guardia Civil, Infantería, Caballería y una sección de guardias de seguridad cuidaban del orden. La banda de música entretenía la espera.

Faltaban 30 minutos para las cinco de la tarde cuando el biplano salió del hangar y fue preparado por los mecánicos para el vuelo.

Veinte minutos más tarde el piloto, que vestía traje de lanilla claro y gorra, se instaló en la cabina y el motor se puso en marcha. El aeroplano se aproó al viento. La atmósfera estaba tranquila, viento muy ligero del norte, la temperatura era de 18 grados a la sombra y el ambiente estaba apacible y sereno.

El ruido del motor se hizo más fuerte y a una señal del piloto los que sujetaban el aeroplano lo dejaron en libertad y empezó rápidamente a correr dejando atrás una nube de polvo y humo. Despegó en menos de 50 metros y se elevó en la apacible tarde. El público estaba maravillado y casi no respiraba. Recorrió unos 100 metros a unos 4 metros de altura. "Volvió el biplano a tocar tierra y de nuevo marchó a gran velocidad recorriendo unos doscientos cincuenta metros más " informó uno de los cronistas. El aeroplano avanzó hacía el monte donde estaba el aparcamiento y el publico viéndolo venir se apartó con prisa. El aparato casi sin sustentación fue a chocar contra un poste. Según otro cronista una ráfaga de viento descendente había dado en la cabeza del aparato (sic) e hizo que este picase y tocase la línea de postes que señalaba el aparcamiento.

El biplano terminó cayendo sobre el coche del Sr. Carderera, con matricula de Huesca, destrozándolo. El aeroplano quedó hecho un amasijo de madera y tela. Estaba valorado en 13.000 francos franceses. El chofer se salvó por haberse tirado de costado.

El piloto saltó del aparato con gran serenidad y contestó a todos que se

Cuadro III
"Comentarios sobre las Fiestas de Aviación"

Analicemos la primera, condiciones de aronavegabilidad del aparato. En España no existían más técnicos aeronáuticos que los directivos y algunos socios de ALA - Asociación de Locomoción Aérea (Barcelona) y del Real Aeroclub de España (Madrid); constructores de aeroplanos como el ingeniero catalán Gaspar Brunet y el capitán Cañellas (ingeniero militar que había efectuado vuelos en un planeador de su invención en el Pinar de Antequera de Valladolid). Ninguna de estas personas, que sepamos, intervino en comprobar que el aparato Voisin reunía en Zaragoza las condiciones de navegabilidad necesarias.

Bajo la dirección del ingeniero Sr. Brunet, que había diseñado y construido el primer aeroplano que voló en Paterna el 5 de septiembre de 1909, se reconstruyó un aparato Voisin igual al de Gaudart que había sufrido un accidente en Barcelona, meses antes. Por tanto el Sr. Brunet hubiese podido certificar en Zaragoza si el aparato de Gaudart estaba o no en condiciones de vuelo.

En cuanto a la seguridad, estimo que no se tomaron las medidas adecuadas y para paliar este extremo no se acudió a las instituciones y personas adecuadas que son las mismas mencionadas en el articulo anterior. Un aeroplano de aquella época era muy difícil de manejar, prácticamente no tenían mando lateral al comenzar el rodaje, eran muy sensibles al viento cruzado y podían desviarse y precipitarse sobre el público como ocurrió un año más tarde en Madrid.

En cuanto al quebranto económico se puede mencionar que los gastos de preparación del campo, instalaciones en el mismo y el pago de los altos contratos que exigían los aviadores puede estimarse que se acercaba a las 50.000 pesetas, que era un cantidad importante para la época. Es el coste que tuvo que hacer frente las autoridades del SIPA, Ayuntamiento y comerciantes.

Para ilustrar este extremo el lector puede consultar el articulo (5) en donde se reproduce un contrato "tipo" con emolumentos, deberes y obligaciones del aviador contratado y del contratante.

encontraba bien. Inmediatamente llegaron los ciclistas de la Cruz Roja que venían a auxiliarle. El piloto miró al aeroplano como diciendo que era el que necesitaba los cuidados. Momentos después habló con el propietario del coche destrozado, asegurándole que le serían resarcidos todos los gastos que ocasionase la reparación del vehículo.

Gaudart no tenía suerte pues en Madrid donde se comprometió a efectuar unos vuelos en el mismo mes de abril, tuvo que comparecer ante el gobernador civil de la capital para que diese razones de porqué se había negado a volar. Sus razones no convencieron al igual que ocurrió en Zaragoza.

Para aclarar el asunto consúltese el Cuadro II. "Razones de Gaudart sobre su fracaso en Zaragoza"

En España no existían pilotos titulados, ni por supuesto ninguna reglamentación, aunque los ingenieros militares poseían algunos conocimientos. Los dos primeros pilotos españoles obtuvieron su título en Francia a mediados de 1910 y fueron D. Benito Loygorri y el Infante D. Alfonso de Orleans.

Los directivos del SIPA que no se habían asesorado adecuadamente, tenían su parte de responsabilidad al contratar a aviadores aficionados. Digamos en su descargo que el público quería ver volar como fuese.

El público de Zaragoza se mostró correctísimo después del accidente de Gaudart. No conocían a los "mañicos" los que pensaron que iba a pasar al igual que el "Motín de Durango", en que el público por negarse a volar condujo al fracaso de la fiesta y quemó los aeroplanos de los dos "franchutes" aficionados.(9).

El público de Zaragoza, por supuesto protestó, sus protestas fueron oídas y se les devolvió el dinero de las entradas.

Así fue el primer vuelo en Zaragoza.

El SEGUNDO VUELO EN ZARAGOZA

DESPUÉS del fracaso del primer vuelo en Zaragoza, las autoridades hicieron un balance de la situación y se alcanzaron varias conclusiones que conviene comentar pues tuvieron influencia en las futuras fiestas de aviación. La primera conclusión es que el aparato no se encontraba en condiciones de vuelo. Segunda se puso en peligro la vida de los espectadores. Tercera se produjo un gran quebranto económico. (Consúltese el Cuadro III. "Comentarios sobre las Fiestas de Aviación".)

Pero sigamos con el segundo vuelo. El público quería ver volar y las autoridades de Zaragoza en 1911 organizaron una gran "Semana de la Aviación". La animación superó todos los pronósticos. Los vuelos tuvieron lugar los días 18, 19 y 23 de abril.

La banda del Hospicio amenizó la tarde del 18 en un Valdespartera lleno a rebosar; incluyendo todos los alrededores.

La prensa local (10) informó: "Era de ver el cuadro encantador que ofrecía el amplio campo de Valdespartera donde formando pintorescos grupos se reunía la multitud vocinglera y jovial.

Al promedio de la tarde deliciosa, pusose el motor en funciones y arrancó a correr el aeroplano –Bleriot XI– elevándose enseguida, solemne y majestuoso. Una dulce emoción conmovió las almas. En efecto no hay nada que impresione y conmueva tanto –ha dicho Salaverria– como el vuelo de un aeroplano."

Los aviadores franceses contratados fueron Gaget (parisino) y Frey (lionés). Volaron aparatos Bleriot XI, con motores rotativos "Gnome" de 50 caballos. Uno era monoplaza y el otro biplaza. Durante los tres días realizaron numerosos y magníficos vuelos: de aeródromo, alrededores y por encima de Zaragoza. A veces los dos aparatos volaron en formación, con lo que el público quedó más que satisfecho.

Gaget y Frey fueron muy agasajados y recibieron numerosos premios. Asistieron a una corrida de toros y a banquetes, tal era el interés de autoridades y público aragonés por el nuevo medio de transporte.

Las fiestas costaron unas 20.000 pesetas.

Otras cuatro láminas 4, 5, 6 y 7, nos muestran diversos aspectos de la fiesta de aviación.

NUEVOS VUELOS EN VALDESPARTERA

LA Comisión de Fiestas de Zaragoza, organizó en 1912 coincidiendo con las del Pilar, unas fiestas de aviación de las cuales ya se

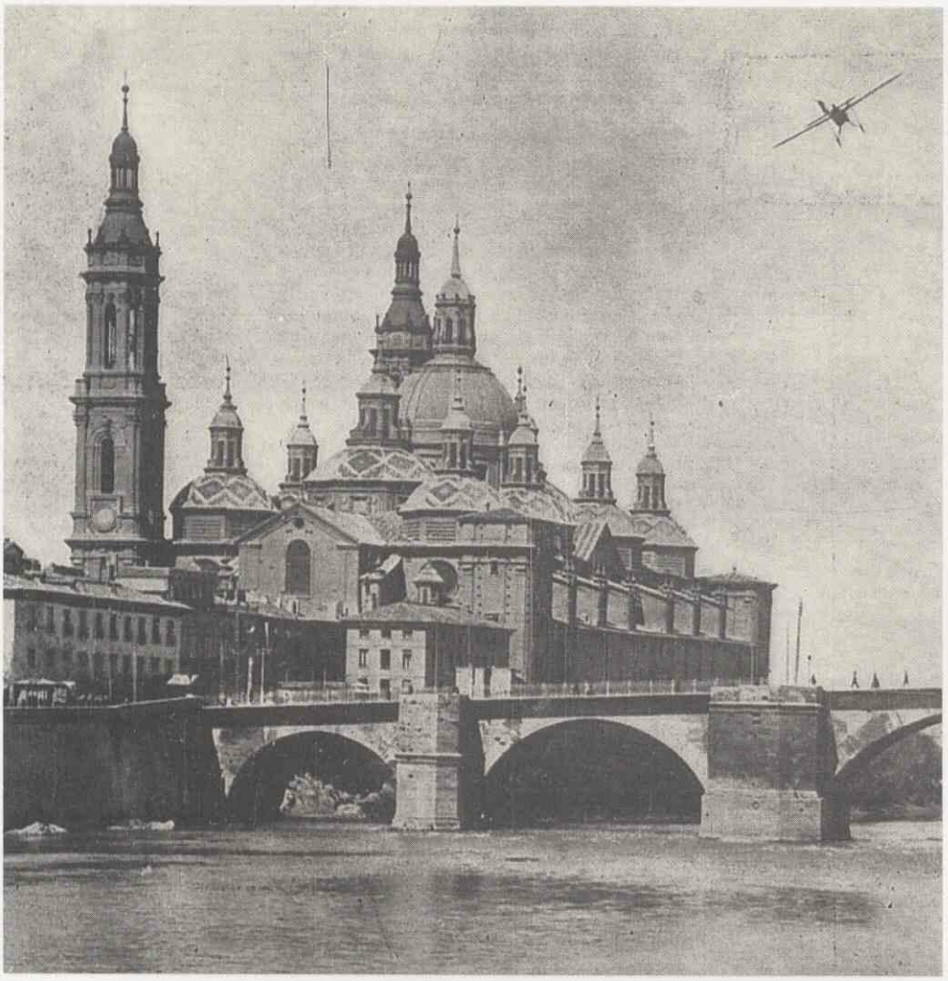


Lámina 4. "Magnifica fotografía de un aeroplano Bleriot pilotado por Gaget sobrevolando el Pilar de Zaragoza el 18 de abril de 1911".

tenían noticias en septiembre. Hemos de mencionar que la aviación no era objeto exclusivo de interés de la capital aragonesa y así Barbastro en el mes de octubre tuvo la fortuna de contemplar el vuelo del aviador francés Poumet el día 7. Calatayud también se había puesto en contacto con los aviadores franceses Tixier y Vedrines. El 10 de septiembre Tixier realizó vuelos en el aeródromo de Calatayud. Habían pasado los tiempos "heroicos" y los aeroplanos ya desafiaban con cierta impunidad los fenómenos meteorológicos.

Ya en los primeros días de octubre se supo por la prensa que habría fiesta de aviación en Zaragoza y se habían contratado a los aviadores galos Leoncio Garnier y R. Tixier, dos magníficos aviadores que habían realizado numerosos vuelos en otras capitales españolas.

Se volvió a elegir Valdespartera como campo de aviación. El martes día 8 de octubre tuvo lugar la primera exhibición y el clima colaboró para ser un día inolvidable para los "mañicos", ya que los aviadores dieron de si todo lo que podían (11).

Lámina 5. "Un grupo de espectadoras en el campo de aviación".

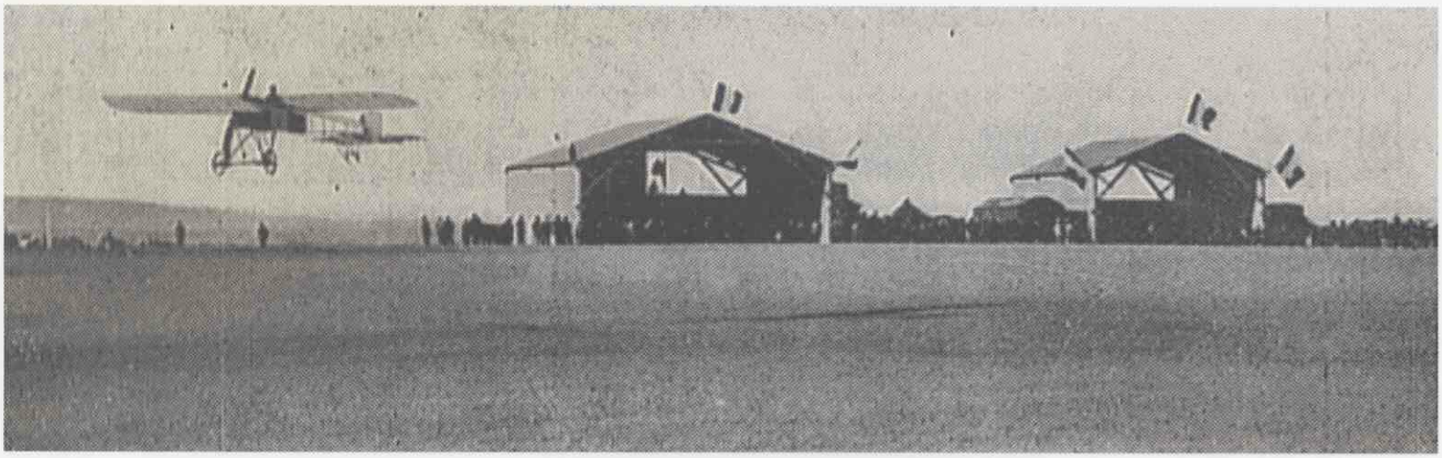


Lámina 6. "Vista de los hangares con un aeroplano Bleriot XI que acaba de despegar".

El Capitán General, Gobernador Civil y Alcalde con sus respectivas esposas ocuparon los palcos de autoridades y empezó la fiesta volando Garnier en un aeroplano Bleriot XI. durante 15 minutos. Después se elevó Tixier. A las 10:37 despegaron los dos aviadores y entusiasmaron al público por sus vuelos en formación y sobre la ciudad. Se realizaron nuevos vuelos en días posteriores.

VALDESPARTERA SIGUE EN ACTIVIDAD

EN enero del año 1913, el aviador suizo Oscar Bidet que había partido de Pau (Francia) sobrevoló la región aragonesa pasando a unos 2.000 metros de altitud por encima de Zaragoza. El propósito de este vuelo era unir Pau (Francia) con Madrid, salvando los Pirineos por Somport. Aterrizó cerca de Guadalajara. Volvió a despegar y tomo tierra felizmente en el aeródromo de Cuatro Vientos.

El 5 de abril de 1913 Valdespartera fue de nuevo noticia pues sirvió de escala al aviador francés Brindejonc. Había salido del aeródromo de Cuatro Vientos a las 08:30 horas y realizó el trayecto Madrid-Zaragoza en dos horas y media a pesar del fuerte viento. En el campo le aguardaba su mecánico que le señaló su situación al aviador.

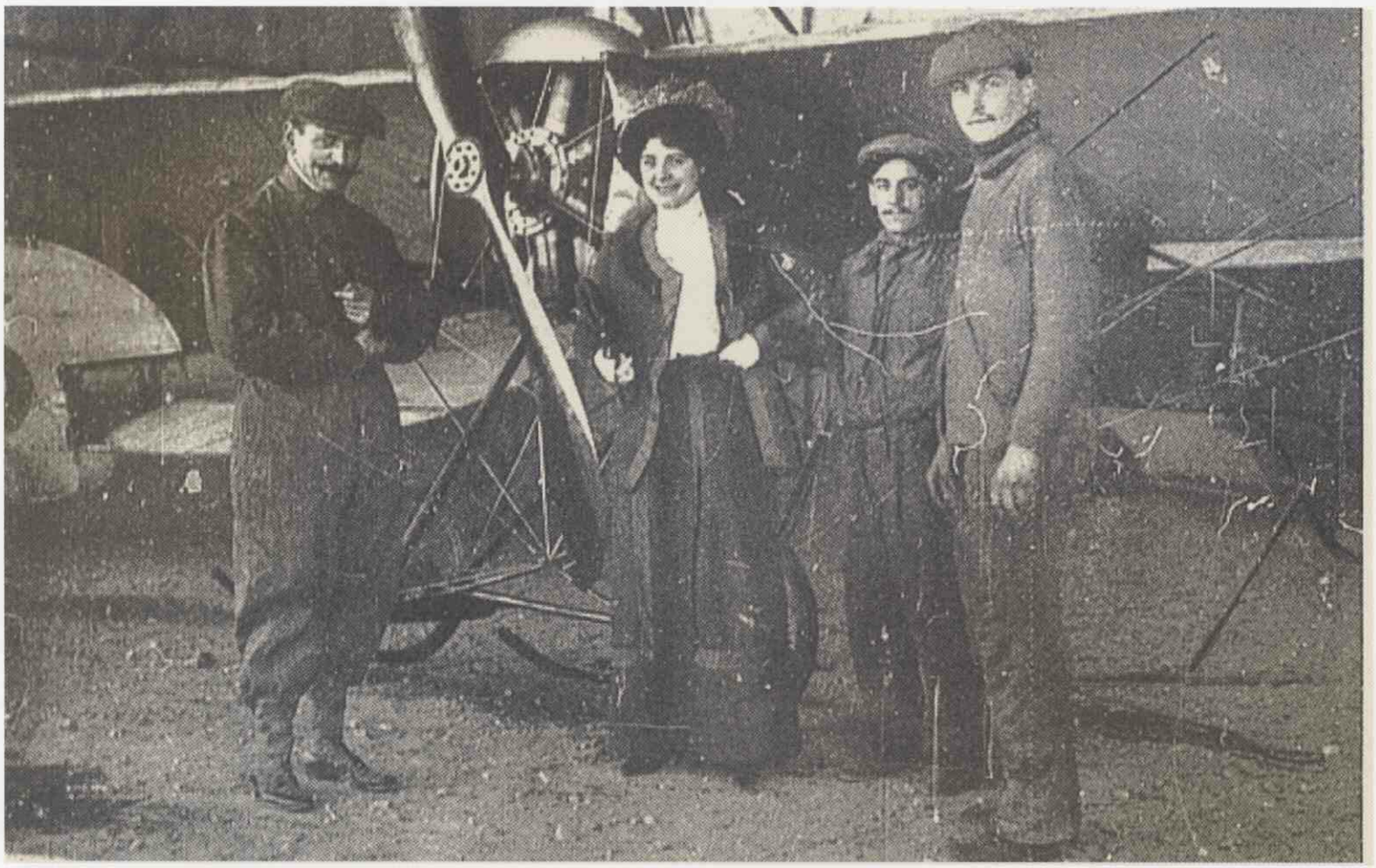


Lámina 7. "El aviador Frey con su esposa y dos mecánicos. 19 de abril de 1911".

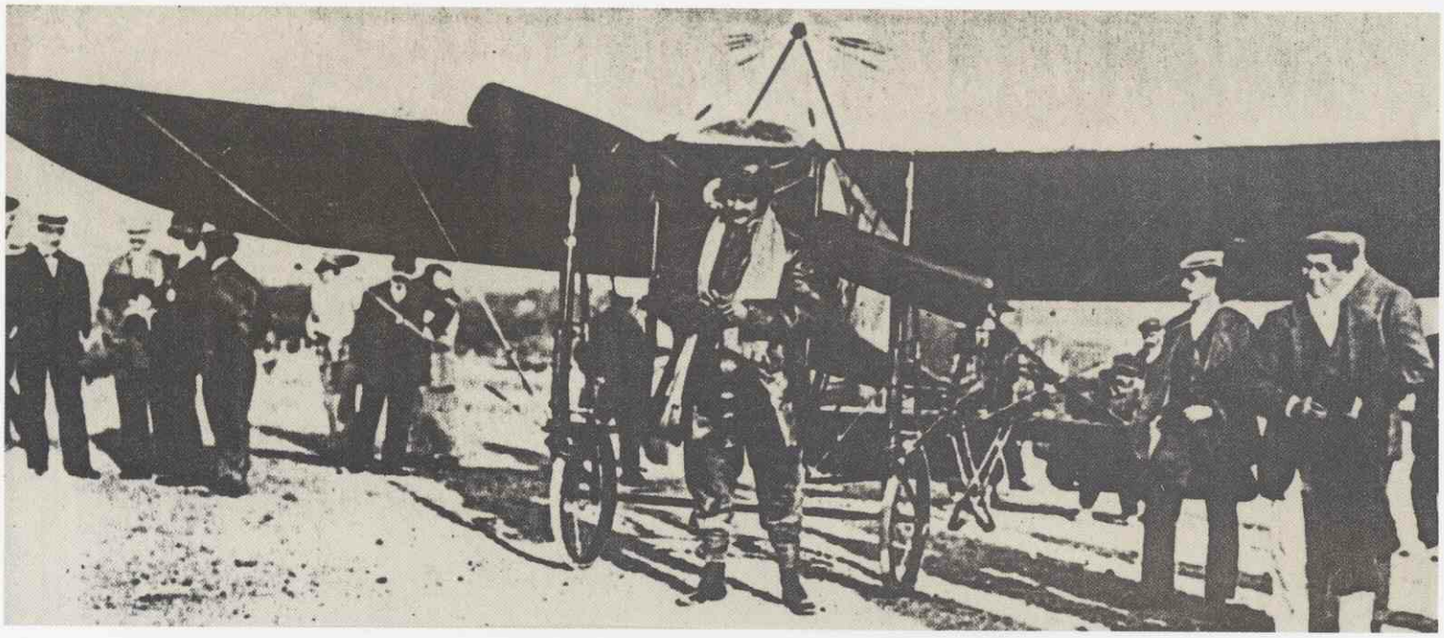


Lámina 8. "Leoncio Garnier delante de su aparato Bleriot XI en Valdespartera- 1912" (12).

En un coche se trasladó a Zaragoza y almorzó en el Hotel Europa. A las dos y minutos despegó con rumbo a Barcelona, pasando a las tres sobre Reus y llegando sin novedad a la capital catalana. Pilotaba un aeroplano Morane. El periplo aéreo París-Madrid y regreso lo completó con éxito. Este vuelo y el anterior demostraron que Aragón no estaba aislada por el aire. En 1912 y 1913 hubo primeros vuelos en Jaca y en Teruel.

TRES AEROPLANOS MILITARES UNEN MADRID CON ZARAGOZA

EN febrero de 1914, la prensa aragonesa informaba de la importancia que estaba adquiriendo la navegación aérea y cómo el Servicio de Aerostación había elegido Zaragoza para sus prácticas.

En ese año tiene lugar un suceso trascendental para Aragón y se refiere a la llegada de tres aeroplanos militares procedentes de Madrid. Uno de ellos estaba pilotado por el teniente Sr. Martínez Baños que había realizado el curso de piloto militar en la convocatoria de 1912. Estaba relacionado con Zaragoza por vínculos de nacimiento. Había obtenido el título de piloto el 21 de enero de 1913 y durante ese año, según consta en su hoja de servicios, realizó 342 vuelos como piloto y 59 como pasajero. Era un excelente piloto al que le gustaba volar.

El 7 de abril de 1914 partieron a las 15:10 horas del Aeródromo de Cuatro Vientos dos aeroplanos Farman pilotados por los tenientes Sres. Martínez Baños y Zubia, con sus respectivos pasajeros, curiosamente conocidos deportistas madrileños (12)... El teniente piloto y médico Sr. Pérez Núñez pilotaba el tercer aeroplano un Nieuport IV G.

Como estaba previsto los dos Farman MF.7 tomaron tierra en Ariza a las 17:30 para repostar combustible. Desde las ocho de la mañana autoridades y escaso público se encontraban esperando a los aviadores. El fuerte y frío viento del S.O. hacía penosa la espera en el campo de Valdespartera .Las autoridades regresaron por la tarde y volvieron a Zaragoza a las 19:00 horas sin que hubiesen llegado los aeroplanos...

Pero los aviadores militares no se dieron fácilmente por vencidos y con un encomiable espíritu despegaron de Ariza a las 18:40 horas y volando a una altitud de 2.000 metros atravesaron la Muela y llegaron casi de noche a Valdespartera, aunque no vieron las hogueras que señalaban el campo.

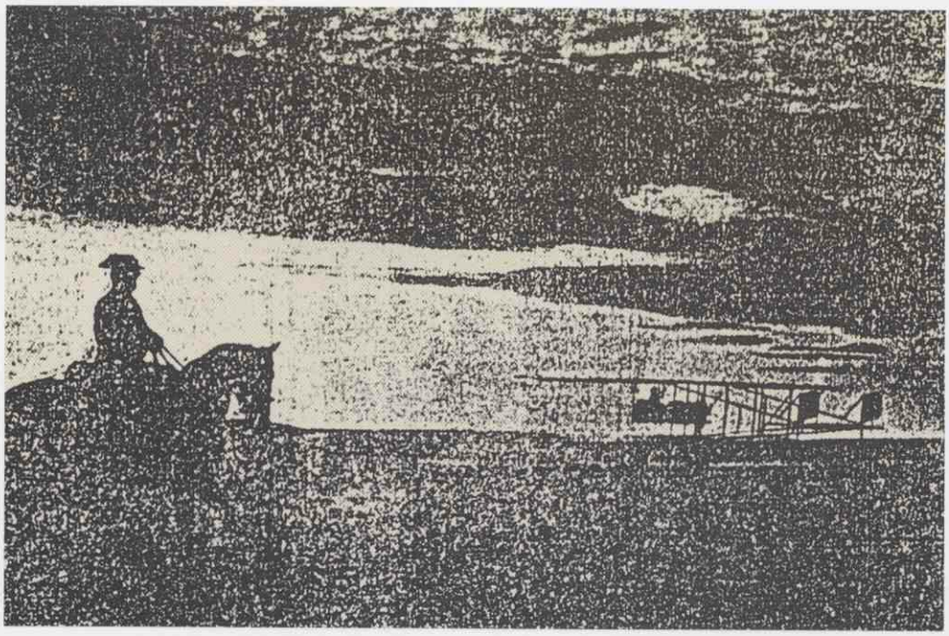


Lámina 9. "La Guardia Civil se encargó de la custodia de los aeroplanos militares, abril de 1914."

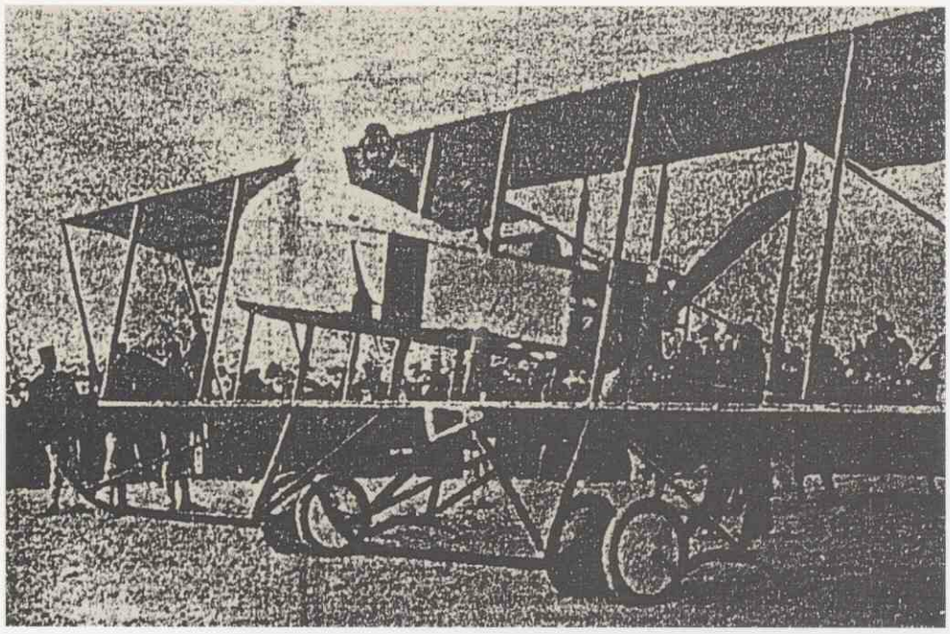


Lámina 10. "El teniente Martínez Baños en la cabina del Farman MF.7 en Valdespartera el 11 de abril de 1914".

realizaron un vuelo difícil, peligroso, con bajas temperaturas y fuerte viento.

El aeroplano de Pérez Núñez despegó de Almunia a las 09:50 horas y aterrizó el 10 de abril en Valdespartera, con un pasajero oficial de Artillería, a las 10:10 horas. Había tenido que esperar una nueva hélice que enviaron de Cuatro Vientos (Madrid). Ese mismo día despegó hacia Madrid el Teniente Zubia.

La estancia de los aviadores ,que fue en Zaragoza un gran acontecimiento local, transcurrió con festejos, cenas, banquetes, visitas, conferencias y demostraciones en vuelo de los aviadores que sobrevolaron la ciudad repetidas veces, los días 10, 11 y 12 de abril. Los aviadores se encontraban sin novedad en Madrid el 13 de abril.

Baños con su mejor conocimiento del campo aterrizó en el mismo, pero Zubia lo hizo, por cierto que con gran habilidad cerca del cementerio de Torrero.

Ya estaban levantadas las tiendas para el personal auxiliar y los repuestos, amen del combustible y aceite.

Mientras tanto Pérez Núñez tuvo que aterrizar en Almunia de Santa Godina. con la mala fortuna de romper la hélice, naturalmente no pudo continuar el vuelo.

Asombra que el trayecto seguido por los aeroplanos discurrió sobre un terreno que ha sido sobrevolado por el autor de este articulo y ofrece dificultades serias, por su orografía, altitud y régimen de vientos y son dignos de admiración estos pilotos militares que

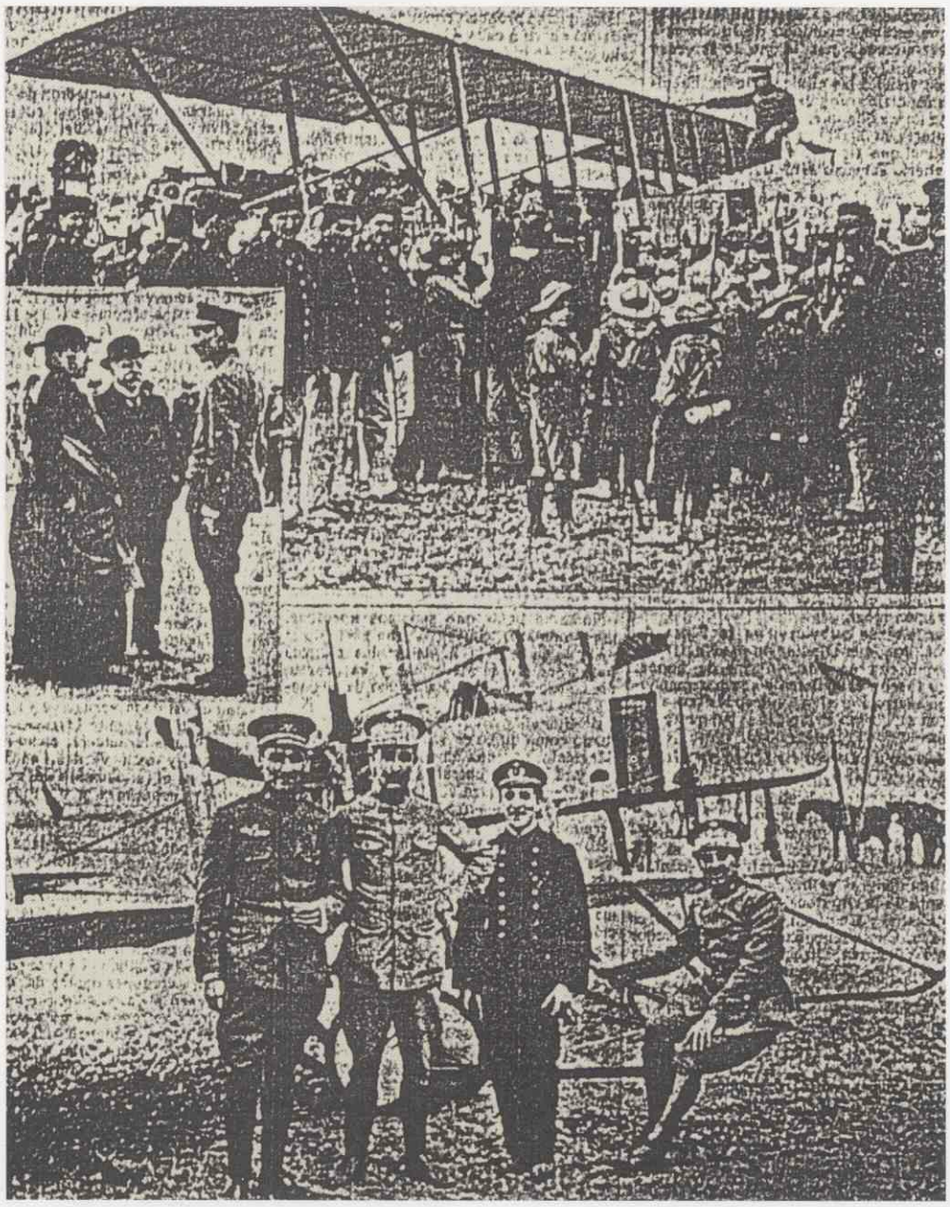


Lámina 11. "Autoridades de Zaragoza en Valdespartera el 12 de abril de 1914".
Lámina 12. "Aviadores militares en Valdespartera el 12 de abril de 1914".

Cuadro IV
"Características de los aeroplanos Farman MF.7 y Nieuport IV G"

	MF.7	Nieuport IV G
Primer vuelo	1910	1911
Año de Construcción	1912	1912
Incorporación a España.	1912	1912
Motorización	Renault 70 CV	Gnome 50 CV
Envergadura (m)	14.54	8.65
Longitud	11.35	7.20
Superficie alar(m2)	54	—
Peso al despegue (Kg)	855	490
Velocidad Crucero (Km/h)	85	95

En las láminas 9, 10, 11 y 12 se muestran los aviadores militares en Zaragoza en el campo de aviación de Valdespartera.

LA FABRICACIÓN DE AEROPLANOS EN ZARAGOZA

EL año 1915, se caracterizó por el conflicto de la guerra europea y naturalmente se presentó la dificultad de adquirir aeroplanos, motores y repuestos para nuestra aviación. La aviación militar puso en marcha un programa de construcción de aeroplanos nacionales. Los talleres de material ferroviario Cardé y Escoriaza, situados cerca de Torrero, crearon un departamento aeronáutico pues habían recibido un contrato para fabricar dos modelos de aeroplanos: el "Flecha" diseñado por el ingeniero militar Eduardo Barrón y el "Farman" M.F.7 con licencia francesa. La fabricación fue dirigida por el piloto e ingeniero José Ortiz de Echagüe, creador en 1923 de C.A.S.A en Getafe (Madrid).

Una vez fabricadas todas las piezas, se transportaban a Madrid, al aeródromo de Cuatro Vientos. En dos hangares de Cardé y Escoriaza, se montaban los aeroplanos y se probaban [13].

Se fabricaron 12 Farman con motores Dion Bouton de 80 caballos, importados de Francia (14) y 12 "Flechas" con motores Hispano de 140 caballos. Durante el período de unos tres años que Cardé se dedicó a la aeronáutica, el aviador e ingeniero Ortiz de Echagüe diseñó un monoplano de ala alta del cual se construyeron 6 unidades.

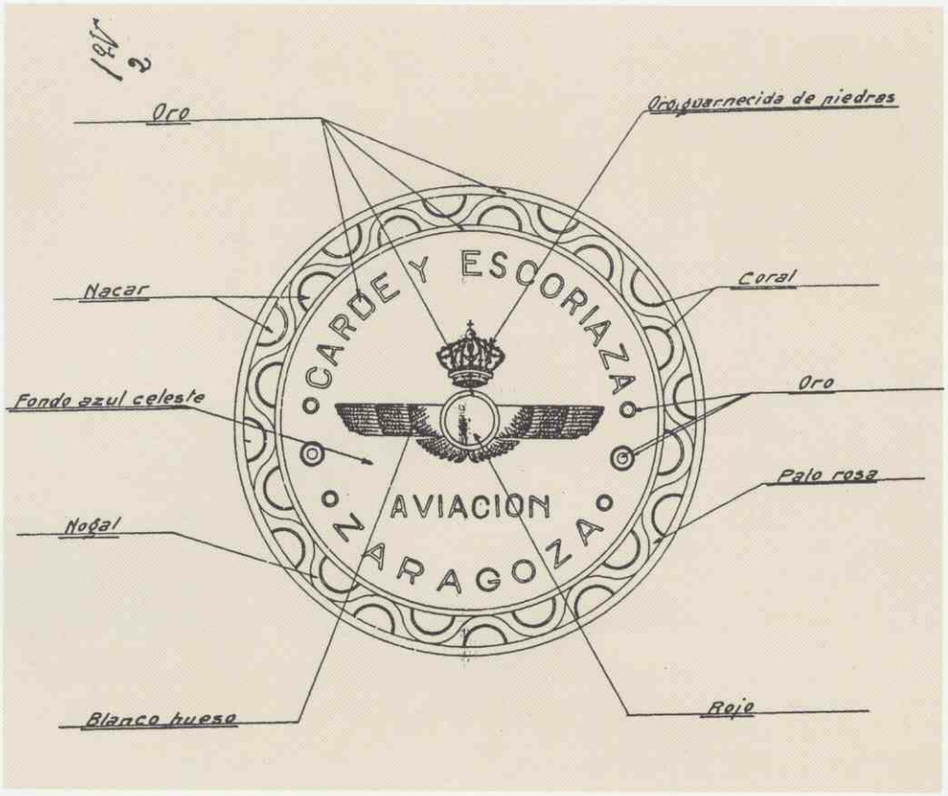


Lámina 13. "Logotipo de Cardé y Escoriaza".

El final de guerra europea y la disponibilidad de aeroplanos excedentes y baratos, dio al traste con la nacionalización de la industria aeronáutica española y de la aragonesa.

LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA EN VALDESPARTERA

EL Tratado de Versalles de 1918 señaló el nacimiento de la aviación comercial, resultado de la Convención de la CINA celebrada en París. En España se sucedieron las presentaciones de aeroplanos militares transformados para el tráfico aéreo. La Dirección de Aviación Civil pasó a ser un Negociado del Ministerio de Fomento.

El 9 de octubre de 1918, el teniente Sr. Martínez Baños vuelve a Zaragoza en comisión de servicio, donde permanece hasta el 27 de noviembre. Su misión era buscar terrenos idóneos para el establecimiento de bases aéreas militares. Recomienda en su informe Valdespartera.

Ya en 1915 se presentó en Zaragoza el proyecto de creación de una Escuela de Aviación, asunto de gran interés para Zaragoza. estando el Ayunta-

Cuadro V
"Creación de una Escuela de Aviación en Zaragoza"

Un concejal del Ayuntamiento presentó una propuesta en la sesión del día 10 de julio de 1915: La misma decía así: "Durante el mes de agosto se verificarán en Tudela ejercicios de practicas de aviación por el Parque de Guadalajara. Es indudable que el progresivo adelanto de los modernos medios de combate, teniendo presente aquellas ciudades que se hallen en mejor disposición para operaciones.

En este caso Zaragoza ocupa lugar preferente y cuenta con unos dilatados terrenos en Valdespartera reconocidos por cuantos aviadores operaron en ellos como uno de los mejores campos de aviación.

La importancia que para la ciudad tenga el establecimiento de una Escuela de Aviación no necesita encomiarse.

Así que sometido este asunto a la consideración del Ayuntamiento acuerda solicitar del Estado así como otros beneficios que de aquella concesión se deriven, en su consecuencia propongo:

1º Que el Ayuntamiento acuerde solicitar el establecimiento en Zaragoza de una Escuela Militar para lo cual se construirá por cuenta del Ayuntamiento un hangar en el campo de Valdespartera.

2º Que el Alcalde solicite por conducto del Capitán General de esta región al Ministro de la Guerra la referida concesión.

3º Que los senadores y representantes por esta circunscripción apoyen la propuesta del Ayuntamiento e informen a la Comisión correspondiente.

La propuesta había sido presentada por el concejal D. Gregorio Alfonso.

miento muy dispuesto a dar facilidades. La propuesta se presenta en el Cuadro V "Creación de una Escuela de Aviación en Zaragoza".

Las maniobras de Tudela de agosto de 1915, con ejercicios de tiro y aviación atrajeron a diversas personalidades militares entre ellos el ministro de la Guerra y el Jefe del Servicio de Aeronáutica y otros jefes, como el Coronel D. Pedro Vives. Este último se desplazó a Zaragoza y solicitó una entrevista con el Alcalde para tratar el asunto de la Escuela de Aviación.

Con el fin de ir a la entrevista bien informado, visitó los talleres de Cardé y Escoriaza donde se fabricaban aeroplanos para el Ejercito y los terrenos de Valdespartera. Acompañado de D. Manuel Escoriaza y de dos oficiales, el Coronel Vives trató del asunto con el Alcalde el 27 de agosto, volviendo después a Tudela.

En 1916 el general Huerta apoyó el establecimiento de la Escuela en Zaragoza.

Valdespartera recupera su actividad en 1920, por dos motivos; el primero cuando se publica un Real Decreto de 17 de marzo por el que se designan las Zonas Territoriales. El territorio español se considera dividido en cuatro zonas con la denominación de Bases Aéreas. Se creaban Bases Aéreas en Madrid (primera), Zaragoza (segunda), Sevilla (tercera) y León (cuarta). En el artículo 4º se legislaba que cada Base Aérea debía tener, taller o fábrica, aeródromo principal para 60 aeroplanos, almacén con repuestos, abrigos subterráneos para combustible, aceite y armamento y una dotación de cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate).

Bibliografía

(1) A. Glez-Betes. El primer vuelo en España. Aeronáuticos. Nos 74 y 75. Sept y Oct. 1996
(2) José Canudas. Hª de la Aviación Catalana. 1908-1936. Barcelona 1983. P.17.
(3) Alfredo Kindelán. Desde Berlín. España Automóvil. 30-10-1908. P.235.
(4) Gaspar Brunet y Viadera. Curso de Aviación. Barcelona. 1910.
(5) A.Glez-Betes. La investigación de los primeros vuelos en España. Problemas y Dificultades. Aeroplano. 1987. Nº 5.
(6) Ibid.
(7) Ibid.
(8) ABC. Marzo de 1910.
(9) ABC. 25 abril 1910.
(10) Heraldo de Aragón. Abril 1911.
(11) Heraldo de Aragón. Sept- Oct 1912. Existe un trozo de película de la época que nos muestra el despegue de un Bleriot XI pilotado por Garnier y descubierto por el Sr. Fernández de la Torre. Fue visionado en el Programa "Ayer y Hoy de la Aviación".
(12) Heraldo de Aragón. Abril de 1914.
(13) José Warleta. Los Farman en los primeros años. Aeroplano 11/1986. Nº 4. Los monoplanos Niueport de la Belle Epoque en España y en el Mundo. Aeroplano. 10/1989. Nº 7.
(14) A. Glez-Betes. Aeroplano 1986. Nº 4.
(15) Archivo Histórico del Aire. Indice General nº 168.
(16) José Gomá. Hª de la Aeronáutica Española. Madrid. 1946.

También se creó la Escuela de Pilotos Militares. Se nombra la décima promoción de pilotos para hacer su curso en el improvisado aeródromo de Valdespartera. A finales de enero empiezan los vuelos. El curso estaba compuesto por 2 capitanes de ingenieros, 15 tenientes de diversos cuerpos y 1 profesor de 2ª de equitación. Debido a varias causas, entre ellas las desfavorables condiciones meteorológicas –el temible cierzo– y un accidente con dos muertos, se suspenden las clases y los componentes del curso de pilotos se trasladan a Alcalá de Henares (16).

El accidente en Valdespartera conmocionó al pueblo zaragozano. El progreso traía víctimas. Ocurrió el accidente mortal cuando el profesor Collier –de la Hispano Británica– enseñaba acrobacia a gran altura en un aeroplano Nieuport. De alumno iba el teniente de Caballería Fernando Bernáldez. El aparato entró en barrena y se estrelló contra el suelo. Ambos ocupantes murieron carbonizados.

Aparte de algunos vuelos esporádicos, como los de una escuadrilla que llega de Madrid para apoyar las maniobras militares en Alfaro, Valdespartera va perdiendo actividad y poco se menciona en los años venideros. El segundo aeropuerto de Zaragoza se instalaría en la carretera a Huesca. El tercero en Garrapinillos y el cuarto en Valenzuela-Sanjurjo, pero sus desarrollos serán objeto de una segunda parte. ■

Las primeras bombas sobre el Sáhara

Tafudart, 27 de octubre de 1957

Emilio Herrera Alonso
Coronel de Aviación

ANTECEDENTES PRÓXIMOS

TERMINADA la II Guerra Mundial, fueron surgiendo en los territorios coloniales de casi todo el Mundo, movimientos de emancipación que en el Magreb, y especialmente en Marruecos, serían de importancia creciente desde que en 1944 se organizara el Ejército de Liberación (E.L.) que, mientras actuaba en el territorio del protectorado francés donde adquiriría, mes a mes, mayor virulencia, en la zona de responsabilidad española apenas se apreciaba.

Cuando el 7 de abril de 1956 se firmó en Madrid el tratado de independencia de la zona de protectorado español de Marruecos –un mes antes, en París, se había declarado la de la zona francesa– España se reservó la entrega de la zona sur del Protectorado –entre el *Uad Dra* y el paralelo 27° 40' N– por el vacío de autoridad que en ella se crearía al no poder garantizarla el sultán de Marruecos cuya influencia nunca había llegado tan al sur.

Equipadas en parte por España, se crearon en el Marruecos soberano las Fuerzas Armadas Reales (F.A.R.) en las que se integraron los grupos del E.L. de tendencia monárquica, yendo los demás a establecerse en el sur del nuevo estado, en el *"Bled siba"* (territorio rebelde), tradicionalmente hostil a los sultanes de Marruecos, como denota el dicho *"En el Sáhara no se reza al Sultán ni se le pagan impuestos"*. Allí, bordeando los territorios del África Occidental Española (A.O.E.) –Ifni y el Sáhara– se instalarían, estableciendo contactos con los grupos armados que luchaban contra la autoridad francesa en el sur de Argelia y en Mauritania.

INFILTRACIONES EN EL SÁHARA ESPAÑOL

MANTENIENDO siempre una actitud externa de respeto, grupos de las Bandas del Ejército de Liberación (B.E.L.) se fueron situando en los territorios españoles de la Saguia el Hamra y de Río de Oro, siempre con talante pacífico hacia España, aunque utilizando el territorio español como base para actuar contra las fuerzas francesas de Mauritania.

No tardaría el Gobierno del A.O.E. en empezar a darse cuenta de que aquellos grupos eran incómodos y peligrosos, pues aunque mantenían una amistosa postura aparente, su fuerza iba incrementándose y, con ella, su influencia sobre los indígenas entre quienes se podían observar algunos síntomas de alejamiento y desafección.

En el otoño de 1957 se conocía la existencia en el Sáhara español de, al menos, una docena de estos grupos armados, de muy diversa entidad –había alguno de hasta 500 hombres, aunque la mayoría tenía en torno a 150– distribuidos por todo el territorio, pero establecidos especialmente en la Saguia el Hamra, ese largo cauce seco, enorme cicatriz que a lo largo de más de 400 kilómetros, cruza de este a oeste el Sáhara atlántico.

En los pequeños oasis que en ella se encuentran –Meseied, Edchera, Sidi Buia, Smara– y junto a los morabitos o santuarios de sus riberas –Tafudart, Sidi Ahmed Larosi, Raudat el Hach– se establecieron "facciones" de las B.E.L. aprovechando las estupendas condiciones que los abruptos y acantilados bordes de la Saguia, y las cuevas excavadas en ellos por las aguas a lo largo de los tiempos, ofrecen como refugio a fuerzas irregulares que actúen en la zona.

UN GRUPO DE LAS B.E.L. LOCALIZADO EN TAFUDART

EN octubre de 1957, el material aéreo de que disponía la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (Z.A.C.A.O.) consistía en veinte trimotores de transporte *Junkers Ju-52* (T-2B), quince bimotores de reconocimiento y bombardeo *Heinkel He-111* (B-2I), dos bimotores anfibios *Grumman SA-16a "Albatross"* (AD-1) de salvamento, y dos helicópteros *Sikorsky H-19B* (Z-1). De estos aparatos, los B-2I eran destacados de distintas unidades de la Península, y constituían el Escuadrón 291, también uno de los AD-1 estaba destacado con su tripulación, de la 50 Escuadrilla de Salvamento, de la Base de Pollensa.

Los T-2B, B-2I y AD-1 estaban estacionados en la base de Gando, pero tanto de los primeros como de los B-2I, se encontraba destacado en distintos aeródromos del A.O.E. un número variable de aviones realizando sus misiones específicas, a las que se añadían, en los T-2B, la de reconocimiento complementando la labor de los B-2I. Los Z-1 tenían su base en el aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife.

El 23 de octubre, cuando realizaba una misión de reconocimiento de las zonas de Tafudart y Tagenza, dentro de las que regularmente se llevaban a cabo sobre la Saguia el

Hamra, el capitán José Manuel Cuaresma, comandante del B-2I, 25-8, destacado en Sidi Ifni, del Escuadrón 291, observó en las proximidades del morabito de Tafudart, tres campamentos distanciados entre sí, compuesto cada uno de entre 20 y 30 tiendas, algunas de ellas mayores que las *haimas* de los indígenas, y de colores de enmascaramiento, así como algunos vehículos automóviles y numerosos camellos. En uno de los campamentos, situado en las coordenadas 26° 56' N y 12° 48' W, se veían tiendas cónicas y personal uniformado.

Estas observaciones corroboraban los informes de que disponía el Gobierno General del A.O.E. sobre la existencia de una concentración de las B.E.L. cuyos efectivos se calculaban en 700 hombres.

UN AVIÓN ALCANZADO POR FUEGO DE TIERRA

POR la tarde del día 25, cuando el capitán Guillermo Iturrate regresaba a Villa Bens (Cabo Juby) de un servicio de transporte a Smara, pilotando el T-2B, 36-7 del Ala n° 36, destacado en aquel aeródromo, observó –además de lo descubierto en Tafudart en el reconocimiento del día 23 por el 25-8– bultos tapados con lonas, bidones ocultos entre la vegetación de las riberas de la Saguia –abundante, a la sazón, por haber habido lluvias recientemente–, montones de cajas –aparentemente, de municiones–, y pozos de tirador orientados al norte. Al descender más para mejor precisar sus observaciones, divisó grupos de individuos escondidos entre las matas, calculando que serían más de 500 hombres.

A unos 5 kilómetros del morabito avistó otros grupos tratando de ampararse en las cuevas de los cantiles, y cuando volaba a 30 metros de altura para completar su reconocimiento, una docena de tiradores desde su izquierda, y otros tantos frente al avión, abrieron fuego de fusilería, alcanzándole con una treintena de disparos, y causándole leves averías en los *flaps* y en las barras de mando del timón de profundidad, daños que no le impidieron regresar sin dificultad a cabo Juby.

El general Francisco Mata Manzanedo, Jefe de la Z.A.C.A.O. dispuso que los capitanes, Cuaresma e Iturrate, volaran a Gando para informarle directamente, y con el 25-8 que salió de Sidi Ifni pilotado por el primero de ellos y recogió en Villa Bens a Guillermo Iturrate, así lo hicieron.

INEXPLICABLE RETRASO EN LA REACCIÓN

DISPUESTO por el Ministro del Aire, el general Mata propuso al Gobernador General del A.O.E. general Gómez Zamalloa, realizar una acción de represalia, dura e inmediata, contra la concentración agresora, pidiéndole que señalara la hora para realizar el bombardeo el día 26.

Pero, inexplicablemente, el general Zamalloa contestó que no consideraba oportuno realizar el ataque, por el momento, y que ya indicaría día y hora para ello, circunstancia que el general Mata comunicó al Ministro del Aire.

En las últimas horas del día 26 se recibió en la Jefatura de la Z.A.C.A.O. un telegrama del Gobierno del A.O.E. en el que se daba como fecha y hora para llevar a cabo el bombardeo de castigo, el domingo, 27, entre las 10:00 y las 11:00 Z, indicando que el ataque debía ser "enérgico, *inmediato* y con el mayor número de aviones posible".

De los quince aviones del Escuadrón 291, uno se encontraba destacado en Sidi Ifni, a disposición del Gobernador, y cinco en el taller base –dos en revisiones regulares y tres reparando averías– quedando disponibles para la misión, por lo tanto, nueve B-2I.

Dado que el bombardeo habría de hacerse a una altura superior a los 900 metros para asegurar la explosión de las bombas, y la dificultad que el terreno ofrecía para la localización del objetivo, tanto por lo escarpado de las riberas de la Saguia como por la vegetación, abundante en aquellas semanas, determinó el general Mata que, para el señalamiento previo de aquél, precediera a la formación de ataque un avión tripulado por los capitanes Cuaresma e Iturrate, como piloto el primero y el segundo como observador, que volando a baja altura sobre la zona, marcara los objetivos con bombas de humo rojo.

La formación, que iría mandada por el comandante Francisco Bacariza, jefe del Escuadrón 291, estaría constituida por los nueve B-2I, de los que tres eran de la versión "R" y seis de la "B". El 25-8 realizaría la misión de *pathfinder* y los demás realizarían el ataque. Los "R" irían cargados con diez bombas de 50 kilos, y los "B" con veinte.

EL BOMBARDEO

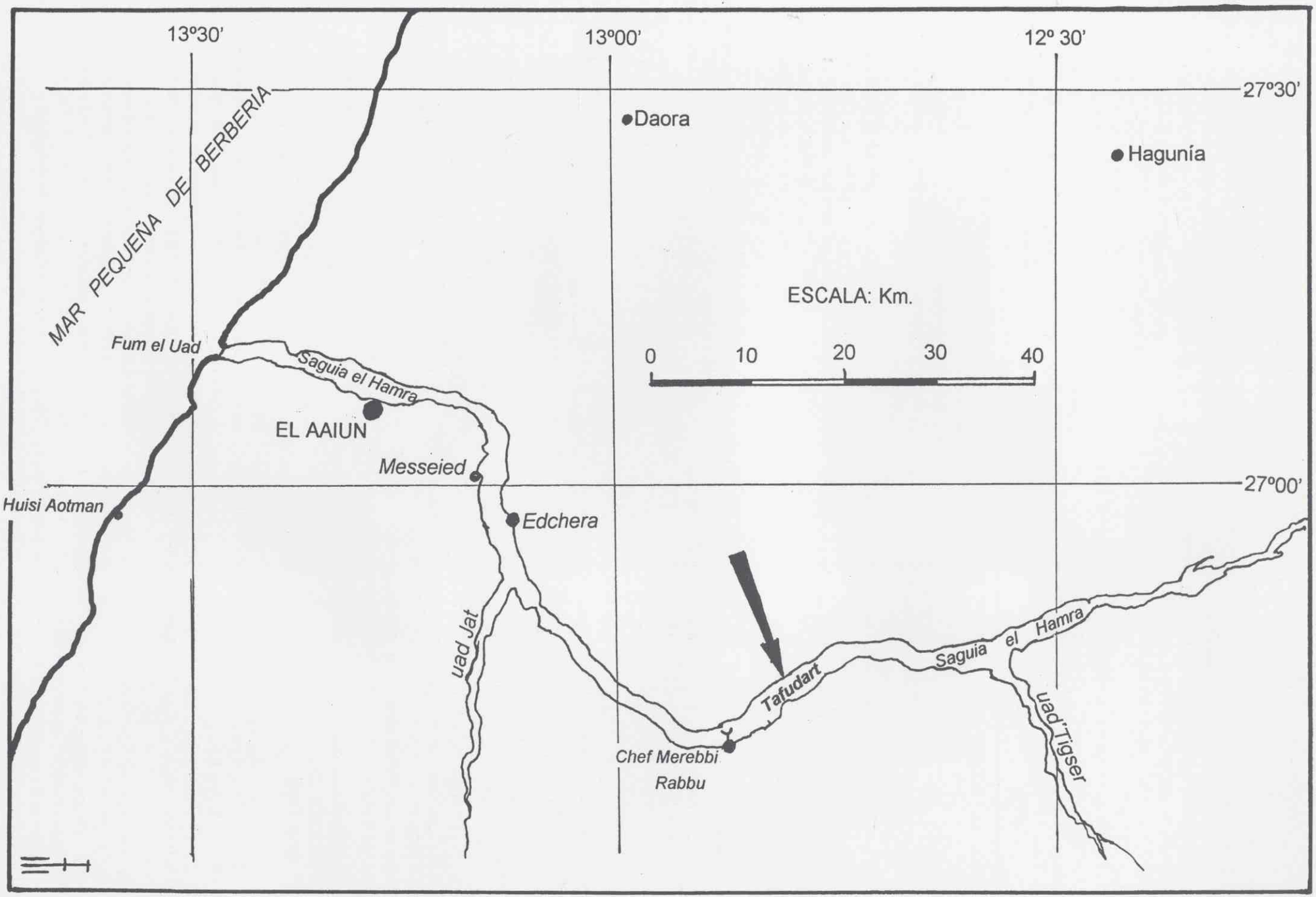
EL día 27, a las 10:32 Z despegó de Gando la formación, y en *columna de cuñas*, sobrevoló el espacio de océano que en el Medioevo se denominaba *Mar Pequeña de Berbería*, y se dirigió a Villa Bens por encontrarse el radiofaro de El Aaiún fuera de servicio, averiado por las recientes lluvias. Cabo Juby fue sobrevolado a las 11:25, y a una altitud de 1.600 metros puso la formación rumbo a El Aaiún, descendiendo para quedar debajo de la capa de nubes que, aunque ligera, limitaba la visibilidad y dificultaba la identificación del terreno.

El 25-8 se adelantó a la formación –que ya volaba a 1.000 metros– descendiendo hasta 150 para dirigirse a la zona donde se habían descubierto los campamentos, comprobando que habían desaparecido casi todas las tiendas militares observadas en los reconocimientos anteriores –consecuencia lógica del inexplicable retraso impuesto por el Gobierno del A.O.E. a la realización de la acción–, y luego de tres pasadas de localización, largó cuatro bombas de humo sobre el objetivo principal.

Dos minutos más tarde se inició el bombardeo, desde 1.000 metros, largando las bombas en la primera pasada la primera patrulla, y en la siguiente, las otras dos.

El 25-8 obtuvo fotografías del objetivo atacado y realizó un reconocimiento visual a muy baja cota –20 metros sobre el suelo–, viendo que las bombas de las patrullas 2.ª y 3.ª habían caído muy agrupadas y centradas en el objetivo, habiendo sido alcanzadas varias *haimas* de impacto directo.

Seguidamente la formación inició el regreso a Gando donde aterrizarían los nueve aviones a las 14:05 Z.


13º30'
13º00'
12º 30'
27º30'
27º00'
MAR PEQUEÑA DE BERBERIA
Daora
Hagunía
ESCALA: Km.
0
10
20
30
40
Fum el Uad
Saguia el Hamra
EL AAIUN
Messeied
Huisi Aotman
Edchera
Uad Jat
Tafudart
Saguia el Hamra
Uad Tigser
Chef Merebbi
Rabbu

(Archivo E. Herrera)

Bombas en Tafudart. Algunas se observa que no hacen explosión.

RESULTADOS Y CONSECUENCIAS

EL resultado del ataque, si bien en un primer momento se consideró eficaz, pronto se vio que no lo había sido tanto, debido a varias causas entre las que las más importantes podrían ser: las peculiares características del objetivo, diseminado y establecido en un terreno muy propicio para el enmascaramiento; la servidumbre que constituía tener que arrojar las bombas desde 1.000 metros, impuesta por el tipo de espoletas utilizadas; lo inadecuado de aquellas bombas para objetivos de las características del atacado, de las que se estimó que, al menos, un 30 por ciento de ellas no estalló; y, especialmente, el injustificable retraso en la reacción, impuesto por el Gobierno del A.O.E., que permitió al enemigo desplazar parte de sus fuerzas, alejándolas de aquella zona que, lógicamente, habría de suponer que sería atacada.

Sin embargo, no cabe duda del efecto moral del bombardeo sobre unas fuerzas que hasta entonces no habían sido atacadas desde el aire, y que a partir de este día empezarían a temer a la Aviación. Por otra parte, parece indudable que el enemigo sufrió en aquel primer bombardeo bajas de consideración, aunque la única referencia fehaciente que de ello se tuvo, consistió en una libreta recogida en el cuerpo de un moro, muerto en el ataque al convoy de la playa de Sidi Aotman a El Aaiún, el 30 de noviembre, en la que constaban datos de los 125 hombres a sus órdenes, de los que 25 habían muerto desde el comienzo de su actuación, 12 de ellos *"por el humo de las bombas de Tafudart"*. Es de suponer que se referiría a los efectos de la onda explosiva. ■

Manuel Cascón: 60 años de silencio

ANTONIO MONTERO RONCERO
Comandante de Intendencia del E.T.

"HAY ALGO QUE ES RIGUROSAMENTE CIERTO: EN NINGÚN PAÍS SE REGATEA TANTO EL ELOGIO DEL QUE VALE COMO EN ESPAÑA"

José Gomá Orduña
Historia de la Aeronáutica Española

EL coronel, de 44 años de edad, veterano oficial de Intendencia y último responsable de la Aviación Militar Republicana, comenzó a vestirse con un elegante uniforme de color verde botella. Aunque se trataba de un modelo ya en desuso, su estado era impecable; de hecho, lo estaba estrenando en ese momento. Combinado con un par de botas altas y relucientes, el conjunto había sido reservado especialmente para la ocasión. Realizó el acto de forma esmerada y minuciosa, algo habitual en él. Una vez preparado, avisó a los guardias y salió al corredor.

Ese día, el cielo sobre Paterna se había presentado de un azul intenso, sin una nube. La tarde era calurosa. El reo fue situado frente al pelotón. Rehusó que le vendaran sus claros ojos, no permitiéndosele dar la voz de mando, como había solicitado. El oficial actuó sin dilación, y sonaron las descargas de los fusiles. El cuerpo se desplomó inmediatamente, quedando al sol inmóvil.

Después de que otros dos compañeros de infortunio corrieran la misma suerte, un sacerdote que había contemplado todo desde una distancia prudencial se giró, y dirigiéndose a otros presentes, comentó: "Hombres de ese temple son los que nosotros necesitamos" (1).

¿AVIADORES DE INTENDENCIA?

CUANDO Tomás Lafuente, veterano observador aéreo de la aviación republicana, me facilitó las memorias del general Hidalgo de Cisneros, "Cambio de Rumbo", uno de los aspectos que me llamó más la atención, fue encontrar en ellas a un grupo de oficiales del Cuerpo de Intendencia del Ejército que se forjaron un nombre en los años pioneros del Servicio de Aviación Militar. Junto a Camacho Benítez , el propio Hidalgo y el más joven Carlos Haya, aparecen otros no tan conocidos como Antonio Martín-Lunas Lersundi o Manuel Cascón Briega (2). Interesantes todos ellos, es la figura de éste, compañero de promoción e íntimo amigo de Hidalgo de Cisneros, y jefe de la Aviación Militar Republicana durante el último mes de la Guerra Civil, la que por su trágico final, me indujo a una apasionante búsqueda de datos documentales y testimonios personales cuyo resultado puede leerse a continuación.

NACE TODO UN CARÁCTER

MANUEL fue el tercero de los seis hijos (Pedro, Eloísa, Manuel, Isabel, Jesús y Elvira) nacidos del matrimonio formado por Avelino Cascón Martínez y Elvira Briega Martín, cuyas familias habían habitado durante generaciones en la salmantina localidad de Ciudad Rodrigo.

Su padre, oficial de Infantería, se encontraba destinado en Oviedo cuando él vino al mundo, el 15 de febrero de 1895.

La infancia de Manuel transcurrió en Ciudad Rodrigo. Solía jugar con Pedro a la pelota en el frontón local, y practicaba además con asiduidad la equitación, el boxeo, la esgrima y la natación. Entre sus aficiones destacaba también el toreo, y especialmente, correr delante de los astados en los encierros de las fiestas patronales. En invierno bajaba hasta el río Águeda, y rompía el hielo para darse un baño. Su hermana Isabel no le recuerda enfermo, ni siquiera con un resfriado. Al describirle, lo presenta como "una buena persona, valiente, buen estudiante y muy mañoso. Extremaba su aseo personal y le gustaba ir bien vestido. Era amigo de sus amigos, presto en cualquier momento a realizar un favor, con tal de que no fuera algo que considerase incorrecto o injusto. Poseía una mentalidad muy idealista. No le gustaban las bromas, ni tenía un especial sentido del humor. Era muy exigente consigo mismo y con los demás en lo referente al cumplimiento de las obligaciones. No transigía en eso. Seguía puntualmente los horarios establecidos, y siempre le gustó acostarse y levantarse muy temprano" (3).

Desde muy joven se sintió atraído por la mecánica. Invirtió sus primeros ahorros en una motocicleta, con la que se pasaba las horas, desmontando y examinando sus piezas. En el aspecto religioso, fue en aquellos años un fiel cumplidor de los preceptos cristianos, y llegó a considerar seriamente su ingreso en la Orden de los Cartujos, en Burgos, pero al final el asunto no cuajó.

PREPARACIÓN E INGRESO EN LA ACADEMIA

PEDRO y Manuel, tras cursar el bachillerato en el seminario de Ciudad Rodrigo, prepararon en una academia local su ingreso en el Ejército. La decisión de optar por la milicia fue tomada debido al ejemplo paterno, pero en cuanto a la elección del Cuerpo de Intendencia, aparece como posible la influencia del general gobernador de Ciudad Rodrigo, Castellary, que pertenecía al mismo y cuya familia tenía mucha relación con los Cascón. Pedro, tras tres intentos, logró su ingreso en 1910. Dos años más tarde, Manuel se presentó en las academias de Artillería, en Segovia, e Intendencia, aprobando con buenas notas en ambas. Posiblemente el hecho de que su hermano estuviese ya en Ávila también le animara a decidirse por la segunda.

Manuel Cascón ingresó en la Academia de Intendencia Militar el 1 de septiembre de 1912. En su viaje de incorporación conoció a un joven aristócrata alto y de buena presencia con el que congeniaría inmediatamente: Ignacio Hidalgo de Cisneros y López Montenegro. Éste lo refiere así en sus memorias: "En la estación [de Medina del Campo] conocí a los primeros cadetes de mi academia, los hermanos Cascón [...]. El más joven, Manolo, era novato como yo [...]. Aunque Manolo y yo teníamos caracteres muy diferentes, durante cerca de treinta años seguimos el mismo camino y llegamos a tener una amistad verdaderamente fraternal" (4).

Los cadetes acudían a la Academia para estudiar y realizar la instrucción o las prácticas, alojándose en pensiones o casas particulares. El régimen de enseñanza se amoldaba a un plan de estudios que abarcaba tres años. Hidalgo ha dejado testimonio del rigor de los exámenes, y del alto porcentaje de alumnos de primer curso que suspendieron y tuvieron que repetir, entre ellos él mismo. Tanto Hidalgo como Cascón pertenecen a la promoción de oficiales de 1916, por lo que ambos estuvieron en Ávila cuatro años. El motivo de que Cascón también repitiera un curso, fuese por estudios o por otra causa, no ha podido ser averiguado.

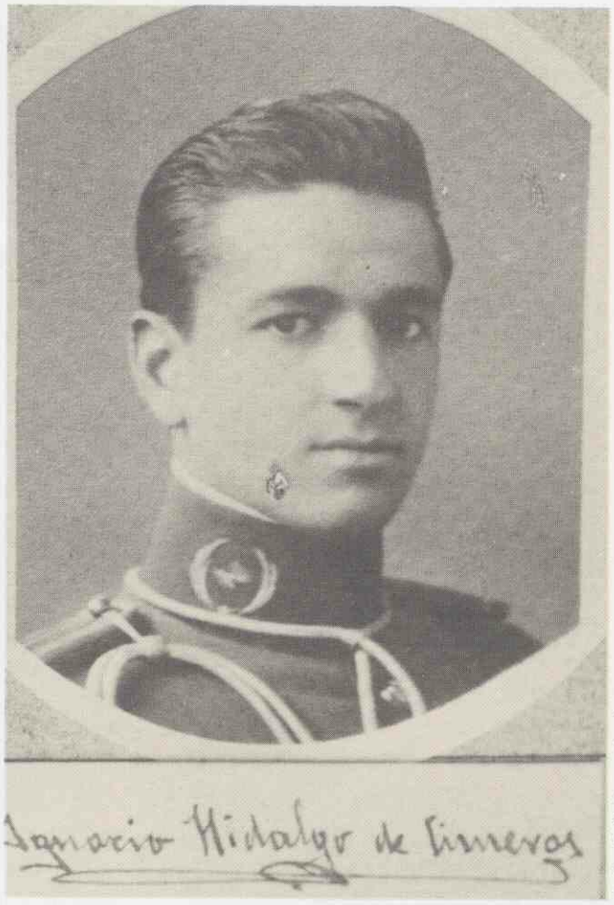
OFICIAL DE INTENDENCIA EN ÁFRICA

A finales de junio de 1916 es promovido al empleo de oficial 3º de Intendencia. Pasó destinado a la Comandancia de Tropas de Melilla, desempeñando cometidos clásicos de jefe de convoyes de aprovisionamiento a unidades de primera línea, algo "durísimo, peligroso y sin ningún lucimiento" (5). A comienzos de enero de 1918, tras una exhibición de su peculiar carácter, el jefe de la comandancia le impone un arresto de catorce días en sala de banderas por "reclamaciones indebidas, expuestas con escasa moderación y fuera de conducto" (6). Incorporado a la 6ª compañía de Batel, es ascendido el 23 de junio a oficial 2º de Intendencia por antigüedad; teniente tras la ley de reorganización.

En Marruecos conoció al teniente de Ingenieros y piloto José Martínez de Aragón, con el que entabló una buena amistad. Cursó una instancia para el ingreso en la escuela de aviadores, al tiempo que escribía a su padre buscando apoyos. Pero éste,

Archivo Pablo Iranzo García

Unos jovencísimos Manuel Cascón e Ignacio Hidalgo de Cisneros, oficiales 3º del Cuerpo de Intendencia, tal y como aparecen en la orla de la Promoción de Oficiales de 1916. Ambos habían repetido un curso durante su estancia en la Academia. Cascón recibió su nombramiento en el acto de entrega de despachos que tuvo lugar en junio de ese año, pero Hidalgo, que suspendió algunas asignaturas, tuvo que esperar hasta septiembre, recogiendo el suyo sin ningún tipo de ceremonia.



Archivo Pablo Iranzo García

Archivo familia Cascón

Aunque nacido en Oviedo, Manuel Cascón pasó su infancia y juventud en Ciudad Rodrigo, villa natal de sus padres y hermanos. Aquí le vemos vistiendo el traje de charro, en una fotografía tomada en la época de su ingreso en la Academia.

preocupado por el elevado número de accidentes, no le ayudó. Pese a todo, a finales de 1919 superó el estricto reconocimiento médico y el 20 de octubre del siguiente año hizo su presentación en el aeródromo de Cuatro Vientos para comenzar el curso.

El joven teniente Cascón se incorporó así al numeroso grupo de alumnos que realizarían el 10º curso de pilotos, conocidos como la Gran Promoción de 1920, en cuyas filas formaron Boy Fontelles, Ramón Franco, Gómez Spencer, Ortiz Muñoz, Lóriga, Pastor Krauel, Lacalle Larraga, Camacho Benítez, Hidalgo de Cisneros y Eduardo González Gallarza entre otros.

EL MOMENTO MÁS ESPERADO

EN Cuatro Vientos se desarrollaron las clases teóricas, y en noviembre, empezaron en Getafe las prácticas de vuelo. Tras completar las horas de doble mando, los alumnos comenzaron a volar solos, y los accidentes mortales se sucedieron sin cesar (7). No obstante, el optimismo y la vitalidad propios de la juventud, unidos a la pasión por el vuelo, bastaron para mantener el ánimo. En las pruebas para la obtención del título se dieron anécdotas que demuestran que el sentido del humor tampoco decayó: "La última que nos exigían era un viaje de 300 km, solos en el avión, con dos aterrizajes en campos provisionales. Uno de nuestros compañeros, el teniente Muñoz, al intentar esta prueba, aterrizó cerca de Quintanar. Entre las numerosas personas que fueron a ver el avión, trajeron, empujando su carrito, a una mujer paralítica desde hacía veinte años. Muñoz, para despegar, tenía que poner en marcha el motor él mismo, impulsando la hélice a mano. Aquel día, cuando el motor arrancó, lo hizo con tal fuerza que el avión salió rodando sin piloto en dirección al grupo de personas que estaban con la paralítica, la cual debió sufrir un choque tan brutal al ver que se le venía encima aquel monstruo que, con gran asombro de los presentes, salió también corriendo con los demás para no ser atropellada. Desde entonces, todos llamaban a Muñoz "el curandero" (8).

En octubre de 1921, la 2ª escuadrilla de Bristol recibió a sus nuevos miembros, entre los que se encontraban Hidalgo y Cascón. La unidad estaba formándose en Getafe bajo el mando del capitán Díaz Sandino, para ser enviada a Marruecos, tras el desastre de Annual en julio de ese año.

En enero de 1922, reciben la orden de salir hacia el norte de África en un vuelo con escalas. "En la primera [etapa] se averiaron los motores de tres aparatos. Dos de ellos, después de reparados, pudieron llegar en vuelo a Sevilla, pero el tercer avión, que era el de Manolillo Cascón, y que llevaba como pasajero nada menos que al Jefe de la Aviación, general Ortiz de Echagüe, al tomar tierra en un barbecho, capotó, quedando bastante destrozado. A los tripulantes no les ocurrió nada, pero el pobre Manolo estaba desesperado, a pesar de que el general creo [...] que estaba muy contento de haber sufrido un accidente tan barato y al que los periódicos dieron tanta importancia" (9). En la segunda etapa, sólo un aparato llegó en vuelo a Granada, haciéndolo el resto en tren o camión. Los aviones fueron sometidos a una pormenorizada revisión, y se envió a las tripulaciones a realizar un curso de bombardeo a Los Alcázares, que duró hasta finales de marzo, y durante el cual Cascón tuvo un nuevo percance al resultar herido leve en una toma de tierra.

Archivo Santiago Guillén

José Martínez de Aragón, en su época de cadete en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Amigo de la infancia de Hidalgo de Cisneros, Cascón le conoció en África, cuando estaba destinado en la Comandancia de Tropas de Intendencia de Melilla, y aquél era jefe de los talleres del aeródromo. Por aquel tiempo, Aragón era ya un experto piloto, precursor del vuelo acrobático en España, pero había dejado de volar (al menos oficialmente) debido a una promesa hecha a su esposa.

Archivo familia Cascón

EL PRIMER ACCIDENTE AÉREO DE MANUEL CASCÓN
Sucedió a finales de abril de 1921. Se había organizado una gran comida en Alcalá de Henares. Desde Getafe, y volando en aviones de escuela Avro 504 K, acudieron Hidalgo de Cisneros y Cascón. Entre los comensales se hallaba el escritor y poeta Pepe Luna. Nos cuenta lo sucedido Hidalgo en sus memorias:
"Al terminar la comida, Pepe Luna pidió que le diese un vuelo, pues nunca había volado. El motor de mi aparato no quiso ponerse en marcha y, cuando ya iba a dejarlo para otro día, vi a Manolillo Cascón que estaba preparando su avión para regresar a Getafe; le pedí que diese una vuelta a Pepe Luna; se resistía, pues Cascón fue siempre un fiel cumplidor de los reglamentos, y estaba terminantemente prohibido volar en aquellos aviones. Por fin, después de pedírselo con insistencia, consintió a regañadientes en darle un vuelo de dos minutos. Montó Pepe en el sitio del observador, despegan, dan una pequeña vuelta y, cuando se aproximan al campo para aterrizar, se para el motor. Intenta Manolo llegar al aeródromo para salvar el aparato, pierde velocidad y se dan el trastazo. Mi susto fue algo serio, era el responsable de lo sucedido por haber embarcado a Cascón en aquel lío. Felizmente se libraron con algunos magullamientos sin importancia, y la rotura del aparato pudimos justificarla como si hubiese ocurrido el accidente en un entrenamiento".
En la imagen, tomada el 29 de abril de 1921, puede verse el estado en que quedó el Avro 504 K del teniente Cascón tras el accidente.

REGRESO A ÁFRICA COMO PILOTO

CON los Bristol F.2B ya en condiciones, la unidad pasó a Melilla, donde quedó integrada en el grupo de escuadrillas con base en Tauima.

Las actuaciones de Manuel Cascón en el protectorado comienzan en abril, participando en misiones de bombardeo sobre Tayudait y Tafersit, y en las ocupaciones de Dar El Quebdani y Afró. En mayo bombardea Zoco El Telata y Beni Said y en julio añade otro accidente más a su cuenta particular, al capotar sin consecuencias personales en una toma de tierra.

Tras intervenir muy activamente en otros puntos de la zona oriental, participa en las operaciones del avance hacia Annual, y en noviembre, en la recuperación de Afrau. Ocupaba sus ratos de ocio realizando bocetos a lápiz, que representan ambientes rurales y muestran su destreza como paisajista.

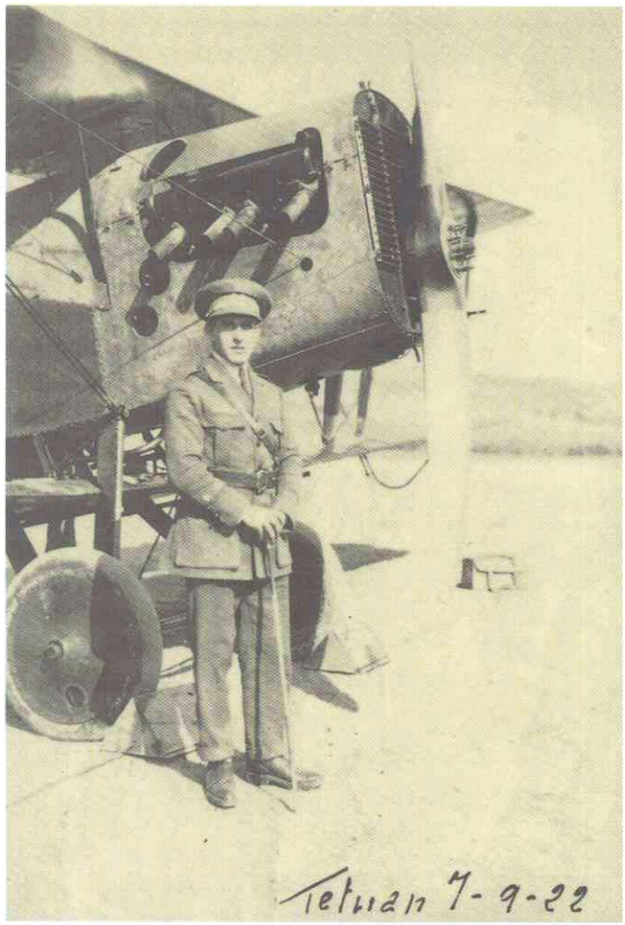
El 5 de marzo de 1923, asciende a capitán de Intendencia por antigüedad.

Después de asistir en Sevilla al acto de entrega de bandera al Servicio de Aviación, toma parte, en mayo, en las operaciones que las escuadrillas de Tauima efectuaron en el sector de Tizzi Azza, decisivas para controlar la delicada situación, realizando varios servicios de bombardeo sobre Tafersit, Tizzi Alma, Buafora y otros objetivos. Con ello concluye su primera etapa en el norte de África, ya que en julio es destinado al grupo de caza de Getafe. Es probable que este repentino cambio fuese a consecuencia de algún problema serio, pero el motivo no ha podido esclarecerse.

INTERLUDIO EN LA PENÍNSULA

TRAS una estancia en Oxford para estudiar inglés, a su regreso se encontró con Primo de Rivera instalado en el poder tras un golpe de estado.

El 5 de marzo de 1924 sufre un accidente mientras pilotaba un caza Nieuport. Al tomar tierra en Getafe, virando a poca velocidad, el avión capotó. Fue auxiliado por un grupo de compañeros suyos que presenciaron la escena, entre los que se hallaban los capitanes Gallarza y Álvarez-Buylla y el teniente Pardo Prieto. Esta vez la cosa fue algo más seria que en anteriores ocasiones. Además de diversos cortes en la cara y la rodilla derecha, recibió un considerable golpe en la región lumbar, quedando ingresado durante siete días en el hospital militar de Caraban-



Archivo Familia Cascón

En su hoja de servicios correspondiente a 1922, figura la siguiente anotación: "En el mes de septiembre, cumpliendo órdenes de traer en vuelo un aparato, marchó a Cuatro Vientos con el indicado objeto, regresando en vuelo a Melilla después de hacer escalas en Sevilla, Larache y Tetuán". El avión era un flamante Bristol F.2B, y llegó a su destino sin novedad el día 12. Cinco días antes, durante la escala en Tetuán, el teniente Cascón se tomó esta foto delante del citado aparato.

chel, con pronóstico reservado. Habituado a crecerse en las adversidades, tan pronto como recibió el alta volvió a volar, esta vez ante una comisión portuguesa que visitaba el aeródromo, efectuando una exhibición aérea que le valió una felicitación por parte de la Dirección.

NUEVOS COMBATES

A finales de marzo, en pleno empeoramiento de la situación en Marruecos, es destinado de nuevo a África. Desde Melilla, interviene en mayo sobre el área del río Kebir y en el valle del Neckor, realizando numerosos apoyos a las operaciones que finalmente, condujeron a la liberación de Sidi Mesaud.

A comienzos de julio, se trasladó a la zona occidental, participando desde el aeródromo de Tetuán en bombardeos de apoyo a las unidades que operan en Uad Lau, así como abastecimientos a las posiciones de Cobba Darsa. El día 6, arriesgó su vida tomando tierra en campo enemigo para recoger al comandante Joaquín González Gallarza, que había caído derribado (10).

Tras el levantamiento del cerco a Cobba Darsa, continuó prestando servicios en la zona hasta que en agosto marchó nuevamente destinado a Getafe.

EL CASO MARTÍNEZ DE ARAGÓN

EN el mes de octubre forma parte de una patrulla de cazas Nieuport que recorre Salamanca y Ciudad Rodrigo, donde por primera vez hacían acto de presencia unos aeroplanos, uno de ellos pilotado por alguien a quien todos habían visto crecer. Se organizaron festejos en honor de los aviadores, y el jefe de la patrulla, Alfonso de Borbón, se hospedó en la casa de los Cascón (11).

La primera mitad del año 1925 le brinda una temporada sin sobresaltos, pero a mediados de agosto, el destino, quizá para contrapesar tan desacostumbrada tranquilidad, tiene reservada para él una ocasión que su proverbial carácter directo y vehemente no desaprovechará: se ve envuelto como defensor en una causa que dio bastante que hablar en Aviación, a raíz de un sonado episodio protagonizado por su viejo amigo el capitán de Ingenieros José Martínez de Aragón. "José Aragón", cuando vio, en uno de los muchos manifiestos que Primo de Rivera dirigía a los españoles, que éste afirmaba que "todo el Ejército estaba con él", le puso un telegrama en el que pedía que "cuando dijese que todo el Ejército estaba con él, hiciese la excepción del capitán Martínez de Aragón, que nunca había estado de acuerdo". Primo de Rivera no contestó a este telegrama. José volvió a repetirlo sin tampoco obtener respuesta. Entonces mandó por correo y certificado el texto del telegrama. Esta vez la contestación no se hizo esperar: le arrestaron y le formaron proceso. Aragón nombró como abogado a Manolillo Cascón (que también se las traía como carácter). El día del consejo de guerra, al comenzar éste, Manolo pidió la palabra para un asunto de orden; cuando se la concedieron, comenzó diciendo: "De todos los generales, jefes y oficiales aquí presentes, el único que está dentro de la ley es el acusado, capitán Martínez de Aragón; todos los demás, al no protestar, nos hemos hecho cómplices de la sublevación y hemos faltado a la promesa de ser fieles a la Constitución". El presidente le cortó la palabra y el consejo terminó con el arresto del acusado, del abogado y su envío a un castillo para cumplir la condena, sin permitirle ninguna reclamación (12).

Tras cumplir con lo que sería la primera de sus "visitas" a los castillos de la geografía española, se incorporó de nuevo a Getafe. "El día 9 de octubre, como observador del comandante D. Apolinar Sáenz de Buruaga, salí con la escuadrilla de reconocimiento del Grupo de León para Ciudad Rodrigo, haciendo un reconocimiento por la frontera portuguesa, León y Burgos, regresando el día 14 en la misma forma" (13). Durante la estancia en Ciudad Rodrigo, Sáenz de Buruaga, que mantenía una buena amistad con él, se alojó en su casa, recibiendo todo tipo de atenciones, al igual que los compañeros que le precedieron en la visita anterior.

El desembarco en las playas de la bahía de Alhucemas en el mes de septiembre, y las operaciones que siguieron, lograron la pacificación del territorio marroquí. Nuestro protagonista ya no volvería a ser destinado al norte de África. Su intervención como aviador se saldó con tres cruces del Mérito Militar de 1ª clase correspondientes a los períodos de operaciones 6º, 7º y 9º, que se sumaban a la Medalla de Marruecos con el pasador "Melilla", que le había sido concedida en 1920. En su uniforme portaba el distintivo de la Medalla Militar concedida al Grupo de

Escuadrillas de Melilla en noviembre de 1922. Fue mencionado como distinguido en diversas ocasiones, y rechazó un ascenso a comandante por méritos de guerra, debido a la polémica que dicho sistema de promoción había originado. En su hoja de servicios del año 1926, el valor ya no "se le supone"; queda "acreditado".

INCIDENTE EN LOS ALCÁZARES Y SUS CONSECUENCIAS

EN abril de 1926 es destinado a la Escuadra de Instrucción de Cuatro Vientos, y en junio se traslada a Los Alcázares para realizar el curso de hidros. Al finalizar éste, sufre un nuevo accidente cuando intentaba regresar en vuelo a Madrid. La peor parte se la llevó su cara: los profundos cortes sufridos dejaron visibles cicatrices y permaneció en el Hospital Militar de Marina de Cartagena hasta que recibió el alta un mes después. Al haber solicitado la Medalla de Sufrimientos por la Patria, se hace constar en el informe de la investigación que las lesiones sufridas lo fueron "sin menoscabo del honor militar y sin impericia, negligencia ni imprudencia" (14).

En el año 1927, encontrándose afecto al Grupo 14 de caza, un suceso ocurrido en Los Alcázares que en principio no iba en absoluto con él, le permite de nuevo hacer exhibición de su franqueza y falta de tacto. Admirable una vez más la capacidad de nuestro hombre para enredarse en pleitos ajenos y acabar recibiendo gran parte de las bofetadas. Se originó en dicho lugar un expediente con motivo de una denuncia que presentó el comandante Ortiz Muñoz contra el jefe del aeródromo, el también comandante Aymat Mareca, debido a la forma de organizarse el servicio y a unas manifestaciones hechas por éste último contra el gobernador militar de Cartagena. Por razones que se desconocen, se citó a declarar al capitán Cascón. "Se me preguntó a mí si podría decirse que en el aeródromo de Los Alcázares había insubordinación. Contesté que aquel espíritu con que se nos había educado en la Academia Militar, desde luego no existía [...], sin que ello tuviera nada de particular, ya que tan pronto se nos pedía que nos sublevásemos para exigirnos al día siguiente una rígida disciplina"(15). El capitán general de la Tercera Región resolvió el asunto imponiendo un arresto de ocho días al jefe del aeródromo, catorce días en banderas al comandante Ortiz, por no poder probar todos los extremos de su denuncia y un mes de castillo a Cascón por algo ya familiar: "manifestaciones improcedentes e innecesarias en sus declaraciones" (16). Fue enviado a la fortaleza de San Cristóbal, en Badajoz, donde cumplió su arresto del 20 de julio al 18 de agosto.

HABLA MANUEL CASCÓN

SU familia conserva uno de sus escasos manuscritos existentes, un diario que tituló "Divagaciones de un Arrestado". Redactado con soltura y buen estilo, puede servir para conocer sus opiniones sobre temas diversos, si bien deben tenerse en cuenta las circunstancias en las que aquellas se emiten.

Una vez en Badajoz, "cuando me presenté, me preguntó el general por qué venía, se lo conté y añadí que como nacía de un estado de conciencia, estaba orgulloso. Él lo calificó de tontería y cortó la conversación; se reservó darme la mano; en cambio, para que no se rompiese el equilibrio del mando, el coronel de uno de los regimientos me la dio tres veces, poniéndose a mi disposición para todo lo que necesitase: estuve por pedirle el regimiento para dar el grito del alcalde de Móstoles" (17).

Organiza su tiempo en la forma habitual: acostarse y levantarse temprano, hacer gimnasia, tomar el sol, leer, escribir sus impresiones y "pensar que esto no ha de ser eterno". En cuanto a sus lecturas, "entre mi bagaje espiritual traigo el Cyrano de Bergerac, el libro que es mi hermano porque en las noches, en los encontronazos con la vida, [...] sus páginas me han servido, además de consuelo, de sostén para seguir mi línea recta. [...]. Sigo leyendo a Dostoyevski y La Imitación a Cristo, las dos me agradan y la última me ayudará a no equivocarme en la línea recta".

En los atardeceres, sentado en la muralla, observa a la gente bañarse en el río y ve pasar el tren. "Hoy [...] me ha dado por cantar, no he querido descender al cante populachero, me he elevado hacia el arte, la ópera; pero qué ópera, Dios mío, muy buenas intenciones he tenido, mucha bondad he puesto para aplicarme, el desastre ha sido rotundo. El tren que pasó para Madrid en aquel instante tocó el pito y lo interpreté que me silbaba, me avergüenza las cosas que le habrá contado a los demás trenes que se haya encontrado y la pita que me darán todos reunidos cuando llegue a Madrid".

Da su opinión sobre el clero de la época: "Le hablé [al comandante de la fortaleza] de Cristo, de su amor por los humildes y su desprecio por los vanidosos, de cómo habían sabido interpretar a su modo los hoy representantes suyos en la tierra sus doctrinas para vivir muellemente".

En aquellos días tuvo también ocasión de cambiar impresiones con un pastor de la zona, cuya precaria situación le impresionó: "Este hombre tiene setenta y dos años, [...] tiene que alimentar a su mujer y dos nietecillos que no tienen padre ni madre, y tiene la responsabilidad de un rebaño, [...] he pedido a Dios que se apiade de esta gente, pues si no terminan en ladrones o criminales, es por algo milagroso que llevan en su espíritu".

En cuanto al arresto en sí, concluye que "debería requerir una seriedad mayor. La convivencia con las familias de los oficiales encargados de los castillos, aunque no se tenga más que el trato del saludo cortés, quita formalidad a la acción".

Su hermano Pedro ocultó a la familia los motivos por los que se hallaba en Badajoz, y ésta no puso especial empeño a la hora de escribirle: "Esperaba carta de casa, al no venir me ha producido un malestar grande, [...] llegando hasta pensar escribirles reprendiéndoles tan duramente que hubiera producido dolor en todos ellos". Tras una serena reflexión, admite que "en cuanto las cosas no salen a medida de mis deseos, soy un poco exagerado en los conceptos y creo que todos están contra mí". En otro momento, él mismo reconoce que siente pesar por "defender mi punto de vista con tanta intransigencia".

Comenta el caso de algunos inquilinos que le precedieron: "Cuenta el oficial encargado del fuerte, que otros jefes y oficiales que por aquí han pasado, lamentándose de su arresto decían que no les volvería a ocurrir pues da-

Archivo Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire)

Visita del general gobernador militar al aeródromo de Los Alcázares, 23 de mayo de 1930. Sobre un fondo de aparatos De Havilland Hispano D.H.9, identificados están, en pie, de izquierda a derecha, Manuel Cascón, (x), (x), (x), Antonio Ferreiro Navarro, Juan García López "el guardia", general gobernador y su ayudante, (x), (x), Alfonso Bayo Lucía, Antonio Melendreras Sierra, Antonio Llop Lamarca, (x), (x). Sentados, de izquierda a derecha, Aurelio Villímar Magdalena, César León Martínez, Ángel Chamorro García, (x), (x).

rían hasta la honra si se la pidiesen. ¿Qué concepto de los deberes tendrán estos hombres?".

Próximo el fin de su reclusión, medita lo siguiente: "Quisiera [...] que el tiempo no borrase el recuerdo de estos días llenos de tranquilidad y casi de alegría, estos días de eremita, tan pesados para los que las faltas que los motivan, repercuten en la conciencia, pero tan ligeros para los que, quizás equivocados, no creen haber pecado".

El último día "abandoné el fuerte [...] y a la salida le dije estas palabras al oficial encargado de él: Al contrario de lo que le dijeron otros oficiales que aquí estuvieron, yo le digo que cuando mi conciencia me dicte alguna cosa, la haré, aún cuando tuviera que recorrer todos los castillos de España".

JEFE DE ESCUADRILLA

A mediados de septiembre de 1928, se constituye en Getafe el Grupo de Instrucción con elementos de la escuadra del mismo nombre, y Cascón también se traslada allí.

A comienzos del año siguiente, se le declara apto para cubrir vacantes de jefe de escuadrilla, concediéndosele dicha categoría poco después. A continuación es destinado al Grupo 21 de la Escuadra de León. Hasta allí llegó también un joven teniente de Caballería con fama de buen piloto, Fernando Hernández Franch. "Fui al aeródromo de Virgen del Camino destinado y allí estaba el capitán Cascón de jefe de escuadrilla. Me mandaron con él. Yo volaba en la patrulla de su derecha. Los virajes a la derecha entrañaban cierta dificultad, y ejecutarlos en formación añadía el problema de la baja velocidad, con lo cual mantener el avión sin que se te fuera hacia abajo era bastante complicado. Volando, casi nadie con Cascón, que era de abrigo, quería la patrulla de la derecha, porque solía meterse en unos virajes muy fuertes y, con los Breguet 19, a 115 km/h, aquello era horrible. Como aviador era muy fino, un excelente piloto, y como mando militar era muy recto y reglamentario, pero a la vez muy justo. Un tipo extraordinario, un poco raro, eso sí. Vivía en el pabellón de oficiales, un edificio de ladrillos con salientes de dibujo. Tenía su habitación en el segundo piso, pero no utilizaba las escaleras, como todo el mundo, sino que subía por la fachada y se metía por la ventana. Todo un espectáculo. Se encaramaba a la antena de la radio y allí tomaba baños de sol. Era un auténtico atleta. Yo siempre le tuve un gran respeto" (18).

Tras el verano, realizó en Cuatro Vientos y Los Alcázares el curso de observador de aeroplano.

INTENTOS DE SUBLEVACIÓN

1930 le trae el nombramiento de Ayudante de la Escuadra. En diciembre, los sucesos de Jaca y Cuatro Vientos llevan a los capitanes Galán y García Hernández ante el pelotón de ejecución, y al general Queipo de Llano al exilio, acompañado de Ramón Franco, Ángel Pastor, Hidalgo de

Cisneros y Martínez de Aragón. Otros muchos son procesados o quedan disponibles. "Cascón, consciente de las dificultades económicas que pasaban en el extranjero algunos de los compañeros implicados, hizo colectas en el aeródromo para enviarles dinero, arriesgándose a ser sancionado" (19).

La degradación social y las tensiones en el seno del Ejército habían ido haciendo mella en su espíritu idealista, dominándole la decepción y el escepticismo. "Le molestaba que en Ciudad Rodrigo, los puestos de importancia fuesen siempre a parar a las manos de las personas más pudientes, no de las más capaces. Un apellido de renombre prevalecía siempre sobre la valía personal" (20).

EL 14 DE ABRIL VISTO DESDE LA PRISIÓN

LA sublevación de Cuatro Vientos tuvo graves consecuencias para el Servicio de Aviación. El gobierno, en su decreto de reorganización de 8 de enero de 1931, reduce la Aeronáutica a escombros. Fiel a su impulsivo carácter y con el ánimo devastado, Cascón solicita la baja en Aviación, pasando a la situación "B" y quedando disponible en la 1ª Región. Con fecha 25 de marzo se le concede traslado de residencia a Ciudad Rodrigo. Allí, como en otros sitios, el ambiente está caldeado y él, que se encontraba en la villa con anterioridad a la citada fecha, tiene un altercado con motivo de una discusión sobre temas de actualidad. Ello sirve para que la autoridad militar lo expulse de la plaza el 18 del mismo mes, por estar allí sin permiso.

Ya en Madrid, se le comunica la imposición por parte del capitán general de la 7ª Región de un mes de arresto en un castillo, por "haberse presentado y salir de Ciudad Rodrigo sin autorización y de paisano" (21). Ingresó en Prisiones Militares en Madrid el 28 de marzo. También en esta ocasión llevó un diario, que tituló "Siguen las Divagaciones de un Arrestado". He aquí algunas de sus anotaciones:

Al segundo día "acuden a mi cuarto los oficiales de aviación que tomaron parte en el movimiento republicano de diciembre. Todos me tratan con cariño, preguntándome los motivos de tenerme entre ellos. [...]. Estos compañeros, [...] están con una moral tan alta y un espíritu tan alegre que me proporcionan consuelo en mi pequeño incidente".

Al día siguiente a las elecciones municipales, se unió a la tensión política la alegría de los reclusos por el resultado de las urnas. "Yo, que en el fondo era un mero espectador, me sentía atraído hacia aquella emoción, aparte de la que personalmente sentía por la causa. Y era porque en el fondo de nuestro ser, sin darnos cuenta, creíamos que las injusticias sistemáticas, los privilegios irritantes, las pleitesías forzosas habían tenido fin el día 12 de abril. ¿Volvería el destino a defraudarnos la nueva doctrina?".

El día 14 es proclamada la República y el capitán Cascón puesto en libertad junto al resto de los oficiales que se hallaban presos. Seis días más tarde firmó en Getafe la promesa de adhesión al nuevo régimen, y el 4 de mayo causaba alta en el Servicio, siendo destinado a la Escuadra nº 1.

LOS AÑOS DE GETAFE

A comienzos de 1932, asistió en Alcalá de Henares y Cuatro Vientos a un curso de vuelo sin visibilidad, dirigido por otro oficial de Aviación proveniente del Cuerpo de Intendencia del Ejército, Carlos Haya, de quien es innecesaria cualquier presentación.

Con motivo de las fiestas de San Fermín, Hidalgo y Cascón se desplazaron a Pamplona con una escuadrilla de cazas Nieuport. Tras realizar una exhibición aérea, ambos fueron a recorrer las animadas calles de la ciudad, hasta altas horas de la madrugada. Unos muchachos les propusieron correr en el encierro y los dos aceptaron. Hidalgo no se lo tomó en serio, pero "no había contado con la rigidez de Cascón, incapaz de no cumplir una promesa hecha. A las cuatro y media de la mañana entraba en mi habitación para recordarme que habíamos prometido ir al encierro y que era la hora de vestirse. Intenté disuadirle de semejante disparate, pintándole las delicias de la cama cuando se tiene el sueño que yo tenía. Todo fue en vano. Comprendiendo que no podría nunca quebrar su rectitud, de muy mal humor comencé a vestirme para tomar parte en aquel numerito de locos" (22).

En octubre se le comunica su designación para efectuar las prácticas necesarias en CLASSA, como aspirante al título de Piloto Aviador de Transportes Públicos. Comenzó a realizarlas de 2º piloto en el Junkers D.30 trimotor, tarea que compatibilizó con su nombramiento de profesor para los cursos de vuelo sin visibilidad.

Durante esta época, los vuelos con el trimotor, las clases y los servicios se sucedían. Su estricta observación de las normas de régimen interior y las relativas a los servicios de guardia y cuartel, le granjearon no pocas enemistades con algunos compañeros y superiores y una gran impopularidad entre los soldados del aeródromo. Éstos eran conscientes de que, estando de centinelas, debían vigilar con un ojo el exterior del recinto, y con el otro el interior, para evitar ser pillados en un descuido por el implacable capitán Cascón. Como Capitán de Cuartel, hacía cumplir los horarios con absoluta puntualidad. El autobús que transportaba a los mandos a sus domicilios dejó más de una vez en tierra a algún encolerizado jefe. Probaba todas las comidas del aeródromo, controlando su elaboración, y no dudaba en sancionar a cualquier infractor de las ordenanzas o dar parte por escrito a su superior de los hechos punibles observados que escaparan a su competencia. Una auténtica joya cuadriculada de piñón fijo. Práctica habitual entre los pilotos era subir a sus aparatos a las amistades, mayormente femeninas, e impresionarlas en un vuelo. Ni que decir tiene que con Cascón de servicio adivinando sus intenciones, las sensaciones fuertes las experimentaban sin necesidad de tocar los aviones.

A finales de 1933, se desplazó a Amsterdam junto con el capitán Luis Rambaud y el sargento Conrado Abad, para recepcionar un Fokker F.VIIb. Las dificultades meteorológicas en el regreso obligaron a Cascón a detenerse en Biarritz, desde donde el 13 de enero de 1934 escribió al jefe de Aviación, Ángel Pastor, una carta en la que se deja entrever su actitud honrada: "El aspecto que esto tiene es de no cambiar, y por noticias que me dan aquí, el año pasado se tuvieron que estar aquí un mes, dos oficiales portugueses que iban a Lisboa. Estas consideraciones

Archivo Histórico del Ejército del Aire

Cuatro Vientos, 22 de abril de 1932. Profesores y alumnos del Curso de Vuelo sin Visibilidad. De pie, de izquierda a derecha, Abelardo Moreno Miró, Manuel Cascón Briega, Rafael Botana Salgado, Cipriano Rodríguez Díaz, Joaquín García-Morato Castaño, Carlos Haya González y José María Gómez del Barco. Sentados, de izquierda a derecha, Luis Navarro Garnica y Carlos Tourné Pérez-Seoane. Esta fotografía se publicó en el libro de García-Morato "Guerra en el Aire", haciendo referencia al trágico final del laureado Gómez del Barco. Oportunamente, se cortó en su margen izquierdo por el comandante Botana, haciendo desaparecer a Cascón y Moreno Miró, que hicieron la guerra, junto con el efímero Carlos Tourné, en el bando republicano.

que me tomo la libertad de hacerle son por si cree Ud. más conveniente que esperemos el buen tiempo en una ciudad española para evitar indemnizaciones de extranjero que subirán demasiado" (23).

En lo tocante a aspectos de su vida privada, se sabe que por entonces adquirió un hotelito de nueva construcción en la recién creada colonia de El Viso, y poco a poco fue amueblándolo y decorándolo personalmente, reuniendo en él todos aquellos objetos y recuerdos de multitud de lugares que había visitado, así como documentos, libros y fotografías acumulados a lo largo de los años. Por otra parte, parecía que empezaba a reconsiderar su faceta de solterón empedernido, pues había conocido a una atractiva señorita de la alta sociedad de la capital, María Rodríguez Aguado, con la que no tardó en establecer una relación formal. Ambos compartían una gran afición por la práctica deportiva.

En marzo del mismo año 1934, realizó un curso de navegación aérea, y a finales de año es nombrado jefe de la unidad trimotor y profesor del curso de polimotores.

EL 18 DE JULIO

LA sublevación le sorprende en Getafe como jefe del Grupo de Caza nº 11. Los sucesos que ocurrieron a partir de la noche de ese día son relatados por el entonces teniente Fernando Hernández Franch, que procedente de la Escuadrilla de Experimentación de Cuatro Vientos, había llegado destinado a Getafe el 12 de marzo: "Me encontraba yo cenando con Arturo González Gil, cuando se nos informó de la sublevación en África. Comentamos qué hacer, y yo decidí marcharme esa noche al aeródromo. Al llegar, me hice cargo de la guardia con un grupo de soldados de confianza.

"Al día siguiente, cuando llegó el autobús con todos los mandos, incluido Cascón, mantuvimos retenidos en el pabellón de oficiales a todos aquellos que simpatizaban con los sublevados. Del Ministerio de la Guerra nos llegó la comunicación de que los detenidos debían ser trasladados a la Jefatura de Aviación. Se les hizo subir al autobús a todos, menos a dos: Ángel Salas Larrazábal y César Martín Campos. Éramos del mismo curso de pilotos y éste último compañero de promoción en Caballería. Tenía muy buena amistad con los dos y plena confianza en su lealtad, así que me hice responsable de su conducta.

"Debido al peligro de sublevación del vecino Regimiento de Artillería Li-

gera nº 1, habíamos procedido, con el permiso del teniente coronel Camacho, a armar con fusiles a los obreros de CASA. Al salir el autobús, parece ser que uno de los oficiales sacó una pistola al avistar a aquéllos, organizándose un buen lío. Me acerqué, y tras hablar con los obreros, la tensión se relajó y el autobús pudo regresar al aeródromo. Una vez retiradas las armas, el vehículo volvió a partir y llegó por fin al ministerio.

"Un suboficial que se evadió nos confirmó la rebelión del Regimiento de Artillería. Por la puerta trasera del cuartel sacaron una ametralladora y un cañón, haciendo fuego con éste sobre el aeródromo. Yo no sé si eran malos, o no querían, pero el caso es que disparando desde tan sólo 1 km, no cayó dentro ni un proyectil. Ante tales circunstancias, y de acuerdo con el capitán Cascón, se decidió tomar el cuartel. Se formaron tres columnas: una, mandada por Cascón, asistido por los tenientes José María Valle y Luis Iglesias Gracia, y compuesta por quince o veinte soldados de Aviación, se encargaría del flanco derecho. Otra, dirigida por el suboficial mecánico Sol Aparicio, con unos quince mecánicos de CASA, atacaría frontalmente. Por último, mi grupo, de siete soldados, haría lo propio en el flanco izquierdo, donde estaba el cañón. Aparicio gritó desde la verja de entrada: ¡Abran en nombre de la República! Por respuesta recibió un disparo que le atravesó el cuello, quedando gravemente herido. Mientras tanto, el capitán Cascón y yo resolvimos la situación por los flancos y el cuartel se rindió. Los mandos fueron arrestados. Posteriormente, llegaron milicias para hacerse cargo de los cañones, que más tarde se emplearían contra el Cuartel de la Montaña y en Somosierra" (24).

El aviador Cascón, para sorpresa de algunos que no le conocían lo suficiente, se reveló como un dinámico y eficaz mando de hombres. "El capitán cuyo nombre en la orden del día anunciado como capitán de cuartel suscitaba guiños y murmullos entre los soldados nombrados para el servicio de guardia, pasó a ser el capitán admirado, cuyas órdenes eran todo un privilegio. Ya no se eludía su paso, pues era gratificante verse correspondido con aquel su característico saludo gimnástico y atlético más que castrense" (25). Su liderato y capacidad de organización contribuyeron decisivamente a mantener bajo control gubernamental unidades que fueron clave en el posterior desarrollo de los acontecimientos.

MADRID Y LA SIERRA

UNA vez estabilizada la situación en la capital y los cantones, la prioridad del Gobierno fue organizar su defensa. Desde Getafe, base de los grupos 11 de caza y 31 de bombardeo, la actividad se concentró sobre la sierra madrileña. Parece ser que fue el 20 de julio cuando el capitán Cascón, pilotando un Nieuport 52 en una misión de reconocimiento en dicha zona, se encontró con un Breguet 19 enemigo, abriendo fuego y alcanzándolo, aunque el derribo como tal no se pudo confirmar. En cualquier caso, se trata de la primera acción de este tipo que se llevó a cabo en nuestra guerra. Paradójicamente, cuando esa tarde se celebró el suceso, el único que no participó de la alegría general fue el propio protagonista, poco convencido del más que dudoso honor que, según él, le había tocado en suerte, al tiempo que no paraba de preguntarse quién sería el antiguo compañero con el que se batió (26).

La tragedia de la guerra pronto le alcanzó. Su hermano Pedro, comandante de Intendencia, y él, habían quedado aislados del resto de la familia, que estaba en la zona nacional. El hermano de su novia María había sido apresado y asesinado por las milicias populares en Madrid, y al padre lo habían encarcelado. Cuando lo liberaron, su salud estaba tan debilitada que falleció al poco de concluir las hostilidades. En esos días no llegó a saber que, en la otra zona, el marido de su hermana Isabel había sido detenido en Ciudad Rodrigo. Sería fusilado poco después.

Durante todo el mes de agosto siguió al frente del Grupo 11. A Getafe llegó un biplano Hawker Fury, sin armamento. "Le colocaron una ametralladora, y lo estuvo volando el capitán Cascón. Se creyó que, ya que era un avión muy rápido, cuanto más se le viera, mejor, aunque sólo fuera para amedrentar" (27).

En septiembre, el mando pensó en él como la persona idónea a quien endosar la difícil papeleta de la jefatura de las Fuerzas Aéreas del Norte.

EL FRENTE DEL NORTE

EL panorama que encontró a su llegada era desolador. El despliegue y empleo de la escasa aviación en los aeródromos disponibles estaban dificultados por el irregular relieve orográfico y la adversa climatología.

Cascón estableció su cuartel general en Santander. Solicitó refuerzos, y el teniente coronel Díaz Sandino, consejero de Defensa de la Generalidad, ordenó al comandante Reyes, delegado especial de la misma en el Alto Aragón, el envío de una escuadrilla de "Alas Rojas" en su ayuda (28).

Las tripulaciones de esta unidad quedaron alojadas en una magnífica mansión, propiedad del marqués de Lamiaco, que había sido requisada por las autoridades, para residencia de los aviadores de la zona. Entre éstos se hallaban el capitán Francisco Ponce de León y el teniente Emilio Villaceballos García. A oídos de Cascón llegaron noticias sobre el comportamiento de ambos. "En correspondencia a los servicios que efectuaban, exigían a las autoridades champán, cabaret y fulanas, regalando luego a éstas objetos y prendas sustraídos de la casa" (29). Preso de un incontenible ataque de furia, pensó en fusilarlos sin más. Otorgó autoridad al capitán Félix Sampil, enviado desde Santander, para solucionar sin demora el asunto y éste, consciente de que no tendrían ninguna oportunidad si se quedaban, los hizo desaparecer devolviéndolos a Barcelona, de donde provenían, en el primer avión que salió.

El teniente Hernández Franch había llegado a Santander en su Dragon Rapide hacia el 8 de agosto. Durante el tiempo que ejerció el mando de Carreño, "mi mujer estaba conmigo en Asturias, mientras que los chicos se encontraban en Barcelona. En Gijón no nos pagaban porque los anarquistas habían suprimido el dinero y todo era mediante vales. En Barcelona, al no estar yo, pues tampoco, y llegó un momento en que no tenían ni para comer. Fui a ver a Cascón, comentándole el problema, por si podía solicitarse a

Archivo A.D.A.D. cía Juan José Aparicio Cascón

La Primera Promoción de Pilotos que se instruyó en Kirovabad (U.R.S.S.), desde enero a julio de 1937, reunió en sus filas aviadores de la talla de Claudín, Meroño, Bravo, Arias, Castillo Monzó y Tarazona. De izquierda a derecha, y flanqueando al cte. Cascón, que aparece en el centro, los reputados oficiales que partieron al frente de la expedición, capitanes Areán, González Montero, Villímar e Isidoro Giménez. La fotografía inferior del grupo está tomada a su regreso a España. Sentado, en el centro, aparece Aurelio Villímar, que, como Cascón, tampoco se marchó al extranjero al finalizar la contienda y fue igualmente fusilado.

Madrid que mi sueldo lo pagasen allá. Me miró muy serio y me dijo: "Hernández Franch, la guerra es la guerra y no se piensa en la familia, sólo en combatir". Me despidió, dejándome planchado. Pero a la media hora vino y me dio 5.000 pts. suyas, diciéndome: "Toma, mándaselas a los niños" (30).

El 4 de noviembre, el veterano capitán es ascendido a comandante, al tiempo que la llegada de diecinueve aparatos de caza I-15 creó un nuevo equilibrio de fuerzas en la zona.

Manuel Cascón, disciplinado en todo, fue siempre un gran higienista, practicando su aseo personal incluso en las condiciones menos favorables. "En pleno mes de diciembre, en el hotel donde vivíamos, no había carbón ni nada. Por las noches, estando ya acostados, se oían unos alaridos que no sorprendían a nadie: Cascón estaba cumpliendo con su rito de sumergirse en la bañera con agua helada. Él se limitaba a comentar que estábamos en guerra y que no había que gastar carbón" (31).

En enero de 1937, recibió un mensaje por radio enviado por Hidalgo, jefe de las Fuerzas Aéreas. Un total de ciento noventa y un jóvenes habían sido seleccionados para ser formados como aviadores en la U.R.S.S., paliando así la agobiante escasez que de este personal sufría la República. Él encabezaría la expedición, y el mando de las fuerzas aéreas del Norte pasaba temporalmente al capitán José Mª Valle, que lo ejerció hasta la llegada del comandante Antonio Martín-Lunas Lersundi (32).

JEFE DE EXPEDICIÓN EN LA U.R.S.S.

EL comandante Cascón se presentó en Los Alcázares, encontrándose con los cuatro capitanes, viejos conocidos suyos, que le acompañarían en la misión: Isidoro Giménez García, Gumersindo Areán Areán, Aurelio Villímar Magdalena y José González Montero.

Archivo del Autor

El distintivo bordado de piloto y observador de aeroplano, y las hombreras con los galones de coronel de Aviación, son algunos de los escasos efectos personales que la familia de Cascón conserva en su poder. Todas sus pertenencias y documentos se perdieron al ser confiscado su hotelito al terminar la guerra. Manuel Cascón encargó a un joyero madrileño amigo suyo, un distintivo de piloto y observador en platino, que al morir dejó a su novia María. Ella lo conservó, junto con su última carta, que enmarcó, pero al morir hace pocos años, ambos recuerdos también se perdieron.

La expedición partió por mar ese mismo mes de enero. Los detalles del curso han sido expuestos en un documentado trabajo publicado con anterioridad (33), por lo que nos centraremos en la persona de Cascón, visto por un alumno al que él había ascendido a cabo en el Norte: José Mª Bravo.

"En Kirovabad, donde realizamos el curso, el comandante Cascón se encargó fundamentalmente de dotar al curso de un carácter español, en coordinación con el mando ruso. No nos dio clases. Velaba en todo momento por la disciplina del grupo, y vivía en la residencia con nosotros. Nos ordenó raparnos el pelo, y Herrera, Claudín y yo nos afeitamos la cabeza. Parecíamos incluseros. Al vernos, debió pensarlo mejor, pues no volvió a exigir esos extremos.

"Como persona era poco hablador, severo y muy cuadriculado, pero nunca castigaba con dureza. Su timbre de voz era normal, ni grave ni chillón. Al hablar, generalmente mantenía el tono más bien bajo.

"Su severidad tenía a veces un toque de excentricidad. Un día, antes de salir a volar, yo llevaba un perrito que tenía de mascota, metido dentro del mono de vuelo. Al vérmelo, se sorprendió y dijo: "Bravo, pero, ¿qué lleva Ud. ahí? Un piloto puede llevar un león si quiere, pero no esa birria de bicho". Y me hizo dejarlo en tierra.

"Comenzó a volar el "Chato" con nosotros, pero es curioso que, siendo un experimentado piloto de caza, al intentarlo con el "Mosca", se le atragantó. Lo intentaron soltar varias veces, pero no hubo manera, y ello le afectó bastante" (34).

INSPECTOR DE LAS ESCUELAS DE VUELO Y JEFE DE LA 2ª REGIÓN AÉREA

AL regresar a España en julio, permaneció quince días en expectación de destino, tras los que fue designado inspector de las Escuelas de Vuelo, enclavadas en la 2ª Región Aérea. Al poco tiempo, la Jefatura de dicha Región quedó vacante, y razones prácticas, unidas a su demostrada valía, fueron determinantes para decidir que asumiera dicha Jefatura, simultaneando ambos cargos.

El 24 de agosto de 1937, fue ascendido a teniente coronel de Intendencia, por méritos de guerra.

Para hablar de su labor como Inspector Jefe, nada mejor que ceder la palabra a uno de tantos aviadores que se formaron bajo su tutela en aquella etapa. Francisco Muñoz, el narrador, ha fallecido y su texto quedó inédito:

"Corría el año 1937. [...] Yo, en la escuela de Alcantarilla, finalizaba el Curso de Avionetas. Un día, sobre las siete de la tarde, con un gran sol en aquel cielo claro, se preparaba para aterrizar un Dragón bimotor. El teniente coronel Cascón regresaba con un grupo de pilotos adiestrados en la U.R.S.S. [...].

"El aparato aterrizó y, de inmediato, los Jefes de la Escuela saludaron al viajero. Era éste un hombre de corta estatura e impecable uniforme, de paso firme y semblante enérgico. Tras saludar al Jefe de Campo, nos fue presentado a todos los alumnos. Si durante el tiempo transcurrido hasta entonces el Curso había tenido pocos sacrificios, regulares exigencias –en fin, cómodo–, a partir de este día todo iba a cambiar. España necesitaba pilotos con preparación seria, buena y acelerada. Estos eran sus objetivos. Y, por un lado, con su empeño, y por otro, con el entusiasmo y nuevos bríos que supo inyectar a aquel puñado de jóvenes bisoños que entonces éramos, ¡palabra que los consiguió!

"No olvido algunas anécdotas de este héroe. La tarde de su presentación, todos los alumnos estábamos formados y escuchándole atentamente. Se descubrió, quitándose su gorra militar, y señalándonos su rapado cabello, nos dijo: "Somos aviadores, somos combatientes, no somos artistas de cine; para evitar contagios y otros males, procurad rasuraros el cabello" [...].

"Ignoro lo que conversó con el profesorado, también aquella misma tarde, pero al día siguiente todo había cambiado en aquel aeródromo.

"El plan de estudios, al principio, nos parecía exagerado. Lo mismo que la

Educación Física y la exigencia de perfección en el vuelo y aterrizaje con los correspondientes paineles. Luego comprendimos que todo era necesario para que, en el tiempo programado, pudiéramos concluir el curso con un alto grado de eficiencia como pilotos. Fue general el reconocimiento y agradecimiento hacia el proceder de este gran militar.

"Meses después, volví a verle en La Ribera. Faltaban pocos días para finalizar el curso y ser destinados. [...] Antes del toque de diana, observamos que por el dormitorio se paseaba una persona. Como estábamos algo rendidos, aprovechábamos hasta los últimos minutos en la cama. Varios zapatos fueron lanzados al intruso que nos molestaba y despertaba - algunos compañeros tenían por costumbre adelantarse a los servicios para ganar tiempo. Cual no sería nuestra sorpresa al percatarnos de que el que nos había despertado y al que habíamos lanzado zapatos e insultado era nuestro Jefe Superior. [...] Miró su reloj, y viendo que no era hora, abandonó el dormitorio sin rechistar y jamás nos habló del hecho.

"Muchos otros casos loables de la conducta del teniente coronel Cascón hemos escuchado. Su forma de proceder en nuestra guerra fue de las más correctas en un militar que sabía lo que nos jugábamos todos los españoles" (35).

En agosto de 1938 pasó a eventualidades, quedando disponible por motivos que se desconocen. El 20 de noviembre, fue promovido, nuevamente por méritos, al empleo de coronel de Intendencia. En la O.C. del ascenso se mencionaba a su destacada labor al frente de ambos cargos, resaltando sus dotes de organizador.

El día de Navidad de 1938, Pedro Cascón, de regreso al hotelito madrileño en el que vivía junto a su hermano Manuel, encontró a éste preparándose la comida, que consistía en un simple arroz. Sorprendido ante tan pobre almuerzo, se lo hizo notar, a lo que Manuel le contestó que, comparado con lo que las tropas tenían para alimentarse en el frente, aquello era un verdadero banquete. Mantuvieron una larga conversación, y Pedro comentó que, tras la más que segura derrota, se marcharía al extranjero, pues ya había tenido una desagradable experiencia en Sevilla, cuando la intentona de Sanjurjo en el 32, y no quería tentar de nuevo a la suerte. Manuel le contestó que él pensaba quedarse, pasara lo que pasara, ya que consideraba que en aquella costosa aventura se había embarcado a demasiada gente, y que no se les debía dejar abandonados en el momento en el que más iban a necesitar a sus jefes. Que nada reprochaba a los que no pensaran así, pero que en lo que a él concernía, su decisión estaba tomada. Pedro, consciente del riesgo que su hermano correría, intentó disuadirle, pero todo fue en vano (36).

JEFE DE LAS FUERZAS AÉREAS

AL formarse el Consejo Nacional de Defensa y desaparecer el gobierno de Negrín, en los primeros días de marzo, el coronel Cascón fue llamado para hacerse cargo de la Sección de Aviación de la Subsecretaría de Defensa, que ejercería tan sólo unos días. El coronel Camacho, jefe de la Aviación, que había decidido ya su evasión al extranjero cuando todo acabase, y estaba al corriente de la determinación de Cascón de permanecer en España, nombró a éste su sucesor en la Junta de Defensa. Así pues, sobre el día 10 asumió el mando de la Aviación Militar, si bien de forma nominal, ya que Camacho, más antiguo, siguió siendo el verdadero jefe hasta su marcha.

Su labor en aquellos veinte escasos días se centró en dos objetivos: apoyar a la Junta de Defensa contra los intentos de ataque a ésta que se dieron, e inventariar todo el material y efectos de Aviación. Algunos de sus compañeros no dejaron de insistirle en que debía marcharse, y parece ser que incluso llegaron mensajes en igual sentido desde la zona nacional. En Valencia hubo hasta el último momento un bimotor a su disposición para escapar, que no usó.

Desde su puesto de mando en el aeródromo de Los Llanos, Cascón se despidió del último grupo en partir, liderado por el teniente coronel Leocadio Mendiola, quien, sentado a los mandos de su Katiuska y con los motores en marcha, le gritó desesperadamente que subiera al avión, puesto que de lo contrario lo más probable es que fuera fusilado. "¡Cometerán una canallada!" fue la respuesta (37).

Cuando el Consejo Nacional de Defensa dio la orden de rendición, el coronel Cascón ordenó a su vez a todas las Regiones "que nadie se moviese de su puesto, ni destruyese material de ninguna clase, y que a medida que fueran entrando las tropas nacionales, lo entregasen con orden y en el mejor estado posible". Asimismo, dio instrucciones para que se presentara en Barajas todo el material volante (38).

Archivo familia Cascón

Esta es la última fotografía del coronel Cascón, tomada en la prisión de Monteolivete (Valencia), a finales de julio de 1939. Consciente de su inminente fusilamiento, quiso dejar este postrero recuerdo a su familia. Pocas veces estará más justificado aquello de que una imagen vale más que mil palabras. Las facciones de deportista, bien cinceladas, la piel curtida y la mirada despierta, limpia y serena de quien se sabe en paz con su conciencia, resumen el aspecto eternamente joven que nos legó. Así deberá siempre ser recordado.

La primera unidad terrestre que llegó a Los Llanos fue una columna motorizada italiana. Cascón formó a sus hombres y entregó el aeródromo. Los mandos italianos le trataron en general con una gran caballerosidad, sentándole con ellos en los almuerzos.

De la plaza de Albacete se hizo cargo un comandante, a quien Cascón se presentó, para comunicarle la rendición del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas, y solicitar "que se hiciese cargo un oficial nacional, preferiblemente del Arma de Aviación, como técnico en la materia". También quiso hacer constar los nombres de subordinados suyos que, pudiendo haber escapado, no lo hicieron, y subrayaba que "en general, toda la gente del Estado Mayor ha sido voluntaria para quedarse, manteniéndose en sus puestos hasta la fecha".

DETENCIÓN Y PROCESAMIENTO

EL primero de abril le fue tomada declaración en Los Llanos, tras lo cual fue detenido, ingresado en la cárcel de Albacete y luego trasladado por carretera a Madrid. Se inició la causa en sumarísimo de urgencia, y el 15 de mayo se le notificó el auto de procesamiento, en el que se recogía que "el citado capitán, lejos de prestar su colaboración a la causa de la verdadera España, prestó adhesión y acatamiento al régimen rojo, sirviendo a sus órdenes y actuando en el cometido de Jefe de Aviación, siendo ascendido al empleo de coronel"; además "los hechos relatados parecen revestir los caracteres del delito de traición". Se le decretó prisión preventiva. Con él figuran en la misma causa el capitán médico Jacinto Mañas Jiménez y el teniente de Intendencia Domingo Salvoch Gárate.

Cascón solicitó la revocación del auto de procesamiento, objetando que "se ha limitado a cumplir su deber como militar, ejecutando siempre las órdenes que recibió por conducto reglamentario", y que "no alcanza a comprender como se dice en el procesamiento que puede ser un traidor, puesto que entiende no ha cometido deslealtad para con nadie, máxime cuando de los casos que conoce, es el suyo el único en que se han calificado así los hechos", añadiendo en la indagatoria posterior que "jamás perteneció a partido político alguno antes ni durante el Movimiento, habiendo sido siempre en todo militar. Que por voluntad propia y recibiendo órdenes superiores consiguió que se hiciera entrega al Ejército Nacional, de más de cien aviones, cuyos tripulantes, así como los que se encontraban en las Escuelas y otros aeródromos cuyo material no era necesario mover de donde se encontraba, obedecieron las órdenes e insinuaciones del declarante, que de acuerdo con las noticias de la Radio Nacional [...] insistió en hacer desaparecer el temor de aquellos que no tuvieran las manos manchadas de sangre". Asimismo resaltó la caballerosidad de "los tenientes coroneles Warleta, Pastor Krauel, González Anleo y los comandantes Carmona, Entero y Domenech, los cuales fueron esencialmente militares durante toda la guerra". Desde que comenzaron a caer las primeras gotas del diluvio que a él y a sus compañeros se les venía encima, el coronel Cascón intentó mantener abierto y sostener con firmeza el paraguas colectivo que voluntariamente había aceptado.

Las aseveraciones de los tres testigos de cargo que declararon contra él se centraron principalmente en los sucesos del día 19 de julio en Getafe, siendo acusado de dar un trato indigno y humillante a los oficiales que fueron arrestados, y de organizar el traslado en avión hasta Barajas de un grupo de ellos, dando instrucciones para que a su llegada fueran entregados a las milicias del aeródromo (39).

El 12 de junio terminó el período sumarial, al finalizar el juez las diligencias, redactar su informe y remitirlo al Auditor de Guerra del Ejército de Ocupación de Levante. En dicho documento ya puede comprobarse que Cascón, a diferencia de los otros dos procesados, no contaba con informes favorables de nadie, ya que se negó a ello, teniendo en su haber únicamente su propia declaración en la que explicaba sus actos como resultado de una estricta observancia de las reglas militares, e insistía en el hecho de no haber pertenecido nunca a un partido político (40). En un trámite posterior, el fiscal subrayaba sus supuestas ideas comunistas, remarcando que fue uno de los jefes militares más destacados, y que trataba de forma vejatoria a los oficiales de ideas nacionalistas. Fue trasladado a Valencia, donde se le juzgaría, e ingresó en la prisión de Monteolivete (41).

El 5 de julio, en la lectura de cargos, se le acusa del delito de rebelión militar. Manifestó su disconformidad, puntualizando "que niega haber tenido ideales comunistas ni antes del Movimiento, ni durante éste, ni tampoco actualmente, prueba de ello es que no ha estado afiliado a este partido ni a ningún otro [...]. Que niega haya cometido nunca ni presenciado, puesto que de ser así nunca lo hubiera consentido, vejación ni atropello alguno contra oficiales ni persona alguna de ideas nacionalistas".

El 10 de julio, escribe a su amigo de la infancia Jesús Domínguez: "Quiero enviaros mi cariñoso saludo, no sea que no tenga tiempo de hacerlo [...]. He querido quedarme porque, con todos nuestros defectos, tenemos muchas virtudes que, si sabemos ordenarlas, llegaremos donde queramos. Un poco incómodo es el alojamiento actual; pero quizás sea este el camino de perfección" (42). A su hermano Pedro, refugiado en Francia, le dirige otra carta tres días después, comentándole que "tengo una tranquilidad absoluta".

EL CONSEJO DE GUERRA

SE celebró el 20 de julio. Durante el interrogatorio al que fue sometido, manifiestó al fiscal que los servicios prestados en el Ejército Republicano "no fueron espontáneos, sino debidos a órdenes recibidas, que como militar que es no se detuvo a pensar el significado del movimiento nacionalista, por lo que, claro está, tampoco pensó en pasarse". Como jefe de las Fuerzas Aéreas "no consintió la intromisión de organismos políticos y no acató otras órdenes que las de sus superiores". Añade que "siguió a la Junta de Defensa porque el Gobierno de Negrín había desaparecido", y que "desde el principio tuvo la seguridad de que la guerra estaba perdida" para el bando republicano, lo que añade especial valor a su decisión de permanecer fiel al Régimen vigente. A su defensor, contestó que "se sentía tranquilo por haber cumplido órdenes militares".

Archivo del Autor

El nicho nº 197, ubicado en el 2º patio del cementerio de la valenciana localidad de Paterna, acoge los restos del coronel Cascón. Su familia no ha querido trasladarlos a Ciudad Rodrigo, ya que piensan que donde mejor pueden estar es junto a los de sus compañeros.

El fiscal vio a Cascón como un hombre de confianza de la República, "prueba de ello es el viaje a Rusia que le confiaron". Estimaba que "debió de dejar de cumplir las órdenes, y en su actuación se aprecia típicamente un delito de rebelión militar". Concluyó que al acusado debía, por tanto, aplicársele la pena de muerte. El defensor lo rechazó, presentándole como "pundonoroso militar, disciplinado y obediente, que no se detiene a analizar las órdenes que recibe", afirmando que "de existir algún delito no puede ser otro que el de auxilio a la rebelión, nunca el de adhesión".

El final del acto no puede ser más explícito acerca de la gran talla ética y fuerza moral de la persona que sabía su suerte más que decidida: "Por el Sr. Presidente se preguntó al procesado si tenía algo que exponer, a lo que manifestó Cascón (sic) que pedía benevolencia al tribunal para aquellos aviadores que se entregaron con él, sin que la interceda para su persona".

LA SENTENCIA

EL mismo día, el tribunal presentó su fallo. Se consideraba a Manuel Cascón autor del delito de rebelión militar. Su razonamiento se basó en "que con arreglo a la Ley Constitutiva del Ejército, corresponde a éste defender a la Patria, no sólo de enemigos exteriores, sino interiores", y que "el Ejército, al asumir el 18 de julio de 1936 la dirección de la vida pública, obedeció a una ley connatural con su razón de ser, y surgido así el nuevo Estado Nacional, es evidente que la oposición armada contra el mismo y sus fuerzas defensoras, entraña el delito de rebelión". Fue condenado a muerte.

Al capitán Mañas y al teniente Salvoch, como autores del delito de auxilio a la rebelión militar, se les impuso una pena de tres años y un día y seis años de prisión menor respectivamente.

Al día siguiente, envió a su amigo Jesús Domínguez una breve carta, cargada de emotividad y significado: "Querido D. Chús y familia: [...] Siento no haberte podido ver en mayo, cuando estuviste en Madrid y yo también, para haberte dado un abrazo, quizás el último de la temporada de verano. No he podido sustraerme a mi condición racial de español, y por ello no he querido aprovechar todas las facilidades que he tenido para irme fuera, y estoy contento, a pesar de que puedo decir, como los antiguos romanos: "Ave, César, morituri te salutan". Celebro que sigáis tan bien de espíritu, yo también sigo creyendo que los valores morales son superiores a los materiales. Espero ir sonriente a mi boda. Muy fuertes abrazos para los chicos y para vosotros de Manolo".

TRÁNSITO

LA familia, en un desesperado intento por salvar su vida, decide ir a Burgos. El 24 se desplazan hasta allí su madre, su herma-

na Eloísa y su novia, María, pero las gestiones, como era de esperar, fracasan. Se les dijo que "no podía hacerse nada puesto que eran cosas de la guerra" (43). Mientras tanto, Elvira, su hermana menor, había ido a Valencia para estar junto a él. "Pasó muy mal rato [durante la visita], aunque le di razones para que no deba ser así" (44).

El día 28 se recibió el enterado a la sentencia. Cascón, poseedor de una integridad y rectitud de conducta rayanas en la ingenuidad, había cometido un gran error de cálculo al no calibrar en su justa medida los odios y ansias de venganza que durante tantos años de turbulencia social se habían acumulado en los dos bandos, cristalizando en una guerra fratricida. "Todos sabían de sus excelentes dotes; que era imposible acusarle de haber cometido actos punibles; que habiendo tenido todas las oportunidades de abandonar España, se quedó en ella para responder –por su mayor graduación militar– de cuanto pudiese ser imputable a los que sirvieron a sus órdenes o a las de otros jefes [...]. Nos aconsejó que no se debía huir, pues únicamente habíamos cumplido con nuestro deber de militares y huyendo seríamos acusados de delitos no cometidos. Era mejor quedarse, decía, y, una vez fiscalizada nuestra conducta, entonces, podríamos salir de España llevando en nuestra maleta una muda, efectos de aseo y, como único tesoro, un ejemplar de las Reales Ordenanzas Militares, algo deteriorado por su frecuente uso" (45).

En su hoja de servicios de 1939, si es que llegó a existir, su valor ya no debería figurar como "acreditado". Con todo merecimiento tendría que estar considerado como heroico.

Tras la firma de sus últimas voluntades, el coronel Cascón fue fusilado en la tarde del 3 de agosto de 1939. Su cuerpo recibió sepultura en el cementerio de Paterna (Valencia). "Se pensó en trasladar sus restos a Ciudad Rodrigo, pero al final decidimos que están mejor allí, entre los de sus compañeros" (46). En su lápida sólo se permitió que figurara la graduación que tenía antes de la guerra. Hace unos años, esto se corrigió, grabándose el empleo que ostentaba al final de la contienda.

La madre de Manuel falleció en 1968 a la avanzada edad de 108 años. "Lo que admiro de mi madre es que nunca se quejó; nos mantuvo, alimentó y vistió, aguantando todo contra viento y marea" (47). Sus hermanas Isabel y Elvira, de 98 y 92 años respectivamente, viven hoy rodeadas de recuerdos y del afecto de los suyos. La última carta que Manuel les escribió, debió extraviarse en uno de los numerosos traslados que hicieron. En ella, les decía que no debían estar tristes, que él estaba muy tranquilo y que debía animarles el saber "que iba a reunirse con padre y con los tíos" (48).

CONSIDERACIONES FINALES. UNA DEUDA DE TODOS

DURANTE la labor de conjuntar de forma coherente los datos de la investigación (49), he procurado evitar un riesgo común en este tipo de trabajos: caer atrapado por los aspectos indudablemente atractivos de la personalidad del protagonista. Reconozco estar lejos de haberlo logrado.

Mi intención ha sido plasmar una semblanza biográfica con el objeto de reivindicar la memoria de este ovetense de nacimiento y charro de corazón y alma, profundamente español en cualquier caso, que en la encrucijada de su vida, nos legó un modelo de estilo gracias al cual puede entenderse el auténtico significado de atributos hoy venidos a menos, tales como la caballerosidad, el espíritu de sacrificio, la lealtad, el sentido de la responsabilidad y del deber, y sobre todo, la dignidad.

De ello se ha tratado también. De realizar, a partir de los datos disponibles, una tarea que pretende ser digna de quien, en el momento decisivo, supo liberarse del lastre de los defectos y debilidades propias del ser humano, para investirse una vez más de esta infrecuente virtud, permaneciendo al frente de todos sus subordinados, los que no quisieron y los que no pudieron marcharse, dejándonos a todos los que hemos venido después un hermoso ejemplo que debiera ser conocido y tenido en cuenta por cuantos intenten ejercer esta profesión de hombres honrados. Y, particularmente, a quien esto escribe, un especial orgullo por pertenecer al mismo Cuerpo en el que él, y otro intendente aviador de leyenda, Carlos Haya, iniciaron sus pasos profesionales.

El coronel don Manuel Cascón Briega se desvaneció en la distancia, pues esto es lo que dicen que les ocurre a los buenos y veteranos soldados, mucho tiempo antes de lo que por ley de vida probablemente le hubiera correspondido. Pero hoy, al cabo de sesenta años, su figura menuda ha retornado, presentándose crecida y vigorosa, llamando a la puerta de nuestras conciencias, para reclamar, sin alzar la voz, ese puesto que por derecho y justicia le corresponde, y durante tanto tiempo le fue negado, entre los verdaderamente grandes de nuestra Aviación.

Bibliografía

(1) Testimonios referidos a la familia por su hermana Eloísa, que se hizo cargo del cadáver, y por el teniente juez que presenció la ejecución, ingresado después en la prisión de Monteolivete por un delito común, a los compañeros del coronel Cascón, entre ellos Isidoro Jiménez García. Con él fueron fusilados los comandantes Luis Iglesias Gracia y Ramón Pruñonosa Ferreres.

(2) No nombrados, pero pertenecientes al Cuerpo, entre otros, son los soldados de la 1ª Promoción de Pilotos de Tropa (1919), Telesforo Espinel Meléndez, luego profesor, y Antonio Gutiérrez Lanzas. Y el antecesor de todos ellos, comandante Carlos Alonso Ilera, vallisoletano de la promoción de oficiales de 1897 y piloto de la 2ª Promoción (1911).

(3) Doña Isabel Cascón Briega. Entrevista 23/12/98.

(4) Ignacio Hidalgo de Cisneros. "Cambio de Rumbo", vol. 1, p. 56. Ed. Laia, 1977.

(5) Hidalgo, op. cit., vol. 1, p. 86.

(6) Manuel Cascón. Expediente personal. Archivo Histórico Militar. Segovia.

(7) Ocho fueron los oficiales de Intendencia que acudieron al curso de pilotos de 1920. De ellos, Francisco Osuna Mur y Jesús Torres Aguilar murieron en accidentes durante las prácticas, y Serapio del Alcázar y Roca de Togores, tiempo después a consecuencia de las secuelas que le quedaron. Los tres, así como Luciano Loño Pita, eran de la promoción de oficiales de Hidalgo y Cascón. Completan el grupo Bienvenido Santamaría Arijita y Antonio Camacho Benítez.

(8) Hidalgo, op. cit., vol. 1, pp. 101 y 102. Hubo dos Muñoz en la 10ª Promoción. El tte. de Caballería José Muñoz Iboleón falleció durante las prácticas el 4 de abril de 1921. El otro era el tte. de Infantería Rafael Muñoz Lafuente. Es de suponer que se refiere a éste último.

(9) Hidalgo, op. cit., vol. 1, pp. 116 y 117. Confunde a Ortiz de Echagüe con el general Francisco Echagüe Santoyo.

(10) A pesar de que algunos autores, creo que poco fiables, hablan de que Gallarza ganó las líneas propias a pie, el hecho aquí mencionado figura en la hoja de servicios del protagonista, expediente nº 11.622, que se halla en el Archivo Histórico del E.A. (Villaviciosa de Odón).

(11) Alfonso de Borbón y de León, marqués de Esquilache, hijo del Duque de Anjou y de su segunda esposa, Dª. Felisa de León, cap. de Infantería y observador de la 14 Promoción. Posteriormente se hizo piloto e intervino en África. Falleció en 1936.

(12) Hidalgo, op. cit., vol. 1, p. 131.

(13) Manuel Cascón. Hojas manuscritas de sus actividades 1922-1926. Expte. pers. nº. 11.622.

(14) Manuel Cascón. Expte. pers. Nº 11.622.

(15) Manuel Cascón. "Divagaciones de un Arrestado". 20 de julio de 1927.

(16) Escrito del Jefe de Aviación Militar al cap. Cascón. 30 de junio de 1927.

(17) Carta remitida a su hermano Pedro. 3 de agosto de 1927.

(18) y (19) Coronel Hernández Franch al autor. 13 de marzo de 1999.

(20) Dª Isabel Cascón. Entrevista 23/12/98.

(21) Manuel Cascón. "Siguen las Divagaciones de un Arrestado". Marzo-abril 1931.

(22) Hidalgo, op. cit., vol. 2, p. 28.

(23) Manuel Cascón. Expte. pers. nº. 11.622.

(24) Col. Hernández Franch al autor, 13/3/99. Salas y Martín Campos se fugaron posteriormente, y su fiador se vio en un serio aprieto. Martín Campos falleció en la guerra al estrellarse con su avión.

(25) Sebastián Martín Vélez, soldado mecánico, entonces destinado en Getafe.

(26) Pedro Cascón a su sobrino Juan José Aparicio Cascón.

(27) Col. Hernández Franch al autor, 13/3/99.

(28) La Aviación de Cataluña en los Primeros Meses de la Guerra Civil. J.J. Maluquer. Ed. San Martín, 1980. P. 191.

(29), (30) y (31) Col. Hernández Franch al autor, 13/3/99. Su mujer, Maruja, fue viuda del aviador laureado Ricardo Burguete, con quien había tenido cuatro hijos.

(32) Martín-Lunas finalizó la guerra con el grado de coronel de Intendencia. Pertenecía a la promoción de oficiales del Cuerpo de 1920, así como a la 18ª Promoción de pilotos (1923). Veterano de Marruecos, tras la Guerra Civil se exilió a Méjico, donde fallecería en 1987.

(33) Rafael de Madariaga Fernández. "Las Escuelas de Caza Republicanas. La Ribera, Kirovabad, El Carmolí y Lorca". Aeroplano nº 12. Año 1994.

(34) Col. José Mª Bravo al autor, entrevista 12/04/99.

(35) Texto redactado a máquina por don Francisco Muñoz, que el autor entregó posteriormente al coronel Hernández Franch, cediéndolo éste amablemente para su inclusión en este trabajo.

(36) Hecho referido por Pedro Cascón a su sobrino Juan José Aparicio Cascón.

(37) Entrevista realizada por el coronel García Dolz al coronel Mendiola, en marzo de 1997.

(38) Declaración del coronel Cascón en Los Llanos, 01/04/39. Este documento y todas las citas del proceso, así como la identificación de todas las personas que tomaron parte en él, figuran en la causa contra Manuel Cascón, nº 3.711. Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón).

(39) El coronel Hernández Franch, presente en los hechos descritos, niega en declaraciones al autor "las supuestas órdenes de Cascón en cuanto a entregar oficiales a las milicias, puesto que éramos conscientes de que ello suponía sentenciarlos a muerte. Nadie que le conociera puede dar crédito a eso. Él jamás lo habría hecho ni consentido".

(40) Mañas, según su propia declaración, estuvo afiliado al Partido Comunista. Contaba, sin embargo, con testimonios asegurando que "era persona de ideas religiosas y afecto enteramente al Glorioso Movimiento Nacional". En su favor declararon, entre otros, la viuda de García Morato y el cónsul alemán en Málaga. Salvoch declaró en el proceso que durante la guerra perteneció al Partido Socialista, y anteriormente, a la CEDA de Barcelona.

(41) En condiciones penosas. Grupos de 35 personas se hacinaban en celdas de 25 m^2 . Según testimonio del Sr. Martín Bajo, que había coincidido con Cascón en la prisión de Albacete, éste formuló una queja por el lamentable estado de los servicios, y en respuesta, fue obligado por un antiguo soldado suyo, que se pasó al bando nacional y estaba en ese momento de vigilante, a limpiarlos con un plato y un pequeño cepillo. Sus compañeros se ofrecieron para hacerlo, pero Cascón no lo consintió y realizó solo la tarea.

(42) Carta de Manuel Cascón a su amigo Jesús Domínguez Bordona, 10/07/39.

(43) Dª. Isabel Cascón Briega al autor, 13/12/98.

(44) Manuel Cascón. Carta a su familia, 27/07/39.

(45) Isidoro Giménez García. "Justo Recuerdo como Homenaje a un Caballero". Boletín de A.D.A.R., 12/87.

(46) Juan José Aparicio Cascón al autor.

(47) y (48) Dª. Isabel Cascón al autor, 13/12/98.

(49) Quiero expresar mi gratitud hacia las personas y organismos que han colaborado desinteresadamente en esta tarea, haciéndola posible: general de brigada de Intendencia del E.T. Pablo Iranzo García, coroneles de Aviación Fernando Hernández Franch, José María Bravo Fernández-Hermosa y Vicente García Dolz, Sra. Isabel Cascón Briega y Sres. Santiago Guillén y José Parejo. Igualmente al personal de los Archivos Históricos del E.A., en Villaviciosa de Odón, y del E.T. en la antigua Academia de Intendencia de Ávila. Y por último, y muy especialmente, a Juan José Aparicio Cascón y Cecilio Yusta, por brindarme su inestimable experiencia, y por su gran paciencia. ■

Figuras de la aviación deportiva

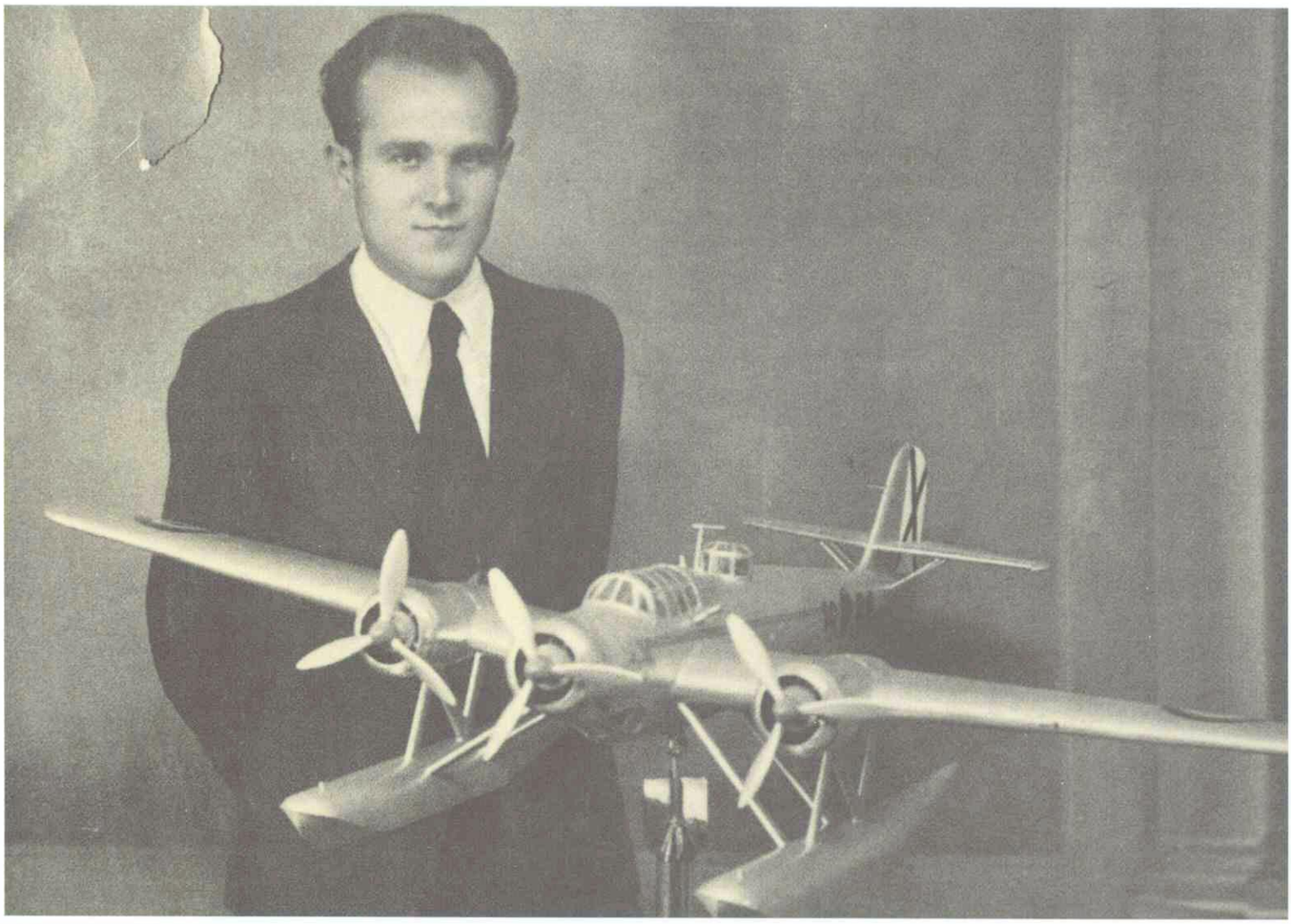
Ramón Illán, multicampeón de aeromodelismo español e internacional

Rafael de Madariaga
Miembro del IHCA

EL hombre que durante años fue uno de los más apasionados impulsores del aeromodelismo en España, ha sido uno de esos personajes casi desconocidos para el conjunto de los aficionados a los deportes aeronáuticos, a pesar de su dedicación plena y continua a lo largo de varias décadas. En 1953 se le nombró para el Diploma Paul Tissandier a propuesta del Real Aero Club de España, que finalmente le fue concedido por la Conferencia General de la FAI en La Haya en mayo de ese mismo año.

UNA JUVENTUD AERONÁUTICA

NUESTRO hombre nació en Los Navalmorales, provincia de Toledo en 1915 y su contacto con la Aviación de entonces tuvo lugar cuando en julio de 1934 ingresó como soldado voluntario en el Aeródromo de Cuatro Vientos, siendo poco después enviado al de Los Alcázares y quedando encuadrado en el Grupo de Hidros Número 6, bajo el mando entonces del comandante Ramón Franco Ba-



Archivo Illán

Una de las primeras maquetas construidas por Ramón Illán en el año 1940, fue esta de un Cant Z-506 B, avión en el cual encontró la muerte, su admirado jefe del Grupo de Hidros en Los Alcázares, Ramón Franco.

Archivo Illán

Recibiendo el Trofeo de campeones del Concurso Nacional, uno de los muchos recibidos en los años cuarenta y cincuenta. Se lo entrega el teniente general Apolinar Saez de Buruaga.

hamonde. Como tantos jóvenes españoles apasionados por las actividades aeronáuticas y con escasos medios para acceder a una profesión –entonces y siempre– dificultosa para los alevines con pocos medios económicos, la única solución para aproximarse a los aviones y su entorno era el entrar como voluntario en la aviación militar de aquellos días.

Al comenzar la Guerra Civil era soldado de primera. Se vio envuelto en todos los apasionados acontecimientos de aquellos días turbulentos, siendo represaliado por sus ideales, partidarios de los sublevados, sufriendo numerosos percances durante toda la duración de la contienda. Fue sobre todo víctima del temido SIM, que como es sabido fue un instrumento de represión en toda la zona gubernamental. A lo largo de los tres años de guerra estuvo prisionero en diferentes acuartelamientos, cumpliendo trabajos forzados a veces, en unidades disciplinarias otras e incluso en una denominada curiosamente Compañía de Corrigendos Desafectos. Para él terminó la guerra el 30 de marzo de 1939, incorporándose a una Bandera del Tercio, desde cuyo destino se trasladó al Aeródromo de Los Alcázares. Enseguida ingresó como obrero en la Maestranza Aérea de Albacete el 29 de abril de ese mismo año. Al siguiente, es decir, el 13 de abril de 1940 se le concedía la Medalla de Sufrimientos por la Patria, lo cual acreditaba parte de sus penalidades durante la campaña.

UNA VOCACIÓN ENCAUZADA

DESDE muy joven demostró que su afición a la aviación podría ser canalizada a través de una actividad deportiva apasionante, como ha sido en su caso el maquetismo aeronáutico y especialmente el aeromodelismo. Ramón había construido su primer aeromodelo con doce años y poco más tarde era ayudante mecánico trabajando en el avión por entonces asignado al famoso comandante Ramón Franco. Cuando unos meses después de terminar la contienda, el entonces Ministerio del Aire creó la Escuela Central de Aeromodelismo, él fue uno de los primeros en incorporarse, realizando no solamente un brillante curso como alumno, sino completando además, al poco tiempo en 1943 el curso de instructor, obteniendo el título de Profesor de Aeromodelismo el día 30 de enero de 1943.

En marzo de 1944 se hace cargo de la dirección de la Escuela de Aeromodelismo de Murcia, a la cual ha estado consagrado en cuerpo y alma durante mas de tres décadas, llevándola a través de todos esos años a conseguir un palmarés inigualable entre las demás escuelas e instituciones de esta especialidad en España. La sola enumeración de los premios conseguidos, los concursos en los cuales él o su "alter ego", la Escuela de Murcia, han participado y obtenido premios, copas o trofeos es innumerable, pero no por ello menos meritoria. El historial de Ramón Illán esta lleno de tra-

Archivo Illán

El alumno de la Escuela de Murcia José de la Plaza "Perdigón", que fue Campeón de Europa en las competiciones celebradas en Bélgica en 1956, acompañado por Illán. Fue más tarde piloto de complemento del Ejército del Aire y Piloto de Reactores en Manises.

bajo, de paciente entrenamiento de los jóvenes a los que ha dedicado una parte enorme de su vida y de triunfos nacionales e internacionales. Siendo un hombre por naturaleza modesto, a veces le ha molestado que no se hayan mencionado en ciertos ambientes, artículos o publicaciones, por parte de algunas personas que conocen ampliamente todos los detalles, sus merecimientos o simplemente su participación en hechos ciertos, su pertenecía a algunos equipos nacionales que consiguieron laureles importantes para el Aeromodelismo Español.

EDIFICANDO UN GRAN PALMARÉS

DURANTE la década de los años cuarenta se va edificando poco a poco la eficiencia de la Escuela de Murcia, consiguiendo año tras año trofeos y premios. En enero de 1944 consigue el segundo premio de Escuelas y el primero de Instructores y en febrero del año siguiente el Primer Premio de Escuelas. En marzo de 1946 vuelve a obtener el Primer Premio de Escuelas, el Primero de Instructores y uno de originalidad en proyectos con un modelo de vuelo libre a reacción. En los siguientes años repiten varios premios de escuelas, de modalidades diversas y especialmente varios de motor en vuelo libre y veleros. En 1950 formó parte del equipo español que se enfrentó al equipo suizo, participando con tres aeromodelos de los cuatro que presentaba nuestro país y consiguiendo para España el Primer Premio. Al término de los años cuarenta había conseguido con su Escuela de Aeromodelismo de Murcia, pasear por toda la Península el buen hacer de sus alumnos e instructores, ganando trofeos en Málaga, Murcia, Alicante, Granada, Valencia y San Sebastián en diferentes competiciones. En los primeros tiempos de la década de los cincuenta ya está plenamente establecido en los lugares de honor de cualquier concurso nacional obteniendo primeros premios en 1950 de veleros, escuelas y reacción, con varios récords nacionales de velocidad en la categoría "B". El año 1952 está lleno de trofeos y de récords que van subiendo hasta conseguir el Mundial de Velocidad en reactores con 229 kilómetros por hora. Se había comenzado el año con varios premios conseguidos en Málaga, Valencia, Madrid y San Sebastián. Finalmente en julio, formó parte del equipo español que participó en Bruselas en los Campeonatos del Mundo en que obtuvo para España el Titulo de Campeones del Mundo en Modelos a reacción. Terminó el año con el récord nacional de velocidad en septiembre.

EL DIPLOMA "PAUL TISSANDIER"

TODO el curriculum conseguido por Ramón Illán y su Escuela de Murcia hasta ese momento, sin duda fue lo que propició a finales de ese mismo año de 1952, la propuesta del Real Aero Club de España para la concesión por la Federación Aeronáutica Internacional del Diploma Paul Tissandier. En el resumen de la Labor de Escuela realizada se anota que en ese momento habían pasado por la misma 1027 alumnos, de los cuales se convirtieron en instructores 16. Personalmente Illán había intervenido en 240 exhibiciones, varias de ellas ante el Jefe del Estado y el resto en distintos puntos de España y Portugal, habiendo realizado 63 proyectos de distintas clases de aeromodelos.

Se conserva una fotografía en la cual Ramón Illán esta recibiendo el Trofeo "Ciudad de Bruselas" que se le concedió al lograr el Campeonato del mundo de reactores, en el Concurso Internacional de Bélgica. Naturalmente la prensa murciana anunciaba exultante la victoria de la Escuela de Aeromodelismo de la ciudad y los triunfos de su jefe. Se destacaba el hecho de que Illán había recibido con retraso la orden para trasladarse representando a España, teniendo que acometer un traslado inmediato y problemático, personalmente y con sus modelos, en tiempo récord para situarse en Madrid, llegando todavía a buena hora para poder formar parte del equipo nacional. Finalmente después de todos aquellos inconvenientes, llegó el emocionante y sencillo telegrama, anunciando que se había conseguido el máximo galardón.

La revista "Avión", que por aquella época era la pionera en destacar los eventos aeronáuticos, sobre todo los deportivos, publicaba en abril de 1953, en lugar destacado, la proeza que significaba para un español de provincias el conseguir un lugar tan destacado en el panorama del aeromodelismo mundial, por delante de países destacadísimos en esta especialidad. Se destacaba en Ramón Illán no sólo su aspecto de jefe de una de las mejores escuelas del país, sino también su vertiente de profesor de instructores, formador de varias promociones de magníficos campeones y un entusiasta propagador del aeromodelismo en España, con una difusión enorme a su cargo, a través de innumerables exhibiciones por toda la geografía de su provincia y de la nación. Ya en su faceta personal, destacaban los triunfos de este deportista, ganador de numerosos concursos, poseedor de varios "récords" nacionales e internacionales, hasta conseguir ese titulo de Campeón Mundial de Reactores y ese Diploma "Tissandier" que tan pocos aviadores españoles ostentan.

UN MERECIDO RECONOCIMIENTO PROFESIONAL

LAS actividades deportivas aeronáuticas, sobre todo el aeromodelismo estaban por esos años muy relacionadas con la estructura política del entonces denominado Frente de Juventudes, dentro de la organización

Archivo Illán

Recibiendo el Título de Piloto, de manos del General Gobernador Militar de Murcia en 1958.

Archivo Illán

Ramón Illán entregando al Jefe del Estado la maqueta del Dragón Rapide G-ACYR, construído en la Escuela de Aeromodelismo de Murcia el día 14 de enero de 1965.

Archivo Illán

Grupo de alumnos de la AGA, que formaron uno de los primeros cursos de aeromodelismo en el Taller recién creado, junto a sus veleros.

Cuadro 1
Una escuela de aeromodelismo

Una de las más acertadas definiciones de Aeromodelismo es aquella que lo señala como "La ciencia que consiste en estudiar, proyectar, construir y volar modelos reducidos de aerodinos". En efecto, el aeromodelismo es, en parte una ciencia en la que el aeromodelista para el estudio de sus modelos precisa una serie de conocimientos básicos de matemáticas, física, dibujo, aerodinámica etc. Esta es la fase que consideramos como "científica".

Para la construcción del modelo es necesario saber interpretar unos planos, ampliarlos y luego poner en juego la habilidad manual, el conocimiento de materiales, cálculo de pesos, resistencia y su aplicación práctica. A esta fase la denominamos "manual". La tercera parte del trabajo consistente en centrar, poner a punto y volar el modelo, haciendo que dé el máximo de su rendimiento, fase que llamaremos "deportiva".

Vemos por tanto el alto valor educativo del aeromodelismo, pues con él se desarrollan en el joven que lo inicia, una serie de conocimientos muy valiosos. El árido estudio de las matemáticas para un escolar, puede ser estimulado si ve en ello una aplicación práctica para su modelo de avión. Con la primera fase se desarrollan los conocimientos científicos, con la segunda, los manuales y prácticos y con la tercera, los físicos y deportivos.

El escritor francés R. Jossien dijo a propósito de esta afición: "Desarrolla la paciencia, la habilidad, el genio inventivo, el gusto por el trabajo, la construcción y finalmente, los espíritus de emulación deportiva". El aeromodelismo no es pues un juego, sino una ciencia y un deporte, en los que se hace un sano ejercicio físico y mental. Siendo cada vez más los países y sectores que utilizan este deporte-ciencia no sólo como tal, sino que lo incluyen como tratamiento terapéutico para la recuperación e integración de distintos tipos de enfermedades.

Por otro lado el aeromodelismo es un deporte reconocido mundialmente como tal por la Federación Aeronáutica Internacional. Para iniciarse en él, no es imprescindible ser el clásico manitas, simplemente basta con tener interés, ser constante y paciente y tener la suficiente modestia para que otras personas con más experiencia le enseñen la mejor y más rápida manera de aprender. Lo ideal como sucede con todos los deportes es asistir a una escuela. El número de estas es escaso y la mayoría de los aeromodelistas han sido autodidactas y gran parte de ellos sin la suficiente base, por lo cual el progresar ha sido muy difícil para ellos y las roturas y los gastos, mucho más elevados.

del partido único que por aquellas fechas monopolizaba casi todas las iniciativas dirigidas a la juventud. No es de extrañar por tanto que muchas de las menciones, condecoraciones y distinciones que recibió Ramón Illán le vinieran a través de esos medios. En mayo de 1954 se le otorgó la Medalla de Oro de la Constancia, firmada por el entonces Delegado Nacional José Antonio Elola-Olaso. Durante años la escuela de Murcia pasó a depender de esa citada estructura política aunque su dependencia técnica continuaba vinculándola al Ministerio del Aire y dentro de éste a la Dirección General de Aviación Civil.

Esa relación especial con los aviadores del ministerio, le proporcionaron a Illán amistades y lealtades que ya no abandonaría nunca. Así conserva multitud de documentos, cartas, felicitaciones que están firmadas a lo largo de los años por figuras prominentes de la Dirección General, como el general J. Bono Boix, el entonces capitán Javier Arraiza Goñi que fue Jefe de la Subsección de Aeromodelismo, el general R. Martínez de Pisón, el general P. Benavides Martínez de la Victoria y otros muchos.

La consecución de otras metas deportivas no cesa en los años siguientes. En 1956 Ramón Illán, con el instructor José de la Plaza Alcaráz, consigue para España en el VII Criterium de Europa de vuelo circular celebrado en Bélgica el Campeonato de Europa de Aeromodelismo, una vez más otro enorme triunfo para la Escuela de Murcia dirigida por Illán. En 1957 es uno de los fundadores del Aero Club "Cierva Codorniú", lo cual se acredita con su carnet de socio fundador con el número tres, expedido en Murcia el 8 de mayo de 1958. Por esta misma época y como no podía ser de otra forma, su enorme interés lo impulsa a revalidar de forma personal su tremenda afición a todo lo aeronáutico, haciendo el curso de vuelo en el mismo aeroclub citado y consiguiendo su Título de Piloto en el Aeródromo de Alcantarilla, donde tantos aviadores militares y civiles, habían conseguido a lo largo de varias décadas sus títulos de pilotos. Sus profesores fueron los capitanes Valcarcel y Lisón, destinados por aquellas fechas en Alcantarilla.

UNA MAQUETA EXCEPCIONAL

EN noviembre de 1964 una carta firmada por el general L. Serrano de Pablo, al cual le unía desde hacía tiempo una cordial amistad, nos da noticia de la preparación por la Escuela de Murcia de una extraordinaria maqueta del Dragón Rapide matricula G-ACYR, reproduc-

Cuadro 2
La escuela de aeromodelismo de Murcia

La Escuela de Aeromodelismo tiene más de medio siglo de antigüedad, fue inaugurada en 1943, es la más antigua de España y desde entonces ininterrumpidamente ha venido impartiendo la enseñanza y el desarrollo del aeromodelismo en Murcia y su región principalmente. En palabras de su director de tanto tiempo, Ramón Illán, "el aeromodelismo ha sido para muchos jóvenes, ante todo, un comienzo y la escuela un magnífico taller de forja de aptitudes y vocaciones aeronáuticas, que ha encontrado el mejor de los procedimientos educativos". Muchos de estos chavales aficionados al aeromodelismo, que empezaron haciendo maquetas y modelos, han terminado siendo oficiales o suboficiales pilotos del Ejército del Aire de los que sienten verdadero cariño por la profesión o se encauzaron en su momento por las actividades mecánicas y técnicas.

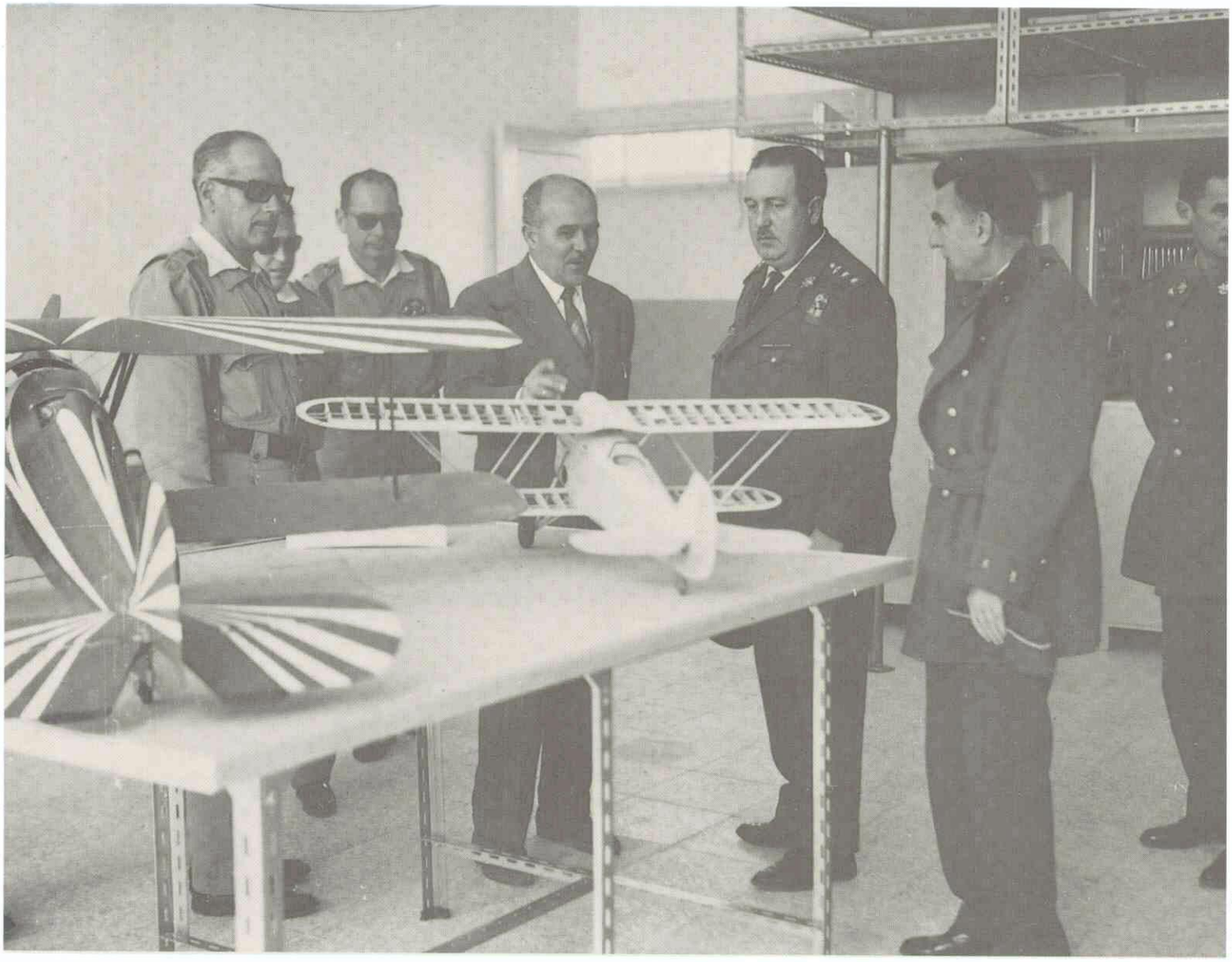
Por el año 1975 se habían formado también en la escuela multitud de instructores y jóvenes campeones. En aquellas fechas eran profesores de la escuela José García de Diego, José Jiménez Sánchez (apodado cariñosamente "Fama") y Mariano Illán Espinosa. En el mismo 1975 el aeromodelista murciano de 16 años José Galán Jiménez había conseguido cuatro medallas de oro, obtenidas en distintos certámenes y especialidades a lo largo de España, uno de ellos en el concurso internacional "García Morato" celebrado en Alicante.

Son más de ocho mil alumnos los que han pasado por ella, de todas las edades y capas sociales, por lo que sería difícil encontrar a un murciano que no haya tenido relación con ella, bien directamente o a través de algún familiar, teniendo casi siempre alumnos que eran hijos o nietos de antiguos alumnos. Han sido múltiples las manifestaciones de reconocimiento que han impulsado y animado a seguir adelante, recibidas frecuentemente de parte de antiguos alumnos y de ciudadanos en general, lo cual ha llenado de satisfacción a los continuadores, que son conscientes de la obligación y responsabilidad de prolongar la magnífica labor de sus antecesores, forzándoles a mejorar en todo lo posible y así poder seguir despertando nuevas vocaciones deportivas y aeronáuticas.

ción del avión con el cual el General Franco se incorporó desde Canarias al Norte de Africa en julio de 1936. En la portada del diario ABC del jueves 14 de enero de 1965, se puede observar perfectamente la complacida mirada del general, cuando Ramón Illán Arriero le hace entrega de la perfecta reproducción del biplano bimotor que tuvo tan decisiva participación en el comienzo de la contienda civil. En esa misiva se cita la inminente terminación del trabajo de Ramón Illán al frente de su escuela, labor ingente a la cual había dedicado toda su energía y virtudes durante los más de veinte años anteriores. Por esas fechas en una entrevista publicada en un diario de Murcia, Illán hacía una recopilación de la labor realizada en la Escuela de Aeromodelismo durante más de veinte años. Se matricularon en ese periodo casi dos mil doscientos alumnos, habiéndose construido tres mil doscientos aeromodelos que supusieron trabajos durante unas ciento sesenta mil horas. Entre las cien escuelas existentes en España en esos momentos, la de Murcia destacaba por haber participado en más de quinientas exhibiciones por todo el país, haber sido parte importante en todos los equipos que han representado a España en campeonatos internacionales, ganando el de Bruselas de 1952 para el equipo nacional y ha estado presente en veinte campeonatos nacionales, obteniendo en nueve ocasiones el título de Campeones Nacionales, y el subcampeonato en cuatro oportunidades. En ese año de 1964 la escuela fue especialmente invitada por la Academia de Modelos Aeronáuticos de Washington para tomar parte en los campeonatos nacionales de los Estados Unidos.

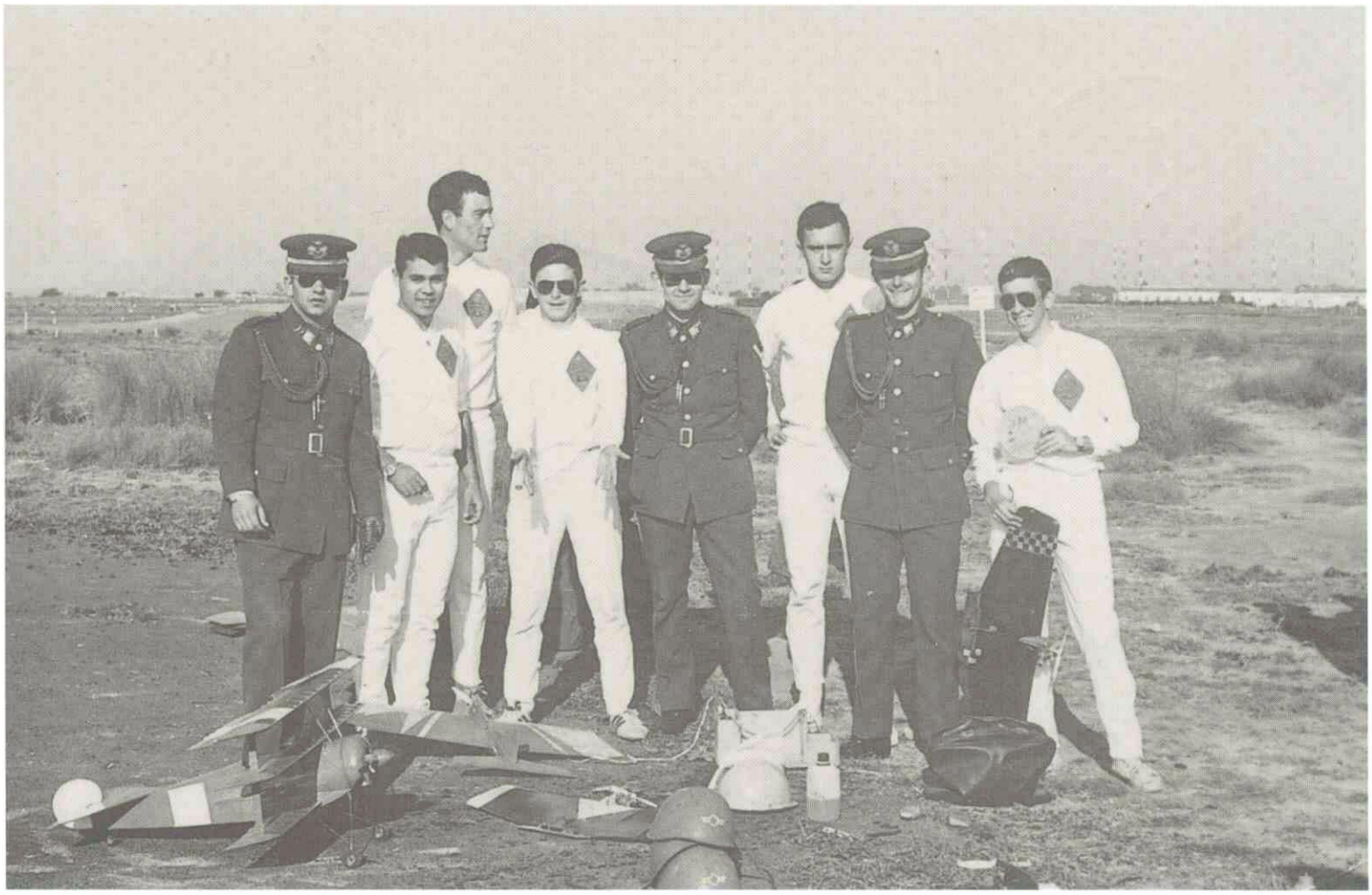
ABORDANDO NUEVOS DERROTEROS

EN mayo de 1965 Ramón es destinado a todos los efectos a la Subsecretaria de Aviación Civil como parte de una reorganización realizada en aquel momento. En el documento por el cual se aconsejaba un nuevo destino para Illán, el Subsecretario de Aviación Civil recomendaba al ministro la asignación de un puesto relacionado con la Formación Aeronáutica ya que "por sus conocimientos, entusiasmo y dedicación a la enseñanza de Aeromodelismo al frente de la Escuela de Murcia durante 20 años, se le puede considerar como el Jefe de Escuela de esa especialidad que mejor y mayor labor ha realizado y uno de los más capacitados y competentes Profesores de Aeromodelismo" en nuestro país.



Archivo Illán

Visita del coronel Emiliano Alfaro, Director de la AGA al Taller de Aeromodelismo de la AGA.



Archivo Illán

Grupo de alumnos de la Academia General del Aire, que practicaban aeromodelismo.

En noviembre del mismo año se le ordena el montaje de un Taller de Aeromodelismo en la Academia General del Aire, del cual es nombrado Profesor. A lo largo de varios años se había establecido un fructífero contacto de la Escuela de Aeromodelismo de Murcia con la AGA, habiéndose celebrado varias exhibiciones muy apreciadas tanto por los alumnos como por los profesores y el coronel director. En alguna de estas reuniones, después de presenciarse combates aéreos, vuelo libre de veleros de grandes prestaciones o la majestuosa evolución de una extraordinaria reproducción de un Junker 52-3m, el entusiasmo de todos los miembros de la institución había sido enorme y el propio coronel Manuel Campuzano, Director del centro, felicitó personalmente a Ramón Illán. Al materializarse la creación del Taller de Aeromodelismo en la Academia, bajo la batuta del incansable aeromodelista, comienzan a proliferar los cursos y a salir aeromodelos de sus aulas. Hay fotografías en la revista "Aguilas" de Abril de 1967, en las que se pueden apreciar los primeros aeromodelos construídos, en visita que los profesores y el director de la AGA, realizan al Taller, ante las expertas aclaraciones de su director. En otra relación de puntuaciones, vuelos y modelos efectuados, se pueden constatar los resultados del primer concurso interno de aeromodelismo en la Academia, en el cual participaban los Alféreces Alumnos E. Llisterri, F. Ruiz de Apodaca, C. Alzola, M. March, F. Molina y los Caballeros Cadetes C. Sureda, F.C. Vitoria de Ayala, J. Romero y J. Soler. componentes de la 19, 20 y 21 Promociones.

AL FRENTE DE SU ESCUELA, UNA VEZ MÁS

POCO tiempo después nuestro hombre volvía a ser de nuevo jefe de la escuela que había creado y dirigido desde hacia tantos años. En octubre de 1969 se le concede la Cruz de Caballero de la Orden de Cisneros por su extraordinaria labor al frente de la que ahora se llamaba Escuela de Aeromodelismo de Juventudes. La concesión vino acompañada de gran número de felicitaciones, entre ellas la del notable Vicesecretario General Alejandro R. de Valcarcel y la del Jefe del Servicio Aeronáutico de Juventudes J. Arnau Ruifernández. En entrevista publicada ese mismo año, Illán con el estilo lacónico y escueto que le caracteriza citaba los dos mil alumnos pasados hasta entonces por sus talleres y lo excepcional que ha sido la Escuela de Murcia dentro del Aeromodelismo nacional. "Hubo una época en la que éramos imbatibles" aclara con orgullo y total sinceridad. "La escuela no está hecha para ganar concursos, sino para enseñar. Los premios nos han dado popularidad". De esos afanes salió una gran superioridad, sobre todo en Veleros y en pruebas absolutas. Han ganado el 90 por ciento de los concursos regionales, han sido vencedores absolutos nueve años en los nacionales, subcampeones en cinco ocasiones, batiendo numerosos récords nacionales y haciendo que España haya sido Campeón del Mundo en varias oportunidades, formando el núcleo más importante dentro del equipo nacional que salía al exterior. Su

Archivo Illán

El entonces Ministro del Aire, general Julio Salvador Diaz-Benjumea saludando al Director de la Escuela de Murcia, que le hace entrega de una espléndida maqueta del Fíat CR-32, con los colores y la librea que lo adornaba durante la mayor parte de la Guerra Civil. El teniente general voló y combatió casi toda la guerra en ese tipo de avión.

Archivo Illán

Aspecto muy realista de la maqueta de un Fíat CR-32, construída por la Escuela de Murcia con gran precisión y detalle.

mayor satisfacción: "Haber cumplido con mi deber". La Asociación de la Prensa de Murcia le concedía ese año a la escuela el "Laurel de Murcia", que anualmente otorgaba a alguna institución meritoria. En este caso era el reconocimiento a la labor realizada y a la entrega y entusiasmo con los jóvenes de la provincia.

HACIA UN MERECIDO DESCANSO

LOS siguientes años continúa trabajando en sus actividades de siempre y mantiene contactos con los directivos de Aviación Civil y antiguos camaradas aviadores. Existen multitud de oficios y comunicaciones con felicitaciones e invitaciones firmadas por el general Serrano de Pablo, el coronel Arnau Ruifernández, el entonces coronel Campuzano, el Delegado Provincial F. Rodríguez Ávalos y el entonces Subdirector del Museo del Aire General L. Medrano. Todas estas actividades se extienden a lo largo de la década de los setenta. A principios de 1981 la Federación Española de los Deportes Aéreos FENDA acuerda concederle la Medalla de Honor por su destacada labor en beneficio del Deporte Aéreo, la cual le fue entregada el 17 de febrero de ese mismo año.

El tiempo no pasa en balde y Don Ramón poco a poco ha tenido que ir abandonando sus actividades de toda la vida. Pasa temporadas en Los Alcázares y sigue viviendo en Murcia frecuentando los sitios por donde le llevaba su enorme afición a todo lo aeronáutico. Uno de los más recientes documentos relacionados con la afición a la Aviación que ha consumido tantas horas y días de su vida es una felicitación de un viejo amigo en diciembre de 1993. En ella, el recientemente desaparecido y muy añorado teniente general Luis Serrano de Pablo— un aviador tan entrañablemente unido a todas las actividades deportivas aéreas y que tan humano y sensible se manifestó siempre con Ramón Illán Arriero— le felicitaba y le recordaba acontecimientos vividos juntos tantos años atrás, en una entrañable rememoración de tiempos pasados. Con la enorme sencillez que le caracterizaba, le enviaba un cariñoso saludo "este viejo amigo que tanto te quiere". ■

Iuncti et permixti, sed minus

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO

EN el número 13 de AEROPLANO hablamos de las avionetas monomotor (indicativo 30) y "amenazábamos" con volver sobre este tema en una próxima ocasión. Y, fieles a la palabra empeñada, aquí estamos hoy para cumplirla, si bien en esta oportunidad vamos a ocuparnos de aquellos modelos que, calificados como avionetas bimotores o como monomotores, bimotores o trimotores de transporte, enlace o usos diversos, también contribuyeron –aunque en menor medida, ya que fueron menos numerosos– a dar cierto toque "exótico" al parque de material del Ejército del Aire durante los inmediatos –en algunos casos, no tanto– años de la posguerra.

En aquella ocasión vimos que, pese a su heterogeneidad, a todas las avionetas de un motor les fue asignado el mismo número de tipo: el 30. Por el contrario, los modelos de que vamos a tratar hoy fueron clasificados en categorías diversas, si bien en algunas de éstas se incluyó más de un modelo. Tal sucedió, por ejemplo, con los números de tipo **31**, **42** y **43**, que correspondieron, respectivamente, a avionetas bimotores (Caudron Göeland y General Monospar ST-12 y ST-25), a bimotores de transporte (Douglas DC-1 y DC-2, Lockheed 10 Electra, Ford 4-AT-F, Farman 430 y Potez 56) y a monomotores de transporte (Vultee V-1A, Junkers W 34 y Northrop Delta).

Además, otros indicativos fueron asignados por modelos y no por categorías. Así, a los de Havilland DH-89 y DH-90 les correspondió el **40**, a los Airspeed Envoy el **41**, a los Messerschmidt Bf 108 Taifun el **44**, al Fokker F-XII (¡y al Fokker C-X!) el **45**, a las Fieseler Fi 156 Storch el **46** y a los Consolidated 20 Fleetster el **47**.

Esta clasificación por números de tipo, de cuya existencia ya en agosto de 1937 tenemos constancia documental, se mantuvo hasta el 1 de diciembre de 1945, cuando entró en vigor la Instrucción General nº 1 de fecha 2 de noviembre, por la cual se instituyeron las designaciones militares, los "números de cola" (matrículas militares) y los indicativos de unidad, propios de cada tipo de avión, aunque, nuevamente, con ciertas excepciones. En la Tabla 1 se pueden ver las designaciones que correspondieron a cada uno de los tipos citados, así como los efectivos con que se contaba el 31 de diciembre de 1945.

Como se puede ver, por entonces ya habían causado baja en el Servicio todos los del antiguo tipo 42 –excepto el Electra– y los Göeland.

En cuanto al Fokker C-X, resulta curioso, cuando menos, que se le asignase inicialmente el número de tipo 45, precisamente el mismo que se había asignado al Fokker F-XII y a los últimos Fokker F-VIIb; quizás fuera por aquello de que eran del mismo fabricante, aunque por lo demás en nada se pareciesen. Dicho número fue sustituido por la designación R.7 el 9 de octubre de 1946, fecha en que le fue asignada por el Estado Mayor del Aire, ya que en la IG nº 1 no se hacía mención a este avión.

Bien, vista cual es la "materia prima" con que vamos a trabajar, pasemos a hablar de ella en detalle, al menos en la medida que nos permite la documentación que hemos podido encontrar y estudiar.

Tabla 1

Tipo	Designación	En maestranza	En vuelo	Total
General Monospar	L.8	1	—	1
DH-89	L.9	—	2	2
Lockheed Electra	L.10	—	1	1
Airspeed Envoy	L.11	1	1	2
Northrop Delta	L.12	2	—	2
Vultee V-1A	L.13	2	2	4
Junkers W 34	L.14	—	3	3
Bf 108 Taifun	L.15	1	4	5
Fieseler Fi 156	L.16	4	8	12
Consolidated 20	L.17	—	2	2
Fokker C-X	45	—	1	1

31: AVIONETAS BIMOTORES

TAL como hemos dicho, en esta categoría fueron incluidos los Caudron Göeland y General (Monospar) ST-12 y ST-25. De los primeros hemos obtenido información –bien cierto que escasa– sobre los ejemplares siguientes:

Archivo Jaime Velarde

En este lamentable estado quedó el Caudrón Goëñand 31-2 como consecuencia del accidente que sufrió el 10 de junio de 1939.

31-2

Su número de fabricación era el 1/7272, es decir, el correspondiente al avión que en Francia estuvo matriculado como F-AOMX (versión C-448) y que durante la guerra civil española aterrizó en la playa de Zarauz el 22 de junio de 1937 y fue capturado por las tropas nacionalistas. Posteriormente, fue destinado al Grupo 2G-3 como avión "nodriza". De cualquier forma su existencia fue bastante efímera, ya que el 10 de junio de 1939 resultó destruido en un accidente que tuvo lugar en Agoncillo y que, según el parte que de él rindió el comandante Juan Martínez de Pisón, a la sazón jefe del aeródromo, sucedió como sigue: "...en el día de hoy, a las 17 horas 25 m. salió a hacer pruebas la avioneta Caudron bimotor 31-2, tripulada por el teniente D. Fernando Arrechea Belzunce, del Grupo 3G-3, el alférez D. Antonio Erce Díez, del Grupo 11G-25 y el brigada mecánico D. Francisco Cánovas, del Grupo 3G-3, con objeto de ser trasladada en vuelo al aeródromo de Getafe (Madrid), donde se halla destinada en el citado Grupo 2G-3. Efectuó primeramente un vuelo sin novedad, y al efectuar un segundo vuelo y después de haber tomado tierra y teniendo poco campo por delante, metió ambos motores con intención de despegar nuevamente, tropezando el tren de aterrizaje con un resalte pronunciado que existe al final del campo, resalte que lo echó al aire en pérdida de velocidad, cayendo el aparato con su tripulación en el río Ebro..." El teniente Arrechea Belzunce y el alférez Erce Díez sufrieron diversas fracturas y lesiones, calificadas de carácter menos grave, mientras que el brigada Cánovas fue dado por desaparecido, al menos en un primer momento.

31-7

Del ejemplar así matriculado sólo hemos podido averiguar que, procedente de recuperación, estuvo en la Maestranza Aérea de Albacete hasta junio de 1941, cuando, una vez reparado, fue destinado al Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, que, desplegado en Cuatro Vientos, se hallaba por entonces en fase de traslado a Barajas. Y en este destino permaneció hasta mediados de mayo de 1942, cuando se hizo cargo de él la Maestranza Aérea de Madrid, la cual, finalmente, propuso su baja, que fue aceptada en el mes de junio.

Aunque nada sabemos con certeza, bien pudiera haber sido uno de los dos C-445 que tuvo en servicio LAPE (EC-AGF y AGG).

31-41

Sabemos que un Göeland así matriculado se hallaba en la Maestranza Aérea de Sevilla el 16 de septiembre de 1939 y que, posteriormente, el 20 de febrero de 1941, se encontraba, ya propuesto de baja, en la de Madrid. Igualmente, sabemos que causó baja en el Servicio en marzo de 1941. Así pues, poco es, en verdad, lo que hemos podido encontrar sobre él.

Pero lo que verdaderamente nos llama la atención es su extraña matrícula, o más concretamente ese 41 que se le asignó como número de orden, ya que, en principio, nos parece totalmente "fuera de lugar" ... a no ser que hubiese servido con alguna unidad de las Fuerza Aéreas de África. Pero ¿qué

relación puede existir entre ambos hechos?, se preguntará más de uno; la verdad es que desconocemos si la hay, aunque quizás nos ayude a vislumbrar alguna conocer el hecho de que, el 25 de mayo de 1938, "... **la avioneta Monospar número 31-40 ... en ocasión de efectuar vuelos de clase al despegar se le paró el motor izquierdo, chocando el plano derecho contra una garita de la guardia de destacamento de la fábrica en el límite del campo, resultando el citado avión con los desperfectos siguientes: plano derecho, hélices, pata derecha del tren de aterrizaje y herrajes de sujeción plano derecho, inútiles; con desperfectos ambos motores, plano izquierdo y parte inferior del fuselaje** ...", según el parte fechado el 27 de mayo de 1938 en Tetuán que remitió el jefe de la Escuadrilla 9E-10, Ramiro Jofre Jáudenes, al Jefe del Parque Regional Sur, en el cual, además, indicaba que la citada avioneta pasó en esta última fecha a los talleres del aeródromo.

¿No le resulta "sospechoso", paciente lector, que estos dos ejemplares, ambos con el mismo número de tipo (el 31), tuviesen matrículas tan similares y a la vez tan distintas de las de los ejemplares "peninsulares" de su misma categoría? Desde luego, a quien esto escribe sí se lo parece.

Con relación a los General Monospar, hemos encontrado datos sobre los ejemplares siguientes, que sobrevivieron a la guerra:

31-1

Del que tuvo esta matrícula sólo hemos encontrado documentación que nos permite afirmar que el 19 de julio de 1939 se hallaba en el Parque Regional Sur, en Tablada, y que estaba dotado de los motores Gipsy Major números 5998 y 5999. Por tanto, era de la versión ST-12; y, posiblemente, fuese el ejemplar con número de fabricación 39 (ex G-ADDY), que el 2 de agosto de 1936 se incorporó al bando nacionalista y que, posteriormente, parece ser que fue utilizado por la Legión Cóndor.

31-3

De esta Monospar hemos constatado que durante casi todo el año 1941 permaneció en la Maestranza Aérea de León a la espera de reparación, que no podía llevarse a cabo por falta de personal y de material. Desconocemos su posterior paradero.

31-5

Este ejemplar fue el que más tiempo estuvo en servicio, ya que, cuando el 10 de mayo de 1940 fue creado el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor –que fue el sucesor de la Escuadrilla del Estado Mayor del Aire, creada el 17 de noviembre de 1939–, ya figuraba entre los efectivos de su segunda escuadrilla, la de entrenamiento, como "Monospar sanitaria". A dicha escuadrilla permaneció adscrita hasta que en noviembre de 1942 pasó a la Maestranza Aérea de Madrid, de la que ya no debió de salir. Finalmente, la citada maestranza propuso su baja en expediente de fecha 2 de diciembre de 1949, que fue aprobada el día 16.

Creemos que ésta fue la Monospar que el 9 de marzo de 1951 fue adquirida por Ángel García Delgado, de Madrid, y que el 23 de enero de 1953 fue inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves (RNA) con la matrícula civil EC-AHE. Ante la falta de pruebas más consistentes, fundamentamos esta afirmación en el hecho de que en el apartado del RNA relativo a su "Marca y tipo" figurase con la denominación Monospar L-8, y que en el relativo a su "Número de fabricación" se especificara el 5, el cual de ningún modo podía ser el verdadero, ya que éste correspondió a un ST-4 (modelo del que no se tienen noticias de que viniese a España) que fue vendido en Suiza y terminó sus días en Francia. Por el contrario, creemos que, en realidad, se trataba del ejemplar L.8-5 (L.8 fue la designación que en la Instrucción General nº 1 se asignó al ST-25 que quedaba en servicio), es decir, del antiguo 31-5.

31-6

De la Monospar así matriculada únicamente tenemos pruebas de su estancia durante todo el año 1941 en la Maestranza Aérea de Albacete, en cuyos partes figuraba en estado "G", es decir, a la espera de revisión, que estaba suspendida por falta de personal.

En el Registro Nacional de Aeronaves figura inscrita a nombre de CEFTA el 6 de febrero de 1945, con la matrícula EC-CAR –la cual fue sustituida por la EC-ABH el 15 de marzo de 1953, si bien seguía siendo propiedad de esa compañía– y con el número de fabricación 53, que, de ser cierto, nos indicaría que era la ST-25 que en su país de origen había tenido la matrícula G-ADMZ y que, posteriormente, en junio de 1936, fue registrada en España, como EC-AFF, a nombre de Salvador Fábregas Bas, que la había inscrito a su nombre el 19 de mayo de ese año.

En el RNA fue dada de baja el 14 de noviembre de 1961, a petición del propietario.

42: BIMOTORES DE TRANSPORTE

AUNQUE en este indicativo estuvieron incluidos los tres Douglas DC-2 y el DC-1 recuperados al finalizar la contienda, la verdad es que, al igual que sucedió con el DC-2 capturado durante ella y matriculado 42-1, no sirvieron en ninguna unidad del Ejército del Aire, ya que a medida que fueron saliendo de revisión y reparación de la Maestranza Aérea de Sevilla –entre el 19 de noviembre de 1939 y primeros de febrero de 1940– se incorporaron a Tráfico Aéreo Español, la compañía establecida por el Ministerio del Aire para explotar determinadas líneas aéreas. De todas formas, hasta que el 14 de abril de 1940 fueron inscritos en el Registro de Aeronaves con matrículas civiles, suponemos que llevaron las matrículas militares que les habían sido asignadas, que fueron las siguientes:

42-1

Douglas DC-2-115J n/f 1521, "Vara de Rey". Terminada su revisión en la Maestranza de Sevilla y entregado a Tráfico Aéreo el 23 de diciembre de 1939. Matriculado EC-AAC el 14-4-40. A Iberia el 22 de marzo de 1941. Dado de baja vuelo el 3 de febrero de 1944, al resultar accidentado en Barcelona. Causó baja en el RNA el 25 de septiembre de 1947. por "mal estado, por mucho uso".

42-3

Douglas DC-2-115D n/f 1330. "Haya". En la flota de LAPE tuvo el número 21. Una vez terminada su revisión en la Maestranza de Sevilla, fue entregado a

Tráfico Aéreo el 25 de enero de 1940 y matriculado EC-AAD el 14-4-40. Pasó a ser propiedad de Iberia el 22 de marzo de 1941. Finalmente, dejó de prestar servicio el 8 de septiembre de 1946, y el 25 del mismo mes del año siguiente causó baja en el RNA. El Ministerio del Aire autorizó su desguace el 19-10-50.

42-4

Douglas DC-2-115J n/f 1417. "Ramón Franco". En la flota de LAPE tuvo el número 24. Terminada su revisión en Maestranza de Sevilla, fue entregado a Tráfico Aéreo el 19 de noviembre de 1939 y matriculado EC-AAB el 14-4-40. Pasó a Iberia el 22 de marzo de 1941. Dejó de prestar servicio el 19 de octubre de 1945 y causó baja en el RNA en la misma fecha que los anteriores. Con fecha 19 de octubre de 1950, el Ministerio del Aire autorizó su desguace.

42-5

Douglas DC-2-115D n/f 1320. "Morato". En la flota de LAPE tuvo el número 27. La Maestranza de Sevilla terminó su revisión y lo entregó a Tráfico Aéreo el 13 de diciembre de 1939. Fue matriculado EC-AAA el 14-4-40 y entregado a Iberia el 22-3-41. Dejó de prestar servicio el 11 de abril de 1946 y fue dado de baja en el RNA el 25 de septiembre de 1947. El Ministerio del Aire autorizó su desguace el 19-10-50.

42-6

Douglas DC-1-109 n/f 1137. "Negrón". En la flota de LAPE tuvo el número 39. En la Maestranza Aérea de Sevilla quedó puesto a punto a primeros de febrero de 1940, cuando fue entregado a Tráfico Aéreo. Iberia se hizo cargo de él el 22 de marzo de 1940. Accidentado en Málaga en diciembre de 1940.

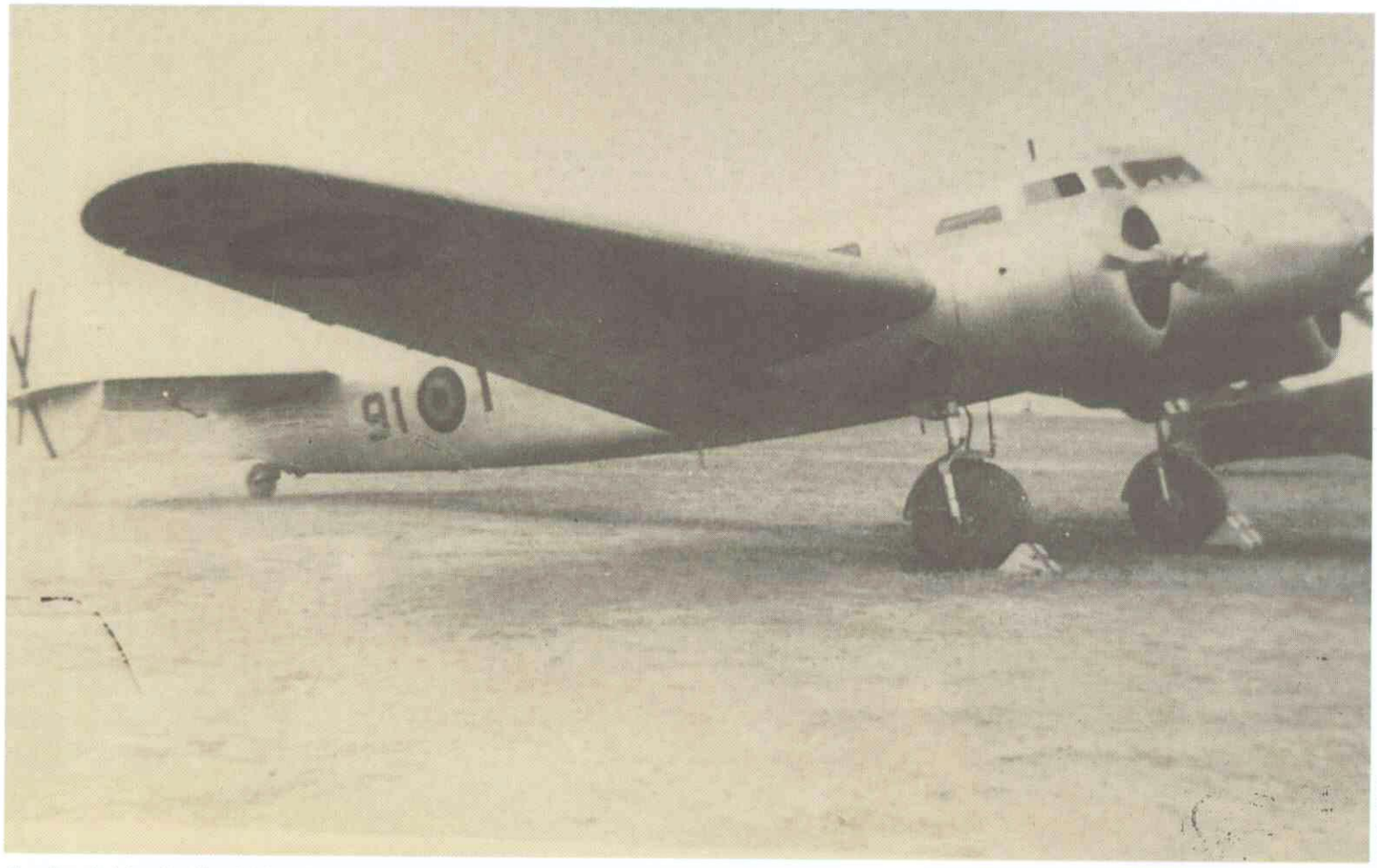
Aparte de los Douglas, hubo otros cuatro tipos de aviones bimotores a los que se asignó el número 42. Fueron los siguientes:

42-2

Lockheed 10A Electra n/f 1033, ex NC14946 en los EEUU. Capturado en el "Mar Cantábrico". El 10 de mayo de 1940 ya figuraba en la plantilla del Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, en el cual permaneció durante toda su vida operativa. En la Instrucción General nº 1, del 2 de noviembre de 1945, se le asignó la nueva designación L.10, dentro de la categoría de aviones de enlace, y desde entonces su matrícula militar fue la L.10-2, mientras que en el Grupo tuvo el indicativo 91-1. El 29 de septiembre de 1952 fue entregado a la Maestranza Aérea de Madrid, la cual propuso su baja el 17 de marzo de 1953, que fue aprobada por la Superioridad el 23 de abril.

42-7

Del ejemplar al que se asignó esta matrícula sabemos que era un Farman porque así, lacónicamente, se hacía mención en los partes mensuales de la Maestranza Aérea de Marruecos correspondientes a los cuatro primeros meses de 1941 a un avión de este fabricante, cuyo modelo no se especificaba. Pero, si tenemos en cuenta que fue incluido en este número de tipo (bi-



Archivo IHCA

Este fue el único Lockheed 10A Electra que tuvo el Ejército del Aire. En su fuselaje ya figura el indicativo 91-1 del Grupo del Estado Mayor, en la posición en que con anterioridad llevó la matrícula 42-2.

motores de transporte), bien pudiera tratarse del único Farman F430 construido (el n/f 1/7438, F-ANBY, motores de Havilland Gipsy Major I, de 135 CV) o de un F431 o un F432. Muy probablemente se tratara del "Farman bimotor" al que el comandante Luis Llorente –a la sazón jefe de las Fuerzas Aéreas de Ocupación– hacía mención en su informe sobre aviones recuperados, fechado el 10 de abril de 1939 y firmado en la "finca de Los Llanos", en el cual especificaba que había sido hallado en el aeródromo albaceteño de La Torrecica. Sea como fuere, lo cierto es que el 15 de mayo de 1941 ya había sido dado de baja en el Servicio y desguazado por la citada maestranza.

42-8

Ford 4-AT-F n/f 71. En el aeródromo de El Carmolí, las tropas vencedoras en la contienda nacional recuperaron, entre otros, este avión, que antes de la guerra había servido en LAPE, como EC-RRA. El Jefe del Estado Mayor del Aire, en oficio fechado el 1 de octubre de 1939, ordenaba su destino al 23 Grupo de Caza, de Tablada, como avión "nodriza", "... **debiendo prestar servicio al mismo tiempo a la Escuela de Caza** ...". Lo siguiente que sabemos es que, matriculado 42-8, el 27 de diciembre de 1940 se le hizo un vuelo de prueba en la Maestranza de Sevilla y que el 27 de marzo de 1941 quedó inscrito en el Registro de Aeronaves con la matrícula EC-BAB. A partir de entonces, se suceden sus altas y bajas en el Ejército del Aire y en Iberia; así, en febrero de 1942 causa alta en el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, en el cual permanece destinado hasta diciembre de 1943, aunque realizando sucesivas visitas a la maestranza aérea hispalense. Curiosamente, como muestra de que no debía de resultar fácil seguir el paradero de este avión, el 10 de enero de 1944, el coronel jefe del Regimiento Mixto número 1, de Alcalá de Henares, que por entonces lo era Rafael Baquera Álvarez, decía al Depositario de Efectos de la Maestranza de Sevilla lo siguiente: "**Acuso recibo de su escrito 3142 de 24 diciembre ppdo. en el que me comunicaba el envío de las cartillas correspondientes al avión Ford 42-8 y sus motores Hispano nums. 15.908, 17.346 y 17.333, significándole que dichas cartillas han sido remitidas por esta Jefatura al Grupo de Entrenamiento del E.M. en Barajas, por no pertenecer dicho avión a este Aeródromo...**".

Lo cierto es que ni en la tantas veces citada Instrucción General nº 1 ni en sus posteriores ampliaciones se hizo mención a este avión, por lo que, en consecuencia, debemos suponer que, por entonces, ya no figuraba en el inventario de material de vuelo del Ejército del Aire y que, por el contrario, estaba en Iberia. Lo último que de él hemos averiguado es que el 25 de enero de 1949 fue propuesto de baja por la Maestranza de Sevilla y que dicha propuesta fue aprobada por la Superioridad el 2 de marzo.

42-9

He aquí otro "caso misterioso", al que podríamos aplicar similar razonamiento al hecho en el del 42-7. Sabemos que durante 1941, hasta el 15 de mayo, cuando ya había sido dado de baja en el Servicio y desguazado, un avión Potez permaneció en la Maestranza de Marruecos en estado "E", es decir, inutilizado y propuesto de baja. Suponemos que, por habérsele asignado una matrícula dentro de esta categoría de bimotores de transporte, podría tratarse de un ejemplar del modelo Potez 56. En cualquier caso, y al igual que aquel, debe de haberse tratado de uno de los internados en Orán y luego recuperados.

43: MONOMOTORES DE TRANSPORTE

COMO decíamos al principio de estas líneas, este indicativo fue asignado a los Vultee V-1A, a los Northrop Delta y a los Junkers W 34. De los primeros hemos encontrado referencias a los ejemplares siguientes:

43-7

Sabemos que, en julio de 1939, el capitán Enrique de Cárdenas, probador de la Maestranza Aérea de León (por entonces, Parque Regional Norte), le hizo nueve vuelos entre los días 21 y 31: los de los días 21 y 27 fueron de prueba, de cinco y seis minutos de duración, respectivamente, mientras que los de los demás días correspondieron a un viaje en el cual, partiendo del aeródromo de León y volviendo a él, hizo escalas en Sevilla, Tetuán, Málaga, nuevamente Sevilla y Cáceres, e invirtió nueve horas y treinta minutos de vuelo. Igualmente, nos consta que el 8 de septiembre de ese año resultó destruido en accidente, si bien no hemos podido determinar con exactitud las circunstancias de éste y el lugar en que aconteció.

43-12

En febrero de 1942 se incorporó a la Escuadrilla de Transportes del Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, destino en el cual sirvió durante toda su vida en activo, hasta que causó baja en él en marzo de 1952 y quedó a cargo de la Maestranza Aérea de Madrid. Ésta propuso su baja en el Servicio el 17 de febrero de 1953, la cual fue aprobada por la Superioridad el 13 de abril. A raíz de la entrada en vigor de la IG nº 1, el 1 de diciembre de 1945, su matrícula había pasado a ser la L.13-12.

43-14

Tenemos pruebas de que, tras servir como avión "nodriza" en el 5G-5 –donde sabemos que se encontraba el 3 de mayo de 1939–, durante al menos todo el año 1941 estuvo en la Maestranza de Madrid, y de que, ya en 1946, fue propuesto de baja (como L.13-14) por este organismo el 10 de julio. El 5 de agosto la propuesta fue aprobada por la Superioridad. Parece ser –ya que no lo hemos podido confirmar– que sirvió con el Grupo del Estado Mayor y que sufrió un accidente el 22 de febrero de 1946, como consecuencia del cual tuvo que ser desguazado.

43-15

Tras ser revisado y reparado en la Maestranza de León –donde el capitán de Cárdenas le hizo un vuelo de prueba el 10 de julio de 1939–, pasó destinado como avión "nodriza" al 32 Regimiento de Asalto, desplegado en La Rabasa, destino en el cual permaneció (como L.13-15, desde el 1 de diciembre de 1945) hasta abril de 1947, cuando se hizo cargo de él la Maestranza de Albacete. Y en ésta continuó

hasta que fue propuesto de baja el 3 de julio de 1950. Causó baja en el Servicio el 3 de agosto de ese año.

43-18

Inicialmente, fue destinado a la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor el 7 de octubre de 1939. Posteriormente, y después de que fuera reparado en la Maestranza Aérea de Marruecos, sita en Tetuán, el 21 de octubre de 1941 se incorporó al 27 Grupo de Caza, que, como es sabido, estaba desplegado en el aeródromo melillense de Nador, donde resultó destruido el 22 de diciembre de 1941 al incendiarse cuando realizaba una toma de emergencia por habérsele desprendido en vuelo la hélice.

43-20

De este ejemplar sólo tenemos referencias relativas a su permanencia en la Maestranza Aérea de Marruecos entre el 18 de noviembre de 1939 y el 1 de abril de 1941, aunque bien pudiera haber sido éste el Vultee que durante los años 1945, 1946, 1947 y hasta septiembre de 1948 (cuando causó baja en el Servicio) figuró en situación "C" en dicho organismo. De ser cierta esta hipótesis, habría sido el cuarto avión de este modelo que llegó a recibir la nueva designación L.13 y, por tanto, la nueva matrícula L.13-20.

43-21

Mención especial en esta narración merece este Vultee, por el motivo que vamos a explicar. Hemos encontrado pruebas de su estancia en la Maestranza Aérea de Marruecos el 18 de noviembre de 1939 y el 1 de abril de 1941, así como dos documentos que, cuando menos, nos permiten conocer con exactitud en qué estado se hallaba en dos fechas determinadas y, además, saber de qué ejemplar concreto se trataba. En el primero de dichos documentos, fechado en León el 21 de agosto de 1942 y remitido por el Jefe de la Maestranza de esta ciudad al Jefe de la de Sevilla, se dice textualmente, entre otras cosas, lo siguiente: **"Encontrándose en Algeciras pendiente de envío a esta Maestranza ... el avión 43-21 y habiéndose pensado dado su actual estado y vida del mismo darlo de baja para despiece y aprovechamiento del material resultante del mismo, se ha interesado de la Sección Servicios que por esa Maestranza se destaque a la plaza de Algeciras un equipo de obreros para que procedan al despiece del mismo...".**

En el segundo documento, fechado en Sevilla el 5 de septiembre de 1942, firmado por el alférez mecánico Manuel Lora y dirigido al comandante jefe de los talleres de la maestranza hispalense, no sólo se concreta el lamentable estado en que se halla (**"Se encuentra sin elementos de a bordo, mandos ni instalación alguna. La viga del armazón de unión del plano derecho rota. Le faltan varias ventanas, así como la puerta de escape de la cabina de pilotos. Falta sujeción derecha del motor en el salpicadero, cremallera derecha de escamoteo del tren de aterrizaje, tapones de los depósitos, planos, todos los planos y timones de cola a excepción del de dirección que se encuentra en buen estado ..."**), sino que, además, se da un dato esencial para que podamos averiguar la identidad de este avión, ya que el encabezamiento de este escrito es el siguiente: **"Tengo el honor de comunicar a Vd. el resultado del reconocimiento del avión Vultee- NO-A-190 (43-21) ...".**

No deja de sorprendernos –favorablemente, desde luego– el hecho de que en el escrito se cite expresamente el número A-190, que parece evidente que tenía que figurar en la documentación del avión y que no es más que el que, como parte de su flota, American Airlines había asignado a este ejemplar, cuyo número de fabricación era el 19 y cuya matrícula civil norteamericana fue la NC14253. Curioso ¿no es así?

Por su parte, los Northrop Delta que sobrevivieron a la guerra y estuvieron en servicio posteriormente fueron los siguientes:

43-5

De este ejemplar lo único que hemos podido averiguar es que el 2 de abril de 1939 estaba destinado en el Grupo 5G-5, dato que nos sirve para, al menos, corroborar que sobrevivió al conflicto, aunque no sabemos en qué estado.

43-17

El 10 de mayo de 1940, cuando fue constituido el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, quedó destinado en él, si bien por entonces se hallaba en reparación en la Maestranza de Madrid. Y en este destino permaneció hasta diciembre de 1949, cuando fue depositado en la citada maestranza, de la cual ya no volvió a salir. El 8 de octubre de 1953 fue propuesto de baja (ya como L.12-17), la cual se hizo efectiva el 6 de noviembre.

43-19

Al igual que el anterior, el 10 de mayo de 1940 estaba destinado en el citado Grupo, en el cual continuó hasta febrero de 1942, cuando pasó a la Maestranza de León, donde permaneció hasta que el 30 de mayo de 1947 fue dado de baja en el Servicio, ya con la matrícula L.12-19

El tercer modelo que tuvo asignado el indicativo 43 hasta el uno de diciembre de 1945 fue, como ya hemos dicho, el Junkers W34. De él tenemos información sobre los cuatro ejemplares siguientes **(Obsérvese que decimos "cuatro", no "tres", que son los que figuran en los inventarios oficiales correspondientes a los años 1945 a 1951).**

43-3

El 16 de marzo de 1941 fue destinado a la Escuela de Tripulantes, de Málaga, a la que se incorporó poco después, procedente de la de Vuelo sin Visibilidad, de Matacán. Tras pasar por la Maestranza de León, en febrero de 1946 se incorporó –ya con la matrícula L.14-3– a la Academia del Arma de Aviación, donde le fue asignado el indicativo 82-68. El 29 de agosto de 1949 fue destinado al Grupo del Estado Mayor, en el cual permaneció hasta que el 13 de abril de 1953 causó baja en el Servicio, a propuesta de la Maes-

tranza de Madrid (expediente de fecha 7 de febrero).

43-8

Curiosamente, en la bibliografía en que se habla del avión así matriculado se le cita como perteneciente al modelo Vultee V-1A, cuando en realidad era un Junkers W 34. De esto no tenemos la más mínima duda, puesto que disponemos de documentación más que de sobra para corroborarlo.

Tras servir en la Escuela de Vuelo sin Visibilidad, el 22 de febrero de 1941 fue destinado a la de Tripulantes, en la que permaneció hasta finales de marzo de 1943, al menos. Finalmente, causó baja en el Servicio –como L.14-8– el 29 de septiembre de 1947.

43-22

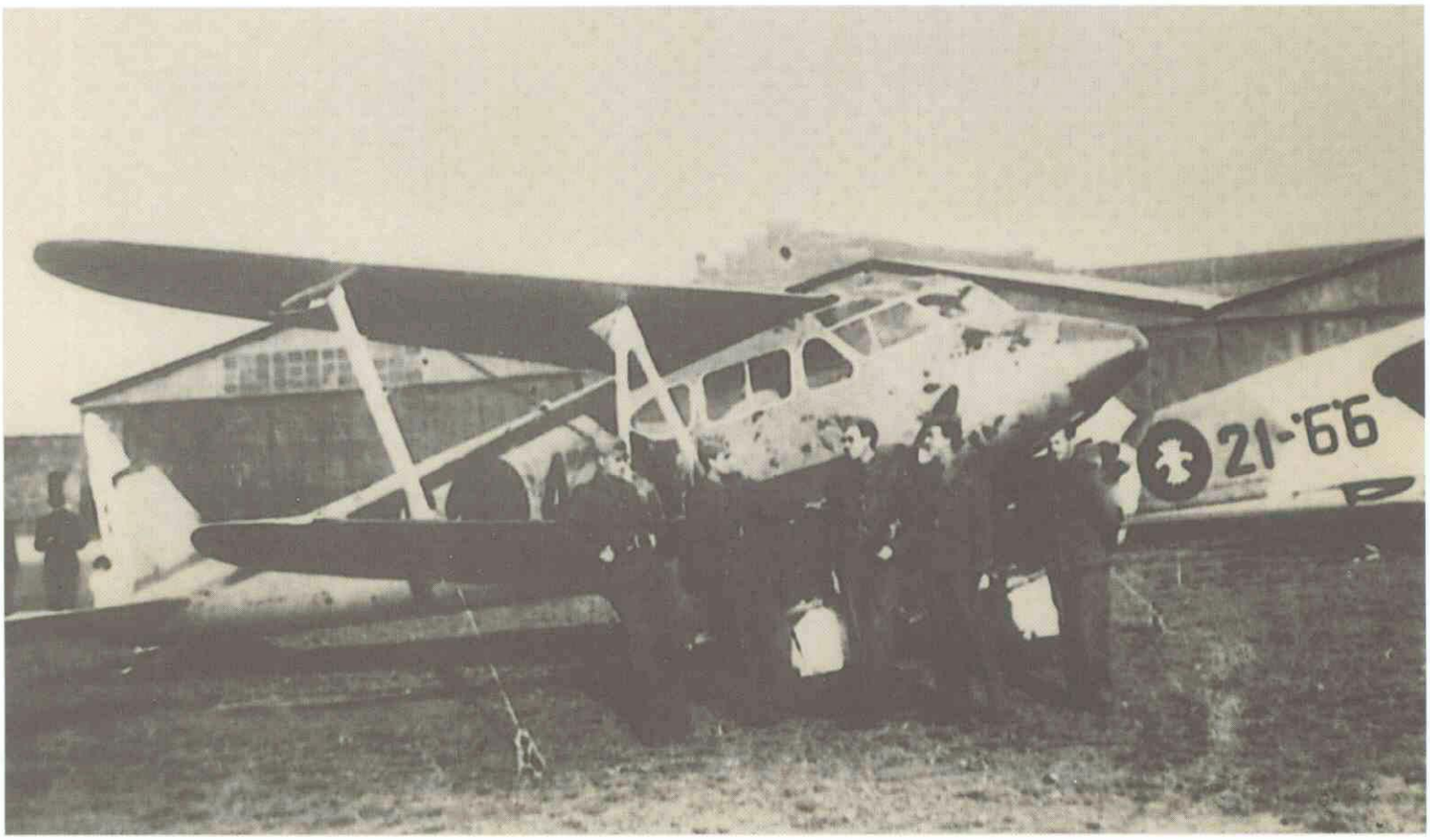
De este ejemplar tenemos constancia de que permaneció en la Escuela de Observadores, de Málaga, desde septiembre de 1948 hasta finales de abril de 1953, cuando por entonces tenía el indicativo 75-10, y de que fue propuesto de baja por la Maestranza de Sevilla el 7 de diciembre de 1953.

43-23

Procedente de la Maestranza de León, se incorporó a la Academia General del Aire en noviembre de 1947, donde permaneció hasta el mismo mes de 1949, cuando pasó nuevamente a revisión a maestranza. Terminada ésta, en agosto de 1950 fue destinado al Grupo del Estado Mayor, en el cual tuvo asignado el indicativo 91-19. El 25 de agosto de 1951 resultó accidentado en Santiago de Compostela y en diciembre se hizo cargo de él la Maestranza de León. Por último, en febrero de 1952 causó baja en el Servicio.

Tras este "escarceo" por los indicativos compartidos por varios modelos, dediquemos ahora nuestra atención a aquellos que fueron asignados a un modelo cada uno, empezando por el 40, que, como dijimos al principio, correspondió al de Havilland DH-89 "Dragon Rapide", aunque, como veremos, también fue compartido por, un DH-90 "Dragonfly", al menos.

En cuanto al número de ejemplares, es preciso que hagamos ciertas precisiones. Sabemos que el 16 de agosto de 1939 había once ejemplares (del 40-1 al 40-11), nueve de los cuales procedían de recuperación, lo mismo que el 11 de abril de 1940, mientras que, por el contrario, el 1 de febrero de 1941 sólo quedaban cinco, que eran los que tenían las matrículas 40-2, 5, 7, 11 y 13. Pero, si eran once ¿cómo es que había uno matriculado 40-13?, se preguntará algún impaciente y perspicaz lector. La respuesta es bien sencilla: porque en los estadillos de existencias correspondientes a esas dos primeras fechas once eran, en efecto, los que figuraban, pero, posteriormente (con exactitud, no sabemos en qué mes o meses), fueron dados de alta otros dos, a los que se les asignaron las matrículas 40-12 y 40-13. Uno de éstos bien pudiera ser aquel al que, en escrito de 14 de octubre de 1939, dirigido a la Presidencia del Gobierno, se refería el Agregado Militar y del Aire en la Embajada de España en París: "... como consecuencia de gestiones que hago desde hace varios meses cerca de la Dirección de Aduanas, en París, se me ha concedido autorización para retirar del aeródromo de Francazal un avión marca "Dragón Havilland (sic) ... En cuanto el teniente ... quede libre de otras gestiones y trabajos que le tengo encomendados, llevará dicho aparato en vuelo al aeródromo



Archivo Jaime Velarde

Poco tiempo después de que terminara la guerra civil, el DH-90 40-4 fue fotografiado en el Aeródromo de León (según creemos), en compañía del Savoya 81 21-66.

militar español más próximo a la frontera catalana ...".

Así, pues, en realidad fueron trece los que llegó a tener el Ejército del Aire, si bien siete de ellos durante escaso tiempo, ya que los matriculados 40-1, 3, 4, 6, 8, 9 y 10 fueron pronto destinados a la Dirección General de Aviación Civil ("... para Tráfico Aéreo,,,"), concretamente el 31 de mayo y el 4 de junio de 1940, mientras que otro más (el 40-12) lo fue poco después, el 12 de febrero de 1941. Posteriormente, todos fueron cedidos a Iberia.

De los cinco "militares", sabemos lo siguiente:

40-2

El 11 de diciembre de 1939 estaba en la Maestranza Aérea de Sevilla, ya revisado y probado en vuelo y pendiente de ser enviado a Guinea. El 5 de enero de 1940 se le hizo un nuevo vuelo de prueba, y a partir de aquí perdemos su pista, aunque suponemos que en aquella antigua provincia ecuatorial española terminaron sus días. Esta suposición la basamos en el hecho de que el 30 de junio de 1942 quedaban en servicio cuatro ejemplares, de todos los cuales conocemos su paradero con posterioridad a esta fecha, luego ...

40-5

Tras servir como "nodriza" del 21 Grupo de Getafe durante parte de 1939 y de 1940, a principios de 1941 ya estaba en el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, en el cual permaneció hasta su baja en vuelo en junio de 1952. Finalmente, la Maestranza de Madrid propuso su baja en el Servicio el 20 de enero de 1955 (como L.9-5), la cual fue aprobada el 26 de febrero.

40-7

Éste era el antiguo F-AQIM (número de fabricación 6383), utilizado por la aviación republicana y recuperado al final de la contienda civil. Que sepamos, siempre estuvo destinado en el Grupo del Estado Mayor y en la Escuadrilla del Servicio Fotográfico y Cartográfico. A propuesta de la Maestranza de Madrid (expediente del 16 de febrero de 1954), causó baja en el Servicio el 11 de marzo, como L.9-7.

40-11

Estuvo destinado en el 25 Grupo de Caza, como avión "nodriza", hasta que, en agosto de 1941, pasó a la Maestranza de León, en la cual no se pudo finalizar su reparación por falta de material y quedó suspendida el 14 de noviembre de 1942. Por ello, una vez autorizado su despiece el 2 de diciembre de 1944, fue propuesto de baja el 18 de febrero de 1945, propuesta que fue aprobada por la Superioridad el 15 de octubre.

40-13

Al igual que el 40-11, tuvo entrada en la Maestranza de León en agosto de 1941 para que se procediera a su reparación, que, por falta de bancadas y motores, quedó suspendida el 25 de mayo de 1942. Su despiece fue autorizado en la misma fecha que el de aquel, junto al cual fue propuesto, y dado de baja.

En cuanto a los ocho "civiles", y a pesar de que tenemos constancia documental del destino de todos ellos a Aviación Civil, de sólo seis hemos podido encontrar pruebas de su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves Civiles y de las matrículas "Echo Charlie" que "lucieron", que fueron, concretamente, las EC-AAQ (ex EC-BAA), AAR (ex EC-BAC), AAS, AAV, AAY y ABG (ex EC-CAQ). Probablemente, los otros dos fueron empleados como fuente de repuestos.

Lamentablemente, no hemos podido establecer qué correspondencia hubo entre sus respectivas matrículas militares y civiles, excepto en el caso del 40-1 (n/f 6277, ex G-ADCL), que sería el EC-AAY, en el del 40-6 (n/f 6420, ex F-ARII), que llegaría a ser el EC-AAR, y en el del 40-4 (precisamente, el DH-90 Dragonfly con n/f 7529 y ex F-APDE y G-ANYK), que sería el EC-BAA y, posteriormente, el EC-AAQ. Además, sabemos que el EC-AAS figuraba inscrito en el citado Registro con el número de fabricación 6424 (ex F-ARIJ) y el EC-AAV con el 6425 (ex F-ARIK y "7 blanco" en la aviación republicana).

Pasemos ahora a hablar de los Airspeed Envoy que tuvo en servicio el Ejército del Aire (aunque escaso fue el que le prestaron), que fueron los tres siguientes:

41-2

Era el antiguo G-ADBB (n/f 34) de la Aviación Nacionalista. El 31 de octubre de 1939 fue destinado a Estudios y Experiencias y durante todo el año 1941 permaneció "internado" en la Maestranza Aérea de Marruecos, sita en Tetuán, de la que creemos no volvió a salir. En diciembre de 1945 ya había causado baja en el Servicio.

41-3

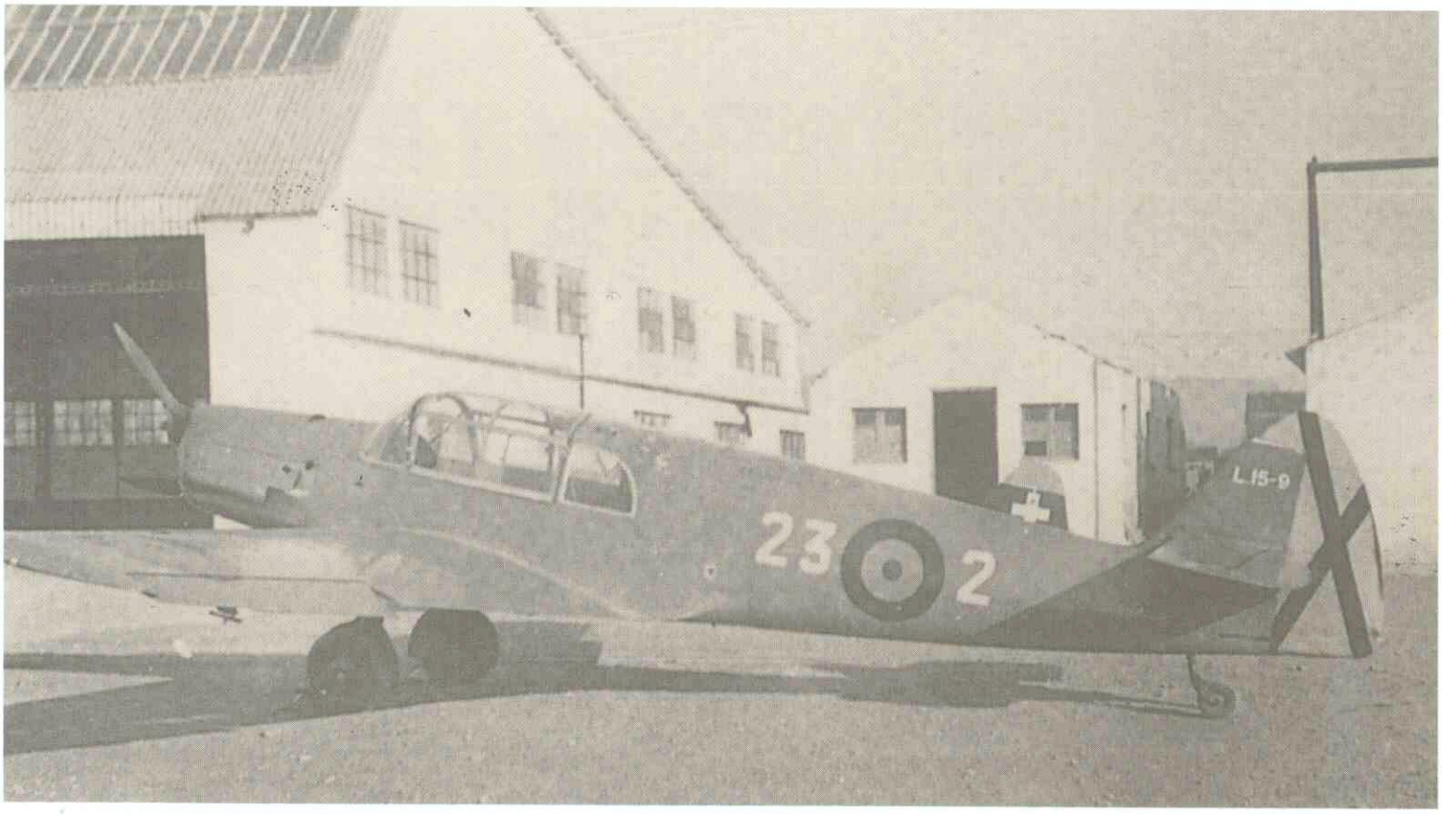
Aparte de algún corto período de tiempo en el Grupo del Estado Mayor durante 1941, las referencias que de él tenemos le sitúan siempre en los talleres de la Maestranza de Madrid, hasta que causó baja en el Servicio (ya como L.11-3) el 17 de julio de 1950, a propuesta de ésta, de fecha 19 de mayo.

41-4

Este ejemplar parece que fue el que más llegó a volar, ya que desde septiembre de 1945 hasta diciembre de 1947 estuvo en servicio en el Grupo de Experimentación en Vuelo, desplegado en Torrejón de Ardoz. Sabemos que con anterioridad había estado durante todo el año 1941 en la Maestranza de Madrid y que desde enero de 1948 hasta su baja definitiva el 19 de julio de 1950 permaneció arrumbado en aquel Grupo. Al igual que el ejemplar anterior, causó baja en el Servicio (como L.11-4) el 19 de julio de 1950, a propuesta de de la citada maestranza, según expediente de fecha 19 de mayo de 1950 .

De la elegante y estilizada "Taifun", de la que a continuación vamos a ocuparnos, la Legión Cóndor utilizó seis ejemplares (que fueron matriculados del 44-1 al 44-6) durante la guerra civil, cuatro de los cuales (los 44-2, 4, 5 y 6) quedaron en España al finalizar ésta.

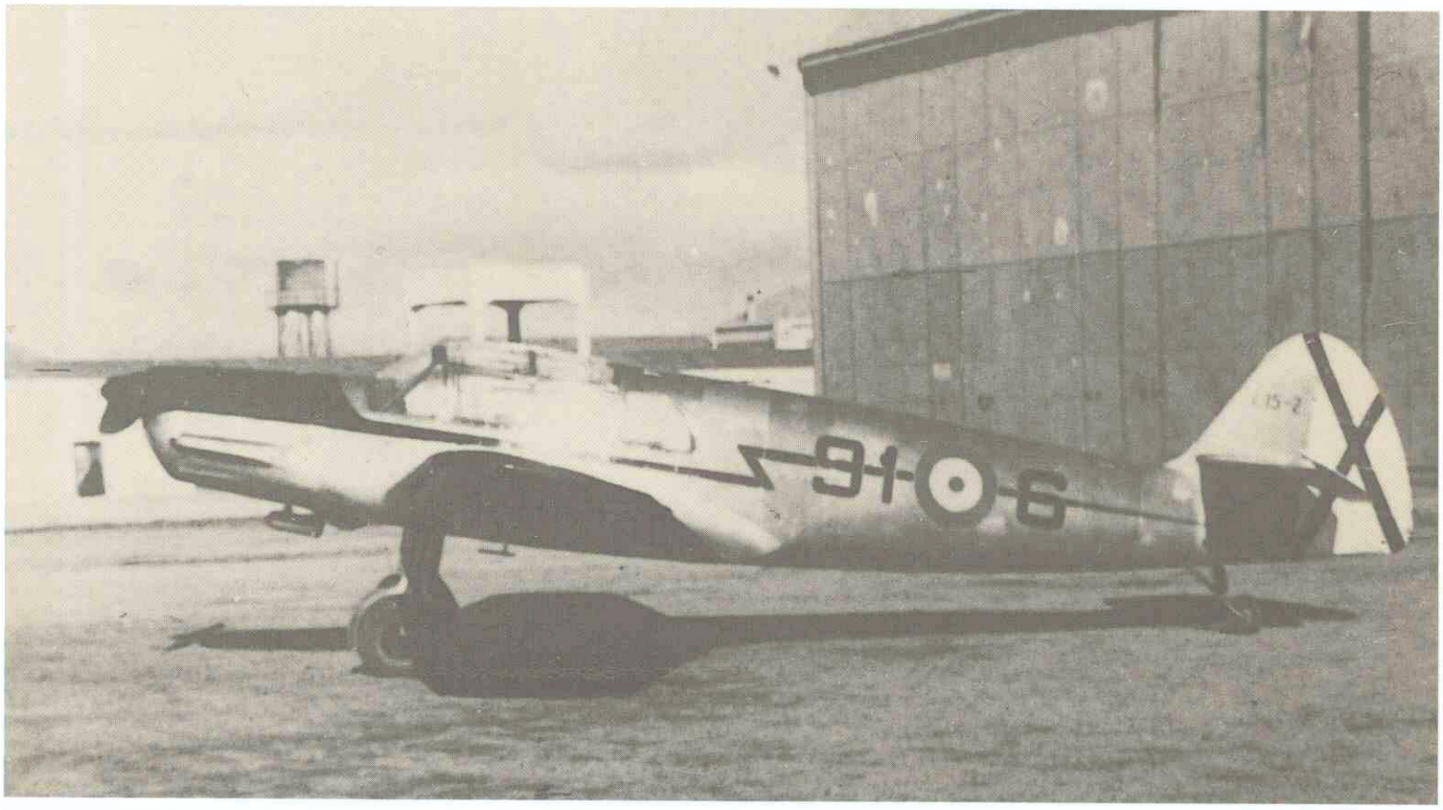
Poco tiempo después, en el tercer trimestre de 1939, llegaron otros tres



Archivo D. Balaguer

Vista de la "Taifun" L.15-9 cuando ya estaba destinada en el 23 Regimiento de Caza, como atestigua su indicativo.

ejemplares, que habían sido adquiridos por la Alta Comisaría de Marruecos "... para servicio de las tropas de policía del Sáhara ... para establecer enlaces rápidos y eficaces con los puestos del interior ...", según afirmaba el General Subsecretario del Aire en escrito fechado el 22 de septiembre de ese año, dirigido al Jefe del Estado Mayor, en el cual, además, le transmitía la opinión del Alto Comisario en el sentido de que las mencionadas avionetas deberían pasar a depender a todos los efectos del Arma de Aviación, ya que así se podría realizar más eficazmente su entretenimiento, "... sin perjuicio de que sigan prestando sus servicios en el Sáhara". Y así sucedió:



Archivo IHCA

La estilizada línea de la "Taifun" queda patente en esta toma de la L.15-2, cuyo indicativo 91-6 denota su adscripción al Grupo de Estado Mayor.

matriculadas de la 44-7 a la 44-9, fueron destinadas a la 11 Escuadrilla, en la que permanecieron hasta 1941.

Permítasenos, ahora, aportar algunos datos sobre cada una de ellas.

44-2

Tenemos constancia de que al menos entre enero de 1941 y noviembre de 1944 estuvo destinada en la Escuela de Caza. Posteriormente, ya en 1949, la tuvo en dotación el 27 Grupo de Caza (Nador), y el 28 de septiembre pasó destinada al Grupo del Estado Mayor, el cual le asignó el indicativo 91-6. Desde éste se incorporó por destino al 23 Grupo de Caza (Reus) el 24 de marzo de 1954, y en él terminó su vida operativa. Finalmente, causo baja en el Servicio (como L.15-2) el 17 de enero de 1956, propuesta por la Maestranza Aérea de Albacete el 24 de octubre de 1955.

44-4

Tras servir en el 23 Regimiento de Caza (Reus), en septiembre de 1945 se incorporó al Grupo de Experimentación en Vuelo (Torrejón). Y en éste permaneció hasta que, como consecuencia de haber tenido que tomar tierra, por parada de motor, en la playa de La Sabinosa (Tarragona) el 19 de diciembre de 1949, tuvo que ser dada de baja (como L.15-4) a causa de la corrosión que sufrió, ya que estuvo sumergida en el agua durante más de 24 horas.

44-5

Entre 1940 y 1948 estuvo destinada en el Grupo del Estado Mayor. Después de ser sometida a una revisión en la Maestranza Aérea de Logroño –donde sabemos que se hallaba a mediados de enero de 1949–, se incorporó al 23 Regimiento de Caza de Reus, donde estuvo volando hasta al menos el 5 de diciembre de 1955. Finalmente, causó baja en el Servicio (como L.15-5) el 22 de mayo de 1959, a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete, en expediente de fecha 22 de abril.

44-6

Sabemos que durante algunos meses de 1939 estuvo destinada en el 25 Grupo del Regimiento de Caza nº 23 y que el 21 de noviembre de ese año ya figuraba entre los efectivos del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor. Entre enero y agosto de 1941 estuvo en la Maestranza Aérea de Logroño, de la que no debió de salir, ya que no hemos encontrado ninguna referencia sobre ella con posterioridad a esa fecha.

44-7

Inicialmente, estuvo en la 11 Escuadrilla de Cabo Juby hasta mediados de 1941; después, pasó a la Escuela de Caza, donde permaneció hasta, al menos, enero de 1954 y, más tarde, a la Escuela de Reactores, en la que se hallaba el 1 de enero de 1956. Causó baja en el Servicio (ya como L.15-7) el 22 de mayo de 1959, a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete de fecha 28 de abril.

44-8

Este ejemplar tuvo una existencia muy efímera, ya que el 15 de septiembre de 1941 resultó destruido en accidente en el aeródromo de Cabo Juby, sede de la 11 Escuadrilla, en la que estaba destinada. En el accidente perdieron la vida los tenientes Adolfo Zufiaurre Aramayo y Aurelio Vázquez Ansoar y el cabo primero Antonio Manuel Jerez Alosa, y, además, también resultó destruido el único Fokker F-XII del Ejército del Aire, que fue alcanzado por los restos de la avioneta y se incendió.

44-9

Tras servir en la 11 Escuadrilla al menos hasta agosto de 1941, posterior-

Archivo IHCA

Instantánea que da testimonio de la existencia durante la guerra civil de una Cigüeña matriculada 46-6.

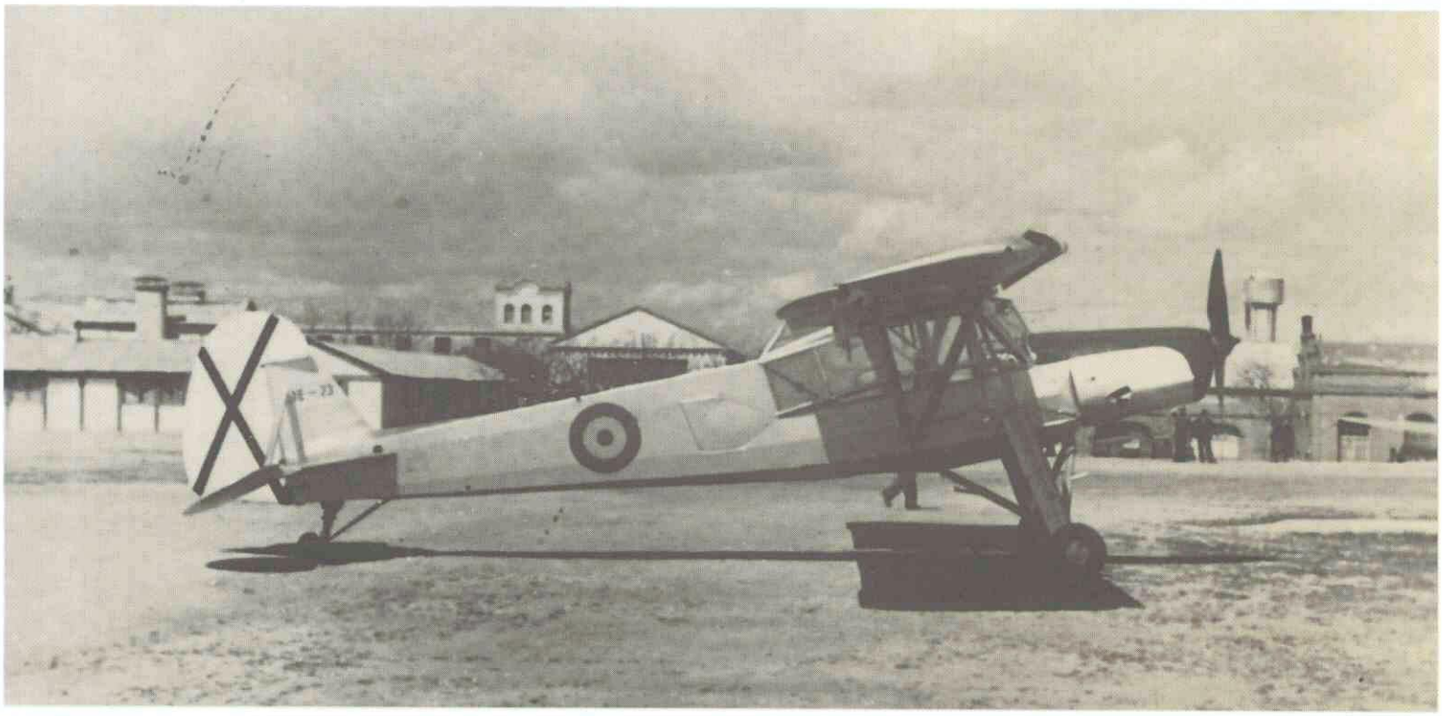
Archivo IHCA

Aunque de mala calidad, esta fotografía nos permite apreciar el indicativo 102-2 que le fue asignado a la Cigüeña L.16-3 cuando estuvo destinada en la Escuadrilla del Cuartel General de la Región Aérea del Estrecho, desplegada en Tablada.

mente pasó destinada a la Escuela de Caza y, después, al 23 Regimiento de Caza. Sabemos que el 23 de mayo de 1947 ya estaba en éste, después de haber sido revisada en la Maestranza Aérea de Logroño. Y en él permaneció, con el indicativo 23-2, hasta el 18 de noviembre de 1953, al menos. Causó baja en el Servicio el 17 de enero de 1956 (como L.15-9), también a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete (expediente de fecha 24 de octubre de 1955).

Como hemos citado con anterioridad, el número de tipo **45** fue asignado a dos modelos bien distintos de Fokker: al trimotor F-XII y al monomotor C-X. De ellos, el Ejército del Aire "heredó" sendos ejemplares, uno de cada bando contendiente en la guerra civil.

El primero, tenía el número de construcción 5284 y había estado matriculado en Gran Bretaña como G-ADZH, a nombre de Crilly Airways y, después, de British Airways. Inicialmente, en la



Archivo IHCA

Instantánea de la Cigüeña L.16-23, realizada en la Maestranza Aérea de Madrid.

aviación nacionalista tuvo la matrícula militar 20-5 –con la que terminó la guerra–, que, posteriormente, fue sustituida por la **45-5**. Siempre estuvo destinado en la 11 Escuadrilla de Cabo Juby, hasta que resultó destruido, como ya hemos mencionado, el 15 de septiembre de 1941.

Aunque en algunas publicaciones se ha mencionado que un Fokker F-VII también sobrevivió a la guerra (en concreto, se trataría del 45-2, ex 20-2), no tenemos constancia fehaciente de ello, ni de que, en el supuesto de que así hubiera sido, llegara a estar en servicio.

El C-X fue recuperado en el pueblo de Onil al terminar la guerra, y permaneció en la Maestranza Aérea de Madrid durante bastante tiempo, al menos hasta el 21 de enero de 1944, cuando, con la matrícula **45-8**, fue destinado al Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor. Posteriormente, en octubre de 1944, pasó al Grupo de Experimentación en Vuelo (Torrejón), donde estuvo hasta que el 24 de junio de 1947 fue destinado de nuevo a aquel, ya con la matrícula **R.7-8**, que le había sido asignada el 26 de diciembre de 1945. A raíz de una toma de tierra forzosa –afortunadamente, sin consecuencias para su único tripulante– que tuvo que realizar en el pueblo de Torrente del Cinca (Huesca), volvió a la citada maestranza, que, finalmente, propuso su baja en el Servicio el 19 de agosto de 1952, la cual fue aprobada por la Superioridad el 13 de octubre.

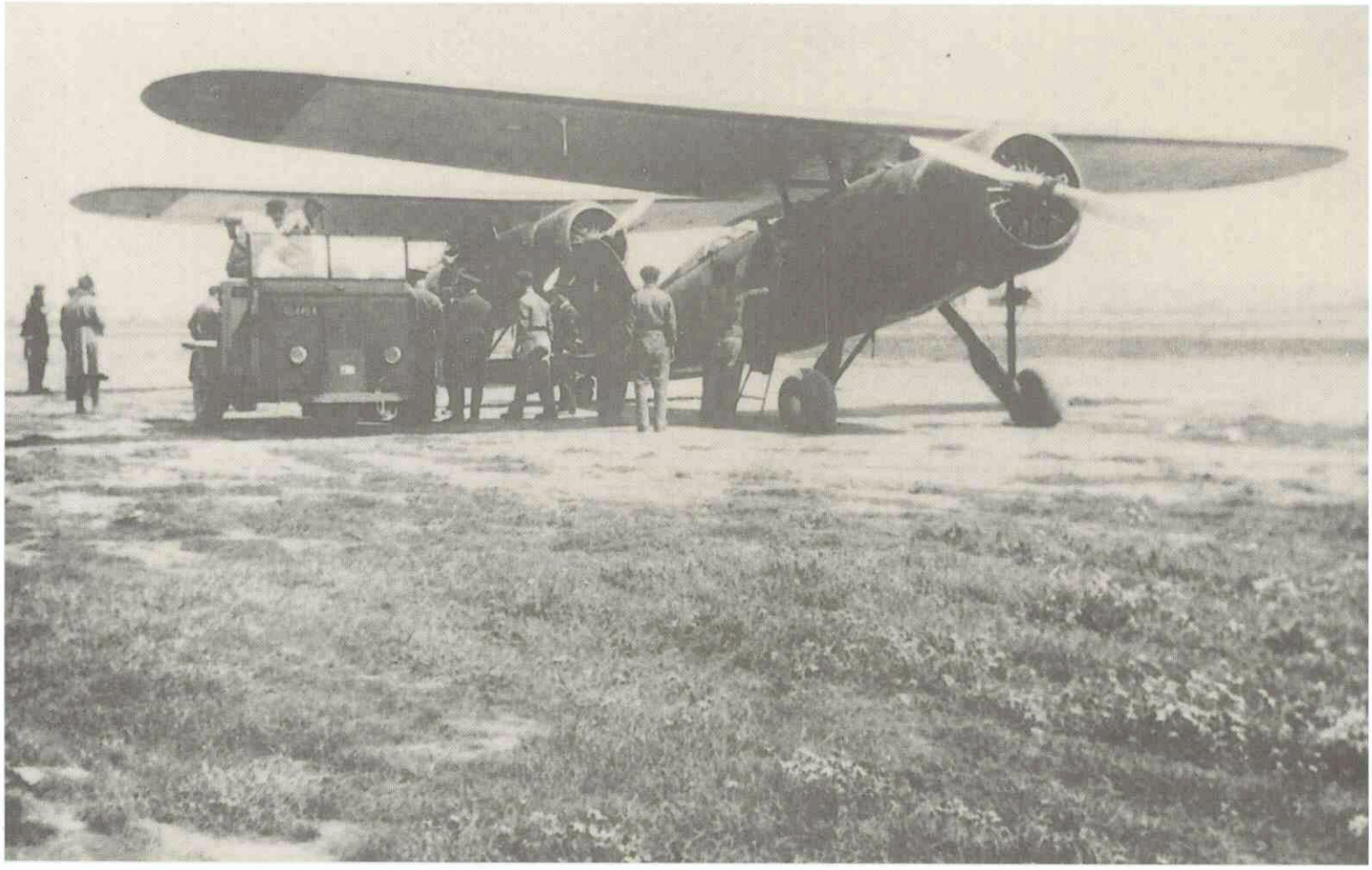
LAS "CIGÜEÑAS"

LAS primeras Fieseler Fi 156 con que contó el Ejército del Aire procedían de la Legión Cóndor, ya que cuatro de las seis (**46-1** a **46-6**) que habían utilizado los alemanes durante la contienda civil quedaron en España al finalizar ésta.

Estos cuatro ejemplares (los matriculados **46-2, 3, 4 y 5**) estuvieron destinados, principalmente, en el Grupo del Estado Mayor y en las escuadrillas de los cuarteles generales de las regiones y las zonas aéreas, así como en el INTA (la 46-4) y en Guinea Ecuatorial, al servicio del gobernador de la provincia (la 46-2). En concreto, de la 46-5 podemos añadir que su número de fabricación (**WerkNummer**) era el 758; que, después de servir en el mencionado Grupo, el 10 de julio de 1941 fue inscrita en el Registro Civil de Aeronaves con la matrícula EC-AAX, a nombre de la Dirección General de Marruecos y Colonias, del Ministerio de Asuntos Exteriores, y que el 13 de junio de 1947 resultó totalmente destruida en el aeropuerto de Santa María, en Santa Isabel de Fernando Poo. Con anterioridad –el 23 de agosto de 1943– había sufrido otro accidente, que tuvo lugar en Monflorite, en el cual fallecieron los alféreces Manuel Feito Monereo y Juan Antonio Franco Toimil, profesores de la escuela de vuelo sin motor ubicada en esa localidad.

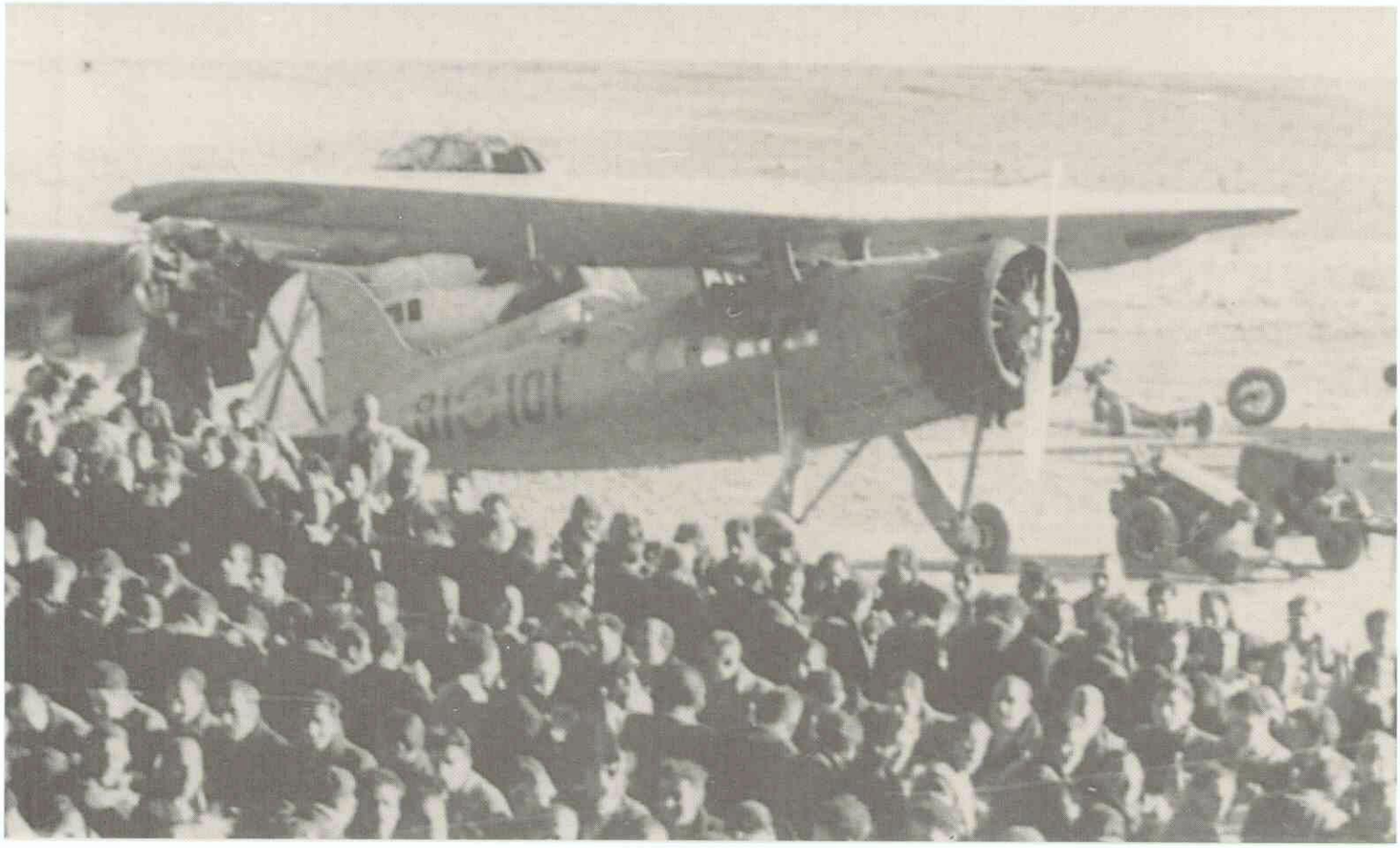
Tabla 2

Matrícula militar	Número de fabricación y matrícula civil alemana	Observaciones	Fecha baja en el Servicio
46-2		En Guinea 23-5-47	
46-3, L.16-3		En 102 Esclla. (102-2) 23-5-47 En 107 Esclla. 30-6-48	1-9-58
46-4, L.16-4, L.6-4		En INTA 16-5-45 En 106 Esclla. 23-5-47	15-7-55
46-5	758	EC-AAX. Accidentada en Santa Isabel el 13-6-47	
46-6	110.366 D-EXWE	Accidentada en Monflorite el 24-1-44	
46-7, L.16-7, L.6-7	110.367 D-EYUU	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	29-4-59
46-8, L.16-8, L.6-8	110.368 D-EYUV	En 21 Rgto. el 12-7-45 En 101 Esclla. 23-5-47	26-3-58
46-9, L.16-9, L.6-9	110.369 D-EYUW(1)	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	8-6-62
46-10, L.16-10, L.6-10	110.370 D-EYUX	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	18-6-62
46-11, L.16-11, L.6-11	110.362 D-EXWD	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	18-6-62
46-12, L.16-12, L.6-12	110.363 D-EXWG	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	18-4-61
46-13, L.16-13, L.6-13	110.391 D-EYUW(2)	En DGAC 16-5-45	29-4-59
46-14, L.16-14, L.6-14	110.392 D-EXWC	En Academia Aviación el 16-5-45, el 10-9-47 (82-58) y el 17-3-49 (82-9). En 105 Esclla. el 28-6-49 (105-1)	
46-15, L.16-15	110.393 D-EXWY	Matriculada EC-ADM el 26-6-48. Accidentada en Cerro del Telégrafo el 4-4-51	
46-16, L.16-16, L.6-16	110.394 D-EYWB	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	12-12-59
46-17, L.16-17, L.6-17	110.395 D-EYWJ	En 31 Rgto. 12-7-45. En 105 Esclla. el 23-5-47	18-4-61
46-18		Accidentada en Villanubla el 25-9-44	30-5-47
46-19, L.16-19		Accidentada en Fraga el 6-2-46; destinada en la 104 Esclla. (104-2)	17-4-46
46-20, L.16-20, L.6-20		En DGAC el 16-5-45. En 104 Esclla. el 23-5-47. En 105 Esclla. el 18-8-47	26-3-58
46-21, L.16-21, L.6-21		En 102 Esclla. 23-5-47 y 28-2-49 (102-1)	27-11-59
46-22, L.16-22, L.6-22		En 103 Esclla. entre 10-7-44 y 23-5-47, al menos.	26-3-58
46-23, L.16-23, L.6-23		En GEM entre 16-5-45 y 28-7-51, al menos.	25-4-60
46-24, L.16-24, L.6-24		En DGAC el 16-5-45 y el 23-5-47	8-8-61



Archivo J. Lacouture

He aquí, nada más tomar tierra en el aeródromo francés de Orán La Senia (Argelia), los dos Consolidated 20-A Fleetsteer republicanos que posteriormente sirvieron en el Ejército del Aire.



Archivo IHCA

Este Fleetster era el L.17-2, que ya lucía el indicativo 81-101 de la Academia General del Aire, cuando fue fotografiado a las puertas del antiguo hangar de revisiones de la Maestranza Aérea de Albacete.

La más longeva fue la 46-3 y L.16-3, que causó baja en el Servicio el 1 de septiembre de 1958, después de haber servido, entre otras unidades, en las 102 y 107 Escuadrillas, de la 2ª Región y de la Zona Aérea de Baleares, respectivamente, en la primera de las cuales tuvo el indicativo 102-2.

Por otro lado, de la 46-4 y L.16-4 sabemos que fue dada de baja el 15 de julio de 1955; en cambio, de la 46-2 desconocemos la fecha en que lo fue, si bien tuvo que ser posterior al 23 de mayo de 1947, ya que por entonces estaba destinada al servicio del gobernador de Guinea Ecuatorial.

A mediados de 1942, y con el fin de fomentar la práctica de este tipo de vuelo en España, el Ministerio del Aire puso en marcha un plan de adquisición de veleros a Alemania, como parte del cual, en el mes junio, se realizó un primer pedido de 20 Kranich, 30 Grunau Baby I y II y 10 Weihe, a los que en años sucesivos se añadieron más ejemplares, casi todos fabricados con licencia por la renaciente industria aeronáutica nacional y por el propio Ejército del Aire, tanto en el Parque Eventual de Cataluña (Sabadell) como en los talleres de Jerez de la Frontera.

Por ello, y para, además, dotar al Ejército del Aire de un auténtico avión de enlace, observación y evacuación sanitaria, del que carecía, el 9 de julio de 1943 se cursó a la compañía Fieseler un pedido (el nº 3304/1) por 20 Fi 156Ca-3, a un precio por unidad de 70.800 marcos. En la oferta realizada por la empresa germana el 16 de junio, se especificaba que las entregas se efectuarían durante los meses de agosto, septiembre, octubre y noviembre de este año, si bien la realidad sería muy distinta, como vamos a ver.

Por lo que hemos podido averiguar, los seis primeros ejemplares fueron recibidos durante octubre (aunque estaba prevista la recepción de uno más, fue retrasada hasta abril del año siguiente), los cinco siguientes en enero de 1944 y los restantes entre abril y julio, al menos, hasta llegar a un total de diecinueve, ya que, por algún motivo que desconocemos, el vigésimo avión del contrato parece ser que no fue entregado.

En cuanto a sus matrículas, es de destacar que, en lugar de comenzar por la 46-7, es decir, la siguiente a la última de las seis utilizadas por la Legión Cóndor, comenzaron por la **46-6** y terminaron con la **46-24**, y no con la 46-25, que debería haber sido, por tanto, la correspondiente al vigésimo ejemplar, sobre cuya existencia no hemos encontrado ningún rastro. Al igual que aquellas, el 2 de noviembre de 1945 se les asignó la designación L.16 y las matrículas L.16-6 a L.16-24, aunque alguna jamás llegaría a ser pintada en el ejemplar correspondiente. Finalmente, el 22 de diciembre de 1953, las supervivientes pasaron a ser L.6, si bien mantuvieron los mismos números de orden.

Habitualmente, los vuelos de entrega eran realizados por pilotos alemanes, desde Kassel, con escalas en Fritzlar, Friburgo, Lión y Perpiñán, hasta Sabadell, donde se llevaba a cabo la revisión de recepción en el Parque Eventual, que actuaba como depositario de las Cigüeñas hasta que eran recogidas por personal de las unidades o de los organismos a que eran destinadas. No obstante, tenemos conocimiento de que al menos cinco ejemplares ("WerkNummern" 1661 a 1664 y 1695) no fueron entregados por el fabricante, sino por unidades de la "Luftflotte 3" de la Luftwaffe, que estaba desplegada en Francia. Incluso, en un documento oficial alemán se cita que el último de estos ejemplares, el 1695, fue remitido para sustituir al 1664, por lo que suponemos que éste pudo haber resultado destruido en el vuelo de entrega. Sea como fuere, parece evidente que estas cinco Cigüeñas eran de segunda mano, como se pone de manifiesto por sus números de fabricación de cuatro dígitos, ya que, de acuerdo con una orden del ministerio del aire alemán, de fecha 30 de noviembre de 1942, a todos los aviones producidos a partir de entonces se les asignaron números de seis dígitos.

Al igual que las cuatro primeras, principalmente estuvieron destinadas en las escuadrillas de las regiones y de las zonas aéreas y en las escuelas de vuelo sin motor, si bien algunas sirvieron también en la Academia del Arma de Aviación (León) en los Regimientos 21, de Caza, y 31, de Asalto, desplegados ambos en Getafe, y en el Grupo del Estado Mayor.

En la Tabla 2 resumimos algunos datos sobre las Cigüeñas.

A finales de 1959, quedaban seis ejemplares en servicio, tres de los cuales estaban en maestranzas y los otros tres destinados en Aviación Civil. Durante el año siguiente, sólo volaron cuatro horas y 45 minutos, mientras que en 1961, cuando comenzaron a ser sustituidas por las Dornier 27 fabricadas con licencia por CASA, ya no realizaron ningún vuelo, al menos "oficialmente".

Aparte del accidente mortal que ya hemos citado, se produjeron otros dos, con los mismos resultados: en el que sufrió la L.16-19 (104-2) el 6 de febrero de 1946, fallecieron el coronel Teodoro Vives Camino y el cabo 1º Manuel Latorre Mateo, mientras que el comandante Mario Gómez Alonso murió a bordo de otra "Cigüeña (posiblemente, de la L.16-2), que resultó destruida el 18 de agosto de 1950 en Evinayong, río Muni.

El último modelo del que vamos a hablar hoy es el peculiar Consolidated 20 Fleetster, del que dos ejemplares fueron recuperados después de la guerra civil; ambos habían sido utilizados por personal de la aviación republicana para huir al Marruecos francés, desde cuyo aeródromo de Orán La Senia fueron trasladados posteriormente a territorio nacional.

Matriculados **47-1** y **47-2**, ambos fueron destinados a la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, que el 10 de mayo de 1940 se transformó en Grupo.

El primero de ellos permaneció en este destino hasta que, ya como **L.17-1**, resultó destruido en un accidente que tuvo lugar en el madrileño pueblo de Galapagar el 29 de agosto de 1947, a consecuencia del cual fue dado de baja en el Servicio el 2 de febrero de 1948, a propuesta de la Maestranza Aérea de Madrid, en expediente de fecha 18 de diciembre de 1947.

Por su parte, el segundo pasó destinado a la Academia General del Aire en junio de 1946 –cuando ya era **L.17-2**–, en la cual le fue asignado el indicativo 81-101. Y a ella estuvo adscrito hasta que, finalmente, por falta de repuestos, tuvo que ser declarado de inutilidad para el Servicio el 11 de marzo de 1950 y dado de baja el 22 de mayo de 1951, a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete, de fecha 27 de abril de 1950. ■

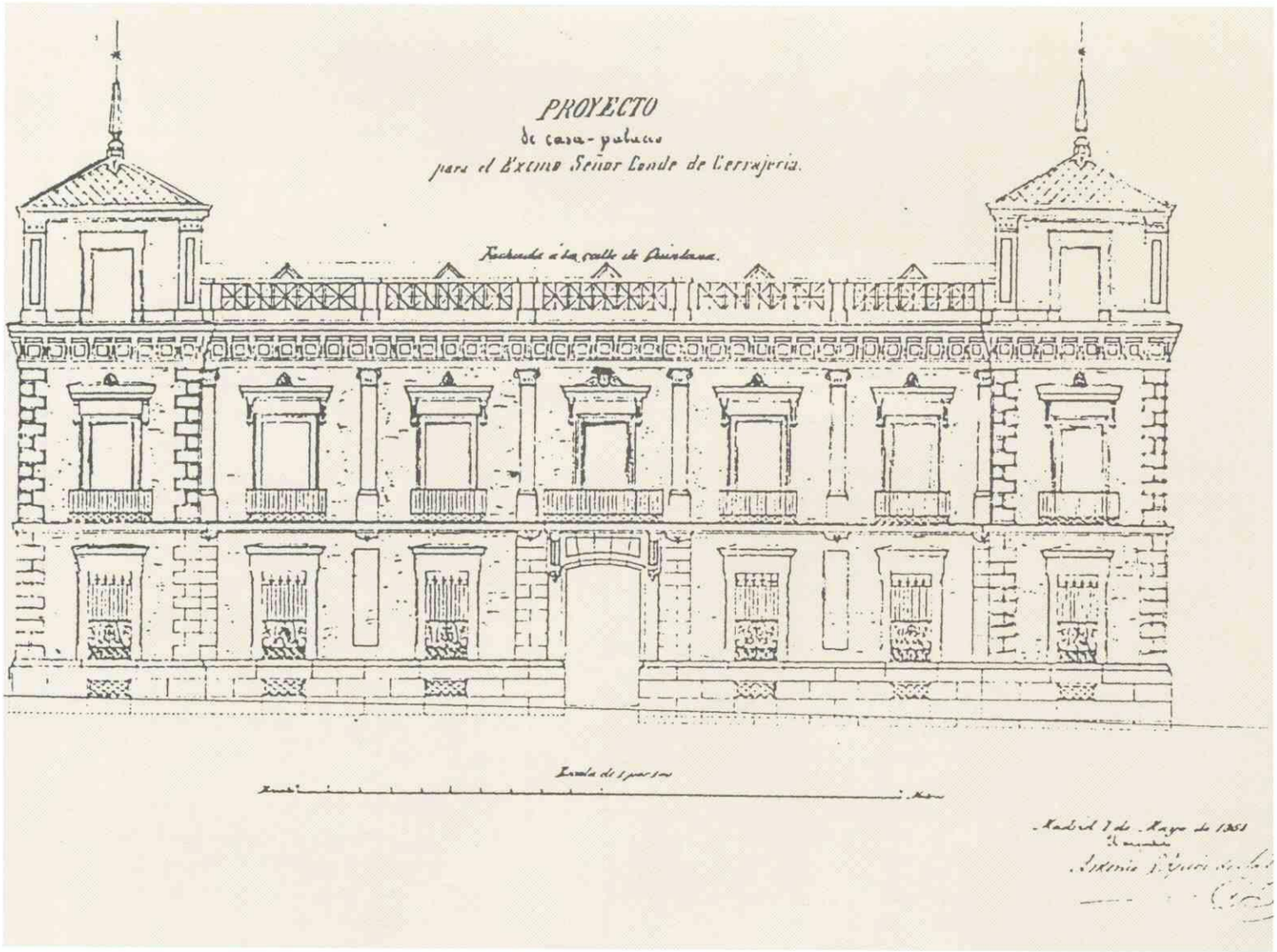
El Palacio de Quintana

Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre
Coronel de Aviación

EL 31 de octubre de 1942, el Ministerio del Aire, que tenía arrendado el Palacio de Quintana, procedió a su adquisición por gestión directa, por un importe de dos millones de pesetas. Dicho precio fue pagado con un talón del Banco de España, B 133676, contra la cuenta corriente de la Región Aérea Central, Acción Social, número 74.554.

Desde esta fecha ha permanecido aquí la sede de la Primera Región Aérea, o bien como se denominó en un principio, Región Aérea Central y en el edificio de Caballerizas y Cocheras de Quintana 8, estuvo el acuartelamiento de la Primera Legión de Tropas de Aviación, Servicios Regionales y Primer Escuadrón de Automóviles.

El Ejército del Aire ha hecho constantes esfuerzos en atenciones e inversiones para hacer posible que "Quintana", actual Cuartel General de la Primera Región Aérea y del Mando Aéreo del Centro continúe siendo un "palacio" entrañable que conserve su carácter pese a la funcionalidad de su actual utilización.



Archivo J. Lacouture

Proyecto de Casa-Palacio para el Excmo. Sr. Conde de Cerrajería.

Pocos serán los miembros del Ejército del Aire que, por asunto de servicio, no hayan pasado por el Palacio a lo largo de su vida militar y algunos, incluso, tengan un recuerdo nostálgico de su estancia por razón de destino, del "Saloncito Verde" o de la "Sala de Música".

Desde su construcción, entre los muros del Palacio de Quintana, hay páginas de la Historia de España y de su Ejército del Aire.

A mediados del siglo XIX se procede a la ordenación urbana de la zona residencial comprendida entre la Plaza de España y la Cuesta de Areneros. Esta zona recibiría el nombre de barrio de Argüelles en memoria del ilustre tribuno que fuera la figura más sobresaliente de las Cortes de Cádiz y tutor de las Infantas Isabel y María Luisa Fernanda.

En la manzana octava del barrio, se dedicó una calle a Manuel José Quintana, de quien dijo Menéndez Pelayo que "fue el poeta de las ideas del siglo XVIII y por eso enmudeció dentro del XIX". Para encontrar en nuestra historia lírico igual o mayor, es menester remontarse al siglo XVI y no detenerse sino ante "Fray Luis de León" y en su número 7 se construyó el que ha dado en llamarse Palacio de Quintana.

El 7 de mayo de 1868, el arquitecto D. Antonio Ruiz Sales, solicita del Ayuntamiento de la Villa de Madrid la "Tira de Cuerdas" para la construcción de la Casa-Palacio del Excmo. Sr. Conde de Cerrajería, en el Barrio de Argüelles: Consecuencia de ello es que se marcan las alineaciones realizadas por el arquitecto municipal de la Primera Sección, D. Francisco Verea, el 25 de mayo del mismo año y se concede la licencia de construcción el 16 de junio de 1868.

Así se inicia el trámite burocrático de la edificación del Palacio de Quintana que, según opinión de D. Ángel Fernández de los Ríos en su "Guía de Madrid" de 1876, es: "Uno de los edificios modernos construidos en Madrid con mejores materiales y mayor esmero. Lástima que esté cerrado por una muralla que le da cierto aspecto de fortaleza reclusión".

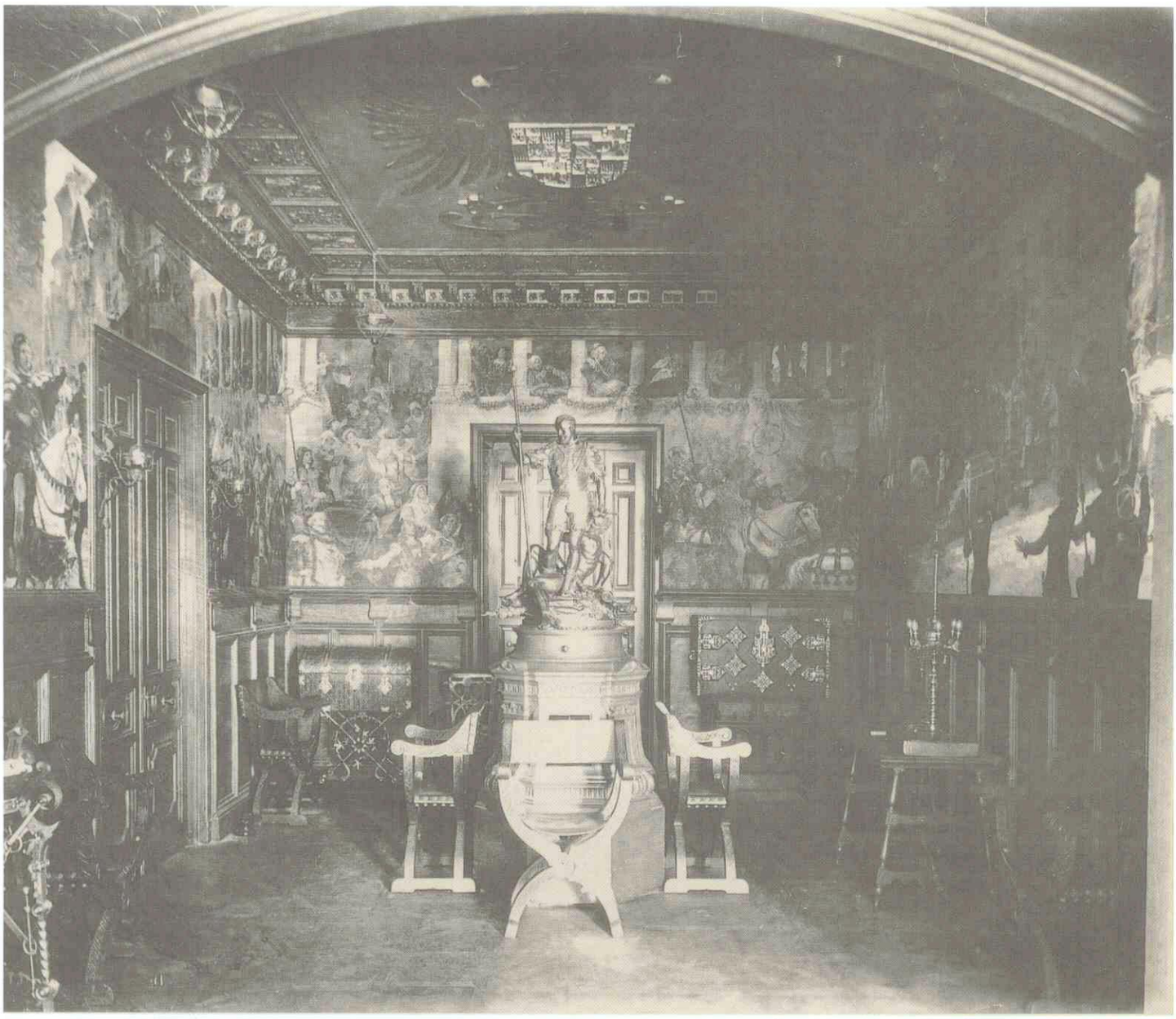
Una serie de circunstancias van a dar un protagonismo al Palacio de Quintana como segunda residencia de la Real Familia, después del Palacio Real.

España, a raíz de la Restauración, acababa de salir del caos de intrigas y personalismos feroces que tantos y tan terribles estragos produjo. El gobierno bipartidista preconizado por Cánovas del Castillo y Sagasta, basado en el modelo inglés, en el que un partido gobernaba y el otro desempeñaba lo que en términos de alta cortesía, se llamaba "oposición de Su Majestad", empezaba su balbuceante adaptación a la mentalidad española. Es el famoso "turno pacífico" entre los dos partidos en que se apoyaba la recientemente restaurada, institución real que proyectaba sobre todos los ciudadanos, sin distinción de clases ni fortuna, su influjo bienhechor y tutelar.

Pero el hombre propone .... A las carencias propias del sistema vino a sumarse una primera falla del destino, ésta irreparable, Alfonso XII moría en el Palacio de El Pardo el 25 de noviembre de 1885. Se hace cargo de la Regencia la reina viuda María Cristina de Habsburgo que el 17 de mayo de 1886 trajo al mundo un niño que, desde su nacimiento, sería el nuevo Rey de España, Alfonso XIII. Al llegar a la mayoría de edad y terminar la Regencia, con tanto acierto desempeñada por su madre, termina también la misión que las leyes confiaban a S.A.R. la Infanta Doña Isabel haciéndola heredera de la Regencia.

María Isabel Francisca de Asís de Borbón y Borbón, hija primogénita de Isabel II y de D. Francisco de Asís, fue dos veces Princesa de Asturias, la primera hasta el nacimiento

Relieve en bronce realizado por Querol poco antes de morir.



Recibidor decorado por un mural de Garnelo y Alda.

de su hermano Alfonso XII y la segunda desde la ascensión de éste al trono hasta la venida al mundo, en 1881, de su sobrina María de las Mercedes. Gran dama, que ajustó siempre su conducta a la más exquisita corrección, gozó de una gran popularidad, de ahí el cariñoso sobrenombre de "La Chata" procediendo en todas las ocasiones con delicado tacto, decidió dejar las habitaciones que hasta entonces había ocupado en el Palacio Real, donde vino al mundo siendo heredera de la Corona, para crearse residencia propia en la capital.

Si el Real Patrimonio español hubiera tenido en Madrid varios palacios como tuvo el de Francia (El Palais Royal y El Elíseo) y como los hay en otros países, el más importante hubiese pertenecido, por derecho propio, a la Infanta Isabel.

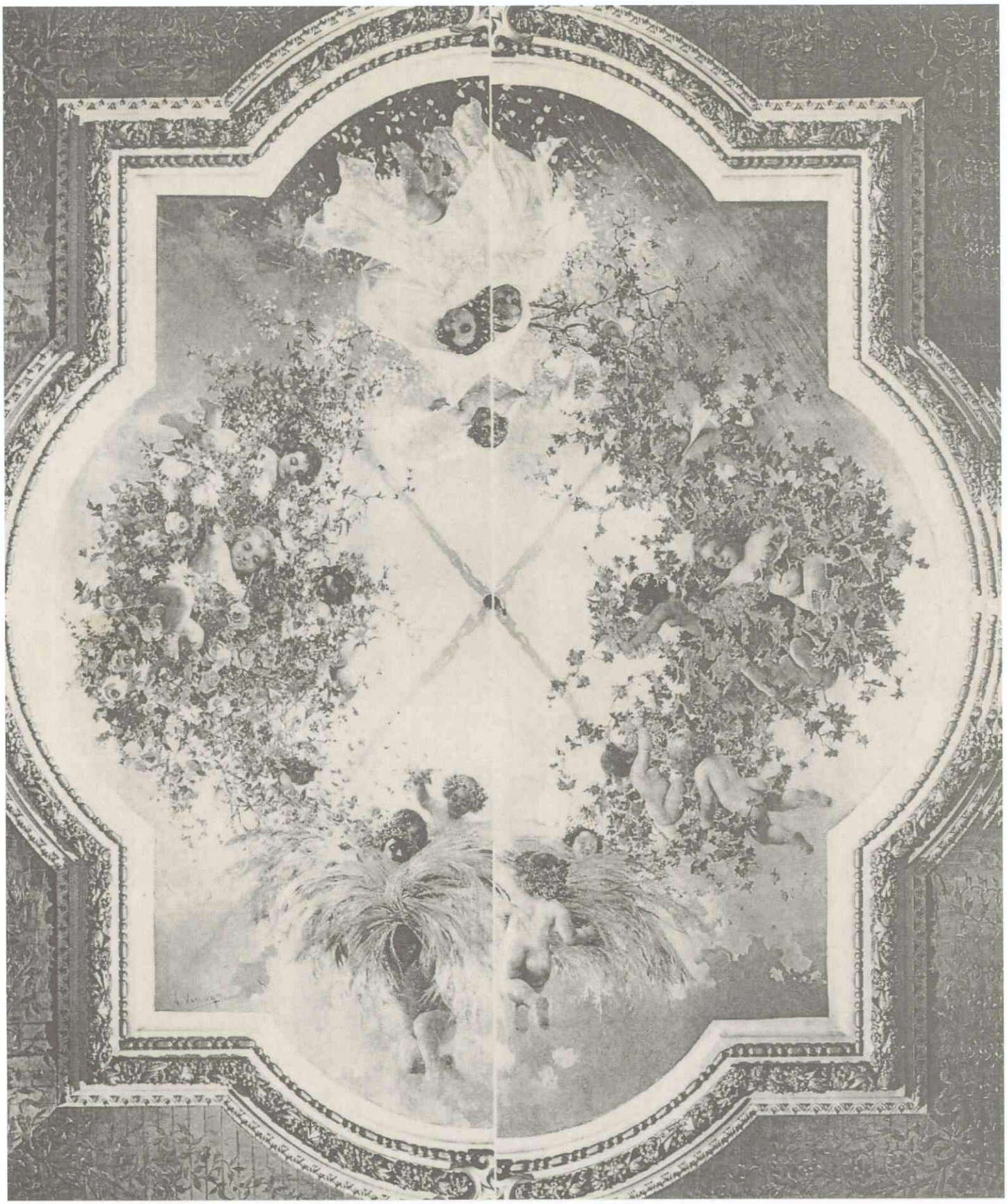
Pero en Madrid no hay más que un Palacio Real, edificado en el solar del antiguo Alcázar, convertido por Carlos I de fortaleza en palacio, residencia de los monarcas de la Casa de Austria y destruido por un incendio en la Nochebuena de 1734. Los otros palacios, como el del Buen Retiro (1631), cantado por Lope de Vega en los versos que en "La Vega del Pamaso" dedica a "La primera fiesta del Palacio Nuevo", o el "Casino", palacete mandado construir por Femando VII y el de San Juan, que habitó el Infante D. Francisco han tenido variados destinos con el correr de los años y el acontecer histórico.

Así pues, la Infanta Isabel, cuando creyó conveniente salir de la mansión real donde había nacido, decidió acondicionar una nueva residencia digna de su alcurnia y que respondiera a la par a su jerarquía, a sus gustos y aficiones artísticas.

Elige para ello la Casa Palacio situada en el número siete de la Calle Quintana que ocupa una superficie de tres mil setecientos sesenta y cinco metros cuadrados. Está inscrita en el Registro de la Propiedad de Occidente de Madrid en el tomo 730, del archivo 73 de la Sección Segunda, folio 33, finca número 1.257, triplicado, inscripción 15, según la cual siendo propietarios de la Casa Palacio la Condesa de Cerrajería y sus hijos, la compra la Infanta Isabel de España y

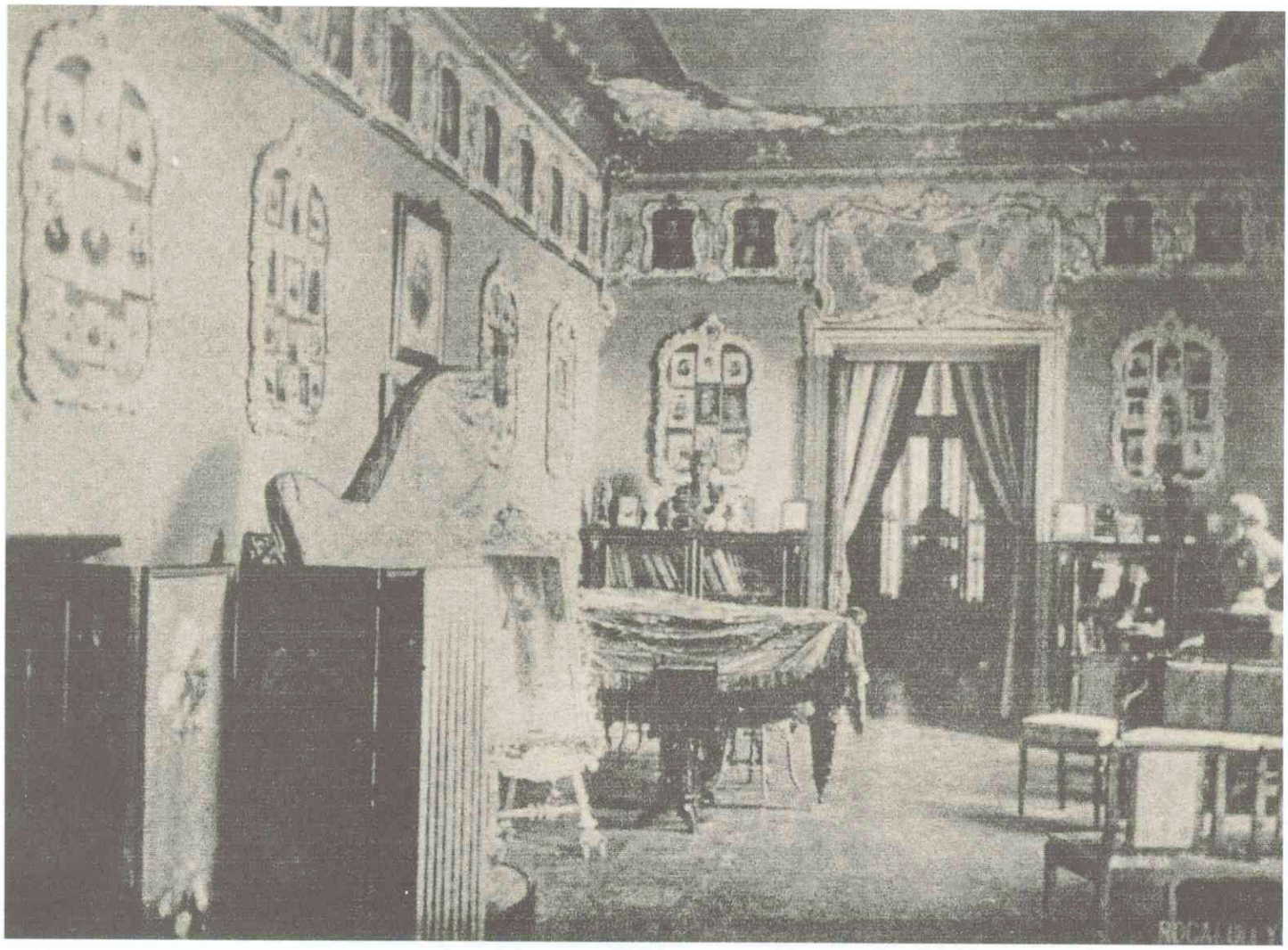
Condesa de Girgenti, en el precio de 500.000 ptas. mediante crédito a favor del Banco Hipotecario de España.

Haciendo gala de su acendrado patriotismo y total identificación con el pueblo que la ha visto nacer y en el que ha pasado los mejores años de su vida, era su deseo que todo lo que la rodease en su nueva morada fuese español y que artistas e industriales nativos hiciesen y decorasen su palacio, de tal forma que no hubiese en él nada que no fuera obra del arte, ingenio o el trabajo y el esfuerzo de los españoles. Quiso con esto dar ejemplo la augusta dama a la moda extranjerizante que imperaba en las clases acomodadas y protegió la artesanía nacional, tan necesitada en



Archivo Illán

Las cuatro estaciones de S. Viniegra, techo de antecámara.



Sala de Música.

todo tiempo de que se aprecien sus grandes valores, muchas veces ignorados, para favorecer intereses foráneos.

Consecuentemente, eligió para el que había de ser su hogar el barrio de Argüelles, cercano a los horizontes tan familiares desde niña y cuyas calles llevan nombres ilustres unidos a los recuerdos del reinado de su augusta madre, y en la de Quintana adquirió el Palacio que fue de los Condes de Cerrajería y que tenía la ventaja de estar unido a un frondoso parque.

Se encargó de la restauración, o más bien de la reedificación, el arquitecto mayor de la Real Casa D. Enrique Repulles y Segarra, el cual, dejando solo en pie los muros exteriores, en un alarde de ingenio y buen gusto hizo una residencia en la que se armonizaban la suntuosidad y belleza dignas de la que iba a ser su dueña, con todos los últimos detalles del "confort" de su tiempo.

Fiel a los deseos de la Infanta, el Sr. Repulles buscó, para la materialización de sus planes, operarios españoles y en este sentido se encargaron las obras de albañilería al reputado maestro Bernardo García y toda la carpintería a los talleres de Zafra, montados con los últimos adelantos en el trabajo de la madera, en cuanto a maquinaria y utillaje se refiere.

El maestro cerrajero de la Real Casa, Sr. Vallejo fue el encargado de los trabajos de fundición, incluida la, entonces incipiente viguería metálica. Solamente la hermosa estufa que adornaba los jardines del Palacio fue obra de la Casa Jareño y Minasterio que ya con anterioridad, había realizado notables obras en herrajes para las caballerizas de la Real Casa.

Se planteaba el gran problema de la época, la distribución de aguas, resultado de las, entonces, innovadoras cuestiones de salud e higiene. La suntuosidad de los palacios, hasta el momento, no era paralela a sus condiciones higiénicas; en la servidumbre de todas las grandes casas, tanto de la realeza como de las más nobles y encumbradas familias, figuraban las "mozas de retrete" a cuyo paso los cortesanos hacían el ademán burlesco de taparse la nariz. En indignada protesta, estas servidoras llegaron, con sus reivindicaciones de dignificación laboral, a recurrir a la Reina Isabel II, solicitando se cambiase su denominación por las de "Señoritas de Tocador" pero su deseo no fue atendido, dado que los adelantos e instalaciones de conducción y distribución de aguas hacían innecesarios sus servicios; aún cuando el pueblo llano siguiese utilizando el: "Agua va".

De estas instalaciones se encargó la empresa "Casa Sanz" que, gracias a esta obra, alcanzó gran notoriedad. Fundada en 1883 por el arquitecto D. Luis Sanz había realizado las obras del Palacio Real en la transformación de los servicios sanitarios de las habitaciones privadas de SS.MM. y todas las dependencias del regio alcázar de distribución de aguas, bocas de incendios, fuentes, retretes, urinarios, lava-

Archivo Illán

Lienzo de Blas Benlliure y Gil (1902). "Flores de las Cuatro Estaciones".

bos, baños, etc. realizadas en el Palacio del Congreso, Banco de España, Ministerios, Ayuntamiento, Teatro Real, Hospital de la Cruz Roja, "Blanco y Negro" y muchos hoteles y casas particulares.

Y así una lista de distinguidos artesanos; la instalación eléctrica del maestro D. Ezequiel Abia; el acristalamiento y vidrieras de la Casa Ginés Pereanton; el maestro pintor de la Real Casa D. José Rodríguez; la Real Compañía Asturiana; y un largo etcétera que haría interminable la relación.

Todo ello transformó el Palacio de Cerrajería en una mansión digna de la que iba a ser su augusta moradora, al tiempo que ya el decir del castizo pueblo madrileño lo bautizaba como el Palacio de "La Chata".

El acceso por la calle Quintana se hace a través de un portalón en arco para carruajes que, con dos escalinatas contrapuestas comunica con el recibidor, decorado con un mural corrido, pintado por José Garnelo y Alda (1903), con un tema histórico, personalmente elegido por la Infanta. La

Santa Catalina. Por Zurbarán.

"Historia de España" de Lafuente lo describe así "Habiendo Isabel manifestado deseos de ser proclamada Reina de Castilla en aquella ciudad, Segovia, una solemne procesión en que iban la grandeza, el clero y el cortejo, todos de gran gala, se vió llegar al Alcázar y tomando a la Princesa se encaminó la comitiva a la Plaza Mayor. Isabel vestida de reina, montaba un magnífico palafrén cuyas riendas llevaban dos oficiales de la ciudad, precediéndole el alférez también a caballo, con la espada desnuda. Fernando vestía un hermoso manto de hilo de oro forrado de ricas pieles. Llegados que hubieron a la plaza, subió a un tablado de antemano erigido, sentose en el trono tan luego como el heraldo proclamó ¡Castilla! ¡Castilla! por el Rey D. Fernando y la Reina Doña Isabel, Reina propietaria de estos reinos, se desplegó al aire el pendón de Castilla y las campañas de los templos y la artillería del Alcázar mezclaban su estruendo con los gritos de la alborotada muchedumbre". Este es el momento desarrollado en el mural, prodigio de perspectiva, color y dibujo.

El artesonado de esta sala tiene en su centro el águila imperial bicéfala con el escudo de los Austrias. Al frente

arranca la escalera, amplia y hermosa, custodiada por dos querubines de bronce, que en su origen fue de mármol blanco y hoy es de maderas nobles, balaustrada de bronce y paredes de jaspe. El techo es obra de Mariano Benlliure y en una especie de galería, que recuerda la de Goya en San Antonio de la Florida, destacan personajes de todas las comarcas de España, ataviados con atuendos típicos en actitud de arrojar flores. En el rellano, hoy ocupado por un grupo escultórico, hubo un busto de S.M. el Rey D. Alfonso XIII obra de Jorreto.

Al desembocar la escalera hay una antecámara con techo decorado por Salvador Viniegra y Laso de la Vega con alegorías a "Las Cuatro Estaciones" y que da entrada a lo que era la sala de visitas, donde la Infanta recibía a diario y por la derecha al suntuoso salón de recepciones del más puro estilo Luis XV, en el momento de su construcción, con el blanco como color dominante con adornos y talla de oro y tapizado de muebles y paredes en "moire" En los ángulos hubo unos soberbios candelabros de bronce, regalo a Su Alteza de su augusto padre el Rey D. Francisco de Asís. El techo, con alegoría de "Las horas" es obra de Emilio Salas.

A este salón de recepciones sigue el llamado "saloncito verde", bella y sencilla habitación, que revive las estancias de los palacios del siglo XVIII, con chimenea de mármol en esquina y que en su tiempo estuvo equipado con mobiliario de caoba de J. López de caoba, fileteados con bronces incrustados y decorados con bronces dorados. El techo es una pintura de Juan A. Benlliure y Gil, que representa a seis angelotes que sostienen con cintas la lámpara.

Viene a continuación el comedor decorado de caoba maciza, igual que el mobiliario original. Los huecos y la tapicería eran de seda de color cobre y oro; fue conocido entre los habituales como el "Salón de Suárez" por el constructor del mobiliario. Estuvo decorado con soberbios tapices, reproduciendo cartones de Goya, de la Real Fábrica de Tapices, fundada por Felipe V en su intento de emular a los Gobelinos de París para lo cual hizo venir de Amberes a Jacobo de Vandergoten, afamado fabricante, que con sus cuatro hijos se estableció, en un principio en la calle Infanta Isabel dando origen a la fábrica.

Desde el comedor, que estaba dotado de montaplatos hidráulico, maravilla de la ingeniería doméstica en su tiempo y obra de Munar y Guitart, y al extremo de una de las galerías, en que se encontraba el guardarropa de la Infanta, se llega al despacho con techo decorado con una pintura de Cecilio Pla.

Al ser la Infanta gran aficionada a la música, no podía faltar una sala dedicada, especialmente, a su disfrute. Allí estuvo el magnífico piano regalo de boda de la Emperatriz Eugenia y el techo es una maravilla de delicadeza de colorido debido al pincel de José Benlliure que representa un coro cantando acompañado de un pianista. En la parte alta hay retratos de los más ilustres compositores.

Sigue el tocador, con un notable techo de Blas Benlliure y después la alcoba, que, a la cabecera del lecho tenía una Santa Catalina de Siena, regalo del Conde Altamira a su hermano político el Rey D. Francisco de Asís.

Lo que fueron habitaciones para los huéspedes están precedidas de una antecámara con techo pintado por Agustín Lhardy Garrigues, representando almendros en flor. Después la Capilla, de mística severidad, con bóveda de crucería, en la que la luz entraba a través de una vidriera de colores, que hoy reproduce a la Virgen de Loreto.

En el primer piso estaban las habitaciones de la Marquesa Viuda de Nájera, leal servidora, inseparable compañera y fiel amiga de su Señora, las oficinas de secretaría y el teatro que eran un verdadero juguete con techo pintado por Juan Comba.

Finalmente, en los sótanos del edificio estaban los servicios, lo más adelantado de su tiempo en lo que a cocinas, asadores, calentadores de agua, hornos, etc. se refiere. Y como complemento del Palacio se hizo construir enfrente, en la finca de Quintana 8, un gran edificio de nueva planta en el que se instalaron las caballerizas y cocheras. Todo ello se completa con un jardín que rodeaba al palacio que se quiso fuera digno de la ilustre ascendiente de aquel monarca que creó las maravillas del Real Sitio de San Ildefonso, obra de Esteban Boutelou, en lo que era la Granja de los frailes del Paular.

Hasta aquí, a grandes rasgos, lo que fue en su origen el Palacio de Quintana, o de "La Chata" como se le conoció en su tiempo, uno de los edificios más representativos del Madrid del siglo pasado.

Con fecha 31 de marzo de 1925, según datos del Registro de la Propiedad número 4, al Tomo 730, finca 1.257, la Infanta cede y transmite la propiedad a S.A.R. el Príncipe de Asturias D. Alfonso de Borbón y Battemberg reservándose el derecho de habitarla por tiempo indefinido con la contrapartida de una renta durante diez años de sesenta y cinco mil pesetas anuales, mediante escritura otorgada en Madrid el 26 de febrero de 1921, ante el notario D. Alejandro Arizcun y Moreno.

Como consecuencia de la muerte intestada y sin descendencia en septiembre de 1938 de D. Alfonso de Borbón y Battemberg, la finca descrita corresponde y se considera adjudicada por mitad a SS.MM. los Reyes de España D. Alfonso y Doña Victoria Eugenia y por la muerte, el 28 de febrero de 1941, del primero, su mitad de propiedad forma parte de su herencia yacente. Sus herederos vendieron el Palacio al Ejército del Aire en 1942. ■

Nota

Entre la documentación donada al SHYCEA por la Vda. del Coronel Monzón, fallecido el 30 de enero de 1997, apareció este artículo que por su interés la Dirección de Aeroplano ha decidido publicar. El Coronel Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre, fue Director del Archivo Histórico del Ejército del Aire y colaborador de las Revistas Aeroplano y de Aeronáutica y Astronáutica. El trabajo se publica tal cual estaba escrito, sin más variación que su actualización y aporte de fotografias.

Leocadio Mendiola

(Asociación de Aviadores de la República A.D.A.R., Barcelona marzo 1998)

VICENTE GARCÍA DOLZ
Coronel de Aviación

LEOCADIO Mendiola Núñez, nace el 8 de febrero de 1909 en el número 22 de la calle San Agustín, Badajoz, en el seno de una familia conservadora y militar. Era el quinto de los siete hijos habidos del matrimonio formado por Juan Mendiola Coronado y Juliana Núñez Guerrero. Su padre, natural de Castuera, era Suboficial del Arma de Infantería y Subayudante del Regimiento n° 41 *Gravelinas,* con guarnición en Badajoz. Su madre era natural de Talavera la Real.

En sus primeros años, sus juegos infantiles se centraban en la entonces naciente aviación. Se imaginaba volando los cromos de los aviones que recortaba y aterrizando con ellos en la gran mesa donde comía su numerosa familia. Con la ilusión de ser aviador se preparó en una academia privada, regida por el capellán del Regimiento de Caballería n° 23. Más tarde y a fin de ingresar en la Academia General Militar, estudió en otra escuela preparatoria, sita asimismo en Badajoz, dirigida por el teniente coronel Pasalodo, Segundo Jefe del Regimiento Gravelinas.

Leocadio era, todavía a comienzos de 1998, una de las ya escasas glorias vivientes de la Aviación Militar Republicana. Participó en casi todas las batallas de nuestra guerra civil, de principio a fin, e inexplicablemente había sobrevivido para contarlo. Era uno de esos aviadores castrenses que aplicaba la máxima: "*No digais que aquí no se puede hacer nada; decid más bien que aquí todo esta por hacer y nadie hace nada*" .Y siempre ponía manos a la obra, contagiando a los demás con su entusiasmo.

Leocadio Mendiola era un compendio de disciplina e iniciativa, acción del mando y ejemplaridad, severidad consigo mismo y comprensión hacia los demás. Por ello pasó casi toda la guerra civil en el aire. Raro día dejó de "subir al andamio", durante los novecientos ochenta y seis días que duró el drama hispano de 1936-1939. Calcula que realizó durante la guerra unas 4.000 horas de vuelo. No se sabe exactamente, porque le quitaron la cartilla de vuelo cuando pasó a Francia. A diferencia de otros afamados aviadores quienes pasaron a la menos arriesgada mesa del despacho cuando alcanzaron notoriedad, Mendiola rechazó comodidades, pasillos, despachos y cuarteles generales. Sólo abrazó el riesgo: el avión cargado de bombas para cumplir su misión y el mando directo en combate. Conocía a sus hombres, primero hacía rueda de gente, como en familia, para ver lo que valía cada uno. Luego los colocaba en los puestos que más convenía. Sabía que eran muchos los mal aprovechados, a quienes no se había dado el cometido adecuado. Conocía el alma de sus subordinados, sabía que bastaba con escucharles. También sabía que la simpatía y comprensión mutuas, constituían el lazo que produce la armonía en la acción. Leocadio era jefe porque, sobre todo, sabía unir a los hombres y porque su sola presencia era para éstos un estímulo para excederse a sí mismos en el servicio. Ostentaba el derecho a mandar sólo por su aristocracia espiritual. La autoridad es un servicio. Así lo manifestaba Leocadio cuando acompañaba a sus hombres pilotando el *Katiuska n° 60* como simple punto, sin rechistar, siguiendo a uno de sus pilotos que hacía de jefe de la formación.

Mendiola era un militar profesional, fiel a los gobiernos legalmente establecidos, a la Monarquía primero, a la República después. Por no sublevarse, nunca sufrió proceso judicial tras el fallido cuartelazo en Cuatro Vientos el 15 de diciembre de 1930, y después penoso exilio desde 1939 a 1967,

(Óleo pintado por Eusebio Alonso) Museo de Aeronáutica y Astronáutica

Leocadio Mendiola, con uniforme de teniente coronel de la Aviación Republicana.

(Foto archivo del autor)

Mendiola sentado en su puesto de pilotaje de un SB-2.

"*veintiocho años de paria*", como decía nuestro hombre.

Tenía ochenta y nueve años de edad cuando falleció en julio de 1998. En su noble rostro de anciano lúcido seguían brillando dos ojos azules, a veces cálidos y cordiales, a veces evasivos y errabundos por las regiones del recuerdo, cuando era interrogado por su larga y fecunda vida.

LOS COMIENZOS DEL AVIADOR MILITAR

¿Cómo comenzó su carrera militar?

<<El 1°de julio de 1926 entré como voluntario en Ingenieros, precisamente para el Servicio en Aviación, con sede en Cuatro Vientos. Cuatro meses después ya era cabo. En 1927 era sargento, destinado en la Escuadrilla de Experimentación, mandada por el capitán D. Senén Ordiales González, quien me cobró afecto, quizás porque yo me esforzaba en trabajar... mi capitán y yo vigilábamos la publicación de convocatorias de cursos de piloto... recuerdo la pequeña y simpática imágen del capitán Cipriano Rodriguez, el primer aviador militar español que se lanzó en paracaidas. Pero, como dice el clásico proverbio, **"tanta felicidad me confunde"**. *En diciembre de 1930 se produce la sublevación de Jaca, la de Cuatro Vientos y la huelga general de Madrid. El nefasto 15 de diciembre de aquel año, me sorprendió de servicio de Sargento de Semana en la Tercera Escuadrilla de Experimentación en Cuatro Vientos. Recuerdo a varios amotinados, entre ellos al general Queipo de Llano, comandante Ramón Franco, capitán de la Roquette, teniente del Valle, ... ocho en total. El personal de la 3ª Escuadrilla fue despertado a gritos por los sublevados, quienes nos mandaron formar con armamento en el patio. El caso es que, sin haberlo comido ni bebido, fui internado en la prisión militar de San Francisco, en Madrid. Pasaban las semanas y todos seguíamos allí. Los oficiales en la planta alta y los suboficiales –cinco en total–, en el sótano. Nadie se interesaba por mi situación. A los dos meses de mi encierro, el general Romerales me pidió que designara defensor. Mi capitán Ordiales se presentó en la prisión y me dijo que yo necesitaba un abogado defensor. Le contesté que yo no había hecho nada punible, que era inocente y ni siquiera sabía de qué se me acusaba. Pero acepté la propuesta y el consejo de mi capitán y dispuse de los servicios de su hermano, un capitán del Cuerpo Jurídico... pero ni siquiera se celebró el consejo de guerra. El 14 de abril de 1931 fue proclamada la República y hacia el mediodía el pueblo madrileño nos sacó de la prisión y nos pasearon a hombros hasta la Puerta del Sol. Poco antes de la medianoche, pude llegar a mi casa, en Carabanchel Bajo, donde era esperado por los emocionados abrazos de mi esposa y mis suegros... dos días después me presenté en mi destino... Durante aquel año se convocó un curso de pilotos, lo pedí y fui nombrado alummo del mismo... Había llegado la hora de la verdad... ahora tenía que demostrar que yo servía para ser piloto. Me incorporé en Alcalá de Henares para realizar la fase elemental. Superada ésta me presenté en Guadalajara, para cursar la fase básica. Mis primeros aviones fueron el* **De Havilland DH-9**, *el* **Nieuport 29**, *el* **Loring R-III** *y el* **Breguet XIV** *–un trasto–. Recuerdo mi primer viaje como único tripulante: volé hasta Daimiel y tuve que aterrizar*

en Getafe, porque se me había desprendido un pedazo de la cubierta del fuselaje. Por fin logré el título de piloto aviador. En 1932 pasé destinado al Grupo 21, en León. La Unidad formaba parte de la Escuadra n° 1. Allí me hice piloto de verdad. Mi Jefe de Escuadrilla, el capitán Chamorro, era un gran entusiasta de la Aviación... durante siete meses ansioso por ampliar mis conocimientos profesionales, realicé un curso de mecánico en Cuatro Vientos y regresé a León. En 1932 ya era brigada y cursé los estudios para obtener el título de ametrallador-bombardero... pero hacia mediados de 1934 fui destinado como forzoso a Tablada. Tuvo la culpa el enrarecido ambiente político de la época. El médico de la Unidad hizo correr el terrible infundio de que yo, por mi condición de mecánico y suboficial, proyectaba unirme a una sublevación contra el Gobierno derechista del llamado Bienio Negro. Nada más lejos de la realidad, pero tuve que abandonar León, no sin antes quejarme disciplinada y respetuosamente a mi comandante, D. Julián Rubio López, Jefe del Grupo 21 –quien se sublevaría contra la República en 1936–, con las siguientes palabras: **"Ustedes me echan de aquí, mi comandante...".**

Me presenté en Tablada y fui destinado a la Escuadrilla de Vara de Rey. Allí conocí al teniente D. Carlos de Haya González, mi instructor en vuelo sin visibilidad. Sentía por aquellos oficiales verdadero cariño y admiración>>.

AVIADOR EN GUERRA

¿Qué hizo en la batalla de Madrid?

<<En junio de 1936 pasé destinado a Getafe voluntariamente. Un mes después, el jueves 16 de julio, fuimos acuartelados, todos con el equipo de vuelo a mano. El enérgico teniente coronel Antonio Camacho Benítez mandaba a la sazón en Getafe la 1ª Escuadra. En la guarnición de Madrid y en los aeródromos de sus cercanías no se deslindaron hasta la madrugada del lunes día 20. Los días 18 y 19 salí con mi **Breguet XIX**, *de la 3ª Escuadrilla, a bombardear el vecino Regimiento de Artillería –el primero que se sublevó de forma clara–, obligándole a la rendición. Poco después se formaron en la base de Getafe unas columnas leales, con nuestros soldados y un grupo de paisanos del pueblo de Getafe, mandadas por Hernández Franch, Manuel Cascón y Sol Aparicio. En aquellos momentos eran sofocadas la sublevación del Cuartel de la Montaña y la del cantón militar de Campamento. Ananías Sanjuan Alonso se pasó al bando gubernamental, desde Talavera a Alcalá, pilotando un trimotor* **JU-52**. *Luego llegó a Getafe procedente de Africa un* **Breguet XIX**, *pilotado por el suboficial Félix Urtubi Ercilla (1), portando en el puesto de atrás el cadáver de un oficial, a quien había matado en*

(1) El 18 de agosto de 1936, el **Fury** del sargento Félix Urtubi fue derribado en Extremadura por un **Heinkel-51** alemán. Saltó en paracaídas y una vez en tierra logró internarse en los montes. Pasaba escondido el día y caminaba por la noche. Apoderándose de unos pantalones y una camisa, atravesó las líneas nacionales llevando del ronzal a un burro. Llegó a las líneas republicanas, donde poco faltó para que le fusilaran por espía.

Urtubi fue el primer aviador militar del mundo que derribó un avión enemigo mediante la técnica del **"espolonazo"**, es decir golpeándolo directamente. El 13 de septiembre pilotaba un **Nieuport 52** en el sector de Madrid y entabló combate contra tres **Fiat** italianos. Derribó a uno y agotadas las municiones se lanzó contra el **Fiat** más cercano, al que consiguió embestir y derribar. En el encuentro también cayó Urtubi, esta vez para no regresar. La descripción de este combate fue realizada por el piloto italiano contra el que embistió y que pudo salvar su vida lanzándose en paracaídas.

(Foto archivo del autor)

El Comandante Mendiola asomado a la cabina de un Katiuska.

(Foto archivo del autor)

Tripulantes de la 2ª Escuadrilla de Katiuskas. Figueras septiembre 1938. (De izda. a dcha.) De pie Juan Otero, Félix Carnicero, X, Eliodoro Pastor Moreno, X, X, sentados José Cervantes, X, observador Rodríguez, X.

vuelo de un tiro en el cuello. Urtubi, pistola en mano, sometido a fuerte presión psicológica, me preguntó si Getafe era un aeródromo leal o sublevado. Le contesté que estaba en un campo republicano. Urtubi, más tranquilo, enfundó su arma diciendo: "Porque me lo dices tú, Mendiola, de lo contrario me hubiera liado a tiros contra todos".

Desde Getafe me pasaba todo el día sobre la Sierra de Guadarrama, de Gredos y Guadalajara. Cierto día hallé cerca de Ávila una columna nacional integrada por Regulares y el Tercio, con vehículos y artillería. Bombardeé la columna, descendí y mi ametrallador, Hilario Marqués, agotó sus municiones... Sin perder tiempo localicé en la estación de Navalperal de Pinares las tropas del teniente coronel Mangada, lanzándole un parte con indicación de la posición de la amenaza... aterricé en Getafe con mi Breguet XIX *y se dió la voz de* "¡balumba!" *(2). Seis* Breguet XIX *y dos bimotores* DC-2 *de* LAPE *(3), procedentes de Barajas, en combinación con las fuerzas de Mangada, destruyeron completamente la columna que avanzaba hacia Madrid>>.*

¿Cómo se hizo piloto de Katiuskas?

<<En octubre de 1936 pasé destinado a Guadalajara, para formar parte de las tripulaciones de los Tupolev SB-2 Katiuskas, *recién desembarcados en Cartagena, en número inicial de treinta y uno. Marchaba acompañado por Dámaso Alvarez Monteagudo, José Arcega Nájera (también futuro jefe del Grupo 24) y Lurueña. En Los Alcázares volábamos el también bimotor* Dragón DH.89, *para acostumbrarnos al manejo de los dos motores y de los frenos. Los pilotos de* Katiuska *se soltaban "en vivo", pues no había puesto de doble mando. Recuerdo mi suelta en* SB-2, *en El Carmolí. Tuve que realizar tres aterrizajes sin plegar el tren ni tocar los frenos. Después hice un aterrizaje, replegando el tren trás el despegue y desplegándolo antes del aterrizaje, llevándo a bordo al ametrallador (4) ... hacia mediados de noviembre ya era oficialmente piloto de Katiuska. Me dejaron volar con uno hasta San Clemente (Cuenca), llevando detrás al ametrallador de cola. Allí conocí a los soviéticos* "Pablo" *Nesmeyanov, Jefe de la 3ª Escuadrilla y Ernst Schacht, Jefe de la 1ª. Yo era el primer piloto español de* Katiuska *y me integraron en la 3ª Escuadrilla del Grupo 12. Recuerdo que presté mi primer servicio en* SB-2 *en unos bombardeos sobre los depósitos de* CAMPSA *de Sevilla y sobre Tablada. Era el día 3 de noviembre de 1936 >>.*

(2) La voz de ¡balumba! equivalía al actual término sajón de ¡scramble!, es decir ¡todos los aviones al aire!.

(3) Las siglas LAPE correspondían a la compañía aérea civil Líneas Aéreas Postales Españolas. Al comienzo de la guerra tenía en servicio cuatro aviones DC-2.

(4) En el SB-2 para desplegar el tren mediante el sistema de emergencia, era imprencisdible la presencia del ametrallador de cola, que disponía de una manivela que accionaba un cable. Esta maniobra no podía realizarla el piloto.

Ahora estamos en la batalla de Guadalajara ¿qué hizo?

<<El día 11 de marzo de 1937 piloté uno de los Katiuskas *que bombardearon a los italianos al Norte de Almadrones en tres ataques sucesivos, sin sufrir bajas. Recuerdo que los bombardeos se realizaron en reguero, en formación abierta y a 2.500 m. de altura, rozando el techo de nubes. La Aviación Nacional no había podido salir por mala meteorología y los* Katiuskas *obraron a placer. En una de las pasadas, descendí a 200 m. sobre las fugitivas y caóticas tropas y vehículos italianos, ametrallándolos y bombardeándolos impunemente... el 20 de abril nueve* Katiuskas, *bajo mi mando, atacamos la estación de ferrocarril de Valladolid >>.*

¿Cuando le nombraron Jefe de Escuadrilla?

<<En abril de 1937 me designaron Jefe de la 3ª Escuadrilla, con base en San Clemente (Cuenca). Y pocos días después otro español, Enrique Pereira Basante, procedente de la Aeronáutica Naval, pasó a mandar la 2ª basada en Sisante (Cuenca). Un hormigueo recorría mi cuerpo, cuando supe que me habían encomendado el mando de una Escuadrilla de Katiuskas, *pero me sentía alagado, aceptaba el reto>>.*

¿Por qué bombardeó al Deutschland?

<<Tras el bombardeo de Guernica, recibimos la orden de buscar y bombardear las flotas nacionales. El 24 y 26 de mayo de 1937 una patrulla de la 2ª Escuadrilla de Katiuskas *bombardeó el puerto de Palma de Mallorca. El crucero italiano* Barletta *sufrió apreciables daños y varios muertos.*

En la tarde del 29 de mayo de 1937 regresabamos de un vuelo sobre el puerto de Palma de Mallorca. Al pasar frente a Ibiza, un buque extranjero surto en el puerto, comenzó a dispararnos (5). El barco alemán nos tiró varios pepinazos, y uno de ellos me rompió el parabrisas y a mí me rozó la cara una esquirla. Dispuse el bombardeo del buque agresor. Pasamos sobre su vertical ... seguía disparándonos furiosamente ... El Deutschland *recibió al menos cinco impactos que causaron veintidós muertos y setenta y ocho heridos (6). Tuvo que ser remolcado hasta Alemania, no a Gibraltar, como se ha escrito ... en la madrugada del 31 de mayo de 1937, la indefensa ciudad de Almería sufrió un horroroso bombardeo de la Escuadra Alemana. Este incidente y los bombardeos alemanes de Guernica y Almería, originaron en mi mente y en mi alma el deseo de responder sobre el baluarte alemán de La Cenia, en diciembre de 1938 ... El Ministro de Defensa, Indalecio Prieto, ordenó a su vez el bombardeo de Salamanca, durante un día entero, a cargo de mi Escuadrilla. Salamanca fue bombardeada dos veces aquel día. Con ello se iniciaba una infernal escalada de bombardeos urbanos (7)>>.*

¿Qué hizo en la ofensiva de Aragón? ¿Intervino en los bombardeos sobre Zaragoza y Huesca los días 15 y 16 de junio respectivamente?

<<Yo actué intensamente en este frente hasta la toma de Belchite, en casi todos los lugares que indica la

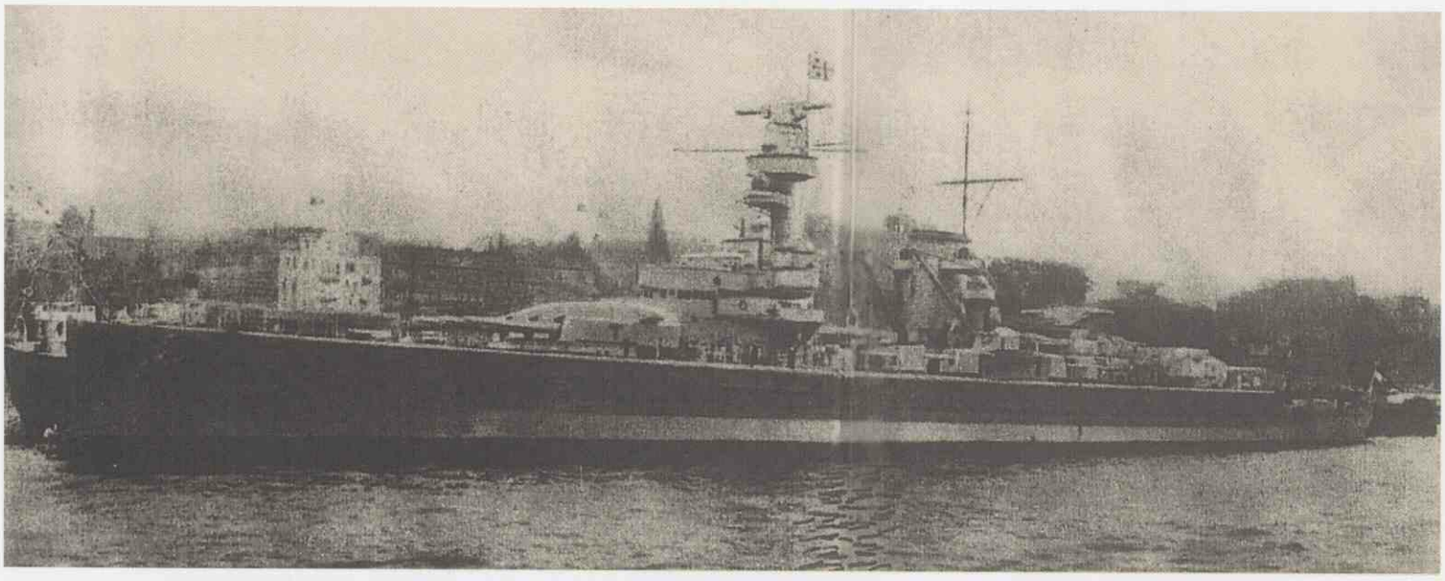
---

(5) El parte del Gobierno de la República del día 29 de mayo de 1937 dice así: ... "salieron de su base dos **SB-2** para efectuar vuelos de reconocimiento sobre Baleares. al pasar sobre Ibiza, un buque de guerra que estaba fondeado a 200 m. del muelle, abrió nutrido fuego de artillería antiaérea sobre nuestros aparatos, sin que precediera por parte de estos acto alguno de agresión, ni contra el citado barco ni contra la ciudad. Los aviones respondieron al ataque, lanzando doce bombas, cuatro de las cuales cayeron a bordo del referido buque, produciendo otras tantas explosiones. Al parecer y según radios que se han captado posteriormente, el buque atacante, que quedó con mucho fuego a bordo, es el crucero alemán **Admiral Scheer** ..."

No se trataba de dos **SB-2 Katiuskas**, sino de tres, mandados por Mendiola. El buque bombardeado era el **Deutschland** y las bombas lanzadas fueron dieciocho, todas de 100 kgs.

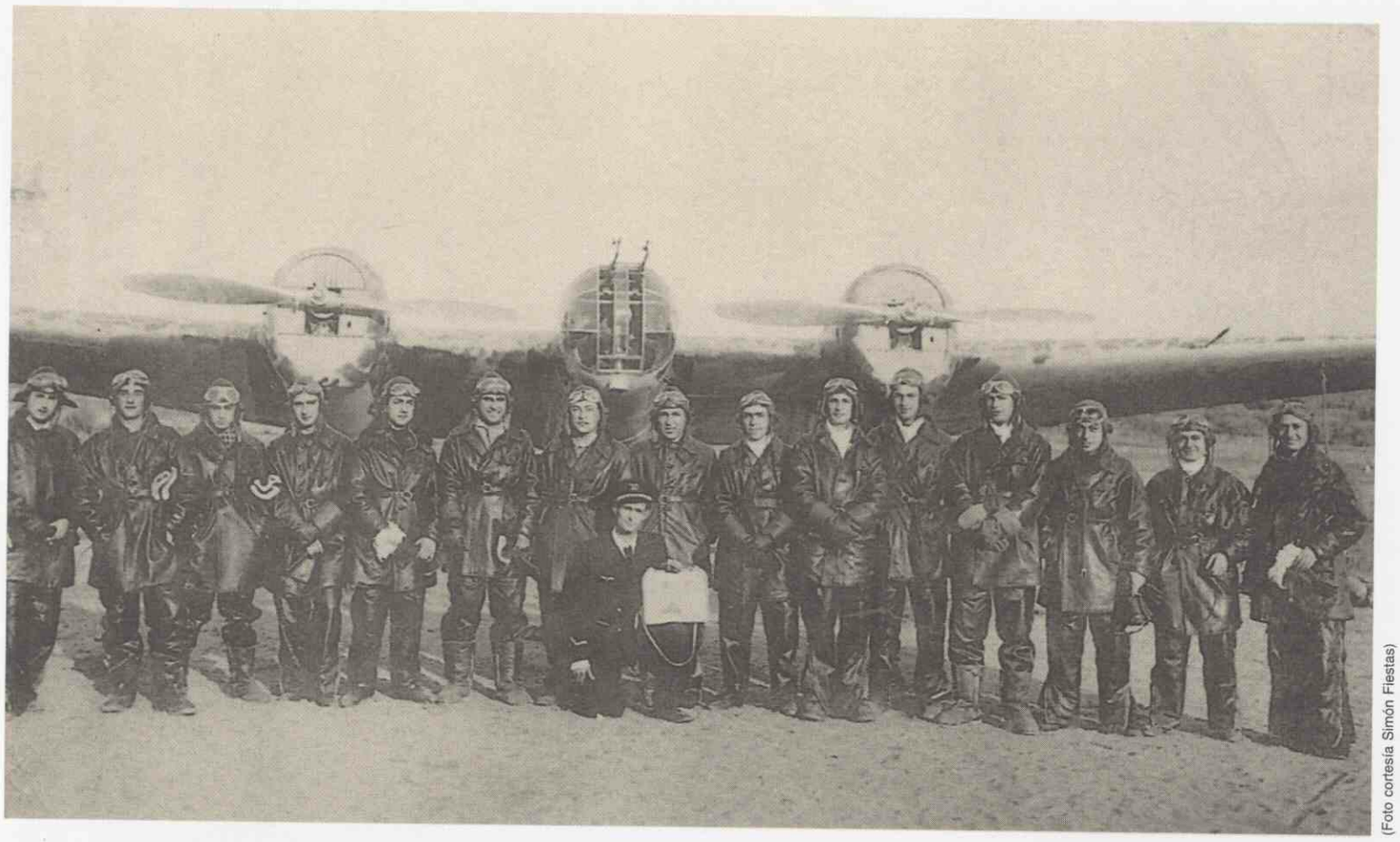
(6) Según la versión alemana, el **Deutschland** "fue bombardeado inesperadamente entre las seis y las siete horas de la tarde por dos aviones de las fuerzas republicanas españolas ... el buque recibió el impacto de dos bombas ... la primera cayó en cubierta causando veinte muertos y setenta y cinco heridos ... una segunda bomba cayó en el puente lateral, pero únicamente causó algunos perjuicios. El navío en perfectas condiciones de combate y navegación, partió para Gibraltar a fin de desembarcar las víctimas. El navío no hizo ningún disparo contra los aviones". Ambas versiones oficiales, la republicana y la alemana, están publicadas en CRÓNICA DE LA GUERRA ESPAÑOLA, Tomo 4, pp. 345. De. Codex, S.A. Buenos Aires 1966.

(7) Ambos bandos se enzarzaron en furiosos bombardeos sobre la población civil de las grandes ciudades llevando los republicanos la peor parte. Es conocida la expresión de Indalecio Prieto **"son más brutos que nosotros"**.



(Foto archivo del autor)

El acorazado Deutschland, joya de la marina de guerra nazi.



(Foto cortesía Simón Fiestas)

Pilotos de la 3ª Escuadrilla. Villafamés (Castellón) marzo 1938. (De izda. a dcha.) teniente Dionisio Calvaróns, teniente Julián Sanpedro, sargento Francisco Malagón, sargento González, sargento Rodríguez, sargento Morales, capitán Armando Gracia, teniente Máximo Ricote, sargento Gómez, sargento García, teniente José Miñana, teniente Ignacio de la Infanta, sargento Felipe Mejías, sargento Sánchez, teniente Anselmo Sepúlveda. Agachado con uniforme de paseo el teniente Linaje.

pregunta, pero no puedo dar detalles concretos porque el Diario de Operaciones del Grupo fue destruido por los franceses en 1939 ... El servicio sobre Huesca fue muy desagradable para mí, pues me obligaron a realizarlo a 800 m. de altura, lo cual hacía muy vulnerable al Katiuska, *en medio de un gran temporal y con nubes muy bajas. Advertí al Estado Mayor que tal servicio era un disparate y que nos resultaría catastrófico. El soviético "General Montenegro" me amenazó con acusarme de negligencia frente al enemigo. Tuvimos que realizar aquel descabellado servicio. Perdimos un avión y murieron su piloto y ametrallador. Al día siguiente vino a verme el coronel D. Angel Pastor Velasco, quien me ordenó que me presentara al general soviético, y que "fuera preparado", pues quería represaliarme. Yo contesté que iría con la cinta del teletipo de nuestra conversación y que estaba dispuesto a todo. Demostré ante un jurado mis poderosas razones. A los tres días el "General Montenegro" fue relevado, enviado a la U.R.S.S. y encarcelado.*

El día 18 de junio de 1937 ataqué el aeródromo de Garrapinillos o de Sanjurjo (Zaragoza). Nuestro bombardeo fue realizado por dos Escuadrillas de Natachas *y de* Chatos (8)>>.

El 6 de julio de 1937 comienza la batalla de Brunete ¿qué hizo en ella? ¿Cuándo le nombraron Jefe del Grupo 24? Cuéntenos algún detalle

<<Recuerdo que bombardeé Talavera y el aeródromo de Ávila, al mando de mi 3ª Escuadrilla (9) ... Regresando del bombardeo de Ávila nos perseguió un caza monoplano, a más de 400 km/hora... pudimos dejarlo atrás con los motores a fondo y picando suavemente. Al día siguiente fui llamado al aeródromo de Alcalá, para informar sobre el nuevo tipo de aparato del adversario, que resultó ser uno de los primeros Me-109.

El Katiuska *era un bombardero estratégico, no un avión para ser empleado en apoyo directo a las fuerzas de tierra. Nos hicieron volar a 1000 m. de altura. Un día nos hallabamos en medio de un combate entre los cazas. Éramos unos 100 aviones. Lanzamos nuestras bombas. Los cazas nacionales y propios se desplomaban sobre nosotros como aerolitos, persiguiéndose y tiroteándose furiosamente. Nos llovían los proyectiles de unos y de otros. La artillería antiaérea nacional tiraba "a bulto, a quien le dé, le dé". Contemplé el choque entre dos cazas adversarios. El cielo se llenaba de paracaídas y de aparatos ardiendo. Un* Katiuska *se desintegró en el aire por un impacto directo de la artillería, "salpicándonos" a los demás. Repetimos estos servicios durante los tres días siguientes, sin mayor novedad (10).*

---

(8) Las Escuadrillas de **Natachas** pertenecían tres al Grupo 25 y una al Grupo 20; había dos Escuadrillas de **I-15 Chatos** del Grupo 26. Todos estaban protegidos por cinco Escuadrillas de **I-16 Moscas**. Intervinieron casi cien aparatos republicanos. Fueron destruidos cuatro **JU-52**, cinco **He-46** y siete **CR-32 Fiat**.

(9) Quizás Mendiola se refiere a sus bombardeos fechados por Patrick Laureau el día 3 de julio de 1937. "L' Aviation Republicaine Espagnole".

(10) Posiblemente Mendiola se refiere al combate que tuvo lugar sobre Villanueva de la Cañada el 12 de julio de 1937. Se enfrentaron tres grupos de Fiat contra tres Escuadrillas de **Moscas** y dos de **Chatos** con sensibles pérdidas por ambos bandos.

Los soviéticos de la 1ª Escuadrilla del recién creado Grupo 24, que sustituía al Grupo 12, bombardearon el Cuartel General de Salamanca, creo que con buenos resultados para nosotros (11). En julio de 1937, Enrique Pereira Basante tomó el mando del Grupo 24 de Katiuskas. *Pero en Sisante, un mal día, el* SB-2 *de Pereira fue destruido por la explosión de una bomba mal montada, tras un aterrizaje normal. Pereira resultó malherido y fue sustituido en el mando del Grupo por José Arcega Nájera. En diciembre de 1937 me fue otorgado este mando y formé en el Grupo la 4ª Escuadrilla, designando como Jefe de la misma, por sus indudables méritos al teniente Mata>>.*

¿Cómo fue su actuación en la batalla de Belchite?

<<En los primeros días de agosto de 1937, con nueve Katiuskas, *seis míos y tres de Pereira, bombardeé dos veces durante el mismo día (12) el aeródromo de Garray (Soria), donde los nacionales estaban montando muchos aviones e instalaciones. Los bombardeos causaron un gran desastre en las nacientes instalaciones, destruyéndolas completamente ... se nos había pasado un sargento artillero, precisamente evadido de dicho aeródromo, quien nos informó que allí había un nido de la aviación rebelde, sin apoyo de caza y con artillería antiaérea que tiraría muy mal contra nosostros. Llevé al confidente a presencia del General Hidalgo de Cisneros, quien me ordenó los bombardeos de Garray, aunque teniendo al sargento confidente bajo amenaza de fusilarle si su información resultaba una estratagema o emboscada contra nosotros. No fue fusilado, nos había dicho la verdad. Tras el segundo bombardeo, a las cuatro de la tarde, llamé por teléfono a Hidalgo, quien llevaba esperando con impaciencia mi comunicación desde hacía horas. Le conté que todo había ido perfectamente, que no habíamos sufrido baja alguna y que las tripulaciones habían comido y celebrado el éxito con una copita de coñac tras el café. Le pedí perdón por no haberle solicitado permiso para realizar el segundo bombardeo, pero su respuesta fueron palabras emocionadas de felicitación, ambos sumidos en intensa emoción. Al día siguiente reiteramos el ataque sobre Garray, para asegurar su absoluta destrucción, entrando sobre el objetivo a 4000 m. y de este a oeste, para que no cayera ninguna bomba sobre la ciudad de Soria. Regresamos a San Clemente y volví a llamar a Hidalgo. Nueva y cariñosa felicitación, extensiva a todo el Grupo. En la tarde de ese mismo día bombardeamos el aeródromo de Burgos, con eficacia y sin novedad. También bombardeé con mi Escuadrilla la estación de ferrocarril de Calatayud.*

En los primeros días de octubre de 1937 nos llegó la tercera remesa de Katiuskas, *con otros treinta y un aviones. En total, a lo largo de la guerra recibimos noventa y tres aparatos de este tipo (13). Durante los primeros meses de 1939, los franceses retuvieron un lote de 62 nuevos* Katiuskas, *cuando más falta nos hacían; eran de modelo nuevo, con dos timones verticales, hélices tripalas, enfriamiento por aire –no por agua– y aumento de la velocidad máxima hasta 450 km/h. Bien: en octubre de 1937 mi 3ª Escuadrilla bombardeó Calamocha, Daroca, estación de Sabiñánigo y aeródromo de Mallorca. Bombardeamos objetivos militares de la ciudad de Zaragoza el día 12 de octubre>>.*

Ya estamos en la batalla de Teruel. ¿Es cierto que pensasteis en bombardear y matar al Caudillo?

<<Allí nuestra actividad era inusitada. Uno de aquellos días ataqué con una patrulla de tres aparatos un tren que se dirigía hacia el norte, muy cargado de material, incluso con cañones. El ataque fue presenciado por un caza nuestro, que aterrizó en Villar del Arzobispo (Valencia). Su piloto, el soviético "General Douglas", preguntó quien había bombardeado aquel tren. Me mandó llamar y me felicitó efusivamente, haciendo resaltar la forma sesgada en que realicé aquel bombardeo sobre un blanco móvil, haciendo descarrilar al tren y dejándolo en llamas.

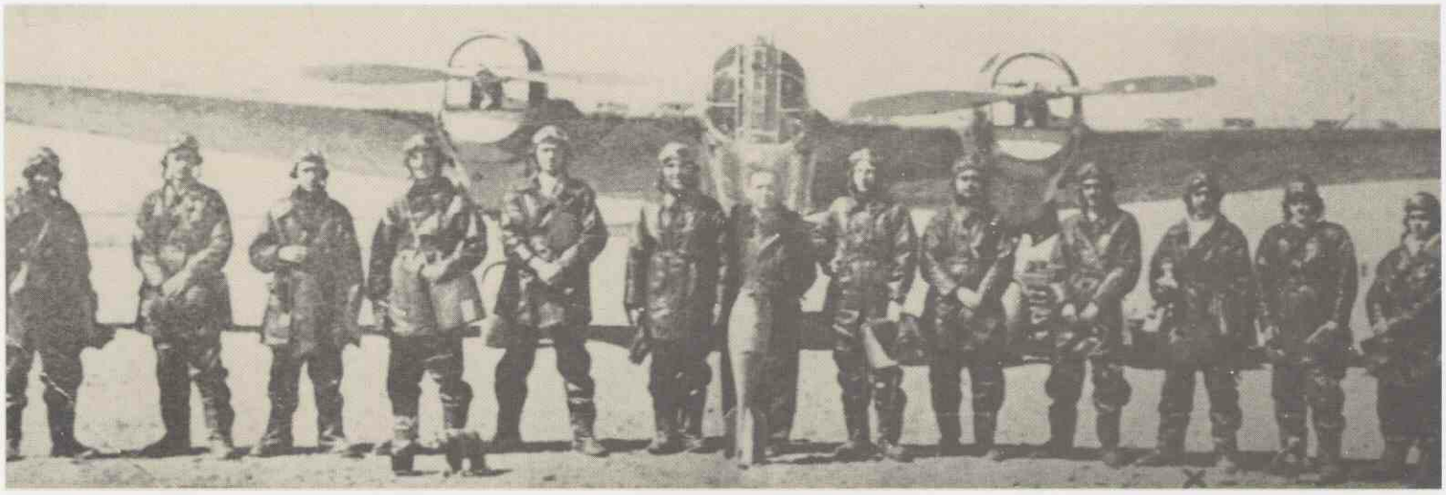
Muchos pensamos en cómo bombardear la persona del General Franco. El 9 de noviembre de 1937 se celebraba en Pamplona un acto con asistencia del Caudillo. Queríamos "bombardearlo" allí, pero los temporales nos impidieron despegar. El día 11 amaneció algo mejor, pero el Estado Mayor nos comunicó que ya no era menester intentar nada sobre Pamplo-

(11) Este ataque debió producirse el 3 de julio de 1937, según Laureau.

(12) Parece ser que estos bombardeos se produjeron el 4 y 5 de septiembre de 1937.

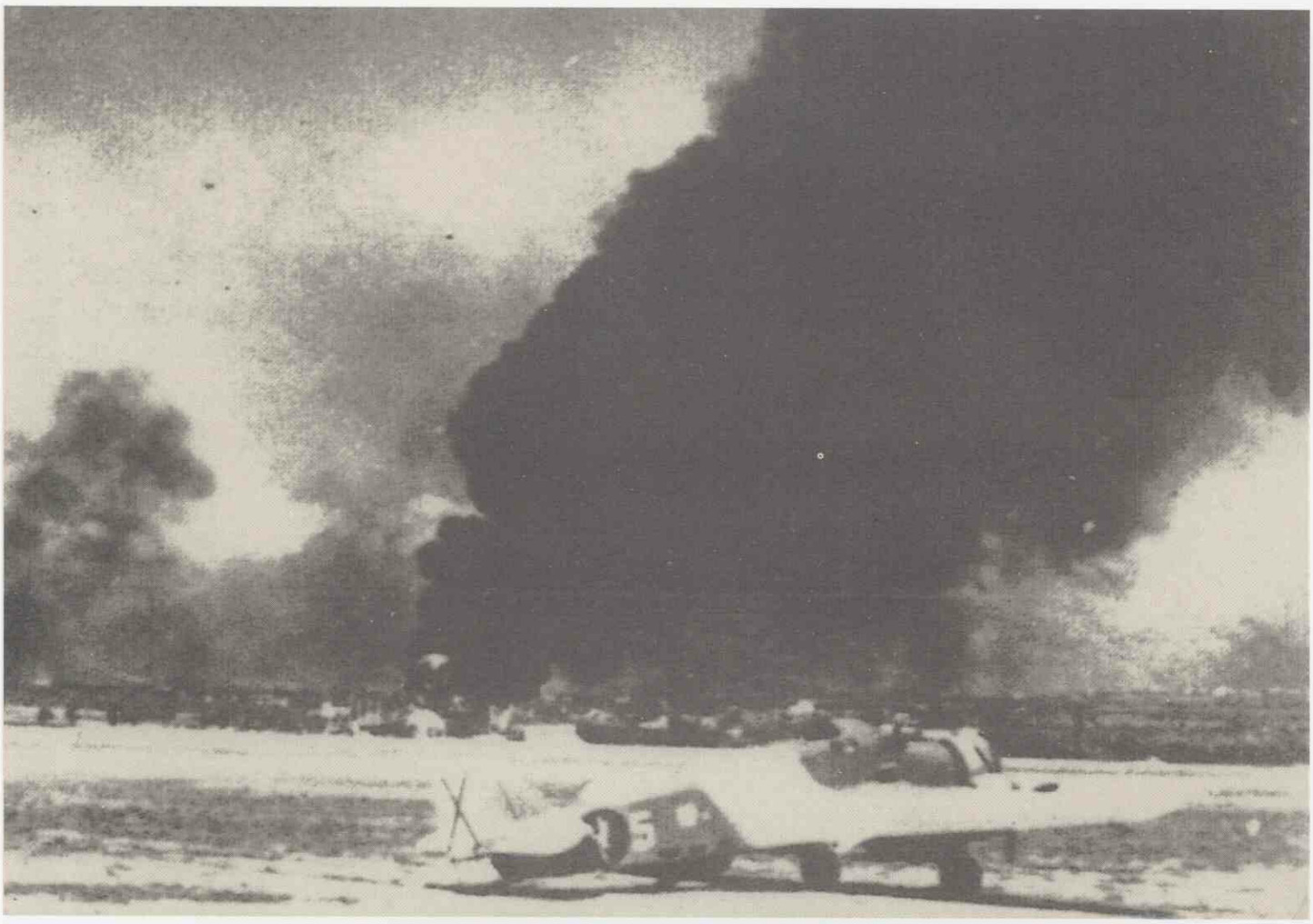
(13) Según Jesús Salas Larrazábal, sólo llegaron dos remesas de 31 Katiuskas (octubre de 1936 y junio de 1937) omitiendo la tercera en octubre de 1937. (Aviones Militares Españoles, IHCA 1986).

Laureau, por su parte menciona las tres entregas. También dice que los republicanos perdieron entre 73 y 75 Katiuskas.



(Foto cortesía Cecilio Rodríguez)

Pilotos de la 4ª Escuadrilla. Primeros meses de 1938. (De izda. a dcha.) Pavía, Dionisio Calvaróns, Gutiérrez, Bojó, Infanta, Máximo Ricote, Ananías Sanjuan, Jaime Mata, José López Ricondo, X, Cecilio Rodríguez, Albite y Monzonís.



(Foto archivo del autor)

Bombardeo del aeródromo de Son San Juan. 8 de diciembre de 1937.

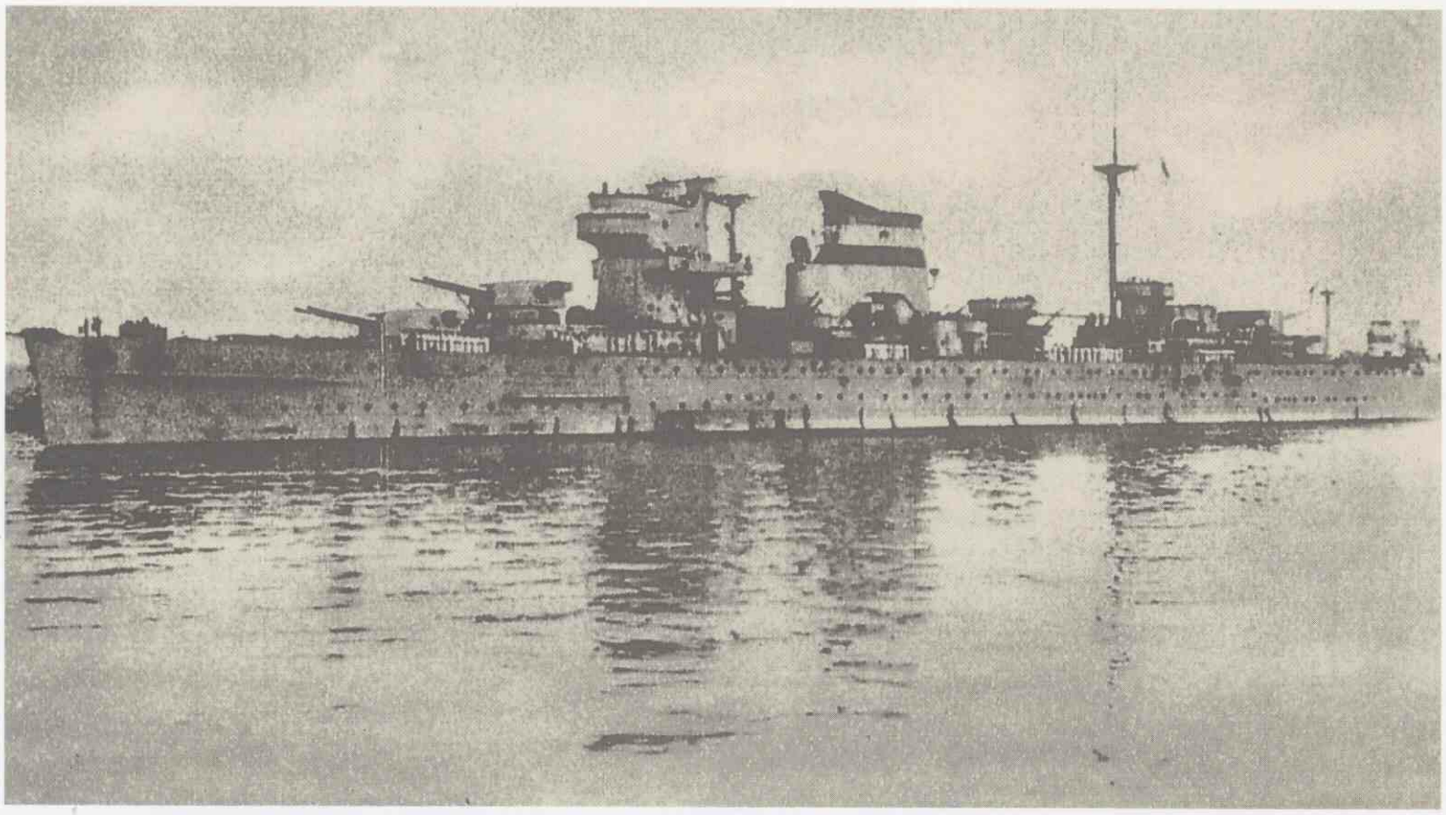
na. Insistí y me dejaron salir con mi Escuadrilla desde Reus. Pinchamos nubes tanto al subir como al bajar. Tuvimos que internarnos sobre territorio francés. En pleno descenso entre nubes nos encontramos frente a Pamplona. Bombardeamos unos barracones y parte de la ciudad, regresando a 3.000 m. con las nubes pegadas por encima de nosotros. La estación de ferrocarril de Calatayud también corrió a mi cargo. En el frente de Teruel nuestra actividad era muy intensa, pero debíamos bombardear con sumo cuidado, pues las posiciones, llenas de nieve, pertenecían un día a un bando y otro día al otro. El día primero de diciembre de 1937 bombardeé la estación de ferrocarril de Teruel; el día 3, Almudévar (Huesca); el día 8 ataqué el aeródromo de Mallorca con nueve Katiuskas, *sin perder ni uno. Los días 7 y 8 de enero de 1938 bombardeé Calamocha y Calatayud, destruyendo en tierra tres aviones nacionales. El día 20 bombardeé Salamanca, pero los* Chirris *italianos nos derribaron un* Katiuska. *El 25 de enero de aquel 1938, con la 2ª Escuadrilla bajo mi mando directo, bombardeamos la estación de ferrocarril de Teruel y un hangar anexo, lleno de material explosivo, a juzgar por la expectacular llamarada producida. El 7 de febrero de 1938 –yo iba a cumplir 29 años– los* SB-2, *bombardearon Alfambra y regresando, ya sobre Formiche, un* Me-109 *nos derribó de una pasada tres aparatos, por explosión de uno de ellos, transmitida a los demás. Murieron sus nueve tripulantes (14). Yo me encontraba en mi domicilio, en Valencia, para superar una fiebre muy alta, fruto de mi agotamiento físico, según el médico. Tuve que guardar cama durante una semana. Cuando me incorporé a mi puesto me dieron cuenta del mencionado y desgraciado percance, fruto sin duda de un descuido imperdonable por parte de las tripulaciones muertas. La tristeza me afectó de tal modo que estuve a punto de no querer hacerme cargo de mis deberes. Pero mi sentido de la responsabilidad superó mi depresión.*

En enero de 1938 fue capturado un Heinkel-111, *que aterrizó por error en una pradera de Guadalajara. Franceses y soviéticos mostraron inusitado interés por conocer sus características. Yo propuse a Hidalgo de Cisneros cargarlo de bombas y de combustible, y sin cambiarle los emblemas enemigos, me ofrecí a pilotarlo en un desfile aéreo que se celebraría próximamente en Salamanca, bajo la presidencia del Caudillo. Al pasar por la tribuna de Franco, le soltaría toda la carga de bombas. Pero mi proyecto fue absolutamente desestimado, por "motivos políticos". A veces daba la sensación de que los políticos de la República querían perder la guerra>>.*

(14) En la citada fecha el luego famoso alemán Balthasar se apuntó el derribo de los tres Katiuskas, de la primera y segunda Escuadrillas. Según Laureau murieron los tres tripulantes del primer avión (Minguell, Robles y Delgado), así como los tres del segundo (Mayoral, Vila y Ramón); sin embargo del tercero sólo falleció el ametrallador Nebreda salvándose Sepúlveda (piloto) y Díez (observador).

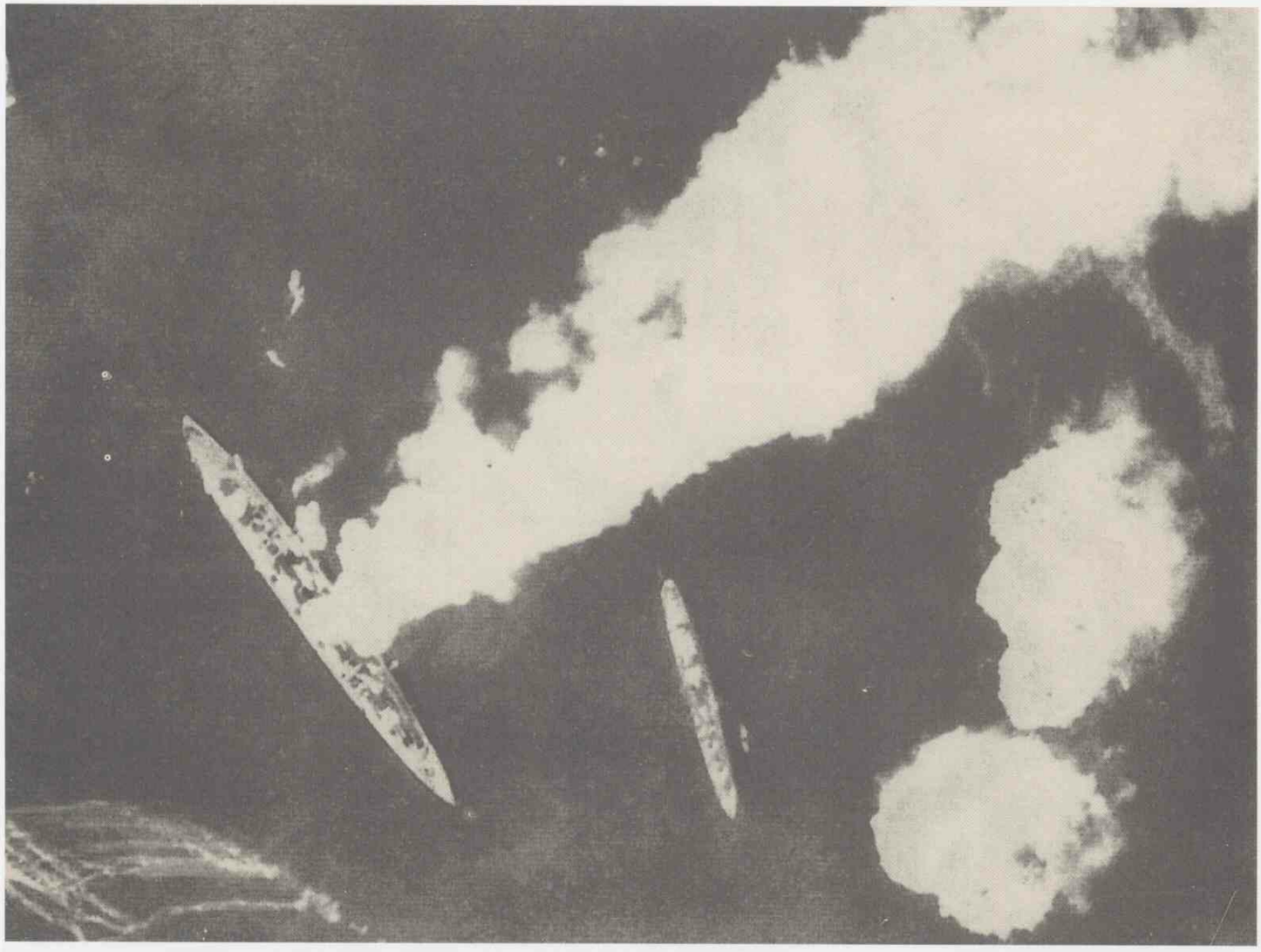
¿Qué hay de cierto sobre su idea de sobrevolar El Vaticano?

<<Aquella idea partió de mí y se la hice saber a Hidalgo de Cisneros. No



(Foto archivo del autor)

El crucero Baleares era el más moderno de la Escuadra Nacional.



(Foto archivo del autor)

El Baleares en llamas. Madrugada del 6 de marzo de 1938.

pensé en bombardear los lugares sagrados, sino en lanzar en paracaídas una gran pancarta que dijera que, al igual que los obispos italianos bendecían a las Unidades de la Aviación Legionaria, que venían a España para matar a españoles, también nosotros podríamos corresponder a tan indigno proceder. En una fotografía que llegó a mis manos, se veía a los obispos italianos bendiciendo a los aviones legionarios que vendrían a España ... el Katiuska *tenía autonomía suficiente para volar hasta Roma y regresar a Menorca, por ejemplo ... lo que si propuse muy en serio a Hidalgo fue bombardear la fábrica de aviones* CR-32 Fiat *de Turín. Me denegaron totalmente el proyecto. Decían los políticos que la República no podía incrementar la espiral de la guerra ... estabamos condenados a sufrir sólo golpes y más golpes. No nos dejaban devolverlos. En realidad, más que hacer la guerra, sólo la sufríamos nosotros>>.*

¿Cómo atacó al crucero Baleares?

<<El 6 de marzo de 1938 estaba en Los Llanos (Albacete), visitando el E.M. de la Zona Centro-Sur. Su Jefe, el teniente coronel Alonso Vega, me dijo que mi instancia no podía ser más oportuna. Se había recibido la noticia de que el crucero Baleares *había sido torpedeado por nuestros destructores, que se encontraba escorado y ardiendo al este del cabo de Palos. Me pidieron que saliera para realizar un reconocimiento, pues no se lo creían. Llamé por teléfono a San Clemente para que prepararan una patrulla de tres aviones, contando con el mío. Salimos con la dotación habitual de bombas y con cámara fotográfica. Desde el cabo de Palos pusimos rumbo 90º. Ochenta kilómetros después sólo se veía la costa de Argelia. Viramos a rumbo norte y al poco mi observador me dijo que veía humo en la lejanía. Llegamos al lugar y éste era el cuadro que se ofrecía a nuestros ojos: el* Canarias, *gemelo del escorado y humeante* Baleares, *abandonó sus labores de auxilio y salió a toda máquina hacia Mallorca. Pensé en seguirle y bombardearle. Quizás hubieramos obtenido dos por el precio de uno. Pero cambiando impresiones con mi observador-navegante, llegamos a la conclusión de que la finalidad superior que se nos había encomendado era buscar y, en su caso, rematar al* Baleares.

(Foto cortesía de Eusebio Alonso).

El aviador-pintor Eusebio Alonso con uniforme de vuelo en 1938.

Dimos una vuelta en redondo para que se apartaran los buques extranjeros que rescataban náufragos, según las leyes del mar. Se retiraron todos. El Baleares, *pese a su estado comatoso, nos disparó con parte de su artillería, aunque sin precisión alguna. Le lanzamos las dieciocho bombas disponibles, alcanzándole con no menos de seis. Aterrizamos en Los Alcázares, recargamos los aparatos con bombas y combustible y volvimos al lugar del ataque. Ya no había barco alguno allí. Sólo flotaban objetos y enseres sobre aguas sucias y negras. regresamos a San Clemente y yo seguí a Los Llanos, a dar parte de nuestro servicio* (15)>>.

¿Qué hizo en la ofensiva sobre Valencia?

<<A principios de marzo de 1938, la 1ª Escuadrilla, la de los soviéticos hasta entonces, pasó al mando del teniente Cecilio Rodríguez López. Los pilotos rusos comenzaban a abandonar España, en virtud del pacto Molotov-Von Ribbentrop. El 2 de junio de 1938 una Escuadrilla de SB-2 *bombardeó La Cenia (Tarragona), un nido de la Legión Cóndor. Fueron abatidos cuatro* Katiuskas *por la artillería antiaérea de 88 mm. Dos cayeron sobre San Mateo y Torreblanca (Castellón), respectivamente, uno sobre Sagunto (Valencia) y otro sobre Algoría (Alicante) (16). Este servicio sobre La Cenia fue ordenado, como todos, por el Estado Mayor de Aviación y yo como Jefe del Grupo, designaba la Escuadrilla que debía realizarlos. En este servicio no se llevaron a cabo las tácticas debidas, si bien el simple hecho de su realización no eximía de sacrificios. Este funesto servicio influyó mucho en mi ánimo, pues si la pérdida de un sólo tripulante de* Katiuska *dañaba mi alma irreparablemente, la de varios de mis valientes hombres multiplicaba infinitamente mis angustias. Sin embargo, por fortuna, aquel bombardeo sobre La Cenia, no dañó mi responsabilidad ni mi sentido del deber. Mi futuro bombardeo sobre La Cenia, del 16 de diciembre del mismo año, ya bullía en mi mente mucho antes de la catástrofe del 2 de junio de 1938 (17).*

Recuerdo que en mayo y junio se realizaron bombardeos durante la ofensiva nacionalista sobre Valencia, pero no puedo precisar fechas, ya que perdimos los partes del Estado Mayor y en mis notas no constan. Puedo afirmar sin embargo que durante toda la guerra se perdieron cuarenta y siete Katiuskas (18)>>.

Háblenos sobre su actuación en la batalla del Ebro

<<Desarrollamos una gran actividad. Volábamos la mayoría de las veces sin protección de caza. El 9 de agosto de 1938 fue derribado un Katiuska *cerca de Tárrega, tras bombardear Alfarrás y el puente sobre el Noguera Ribagorzana. El día 12 perdimos dos aviones, uno sobre Batea y otro cerca de Reus, ambos por acción de la caza. El día 24 el fuego de la artillería antiaérea nos derribó otro aparato sobre Villalba.*

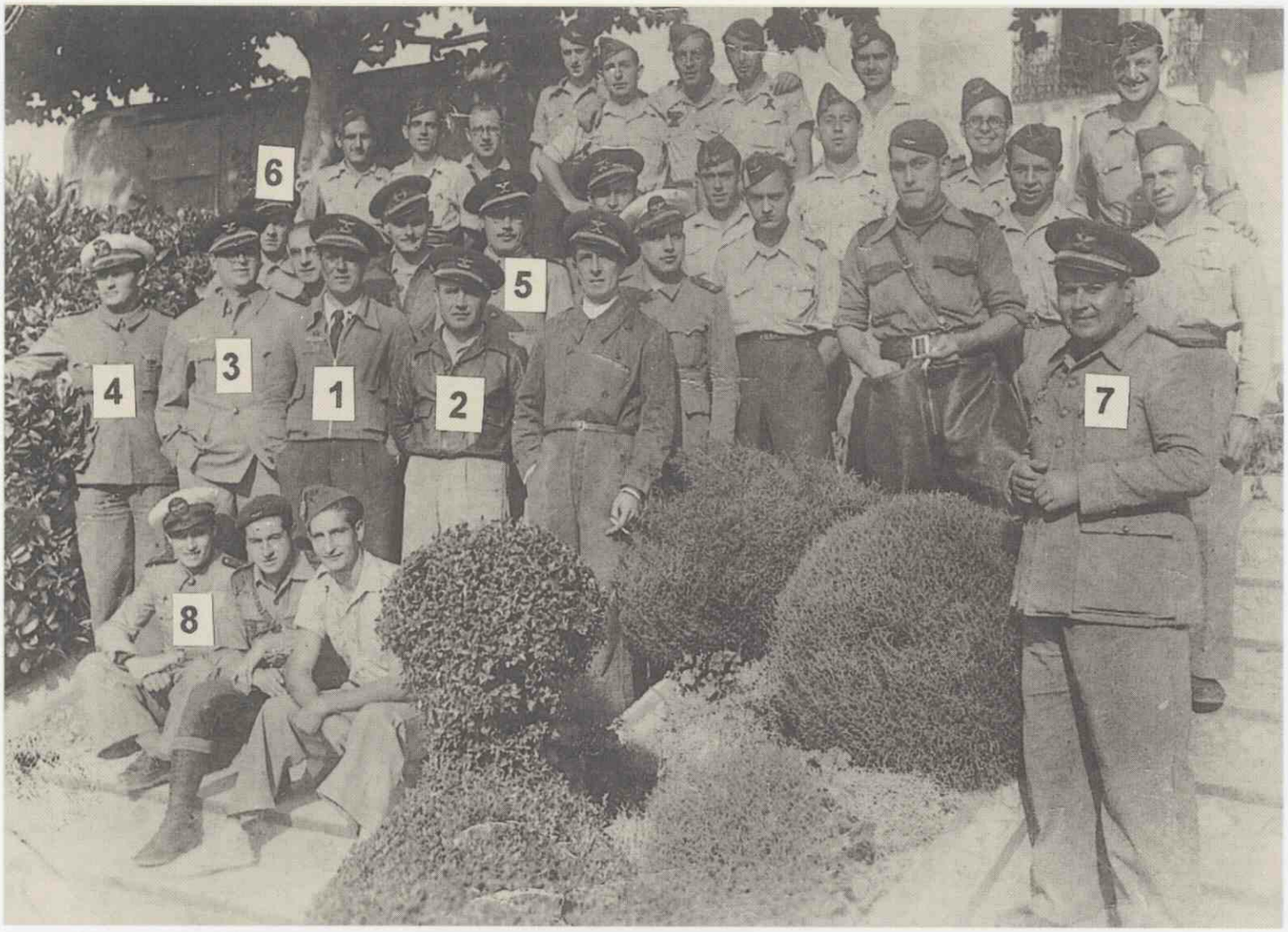
---

(15) Ningún historiador de los consultados ratifica el testimonio de Mendiola. En CRÓNICA DE LA GUERRA ESPAÑOLA se afirma que: "ignorando que las averías sufridas por el **Baleares** fueron mortales, la aviación gubernamental salió al amanecer para atacarlo. Pero en realidad, los buques que halló y bombardeó, sin alcanzarlos, fueron el **Canarias** y dos destructores ingleses, llegados para recoger a los sobrevivientes.

(16) Tanto Jesús Salas Larrazábal como Laureau, en las obras citadas, coinciden en afirmar que en el bombardeo de La Cenia del 2 de junio de 1938 fueron abatidos cinco Katiuskas. En el primero fallecieron Minguell, Robles y Delgado; en el segundo se salvaron Ramírez, Alunir y Enríquez; en el tercero murió Grau, salvándose Miñana y Medina; en el cuarto se salvaron los tres tripulantes, Badía, Martín y Baltanás y en el quinto murieron Baile y Caravaca, salvándose Justito.

(17) Mendiola, como hemos visto tenía una marcada obsesión con respecto a los alemanes nazis, a quienes despreciaba y odiaba. Nunca les perdonó los bombardeos de Guernica y Almería ni el ataque del que fue objeto por parte del **Deutschland**.

(18) Ver la nota número 13.



(Foto cortesía de Leocadio Mendiola).

Miembros del Grupo 24 identificados por ex componentes del mismo. 1 Leocadio Mendiola, 2 Ananías Sanjuan, 3 Francisco Vega, 4 Jaime Vallhonrat, 5 Juan Sospedra, 6 Juan Vigil, 7 Martínez, 8 Juan Capdevila.

Pérdidas muy lamentables, pero no excesivas, teniendo en cuenta que nos pasabamos el día en el aire. El 2 de septiembre de 1938 sufrimos una catástrofe sobre Monterrubio de la Serena (Badajoz): la 4ª Escuadrilla sufrió la pérdida instantánea de tres Katiuskas, *en una sola pasada del* Fiat *de Ángel Salas Larrazábal. Estalló el* Katiuska *del jefe de patrulla y la explosión se transmitió a los otros dos aparatos, en una horrible bola de fuego, según los testigos. Fue un día de dolor y luto para todo el Grupo, por la pérdida de nueve compañeros (19). Ricote aterrizó en Almodóvar del Campo (20). Era inconcebible que ninguno de los tripulantes de los nueve aviones se percatara de la proximidad del* Fiat, *avión de velocidad inferior a la de los nuestros, y sobre territorio propio. Aquél mismo día ordené el cambio en la 4ª Escuadrilla designando para el mismo a Jaime Mata Romeu, hombre de mi escuela y de mi sistema, siempre identificado conmigo.*

El 9 de septiembre de 1938 sufrí un accidente en Bañolas (Gerona), probando un Katiuska *que había sido reconstruido aprovechando los restos de dos. En Bañolas teníamos el taller móvil del Grupo, mandado por el competente brigada Gárate. Metí gases a fondo para despegar, pero no actuaba el timón de profundidad. El avión se fue al aire. Delante tenía un barranco. Viré un poco a mi izquierda, al plato, metiendo pie. Sólo tuve tiempo de cortar los contactos de ambos motores y replegar el tren. El avión tocó el suelo con el plano izquierdo, incendiándose el motor y bloqueando el cierre de la cabina. Desesperadamente, la rompí con mi cabeza. Me quemé toda la cara. El traje de cuero salvó mi cuerpo de las llamas. Pude ver salir por su pie al ametrallador, Amancio Baltanás Franco. Me hospitalizaron en el hotel Continental de Gerona. El médico, un polaco me aconsejó que no me rascara la cara. Me quedé sin vista cerca de un mes a causa de las costras. Me reconocieron tres oftalmólogos, quienes diagnosticaron que mis ojos estaban sanos. Dominé mis intensos picores en la cara durante un mes. Al fin pude reincorporarme a mi puesto en Reus. Tres días después, todavía con costras en la cara, salí con una formación de bombardeo hacia el frente de Teruel. Venía conmigo, como observador-navegante, el mayor Adrián Bragado Gallardo, mi jefe de Estado Mayor, procedente de la Aeronáutica Naval. Era una gran persona, muy amigo mío. Mis tripulantes decían que si me derribaban y me tomaban prisionero, mis captores se morirían del susto a causa de las costras de mi cara, tomándome por un extraterrestre. Bromas aparte, yo había determinado que jamás me cogerían vivo. Siempre llevaba conmigo mi* Astra 45.

El otro accidente de Gerona sucedió en el lago de Bañolas. Un mal día de aquel verano de 1938, el jefe de patru-

(19) (20) Laureau se equivoca al dar por muerto a Ricote en esta acción del 2 de septiembre de 1938. Es más cierto lo que afirma Jesús Salas de que su hermano Angel derribó los Katiuskas pilotados por Blas, Monzonis y Pavía. Nueve aviadores republicanos muertos en una sola pasada del Fiat.

lla, teniente Santiago Ramón Prior, tuvo la insensata idea de exhibirse ante la colonia de veraneantes del lago, arrastrando a sus dos puntos. Las hélices del Katiuska *de Ramón Prior tocaron el agua, levantando sendos chorros de agua que cegaron a los puntos, los cuales chocaron violentamente contra la superficie del lago. Esta nefasta exhibición nos costó la pérdida de seis hombres y dos aviones. Se salvaron Ramón Prior y sus tripulantes. Su* Katiuska *cayó en la orilla del lago, resultando con serios desperfectos. Dí de baja en el Grupo al mencionado teniente>>.*

¿Cómo se llevaba un hombre apartidista como Vd., con los Comisarios Políticos?

<<En el Grupo 24 no se hablaba de política. Al hacerme cargo del mando del Grupo me asignaron al Comisario Francisco Vega Sánchez, perteneciente al Partido Comunista, a quien le habían ordenado volar, pero no tenía ninguna especialidad como aviador. En Reus le propuse volar a La Cenia para recoger un avión. Puse al otro piloto como ametrallador de cola y acomodamos al Comisario en el puesto del observador. Sólo tenía que mirar. Bajé para ver de cerca un barco de pesca. Pregunté al Comisario cómo se hallaba, pero no me contestaba. Insistí y me confesó que no se encontraba bien. Cuando aterrizamos en La Cenia tuvieron que sacarlo del avión y llevarlo al botiquín para reanimarle. Le dije que si quería regresar conmigo a Reus y me contestó que, de vuelos ni hablar, que había pasado unos momentos malísimos. Cuando regresó al día siguiente me dijo que quería renunciar a su cargo, de lo cual le hice desistir. El Comisario Vega cumplía con su cometido con discrección y sin molestar>>.

¿Qué hay sobre su Placa Laureada de Madrid?

<<En agosto de 1938, Carlos Núñez Mazas, Subsecretario del Aire, firmó la disposición mediante la cual el juez instructor, teniente coronel D. Alfonso de los Reyes, abría el preceptivo plazo de diez días para aportación de testimonios contradictorios o "capaces de modificar la apreciación de los hechos", en el trámite administrativo de concesión de la Laureada (21). Transcurrieron dichos diez días y nadie dijo

(21) En la disposición número 16.688 de 29 de agosto de 1938 (D.O. nº 223) del miércoles 31 de agosto se puede leer el mejor elogio que jamás se haya dedicado a Mendiola:

"En cumplimiento de lo que dispone ... el artículo 18 del Reglamento para la concesión de la Placa Laureada de Madrid, de 16 de mayo de 1937 ... y practicadas todas las diligencias que se estimaron útiles en el expediente instruido para otorgar aquella condecoración al mayor piloto D. Leocadio Mendiola Núñez, tengo el honor de exponer a V.S. lo siguiente:

Que del conjunto de declaraciones recibidas y de los documentos aportados al expediente, resulta que la actuación del mayor D. Leocadio Mendiola Núñez ha sido, no solamente ejemplar, sino única entre los pilotos de nuestra República.

De las pruebas practicadas y averiguaciones hechas, brotan con fuerza incontrastable una serie de hechos heroicos, de los cuales ha sido principal actor el mayor Mendiola. Tomó parte, mandando primero una Escuadrilla y después un Grupo de bombardeo, en infinidad de servicios perfectamente logrados, siguiendo los objetivos pese a las defensas antiaéreas y a la caza enemiga; ésta última, la más de las veces, en número muy superior de aparatos a los mandados por el mencionado mayor.

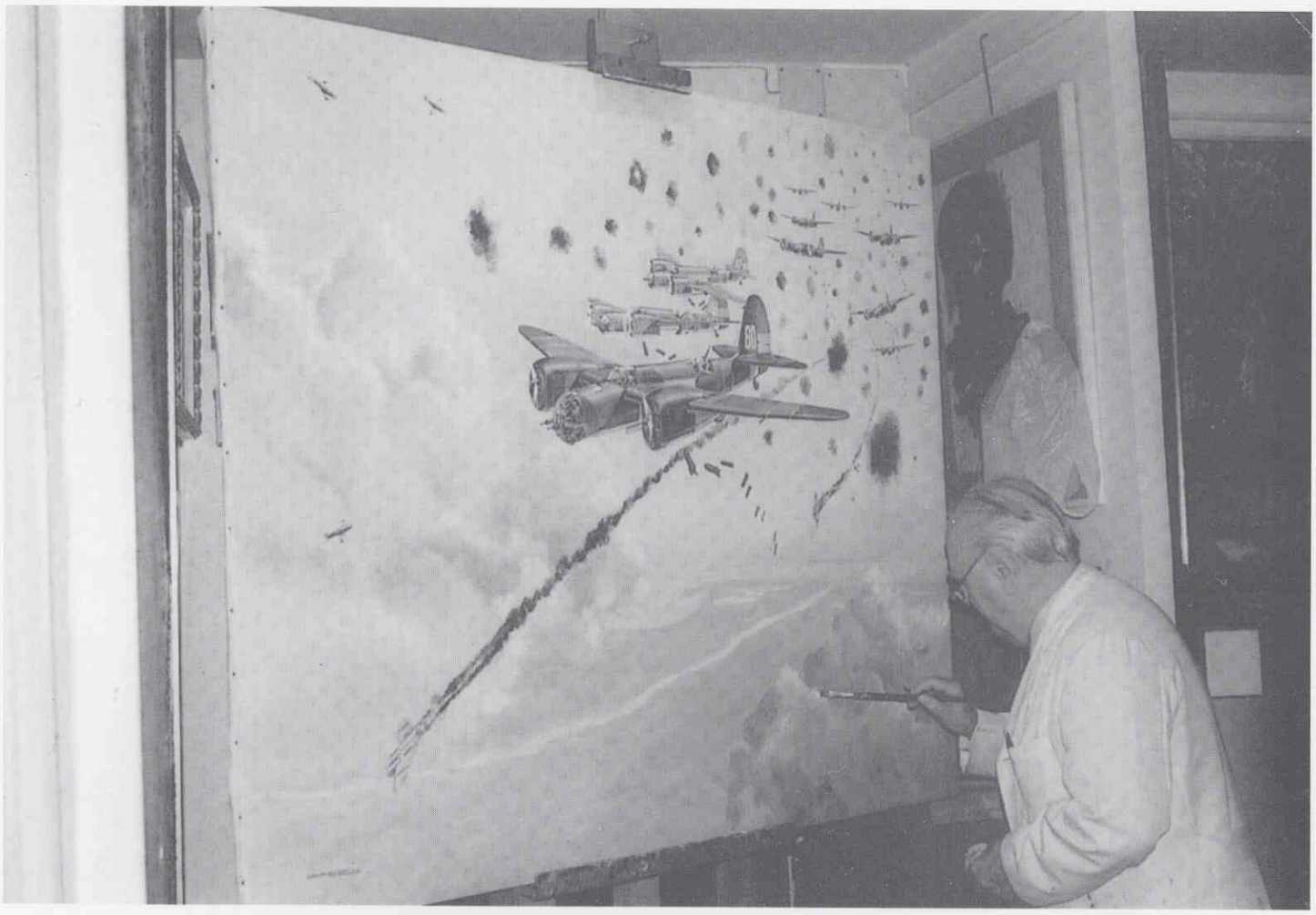
No existe en todo el Arma un ejemplo de constancia en el servicio como el del mayor Mendiola, habida cuenta que vuela desde los comienzos de la guerra ininterrumpidamente.

Es todo lo que tiene que manifestar a V.S. el Jefe, en funciones de Juez, que suscribe.

Barcelona, 26 de agosto de 1938.- El Teniente Coronel, Juez Instructor, Alfonso de los Reyes. Rubricado".

(Foto cortesía Vicente Moliner)

Algunos miembros del Grupo 24 (De izda. a dcha.) Antonio Tellería Igarzua, Jaime Vallhonrat Puigbonet, Francisco Vega Sánchez, Leocadio Mendiola Núñez, Adrían Bragado Gallardo, Juan Caldevilla Cecilia y el ametrallador Bonilla.



(Óleo de Eusebio Alonso) Museo de Aeronáutica y Astronáutica

D. Eusebio Alonso Esteban dando los toques finales al cuadro que representa el bombardeo de La Cenia.

al juez instructor nada contra mis merecimientos. Al menos, no existe constancia al respecto. El 5 de febrero de 1939 despegó de Figueras (Gerona) una avioneta Spartan Executive, *con rumbo a Francia. En el despegue chocó contra una cisterna de gasolina, incendiándose. Murió el piloto Juan Quintana Ladrón de Guevara y resultó muy grave el copiloto, Ramón Arnot Monserrat. Este aparato transportaba la valija y la documentación acreditativa de la concesión de mi Laureada.*

Me pregunto como es posible que publicado el fallo del juez instructor, tanto en el Diario Oficial como en la Gaceta de la República del día 31 de agosto de 1938, no fuera publicado más tarde el resto del procedimiento administrativo. O hubo negligencia o mala fe. Hubiera llevado muy orgulloso sobre mi pecho la Laureada, "por estar muy bien ganada", como dice la canción de la Cruz de Guerra>>.

¿Cómo bombardeó La Cenia?

<<Tenía metida en la cabeza la idea de bombarderar a los alemanes en su propia madriguera. Ello constituía una acción bélica realmente histórica, por los siguientes motivos: en La Cenia, la Legión Cóndor había concentrado toda su aviación de caza y gran número de bombarderos. Tenían cubierto todo su espacio aéreo por moderna artillería antiaérea, con tiro de repetición, con la táctica de efectuar conos de fuego a tres alturas distintas sobre el mismo punto, todo ello controlado por un incipiente pero eficaz radar. Las barreras de fuego antiaéreo eran tridimensionales, es decir, cubrían el espacio tanto vertical como horizontalmente. La Jefatura de Aviación no quería autorizarme tal bombardeo, pues estimaba que constituiría un suicidio. Yo les recordaba que los alemanes tenían dos grandes deudas con la República: el bombardeo aéreo sobre Guernica y el naval sobre Almería. A todo ello añadía yo la deuda personal del Deutschland *sobre mis* Katiuskas *que estuvieron a punto de matarnos. Después de mucho insistir el general Hidalgo de Cisneros me llamó:*

"Buenos días Mendiola, le habla el general Hidalgo.

Buenos días, mi general, a sus órdenes.

Le llamo para decirle que no le autorizo el asunto ese.

Perdone mi general. Para eso me llama Vd., ¿para mortificarme una vez más?

No, no, espere Mendiola. No me corte la oración, déjeme terminarla. No le autorizo, pero para su satisfacción y sus fervientes deseos lo tolero. Espero su aviso cuando termine y piense que le acompañaré con mis sentimientos y pensamientos. Mucha suerte, un cariñoso abrazo y no olvide que espero impaciente el resultado del problema.

Mil gracias, mi general. Y confíe en que pondré en ello mi mayor empeño".

El día 16 de diciembre despegamos en rombo de patrullas doce Katiuskas. *Nueve aparatos eran de la 4ª Escuadrilla, basada en Celrá (Gerona) y los tres restantes de la 2ª, de Bañolas. Pusimos rumbo a Palma subiendo a 4.500 m. Desde Palma pusimos rumbo sur hasta la altura de Castellón. Una vez en la costa puse rumbo al objetivo. Realizamos el bombardeo a 4.000 m., en orden abierto, de sur a norte. Nos*

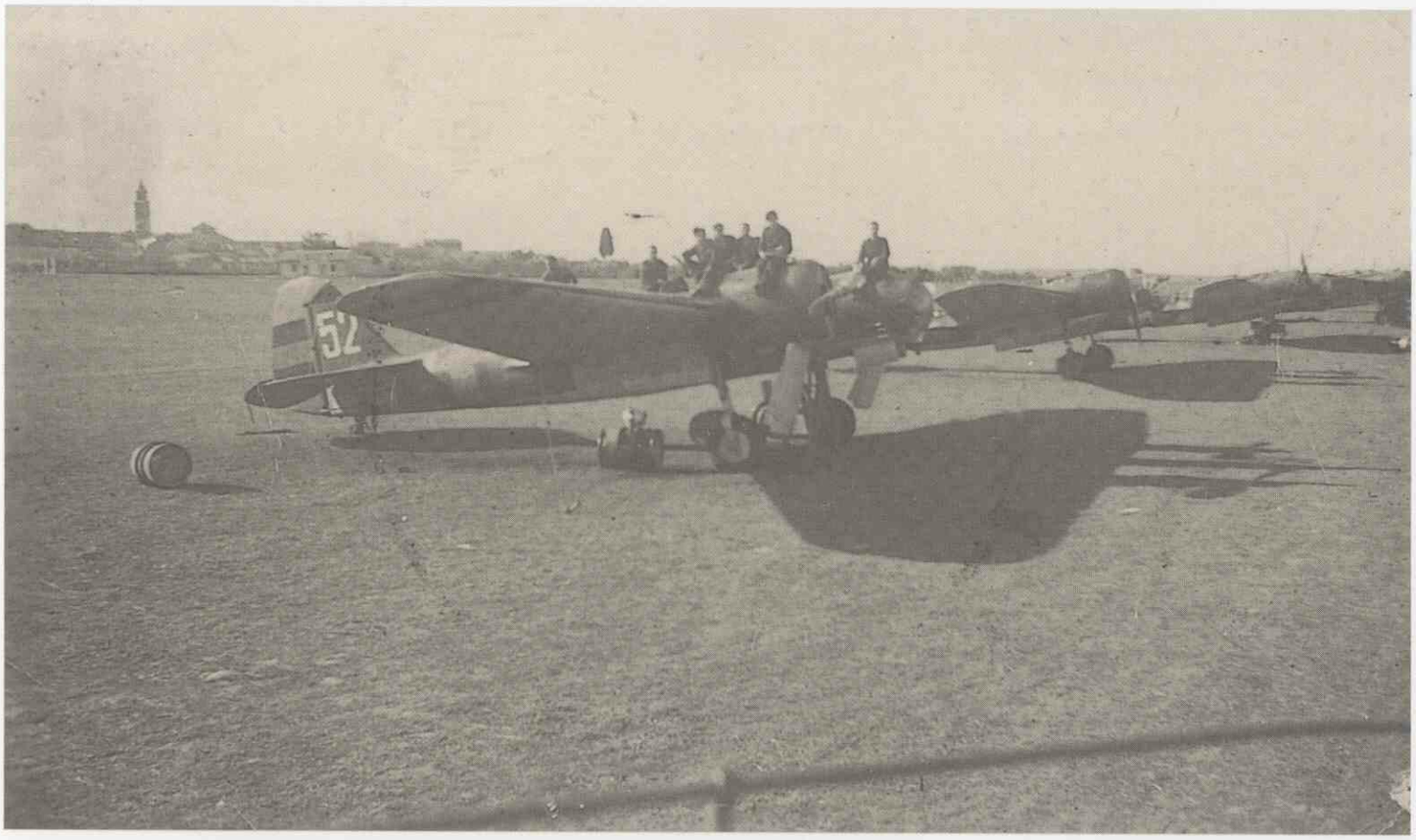
recibió una espantosa barrera de fuego antiaéreo. Pero nuestra rígida disciplina y la fortuna disminuyeron nuestros males. Fue alcanzado el avión de Francisco Gómez Fernández, que mandaba la patrulla de mi izquierda. Murieron él y su ametrallador el teniente Sánchez. Se salvó saltando en paracaídas, su observador Rafael Ballester Linares. El otro Katiuska *derribado, también por el fuego antiaéreo, fue el de José López Ricondo, muriendo él y su ametrallador José Fuentes Verdú. Se salvó lanzándose en paracaídas, el observador Ricardo Aresté Yebes, quien posteriormente fue recogido en nuestras líneas. Perdimos la vida de cuatro camaradas y dos aviones. Rafael Ballester Linares fue apresado por los alemanes, quienes le sentaron a comer con ellos. Le revelaron que no sólo conocían nuestro proyecto de bombardear La Cenia, sino también quien mandaría la formación. Sin duda, tenían un magnífico Servicio de Inteligencia. Más tarde supe que nos siguieron con su todavía primitivo radar desde que despegamos hasta casi llegar a La Cenia. No nos interceptaron con su Caza por puro milagro.*

Conseguimos destruir en tierra seis o siete Me-109, *alcanzando por metralla a otros aviones. Destruimos la caseta del campo y dejamos la pista de vuelo convertida en una criba de hoyos. Debo resaltar a mi observador, Juan Capdevila Cecilia, quien llevó a cabo la ejecución del bombardeo y a Jaime Mata Romeu, quien mandaba la patrulla de mi derecha. Todo esto denota el inmenso grado de compenetración, responsabilidad y amistad que unía a todos los miembros del Grupo 24. Todos hubieran venido conmigo a La Cenia a vencer o a morir. Habíamos demostrado a la Legión Cóndor que no eramos mancos>>.*

¿Cómo y porqué fue a Francia y regresó a España?

<<En febrero de 1939, Hidalgo de Cisneros nos ordenó marchar a Francia para recoger nuevo material aéreo. Quienes pasaron en vuelo quedaron concentrados en el aeródromo de Toulouse. Yo tuve que pasar la frontera a pie, a causa de la estrecha vigilancia que la caza enemiga efectuaba sobre las carreteras que llevaban a la frontera. El día 8 de febrero (yo cumplía 30 años) lo pasé con dos compañeros, muertos de frío, saboreando un puñado de nieve. Conmigo venía mi hermano Juan, sargento de aviación. Conseguimos llegar al campo de Argelés-Sur-Mer tras incontables sufrimientos. A finales de febrero nos dejaron viajar en tren a Toulouse. En compañía de Dámaso Alvarez Monteagudo fuí alojado en un hotel, donde sólo quedaba la tripulación del DC-2, *al servicio de Alvarez del Vayo, Ministro de Relaciones Exteriores. Había fracasado la entrega de los sesenta y dos* Katiuskas, *que fueron devueltos por los franceses a la U.R.S.S. En los primeros días de marzo el Gobierno Francés había reconocido al de Franco. Los franceses se incautaron del avión Alvarez del Vayo. Su piloto, Esteban, era un hombre de mi confianza y me pidió que me hiciera pasar por su copiloto, para volar a Albacete.*

Cuando llegamos a Albacete, el compañero Alonso Vega, nos recibió con deprimentes palabras: "con lo tranquilos que estabamos aquí, sólo nos faltaba que llegarais vosotros a perturbar el orden". Le reproché agriamente sus palabras, diciéndole que en la playa de Argelés-Sur-Mer yacían medio millón de españoles sobre la arena, con el cielo como techo. A los dos días de regresar a España me enteré de que se había formado la "Junta Casado", dispuesta a la rendición total. Volé a San Clemente y Ananías Sanjuan me informó que había recibido la orden de bombardear con tres Katiuskas *al 5º Regimiento, el cual se oponía a la rendición casadista. Reuní*



(Foto cortesía Gregorio Gutiérrez García)

Entrega en Barajas de los aviones de la República. 29 de marzo de 1939.

(Foto cortesía Vicente Moliner).

Supervivientes de la 4ª Escuadrilla de Katiuskas.Granada 1993. Actos conmemorativos del traslado de los restos mortales del general D. Emilio Herrera (De izda. a dcha.) Manuel Gallardo, Vicente Moliner Pérez, Jaime Mata Romeu, Ricardo Aresté Yebes, Gregorio Gutiérrez García y Eusebio Alonso Esteban.

a los nueve tripulantes y les supliqué que no lanzaran ni una bomba sobre nuestras propias tropas, que no podíamos acabar la guerra matando a nuestra propia gente. Arrojaron sus bombas en el lago de Tarancón. Se enteró de ello Ananías y al regreso de los tres aviones, reunió a los tripulantes y les amenazó con penas gravísimas, fusilamiento incluido. Tuve que intervenir y evitar males mayores>>.

¿Cómo finalizó la guerra para Vd.?

<<El Gobierno de Madrid me nombró Comandante Militar de Murcia. Un disparate, en medio de aquella descomposición final. Varios oficiales me recomendaron que pasara a ver al jefe del Sector Aéreo, comandante D. Abelardo Moreno Miró, mi antiguo jefe de la 3ª Escuadrilla en León. Este buen hombre me advirtió que me estaban esperando en la Comandancia de Murcia para pegarme cuatro tiros. Salvé mi vida escuchando su consejo.

La Junta de Casado ya había entablado con el Gobierno de Burgos los términos de la rendición. El 27 de marzo de 1939 tuvo lugar una reunión en Albacete, para tratar de entregar los aviones en Barajas. Allí estabamos el coronel D. Manuel Cascón Briega, el teniente coronel Alonso Vega, el mayor José María del Romero, el capitán Julián Barbero y yo mismo (22). El coronel Cascón nos informó ampliamente sobre lo tratado en Madrid con la Junta de Casado. Nos dejó en libertad para cumplir el último, el más penoso y acaso el más peligroso de los servicios: entregar los aviones en Barajas. O marchar al exilio. Quienes eligieran esto último, dispondrían de barcos en Valencia para salir de España. Pedí al coronel Cascón que nos dejara intercambiar impresiones a los representantes de los diversos grupos. A la media hora volvimos a reunirnos y participamos al coronel que optabamos por abandonar España. Marché apresuradamente a San Clemente y a Tarazona para comunicar a todo mi personal la resolución adoptada: entrega o exilio. De los veinte Katiuskas *disponibles, diecisiete se entregaron en Barajas y los otros tres fueron utilizados para salir de España. Francia más tarde los devolvió al Gobierno de Franco. Máximo Ricote se encargó de la desagradable entrega de* Katiuskas *en Barajas.*

En dos automóviles, llegamos a Valencia ocho compañeros. En la Jefatura del Sector Aéreo no había nadie. Al rato me llegó el conductor diciéndome: ***"Mi teniente coronel, no sea Vd. idiota, lo de los barcos es un cuento, están llegando tropas de Casado ... yo me comprometo a llevarle a Vd. a Albacete, junto a su avión. Váyase de aquí, hágame caso"*** *(23). Deshicimos el camino de regreso a Albacete y nos detuvimos en Almansa, donde el mayor Romero tenía una Escuadrilla de* **Natachas**. *Nos ofreció la posibilidad de salir al extranjero desde allí. Llamé a Los Llanos y pude hablar con mi fiel amigo Adrián Bragado quien me comunicó que mandaría calentar los motores de mi* Katiuska *para cuando yo llegara.*

(22) Según Mendiola en aquella reunión no estuvo el coronel D. Antonio Camacho, como se afirma en Historia de la Aviación Española, IHCA 1988.

(23) Mendiola se enteró mucho después de que su conductor era falangista. Le salvó la vida un hombre de ideología opuesta a la suya. Jamás volvieron a verse.

(Foto archivo del autor)

El amargo exilio. París 1960 (De izda. a dcha.) Julio Muñoz Sánchez, Jaime Thorn, Leocadio Mendiola, Salvador Pomés, Arcadio Santos y Francisco Pérez Gallardo.

Llegamos a Los Llanos de madrugada, saliéndonos al encuentro el enérgico coronel D. Manuel Cascón Briega quien nos dijo que en modo alguno saldría nadie de allí en avión. Le tomé del brazo y le supliqué pasar a su despacho. Así lo hicimos. Romero, Juan Sospedra y yo estábamos sentados frente a él. Inmediatamente sonó el teléfono:

"Habla el coronel Casado, el Jefe de la Junta General. Póngame inmediatamente con el coronel Cascón.

Soy yo mismo, dime qué quieres

Manolo, te llegarán unos aviadores. Préstales toda clase de atenciones y facilítales todo cuanto necesiten, pues lo de los barcos de Valencia ha sido un fracaso. Como no hay tiempo para más, abrazos muy fuertes y que tengas suerte.

Menos mal, se han salvado Vds., *nos dijo Cascón dando un resoplido*

Quien se ha salvado ha sido Vd., *dijo uno de nosotros, al tiempo que los tres desenfundábamos las pistolas, sonrientes y apuntándole.*

¿Hubieran sido Vds. capaces de matarme? *preguntó el incrédulo Cascón.*

Le ha salvado a Vd. la llamada telefónica, *contestó uno de nosotros, enfundando las tres pistolas.*

Iba a salir el sol. Ananías Sanjuán ya había despegado. Le dije al coronel Cascón que en mi Katiuska *cabía una persona más. Se puso firme y me contestó:*

¡Soy el Jefe de Aviación y debo permanecer en mi puesto!

Mi coronel, le fusilarán, *dije al rígido coronel.*

¡Cometerán un grave error! *respondió Cascón.*

Mendiola, que tenga Vd. un feliz viaje y le deseo mucha suerte, *me dijo Cascón como despedida al tiempo que me abrazaba fuertemente. En ese momento tomaba tierra una patrulla de* Heinkel-111. *Yo despegué con mi* Katiuska, *a la derecha del último bimotor alemán que aterrizaba>>.*

¿Cómo le fue en el exilio?

<<Ananías y yo llegamos bien a Orán. Los aviadores franceses nos obsequiaron con bebidas calientes y pastas. Al rato desaparecieron nuestros recepcionistas y aparecieron unos camiones que nos llevaron a la antigua Prisión Civil. Allí estuvimos unas semanas y luego pasamos a un campo de concentración, cercano a Orán. A los tres meses pasamos al de Relizane, también alambrado y custodiado por senegaleses. Allí estuvimos dos años ... pasé tres años en Argelia. Cuando nos soltaron pude vivir de un subsidio de mil francos mensuales que me enviaba el Gobierno Español en el exilio.

En Orán falleció el capitán Juan Sospedra, mi viejo amigo y jefe de observadores cuando yo mandaba la 3ª Escuadrilla de Katiuskas. *Murió por infección pulmonar, tras haber salido relativamente bien de la amputación de una pierna que se le congeló durante el vuelo. Me encargué de su sepelio en el cementerio de Orán. Asimismo, envié a su viuda que vivía en La Ribera, junto a Los Alcázares, la documentación del entierro y el número del nicho en que fue inhumado su marido.*

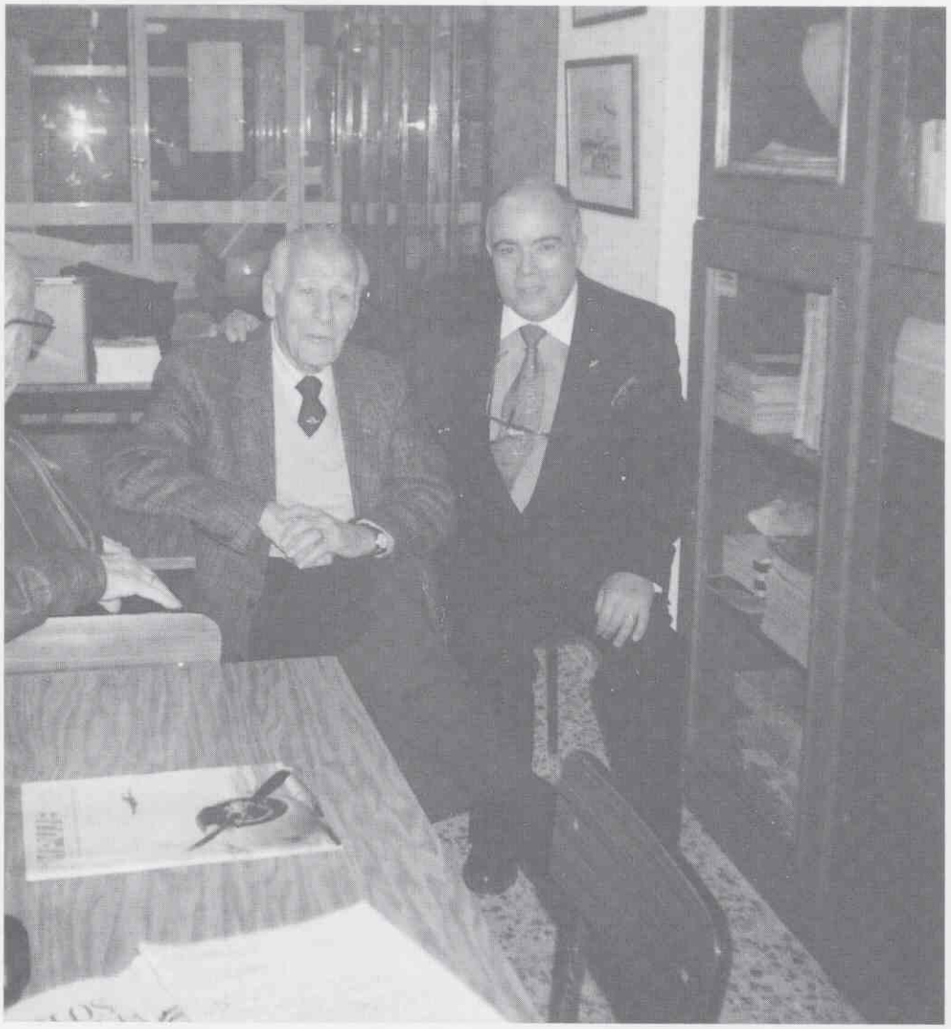
A principios de octubre de 1942 salí de Casablanca hacia México, en el Niassa, *un buque portugués. Primer susto: nos detuvo un submarino alemán frente a las Canarias. Nos inspec-*

(Foto archivo del autor)

Aspecto del campo de refugiados francés de Árgeles-Sur-Mer. febrero 1939.

cionó y nos dejó seguir la singladura. Volvieron a detenernos en Isla Trinidad, para pasar otra inspección y desembarcar el cadáver de una niña de cinco años que había fallecido a bordo. Los británicos no permitieron tal desembarco y tuvimos que depositar en el mar los restos de la pobre criaturita, entre sollozos.

Llegamos a Veracruz y nos dieron a cada uno quinientos pesos. Por fin pudimos tomar una cerveza. Llegamos en ferrocarril a México, D.F. y nuestros amigos nos fueron colocando en diversos lugares de trabajo. Antonio Molina (Comandante Jefe de la Región Aérea de Madrid), Joaquín Ramos (mecánico de Aviación), Fernando Medina (armero) y yo, fuimos empleados en una fábrica de estufas. Pasé en México veinticinco años y trabajé también en otras empresas: en ***Laboratorios Químicos Farmacéuticos IQFA, S.A.****; en una fábrica de cortinas y puertas metálicas, propiedad de D. Julián Marina, un español; y en la* ***Compañía Litográfica Mexicana****. También fuí instructor de vuelo. Volaba una* ***Piper*** *y otras avionetas. Hice allí unas 6.000 horas de vuelo>>.*



(Foto archivo del autor)

En la sede de ADAR. Leocadio Mendiola y Vicente García Dolz.

(Foto cortesía Leocadio Mendiola)

El día 11 de junio de 1997 D. Leocadio Mendiola y su esposa Dª. Concepción Blanco Berasaluce fueron objeto de sinceros agasajos por parte de las máximas autoridades del E.A. y de su Servicio Histórico y Cultural. En la instantánea los homenajeados en compañía del Tte. General D. Juan Antonio Lombo (JEMA), General de División D. Carlos Hidalgo García (Jefe del SHYCEA) y el General de Brigada D. Miguel Ruiz Nicolau (Director del M.A.A.).

¿Cuándo regresó a España?

*<<Volví en febrero de 1967. En México no había Embajada de España, sólo un Encargado de Negocios. Rellené el formulario de la solicitud y en la casilla donde se preguntaba: **¿En qué bando hizo Vd. la guerra de España?**, puse la verdad llana y simple: **En el bando del Gobierno legal de España**. Al día siguiente me llamó el Encargado de Negocios y tuteándome, me recomendó que quitara el adjetivo **"legal"**. Me dijo que yo le tuteara también, pues había sido igualmente aviador militar, aunque en el bando vencedor. En el breve plazo de un mes me dieron permiso para volver a España.*

Cuando llegué a España me esperaba Jaime Mata, quien me dió trabajo en su empresa de tornillería y tuercas en Cornellá. Allí me quedé como cajero contable, hasta que me llegó la jubilación por edad. Jamás fui molestado en España>>. ■

Aviones británicos en España durante la Segunda Guerra Mundial

Javier Aranduy Laiseca

A la hora de pensar en internamientos, siempre nos vienen a la cabeza países como Suiza o Suecia, en los que raro era el día en que no aterrizara un avión tocado buscando refugio dentro de sus fronteras, pero lo cierto es que España también fue un destino bastante habitual. Entre 1939 y 1945 se enfrentaron por el dominio de los cielos de Europa y el Norte de Africa dos bloques: las potencias del Eje y las Aliadas. Fueron años durante los que, a pesar de nuestra relativa neutralidad, los incidentes y las visitas inesperadas sucedieron con bastante frecuencia. Las violaciones del espacio aéreo eran muy comunes, y ocurrían sucesos como ametrallamientos de buques con bandera española, e incluso derribos. Eran años de tensa neutralidad, aderezados por continuos incidentes más o menos graves. Los disparos de la DCA a los aviones que violaban nuestro espacio aéreo estaban a la orden del día; unas veces disparos de advertencia y en más de una ocasión tirando a dar.

Por citar algunos, el 18 de diciembre de 1939, recién empezada la Segunda Guerra Mundial, a su paso por las proximidades del peñón de Gibraltar, un Ju-52 de Iberia que hacía la línea Tetuán-Sevilla, cayó incendiado. Se formularon muchas hipótesis, entre ellas y la que más peso tenía, la del derribo del trimotor por parte de las baterías de un destructor británico anclado en Gibraltar. El resultado de este lamentable incidente fue la muerte de todos los pasajeros, así como de la tripulación, mandada por el Cte. Eugenio Gros.

La respuesta española a este suceso no se hizo esperar, ya que pocos días después un avión de transporte cayó incendiado tras violar nuestro espacio aéreo. La cosa no terminó ahí, ya que en junio de 1940 fueron derribados dos aviones franceses que, en formación con otro, huían de la invasión alemana. Según consta en el informe, esta formación sobrevoló reiteradamente la línea de fortificaciones próxima a Gibraltar, al parecer con intención de aterrizar en su aeródromo. Uno de los aviones fue derribado cayendo al mar, mientras que el segundo, que había sido alcanzado capotó al aterrizar. Cinco meses después, el 8 de noviembre del mismo año, cayó derribado en aguas del Mediterráneo un Savoia SM-79 del Ejército del Aire sobre el que habían abierto fuego dos cazas de la RAF. El merodear por los alrededores de una escuadra británica y el ser un modelo idéntico al utilizado por la Regia Aeronáutica, fueron factores que en parte pudieron justificar este "error" o contundente advertencia, según por donde se mire...

El ser la Península Ibérica puerta del Mediterráneo y su cercanía a los frentes abiertos en el Norte de África y Francia, fueron factores decisivos para que sucesos de este tipo aconteciesen regularmente. Por otro lado, para los Estados Unidos y Gran Bretaña, nuestro país era obligado paso de sus aviones, que en vuelo "ferry" se incorporaban a través de Gibraltar a los combates que se libraban en África desde finales de 1942.

Si bien algunos de los aparatos que aterrizaron en España, lo hicieron por error de navegación, en muchos casos fueron las averías mecánicas durante misiones de guerra o vuelos de traslado, las causas de que terminasen sus días en nuestro suelo. Hay que tener en cuenta que todavía tardarían años en llegar sistemas de navegación como el inercial o el GPS y que la fiabilidad mecánica de los aviones mucho distaba de ser la de hoy en día.

A tenor de nuestra declaración como país no beligerante, era nuestra obligación el seguir las leyes internacionales; aunque realmente por nuestro carácter latino o más por intereses políticos, lo cierto es que aplicamos la ley con mucha menos severidad que los dos países antes reseñados. La práctica corriente en caso de aterrizaje era la incautación del aparato y el internamiento de la tripulación en uno de los campos destinados al efecto, como el de Miranda de Ebro, aunque también muchas tripulaciones fueron internadas en Alhama de Aragón, un pequeño pueblo de la provincia de Zaragoza donde vivían con bastante libertad y eran alojadas en los hoteles de la zona, como en las "Termas Pallarés", un balneario del pueblo. Normalmente, pasados unos meses se repatriaban a través de Gibraltar. Curiosamente, en Alhama fue internado el piloto norteamericano Charles "Chuck" Yeager, quien solamente tres años después se haría célebre al romper la barrera del sonido sobre el desierto de California en el prototipo X-1. Yeager había sido derribado con su Mustang bautizado "Glamorous Glennis" en honor a su novia, más tarde su esposa, sobre la Francia ocupada, consiguiendo gracias a la ayuda de la resistencia francesa evadir su captura y pasar los Pirineos junto a un malherido navegante de la RAF. Según cuenta en su autobiografía, guarda un buen recuerdo de los meses que pasó en España, e incluso a su vuelta se permitió llevar a sus compañeros un racimo de plátanos, que no habían visto ni olido desde que llegaron a Inglaterra.

Las víctimas, que desgraciadamente hubo en muchos de los internamientos, eran enterradas en la población más cer-

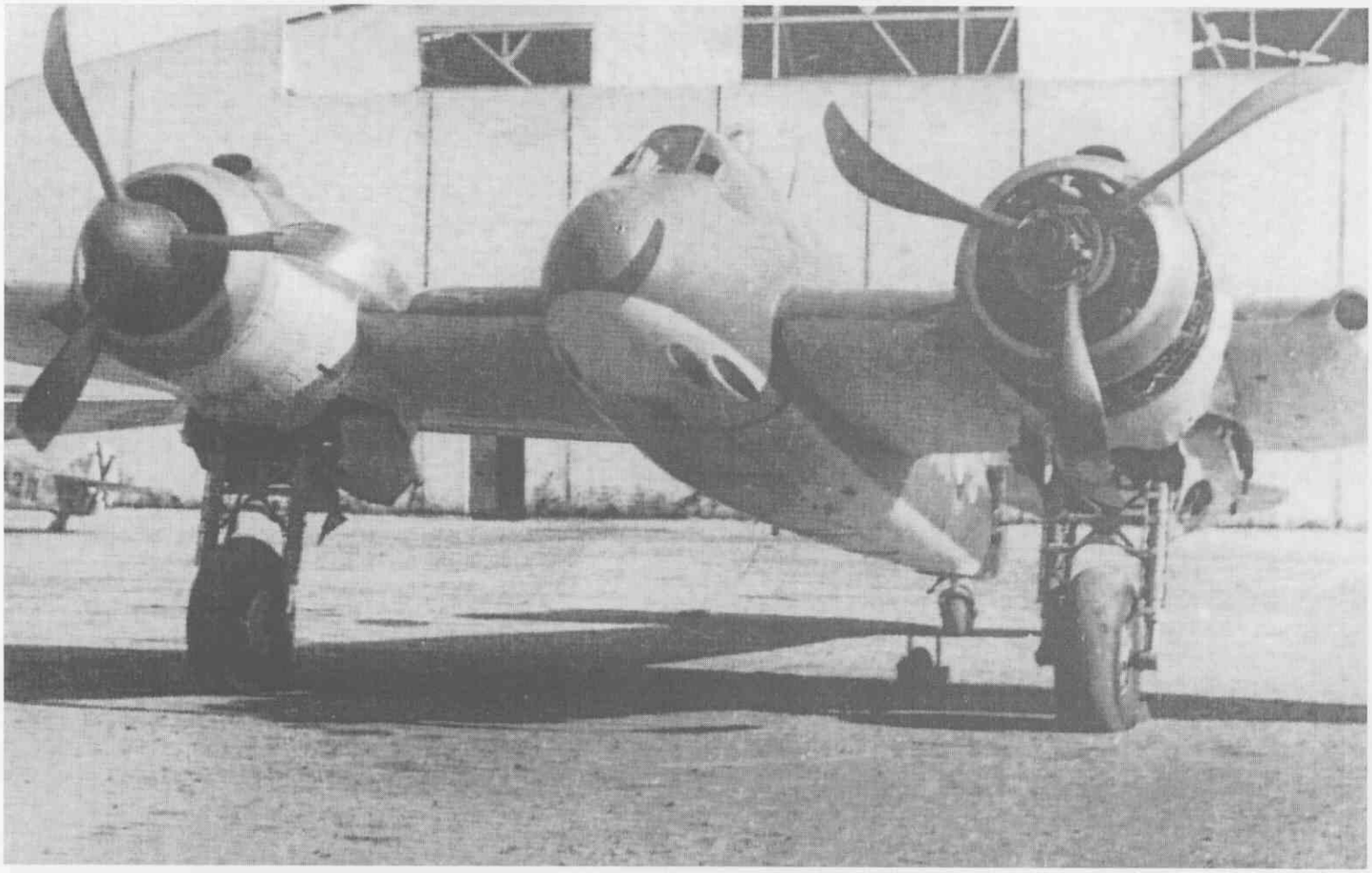
cana. Una vez terminada la Segunda Guerra Mundial, los cuerpos de tripulantes pertenecientes a la Commonwealth que cayeron en el Norte y Noroeste fueron agrupados en el cementerio de Lujua (Bilbao). En 1946 una misión norteamericana mandada por el Tte. Blevins exhumó los restos de las tripulaciones pertenecientes a dicho país, para trasladarlos por carretera o avión a Francia, en donde reposaron definitivamente en alguno de los cementerios militares de aquel país.

La mayor parte de los aviones los desguazó, después de la Guerra, la compañía ACISA para aprovecharlos como chatarra. Los pocos que sobrevivieron al hacha y el soplete, fueron comprados y pasaron a las filas del Ejército del Aire como el B-25 "Mitchell", PBY-5 A "Catalina" o un hidro Sworfish de la Fleet Air Arm. La compañia Iberia, incorporó a su flota tres C-47 norteamericanos. La gran oportunidad que tuvimos para tener el mejor Museo del Aire del mundo la perdimos y los aviones terminaron sus días de la forma menos gloriosa: convertidos en lingotes de aluminio, que en el mejor de los casos tal vez más tarde sirvieran para construir los prototipos de la renaciente industria aeronáutica española o una nueva línea de menaje de cocina. La sociedad "ACISA" llegó a un acuerdo con el gobierno británico para la compra de los restos de los aviones de esta nacionalidad y el aprovechamiento de los componentes y del metal. Los aviones y su armamento debían ser inutilizados en presencia de un funcionario de la embajada, y una vez que se certificaba su destrucción ya podían ser destinados a la chatarra. Gracias al ingenio típicamente español, poco se tardó en encontrar utilidad a alguna pieza, como fue el caso del sistema de oxígeno "de respiración forzada" como dice el informe, de un B-24 Liberator que se pensó utilizar para un Savoia SM.79 modificado para volar a Buenos Aires, apodado por su autonomía como "El Tragamares". En 1948 se comenzó a modificar el interior del B.1-122, afinando su aerodinámica, eliminando torretas y peso inútil para su nueva vida civil, situando en el lado derecho una fila de nueve asientos. Gracias a estas modificaciones el Savoia podía mantenerse en vuelo durante 12 horas, si bien parece que nunca tuvo la oportunidad de probarlo ya que la idea cayó en el olvido.

También se intentaron aprovechar los motores de los Fw200 de la Luftwaffe que aterrizaron en España. Concretamente se estudió el adaptar los Bramo Fafnir del "Kondor" que había caído en Santiago de Compostela para usarlos en el Hs126 "Superpava", aunque tuvo que desecharse la idea por problemas de integración a la célula.

I. PRIMEROS INCIDENTES

La mayor parte de los internamientos de aviones británicos ocurrieron en el transcurso de los vuelos de traslado hacia el Oriente Medio, especialmente necesitados tras la serie de ofensivas y contraofensivas que se sucedieron. La incapacidad del ejército italiano para detener el avance de las fuerzas del General Sir Archibald Wavell, obligó a Alemania a intervenir en 1941 enviando al Tte. General Rommel al mando del Deutsches Afrika Korps. La incorporación del Zorro del Desierto en el teatro norte africano

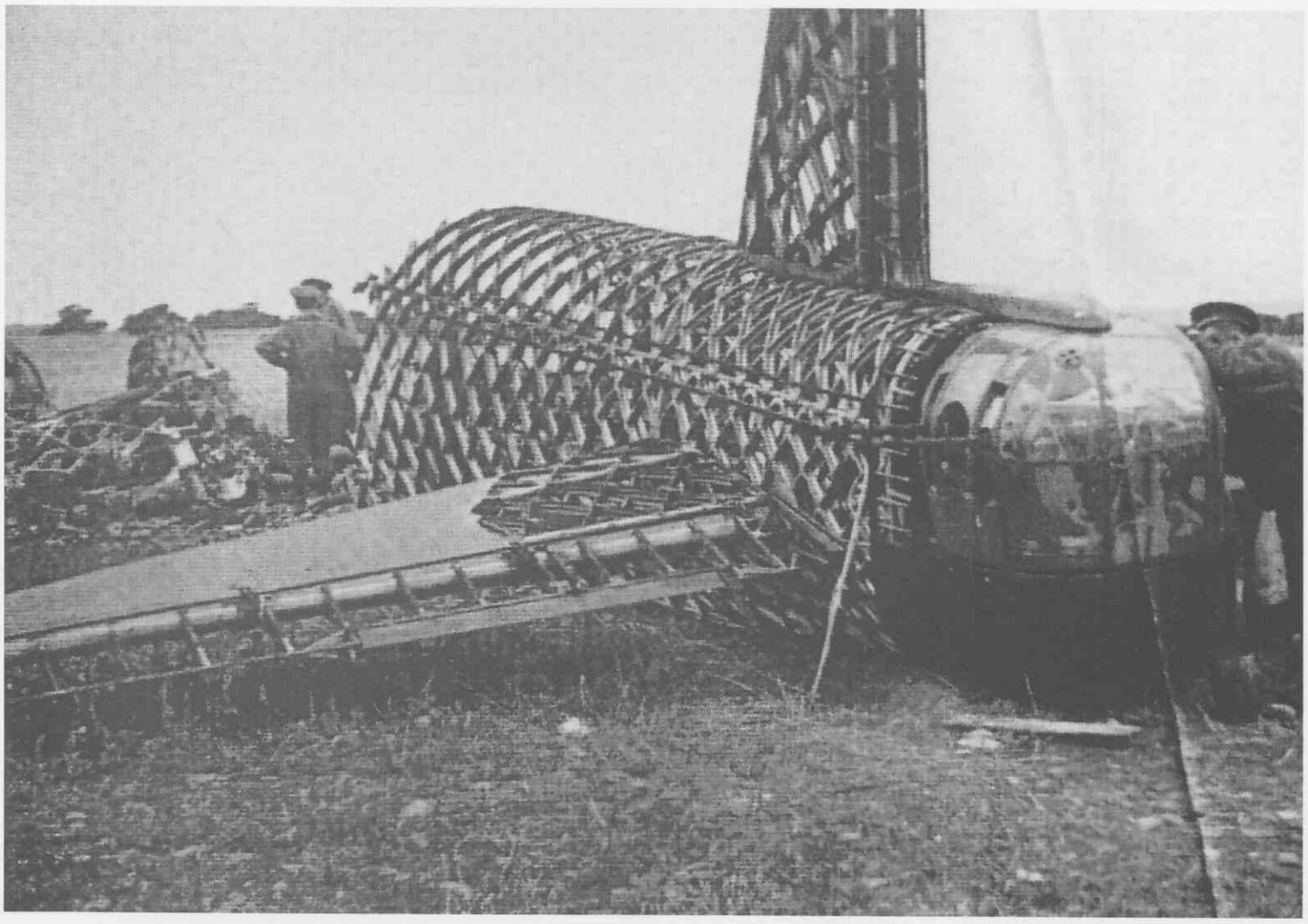


(Arch. IHCA)

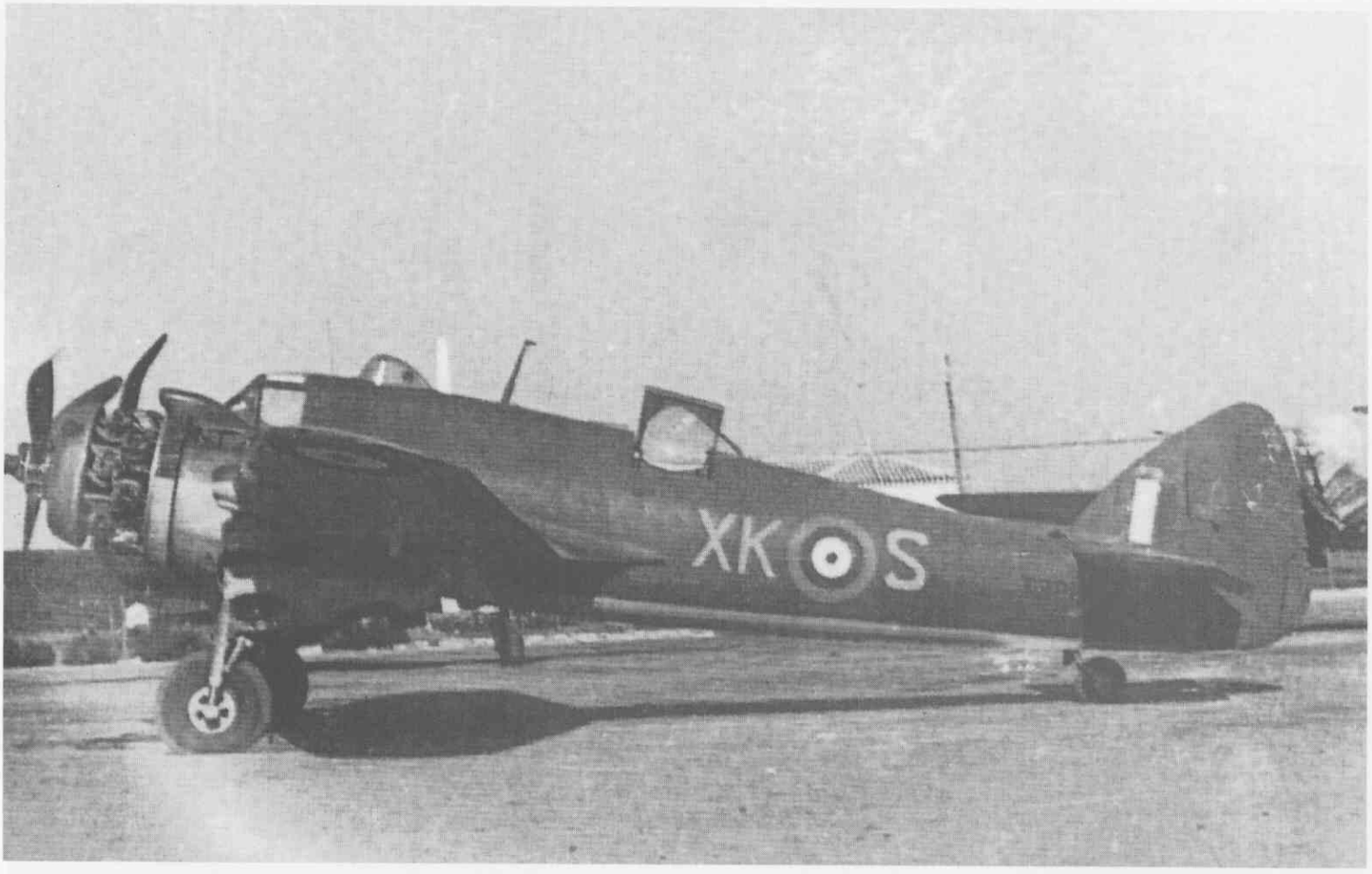
El Beaufighter no sufrió daños importantes, tan solo fue necesario sustituir las hélices. Bajo la carlinga se pueden ver las bocas de fuego de los cuatro cañones Oerlikon de 20 mm.

(Arch. IHCA)

Distintas vistas de los restos del Wellington, en las que se puede ver la característica estructura geodésica, obra del genial ingeniero Sir Barnes Wallis. La torreta posterior fue enviada a Cuatro Vientos.



(Arch. IHCA)



(Arch. IHCA)

El espacio entre la cabina y la burbuja que se ve abierta, iba ocupado, entre otras cosas, por los cajones de munición para los cuatro cañones.

(Arch. Isobel McConachie via Juan Carlos Salgado)

El Sgto. Skelton, tripulante del Wellington que amaró en Águilas.

no tardó mucho en empezar a dar quebraderos de cabeza a los ingleses, ya que a finales de abril de 1941 se encontraban detrás del punto de partida desde donde habían comenzado su ofensiva meses antes. Las pérdidas sufridas durante las operaciones Brevity y Battleaxe, encaminadas a recuperar el paso de Halfaya y la región de Cirenaica, motivaron el comienzo de un masivo envío de aviones hacia ese frente. En junio se incorporaron 422 aviones, en julio y agosto 263 y en septiembre 344. A finales de septiembre la RAF totalizaba sesenta y dos escuadrones y medio, lo que suponía unos 1042 aviones.

El primer avión en llegar a territorio español lo hizo el 30 de noviembre. Un Bristol Blenheim, el T2114 del 110 Sqdn, realizó un aterrizaje forzoso en Tortosa. La tripulación, formada por Gordon Bennet (piloto), S.M. Cashman (observador) y Edward Hannah (radio), resultó indemne.

La tranquilidad con la que empezó 1941 poco duró, ya que el 27 de abril aterrizaba un bombardero bimotor Vickers Wellington IC, número de serie W5652 del 57 Squadron que había partido de Feltwell, al oeste de Inglaterra para hacer el salto vía Stratishall a Gibraltar y continuar viaje a Oriente Medio, aunque se vio obligado a tomar tierra en Formentera. La tripulación, siguiendo el procedimiento habitual, quemó el avión, que ardió casi completamente, a excepción de la torreta de cola y los motores, que fueron enviados a Cuatro Vientos. Aunque los aviadores no sufrieron el menor daño en la toma, pocos días más tarde se encontró a uno de los observadores, el canadiense Claude Samuel Hunt, muerto en la habitación del hotel donde estaban internados. La autopsia reveló que la causa fue por atragantamiento.

El 24 de mayo aterrizaba en Jerez en el curso de un vuelo "ferry" a Gibraltar un Bristol Beaufighter MkIC, el número de serie T3317 del 272 Squadron; la toma la hizo con el tren arriba y en las fotografías se observa cómo las dos hélices resultaron dobladas. El internamiento de la tripulación no se prolongó durante mucho tiempo ya que tras una semana en la ciudad de la Giralda, el cónsul británico de Sevilla se las ingenió para embarcarlos de contrabando en el mercante británico "Aldergrove", que los llevó a Gibraltar. Los dos tripulantes pasaron el control de salida escondidos: el Sargento Gallimore, observador, bajo el colchón de una litera y el Sargento Ream, piloto, en el armario de licores del capitán. Este Beaufighter bien pudo ser uno de los aviones que el Ejército del Aire adquirió dentro de un lote que incluía un Blenheim y un Swordfish, tal y como figura en el expediente 3503/1 de la Junta Económica de Dirección General de Industria y Material y por los que el 15 de febrero de 1944 se pagó 1.200.000 pesetas. En julio, el citado 272 Sqdn fue destacado en Malta para proteger el tráfico marítimo aliado en el estrecho de Sicilia.

Poco tardó el siguiente avión en caer, ya que el 20 de junio amerizaba a 3 millas de la playa de Hornillo en Murcia, otro Vickers Wellington, número de serie Z8722 de la 15 OTU. Durante el vuelo "ferry" desde Harwell a Oriente Medio, una tormenta les sorprendió mientras sobrevolaban Francia, alterando sus instrumentos de navegación. Al llegar a la región de Brest unos disparos de Flak hicieron que cambiasen de rumbo, metiéndose de lleno en una tormenta eléctrica que les averió la radio y les desajustó el compás. Con unos instrumentos de navegación poco fiables, pusieron un rumbo que suponían les llevaría a la costa norte española, aunque para su sorpresa, con las primeras luces del día 20 vieron que aún volaban sobre el océano. Un nuevo cambio de rumbo, esta vez con la intención de llegar a Portugal, les llevó a la costa francesa. Ya sin combustible suficiente para rodear la península decidieron atravesarla violando nuestro espacio aéreo. El error del compás les llevó a aparecer en la playa de Águilas en Murcia, donde sin apenas combustible amerizaron sin problemas. Para confirmar si cabe aun más que el 20 de junio no era el día de esta tripulación, después de remar un rato la corta distancia que le separaba de la costa, la balsa pinchó, obligándoles a seguir a nado hasta que dos pesqueros los recogieron. La tripulación fue internada en Albacete en donde fueron hospedados en un hotel. En septiembre de 1941 se les unieron dos de los tripulantes del Wellington que había aterrizado en Formentera. Poco tardaron en urdir planes para escapar de su internamiento, y así en octubre el F/Lt. Child Villiers y el S/Ldr. Rodney intentaron llegar a Valencia, aunque fueron capturados en Buñol. El avión, que se mantuvo a flote, fue remolcado hasta la playa donde se desguazó.

El mismo día a las 17.00 horas, en el otro extremo de la península, concretamente sobre la playa de Rostro, Finisterre, se posaba otro Blenheim MkIV, el número de serie Z6453 perteneciente a la 15 OTU. Como en los casos anteriores su destino era Gibraltar, pero una inoportuna avería en el sistema de combustible motivó un fallo de motor, por fortuna, cerca de las costas españolas, ya que de lo contrario, en vez de catar ribeiro, hubiesen terminado en una balsa tragando agua salada. Uno de los tripulantes, el Sargento Philip resultó herido en una pierna, mientras que los otros aviadores, los Sargentos Bryant y Thomson salieron ilesos del accidente.

El 20 de julio a varios cientos de kilómetros, realizaba un aterrizaje forzoso, en pleno Marruecos español, concretamente en Majasnio de Barga, no lejos de la Kabila del Jolot, un Bristol Blenheim MkIV, número de serie Z9581, perteneciente a una OADU. Aunque los datos son confusos, no cabe duda de que se montó una operación de SAR de combate perfectamente coordinada, ya que cuando unos marroquíes intentaron acercarse a los restos del avión, un caza los alejó con fuego de ametralladora. Poco después un bimotor, posiblemente un Avro Anson, aterrizó cerca de los restos del primero para recoger a la tripulación, tras lo cual el caza terminó la tarea incendiando lo que quedaba del Blenheim. Entre los documentos que no fueron pasto de las llamas se encontró la tarjeta de identidad de uno de los rescatados: W. J. King.

El 22 de junio se anunciaba que voluntarios españoles irían a luchar junto a Alemania en el frente del Este. Una muchedumbre enfervorizada tras escuchar un discurso de Serrano Suñer, apedreó ese mismo día los cristales de la embajada británica. Ante el envío del voluntarios, Gran Bretaña amenazó con un bloqueo que terminó plasmándose en la gasolina, si bien éste no se prolongó durante mucho tiempo.

II. EL PRIMER HURRICANE

DONALD Geffene, miembro del 258 Sqnd, uno de los Eagle Squadrons de la RAF, fue el primer norteamericano en llegar a territorio español. El hecho se produjo el 4 de diciembre cuando en el curso de una patru-

lla de caza el motor de su Hawker Hurricame, número de serie BE352 se paró, lo que le obligó a aterrizar en la playa de Sidi Casen (Marruecos). John "Red" Campbell, uno de sus compañeros de patrulla, al ver que el avión no había sufrido grandes daños, decidido a no dejarlo tal y como había aterrizado, lo ametralló destruyéndolo. El motor fue enviado a Cuatro Vientos y más tarde al INTA. La historia de Donald Geffene es propia de un guión de película. Natural de Los Ángeles se había alistado en la RAF para volar en uno de los Eagle Squadrons en los que volaban pilotos voluntarios norteamericanos. Según contaban sus compañeros de unidad, siempre se las ingeniaba para conseguir la ciertamente escasa compañía femenina en Gibraltar. Después de ser internado en Algeciras, se dice que conquistó a la hija del gobernador militar, con cuya ayuda y la de un periodista norteamericano consiguió escapar. Se reincorporó a la RAF y partió hacia el Lejano Oriente donde murió el 5 de abril de 1942 víctima de un ataque aéreo japonés a Colombo en Ceylán.

Los primeros veinte días de 1942 transcurrieron sin novedad, hasta que esta racha de tranquilidad se rompió el 21 de enero. Un Consolidated Catalina MkI del 202 Squadron que había salido de patrulla desde Gibraltar se estrella contra una colina cercana a Punta Carnero en Tarifa. En el accidente perdió la vida toda la tripulación, formada por tres oficiales y siete sargentos, cuyos restos fueron trasladados a Gibraltar y enterrados en el cementerio de North Front. El 8 de marzo, un Fairey Swordfish, matriculado P4073, perteneciente al 700 Sqdn del Fleet Air Arm, que había despegado en busca del temido acorazado de la Kriegsmarine "Scharnhorst", agotado el combustible se vió obligado a amerizar en pleno Océano Atlántico. El mercante español Cabo de Buena Esperanza, que hacía la ruta de Montevideo a Santa Cruz de Tenerife, recibió su llamada de socorro y tras rescatar a la tripulación, lo izó a cubierta. El Swordfish fué entregado a la Comandancia de Marina de Canarias, mientras que la tripulación fue alojada en un hotel hasta que el 28 de marzo partió hacia la península. En cuanto al avión, como uno de los flotadores hacía agua, hubo que depositarlo sobre la rampa de Hamilton y Cía, donde un ingeniero enviado de la Zona Aérea de Canarias y Africa Occidental comprobó que además la hélice estaba doblada y el borde de salida del plano inferior derecho había resultado dañado. A pesar de que la embajada británica reclamó su devolución, ésta nunca se llevó a cabo.

Ya en 1943, tras recibirse una oferta del gobierno británico para su venta, dentro del lote antes mencionado, el Ejército del Aire lo adquirió. Después de lavarle la cara y reparar las averías, entre ellas cambiar la hélice por otra nueva llegada del Reino Unido, lo pintaron con gris "barracón" y le asignaron el indicativo HR6-1. Probado en vuelo por el teniente Pedro Gonzalez García, Jefe de la Escuadrilla de Hidros, después de unos pocos vuelos fue dado de baja debido a su mal estado, siendo desguazado en 1948.

Un segundo Fairey Swordfish, que había despegado de North Front en Gibraltar, amerizaba el último día de ese mismo mes a cincuenta metros de la playa de Tagasa en Marruecos. Se trataba de un avión del 813 Squadron, unidad que tuvo un brillante papel durante el ataque a la flota italiana en el puerto de Tarento el 11 de noviembre de 1940. Al avión, numerado W5843 E4C, lo encontraron en posición invertida y a pesar de los esfuerzos del guardacostas Alkazar para sacarlo del agua tras cinco horas de trabajo y con la ayuda del molinillo del ancla sólo se consiguió hacerlo parcialmente, por lo que después de recoger todo lo aprovechable fue abandonado. Los tripulantes, que fueron temporalmente alojados en la residencia de oficiales de aviación de Tetuán, declararon más tarde que el fuerte viento y una avería en el timón hicieron que terminasen en las costas de Marruecos.

III. EL ÚLTIMO PEZ ESPADA VOLADOR

EL tercer y último Swordfish número de serie V4384 E4L perteneciente también al 813 Squadron de la Fleet Air Arm, apareció a las 18:20 horas del 19 de abril en la Isla de Alborán (Almería). Cuando se aproximaba para el aterrizaje, en la parte este de la isla, el comandante del guardacostas Uad Quert pudo ver como el piloto, poco antes de tomar tierra se deshacía de tres cargas de profundidad para evitar el aterrizar con ellas. Después de posar sus ruedas en el pequeño islote, la tripulación manifestó al jefe del destacamento haber tenido problemas de motor y uno de los tripulantes haciéndose lo que popularmente se llama "el orejas" se puso a repararlo como si nada. Después de veinticinco minutos, dijeron estar dispuestos para partir, a lo que el citado jefe se negó. Mientras esto ocurría, otro avión inglés sobrevolaba la isla comunicándose por señas con sus compatriotas de abajo. A las 20 horas y complicando más la situación, en las proximidades fondeó un destructor inglés. Se trataba del HMS Antelope que acudía al rescate de la tripulación. Cuarenta y cinco minutos después, el buque arrió un bote al agua con la intención de recoger a los aviadores, misión que tras discutir con el jefe del destacamento español llevaron a cabo, no sin antes incendiar el avión. Como se ve, no sería exagerado el calificar el suceso de "kafkiano"...

Ese mismo día, a las 15:30 horas, explotó en vuelo sobre el paraje llamado "Las Mesas" en Campillo (Huelva) el Beaufighter MkIC, número de serie T4936 perteneciente al 236 Squadron, en vuelo desde Inglaterra a Gibraltar. Fueron testigos del suceso los paisanos Domingo Gómez Martín y Manuel Rodríguez Vilan. Según declararon vieron salir al Bristol de entre las nubes en posición vertical, tras lo cual, aún en el aire, explotó. Sus dos tripulantes, los Sargentos Geoffrey Lennox Avern y Philip Crossan de 27 y 21 años respectivamente, murieron en el acto a consecuencia de la explosión y los restos del aparato quedaron desperdigados en un radio de un kilómetro. Recuperado el cuaderno de navegación, se observa cómo el Sargento Crossan hizo su última anotación a las 12:55, lo que hace pensar que algún problema mecánico desvió al Sargento de su obligación de apuntar las incidencias del vuelo durante casi dos horas y media, aproximadamente el tiempo que debieron tardar en cruzar la península de norte a Sur.

En la playa de Torre del Mar en Málaga cayó otro Bristol Beaufighter el 2 de junio, aunque afortunadamente en esta ocasión no hubo víctimas. Se trataba de un Beaufighter MkVI s/n T5136 de la 1 OADU pilotado por los Sargentos Taggart y Sabin que realizaban un vuelo de traslado de Portreath a Gibraltar. Tras despegar del Reino Unido a las 06:30 horas,

los tripulantes observaron como los rumbos que marcaban las brújulas del piloto y navegante discrepaban en 15 grados. Si bien el informe británico sobre el internamiento señala que se encargaron de corregir este fallo, ya sobre España se encontraron perdidos y trataron de contactar con Gibraltar para que les facilitase una marcación radiogoniométrica. Parece ser que el Peñón nunca recibió su señal. Sin embargo el navegante había sido un estudiante aplicado; al ver Sierra Nevada rápidamente la reconoció, si bien sus conocimientos de geografía llegaron un poco tarde ya que apenas les quedaba combustible. Sin otra alternativa posible, pusieron rumbo a Málaga para tomar tierra lo antes posible, cosa que finalmente hicieron después de 6 horas y 55 minutos de vuelo. Tras aterrizar con un sólo motor, ya que el otro finalmente se había parado por falta de combustible, destruyeron el IFF, quemaron los restos del avión y fueron internados en Albacete, en donde un oficial español les confirmó que el Ejército del Aire disponía de un Beaufighter en vuelo en el aeródromo de Jerez. Muy posiblemente el XK'S que en 1941 había aterrizado en las proximidades de la base aérea de Jerez.

IV. MÁS INCIDENTES EN EL NORTE Y EN EL SUR

EL siguiente accidente mortal lo protagonizó un Armstrong Whitworth Whitley que se estrelló el 12 de junio contra el acantilado de Las Fernelas, entre los Cabos Ortegal y San Andrés. Matriculado BD210, GE'J, pertenecía al 58 Squadron, unidad que durante el verano de 1942 fue destacada en St. Eval con el Coastal Command. Dado lo inaccesible de la zona no fue localizado hasta el día 17, tardándose varios días en recuperar los restos de la tripulación, que fueron enterrados temporalmente en el cementerio de Cariño (La Coruña).

Casi un mes después, el 14 de julio, amerizó frente a la costa de Motril un Bristol Beaufort II del 86 Sqdn, que anteriormente había pertenecido al 42 Sqdn. Número de serie AW307, había salido de Gibraltar hacia Malta, pero a causa de un fallo de motor terminó en el agua. Rescatada su tripulación por unos pescadores, los hospedaron temporalmente en el hotel "Los Leones" hasta que fueron repatriados.

El 20 de agosto Galicia volvía a ser escenario de una dramática batalla cuando un Avro Lancaster I del 61 Squadron en misión antisubmarina, fue atacado por dos Ju-88 del V Gruppe del KG40. Herido de muerte, el cuatrimotor número de serie R5543 / QR'T fue a estrellarse en un pinar de Coristanco, cerca de Carballo, perdiendo la vida los siete tripulantes, seis de los cuales aparecieron carbonizados y uno de ellos con herida de arma de fuego en la cabeza. Por otra parte, uno de los Ju-88 implicado en el ataque resultó derribado, yendo a estrellarse a Punta Langosteira, al oeste de La Coruña.

El 27 de agosto se estrellaba en Punta Acebuche, provincia de Cádiz, un Vickers Wellington MkIC, número de serie HX566 perteneciente a la 15 OTU. Habían despegado de Portreath en Cornualles con destino a Gibraltar. En el accidente sólo el radio operador, R. Webber sobrevivió. Los cinco tripulantes fallecidos fueron enterrados en el cementerio de North Front en Gibraltar. Webber fue repatriado a Inglate-

(Arch. J. Juve vía J. Guerrero)

El Short Stirling mientras era desguazado.

rra el 31 de diciembre de ese mismo año, aunque desgraciadamente cuatro meses después perdía la vida cumpliendo una misión con el 158 Squadron. De nuevo, el día 28 de agosto, otro buque de la Marina Británica conseguiría rescatar a la tripulación de otro Wellington: el T2545, perteneciente a una OADU, que aterrizó paralelo al acantilado en Duidirat, cerca de Río de Oro (África Occidental Española). Todo lo que rodea este suceso es un tanto confuso, aunque parece ser que al día siguiente del aterrizaje un buque de guerra británico llegó a las proximidades. Ese mismo día desembarcó una barcaza con treinta hombres armados que se dispusieron a intentar reparar el avión y preparar una pista para que despegase. Unos nómadas que habían visto la operación y se habían encontrado con los rescatadores fueron a El Aaiun a dar parte de lo ocurrido, aunque para cuando llegaron tropas, del avión sólo quedaban cenizas y de la tripulación ni rastro.

Una observación más detallada reveló que ante la imposibilidad de reparar el avión y de despegar desde allí, desmontaron las ametralladoras, se llevaron la documentación y sacaron cuatro bombas explosivas y siete de humo y quemaron el avión.

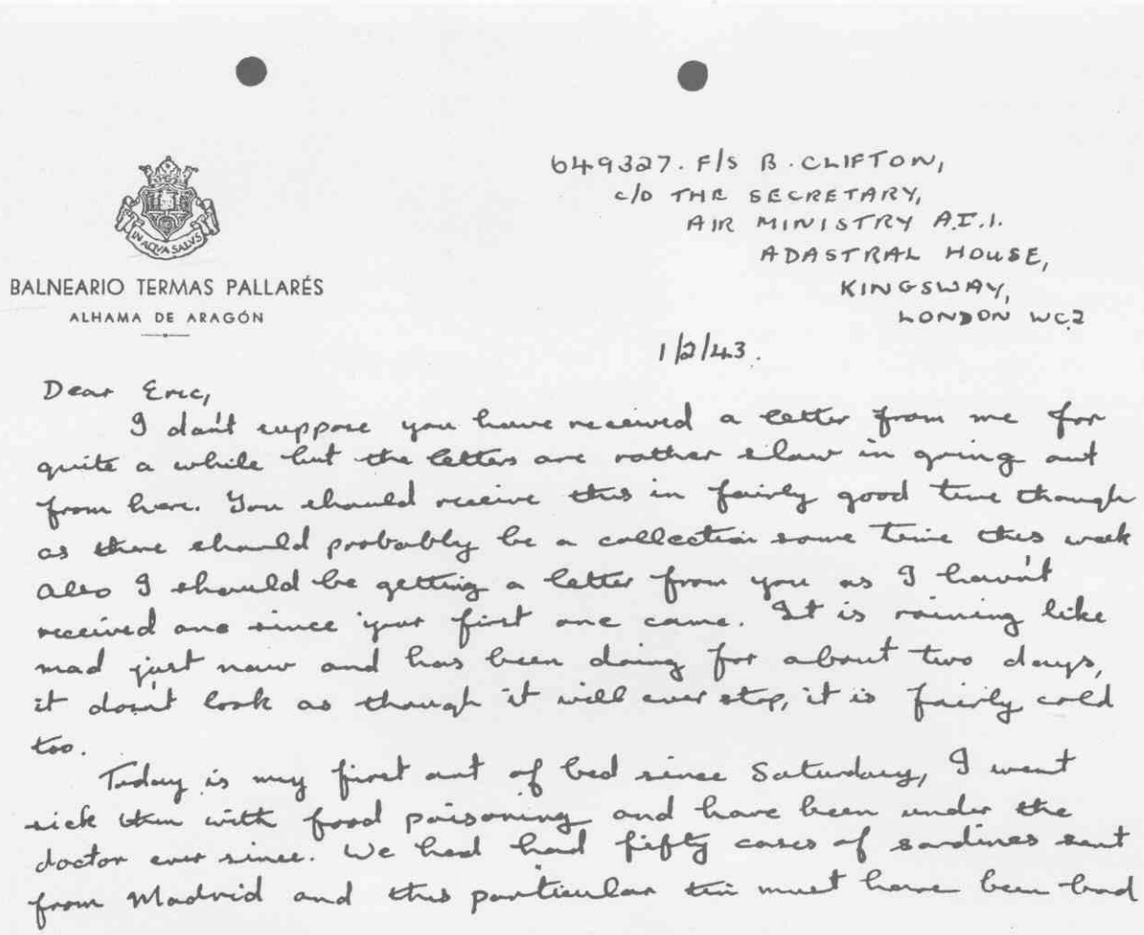
En una colina entre Tarifa y Cádiz, concretamente en Bujeo, se estrellaba otro Lockheed Hudson del 233 Squadron el 11 de septiembre. Era el número de serie FX398, y segundo de los que caían en España. Había despegado de Gibraltar para cumplir un servicio de patrulla antisubmarina pero debido a la mala visibilidad colisionó contra el terreno y explotó, muriendo los cuatro miembros de su tripulación. Los restos mortales los trasladaron a Gibraltar donde fueron enterrados.

(Arch. Aranduy)

Bernard Clifton.

V. LAS ISLAS CANARIAS TAMPOCO SE LIBRAN

EL 4 de octubre, a dos millas del Gran Tarajal, frente a Fuerteventura, amerizaba el Vickers Wellington HX597 de la 1 OADU. Varios pescadores que se encontraban faenando a bordo de la falua "Sta. Isabel" presenciaron el accidente, y tras acercarse rápidamente consiguieron rescatar a cuatro de los tripulantes (Sargentos. Scarlsbrix, Evans, Griffin, y Crick). Según manifestaron éstos, habían despegado a las tres de la mañana desde Gibraltar en vuelo de reconocimiento y cuando se disponían a regresar a su base sobrevino el accidente, sin poder explicar las causas. De los tripulantes, uno pereció ahogado no pudiéndose recoger su cuerpo y el Sargento Scarlsbrick, resultó herido de gravedad en un hombro. Pocos días después, el 9, aterriza en la playa de Arcila (Marruecos) otro Wellington, el HX680, de la misma unidad que el anterior. La tripulación, creyendo haber aterrizado en la zona del gobierno de Pétain intentó defenderse, pero al darse cuenta de que las tropas eran españolas, se entregaron sin ofrecer más resistencia. Al día siguiente se recibió la orden de trasladarlo, a ser posible en vuelo, a Larache o Tetuán, y el día 11, tras repostarlo con 800 litros de gasolina de 87 octanos (a pesar de que los motores Bristol Hércules necesitaban un octanaje superior), se hizo una prueba en tierra que resultó satisfactoria. Dos días después, el comandante Salvo se encarga de la tarea de trasladarlo, pero poco tarda la operación en complicarse. Al comenzar el rodaje en el terreno arenoso, éste no aguantó el peso y la pata izquierda se hundió en la arena, resultando ligeramente dañada la punta del plano. A pesar de trabajar durante todo el día para sacarlo, apenas se consiguió moverlo unos metros. En una carrera contra el tiempo, por las mareas del Atlántico que en esa época del año son muy vivas, se decidió trin-



BALNEARIO TERMAS PALLARÉS
ALHAMA DE ARAGÓN

649327. F/S B. CLIFTON,
c/o THE SECRETARY,
AIR MINISTRY A.I.1.
ADASTRAL HOUSE,
KINGSWAY,
LONDON WC2

1/2/43.

Dear Eric,

I don't suppose you have received a letter from me for quite a while but the letters are rather slow in going out from here. You should receive this in fairly good time though as there should probably be a collection some time this week also I should be getting a letter from you as I haven't received one since your first one came. It is raining like mad just now and has been doing for about two days, it doesn't look as though it will ever stop, it is fairly cold too.

Today is my first out of bed since Saturday, I went sick then with food poisoning and have been under the doctor ever since. We had had fifty cases of sardines sent from Madrid and this particular tin must have been bad

Fragmento de una de las cartas escritas por Bernard Clifton durante su internamiento en Alhama de Aragón.

carlo a tierra con unas maromas, aunque finalmente, y a pesar de todos los esfuerzos el mar terminó destrozándolo. La contraorden con fecha 15-10-42 que textualmente decía: *"Avión que aterrizó en Arcila el día 9, debe ser desmontado para preparar su traslado a la Maestranza de Sevilla. Punto. No debe volarse el avión bajo ningún pretexto"*, no llegó a tiempo.

Las Islas Canarias vuelven a ser escenario de un aterrizaje muy poco después, cuando el 23 de octubre, otro Wellington, el HX775, del flight (patrulla)1446, toma cerca de Gando en un punto llamado "Cruce de la Sardina". Uno de sus tripulantes, el canadiense de 19 años W.G. Forsberg se fugó en un petrolero italiano bajo control británico que partió del puerto de La Luz el 31 de diciembre, siendo los restantes cinco tripulantes internados. Acompañaba la queja formal del Ministerio de Asuntos Exteriores a la embajada británica la siguiente advertencia:

"Este Ministerio se ve en el caso de tener que protestar contra la actitud incorrecta observada por parte del mencionado súbdito canadiense y de expresar a su Embajada el ruego, que no duda será atentido, de que tenga a bien recomendar a sus súbditos que en la actualidad o en el futuro pudiesen estar internados en España, que no intenten fugarse del territorio nacional ya que de lo contrario el Gobierno Español podría verse en el caso de tener que someterles a un trato más riguroso que el que en la actualidad disfrutan".

Y TAMBIÉN CUATRIMOTORES...

EL primer internamiento de noviembre ocurre el día 8: un Handley Page Halifax, el W1063, perteneciente al 78 Squadron ameriza a 5 millas de Valencia siendo rescatados sus siete tripulantes. Tres días después, el 11, un Bristol Blenheim, el BA738 de la 17 OTU hace un aterrizaje forzoso cerca de Santa Pola en Alicante. La tripulación, formada por los Sargentos Roundig (piloto), Willis (navegante) y Murphey (radio), fue internada en Albacete.

Continuando por Levante, otro Blemheim, matriculado BA807 del 13 Sqdn aterriza en Mazarrón (Murcia) el día 17 y se interna a la tripulación. El día 21 un gigantesco bombardero Short Stirling toma en la playa de Aro. Perteneciente al 15 Squadron, había despegado de Bassingbourn, al sur de Inglaterra, la tarde del día anterior. Integraba un raid contra el complejo de Fiat en Turín compuesto por 45 Stirling, 54 Wellington, 46 Halifax y 86 Lancaster. La parada de un motor mientras volaba sobre Francia y el calentamiento de los tres restantes, forzados para compensar la potencia del perdido fueron la causa de su llegada a España. Dado que fue una toma sin tren, en la que sufrió bastantes daños, se decidió desguazar el bombardero, encargándose de esto el mecánico José Jové Alujas, tal y como aparece en las fotografías.

No es de extrañar, que cuando se produce un accidente, se intente alejar a los curiosos para evitar algo como lo que

pasó en la playa de Salinas en Asturias el 10 de diciembre de 1942. Un Armstrong Withworth Whitley, el Z9437 / JL'O de la 10 OTU, aunque destacado en el Coastal Command se vió obligado a hacer un aterrizaje de emergencia por causas desconocidas. Ninguno de los miembros de la tripulación sufrió daños, pero el avión, dejado a la merced del Cantábrico, se partió en dos pedazos. Un avión despierta en cualquier niño gran curiosidad, y esto es precisamente lo que pasó pocos días después del accidente, en un descuido del retén de vigilancia. Ángel Chinchón Rodríguez y José Rayo Fernández, de 15 y 14 años respectivamente, se acercaron a curiosear entre los restos del avión y no se sabe si por un pitillo mal apagado, el avión empezó a arder y explotó. En poco tiempo sólo quedaban cenizas y unos pocos restos.

La noche del 15 de diciembre en un paraje conocido como "Pago de los Rincones" al norte de Cádiz, realizaba un aterrizaje forzoso un bombardero Consolidated B-24 MkII, número de serie AL513 perteneciente al 120 Squadron de la RAF. La tripulación había sido asignada a la flight 1445 –una unidad de traslado– con la misión de llevar el Liberator desde Inglaterra hasta Gibraltar. Era un vuelo de rutina: 5 horas y 55 minutos volando de día y 7 horas de noche, les separaban de un té en Gibraltar, que nunca llegaron a probar, a causa del fuego en un motor y la parada de otro. Tras retirar el equipaje del avión la tripulación lo incendió, para acto seguido ponerse a repartir, como si se tratara de un mercadillo, el equipaje. Es de suponer que los que allí se encontraban asistirían ensimismados a tan surrealista escena: aterrizan once chicos que apenas pasaban la veintena en un avión inmenso, le pegan fuego y se ponen a repartir ropas, además de una bicicleta. El parte de la Benemérita da gran relevancia al hecho que uno de los afortunados ganadores de la surrealista tómbola se llevase una bicicleta y lo que ya no es motivo de broma, varios revólveres que no se quemaron. Tres días después embarcaban en un Ju-52 que desde la base de Tablada en tres horas y media les trasladó a Zaragoza, de donde en autobús se les llevó a Alhama de Aragón. Desde el balneario Termas Pallarés, donde fueron alojados, Bernard Clifton (operador de radio) escribía esta carta a su hermano mayor:

(Arch. Aranduy)

Víctor Ernest Whitehall.

"Querido Eric:

Me imagino que ya habrás oído que estoy internado en España, pero prefiero escribirte para decirte que estoy perfectamente. Aterrizamos el día 15 de diciembre y lo pasé bastante mal las dos horas antes de caer, pero desde entonces nos han tratado muy bien y no tenemos nada de que quejarnos. Fue una impresión bastante fuerte ver un montón de gente con poco aspecto de ser británicos montados en burros cuando caímos en el campo cerca de Cádiz. Poco después unos soldados nos llevaron a su cuartel y nos dieron de comer. Esa noche fuimos a Sevilla, donde estuvimos tres noches en un hotel.

Nos dieron ropas civiles y pudimos pasear, además hacía buen tiempo. La mayor parte del tiempo nos acompañaban

dos oficiales del Ejército del Aire que eran buena gente; nos trataron muy bien. Como no teníamos moneda española nos compraban bebida y tabaco. El viernes nos llevaron a Zaragoza en avión y de ahí, en autobús a este sitio, Alhama, donde estamos internados. El sitio es muy bonito y además podemos ir al pueblo y a las montañas que nos rodean...".

El Sargento Whitehall murió en Rangoon (Birmania) cuando su Liberator fue derribado por la caza japonesa a principios de 1944.

VII. COMBATE AERONAVAL FRENTE A ALICANTE

EL 27 de diciembre de 1942 un Lockheed Hudson, el FH428 del 233 Sqdn del Coastal Command partía de Gibraltar de patrulla antisubmarina. Después de unas horas de vuelo se toparon con un submarino alemán en las costas de Alicante, concretamente a treinta millas del cabo de Sta. Pola. Esta fue la última noticia que se recibió de él, ya que antes de atacar el submarino, llamó por radio para comunicarlo. Años más tarde, en 1990, un pesquero que se encontraba faenando en esas aguas enganchó sus redes en el pecio del avión. Después de horas de navegación y a duras penas consiguieron llegar a puerto, donde descargaron tan extraña "pesca", que posteriormente fue llevada al Museo de Aeronáutica y Astronáutica. La tripulación falleció en el accidente. El cuerpo del Sargento Griffins fue hallado en una playa cercana a Barcelona, mientras que el del Sargento Evans. apareció en la playa de Volturno (Nápoles). Los cuerpos de los Sargentos Greaves y Brown desaparecieron en las aguas del Mediterráneo.

Poco podía durar la tranquilidad del nuevo año, y así fue. A escasos minutos de vuelo para evitar el terminar internados, se quedaron los tripulantes del Bristol Beaufighter IF s/n V8348 de la 1 OADU que aterrizaron en la Línea de la Concepción el 15 de enero de 1943. Dos semanas más tarde, el 28 de enero, ocurría en El Tarajal (Ceuta) un grave accidente en el que perdían la vida los siete tripulantes del Halifax DT586 perteneciente al 301 FTU. El avión había despegado de su base en Lyneham, condado de Wiltshire con el propósito de volar a Oriente Medio con escala en North Front (Gibraltar), pero su vuelo terminó repentinamente a las 22:20 horas cuando por causas desconocidas, se estrellaron en el citado lugar. Los miembros de la tripulación fueron enterrados en el cementerio de Sta. Catalina en Ceuta.

El 21 de febrero tuvo lugar uno de los muchos incidentes que marcaron aquellos años. Un Vickers Wellington, el HX744 identificado con la letra Y, partía desde su base en Agadir a las 06:35 horas para cumplir una misión de escolta a un convoy. A las 12:45, tras seis horas de vuelo y cumplido el servicio, se encaminaron hacia la base, aunque no tardaron en descubrir que las revoluciones del motor nº 1 fluctuaban. A medida que avanzaba el vuelo el motor comenzó a fallar, por lo que el comandante de aeronave, el Sargento Shelton decidió aligerar el peso y soltó 100 galones de combustible, aunque no pudo lanzar las cargas de

(Arch. Alan Laham vía J. C. Salgado))

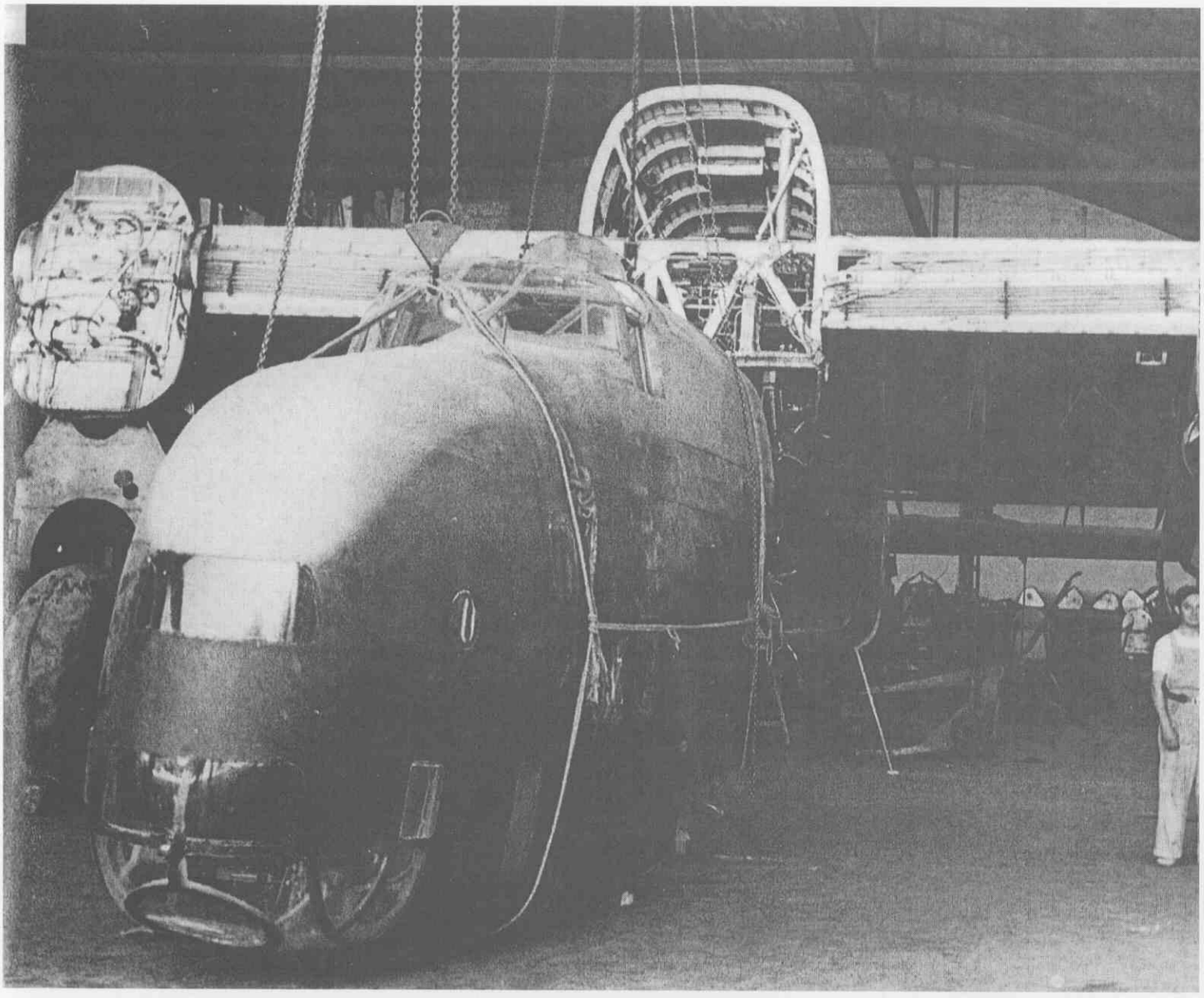
B-26 de la misma unidad del estrellado en Mataró.

profundidad ya que había pesqueros faenando. A las 13:55 se encontraban a 1200 pies y a unas tres millas de Cabo Juby cuando el motor subió momentáneamente a 2600 revoluciones y se paró. Inmediatamente viraron hacia la costa, se adentraron en tierra y lanzaron las cargas de profundidad sin causar daños. El Sargento Shelton dió orden al radio para que emitiese un SOS, pero en el momento en el que se disponían a cruzar Cabo Juby a 200 pies, comenzaron a hacer fuego las baterías. El primer proyectil alcanzó el equipo de radio, otros impactaron en la bodega, el plano izquierdo y el interior del Wellington, que finalmente cayó a veinte km. de Cabo Juby. Entre la tripulación de seis hombres había dos heridos, el piloto Sargento Shelton y el copiloto Sargento Williams, a quienes se les administraron los primeros auxilios en el lugar. El 24 de febrero los trasladaron a Las Palmas y el 2 de abril embarcaron para llegar a Cádiz el 5, y ese mismo día fueron trasladados a Gibraltar. Aunque sin conexión con el derribo, cinco días antes, el vapor "Monte Abril" había sido atacado por aviones ingleses en aguas internacionales cuando se dirigía de Terranova a Bilbao, aunque afortunadamente no hubo heridos. El 1 de marzo y a sesenta millas de Finisterre era atacado el pesquero "Lucho Montenegro", el resultado del ataque fue de seis marinos muertos y el patrón del barco con ambas piernas amputadas.

El 11 de marzo se estrellaba en el puerto de Higueritas, Cádiz un Lockheed Hudson MkIV, s/n FK621, falleciendo toda la tripulación.

VIII. LOS HURRICANE LLEGAN A PARES

EL 23 de marzo cayeron sobre Palma de Mallorca dos Hawker Hurricane, números de serie KW933 y HW489 pilotados por el F/O Alan Trevor Little de la RNZAF y el F/O Derek Leyland, ambos miembros del 253 Sqdn. Habían partido de Gibraltar en una misión de vigilancia y sin combustible y casi de noche cerrada se vieron obligados a buscar refugio en la isla. Uno de los pilotos se lanzó en paracaídas estrellándose su avión en Villafranca. El piloto del segundo avión decidió aterrizar en Manacor. Desgraciadamente el Hawker Hurricane que cayó en Manacor se llevó por delante la vida de Isabel Mascaró, una joven que vivía en la casa "Son Juan Jaume Bonet" donde cayó el



(Arch. J. Valiente vía J. Guerrero)

El Halifax BB 322 que aterrizó en Los Tornos.

caza. Sus otros dos hermanos sufrieron heridas; así, Sebastián Mascaró estuvo ciento cincuenta y dos días de baja por rotura de los dedos índice, medio y anular de la mano derecha. La familia, que exculpó al piloto, recibió veintemil pta. de indenmización por el fallecimiento de la joven y un total de dos mil pta. por daños a un sembrado y unos frutales. El Hurricane que cayó en Villafranca sólo causó daños en un campo de avena y una cuarterada de ajos propiedad de Jaume Roselló, que también fue indemnizado.

El 10 de abril, Cádiz volvió a ser escenario de un internamiento cuando un Halifax del 301 FTU, s/n BB322 aterrizó en un punto llamado "El Torno" cerca de Chiclana. La tripulación había despegado a las 02:15 horas de Lyneham para volar a Gibraltar y más tarde a El Cairo, aunque por falta de combustible nunca llegaron. Sobre las 11 de la mañana pudieron ver el avión pasando muy bajo sobre Chiclana. Al poco de conocerse el aterrizaje, la guardia civil se trasladó al lugar, cercano a un campo de fútbol, llegando justo a tiempo para evitar que lo incendiase su tripulación. Esa misma noche los llevaron a Cádiz donde estuvieron tres días, para viajar a Alhama de Aragón, donde permanecieron hasta el 2 de junio, fecha en la que llegaron a Madrid para continuar viaje a Gibraltar.

El 17 de abril un Bristol Beaufighter el s/n X8225 perteneciente a la 1 OADU, amerizó en la costa de Sanlúcar de Barrameda; sus dos tripulantes T.B Keild y G.R. Collins, fueron rescatados por un pesquero e internados.

En las proximidades del faro de La Baña (Tarragona), cae al mar un Hawker Hurricane el día 24 de abril, si bien los datos sobre este suceso son un tanto confusos.

A más de un piloto una carretera le ha sacado de un aprieto, así el 28 de mayo, un Douglas Boston s/n AL670 del 13 OTU aterrizó en el Km. 58 de la carretera de Cádiz a Algeciras sin sufrir ningún daño. Realizaba un vuelo "ferry" de Portreath a Gibraltar, pero un error de navegación hizo que agotase el combustible. Tras dos meses estacionado al borde de la carretera y sólo a falta de combustible, el Ejército del Aire decidió llevar el avión a Barajas, lugar bastante más propio para un avión que tirado en una cuneta cual lata de refresco. Se encargó esta tarea al Teniente Juan Machuca Ruiz, profesor en la Escuela de Transformación en Jerez. El 6 de junio, al no disponerse de la gasolina de 100 octanos que quemaban los Wright Cyclone, se repostó con combustible de 87 octanos. Después de arrancar los dos potentes motores sin problemas, a las cuatro de la tarde iniciaba la carrera de despegue, pero cuando ya había ganado 10 me-

(Arch. Alan Laham vía J. C. Salgado)

La tripulación del B-26 que se estrelló en el mar frente a Mataró, de izquierda a derecha, de arriba a abajo: Fl/sgt. C.M. Peedom (nav), F/O W.C. McDonald (piloto). F/O J.W. Lewis (Copiloto), Fl/sgt. F.R. Lamond (radio/artillero), Fl/sgt. M.T. Woods (radio/artillero), Fl/Sgt. R. Lanham (radio/artillero).

tros de altura, los motores comenzaron a perder potencia. A punto de entrar en pérdida, Juan Machuca no pudo hacer otra cosa que picar para tratar de evitar un tendido eléctrico, estrellándose poco después. La única herida que sufrió en el accidente, fue una brecha en la frente, curada en el hospital de Véjer de la Frontera.

La región limítrofe con Gibraltar volvió a ser escenario de un accidente. La noche del 9 de junio se estrellaba en "El Cabrito" entre Tarifa y Algeciras, el Consolidated Catalina MkIB número de serie FP214 del 202 Squadron. Como en otras ocasiones habían salido de patrulla antisubmarina, pero la noche hizo que no viesen el Puerto del Cabrito y se estrellaron en la carretera. Los cuerpos de los ocho tripulantes, entre los que se encontraban dos canadienses, fueron enterrados en el Gibraltar Memorial.

IX. ¿NUEVO DERRIBO DE LA DCA?

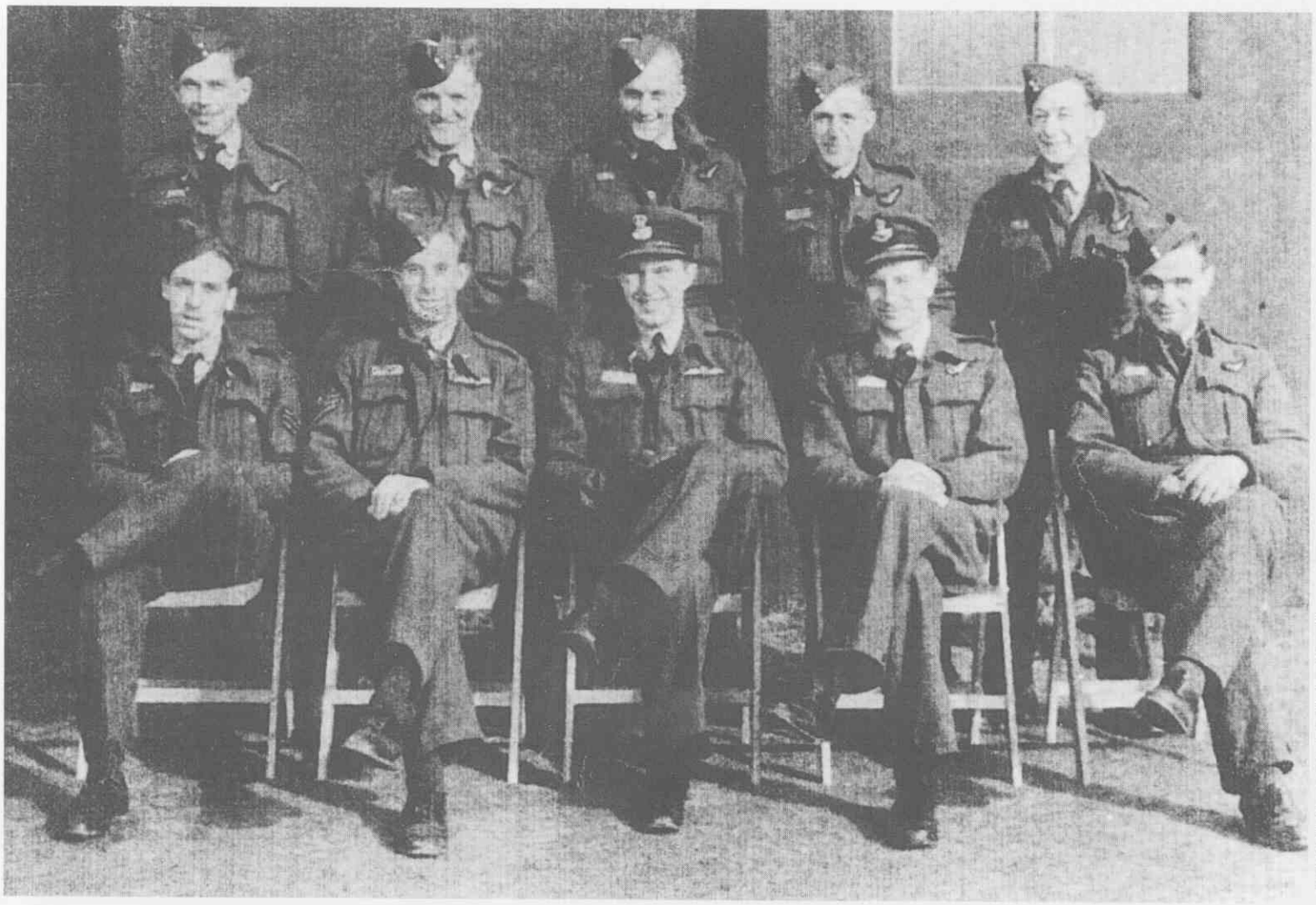
TRES días después, otro avión con base en Marruecos, un Bristol Beaufighter MkIX del 144 Squadron caía en Marruecos pereciendo en el accidente los dos tripulantes. Todo lo que rodea este incidente es un tanto confuso, ya que corren rumores de que fue derribado por la DCA. Lo cierto es que partió hacia su objetivo, Port Lyautey en el Marruecos francés y nunca más se supo del JM390. Sus dos tripulantes, John Alfred Hawes (navegante) y William George Walker (piloto) fueron enterrados en el cementerio de la iglesia de S. Andrés en Tánger.

El 3 de Octubre un segundo Boston aterriza por falta de combustible en la playa de los Lances de Tarifa. Se trataba del W8286 del 1 ODU. El avión, que sufrió averías en la toma, quedó custodiado por tropas del 44 Regimiento de Tarifa, mientras que la tripulación formada por dos neozelandeses (el Teniente Gordon y el tripulante Church) y dos australianos (El 2º Teniente Johnson y el Teniente Keating) salió indemne, siendo temporalmente alojada en el hotel Algeciras.

A las 14:00 horas del día 11 tomó en el punto conocido como "Cabezo del Hierro" en Beas (Huelva) un Supermarine Sptifire, número de serie MB901, perteneciente a la 1 OADU y pilotado por el Teniente de veintitrés años William Daniel Grant. El joven piloto, tras incendiar la cabina se dió a la fuga, aunque el día 12 se entregó a las autoridades de San Juan del Puerto, siendo internado.

El día 10 el Sunderland EK572 del 228 Sqdn. era abatido por cazas de largo alcance JU-88 de la ZG1 en aguas de Estaca de Bares, tras un reñido combate en el que se fue a pique el submarino U966.

Exactamente un mes después, el 11 de noviembre, caía en Navarra el DH Mosquito IX, LR478 del 544 Squadron de reconocimiento. Testigos presenciales vieron sobre las 12:30



(Arch.Frank Harper vía Juan Carlos Salgado)

Tripulación del Short Sunderland que aterrizó en Laka., de izquierda a derecha,: Sgto. Harold, sgto. Maurice Munns, F/Sgt. Stanley Rolph, Sgto. Roland G. Lindsay y sgto. William Best. Sentados: F/Sgto. James Dulfy, F/Sgto. George E. Chaplin, F/O Robert H. Graham, F/L John P. Gondolc y Sgto. Thomas D. Elliott.

horas que el avión dejaba tras de sí una larga estela de humo, y cómo uno de los tripulantes, Arthur Maurice Crow descendía en paracaídas sobre un campo de labranza de Sos del Rey Católico. El avión, describiendo una amplia curva fue a estrellarse en Barduces a unos cuatro Km. del pueblo de La Peña, explotando y dejando un largo reguero de restos. Los vecinos del pueblo, a pesar de la inaccesibilidad del lugar, se apresuraron en ir al avión con la esperanza de encontrar a los aviadores con vida, pero las llamas les impidieron acercarse. Horas después y una vez extinguidas éstas, encontraron los restos del piloto del aparato, el Wing Commander Donald Walker, antiguo capitán del Regimiento Royal Northumberland Fusiliers.

Casi terminado el mes, el día 29 de noviembre, se estrellaba en Punta Acebuche un B-17E s/n 41-9104, accidente en el que perdía la vida toda la tripulación.

X. ANCHA ES CASTILLA

TAMPOCO el centro de España se libró de la visita de los aviones ingleses. El 14 de diciembre, tomaba sin tren en la finca "Perobeque", sita en Val de Santo Domingo (Toledo), un Spitfire MkIV número de serie PA487, perteneciente a la 1 OADU. El piloto del aparato, el sgto. N.P. Morrison había despegado de Portreath con la intención de hacer escala en Gibraltar y de allí volar a Sicilia, su destino final; pero además de no haber seguido su ruta, que consistía en costear Portugal a 27.000 pies, la presión del aceite comenzó a descender lo que le obligó a posarse con la mayor rapidez posible.

El nuevo año se inauguraba con una nueva visita. El 6 de febrero de 1944 aterrizó en la playa de Jeremías (Marruecos) otro Supermarine Spitfire, esta vez el s/n ER248 pilotado por el Sgto. Satl de la Real Fuerza Aérea Neozelandesa a quien temporalmente alojaron en el hotel Villa Valentina de Tánger, para más tarde trasladarlo a la península.

El 22 del mismo mes fue seguramente un día que el 48 Squadron de lucha antisubmarina preferiría olvidar, ya que en Galicia ocurría otro accidente mortal. Esta vez se trataba de un Lockheed Hudson s/n EW916 ZS'H que se estrelló en la Sierra de Monte Agudo, concretamente a quince km. de Calvos de Randín (Orense), en el hito 125 de la frontera hispano-portuguesa. El avión, que horas antes había salido de Gibraltar con la intención de llegar a Inglaterra chocó contra una cima en tierra portuguesa; en este primer impacto dejó las hélices y el parabrisas, aunque finalmente terminó estrellándose en España. En el accidente murieron los cinco tripulantes del aparato, además de un pasajero llamado John Ivor Williams. Pocas horas más tarde, otro avión de la misma unidad, el s/n EW906 / ZS'Q se estrellaba en la Serra da Estrela Ponta do Gato Loriga en Portugal, perdiendo la vida sus seis tripulantes.

Las tres primeras semanas de marzo transcurrieron sin novedad, pero el día 23 un Avro Anson aterrizaba en pleno desierto del Sáhara a cincuenta km. de Farsía y a trescientos de Cabo Juby. La tripulación estaba compuesta por miembros de las Reales Fuerzas Sudafricana y Canadiense, entre ellos un teniente coronel del cuerpo jurídico. Habían partido de Marrakech con destino a Agadir, pero la poca visibilidad hizo que se dirigiesen a Tindouf, aeródromo que alcanzaron y en el que no pudieron aterrizar a causa de una tormenta de arena. Con los tanques casi vacíos se decidieron a aterrizar en medio de un fuerte viento y tras apenas rodar cincuenta metros, el avión se detuvo. Sin la certeza de saber su posición, decidieron esperar dos días el rescate, pero sin agua ni alimentos partieron en busca de ayuda. Poco después de emprender la marcha, encontraron un indígena que les invitó en su tienda a comer, asegurándoles que su hijo cuidaría del avión. Al regresar al pequeño bimotor, se encontraron la puerta forzada, la radio destrozada y desgarrada la tela del fuselaje. De camino a Tindouf montados en un camello, encontraron al teniente del Ejército del Aire Juan Manuel Macías Sánchez, a quien se entregaron sin ofrecer resistencia. La aventura de estos siete militares terminó el 2 de abril cuando llegaron por vía aérea a Las Palmas, donde fueron internados.

XI. PASADA MORTAL

EL día 29, caía al mar a 5 km. de Mataró el B-26 Marauder 43-117780 / CX del 14 Squadron, que había despegado de Blida, Argelia, en misión antisubmarina. Según testigos, el avión dió una pasada a un barco virando cerrado, y acto seguido chocó contra las aguas a causa de una posible "pérdida por alta". Otros testigos declararon haber oídos disparos, sin embargo la marina de guerra alemana no se atribuyó ningún derribo. Los seis tripulantes, miembros de la Real Fuerza Aérea Australiana que murieron en el accidente, recibieron sepultura en el cementerio de Mataró, a excepción del Sgto. Frank Raymond Lamond de veintiún años, que fue dado por desaparecido.

El 18 de abril aterrizaba en Larache por falta de combustible el Spitfire MkIX PL777 del 309 FTU, cuyo piloto, el australiano Harold Rittman fue internado.

La mala meteorología siempre fue enemiga de la aviación. Víctima de ella el 3 de junio se estrellaba en Laka (Guinea) un hidroavión de lucha antisubmarina, el Short Sunderland Mk.III, s/n ML811 del 301 FTU. Según consta en el informe, el hidro sobrevoló el aeródromo de Sta. María dirigiéndose hacia la ciudad de Sta. Isabel. El día distaba de ser de "sol y moscas"; había un cielo completamente cubierto, fuerte viento racheado, lluvia y una visibilidad de dos km., debido a que en esos momentos avanzaba un tornado. Enterado el jefe del aeródromo, de la apurada situación del Sunderland dió orden que las estaciones ECW y ECW-1 continuasen radiando partes meteorológicos y se pusieran a la escucha del canal de guardia. En aquellos momentos un Dragón Rapid de Iberia que se aproximaba a la isla pilotado por el comandante Sastre, decidió dar la vuelta a la espera de una mejoría de la situación y a la apertura del aeropuerto en aquel momento cerrado. El hidro se aproximó a baja altura a la capital de la isla, en donde fue recibido por disparos de advertencia del cañonero Canalejas y la batería de Punta Fernanda, alejándose y descendiendo aún más, se internó en el tornado. A media tarde comenzó a circular el rumor que se había estrellado en un bosque cercano a la aldea de Laka, donde se encontró a un único superviviente, el sargento William Best, a quien el juez instructor consiguió tomarle declaración. A pesar de su extrema gravedad, el herido manifestó ser uno de los ametralladores del avión, que había salido de Lagos a las 07:00 horas y en el momento del

(Arch. J.C. Salgado)

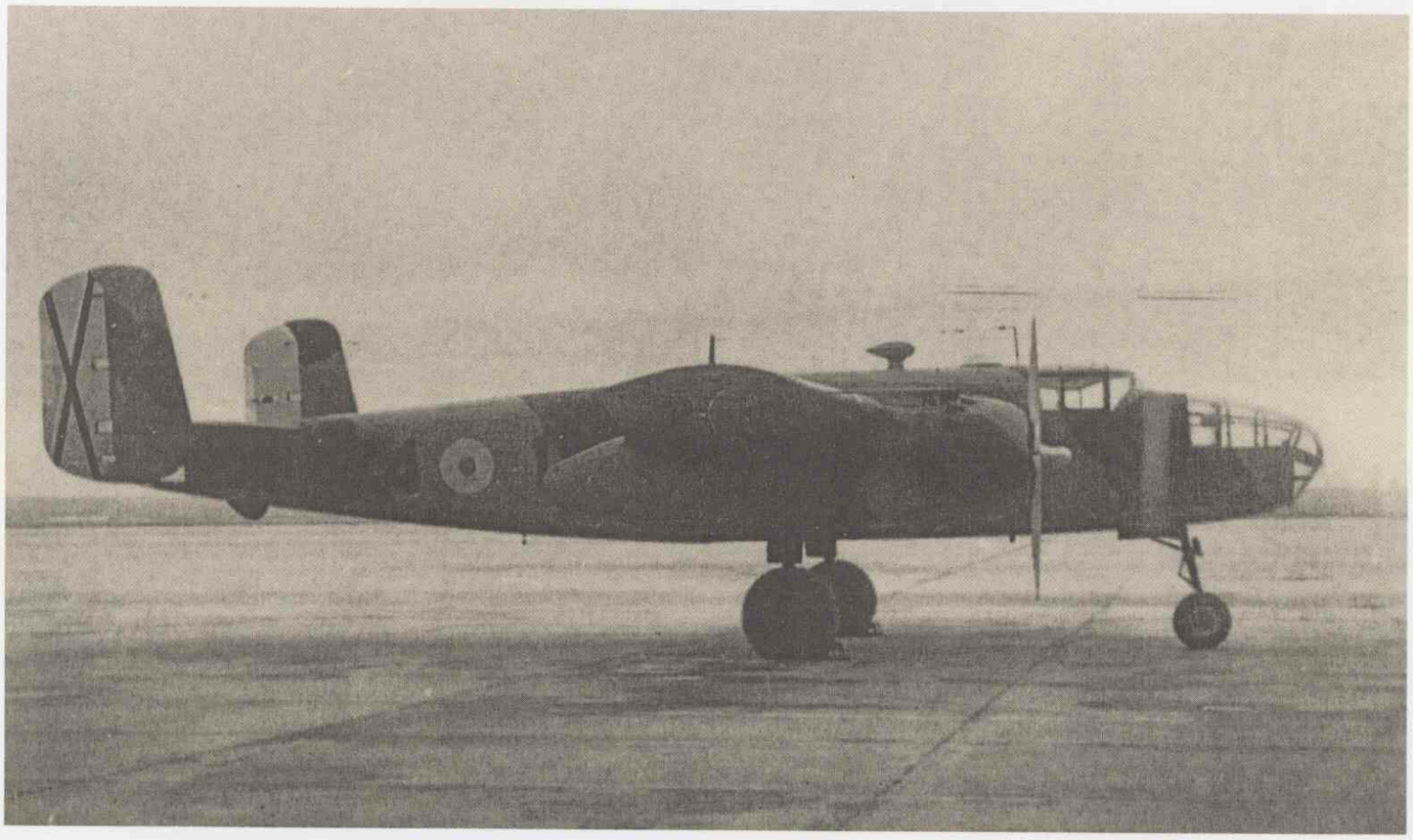
Entierro de la tripulación del Sunderland de Guinea. Los capellanes británicos Rev. Marcan y Wood oficiaron en San Fernando de Poo el 3 de junio de 1944.

accidente se encontraba en la cocina preparando el almuerzo. A bordo todo funcionaba perfectamente y aún viendo el tornado no quisieron desviarse de su ruta para evitarlo. Poco antes de morir encargó a los presentes que avisasen a su esposa y a un amigo que se encontraba en un hospital español. Al día siguiente se trasladó al lugar del accidente una brigada colonial, donde entre los restos del hidro pudieron encontrar los cuerpos de los otros nueve tripulantes.

Dos semanas después, el 15 de junio, ocurría otro accidente mortal con un hidro de patrulla marítima; esta vez un Consolidated PBY5A Catalina s/n JX258 se estrellaba en el cabo Tres Forcas (Marruecos Español). El avión, perteneciente al 202 Squadron con base en Gibraltar, había salido en una operación rutinaria de patrulla y al amanecer unos merhaznies se presentaron en el 27 Grupo de Caza, para informar que un avión se había estrellado en la carretera del citado cabo. Varios oficiales de la unidad y algunos soldados se apresuraron al lugar del accidente, pero no había nada que hacer, todo ardía y además la munición del avión estaba explotando. Avisado el gobernador de Gibraltar, se presentó en un pequeño anfibio, disponiendo que los muertos fuesen enterrados en el cementerio de Melilla en una tumba costeada por sus compañeros españoles de aviación. Durante años, hasta que el gobierno británico decidió cerrar su consulado en dicha ciudad la tumba era adornada con flores regularmente.

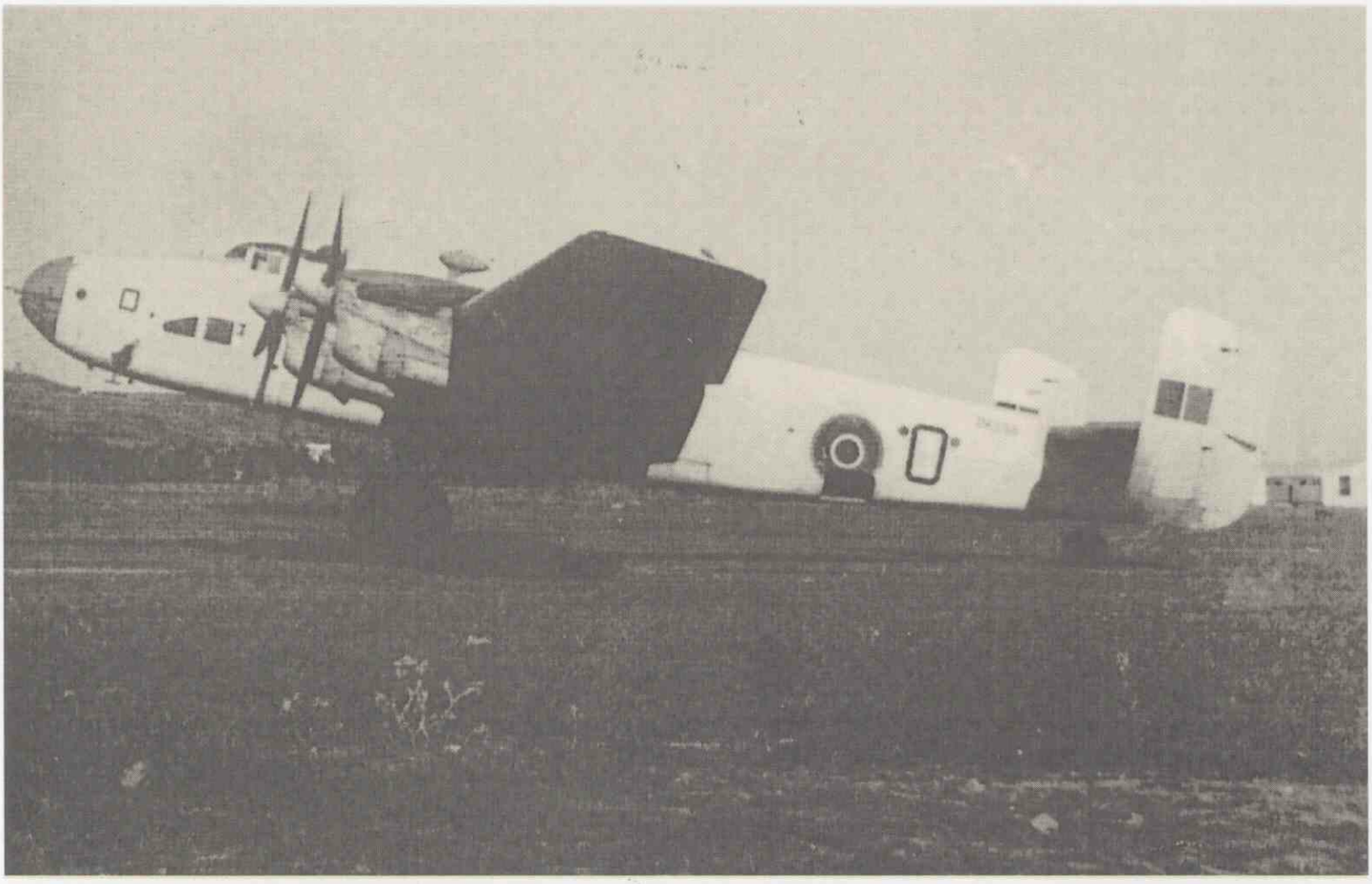
En el aeropuerto de Nador aterrizó el 4 de agosto un avión que años más tarde pasó a manos del Ejército del Aire. Se trataba de un North American B-25 Mitchell número de serie 4-130338 versión de transporte VIP, que con una avería en los mandos y creyendo que se encontraban en el Marruecos Francés, aterrizó en nuestro territorio. La tripulación, compuesta por un teniente coronel, dos sargentos y dos mecánicos fue internada y alojada en el Hotel Nacional, en el caso del oficial, y en el Hotel Regina los restantes cuatro aviadores. La avería era bastante grave, ya que de las tres bisagras de la deriva, dos de ellas estaban a punto de desprenderse. El avión permaneció en un hangar en Nador hasta que terminó la guerra y para evitar los efectos de la corrosión los motores se arrancaban regularmente. Poco después de terminar la guerra un equipo norteamericano de la Comisión Aliada de Control llegó con el propósito de destruir el P-38 Lightning que allí se encontraba. El B-25 corrió mejor suerte ya que por no tener matrícula norteamericana tuvieron que respetarlo. Años más tarde, en 1948 Fermín Tordesillas, por aquel entonces destinado en Marruecos lo puso en vuelo. La falta de repuestos la suplió con el ingenio y después de reparar las averías y poner a punto los motores con la ayuda de los talleres de Iberia, el teniente coronel Pombo Somoza, jefe de la Escuela Superior de Vuelo de Matacán solicitó al ministro González Gallarza que se agregase a su unidad. Una vez concedida su petición, fue a recogerlo junto al comandante Gavilán que volaría de copiloto y el sargento Greiner como mecánico. El 3 de junio de 1950 lo trasladaron en vuelo directo a Matacán. En el tiempo que permaneció en Salamanca, el teniente coronel Pombo Somoza le hizo un total de ciento catorce horas de vuelo, hasta que por falta de repuestos fue dado de baja y desguazado en 1954.

En la madrugada del 15 de agosto explotaba en el aire, frente a la playa de S'Agaró en San Feliú de Guixols un



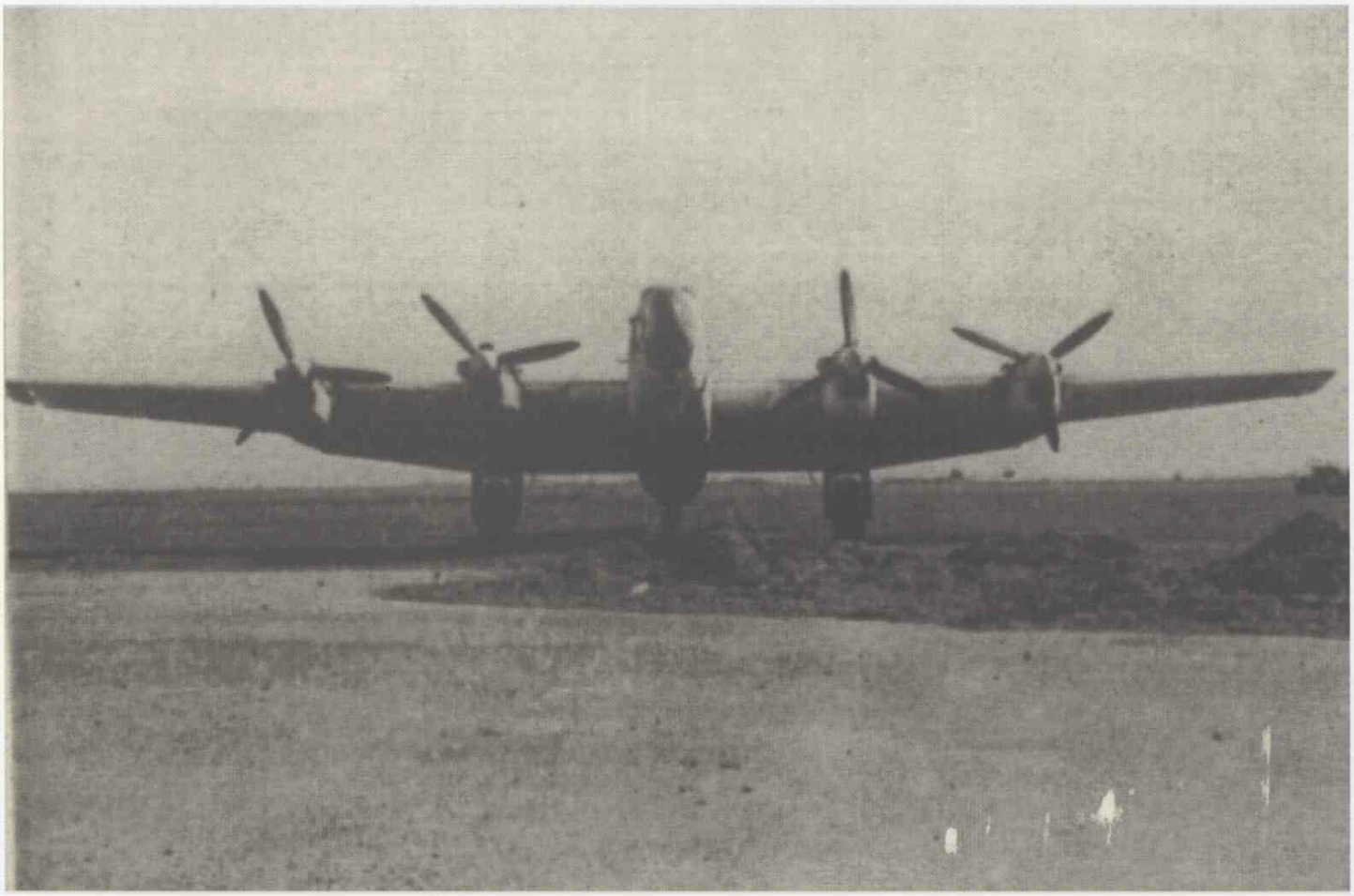
(Arch. Juan Valiente - vía J. Guerrero)

El B-25 luciendo la escarapela del Ejército del Aire.



Arch. IHCA)

Dos vistas del inmenso Handley Page Halifax de observación meteorológica y ASW que aterrizó en Marruecos.



Arch. IHCA)

Handley Page Halifax JN986 "R", perteneciente al 624 Squadron. Según parece estaba cumpliendo una misión para el SOE (Special Operations Executive), y sólo se recuperó una de las ruedas.

El 18 de agosto sufría otro accidente el castigado 202 Squadron. Otro de sus Catalinas, el número de serie JX201 se estrelló en la ya tristemente famosa Punta Carnero; como en los demás casos se encontraba realizando una patrulla. Nuevamente el Gibraltar Memorial recibía los cuerpos de nueve aviadores.

XII. TAMBIEN LA ROYAL NAVY

POCOS días después, el 22 de agosto, se hundía en la costa de Rosas un Grumman F-6F3 Hellcat. Se trataba de uno de los 252 Hellcats que el Fleet Air Arm había recibido de los Estados Unidos a partir de julio de 1943, en concreto el JV111 / E'P del 800 Squadron. Su piloto, el 2º teniente Spencer, despegó del HMS Emperor con órdenes de atacar la 11ª División Panzer en Francia, pero resultó alcanzado, lo que le obligó a amerizar. Ya en 1979 sus restos serían sacados del agua, aunque poco sabemos de él, aparte de lo que contaba Pedro Redón en su excelente artículo de "Airsonic". Según pudo averiguar el comandante Plá, un ciudadano americano lo compró y se lo llevó, se desconoce si ha sido puesto en vuelo o restaurado. El Hellcat se unió a otros aviones que también fueron rescatados del mar Mediterráneo, como un Typhoon, un Hudson o un Ju-88, de cuyos restos no se volvió a saber, a excepción de los restos del Hudson, conservados en el Museo del Aeronáutica y Astronáutica.

Marruecos Español volvía a ser el destino de un avión británico cuando el 20 de octubre de 1944, aterrizaba un Handley Page Halifax, el DK-256 perteneciente al 517 Squadron, unidad que se dedicaba tanto al reconocimiento meteorológico como a la lucha antisubmarina. Pese a haber aterrizado en perfecto estado, parece ser que el avión fue adquirido por ACISA para su utilización como chatarra y terminada la guerra no se volvió a saber de él.

XIII. LA GUERRA LLEGA A SU FIN

PESE a que en 1945 la situación al menos en el área cercana, se había tranquilizado bastante, seguían cayendo aviones en nuestro territorio. El 31 de enero se estrellaba en las montañas de Wad Ras, un Lockheed Ventura MkV del 22 Squadron de la SAAF, número de serie G6455 que había despegado de Gibraltar para cumplir una misión de patrulla antisubmarina. La tripulación, formada por dos tenientes y tres sargentos murió en el accidente y fue enterrada en el cementerio de la iglesia de St. Andrews de Tánger. El último avión de fuerzas de la Commonwealth del que hay constancia que se estrellase en nuestro territorio fue un Hawker Hurricane MkIIC, s/n P2803, pilotado por el sargento Mortimer Rodwell, del 520 Squadron. Había despegado de Gibraltar el 15 de abril en una misión de reconocimiento meteorológico, pero no sabemos porqué causa terminó estrellándose en pleno Marruecos Español, cerca de Arcila, concretamente en las coordenadas 35º 30'N / 06º 01'W.

Bibliografía

- Boletín del Museo del Aire
- Huelva en la Segunda Guerra Mundial, Jesús Ramírez Copeiro
- RAF Bomber Command Losses 1942, Bill Chorley
- FLYPAST
- AEROPLANE MONTHLY
- AEROPLANO
- AIRSONIC
- REVISTA AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
- "Caged Eagles", Downed American Pilots 1940-45, Vern Haugland
- The Great Book of Second World War Aircraft", varios autores
- La Guerra y los neutrales, A. Toynbee
- Bloody Biscay, Chris Goss

AGRADECIMIENTOS:

"Canario" Azaola, J.G.J. de Haan, John Hey, Juan Antonio Guerrero, Luis Moya Pimentel, José María Manrique, José Miguel Sales Lluch, cte., Roberto Plá Aragonés, Matthew Poole, col., Ángel Luis Negrón Pezzi, César O'donnell, Servicio Histórico y Cultural del Ejercito del Aire, Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Commonwealth War Graves Comission, Publuc Records Office, y muy especialmente a Juan Carlos Salgado. ■

Aviones Británicos

AVION	FECHA	LUGAR	Nº SERIE/ CODIGO	UNIDAD	TRIPULACIÓN	OBSERVACIONES
Bristol Blemheim Mk. IV	30/11/40	Tortosa	T2114	110 Sqdn	Gordon Bennet (745058)- Piloto S.M. Cashman- Obs. Edward Hannah (970492)- radio	Aterrizaje forzoso, vuelo de ferry
Vickers Wellington	27/03/41	Isla de Formentera	W5652, DX?	57 Sqdn	S/L G. Forbes Rodney (1st. Pilot) RACF F/L Edward Mansell (2nd Pilot) Sgt. Graham Henry Burge (WOP) Sgt. Claude Samuel Hunt (Obs.) RACF Sgt. Norman A. Horrocks (RG) Sgt. Edward Herritey (FG)	Vuelo de ferry de Feltwell a O. Medio via Stratishall - Gibraltar, la tripulación incendia el avión que arde a excepción de cola y motores, que son enviados a Cuatro Vientos. Hunt muere en la habitación de su hotel. Rodney intentó escapar pero lo capturan
Bristol Beaufighter MkIC	24/05/41	Proximidades B.A Jerez	T3317 / XK'S	2 OTU	Stuart Gallimore (91164) (observador) Charles Ream (piloto)	Toma tren arriba, avería sistema aceite. La trip quema la documentación y destruyen el IFF. El vuelo era de Ferry a Alejadría via Gibraltar-Malta. La trip escapó a Gibraltar a bordo del HMS Aldergrove
Vickers Wellington MkIC	20/06/41	Frente a la Playa de Hornillo (Murcia)	Z8722	15 OTU	F/O E.I.J. Bell (1st Pilot) Sgt. F.M. Arnold (2nd Pilot) Sgt. J. Krause (Nav) Sgt. R. Skelton (WOP) Sgt. A.E Philips (FG) Sgt. J. Menard (RG)	La trip recogida por dos pesqueros. Vuelo de ferry de Harwell a O. Medio, una tormenta les sorprende alterando los inst. de nav. Trip repatriada entre el 27/3 y el 21/4 de 1942
Bristol Blemheim MkIV	20/06/41	Playa de Rostro (Finisterrre)	Z6453	105 Sqdn	Sgt. F.T.J. Bryant Sgt. P.M. Thompson Sgt. D.R.C Philip	Fallo de motor por problemas sist. Combust Tripulación del 105 Sqdn. Philip herido en una pierna
Bristol Blemheim MkIV	20/07/41	Majasnio de Barga, Kabila del Jolot	Z9581	OADU	WJ King (759167)	Trip recogida por otro avión (Anson?) los restos los ametralla otro avión, que los incendia
Hawker Hurricane	04/12/41	Playa de Sidi-Casen (Marruecos)	BE352	258 Sqdn	Donald Geffene	Piloto americano. Otro Hurricane ametralla los restos. El piloto consigue fugarse pero muere durante un Raid japonés a Ceylán
Consolidated Catalina MkI	21/01/42	5 Km NE Pta Carnero	AJ157 /TQ'	202 Sqdn	F/Lt. Peter Bruce Alexander (40196) Pilot F/Lt. Sidney Cecil Romer (40752) Pilot F/O Reginald Clive Derrick (85256) Pilot Sgt. George Thomas Darville (1285975) AG Sgt.Geoffrey Gordon Taylor (923776) Obs Sgt. Frank Anthony Westkelsey (1251526) WOP/AG F/Sgt. John Turnbull (617565) DFM Sgt. Thomas Idwal Roberts (531079) AG Sgt. James Johnstone (639106) WOP/AG Sgt. William Godderidge (955811) WOP/AG	Toda la trip fallece
Fairey Swordfish MkI	08/03/42 40' O)	Océano Atlantico (42º 12' N 19º	P4073 G-GXMJ	700 Sqdn	Lt George Robert Brown SL Reginald Goerge Drake AG Russel Herbert George	Buscando al Scharnhorst se quedan sin combustible Pasa al EA con matrícula HR-6
Fairey Swordfish	31/03/42	A 50m. de la playa de Tagasa en Marruecos	W5843 E4C	813 Sqdn	S/L L.G. Morris S/L J.T Taylor L.A E. Casey	Basado en North Front Gibraltar, aunque también en el Eagle

Aviones Británicos (continuación)

AVION	FECHA	LUGAR	Nº SERIE/ CODIGO	UNIDAD	TRIPULACIÓN	OBSERVACIONES
Fairey Swordfish I	19/04/42	Isla de Alborán (Almería)	V4384 E4L	813 Sqdn	S/L R.S Todd Mid. Moon LA T.J Dawson	Avión incendiado por la tripulación, que la recoge el HMS Antelope
Bristol Beaufighter MkIC	19/04/42	Campillo (Huelva)	T4936	236 Sqdn	Sgt. Jeoffrey Lennox Avern (402482) Sgt. Philip Bernard Crossan (9153373?)	Explota en vuelo, los dos tripulantes fallecen. Realizaba un vuelo de ferry a Gibraltar
Bristol Beaufighter MkVI	02/06/42	Playa Torre del Mar (Málaga)	T5136	1 OADU	F/Sgt W.R Taggart (R,78497) Sgt. S Sabin (952522)	Vuelo de ferry, tenían órdenes de atravesar España pero se pierden, aterrizando con un solo motor tras 6 h. 55' de vuelo
Armstrong Withworth Withley	12/06/42	Pta do Limo, Cabo Ortegal (Galicia)	BD210 GE'J	58 Sqdn	P/O Kenneth Bryant Willson(J.8129) Pilot P/O Lesley Charles Froud (118194)- Pilot Sgt. Stanley Brimer (1101057) WOP/AG Sgt. Kitchner Herbert Bromage (959052) WOP F/Sgt. Alex Seaton Lorimer (R/77122) AG Sgt. Douglas Arthur Harsum (1152810) Obs.	Patrulla ASW, colisión contra un acantilado (Meteo?) Toda la trip KIA, enterrados en Lujua. El 58 Sqdn destacado con el Coastal Command y basado en St. Eval
Bristol Beaufort II	14/07/42	Costa de Motril (Granada)	AW307	86 Sqdn	Frederick James Johnson William Charles Turner John Alfred Brain Alfred William Roberts	Procedia del 42 Sqdn. Despegue desde Gibraltar
Avro Lancaster I	20/08/42	Cerca de Carballo, La Coruña	R-5543 QR'T	61 Sqdn	John Henry Harrad (112752) Harold Allen (1058478) Thomas Lindsay Boland (41566) RNZAF Richard Henry Linton (777683) John Emmet Madson (J/8950) Laurie Wilson (J/8129) Vivian John Watson (403205)	Toda la trip KIA. Derribados por dos Ju-88. El lugar del accidente fue el pinar de Coristanco, (La Coruña).
Vickers Wellington Mk1C	27/08/42	Punta Acebuche	HX566	15OTU	Sgt. Michael Hardwick Riddell (1306083) Pilot Sgt. Leonard Sutherland (1075478) Pilot P/O Edgar Whitaker (118618) Obs. Sgt. Peter Taylor (962315) WOP F/Sgt. Charles Wesley Buchner (R/109346) RCAF, AG W/O R. Webber WOP/ AG (R/106709) RCAF	Cinco de los tripulantes fallecieron en el accidente, a excepción de uno de los tripulantes (W/O Webber) que murió el 3/4/43 mientras servía con el 158 Sqdn.
Vickers Wellington MkIC	28/08/42	Duidirat, Rio de Oro (A.O.E.)	T2545	OADU	Desconocida	La tripulación aterriza y destruye el avión, (incendio) un barco de la RN los recoge
Lockheed Hudson MkIIIA	11/09/42	Colina entre Tarifa y Algeciras	FH398 / QX'	233 Sqdn	S/Ldr Thomas Waddington (39623) Pilot P/O Henry Charles Johnson (126089) WOP/AG P/O Gordon Alfred Kenyon (143471) Obs F/Sgt. Thomas McMurtry Moore (1026311) WOP/Ag	Mala meteo.
Vickers Wellington MkIC	03/10/42	Frente al Gran Tarajal en Fuerteventura, I. Canarias	HX-597	1 OADU	Sgt. Griffin (655579)- Pilot Sgt. H. Sansome (1208957)- Pilot Sgt. W. Pickin (1199503)- WOP Sgt. A. Evans (1321733)- Obs Sgt. A. Scarlsbrick (1294711) AG Sgt. S. Crick (1358102) AG	Internados, llegan a Inglaterra la nochevieja de 1942

Aviones Británicos (continuación)

AVION	FECHA	LUGAR	Nº SERIE/ CODIGO	UNIDAD	TRIPULACIÓN	OBSERVACIONES
Vickers Wellington MkIC	09/10/42	Playa de Arcila (Marruecos Español)	HX-680	1 OADU	Lt W. Graham Sgt. Fred. N. Hykes- AG Sgt. C.O. Phinney S. A. Wheeler R. Gardner	El avión estaba en perefectas condiciones, hasta que se intentó mover. Una de las patas del tren se hunde en la arena y una galerna lo destroza.
Vickers Wellington MkIC	23/10/42	Cercanías de Gando. Las Palmas de G. Canaria	HX-775	1446 Flight		La trip. Incendia el avión, se pierden y se les agota el combustible. Un trip. canadiense se fuga en un petrolero italiano bajo control británico.
Handley Page Halifax MkII	08/11/42	Amaraje a 5 millas de Valencia	W1063 EY'?	78 Sqdn	Lt. Patrick Dowse -pilot Andrew Orr -bomb Sgt. Philip Langsford-WOP Henry Thompson (Obs) RNZAF Golfray Kekahaw (Nav) Thomas Slater (eng) Albert O'Hare	
Bristol Blemheim	11/11/42	St. Pola, Alicante	BA738	17 OTU	Sgt. Rounding (1216354)- Pilot Sgt. Murphey (1267267) WOP PF. Willis (118626)- Nav	Trip internada en Albacete. Aterr. forzoso
Bristol Blemheim	17/11/42	Mazarrón (Murcia)	BA.807		Doug Fraser (Pilot) H. Macha (Bomb) Wilfred Lloyd (Obs)	
Shorts Stirling	21/11/42	Playa de Aro	BK.595 LS'A	15 Sqdn	S/L M. Wyatt (Pilot) P/O W.R Crich (2nd Pilot) P/O H.S. Daborn (Nav) Sgt. A.J.H Ames (Eng.) Sgt. G.A.F Clary (Obs) Sgt. T.R. Kemp (Radar WOP) Sgt. T.R Kemp (AG) Sgt. H.F. Henry (AG)	Avería en un motor, raid a la FIAT de Turín. Aterr. forzoso. Desguazado.
Armstrong Witworth Withley	10/12/42	Proxim. Playa de Salinas (Asturias)	Z9437 JL'O	10 OTU	Perrers Walpole Clapperton Newton White Crowe	Ameriza pero remolcado a la playa. Unos niños incendian por accidente los restos. La unidad estaba destacada al Coastal Command
Consolidated B-24 Liberator	15/12/42	"Pago de los rincones", Rota, Cádiz	AL513 OH-Q	120 Sqdn	Sgt. Victor Whitehall F/Sgt. Bernard Clifton	Viaje de ferry de Inglaterra a Gibraltar, incendio en un motor, parada de otro. Aterrizaje forzoso
Lockheed Hudson	27/12/42	Frente a costa de Alicante	FH428 TR	233 Sqdn	Sgt. Greaves (pilot) Sgt. Brown (Nav) Sgt Evans (AG) Sgt. Griffins (AG)	El 10/7/1990 el pesquero "Hermanos Ruso Antón" recupera los restos, el avión fue derribado durante un comba te con un submarino alemán. Los restos del avión están ahora en el Museo del Aire.
Bristol Beaufighter MkIF	15/01/43	La línea de la Concepción	V8348	1 OADU		
Handley Page Halifax	28/01/43	Tarajal (Ceuta)	DT586	301 FTU	Sgt. Utrice Wallace Watson (415045)- Pilot F/Sgt. John William Warner (R/99548)- Nav Robert Cahrles Rosam (1295427)- AG Sgt. James Arthur Garland (1072436)- WOP F/Sgt. Robert Elford Allin (R/105949)- BA George Ambrose Brind (913795) AG Raymond Fox (957702) FE	Toda la tripulación KIA

Aviones Británicos (continuación)

AVION	FECHA	LUGAR	Nº SERIE/ CODIGO	UNIDAD	TRIPULACIÓN	OBSERVACIONES
Vickers Wellington MkVIII	21/02/43	Cabo Juby	HX744 Y	179 Sqdn	Sgt. D.L Shelton (1217610)- Pilot Sgt. M. Koperming (1255052)- Nav Sgt. R.M Mills (1267635) WOP/AG Sgt. H.J. Noy (1376327) WOP/AG Sgt. R. Williams (1204192)- Copil Sgt. E.J Woodhouse (1204040)	Fallo de motor y derribo por la DCA de cabo Juby
Lockheed Hudson MkVI	11/03/43	Pto Higuerita, Algeciras, Cádiz	FK621	OADU		Se estrella, fallece toda la tripulación.
Hawker Hurricane	23/03/43	Villafranca del Bonany (Isla de Mallorca)	KW 933 o HW489	253 Sqdn	F/O Alan Trevor Little (NZ413863)?	Muere una niña en el accidente
Hawker Hurricane	23/03/43	Manacor (Isla de Mallorca)	KW 933 o HW489	253 Sqdn	F/O Derek Leyland Stevenson (102628)?	
Handley Page Halifax	10/04/43	El Torno, Chiclana (Cádiz)	BB322	301 FTU	Sgt. Ronald Stanley Barratt (1374126)- Pilot Sgt. Henry Edward Mate (1052215)- Nav Sgt. Ernest Palmer Holter (R.81154) Flt. eng.F/O William Alexander Pullar (124757) Bomb. F/O Kenneth Peter M'Leed Cran (136498) AG Sgt, William Rex Munchaster (1493179) AG) Sgt. George Lloyd Goldsbrough (1076561) WOP	En ruta a El Cairo vía Gibraltar, se quedan sin combustible. Internados, llegan a Gibraltar el 15879
Bristol Beaufighter MkVI	17/04/43	Costa frente a Sanlucar de Barrameda	X8225	1 OADU	T. B Keild (1368300) G.R Collins (1427356)	
Hawker Hurricane	24/04/43	Frente al Faro de la Baña (S. Carlos de la Rápita)				El avión amerizó, el piloto nadó a la costa y fue internado.
Douglas Boston III sin	28/05/43	Véjer de la Frontera	AL670	13 OTU	F/Sgt. S.S. Seymour -Pilot Sgt. J.H Watson (Nav) F/Sgt. A.S Murray (AG) Sgt. W.C. Baker WOP/AG	Vuelo de ferry de Portreath a O. Medio, se quedan sin combustible y aterrizan en el km. 58 de la crtra de Cádiz a Algeciras. El Tte Machuca intenta despegar pero se le paran los dos motores cuando estaba a 30 pies
Consolidated Catalina MkIB	09/06/43	Pto del Cabrito entre Tarifa y Algeciras	FP214 / TQ'	202 Sqdn	F/O Edward Russell Free (J/10060) RCAF P/O George Waters Tibbets (158564) W/O Arthur Robert Webster (R/82868) Sgt. George Edward Noble (636127) F/Sgt. Harold Sterling Brown (553965) Sgt. Michael Lesley Vernon Watson (1404482) P/O George Eric Frederick Johnston (53933) Sgt. Kenneth Bevan Cooper (1391255)	Se desorientan y se estrellan contra el Puerto de noche
Bristol Beaufighter MkXI	12/06/43	Marruecos Español	JW390 / PL'	144 Sqdn	F/Lt William George Walker (1230387)- Pilot P/O John Alfred Hawes (132876) Nav/WOP	Es posible que fuese derribado por la DCA Española
Douglas Boston III	03/10/43	Tarifa (Cádiz)	W8286	1 ODU	Lt. Henry Gordon (RNZAF) 2nd Lt. M.E. Johnson (RAAF) Lt. P.J. Keating (RAAF) D.M.B. Chruch (RNZAF)	Vuelo de ferry a Gibraltar, falta de combustible y visibilidad. Daños en el tren, considerado como inservible.

Aviones Británicos (continuación)

AVION	FECHA	LUGAR	Nº SERIE/ CODIGO	UNIDAD	TRIPULACIÓN	OBSERVACIONES
Supermarine Spitfire	11/10/43	Beas (Huelva)	MB901	1 OADU	Lt. William Daniel Grant	Vuelo de ferry o recce?, el piloto se evade pero se entrega al día siguiente
Short Sunderland MkIII	10/11/43	Estaca de Bares	EK572	228 Sqdn		Derribado por Ju-88 del ZG1, hunde el U966
De Havilland Mosquito MkIX	11/11/43	Peña (Navarra)	LR478	544 Sqdn	Donald Walker (25126) Arthur Maurice Crow	Uno de los trips muere, misión de recce a Francia
Boeing B-17E, MkIIA	29/11/43	Punta Acebuche	41-9104, FK208	206 Sqdn	Sgt. Mitchener- Pilot F/Sgt. Wilson (Copil) F/Sgt. Brown (Nav) W/O Coutts F/Sgt. Stones Duffus Sgt. Burnett F/O Moule A/S Escort	
Supermarine Spitfire MkIV	14/12/43	Val de Sto Domingo (Toledo)	PA487	1 OADU	Sgt. N.P Morrison (140801)	Bajada de la presión de aceite.
Supermarine Spitfire	06/02/44	Playa de Jeremías (Marruecos)	ER248		Sgt. R.N Satl (RNZAF)	A las 18:15 hrs, toma tren arriba
Lockheed Hudson MkVI	22/02/44	Calvos de Randín, Orense, ito 125 frontera hispano portuguesa	EW916 / ZS'H	48 Sqdn	F/O Alfred Ian Gregg (J/20223) Pilot W/O James Douglas Morgan (R/125904) WOP/AG George Benjamin Partt (1336376) Nav F/O Alexander Stalker (J/87407) WOP/ AG Sgt. John William Simpson (1071210) PAX F/Sgt. Ivor John Williams (560442) PAX	Vuelo de ferry
Avro Anson	23/03/44	50 Km del Farsía, 300 Km Cabo Juby (Marruecos)	LB191?	28 Sqdn SAAF	Lt/Col G.A. Autl (RCAF) Maj. M.P Brossean (RACF) Maj. G.A. Avent (RCAF) Lt. J.L Flemington (RSAAF) Lt. H.B. Hood (RSAAF) Sgt. A. Knaggs (RSAAF) Sgt. J.N.T Fourie (RSAAF)	Destrozado por unos habitantes de la zona
Martin B-26 "Marauder"	29/03/44	Costa de Mataró	43-117780 / CX'	14 Sqdn	F/Sgt. Ronald Lanham (421990) F/O John Walsh Lewis (417089) F/Sgt. Charles Maning Peedom (421620) F/O Michael Thomas McDonald (4505) F/Sgt. Michael Thomas Woods (421840) F/Sgt. Frank Raymond Lamond (410349)	Basado en Blida, (Argelia). Pasada sobre un barco, vira y posible entrada en pérdida. Toda la tripulación australiana.
Supermarine Spitfire MkIX	18/04/44	Larache, Marruecos	PL777	309 FTU	Harold Rittman (RAAF)	Por falta de combustible
Short Sunderland MkIII	03/06/44	Laka (Guinea)	ML811	301 FTU	F/Lt. J.P Gondola F/O R.H. Graham F/Sgt. J.J Duffy F/Sgt. G.E. Chaplin F/Sgt. S.W. Ralph Sgt. T.D. Elliot Sgt. W. Best Sgt. R.G. Windsay Sgt. M. Mows Sgt. H.T. James	Toda la tripulación muere en el accidente, las baterías de Sta. Isabel hicieron varios disparos de advertencia.

Aviones Británicos (continuación)

AVION	FECHA	LUGAR	Nº SERIE/ CODIGO	UNIDAD	TRIPULACIÓN	OBSERVACIONES
Consolidated Catalina	15/06/44	Cabo Tres Forcas (Marruecos)	JX258	202 Sqdn	F/Lt Douglas Boyle (122350) F/O Robert William Clark-Hall (NZ.417266) Sgt. Robert William Pole (1313820) Sgt. Ronald Vivian Allen (1199337) Sgt. Samuel Lester Squire (1315832) F/Sgt. William James McDonald (622504) F/Sgt. Charles Ernest Lang (913798) F/Sgt. Edward George McNeal (749891)	Basado en Gibraltar, toda la trip. fallecida
North American B-25 Mitchell	04/08/44	Aeródromo de Nador (Marruecos)	4-130338		Wing Commander Charles Sanford Wynne Eaton (09186) Sgt. James Gordon Gilbert (645273) Leading Aircraftman Allan Terry (124978) Leading Aircraftman Alfred Frost (106210)	Avería en un timón, pasa al E.A. versión de transporte VIP
Handley Page Halifax MkII	15/08/44	Frente a San Feliu de Guixols	JN896 / R	624 Sqdn		Llevaba a cabo una misión del SOE, el avión explota en el aire.
Consolidated Catalina MkIVA	18/08/44	Pta Carnero (Cádiz)	JX201 / TQ'	202 Sqdn	Sgt. Harry Gordon Barnfield (1528869) F/O Lesley Norman Bowles (152369) Sgt. John Dickinson (990703) W/O Robert Samuel Lyle (R/128192) Sgt. Charles Frederick Moore (1565565) Sgt. Kenneth Neville (1529312) Sgt. Cyril Roberts (1333710) F/O Lesley Arthur Shaw (152487) F/O Harold George Roy Stapleforth (161400)	
Grumman Hellcat F-6F3	22/08/44	Cabo Rosas (Gerona)	JV111	800 Sqdn RN	Lt. Spencer	El avión fue sacado del agua en bastante buen estado, aunque nunca más se supo.
Handley Page Halifax	20/10/44	Marruecos Español	DK256 / O	517 Sqdn		Unidad dedicada a ASW y observación meteorológica aterrizó y se encontraba en perfecto estado.
Lockheed Ventura MkV	31/01/45	Wad Ras (20º 37' N / 09º 00' W)	G6455	22 Sqdn SAAF	Lt. Walter Mayne Allison (581911V) SAAF Sgt. Andrew Joseph Boyles (1851630) RAF Johan Heinrich Buxmann (581517V) SAAF Sgt. Harold James Hutchinson (1590175) RAF Sgt. Frederick Edward Turner (1818273) RAF	Toda la tripulación fallecida, fue enterrada en Tánger
Hawker Hurricane MkIIC	15/04/45	Costa cerca de Arcila (35º 30' N, 06º 01' W) Marruecos	P2803	520 Sqdn	F/Sgt. Edward Mortimer Rodwell (1587251)	Enterrado en Tánger

Escuelas de Especialistas
Escuela de Mecánicos

José Parejo Linares
Mecánico de Aviación (19 Promoción)

DESDE que el motor se incorporó a los globos, iniciándose la era de los dirigibles, **el motorista:** encargado de la *"conservación, reparación, engrase y limpieza del motor"*, ha sido pieza clave en el desarrollo de la Aviación, tanto en tierra como en vuelo.

Durante los primeros años, debido a la construcción sencilla de los aeróstatos y aviones de aquella época, las reparaciones eran realizadas por Mecánicos de Dirigibles, generalmente procedentes de los talleres de automóviles, bajo la dirección de un Maestro de Taller. No existía más que el examen de ingreso teórico-práctico y, si acreditaban su capacidad y conocimientos, recibían el titulo de Mecánico de Dirigible.

Cuando en 1909 se estaba construyendo en Francia el dirigible "España", fueron a hacer las pruebas en vuelo el Coronel Vives, el Capitán Kindelán y los Mecánicos de Dirigible **Gómez y Latapia**. Volaron el dirigible el 11 de octubre y después de un accidente regresaron a España.

En enero del año siguiente volvieron los mismos pilotos con el Mecánico de Dirigible **Quesada** para realizar las pruebas definitivas durante los meses de enero y febrero. Después de numerosas pruebas, el dirigible fue enviado a Guadalajara en tren, donde el 4 de mayo de 1910 se hizo el vuelo de aceptación. Desde entonces **Joaquín Quesada Guisasola** fue el único mecánico que voló el "España", incluso el famoso vuelo que realizó el Rey Alfonso XIII. En 1911, como ayudante de Ingeniero y después ascendido a Maestro, es designado para organizar el Centro Experimental y Escuela de Aviación del recién creado aeródromo de Cuatro Vientos, sentando las bases de la futura Escuela de Mecánicos, de la que fue profesor durante muchos años. También marchó a Tetuán con la primera escuadrilla que participó en la guerra de Marruecos en 1913, y en 1915 formó parte del equipo que diseñó y fabricó un motor de 180 C.V. en la Hispano-Suiza. En 1941 ingresó con el número uno en la 1ª Promoción de Ayudantes de Ingenieros, jubilándose de Comandante. Probablemente sea uno de los mejores mecánicos de la aviación española, aunque poco conocido, al no haber participado en ninguno de los "grandes vuelos de la aviación española".

En 1911 llegan los primeros aviones militares FARMAN al aeródromo de Cuatro Vientos y por Real Decreto de 28 de febrero de 1913, publicado en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra nº 48 (en los sucesivo D.O.), se crea el Servicio de Aeronáutica Militar, dependiente del Ministro de la Guerra (la Sección de Ingenieros seguía encargada del despacho) con las ramas de: Aerostación y Aviación, aunque, parece ser que, no tenían mucha fe en el Servicio que se creaba, porque en la exposición del Real Decreto decía *"es indudable que el aeroplano, aun cuando ha de sufrir modificaciones que atenúen sus defectos, ya que, por la naturaleza del medio en que se mueve, quizás no sea nunca posible dotarle de estabilidad absoluta"*. Este párrafo resume el estado de la aviación de entonces.

El 14 de abril del mismo año se publica el "Reglamento del Servicio de Aeronáutica", en el que se contemplan, entre otras, las especialidades de: Mecánico de dirigible, que *"serán elegidos entre los mecánicos automovilistas y deberán conocer perfectamente el motor y la parte mecánica del dirigible, tener conocimientos elementales de Aeronáutica y estar familiarizados con los viajes aéreos"* y la de Mecánico de Aviación, que *"deberán conocer los motores de aeroplano, o ser automovilista o motociclista"*. En el art. 46 se contempla la creación de una Escuela para su formación, donde *"los aspirantes a mecánicos, cuando, a juicio del Jefe de Aviación, asesorado por los profesores, hayan demostrado su completa instrucción serán dados de alta como tales mecánicos; gozando de una gratificación extraordinaria y adquiriendo derechos preferentes para ingresar después como obreros mecánicos, filiados o aventajados, o como maestros de taller"*.

Pero estas previsiones no se cumplen, y las necesidades de mecánicos de la creciente aviación militar se sigue nutriendo con personal civil y soldados de reemplazo, que tuvieran conocimientos de motores, a los cuales se les instruía en los talleres de los aeródromos. Estos puestos de Soldado-Mecánico estaban muy solicitados, dado que los conocimientos adquiridos les eran muy útiles para encontrar trabajo una vez licenciados o volver al ejército como personal civil, por lo tanto la mayoría se licenciaba al cumplir el servicio militar.

Las necesidades de mecánicos con cierta experiencia y los "avances de la técnica" hacen cada vez más difícil su formación durante el tiempo de permanencia en filas. En 1918 cuando se crea la Sección y Dirección de Aeronáutica, totalmente independiente del Cuerpo de Ingenieros, su primer Jefe el General Rodríguez Mourelo siente la necesidad de creación de una Escuela y del Cuerpo de Mecánicos de Aviación, y en un extenso escrito (9 folios) dirigido al

Ministro de la Guerra con fecha 28 de Febrero de 1919 le expone: *"Entre los diversos elementos que constituyen el material de aviación, ninguno es, seguramente, tan importante como el motor, de cuyo funcionamiento depende, no sólo la vida de los pilotos y observadores, sino también el resultado de la misión encomendada a los aviones, fin que necesita cumplirse a toda costa" ... "no basta la garantía de la marca del motor, las pruebas escrupulosas de recepción, el ensayo constante de todos sus órganos; hay necesidad de otro elemento:* **el motorista** *encargado de su conservación y reparación. Es preciso que esta persona se identifique, por decirlo así, de tal manera con sus motores que a simple vista y por oído, conozca y pueda remediar inmediatamente cualquier anomalía que ocurra" ... "en todos los ejércitos existen mecánicos de aviación, debiéndose en gran parte a su trabajo y cuidado el éxito de la aviación y su enorme desarrollo"*, también trata la parte económica: sueldos, dietas, horas extras, pensiones, etc ... *"el haber de los mecánicos de aviación durante el período de pruebas será de 1.800 ptas. anuales y al recibir el nombramiento definitivo 2.200, aumentando por quinquenios de 400 ptas. hasta llegar al máximo de 4.600 ptas.... se le asegura a los 60 años una pensión vitalicia de 1.500 ptas. anuales, podrán aumentar de su peculio particular las cuotas al objeto de acrecentar la pensión"*, y por ultimo proponía cual debería ser su situación militar... *"no tendrán asimilación militar, pero, para los efectos de alojamiento y viajes por vía férrea y marítima, serán considerados de la categoría correspondiente al sueldo que disfrutan"*.

Como consecuencia de este escrito se crea la Escuela de Mecánicos en Cuatro Vientos, donde ya funcionaban unos talleres de carpintería, ajuste, montaje, etc. desde 1912, creados y dirigidos por Eduardo Barrón, Ingeniero y Piloto de la 1ª Promoción y en la que era profesor el Maestro de Taller (asimilado a Teniente), **Joaquín Quesada**. Tenían una especie de escuela de aprendices donde se formaron los primeros mecánicos y trabajaron muchos de los futuros alumnos hasta que, se realizaban las convocatorias, e ingresaban en la Escuela.

Fueron Jefes de la Escuela de Mecánicos, desde su creación hasta la Guerra Civil, los Capitanes: Alvarez de Rementeria, Fernández Checa, González Gil, Martínez de Aragón, Arranz Monasterio y Roa Miranda.

El verdadero creador y fundador de la Escuela y del Cuerpo de Mecánicos fue el capitán Alvarez de Rementeria que la dirigió desde su creación en 1919 hasta el 28 de agosto de 1930. Se desplazó a Francia para estudiar el modelo francés, en el cual los especialistas al terminar el curso ascendían a sargento. Le pareció muy bueno y propuso su adopción, pero las autoridades aeronáuticas opinaban que no se les debía dar categoría militar, porque al ascender dejaban de trabajar. Era preferible un mecánico bien pagado, pero sin categoría militar.

Una vez creada la Escuela, es convocada la 1ª Promoción de Mecánicos de Aviación por R.O. de 25 de agosto de 1919 (D.O. nº 190). *"Las clases (sargentos y cabos) e individuos de tropa del Ejército y la Armada que deseen tomar parte en la convocatoria harán constar en la instancia el*

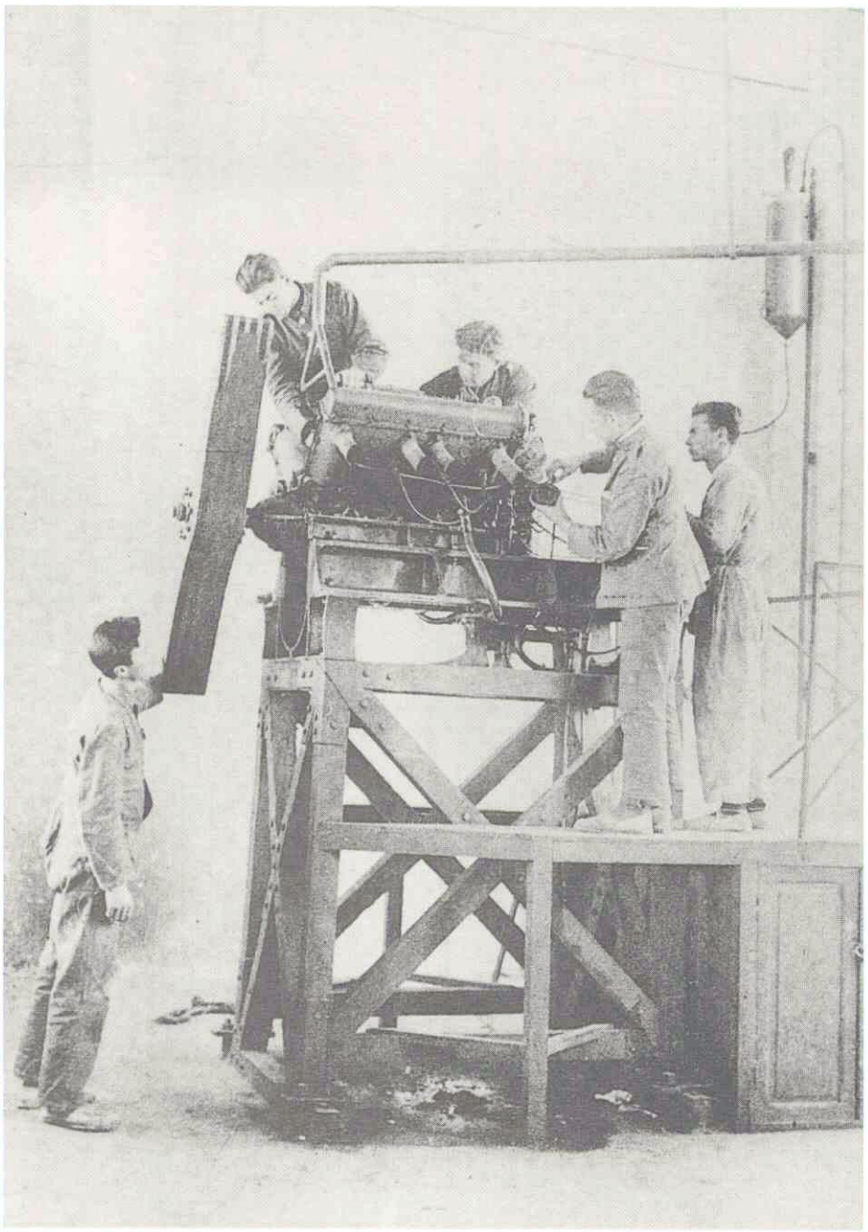
Estado actual del Pabellón de Alumnos de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos, hasta hace muy poco ha estado puesto debajo del escudo el rótulo "Escuela de Mecánicos".

tiempo de servicio en filas, oficio y conocimientos prácticos como ajustadores, mecánicos, automovilistas, etc. Dada la delicadeza de la misión especial de los Mecánicos y Montadores de aviación, los Jefes de los Cuerpos, sólo cursaran las instancias de los individuos de acreditada moralidad y buen comportamiento". La edad estará comprendida entre 20 y 35 años y se firmará un compromiso de tres años. El plazo de admisión de instancias finalizaba el 30 de septiembre y los aspirantes serían clasificados por los *"méritos que acrediten en los certificados que acompañen a las solicitudes, los que resulten ocupando los setenta primeros puestos, serán admitidos a examen según el programa adjunto y deberán encontrarse en Cuatro Vientos el día 5 de noviembre próximo".*

"Los exámenes comprenderán un ejercicio práctico y otro teórico; terminado el ejercicio teórico se calificarán los examinados en dos grupos: aptos y no aptos, y dentro de la primera clasificación se colocarán por orden de preferencia. Únicamente los declarados aptos pasaran a verificar examen práctico, al final del cual se hará la clasificación definitiva, ingresando en el curso de Mecánico de Aviación los que ocupen los cincuenta primeros puestos".

El curso comenzará el 1º de diciembre y terminará el 30 de mayo de 1920, durante este período *"los alumnos percibirán un pequeño jornal comprendido entre 25 y 75 céntimos diarios, en relación a la aptitud de cada uno. Al finalizar serán dados de alta como mecánicos de Aviación, expidiéndoseles el correspondiente título".*

Al mismo tiempo se convocó también la 1ª Promoción de Montadores de Aeroplano, con otros cincuenta alumnos y en las mismas condiciones. Siempre se hacían dos convocatorias: mecánicos y montadores, hasta la 13ª Promoción en que se unificaron ambos programas y a partir de ella se hacía una sola convocatoria.



Banco de Pruebas de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos.

Examen teórico

LECTURA Y ESCRITURA

ARITMÉTICA.—Suma, Resta, Multiplicación y División de números enteros, fraccionarios y decimales; sistema métrico decimal de pesas y medidas.

GEOMETRÍA.—Nociones de líneas, ángulos, circunferencias, pirámides, prismas y esferas.

MOTORES DE EXPLOSIÓN.—Su funcionamiento, elementos que componen un motor. Émbolos. Bielas. Cigüeñales. Volante. Cárter. Válvulas. Carburador. Encendido. Magneto. Regulación. Refrigeración. Bomba de circulación. Engrase.

Examen práctico

Demostrar suficiencia, construyendo una pieza sencilla en el tiempo que el tribunal señale.

Demostrar conocimientos prácticos en motores de explosión y muy particularmente en los de aviación.

De esta **1ª Promoción** fue **Eugenio Pérez Sánchez** que ingresó siendo Sargento de Ingenieros, después fue profesor de la Escuela, en 1926 hizo el vuelo Madrid-Manila en el Breguet XIX, se transformó a piloto en 1927 y pasó a la reserva en 1957 de Teniente Coronel.

La **2ª Promoción** de Mecánicos, Montadores de Aeroplano y 1ª de Fotógrafos, comenzó sus estudios el 1º de septiembre de 1920, terminando la última tanda a finales de marzo de 1921.

Cuando terminaba una Promoción, inmediatamente empezaba la siguiente, llegando algunos años a salir tres promociones. Así continuó hasta la **10ª Promoción** que ingresó en octubre de 1923, a esta perteneció **Mario Alvarez Laguna**, el primer Mecánico de Vuelo civil de España y Jefe de Mecánicos de LAPE donde voló los "Dornier Wal".

Este mismo año se convocó la 1ª Promoción, veinte alumnos, de Radiotelegrafistas. Desde entonces la Escuela de

Teórica
Aritmética, Geometría, Física, Electricidad y Motores
Práctica
Entelado, Chapistería, Ingerido, Ajuste, Carpintería, Montaje de planos y fuselaje, Motores, Magnetos, Electricidad, Forja, Carburación y Puesta a punto.

Cuatro Vientos ha seguido proporcionando miles de radiotelegrafistas, al Ejército del Aire, hasta el momento actual.

Entre las promociones 1ª a 10ª, los cursos eran de 50 alumnos y duraban 6 meses aproximadamente. Dependía del nivel intelectual de los alumnos, de la capacidad de asimilación y de la constancia en el trabajo. Normalmente salían en varias tandas. Todos eran soldados-mecánicos, aunque podían ingresar sargentos, cabos y soldados procedentes de cualquier cuerpo, que conservaban su categoría. Al terminar el compromiso de 3 años la mayoría se licenciaba y algunos volvían a trabajar en aviación, como "obreros aventajados" y los que eran militares o querían continuar en aviación podían seguir ascendiendo por su propio escalafón de procedencia y continuaban de mecánicos prestando sus servicios en aviación, pero sin que hubiese una escalilla propia de mecánicos de aviación. Esta situación creaba bastantes problemas, ya que había Soldados-Mecánicos (única categoría) que a su vez eran sargentos o cabos de Ingenieros, Artillería o la Armada.

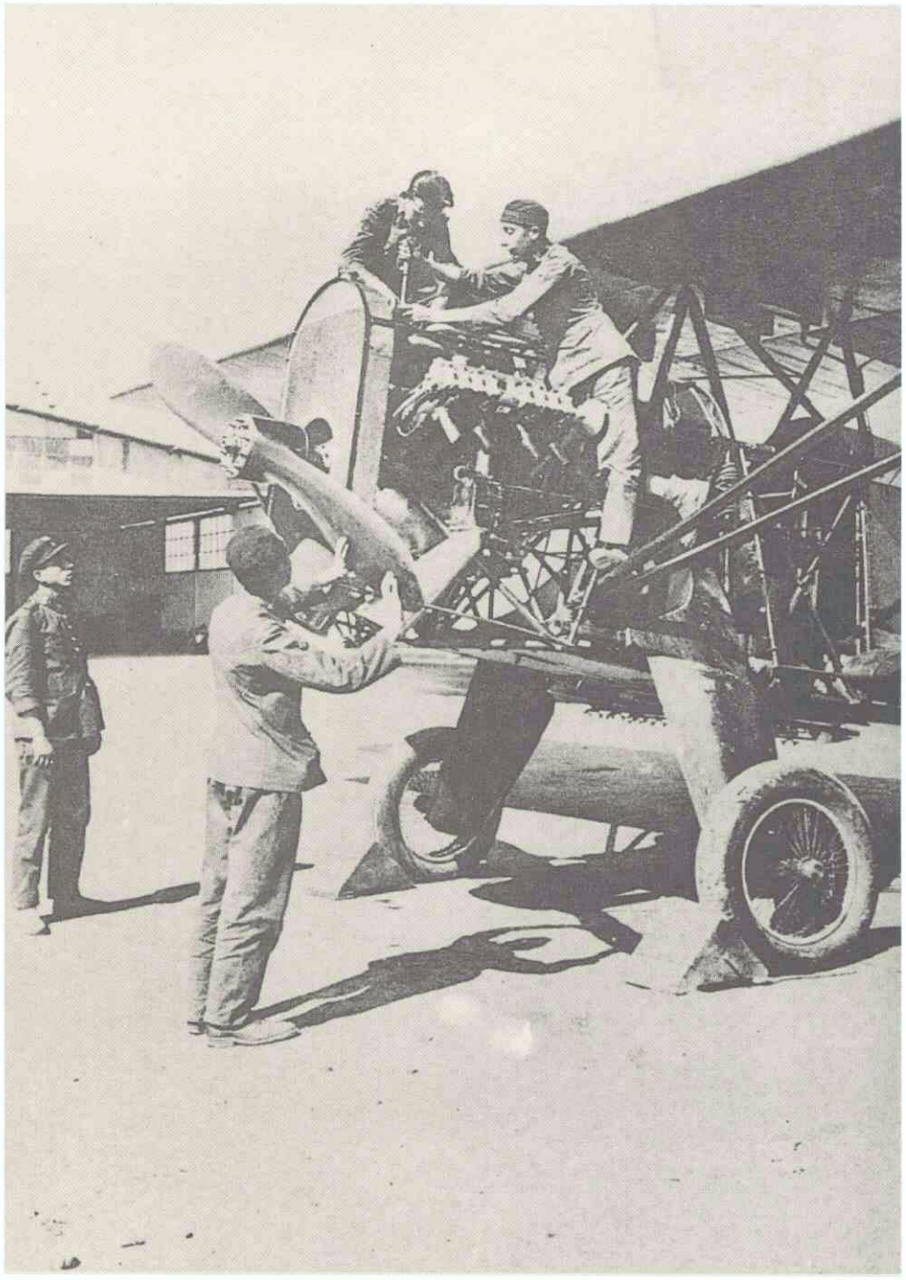
El programa del curso dedicaba mucho más tiempo a las clases prácticas que a las teóricas.

Al terminar el curso obtenían el título técnico de Mecánico de Avión o Montador de Aeroplano.

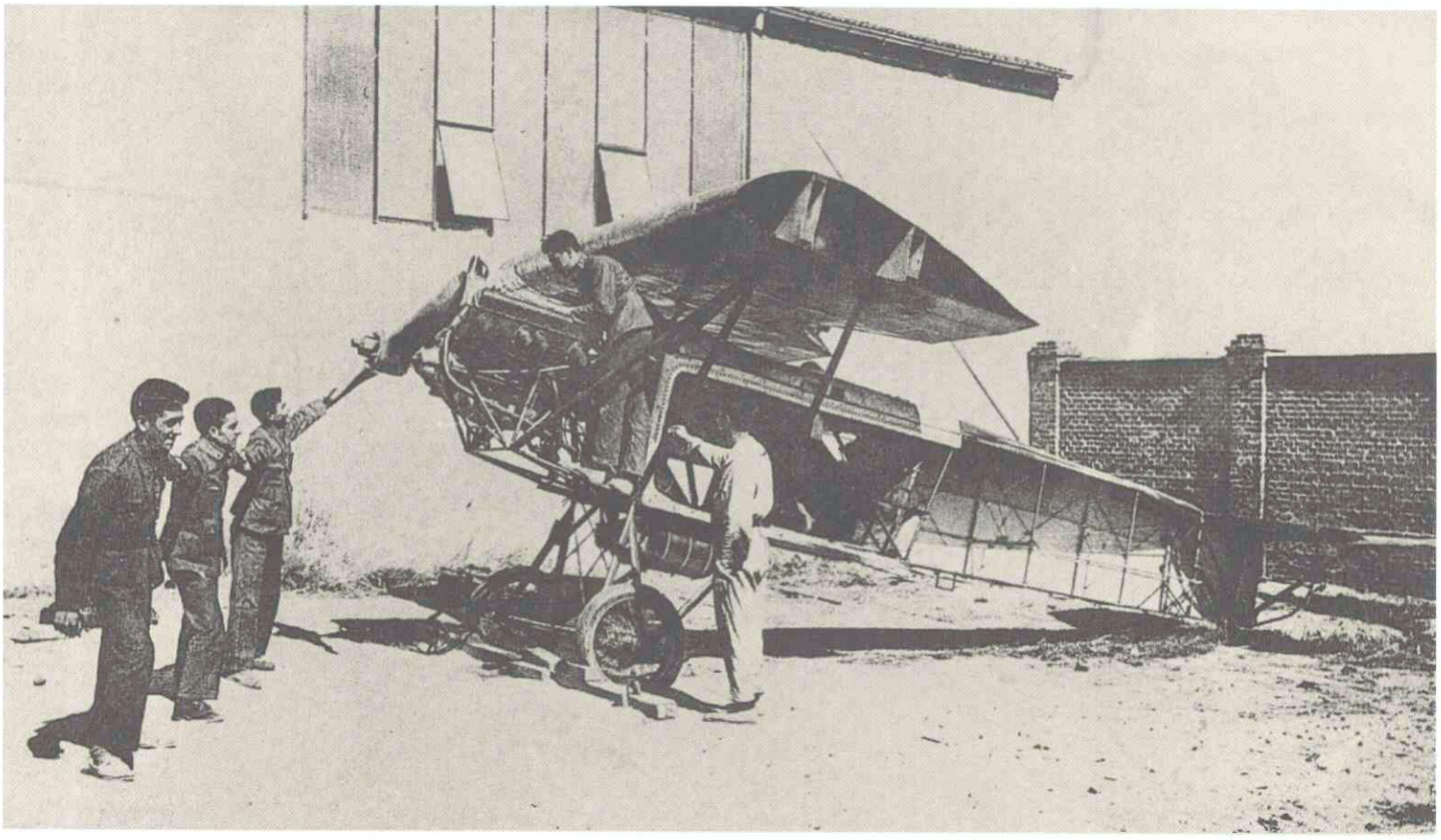
Aunque los Soldados-Mecánicos seguían muy bien retribuidos (7 ptas. diarias equivalente al sueldo de un teniente), había cierto malestar al no tener categoría militar, agravada con la continua llegada de suboficiales, sargentos y cabos procedentes de otros Cuerpos, atraídos por la buena retribución, y que sí conservaban su categoría militar. Se daba la paradoja de soldados-mecánicos muy antiguos y mecánicos-sargentos muy modernos.

Para intentar resolver toda esta problematica, se publicó en el D.O. nº 217 de 27 de septiembre de 1922, el primer "Reglamento de mecánicos de aviación" por el cual se profesionalizan pero todavía no llegan a formar un cuerpo independiente. Veamos algunos artículos de esta Ley: *Art. 4º. "Para los mecánicos de Aviación existirán las tres categorías siguientes: sargentos, cabos y mecánicos, los ascensos se harán por oposición". Art. 5º. "Aunque pertenecientes, como las demás tropas del servicio de Aviación, al Cuerpo de Ingenieros, no figurarán en las escalas generales de clases de tropa de Ingenieros, y no podrán pasar del empleo de sargento".* A pesar de esta Ley, apenas se convocan oposiciones y son muy pocos los que ascienden a sargento, por lo tanto los mecánicos se siguen licenciando.

En vista de todos estos problemas, el General Jefe de la Sección de Aeronáutica se dirige al Estado Mayor Central del Ejército exponiendole que el Reglamento vigente *"no ha dado el resultado que se esperaba y la aviación continúa cada vez más, careciendo de buenos mecánicos, base de la seguridad de los pilotos y de la buena conservación del material... Para evitar las dificultades en el reclutamiento de estos especialistas, además de un jornal remunerador se deben unir ciertas consideraciones y ventajas que les inclinen a prolongar su permanencia al servicio del Estado".* Esta petición es atendida y el 8 de septiembre de 1924



Montaje de un motor. Escuela de Mecánicos.



Puesta en Marcha. Escuela de Mecánicos.

(D.O. nº 202) se aprueba un nuevo Reglamento que entra en vigor con la 11ª Promoción, que ya había iniciado el curso. Este Reglamento va a tener bastante trascendencia: Por fin se independizan y se crea el Cuerpo de Mecánicos, *"Los mecánicos formaran una sola sección dependiente del Jefe de la Escuela de Mecánicos, en la que se llevará su documentación técnica, escalafones, destinos y ascensos"*.

La edad de ingreso será entre 18 y 20 años, civiles o militares sin graduación, compromiso de 4 años. Al terminar el curso ingresan en el Escalafón de Mecánicos de Aviación, con un jornal de entre 12 y 16 pesetas diarias, los que sean "plazas aéreas" disfrutarán, además del jornal que les corresponda, y *"siempre que su aparato esté listo para volar"* de una gratificación diaria de 7,50 pesetas. Ya son militares profesionales, a los tres años, previa oposición, ascenderían a cabo y a los cuatro, los que decidieran continuar en el ejército, también por oposición, a sargento. En estas oposiciones (las primeras fueron en 1928) podían tomar parte los mecánicos ya licenciados. Aprobaron más de cuarenta licenciados, entre ellos famosos mecánicos como Madariaga, Mateos, Panizo y Calvo Alonso que ascendieron a sargento y continuaron en el Ejército. Hay que tener en cuenta que en esta época los sargentos no eran suboficiales, si no clase de tropa, pero no obstante a los sargentos y cabos mecánicos se les autorizaba a pernoctar fuera del aeródromo.

Poco antes de que se publicara el nuevo Reglamento, ingresó la **11ª Promoción**. Se presentaron para Mecánicos y Montadores de Aeroplano más de 2.000 aspirantes. Los exámenes comenzaron el 20 de julio de 1924 y fueron admitidos 200 mecánicos y 100 montadores, terminando en varias tandas entre enero y mayo de 1925.

De esta promoción son la mayoría de los mecánicos que participaron en los grandes vuelos de la aviación española:

Pablo Rada Ustarroz, que realizó el famoso vuelo del "Plus Ultra" en 1926. Después se licenció dedicandose a otras actividades relacionadas con el motor. Piloto durante los primeros meses de la Guerra Civil, muy pronto se exilió. Regresó y falleció en 1969.

Joaquín Arozamena Postigo, formó tripulación con el capitán González Gallarza en uno de los tres Breguet XIX de la "Patrulla Elcano", que volaron de Madrid a Manila en 1926. Se licenció y marchó a Argentina donde falleció. Trabajó durante muchos años en la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA).

Pedro M. Calvo Alonso, participó también en el vuelo anterior con el capitán Esteve. Por avería aterrizaron en el desierto siendo encontrados a los seis días. Continuó en el Cuerpo de Mecánicos hasta 1940 que pasó al de Ayudantes de Ingeniero, en el que se jubiló de comandante. Falleció en 1986.

Modesto Madariaga Almendros Uriarte y Serrano, participó en el vuelo a Guinea de la "Patrulla Atlántida", con tres "Dornier Wal", en 1927. También realizó en 1928, el famoso vuelo, con Ramón Franco, que intentaba dar la vuelta al mundo en el Dornier Wal "Numancia". Amerizaron cerca de las Azores y tardaron ocho días en ser encontrados. Estuvo en Cuba y Méjico, en 1933, acompañando al malogrado "Cuatro Vientos". Falleció exiliado, en Buenos Aires, en 1975.

Juan Quesada Suárez, participó en el vuelo a Guinea de la "Patrulla Atlántida". Al regresar del vuelo se licenció.

Rafael Fernández Villacorta, estuvo muchos años de profesor en la Escuela y después voló en IBERIA hasta su jubilación en 1967.

Durante la permanencia de esta Promoción en la Escuela hubo un hecho muy curioso, que recuerda Rafael Villacorta con simpatía. Era Jefe del Servicio de Aviación el Coronel D. Ricardo Alvarez Espejo y González Castejón, marqués de González Castejón, *"personaje muy pintoresco y profundamente creyente"*. Éste se enteró que había un alumno que se llamaba Germinal, su padre había sido anarquista y presidente del Casino Menestral Figuerense. Enterado el Coronel de esta circunstancia llamó al alumno y lo convenció para que se bautizara y cambiase de nombre. El alumno aceptó, hubo una fiesta en la Escuela para celebrar el bautismo, del que fue padrino el Coronel y se le impuso el nombre de Francisco. **Francisco Batet Vendrell**, que después voló en LAPE, CLASSA y estuvo en IB en tierra hasta su jubilación.

12ª Promoción.- Se convocaron 180 plazas de mecánicos y montadores, y *"Con objeto de salvar los inconvenientes que se derivan de la asistencia al curso de mecánicos de Suboficiales y Sargentos, quedan excluidos de esta convocatoria debiéndose anunciar exclusivamente entre soldados y paisanos"*. Ingresaron en julio de 1925 y terminaron en junio de 1926.

13ª Promoción.- Se convocaron 180 plazas. Ingresó en noviembre de 1926 y salieron en varias tandas, entre junio y diciembre de 1928. A partir de esta promoción los estudios duraban dos cursos, se reunifican los Mecánicos y los Montadores y todos siguen los mismos estudios.

El 18 de julio de 1926 (D.O. nº 159) se aprueba el "Reglamento orgánico de la Aeronáutica Militar" cuyo Art. 22 dice lo siguiente: *"Los mecánicos de Aviación se regirán por su actual reglamento, pudiendo ascender a cabo y a sargento durante los tres últimos años de su compromiso militar. Al ingresar en el Cuerpo de mecánicos, lo verificarán con la categoría, ascendiendo después, previo examen y servicio determinado, a suboficiales mecánicos y más tarde a maestros mecánicos"*.

En 1927, de acuerdo con el Reglamento anterior, se convocaron una plaza de Maestro Mecánico (Alférez), dos de Suboficial y sesenta de Sargento. Las de maestro mecánico y las de suboficiales eran por oposición, las de sargento *"serán sometidos a un tanteo teórico-práctico de 10 días de duración en la Escuela. Los que resulten elegidos seguirán un curso de tres meses, durante el cual aprenderán toda la parte militar exigible al sargento y se les completará la parte práctica, en aquellas especialidades que peor conozca"*. La plaza de Maestro Mecánico fue ganada por el Suboficial **Rafael Borras Torné**, convirtiéndose en el primer Oficial del Escalafón del Cuerpo de Mecánicos de Aviación. Los sargentos fueron los primeros de los llamados "sargentos de los cuatro años", casi todos eran de la 11ª promoción y de promociones anteriores que habían reingresado acogiéndose a la nueva normativa.

14ª Promoción.- Entraron 200 alumnos en mayo de 1928, divididos en seis grupos fueron saliendo a lo largo de todo el año 1930.

15ª Promoción.- Esta fue la última promoción de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos, ingresaron 200 alumnos en febrero de 1930, divididos en seis grupos, terminaron el

Primera Promoción de Sargentos Mecánicos, año 1928.

Jura de Bandera de los alumnos de la 15ª Promoción en 1930.

curso saliendo desde finales de 1931 y durante todo el año siguiente. Fueron los primeros que salieron de cabo-interino. Hasta entonces salían de soldado.

En esta promoción era Profesor de Teórica y Encargado del departamento de Calderería, el famoso Capitán (entonces teniente) Haya. Durante su estancia diseñó y construyó su famoso "Integral de Vuelo" y con él colaboraron varios mecánicos de los talleres de la Escuela.

Para convocar esta promoción, se imprimió un folleto muy extenso en el que se le explicaba a los futuros mecánicos, además de las condiciones de ingreso, todas las ventajas económicas y posibilidades de ascenso que tendrían si conseguían ingresar en la Escuela de Mecánicos. El folleto surtió efecto porque se presentaron más de 2.500 aspirantes a 200 plazas.

"Durante el curso percibirán un jornal de 1 a 2 pesetas". "Al terminar el curso cobraran 3 pesetas que se aumentará 50 céntimos cada trimestre natural, de esta forma se llegará a cobrar 7 pesetas al cumplir el compromiso de cuatro años y a 12 pesetas cuando se reenganche". "Por la plaza aérea se cobrará una gratificación de 7,5 pesetas". "Todos los emolumentos anteriores, son además de los que le correspondan por su categoría militar". También explicaba la forma de hacer el curso de Ametrallador Bombardero y el de Piloto, siempre que se llevara más de seis meses de mecánico.

En 1930 tambien se convocó la 1ª Promoción de Armeros. Las condiciones de ingreso eran parecidas a las de los mecánicos. Ingresaron el día 6 de marzo, y después de un mes de preparación teórica en la Escuela, pasaron a la Escuela de Combate y Bombardeo de Los Alcuceras, en la cual estaban un período de seis meses para después ir destinados en prácticas a un aeródromo por espacio de otros tres meses y al finalizar este período obtenían el título de Armero de Aviación.

No hubo Promociones entre los años 1930-36, las necesidades estaban cubiertas porque los Mecánicos no se licenciaban. Aunque la categoría militar seguía siendo baja, las condiciones económicas eran muy buenas.

Según el Escalafón del Cuerpo de Mecánicos de Aviación, publicado por O.C. de 2 de diciembre de 1933 (situación 1º-enero-1933), había: 1 Alférez, 14 Suboficiales (Brigadas), 63 Sargentos, 87 Cabos, 449 Cabos interinos y 3 Soldados Mecánicos reingresados de promociones anteriores.

Durante los años que no hubo promociones la Escuela continuó abierta, impartiendo cursos especiales de un mes para que todos los pilotos adquirieran conocimientos de mecánica y otros de ascenso para mecánicos. Al mismo tiempo trató de ponerse al día de acuerdo con los últimos cambios tecnológicos. Para ello el comandante Fernández Mulero, Jefe de Instrucción del Arma de Aviación, envió al capitán Arranz Monasterio, Jefe de la Escuela de Mecánicos, a Francia e Italia a visitar sus Escuelas de Especialistas, con el fin de estudiar sus programas de formación y promoción militar.

En Italia visitó, acompañado del comandante Hidalgo de Cisneros, agregado aéreo en Roma, la Escuela de Capua donde se impartían todas las especialidades. En este país los suboficiales especialistas que continuaran en el ejército podrían llegar hasta capitán.

En Francia visitó la Escuela Elemental de Rochefort y la Escuela Superior de Versalles. El 60% de los alumnos de esta última escuela eran Suboficiales especialistas procedentes de la primera, el resto civiles con formación técnica superior. Salían de Oficial y podían ascender hasta General.

A su regreso, el capitán Arranz elabora y entrega el 31 de julio de 1935 un amplio informe (50 folios) cuyos párrafos finales son los siguientes: *"Como resultado de mi comisión y resumiendo lo que he visto, creo que la parte italiana es un modelo como organización, pero creo exagerado la formación de tantos cuerpos diferentes.*

La formación francesa me parece más conforme con las necesidades, aunque creo exagerado el plan de estudios, sobre todo el que se refiere al de Oficiales especialistas. El tener separadas la enseñanza elemental de la superior, tampoco lo veo beneficioso, me parece que sería más interesante el que se siguiese el ciclo de estudios bajo la misma dirección.

Creo que con arreglo a nuestras posibilidades y necesidades, hay que ir a la formación de la Escuela de Especialistas, recogiendo todos los cursos que damos en nuestra Arma y que están un poco diseminados. Contamos con local suficiente para empezar, ya que con poco coste se podría poner en las debidas condiciones los edificios que están en el km. 11 de la carretera de Extremadura. Se podría organizar, por consiguiente, las siguientes especialidades:

Mecánicos de motor
Mecánicos de avión
Radiotelegrafistas
Electricistas
Armeros
Fotógrafos

Para el pase a Oficiales, me parece muy lógico el sistema francés, y con todo ello quedaría cubierta la necesidad de personal auxiliar que se deja sentir hoy en día. Los Oficiales especialistas podrían llegar a Capitán como máximo, pues el plan francés de tener categoría de General me parece exagerado". El comandante Fernández Mulero "*...antes de proponer a la Superioridad resolución a tan importante asunto* (cree procedente), *oír la opinión acerca del mismo de la Jefatura de Instrucción, Armamento, Información, Automóviles y Servicios Centrales de Protección de Vuelo".*

Una vez hechos los informes correspondientes, se reunieron con el capitán Arranz y redactaron, el 26 de octubre de 1935, un informe dirigido al Jefe del Arma de Aviación, proponiendo la creación de una Escuela de Especialistas con las siguientes especialidades: Mecánicos de Motor y Avión, Electricistas, Aparatistas de Transmisiones, Automovilistas, Radiotelegrafistas, Radio-Aerólogos (Meteorólogos), Armeros y Fotógrafos. Se pronunciaron por el procedimiento seguido en Italia, con algunas variaciones.

Al mismo tiempo, también el comandante Fernández Mulero, Jefe de Instrucción, envió al Jefe del Arma de Aviación, el 22 de noviembre de 1935, el "Proyecto de Régimen Interior para la Escuela de Especialistas". En él se especificaba, entre otras materias, el Régimen académico, premios y sanciones *"la obtención de nota de malo se castigará: la primera con apercibimiento y sin paseo, la segunda dos días de arresto en el calabozo, la tercera ocho días y la cuarta expulsión"*

Con todas estas innovaciones, que cambiarían radicalmente el Cuerpo de Especialistas, se pensaba reanudar las convocatorias para el Curso 1936-37, pero la Guerra Civil interrumpió trágicamente la puesta en marcha de todos estos proyectos que más tarde fueron tenidos en cuenta para la creación de la Escuela de Especialistas de Málaga.

GUERRA CIVIL

CUANDO estalló la Guerra Civil hacía cuatro años que no salían mecánicos de la Escuela. Ante la llegada masiva de nuevo material aéreo, ambos bandos sintieron la urgente necesidad de personal especialista y montaron sendas escuelas: los republicanos en octubre de 1936, en Godella (Valencia) y los nacionales en Tetúan (Marruecos), en febrero de 1937.

ESCUELA DE MECÁNICOS DE AVIACIÓN DE GODELLA

AL iniciarse la Guerra Civil y quedar Cuatro Vientos muy cerca del frente, D. Emilio Herrera Linares, Director General de Instrucción, encargó al Teniente Coronel D. Mariano de la Iglesia Sierra la organización de la Escuela de Mecánicos de Aviación y es nombrado Director de la misma. Con fecha 27 noviembre de 1936, es nombrado el Segundo Jefe y los profesores de las distintas Secciones, todos Tenientes mecánicos.

Se instalaron en la Escuela del Tribunal Tutelar de Menores en Godella, pueblo situado a las afueras de Valencia, cerca del aeródromo de Manises. Los medios eran escasos, no obstante los profesores se fabricaron un Banco de Pruebas con unas bancadas viejas, recuperaron dos aviones para prácticas (Breguet y Nieuport) y se llevaron , para conservarlo, el famoso Breguet XIX "Jesús del Gran Poder".

En la Escuela de Godella se impartieron tres cursos durante la Guerra Civil. Estas promociones continuaron la numeración iniciada en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos, de donde venía la mayor parte del profesorado y de la que se sentían continuadores.

16ª Promoción.- La convocatoria tiene fecha de 26 octubre de 1936 (G.M. nº 312 de fecha 7-11-36). Para jóvenes de 16 a 23 años *"que puedan acreditar su lealtad al Régimen mediante certificado expedido por cualquiera de los partidos políticos o agrupaciones sindicales afectos al Frente* Popular". Hicieron el examen de ingreso en el Convento de Los Jerónimos (Murcia) donde empezaron las clases teóricas, ya que Godella aun no habían terminado de instalarse. En enero llegaron los aproximadamente 200 alumnos a Godella, siendo su primera misión fabricarse las camas en los recién instalados talleres. El curso duró de 6 a 8 meses sa-

Grupo de Profesores de la Escuela de Mecánicos de Godella.

liendo en varias tandas, la primera de ellas el 15 de junio de 1937, con el empleo de Cabo mecánico

17ª Promoción.- Ingresaron en noviembre de 1937 unos 200 alumnos, con las mismas condiciones de la promoción anterior.

18ª Promoción.- Ingresaron 200 alumnos en noviembre de 1938. Ante la proximidad del frente, se trasladaron a una fabrica de harina de Hellín (Albacete), pero como no pudieron llevarse los Bancos de Pruebas, iban a Godella a hacer las prácticas.

Al finalizar la Guerra Civil esta promoción no había terminado, y muchos de sus alumnos formaron parte de las primeras promociones de la Escuela de Especialistas de Málaga.

Para hacernos una idea del grado de eficacia alcanzado en tan críticas circunstancias y con tan pocos medios, a los pocos días de terminada la Guerra Civil, el Jefe de los Servicios de Recuperación Industrial envía el siguiente escrito al Jefe del Estado Mayor del Aire:

"Adjunto tengo el honor de remitir informe-inventario de los efectos existentes en la Escuela de Mecánicos de Godella.

Dios salve a España y guarde a Vd. muchos años.

Valencia, 9 de abril de 1939. Año de la Victoria."

Adjunta un detallado inventario de varios folios en el que aparecen: 6 bancos con 33 tornillos, 11 fraguas con su motor, 7 yunques, 6 bancos de prueba con sus motores correspondientes, 2 tornos de un metro, una instalación de soldadura autógena con gasómetro, etc, etc, y terminaba su informe:

"En el momento de la recuperación estaban recibiendo enseñanza 70 alumnos. Según declaración de los profesores existían en clase hace pocos meses 200 alumnos, pero fue creada otra escuela en Hellín y allí fue llevado parte del material y de los alumnos. Resumiendo lo anteriormente expuesto, puede decirse que es una dependencia que, caso de que en los proyectos de la Superioridad entrase establecer en Godella una Escuela de Especialistas de Aviación, trayendo de Hellín los efectos que de Godella se llevaron, se contaría con edificios, instalaciones, talleres, dependencias y todo lo relacionado con el servicio adecuado para tal asunto."

ESCUELA DE ESPECIALISTAS DE TETUÁN

EN el Boletín Oficial del Estado nº 115 de fecha 12 de febrero de 1937, en la "Sección del Aire" aparece la Orden siguiente: *"Por resolución de S.E. el Generalísimo de los Ejércitos Nacionales, y con objeto de capacitar especialistas (mecánicos, radiotelegrafistas, armeros, etc,) para Aviación, se crea la Escuela de Especialistas de Aviación, ... dando comienzo en el plazo más breve los cursos de las distintas especialidades. Burgos, 10 de febrero de 1937."*

Inauguración de la Escuela de Especialistas de Málaga.

La Escuela se creó en el aeródromo de Tetúan, siendo su primer Jefe el Comandante D. Ramiro Jofre Jaudenes. Hacían el examen de ingreso en Tablada (Sevilla) y los aprobados los mandaban en barco a Tetuán.

1º Curso.- La convocatoria se hizo en el B.O.E. nº 250 de 27 de junio de 1937, donde se especificaban las condiciones de ingreso que eran las siguientes: *1º Edad.-Entre los 18 y 22 años. 2º Condiciones físicas.-Los alumnos deberán estar absolutamente sanos. 3º Condiciones morales.-Fidelidad absoluta a la causa Nacional; serán preferidos los que hayan acreditado su fidelidad sirviendo a la Nación de una manera activa. 4º Conocimientos.-Examen de cultura general y haber trabajado en talleres que tengan relación con la mecánica. Aunque por su edad no se pretende que los aspirantes sean buenos operarios, sí puede aspirarse a que tengan desenvoltura en el manejo de las herramientas del ajuste."*

2º Curso.- Los aspirantes designados se presentaron en Tablada para hacer el examen de ingreso el día 20 de noviembre de 1937. Ingresaron en Tetuán en diciembre y terminó el curso el 8 de marzo de 1938.

A este curso perteneció **Carlos Liedo Rapado**, conocido por el famoso vuelo Málaga-Getafe en un Ju-52, sin pilotos, sólo con el Radio.

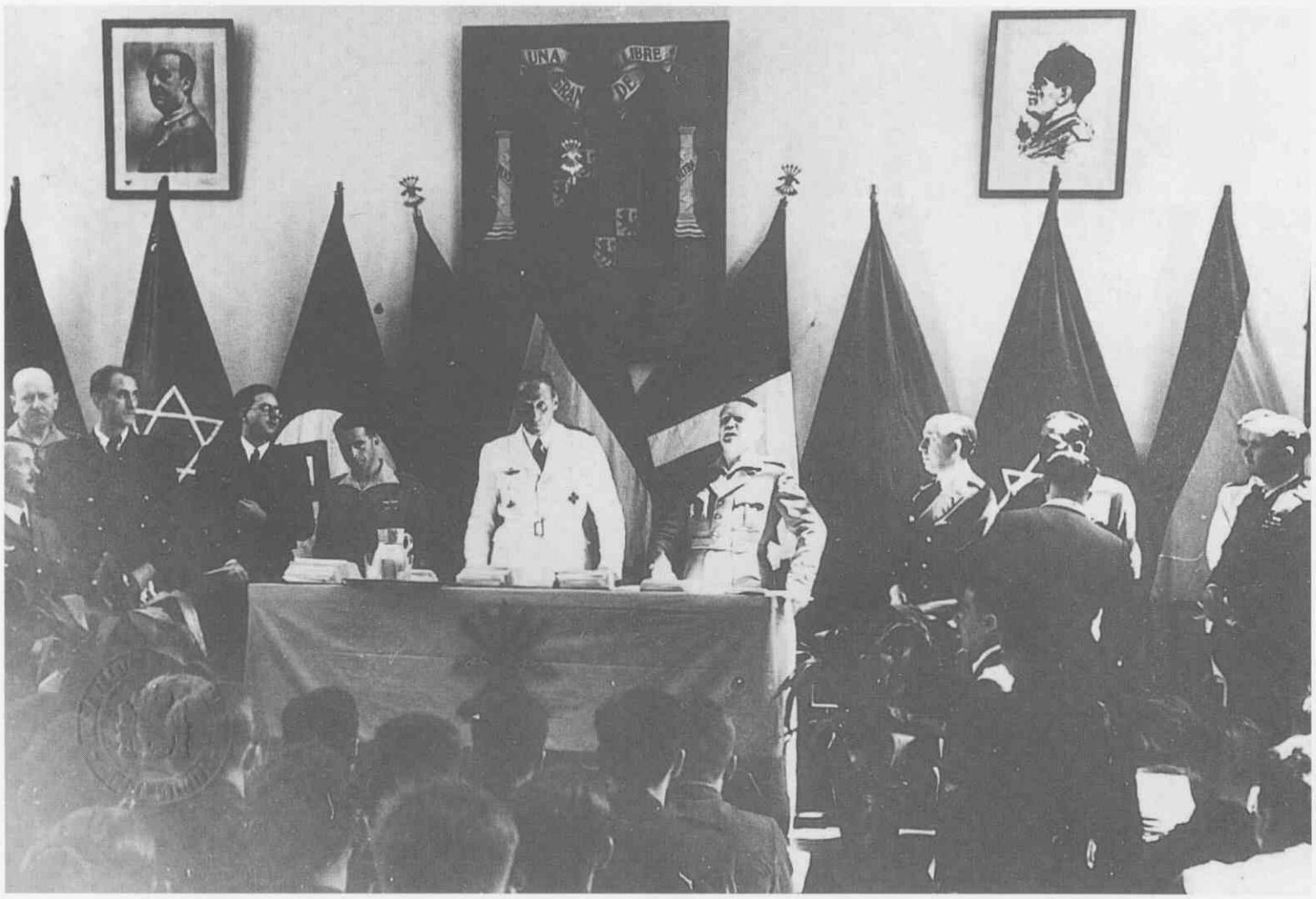
A lo largo de 1938 también se hicieron el **3º y 4º Cursos**. Todos tuvieron una duración aproximada de cuatro meses; al terminar salían de Cabo ayudante y un año después ascendían a Cabo Especialista.

El hecho de que las necesidades de especialistas continuasen en aumento debido al incremento de material aéreo, y la Escuela de Especialistas de Tetuán comenzase a ser insuficiente para la formación de la plantilla necesaria, dio lugar a la creación de sendas Escuelas en las Maestranzas de Sevilla y León. Esta solución no tuvo éxito ya que las Maestranzas estaban muy ocupadas con la revisión y reparación de los aviones y no tenían tiempo para dedicar a la formación de especialistas.

Considerando que los especialistas continuaban siendo de vital importancia para el eficaz rendimiento, empezó a funcionar, antes de concluir el último curso de Tetuán, una nueva Escuela de Especialistas en Málaga (marzo de 1938), agrupando las tres escuelas de Tetuán, León y Sevilla en un solo Centro de enseñanza, con las siguientes especialidades: Mecánico Motorista, Montador, Armero, Radiogoniometrista, Electricista y Mecánico de Radio.

ESCUELA DE ESPECIALISTAS EN MÁLAGA

PARA la Escuela de Especialistas se adaptaron los edificios propiedad de la Asociación General de Obreros de Ferrocarriles de España, situados en la calle Cuarteles, cerca de la estación de ferrocarril. En el edificio principal estaba la Dirección de la escuela, la residencia de Profesores y las aulas para las clases teóricas. El alojamiento de los alumnos estaba en una serie de edificios



Entrega de Títulos a la 1ª Promoción.

contiguos (en la misma c/ Cuarteles). En la calle Salitre, paralela a la anterior, se encontraban los talleres de clases prácticas, si bien éstas se ampliaban en el Aeródromo de El Rompedizo (antigua Base Aérea de Málaga) donde se había instalado al mismo tiempo la Escuela de Observadores.

El primer jefe de ambas escuelas fue el Teniente Coronel Iglesias Brague. Meses más tarde fue nombrado Jefe de la Escuela de Especialistas el Coronel Martínez y Vara de Rey, que continuó hasta el final. El primer Jefe de Enseñanza fue el coronel italiano Raniero Spada, más conocido como coronel Sabatuchi, que vino acompañado de numerosos instructores italianos, los cuales junto a un grupo procedente de la Base de Getafe integraron la plantilla pionera de esta Escuela.

Con la apertura de la Escuela de Málaga se inicia una nueva época en la formación de especialistas, con un criterio único, el mismo examen de ingreso, unos estudios básicos comunes y una denominación común: Especialistas de Primera.

Desde el principio los malagueños llamaron a los alumnos los "gurripatos", que en Andalucía se le llama al pollo del gorrión.

1er curso.- Se convocó en el B.O.E. para el 1º de febrero de 1938. Como las instalaciones aún no estaban terminadas los mandaron a Sevilla hasta el día 15 que dio comienzo el curso. Empezaron en condiciones muy precarias, teniendo incluso que ir a dormir algunos días al Campamento Benítez, acuartelamiento situado cerca del actual aeropuerto de Málaga.

El curso terminó el 15 de septiembre del mismo año y salieron de Cabo Ayudante Especialista aproximadamente 100 Mecánicos, 95 Montadores, 80 Armeros y 80 Radios.

Hasta el **5º Curso** que ingresó en septiembre de 1940, la duración oscilaba entre seis y ocho meses al final de los cuales obtenían el título de Ayudante de Especialista y la categoría militar de Cabo. El título de Especialista era conseguido al finalizar el año de prácticas en las Unidades o Bases Aéreas, previo informe favorable de sus Jefes. En este curso se unieron las especialidades de Montadores y Electricistas.

6º Curso.- Con este curso, que ingresó el 25 septiembre de 1941, se inició un nuevo plan de estudios que duraba dos años. Al finalizar el curso se ascendía a Soldado 1ª Ayudante y una vez realizado un año de prácticas en las Bases a Cabo-Especialista. En 1942 no hubo convocatoria.

En el **7º Curso**, que ingresó en septiembre de 1943, la duración de los estudios continuó siendo de dos cursos escolares. Al finalizar el primer curso, se les concedía el título de Ayudante Especialista y la categoría de soldado de 1ª, obteniendo, al finalizar el segundo curso, el título de Especialista y la categoría de Cabo. Este cambio fue debido a que las otras especialidades de menor grado y formación más rápidas ascendían a Cabo un año antes, lo que acarreaba un grave perjuicio a los especialistas de primera.

Desfile de la 1ª Promoción tras la jura de Bandera.

Al comenzar el **9º Curso** (sep-45), se une a esta Escuela la formación primaria de la especialidad de Fotógrafos, los cuales comparten con las demás especialidades el primer año escolar de formación militar y cultura general, efectuando el segundo curso de especialización en la Escuela del Servicio Cartográfico y Fotográfico de Cuatro Vientos.

A partir del año 1949 los profesores fueron autorizados a llevar la escarapela y los alumnos los cordones verdes, tradicionales en las Escuelas Militares.

Al menos en los dos últimos cursos, las clases se interrumpían durante un mes en primavera y los alumnos con sus profesores se trasladaban, en un tren especial, a Logroño en cuya Maestranza realizaban un período intensivo de prácticas.

Durante los últimos cursos fue Jefe de Estudios el Comandante Ingeniero Aeronáutico Emilio Gil Cacho, que junto con algunos profesores diseñaron un velero que fue construido por los alumnos y al que pusieron el nombre de GURRIPATO. Hoy se encuentra en el Museo del Aire. También diseñaron y empezaron a construir una avioneta que no llegó a terminarse por el traslado de la Escuela.

La Escuela de Especialistas y los "Gurripatos" eran muy queridos en Málaga. En las tradicionales procesiones de la Semana Santa eran cofrades de honor de la Cofradía de la Misericordia. Los alumnos cubrían la carrera el día de este desfile, los profesores seguían "el paso" y una formación de alumnos cerraba el cortejo.

En 1942 ya estaba previsto que la Escuela se trasladara a León, porque las instalaciones no reunían las condiciones adecuadas. Las autoridades malagueñas hicieron presiones y gestiones de toda índole para evitar su traslado, incluso buscaron un nuevo emplazamiento cercano al anterior en la Fabrica de Tabacos. Málaga lloró esta marcha, y tardó muchos años en olvidar a sus queridos "gurripatos".

Por fin en el año 1950 la Escuela se trasladó de Málaga a León, iniciando su funcionamiento con los alumnos de segundo del **13º Curso** y los de primero del **14º Curso**, cuyos componentes habían efectuado los exámenes de ingreso en Málaga.

ESCUELA DE ESPECIALISTAS DE LEÓN

AL terminar la Guerra Civil se creó en León (Decreto 22-11-39) la Academia de Oficiales del Arma de Tropas de Aviación, cuya función era la transformación en militares profesionales de los Oficiales Provisionales procedentes de la Guerra. Parte de esta Academia (la de Tropas) fue trasladada a Los Alcázares en marzo de 1941. La parte que quedó en León se llamó Academia de Aviación, por ella pasaron seis promociones de oficiales provisionales y los alféreces de la primera promoción de la Academia General del Aire. En total se formaron más de 600 pilotos hasta su disolución definitiva en julio de 1949.

Plaza de Armas de la Escuela de Especialistas de León.

El progresivo incremento de las necesidades de Especialistas hizo que fuese insuficiente la capacidad de la Escuela de León, lo que motivo el que a partir del **15º Curso** los Fotógrafos realizaran íntegramente su formación en la Escuela del Servicio Cartográfico y Fotográfico y que los Radiogoniometristas y Mecánicos Radiotelegrafistas fueran trasladados a la Escuela de Transmisiones de Cuatro Vientos; quedando únicamente en León tres especialidades: Mecánicos Motoristas, Montadores Electricistas y Armeros Artificieros.

Con el **16º Curso**, que inició sus estudios el año 1952, se cierra el ciclo de formación de Cabos Especialistas con dos cursos de estudios, para dar paso a un período de transición durante el cual salen las **cuatro primeras promociones** de Ayudantes de Especialistas, con la categoría de soldado de 1ª, después de un curso escolar de nueve meses de duración. Había cada año cinco convocatorias, en los meses de enero, marzo, mayo, septiembre y noviembre.

A partir de la **5ª Promoción** se cambian fundamentalmente los Planes de Estudios que incluyen una Fase Básica común sobre Matemáticas, Física, Electricidad, Talleres e Instrucción Militar como preámbulo a la Fase Técnica al final de la cual adquirían el título de Ayudante de Especialista de Mantenimiento de Avión o Mantenimiento de Armamento y la categoría militar de soldado de 1ª. Terminados estos estudios, que duraban 18 meses, eran destinados a las diversas Unidades y Bases Aéreas donde debían realizar un período de prácticas de dos años de duración al final de los cuales eran convocados para realizar el Curso de Ampliación. La categoría de Cabo la obtenían a los dos años, contados a partir del ingreso en la Escuela.

El Curso de Ampliación exigía aprobar un examen previo eliminatorio, para el que sólo se daban dos oportunidades. Su duración era de 24 semanas, al final de las cuales volvían a sus antiguos destinos. Posteriormente y según las necesidades, se les convocaba a un Curso de Ingreso en le Escala, de ocho semanas de duración, al final del cual obtenían la categoría técnica de Especialista y la militar de Cabo Iª, eligiendo los destinos según las vacantes anunciadas.

A partir de la **17ª Promoción** , mayo de 1957, el programa de estudios se cambió ligeramente ampliando la Fase Básica y estudiando conjuntamente el Curso de Ampliación e Ingreso en la Escala. Este último curso lo hacían tres o cuatro promociones juntas.

Transcurridos unos años, dependiendo de las necesidades, se hacía el Curso de Sargento que duraba dos meses.

Este Plan continuó en vigor hasta el año 1963, en que se formó la **45ª Promoción** con repetidores de promociones anteriores, fue llamada la promoción "fantasma" porque "salió sin haber entrado", con ello se trató de dar una oportunidad a todos los repetidores, antes de implantar el nuevo Plan.

Con arreglo a la nueva Ley 142/62 de 24 de diciembre de 1962 sobre organización del Cuerpo de Suboficiales Espe-

cialistas del Ejército del Aire, a partir de la **46ª Promoción** se cambian fundamentalmente los Planes de Estudios. Al establecerse como duración máxima de los estudios de Ayudantes la de un Curso, la Fase Básica queda reducida a 20 semanas y la Técnica a 24, al final de las cuales obtenían el título de Cabo Ayudante, siendo destinados en prácticas por dos años a las Unidades y Bases Aéreas y promovidos a Cabo 1º al final del primer año, previo informe favorable de sus Jefes. Terminado el segundo año de prácticas, podrán ingresar en el Curso de Aptitud para ingreso en la Escala de Suboficiales Especialistas de acuerdo con las convocatorias que se anuncien al efecto.

Al terminar con aprovechamiento dichos Cursos de Aptitud, serán promovidos a Sargentos Especialistas, ingresando en la correspondiente Escala por orden de conceptuación, siendo destinados como Sargentos Especialistas en Prácticas y cobrando sólo el 25% de la especialidad.

Transcurridos cuatro años de efectivos servicios como Sargentos Especialistas y previa la superación de un Curso de Ampliación de conocimientos, al que serán llamados sucesivamente por orden de antigüedad, el porcentaje anterior será elevado al 50%. Los que no superen este Curso podrán repetirlo una sola vez y si tampoco aprobasen, quedarán definitivamente clasificados con el porcentaje que venían percibiendo.

A partir de 1965 sólo ingresaba una promoción anual, en el mes de septiembre, excepto los años 68, 69 y 70 que no hubo. En septiembre de 1971 se abrió de nuevo la Escuela y siguieron entrando hasta la **73ª Promoción** que fue la última de la Escuela Especialistas. Esta ingresó en septiembre de 1989. Dos años más tarde volvieron al Curso de Ingreso en la Escala, recibiendo los Despachos de Sargento Especialista el 4 de junio de 1993.

Durante bastantes años fue Director de la Escuela el Coronel **Ibor Alaix** y Jefe del Escuadrón de Alumnos el Teniente Coronel **Portomeñe.**

Título de Mecánico de Motor para personal civil.- Por el año 1962 aproximadamente, salió una normativa mediante la cual el personal civil podía obtener en León el Título de Mecánico de Motor de Émbolo y de Reacción. Se hacían dos convocatorias anuales en los meses de abril y octubre. Tras aprobar un examen teórico (Lenguaje, Matemáticas, Física, Química, Electricidad, Dibujo Técnico, Resistencia de Materiales y Conocimientos Aeronáuticos) y otro practico (Talleres, Bancos de Pruebas, Instrumentos, Inspecciones, etc.) se obtenía dicha titulación.

A raíz de las últimas reorganizaciones de las enseñanzas aeronáuticas civiles, esta titulación se obtenía en la ENA y actualmente en SENASA.

Instrucción Técnica Especial (ITE).- En septiembre de 1970 ingresó la 1ª Promoción de ITE. La convocatoria se hizo para todos los que estando en edad militar y siendo Maestros Industriales o Bachiller Superior, firmaran un compromiso de dos años. Estaban tres meses en León, salían de cabo, después cabo 1º hasta que se licenciaban, muchos de ellos volvían a ingresar como Especialistas. Hubo

Salón de Actos de la Escuela de Especialistas de León.

18 promociones, la última salió en diciembre de 1986.

Transformación de Especialistas en Ingenieros Técnicos Aeronáuticos.- Al fundarse la Escuela de Ayudantes de Ingenieros Aeronáuticos en 1940, en las primeras promociones casi todos eran Especialistas. El número uno de la primera fue el Maestro Mecánico **Quesada Guisasola**. En 1944 se promulgó una Ley (B.O.A. nº 52) por la cual se reservaba el 20% de las plazas convocadas, para personal especialista que "*se hayan destacado durante su permanencia en las Escuelas y posteriormente en la práctica del servicio en Unidades, por su inteligencia, capacidad en el trabajo y entusiasmo en el mismo, y hayan cumplido dos años de práctica en su respectiva especialidad una vez salidos de las Escuelas*". Estas Becas, no sabemos por que motivo, desaparecieron cuando la Escuela se trasladó a León.

A primeros de febrero de 1966, el autor de este artículo acogiéndose al "derecho de petición", dirigió una serie de instancias a la Dirección de Enseñanza del entonces Ministerio del Aire, solicitando le fuera concedido a los Suboficiales-Especialistas la posibilidad de ingresar en el Cuerpo de Ayudantes de Ingenieros, en condiciones similares a las aplicadas a los Ayudantes de Ingenieros para ingresar en el de Ingenieros.

Tras numerosas vicisitudes, a finales de octubre dicha instancia fue contestada, poco más o menos en los términos siguientes: "...se considera procedente su petición, lo que se comunica a la Dirección de Enseñanza para que elabore la Orden correspondiente". El 15 de diciembre de 1.966 se publicó en el B.O.A. nº 151 una Orden Ministerial mediante la cual los Especialistas podrían acceder al Cuerpo de Ayudantes de Ingenieros. El 3 de octubre de 1967 (BOA nº 118) se publicó la relación de los primeros Suboficiales que iniciaron su estudios en el Curso 1967-68.

Desde aquella fecha han sido muchos los Especialistas que han pasado a formar parte del Cuerpo de Ayudantes de Ingenieros.

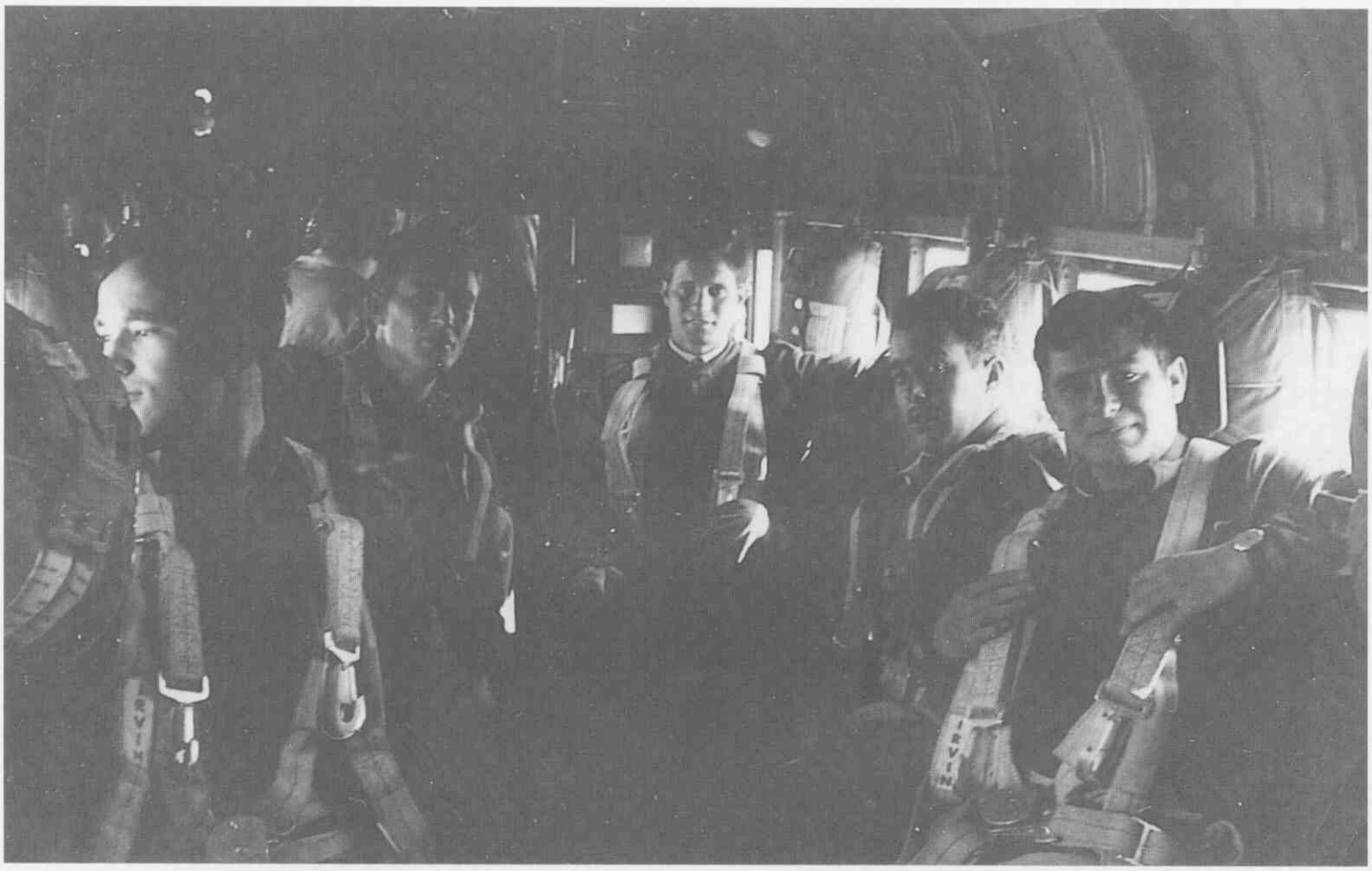
(Archivo J. Sancho)

Grupo de alumnos en la plaza de Armas (49 y 50 Promoción).

ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

LA Escuela de Especialistas de León se ha convertido en la Academia Básica del Aire (ABA), cambiando totalmente los planes anteriores.

Para ingresar se exige tener 3º de BUP y examen de ingreso, para optar a una de las 200 plazas de Caballero/Dama-Alumno/a que se convocan anualmente de todas las especialidades. Los estudios duran dos cursos escolares.



(Archivo J. Sancho)

Vuelo de prácticas en JU-52 (4º Curso) de futuros sargentos.

El primer año es común para todas las especialidades. Consta de Matemáticas, Física, Química, Electricidad, Informática, Inglés, Formación Militar, etc. Terminado el curso ascienden a Sargento-Alumno y pasan a las distintas escuelas a estudiar la especialidad durante otro año.

El segundo año los Mecánicos, que suelen ser de 60 a 80, continúan en la ABA haciendo la especialidad, terminado el curso se les entrega el Despacho de Sargento.

La **1ª Promoción** ingresó en septiembre de 1.991, recibiendo los Reales Despachos de Sargento el 8 de julio de 1993 en un solemne Acto presidido por S.M. el Rey, un mes más tarde que la última promoción (la 73) de la ya desaparecida Escuela de Especialistas.

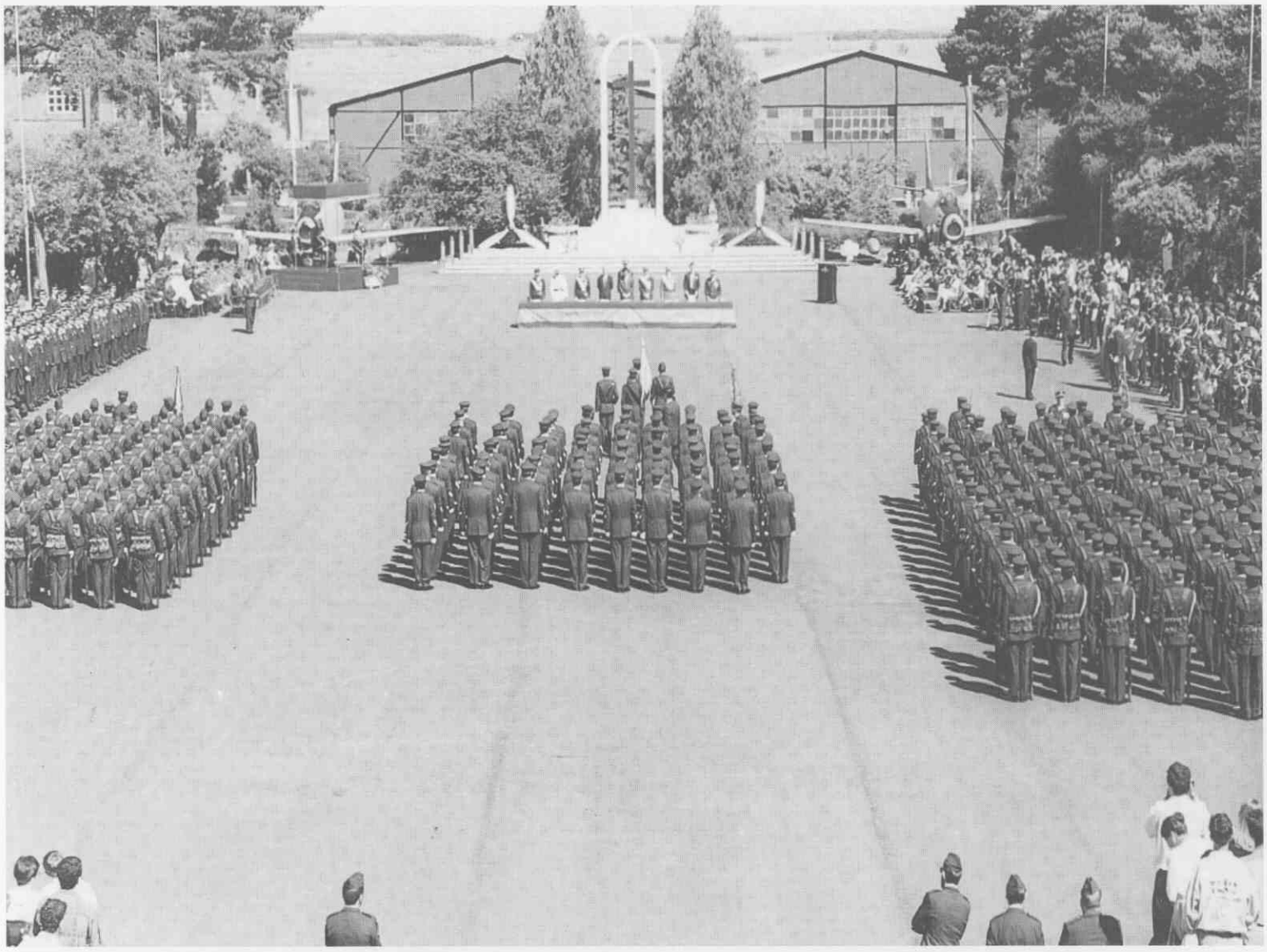
Para terminar, veamos que dice del mecánico un libro publicado en 1957, que se titula: **"Del despegue al aterrizaje"** traducción del alemán "Vom start bis zur landung" en cuya página 94 dice: *"Un libro, por breve que sea, y que tenga la pretensión de familiarizar al novato con las distintas fases de la aviación, no puede concluir sin dedicar también algunas palabras a los mecánicos de aviación, sin cuyo concurso la aeronáutica no sería posible y en la que juegan un papel tan importante.*

La obtención de una plaza como mecánico de aviación va precedida de un aprendizaje intensivo. La vida de otras personas depende del mecánico de aviación en un grado muy superior al de cualquiera otra especialización en el ramo de la mecánica, y ello sin hablar del enorme sentido de responsabilidad a que obliga esta tarea. En esta profesión son inadmisibles la chapucería, la superficialidad y la ligereza. Un tornillo no asegurado, un cable de timón algo gastado, etc., pueden ser causa de un desastre en el aire.

El grado de responsabilidad y las piezas y aparatos sumamente desarrollados y complicados requieren una especialización cada vez mayor de los mecánicos. Por esta razón, existen especialistas de aparatos de seguridad, de radio, de instrumentos de medición, etc. Ello no significa unilateralidad, sino que, por el contrario, al mecánico de aviación se le exige un profundo conocimiento de los demás ramos de la especialidad. Puesto que el avión debe considerarse como una unidad formada por varios grupos de construcción y de aparatos, y que sólo una exacta coordinación de todos ellos, así como el perfecto estado de todas las piezas garantizan la seguridad de vuelo, todo mecánico debe conocer las correspondientes correlaciones.

Estas condiciones revisten especial importancia en el caso de los mecánicos de vuelo, que en las máquinas mayores forman parte de la tripulación, y que junto con el piloto vigilan durante todo el trayecto el perfecto funcionamiento de todas y cada una de las numerosas instalaciones que conforman una aeronave.

Antes del despegue, el mecánico responsable cuida de los carburantes y aceites, así como de revisar los frenos, etc. Para ello pone los motores en funcionamiento y comprueba todos los mecanismos: motores, contador de revoluciones, presión de aceite, etc. Un mecánico experto sabe descubrir, valiéndose tan solo del oído, si algún mecanismo falla, y donde radica posiblemente el defecto. El piloto puede confiar incondicionalmente en un mecánico experimentado.



Entrega de Despachos a la 1ª Promoción de la Academia Básica del Aire.

Es lógico que un mecánico polifacético conozca todos los mecanismos usuales, pero si alguna vez se encuentra con un modelo desconocido para él, es preferible que se declare incompetente antes que realizar una reparación inadecuada y provocar desperfectos en la máquina. En esta rama de la aviación, la ley suprema la constituyen el máximo sentido de la responsabilidad, unida a una gran dosis de modestia.

Aunque en general su personalidad no sobresale, y el público apenas si conoce su existencia y sus esfuerzos, los mecánicos son y serán siempre un elemento valiosísimo e imprescindible en la aviación".

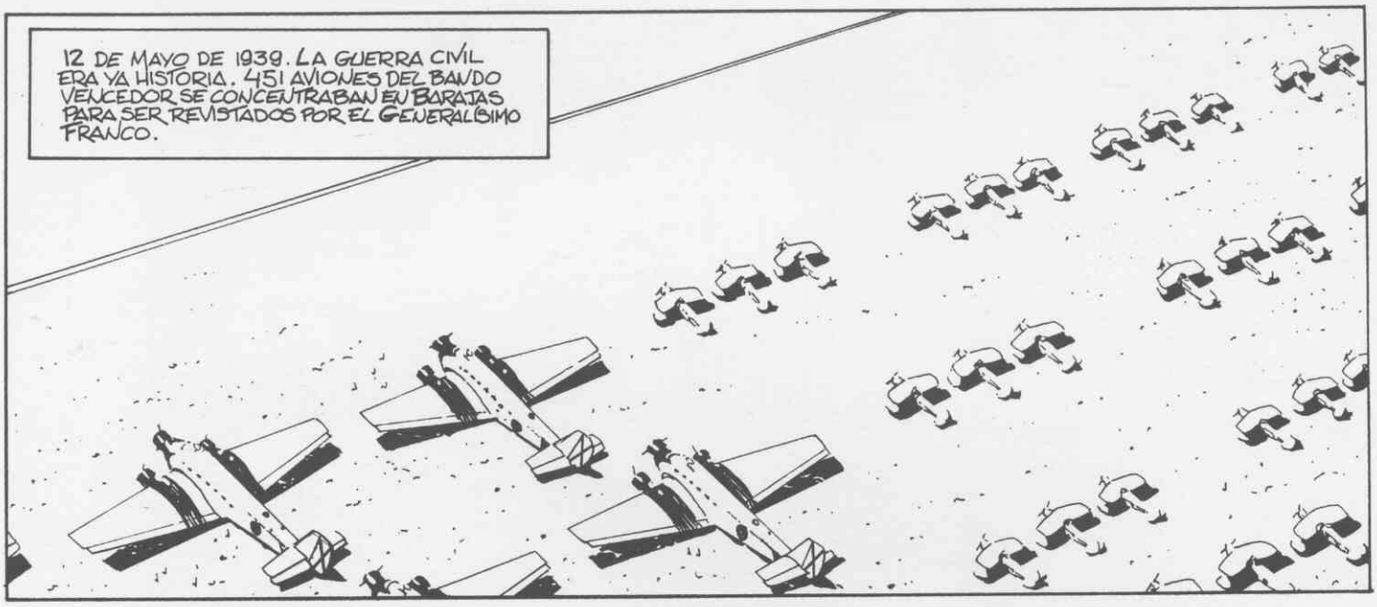
Creo que estas palabras, escritas hace 40 años, mantienen íntegramente su vigencia y resumen perfectamente la importancia del mecánico tanto en tierra como en vuelo. ■

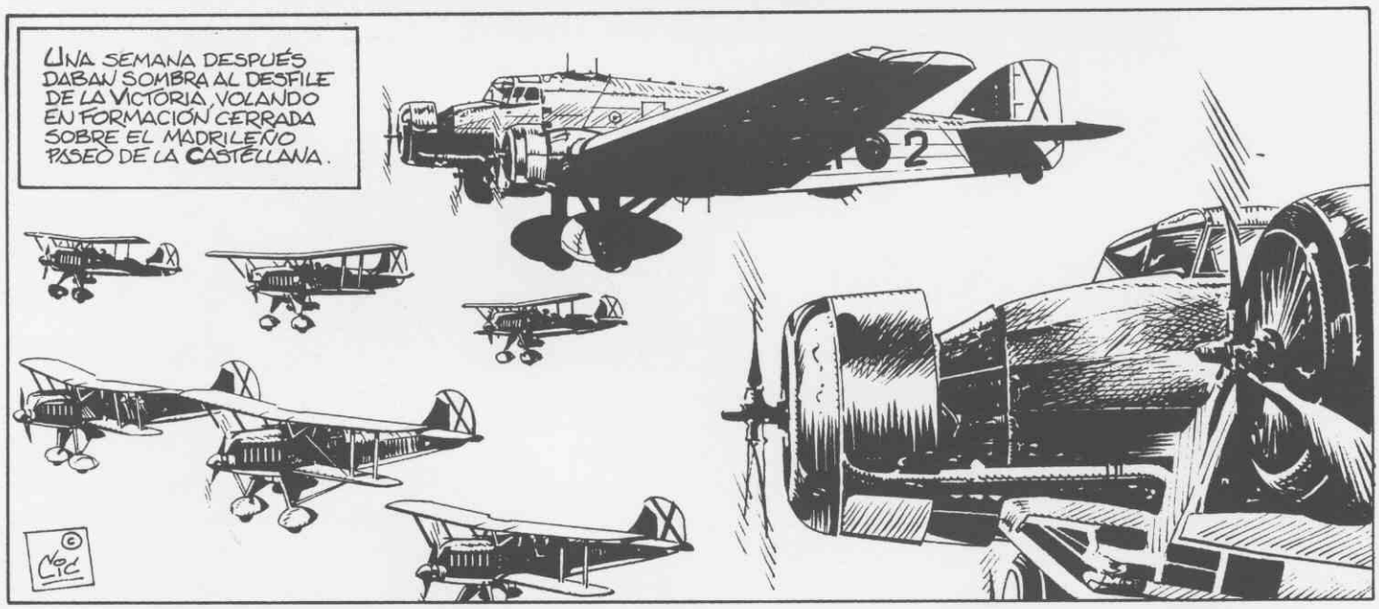
Bibliografía

CENDO-IHCA.
José Gomá Orduña.- Historia de la Aeronáutica Española.
Revista Empuje.

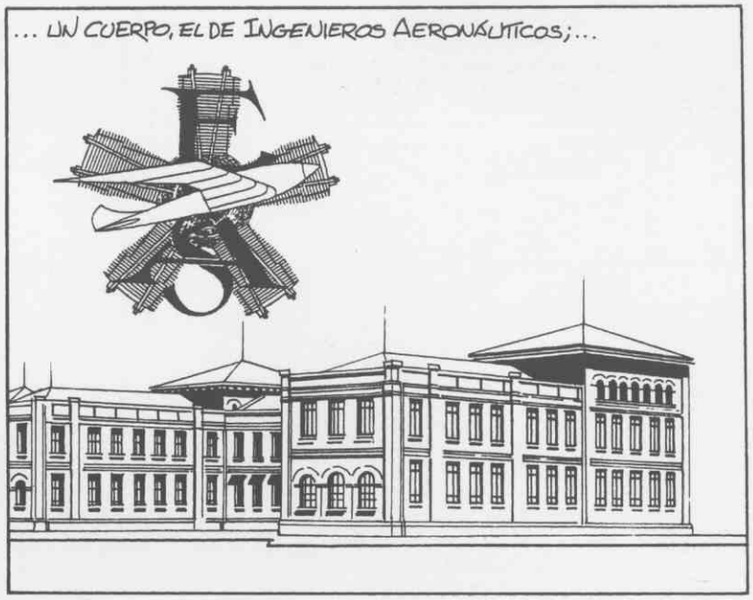
"60 AÑOS ATRÁS"

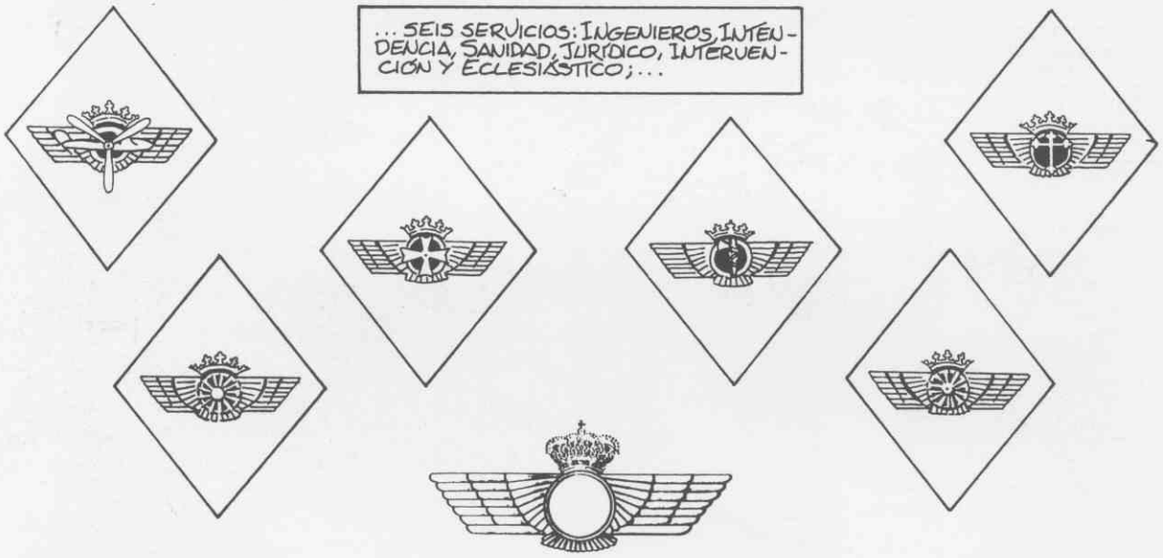
DIBUJOS: CIC
TEXTO: ANGEL FLORES





ESTARÍA COMPUESTO POR DOS ARMAS, LA DE AVIACIÓN Y LA DE TROPAS DE AVIACIÓN;...


... UN CUERPO, EL DE INGENIEROS AERONÁUTICOS;...

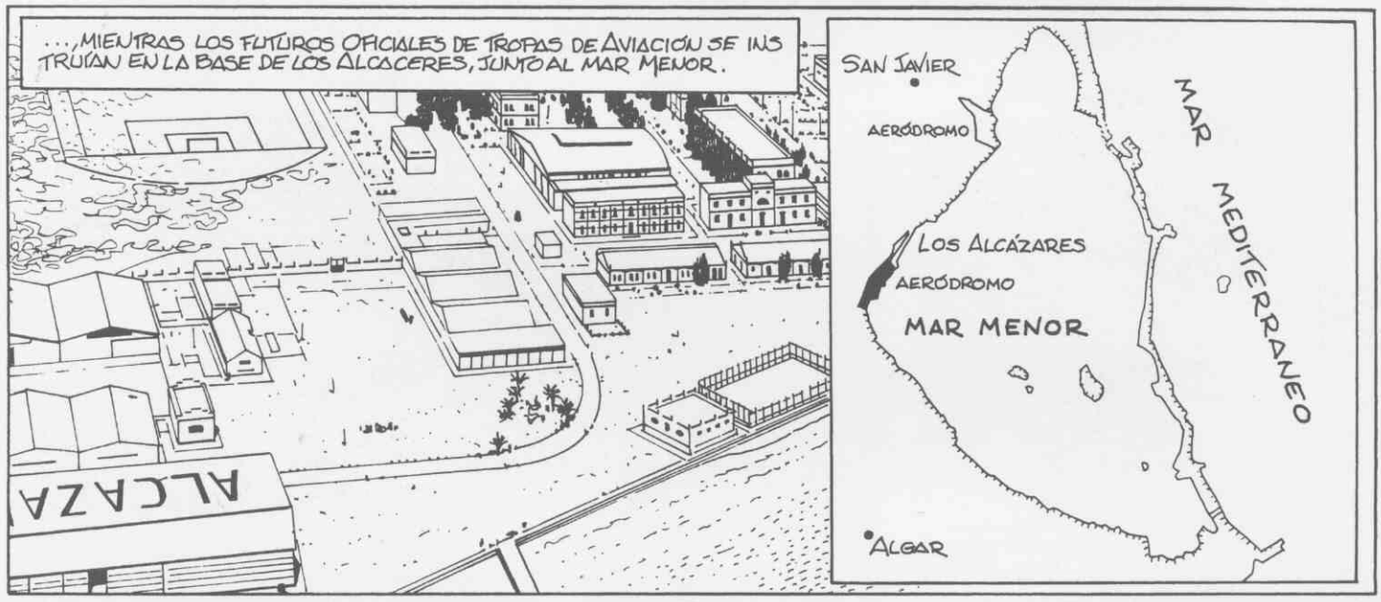

... SEIS SERVICIOS: INGENIEROS, INTENDENCIA, SANIDAD, JURÍDICO, INTERVENCIÓN Y ECLESIÁSTICO;...

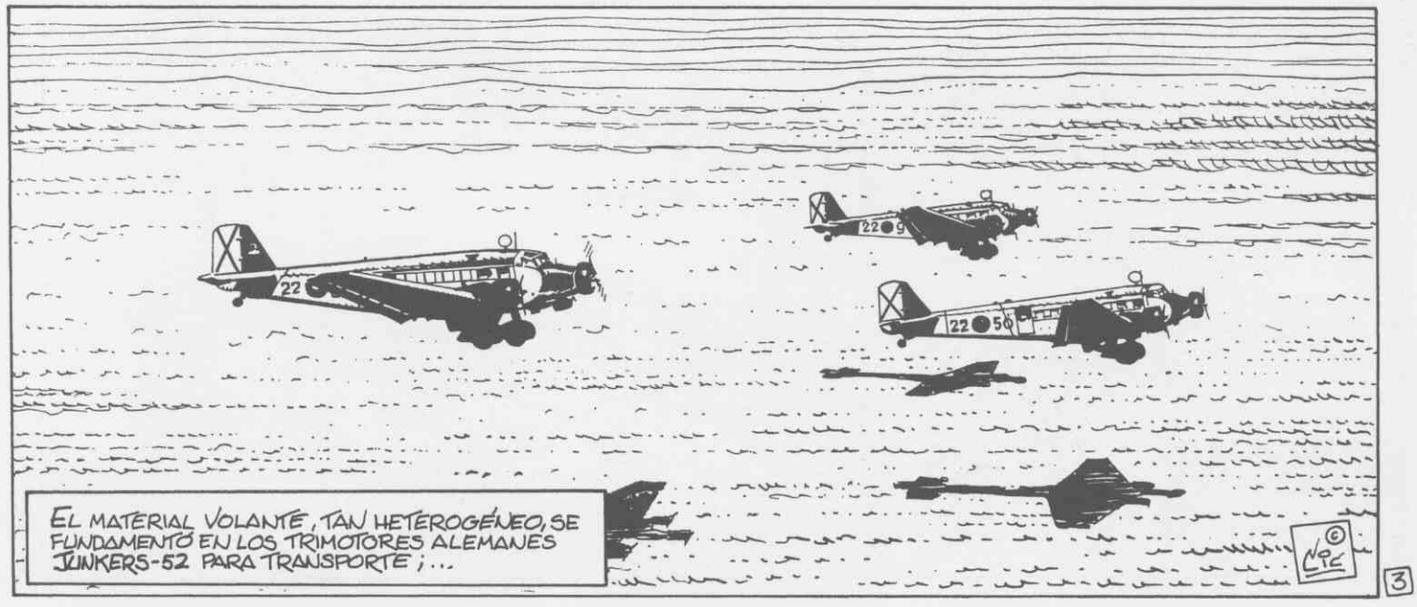
... MÁS DOS CUERPOS AUXILIARES: ESPECIALISTAS Y OFICINAS MILITARES.

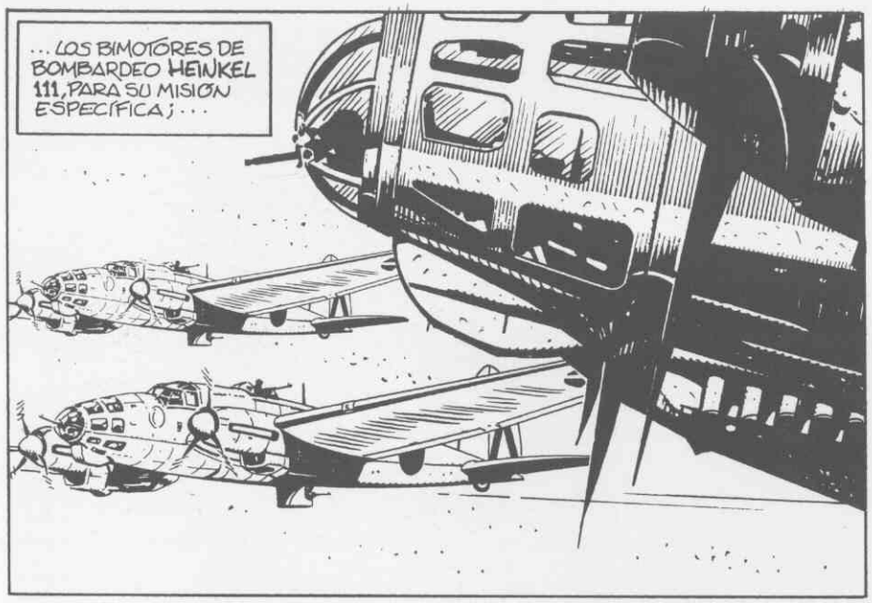
EL TERRITORIO PENINSULAR SE DIVIDIÓ EN CINCO REGIONES AÉREAS...
REGIÓN AÉREA DEL CANTÁBRICO
LEÓN
REGIÓN AÉREA DEL PIRINEO
ZARAGOZA
PORTUGAL
MADRID
REGIÓN AÉREA CENTRAL
REGIÓN AÉREA DE LEVANTE
ALBACETE
SEVILLA
REGIÓN AÉREA DEL ESTRECHO
2

...Y TRES ZONAS ARTICULARON NUESTRAS ISLAS Y EL PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS.
ZONA AÉREA DE BALEARES
POLLENSA
PALMA
ZONA AÉREA DE CANARIAS
LAS PALMAS
GANDO
ZONA AÉREA DE ÁFRICA
CEUTA
TETUÁN
MELILLA
ATALAYÓN

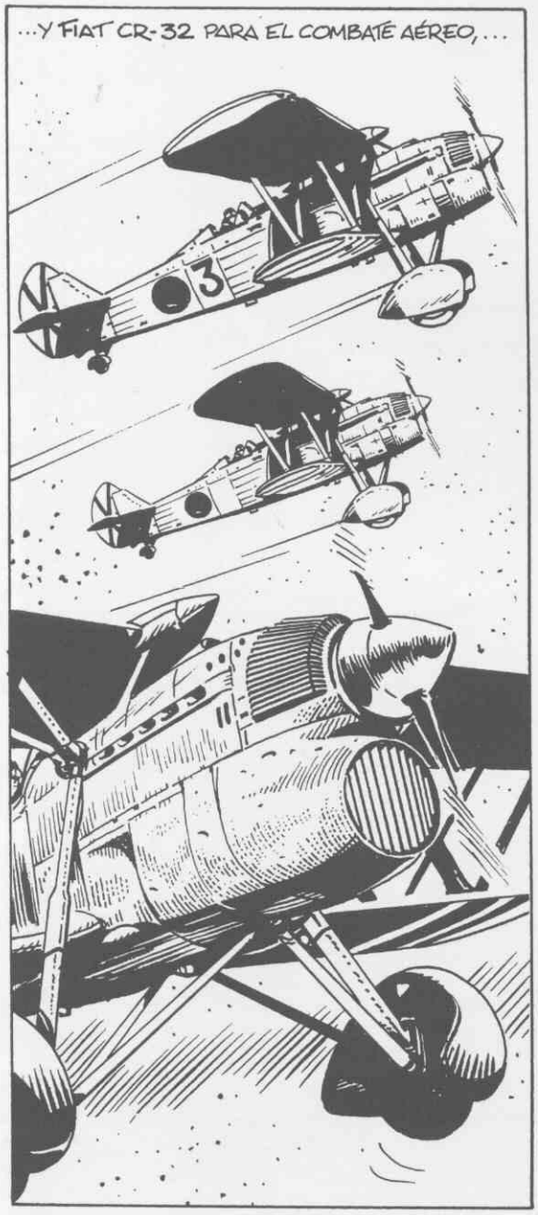
EL PERSONAL DE VUELO COMENZÓ SU FORMACIÓN EN LA ACADEMIA DE LEÓN, MUY PRONTO TRASLADADA A SAN JAVIER (MURCIA),...

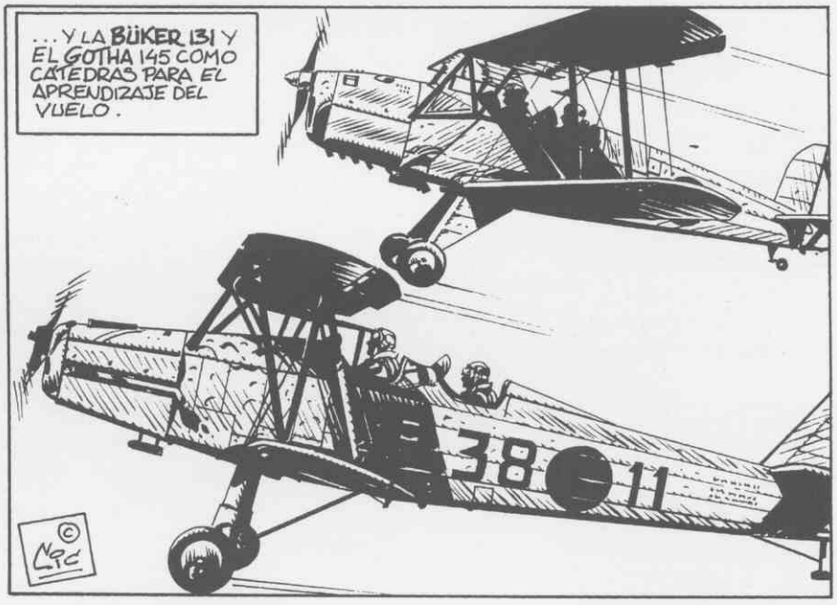

...,MIENTRAS LOS FUTUROS OFICIALES DE TROPAS DE AVIACIÓN SE INSTRUÍAN EN LA BASE DE LOS ALCÁCERES, JUNTO AL MAR MENOR.
SAN JAVIER
AERÓDROMO
MAR MEDITERRANEO
LOS ALCÁZARES
AERÓDROMO
MAR MENOR
ALGAR

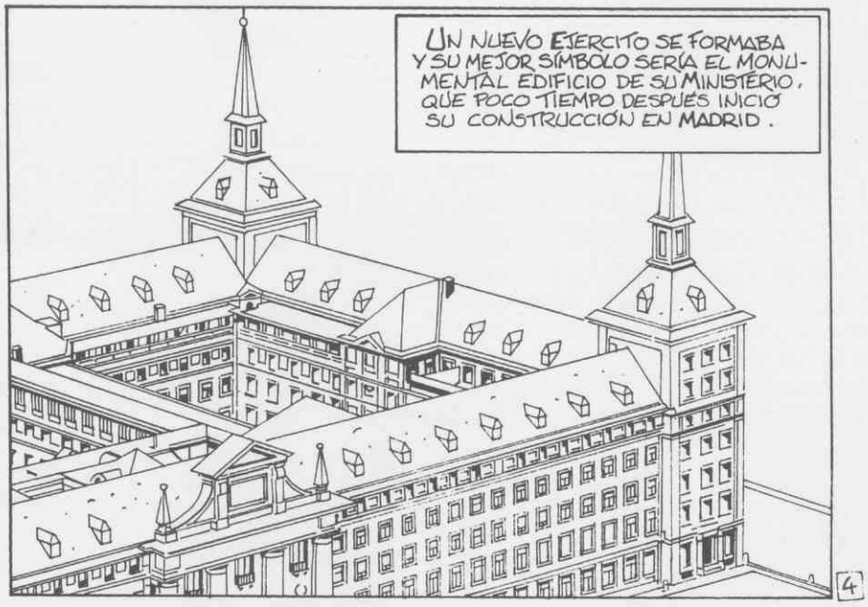

EL MATERIAL VOLANTE, TAN HETEROGÉNEO, SE FUNDAMENTÓ EN LOS TRIMOTORES ALEMANES JUNKERS-52 PARA TRANSPORTE;...
3


...LOS BIMOTORES DE BOMBARDEO HEINKEL 111, PARA SU MISIÓN ESPECÍFICA;...

...LOS ACREDITADOS CAZAS ME-109...
T-1


...Y FIAT CR-32 PARA EL COMBATE AÉREO,...
3


...Y LA BÜKER 131 Y EL GOTHA 145 COMO CÁTEDRAS PARA EL APRENDIZAJE DEL VUELO.
38
11


UN NUEVO EJÉRCITO SE FORMABA Y SU MEJOR SÍMBOLO SERÍA EL MONUMENTAL EDIFICIO DE SU MINISTERIO, QUE POCO TIEMPO DESPUÉS INICIÓ SU CONSTRUCCIÓN EN MADRID.
4

ERRATAS

En AEROPLANO n.º 14 se inició una sección ERRATAS que parece ser está dando buenos resultados. Por ello seguimos instando a todos los lectores e historiadores que cuando detecten una errata de tipo histórico (nombres, fechas, hechos, etc., etc.), en todas y cada una de las publicaciones, nos lo comuniquen debidamente documentada para su inclusión en esta sección. Gracias a los que ya lo han hecho.

Nº 9

Pág. 22: Foto sup. izda. Se trata de un obús "Mata" de 15 cm. Mod. 1891.

Pág. 60: Pie de foto. Debe decir Rheinmetall Flak 30 de 20 mm.

Nº 10

Pág. 51: El prototipo de He-112 era pilotado por Max Schultz y resultó herido en la lengua.

Nº 11

Pág. 128: Pie de fotografía inferior. No es un Late 28, es un Late 26-6.

Pág. 130: Pie de fotografía superior. No es un Late 28, es un Late 26-6.

Pág. 135: El prototipo de He-112 era pilotado por Max Schultz y resultó herido en la lengua.

Nº 12

Pág. 65: El pie de la fotografía del Fiat, corresponde al Chato de la pág. 67.

Pág. 67: El pie de la fotografía del Chato, corresponde al Fiat de la pág. 65.

Pág. 73: El piloto junto al Fiat es el sargento Maestro Romerales.

Pág. 82: Los pilotos de la 2ª Escuadrilla de Chatos (fotografía superior izquierda) son el sargento Francisco Sagasti, teniente Brufan y teniente Mora.

Pág. 83: Los pilotos de la fotografía son el teniente Álvaro Muñoz y el capitán MIguel Zambudio, de la 3ª Escuadrilla de Chatos.

Pág. 85: Grupo de pilotos (en la fotografía), de la 2ª Escuadrilla de Chatos. De pie, de izquierda a derecha: sargento Llorens, sargento Fernández Montes, Capitán Morquillas (jefe de la Escuadrilla), teniente Viñals, capitán Barbero, teniente Mora y teniente Montoro. En cuclillas: sargento Calvo Diago, sargento Aguilar, sargento Sagasti, sargento Díaz Labella. En el suelo: teniente Brufan.

Pág. 87: El piloto que aparece en la fotografía superior, junto al Nieuport 52, es el teniente Francisco Viñals, no es Leopoldo Morquillas.

Pág. 113: Los pies de las dos fotos están cambiados. Los lectores habrán notado que el Voisin es el de arriba y el Aviatik el de abajo.

Pág. 113: Columna derecha, tercera línea por debajo. Donde dice 1912 debe decir 1923. La Hispano-Suiza francesa siguió perteneciendo a la sociedad española hasta ese año.

Pág. 115: Columna derecha, 16 línea por debajo. Donde dice Airtio debe decir Aritio. Línea 4 por debajo. Donde dice marcó debe decir marchó.

Nº 14

Pág. 19: Línea 30, dice «que todavía, en 1955...», debe decir 1996.

Pág. 28: (pie de foto) CA-38. Paco Guzmán, Miguel Mena, Joaquín Losas, Julián García, Agapito del Peso y Luis Torres.

Pág. 87: Tercera columna, párrafo cuarto, línea 3, dice «Prado», debe decir Pardo.

Pág. 89: Pie de fotografía inferior, dice «Prado», debe decir Pardo.

Pág. 91: Primera columna, párrafo cuarto, línea 12, dice (C5-58), debe decir (C5-48).

Tercera columna, primer párrafo, línea 6, dice «Carraquilla», debe decir Carrasquilla.

Pág. 99: Primera columna, párrafo segundo, línea 20, hay un «guión» detrás de Pérez Pérez, debe haber una «coma», para diferenciar el apellido siguiente (Vázquez-Figueroa).

Pág. 104: Primera columna, párrafo tercero, línea 4, dice «Gamboa», debe decir Gabandé.

Pág. 107: Tercera columna, párrafo tercero, línea 1, dice «1956-1957», debe decir 1956-1972.

Pág. 113: En el número 23 del pie de la fotografía dice «Girado», debe decir Giraldo.

Pág. 114: Cuadro número 10, dice «Hernández Otero, Pedro», debe decir Hernando Otero, Pedro.

Cuadro número 10, dice «Martínez-Vara del Rey», debe decir Martínez-Vara de Rey.

Pág. 115: Pie de la fotografía inferior, dice «Carraquilla», debe decir Carrasquilla. Dice «Raimundo», debe decir Raymundo.

Pág. 135: Foto sup. dcha. Motor de 740 CV y hélice Ratier. La réplica fue terminada en 1988 por A. Dunjó.

Nº 15

Pág. 105: 27 Curso empieza 23-4-1951, finaliza 23-10-1951.

Pág. 109: Cuadro vigésimo. Entre los cabos 1.º Werner Bader y José L. Oyagüe, debe figurar Tomás Bárcena Zumel.

Nº 16

Pág. 144: La formación que participó en el penthalón aeronáutico internacional, en Liyunmobighem (Suecia) en dos T-33 de Talavera de la Real, estaba formada por cap. Chillón, cap. Álvarez del Castillo, cap. Rico y tte. Rubio. Al mando el primero.